

# Diagnostic et perspectives d'améliorations de l'état général de la mobilité à Laval



Présenté lors de la deuxième assemblée générale annuelle de l'organisme  
tenue le jeudi 23 novembre 2023

Rapport rédigé par le conseil d'administration de l'ATCL :

Marc-Antoine Gauthier, ing., président

Pierre Dionne, vice-président

François Pepin, secrétaire

Caroline Charbonneau, trésorière

Pierre Collin, administrateur

Françoise Paradis-Foisy, administratrice



## Table des matières

Table des matières .....	3
Table des tableaux .....	6
Table des figures .....	7
Mot du président de l'ATCL .....	9
Mot de l'Association Mobilité Active Laval (AMAL).....	11
Introduction .....	13
Genèse du projet .....	13
À propos de l'ATCL.....	14
Sujet du mémoire.....	14
Portrait de la Ville de Laval .....	15
Secteurs de la Ville.....	15
Cycles de développement urbain .....	15
1965 : création de la ville de Laval .....	16
1966-1989 : le développement du territoire .....	16
1990-2006 : la consolidation des milieux existants .....	16
Depuis 2007 : l'optimisation des ressources .....	16
Différents lieux d'activités .....	17
Travail.....	17
Études .....	17
Loisirs .....	17
Magasinage .....	18
Transport routier, autoroutes, routes, collectrices, locales .....	18
Réseau autoroutier .....	18
Réseau routier supérieur .....	18
Réseau artériel .....	19
Routes collectrices et locales .....	19
Transport collectif.....	19
Train de banlieue et REM.....	19
Stations de métro.....	19
Réseau de bus et autres services de transport collectif .....	19
Mobilité durable .....	20
Villes limitrophes.....	20
Portrait de la mobilité depuis l'enquête Origine-Destination .....	20
Faits saillants de Laval.....	20
Démographie .....	22
Laval-Ouest (401) .....	24
Constats .....	26
Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac (402) .....	27
Constats .....	29
Chomedey (403).....	29
Constats .....	31
Sainte-Rose–Fabreville (404) .....	32
Constats .....	33

Vimont-Auteuil (405) .....	34
Constats .....	36
Pont-Viau–Laval-des-Rapides (406) .....	36
Constats .....	38
Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul (407) .....	38
Constats .....	40
Saint-François (408) .....	41
Constats .....	42
Secteurs de l’enquête OD .....	43
Méthodologie d’enquête .....	45
Consultations web .....	45
Population cible et méthode de ciblage .....	45
Structure du questionnaire .....	45
Habitudes de déplacement.....	45
Incitatifs et freins à l’utilisation du transport collectif.....	46
Bonifications prioritaires.....	46
Attributs socio-démographiques .....	47
Validation de la méthode.....	48
Publication de l’exercice de consultation sur les réseaux sociaux .....	48
Présentation des résultats .....	51
Profil des répondants.....	51
Faits saillants de l’échantillon .....	51
Comparaison avec les données de l’Institut de la statistique du Québec .....	54
Profils des déplacements .....	55
Déplacements travail .....	55
Déplacements études .....	57
Déplacements loisirs .....	58
Déplacements magasinage .....	59
Déplacements autres .....	61
Incitatifs et freins à l’utilisation du transport collectif.....	62
Analyse croisée par attributs socio-démographiques .....	64
Bonifications de service .....	67
Pistes d’amélioration .....	67
Priorisation des projets .....	68
Besoins des répondants .....	68
Recommandations et pistes d’amélioration .....	69
Recommandation 1 : Planter un mode lourd est-ouest dans l’axe du boulevard Saint-Martin .....	69
Recommandation 2 : Prolonger le métro du côté ouest de Laval .....	70
Recommandation 3 : Optimiser le parcours de la ligne de train Saint-Jérôme .....	71
Recommandation 4 : Construire la gare de correspondance A-13 prévue dans le réseau initial du REM.....	74
Recommandation 5 : Revoir la connectivité de certaines lignes de bus .....	75
Recommandation 6 : Optimiser les fréquences de certaines lignes de bus .....	77
Recommandation 7 : Développer une nouvelle ligne de train de banlieue.....	79
Recommandation 8 : Développer des aires TOD autour des lignes de train et des stations de métro .....	81

Recommandation 9 : Assurer une offre de trottoirs dans l'ensemble des rues avec des bus à proximité .....	82
Recommandation 10 : Mettre en place une offre de supports à vélo à proximité des commerces .....	82
Recommandation 11 : Créer un lien entre Terrebonne/Mascouche et l'Est de Laval en partenariat avec exo ....	82
Recommandation 12 : Mettre en place des dessertes sur demande dans les quartiers aux extrémités de Laval	84
Conclusions et recommandations.....	85
Constats .....	85
Limites.....	85
Recommandations .....	85
Références et bibliographie .....	87
Annexe .....	89
Consultations en personne .....	89
Territoire visé .....	89
Mécanismes d'inscription .....	90
Déroulement d'une soirée de consultation .....	90
Première étape .....	90
Deuxième étape .....	91
Pause.....	91
Troisième étape .....	91
Pause.....	91
Quatrième étape.....	92
Fin de la consultation .....	92
Matériel nécessaire.....	92

## Table des tableaux

Tableau 1 : Population des différents secteurs de l'enquête Origine-Destination.....	20
Tableau 2 : Taux de motorisation des différents secteurs de l'enquête Origine-Destination.....	20
Tableau 3 : Mobilité quotidienne par secteur avec les retours au domicile .....	21
Tableau 4 : Part modale des déplacements produits sans les retours au domicile.....	21
Tableau 5 : Part modale des déplacements attirés sans le retour au domicile.....	21
Tableau 6 : Données démographiques .....	22
Tableau 7 : Pyramide des âges par secteur municipal.....	23
Tableau 8 : Déplacements et parts modales par secteur municipal.....	24
Tableau 9 : Secteurs de destination des déplacements produits par Laval-Ouest.....	25
Tableau 10 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Laval-Ouest.....	26
Tableau 11 : Secteurs de destination des déplacements produits par Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-lac.	28
Tableau 12 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac .....	28
Tableau 13 : Secteurs de destination des déplacements produits par Chomedey .....	30
Tableau 14 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Chomedey.....	31
Tableau 15 : Secteurs de destination des déplacements produits par Sainte-Rose–Fabreville .....	33
Tableau 16 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Sainte-Rose–Fabreville .....	33
Tableau 17 : Secteurs de destination des déplacements produits par Vimont-Auteuil .....	35
Tableau 18 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Vimont-Auteuil .....	35
Tableau 19 : Secteurs de destination des déplacements produits par Pont-Viau–Laval-des-Rapides.....	37
Tableau 20 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Pont-Viau–Laval-des-Rapides .....	38
Tableau 21 : Secteurs de destination des déplacements produits par Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul .	40
Tableau 22 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul .....	40
Tableau 23 : Secteurs de destination des déplacements produits par Saint-François.....	42
Tableau 24 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Saint-François .....	42
Tableau 25 : Secteurs de l'enquête OD.....	43
Tableau 26 : Comparaison des groupes d'âge entre les répondants de l'enquête et le Québec (Institut de la statistique du Québec, 2023) .....	55
Tableau 27 : Incitatifs à l'utilisation du transport collectif .....	63
Tableau 28 : Freins à l'utilisation du transport collectif.....	63
Tableau 29 : Incitatifs à l'utilisation du transport collectif par statut.....	64
Tableau 30 : Freins à l'utilisation du transport collectif par statut.....	65
Tableau 31 : Incitatifs à l'utilisation du transport collectif par sexe .....	66
Tableau 32 : Freins à l'utilisation du transport collectif par sexe .....	66
Tableau 33 : Horaire proposé pour le service de la ligne exo 12 – Saint-Jérôme.....	72
Tableau 34 : Passages en période de pointe du matin à l'arrêt Boulevard René-Laennec / Boulevard Dagenais pour les lignes en direction de la station Cartier .....	78
Tableau 35 : Passages en période de pointe du matin à l'arrêt Boulevard René-Laennec / Boulevard Dagenais pour les lignes en direction de la station Cartier proposé par l'ATCL.....	78

## Table des figures

Figure 1 : Découpage des secteurs de l'enquête OD à Laval .....	23
Figure 2 : Territoire de Laval-Ouest .....	25
Figure 3 : Territoire de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac.....	27
Figure 4 : Territoire de Chomedey .....	30
Figure 5 : Territoire de Sainte-Rose–Fabreville .....	32
Figure 6 : Territoire de Vimont-Auteuil.....	35
Figure 7 : Territoire de Pont-Viau–Laval-des-Rapides .....	37
Figure 8 : Territoire de Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul.....	39
Figure 9 : Territoire de Saint-François.....	41
Figure 10 : Publication sur Facebook pour la consultation web.....	49
Figure 11 : Distribution géographique des répondants selon les régions de tri d'acheminement .....	52
Figure 12 : Pyramide des âges des répondants de l'enquête .....	53
Figure 13 : Distribution du statut des répondants.....	53
Figure 14 : Distribution du nombre de personnes par ménage.....	54
Figure 15 : Distribution spatiale des déplacements pour le motif travail .....	56
Figure 16 : Part modale pour se rendre au lieu de travail .....	56
Figure 17 : Distribution spatiale des déplacements pour le motif études.....	57
Figure 18 : Part modale des déplacements pour le motif études.....	58
Figure 19 : Distribution des déplacements pour le motif loisir .....	58
Figure 20 : Part modale des déplacements pour le motif loisir.....	59
Figure 21 : Distribution spatiale des lieux de magasinage.....	60
Figure 22 : Part modale pour les déplacements de type magasinage.....	61
Figure 23 : Part modale des déplacements autres .....	62
Figure 24 : Tracé proposé de la ligne Saint-Martin.....	69
Figure 25 : Tracé proposé pour le prolongement de la branche ouest de la ligne orange .....	71
Figure 26 : Lignes de rabattement vers la ligne de train Saint-Jérôme .....	73
Figure 27 : Plan d'implantation de la gare A-13 du REM avec terminus d'autobus .....	74
Figure 28 : Lieux avec des correspondances à optimiser.....	75
Figure 29 : Schématisation d'un parcours de correspondance optimal pour la clientèle .....	76
Figure 30 : Nouvelle ligne de train proposée.....	79
Figure 31 : Nouvelles gares à construire pour la nouvelle ligne de train de banlieue proposée .....	80
Figure 32 : Schéma d'aménagement des aires TOD et axes structurants de la Ville de Laval.....	81
Figure 33 : Tracé de la nouvelle ligne de bus entre Saint-François et Terrebonne .....	83
Figure 34 : Découpage des secteurs de l'enquête OD à Laval .....	89



## Mot du président de l'ATCL

Madame,  
Monsieur,

À titre de président du conseil d'administration de l'Association pour le transport collectif de Laval (ATCL), il me fait plaisir de déposer ce document ayant pour but de susciter la réflexion sur les questions touchant la mobilité à Laval. Ce mémoire a pour but de faire un diagnostic de l'état de la mobilité à Laval et de présenter des solutions innovantes et structurantes afin d'améliorer la mobilité et inciter les gens à délaisser leur voiture pour des modes de transport plus durables.

Malgré la présence du télétravail depuis le début de la pandémie de COVID-19, les gens continuent de se déplacer pour se rendre à différents lieux d'activités, que ce soient les lieux d'étude, les lieux de loisirs, les lieux de magasinage et même les lieux de travail. D'ailleurs, il est possible de voir une augmentation graduelle du nombre de déplacements effectués pour le motif travail, montrant que l'intérêt de se déplacer pour le travail est encore présent malgré la technologie permettant d'effectuer le travail à distance. Pour ces raisons, il devient important de s'outiller et de développer des solutions de transport permettant aux gens de se déplacer de manière efficace et conviviale.

Au cours de la dernière année, l'ATCL a décidé de se pencher sur cette question importante qu'est la mobilité et a donc produit ce mémoire. Je souhaite d'ailleurs remercier les personnes qui ont contribué à l'écriture de ce mémoire. Je veux tout d'abord remercier les membres du conseil d'administration de l'ATCL, qui ont été motivés à s'impliquer dans ce travail colossal que nous nous sommes donné il y a un an. Je désire également remercier les cofondateurs de l'Association Mobilité Active Laval (AMAL) pour leur contribution au sein du mémoire et pour le partenariat développé au cours de la dernière année. Je salue ceux qui ont contribué à valider la méthodologie d'enquête à deux reprises. Finalement, je sais gré à toutes les personnes qui ont pris le temps de répondre à notre enquête afin de collaborer à notre réflexion.

J'espère que ce mémoire sera pour vous une lecture pertinente qui vous fournira plusieurs pistes de réflexion pour améliorer les réseaux de transport de Laval.

Merci de votre intérêt pour l'ATCL et au plaisir de discuter avec vous de mobilité dans le futur.

M. Marc-Antoine Gauthier, ing.  
Président du conseil d'administration  
Association pour le transport collectif de Laval



## Mot de l'Association Mobilité Active Laval (AMAL)

Madame,  
Monsieur,

Les fondateurs de l'Association Mobilité Active Laval (AMAL) appuient la démarche entreprise par l'Association pour le transport collectif de Laval (ATCL) et souhaitent contribuer à son mémoire en émettant quelques recommandations visant une transition vers des modes de transport plus durables à Laval. Plus spécifiquement, nous unissons nos voix, car nous croyons qu'il est devenu impératif d'offrir aux citoyens des choix alternatifs à la voiture considérant les enjeux environnementaux, économiques, sociaux et de santé publique actuels.

La complémentarité entre le transport collectif et les déplacements actifs est une évidence. Lorsque les infrastructures et l'offre de service sont adéquates, l'intermodalité permet aux utilisateurs d'effectuer des déplacements fluides, efficaces et rapides. Un tel système devient alors une réelle alternative à la voiture. Or, nous observons de nombreuses lacunes qui entravent l'atteinte de cet objectif sur le territoire de Laval.

L'AMAL est une jeune association dont les principales motivations sont :

- rendre les déplacements actifs plus sécuritaires;
- offrir des alternatives aux citoyens qui cherchent à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre;
- aider les gens à se départir de leur voiture (ou deuxième voiture);
- créer des milieux de vie à échelle humaine;
- favoriser l'autonomie des jeunes;
- revendiquer un meilleur partage de la route;
- encourager la population à demeurer active et en bonne santé.

Nous espérons que dans les années à venir, les Lavallois pourront remettre en question l'usage systématique de l'automobile et profiter d'aménagements de transport actif sécuritaires et de transport collectif efficace.

Ariane Desjardins, Amélie Racine et Georges Schneller  
Cofondateurs  
Association Mobilité Active Laval (AMAL)



## Introduction

Le transport correspond à une part importante de la vie d'un individu. En effet, les déplacements permettent aux gens d'atteindre des lieux d'activités, que ce soient des lieux de travail, des lieux d'études, des lieux de loisirs ou des lieux de magasinage. Ces lieux permettent aux gens d'accomplir des activités et de se retrouver à un même endroit pour les faire. Ainsi, plusieurs groupes s'intéressent aux dynamiques de déplacements des individus afin de leur proposer des solutions répondant le mieux possible à leurs besoins.

Au cours des dernières années, plusieurs autorités organisatrices de transport se sont intéressées à comprendre les habitudes de déplacement des citoyens pour leur proposer des solutions de mobilité répondant à leurs besoins. Par exemple, en 1970, la première enquête Origine-Destination se tenait dans la région de Montréal pour dresser un portrait de la mobilité pour l'île de Montréal et ses banlieues. Cette enquête fut par la suite répétée à tous les cinq ans pour voir les changements de tendance du comportement de mobilité des citoyens. De plus, à mesure que les banlieues autour de Montréal se sont développées, le territoire d'enquête s'est élargi au travers du temps.

## Genèse du projet

La ville de Laval est composée d'un archipel d'îles se trouvant au nord de l'île de Montréal, les deux îles étant divisées par la rivière des Prairies. Afin de relier les deux îles, il existe quatre ponts autoroutiers, trois ponts routiers, un tunnel de métro et deux ponts ferroviaires. Ces accès ont été construits graduellement au cours du dernier siècle en raison de l'augmentation démographique sur l'île Jésus. Ces nouveaux liens ont contribué au développement de la ville et à permettre aux gens de se rendre à leurs lieux d'activités qui étaient sur l'île de Montréal.

La croissance de population sur le territoire de Laval a augmenté de façon importante à partir des années 1960 avec le développement des banlieues. Ce modèle d'urbanisme proposait des maisons individuelles sises sur de grands terrains avec des points de magasinage centralisés dans le noyau résidentiel. Ce mode de développement mettait un mode de transport à l'avant-plan, soit la voiture. La voiture a permis aux citoyens de se déplacer sur de longues distances en peu de temps afin d'accéder à leurs lieux d'activité, grâce à un réseau routier développé et à l'offre de multiples cases de stationnement à destination. Cependant, ce mode de développement a mené aux problèmes connus aujourd'hui, soit la congestion routière, l'émission de gaz à effet de serre, la création d'îlots de chaleur en raison des vastes espaces de stationnement et une diminution du niveau d'activité physique des gens, pour ne compter que ceux-ci.

La congestion routière apporte d'importantes conséquences à la fois économiques et sociales, que ce soit l'augmentation des temps de parcours des gens, l'augmentation du bruit et de la pollution atmosphérique pour les riverains, les retards de livraison des marchandises et l'augmentation des coûts de transport due à l'augmentation de la consommation de carburant. Ces effets peuvent diminuer la qualité de vie des gens en faisant augmenter leurs coûts de transport et les marchandises qui prennent du retard et finissent par coûter plus cher au consommateur. Les îlots de chaleur induits par les stationnements causent une augmentation de la température ressentie, ce qui peut contribuer à l'augmentation du nombre de canicules lors des périodes estivales. Finalement, en utilisant exclusivement la voiture pour leurs déplacements, la distance de marche diminue fortement, ce qui diminue le niveau d'activité physique et

peut mener à une vie sédentaire, qui est associée à divers problèmes de santé tels que l'obésité, le diabète et les problèmes cardiovasculaires.

Pour trouver des solutions face à la congestion routière, plusieurs autorités gouvernementales et plusieurs experts se sont penchés sur la question. Diverses solutions ont été imaginées pour mitiger les conséquences de la dépendance à l'auto-solo, telles que les transports actif et collectif. Pour alimenter cette réflexion, des groupes citoyens se sont formés afin de se pencher sur les questions de mobilité et proposer des solutions innovantes pour faire face à ce problème. Cela est le cas de l'Association pour le transport collectif de Laval (ATCL).

### À propos de l'ATCL

L'ATCL est un regroupement de citoyens qui milite pour une amélioration de la desserte en transport collectif sur le territoire de la ville de Laval afin que les citoyens puissent délaissier leur voiture pour des modes plus durables. Le conseil d'administration est formé d'anciens experts, de passionnés du transport ainsi que d'anciens et actuels usagers du transport collectif pour alimenter la réflexion.

La mission de l'ATCL se découle en quatre axes : la veille stratégique, l'étude de projets, la consultation et la tenue d'enquêtes et sondages. La veille stratégique consiste à garder l'œil ouvert sur ce qu'il se passe dans le monde du transport collectif, que ce soit les annonces en lien avec l'étude ou la construction de différents projets de transport collectif ou au niveau de ce qui est étudié dans le monde universitaire. Le deuxième axe consiste à faire l'étude de différents projets de transport. Ceux-ci peuvent venir de demandes citoyennes ou être de l'initiative de l'organisme. Ces études ont généralement pour but de voir le bien-fondé d'un projet ou de proposer des pistes d'amélioration d'un projet existant. L'approche se veut généralement une approche proactive basée sur des données et les études sont effectuées avec sérieux. Par la suite, l'axe de consultation consiste à aller à la rencontre des citoyens pour les écouter et leur demander quels sont leurs besoins en termes de transport. Finalement, l'axe d'enquêtes et de sondages consiste à procéder à certaines enquêtes ou sondages ponctuels pour prendre le pouls des gens sur certaines questions sur le transport, que ce soient les déterminants du choix modal ou tout autre sujet d'intérêt.

### Sujet du mémoire

En 2023, l'ATCL a décidé de mener une vaste consultation sur les besoins de mobilité des citoyens de Laval pour pouvoir militer et proposer des projets de transport répondant aux besoins des citoyens de Laval. Pour ce faire, l'organisme a décidé de mener une consultation web où les gens étaient invités à remplir une enquête sur leurs habitudes de mobilité et sur leurs préférences de transport qui prenait 15 minutes de leur temps. Ainsi, les données recueillies par l'organisme ont permis de brosser un portrait des répondants et de proposer une série de solutions appuyées sur les réponses recueillies croisées avec d'autres données de mobilité. Ce mémoire servira de base de référence pour les trois prochaines années dans le but de militer pour l'amélioration de la desserte en transport collectif sur le territoire de Laval.

Ce mémoire se divise en cinq sections. Tout d'abord, un portrait général de la ville de Laval est présenté. Par la suite, la méthodologie d'enquête est exposée. En troisième lieu, les résultats sont énoncés. Les recommandations sont par la suite formulées. Finalement, une conclusion est donnée.

## Portrait de la Ville de Laval

Laval fait partie de la grande région métropolitaine de Montréal. C'est la troisième ville en importance au Québec avec ses 438 366 habitants<sup>1</sup>. Elle compte plusieurs îles et îlots, dont certains sont encore sauvages. La rivière des Mille Îles sépare Laval de la couronne nord alors que la rivière des Prairies est la frontière entre Laval et Montréal.

### Secteurs de la Ville

Le 6 août 1965, le gouvernement du Québec fusionne 14 municipalités pour former la Ville de Laval, ces municipalités sont devenues les quartiers de la ville et ont conservé leur nom et certaines caractéristiques qui tendent à les distinguer les uns des autres. La population lavalloise réfère encore beaucoup aux noms de ces quartiers pour expliquer où ils habitent et établir une appartenance à un lieu : Auteuil, Chomedey, Duvernay, Fabreville, Îles-Laval, Laval-des-Rapides, Laval-Ouest, Laval-sur-le-Lac, Pont-Viau, Sainte-Dorothée, Sainte-Rose, Saint-François, Saint-Vincent-de-Paul et Vimont.

Par contre, aux fins de l'administration et de la fourniture de services municipaux, le territoire a été découpé en six secteurs opérationnels : 1 (Duvernay, Saint-François, Saint-Vincent-de-Paul), 2 (Laval-des-Rapides, Pont-Viau, Renaud-Coursol), 3 (Chomedey), 4 (Fabreville-Ouest, Laval-Ouest, Laval-sur-le-Lac, Les Îles-Laval, Sainte-Dorothée), 5 (Fabreville-Est, Sainte-Rose) et 6 (Auteuil, Vimont).

« Les quartiers résidentiels représentent les milieux de vie des Lavallois, des milieux de vie où les résidents s'approprient le domaine public. Ceux-ci sont typiquement constitués entre autres d'une trame urbaine repliée sur elle-même avec des courbes, boucles et impasses. Une configuration qui favorise l'utilisation de l'automobile, limite la perméabilité et n'incite pas les déplacements actifs. Des parcs de quartiers, des berges, des milieux naturels, des corridors verts constituent des milieux de rencontre attractifs dans ces ensembles résidentiels. Des pôles de quartier concentrés autour d'ensembles commerciaux sont implantés ponctuellement le long des artères qui desservent le territoire. Les ensembles commerciaux sont des destinations de services de proximité difficilement accessibles à pied, même si la distance réelle mesurée à vol d'oiseau est moindre que celle parcourue en voiture.

« Les micro-centralités que constituent les quartiers résidentiels de Laval sont issues de noyaux villageois qui se sont consolidés ou de nouveaux quartiers qui reprennent le concept d'unité de voisinage. Il s'agit d'un ensemble d'îlots résidentiels, aménagés autour d'une école primaire, d'un parc de quartier ou d'une église, formant le principe du développement des banlieues<sup>2</sup>. »

### Cycles de développement urbain<sup>3</sup>

Bien que la fusion municipale remonte à plus de 50 ans, les anciens cœurs villageois sont encore bien présents dans l'organisation physique de la ville de Laval et dans son identité.

---

<sup>1</sup> Statistique Canada. 2023. (tableau). *Profil du recensement*, Recensement de la population de 2021, produit n° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 15 novembre 2023. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (site consulté le 30 octobre 2023).

<sup>2</sup> Ville de Laval. (2023). *Guide d'aménagement et de design urbain de Laval. Fascicule 2, Une île et ses contextes*, p. 17.

<sup>3</sup> Ville de Laval. (2017). *Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Laval*, p. 2-187; (2022). *Bienvenue à Laval*, p. 11.

### 1965 : création de la ville de Laval

En 1965, la ville de Laval nouvellement créée, issue du regroupement de 14 municipalités, compte 196 000 citoyens répartis sur son vaste territoire. Plusieurs espaces sont voués à l'agriculture ou ne sont simplement pas encore développés. À cette époque, l'urbanisation se concentre dans les anciens noyaux villageois et en bordure des boulevards structurants.

### 1966-1989 : le développement du territoire

Dès sa création et jusqu'à la fin des années 80, Laval connaît une période de grande effervescence. Au plus fort de son urbanisation, la ville se développe selon le modèle traditionnel de la banlieue, orienté vers les déplacements automobiles et la maison unifamiliale. C'est ainsi que sont aménagés les quartiers résidentiels et les grands axes routiers qui formeront l'image lavalloise.

La croissance de la population engendre peu à peu la construction de grands équipements collectifs et culturels, tels le Centre de la nature (1970), le collège Montmorency (1976), l'hôpital de la Cité-de-la-Santé (1978), la salle André-Mathieu (1979) et la Maison des arts (1986). Elle mène aussi à la naissance de grands organismes, comme l'Orchestre symphonique de Laval (1984).

Dès 1974, on entame des études pour doter Laval d'un centre-ville, entre l'intersection de l'A-15 et de l'A-440 et le carrefour de l'A-15 et du boulevard Saint-Martin. En 1984, les projets Revi-Centre sont lancés pour revitaliser certains secteurs, dont plusieurs noyaux villageois en péril.

### 1990-2006 : la consolidation des milieux existants

Au début des années 1990, Laval amorce une phase de consolidation des milieux développés. Ainsi, les grands axes routiers sont complétés, et les espaces laissés vacants dans les milieux existants accueillent de nouvelles constructions. Plusieurs interventions de revitalisation sont aussi réalisées dans les quartiers les plus anciens. Les types d'habitations se diversifient. On voit apparaître des habitations plus denses et spécialisées, qui répondent aux besoins de plus en plus diversifiés de la population (résidences pour personnes âgées, condos, etc.). La réglementation municipale est modifiée de façon à assurer une insertion harmonieuse des nouvelles constructions dans les milieux existants (Plan d'implantation et d'intégration architecturale, etc.).

Cette période concorde aussi avec la volonté d'aménager le territoire d'une autre façon, notamment afin de protéger et de mettre en valeur les milieux naturels et la zone agricole. Laval consolide ainsi son développement jusqu'en 2007, année de l'arrivée du métro sur l'île.

### Depuis 2007 : l'optimisation des ressources

En 2007, le prolongement du métro vers Laval marque un point tournant dans l'évolution de la ville. En effet, l'arrivée du métro à Laval est l'occasion de repenser l'aménagement des secteurs qui bordent les stations de métro pour en faire des milieux de vie plus denses, plus agréables, orientés vers les déplacements actifs et le transport en commun.

Aujourd'hui, Laval est la deuxième ville en importance de la [Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)]. Elle a franchi le stade de banlieue résidentielle de première couronne pour devenir une ville périphérique où le nombre d'emplois est aussi important que le nombre de ménages – [près de 170 000 en 2021] selon Statistique Canada – et affichant sa propre dynamique économique et sociale tout en participant étroitement à la vie métropolitaine.

## Différents lieux d'activités

### Travail

Selon le recensement de 2021, à Laval, la plupart des emplois sont concentrés au confluent des autoroutes 15 et 440. On y retrouve les secteurs de l'aérospatiale et des sciences de la vie, ce dernier étant aussi connu comme la Cité de la Biotech.

Les autres pôles d'emplois importants sont situés le long des autoroutes et du réseau routier supérieur. Ils génèrent ainsi de nombreux déplacements de personnes et de marchandises.

Les quatre pôles à vocation industrielle sont situés au carrefour des autoroutes 13 et 440, au nord-est des autoroutes 15 et 440, au sud de l'autoroute 440, bordé entre la montée Masson et l'autoroute 25, et dans la Cité de la Biotech, située à l'intérieur d'un périmètre délimité par l'autoroute 15 et les boulevards des Prairies, Armand-Frappier et du Souvenir.

On retrouve les cinq pôles à vocation commerciale au sud-ouest des autoroutes 15 et 440 (Carrefour Laval et Centropolis), au sud-est de l'autoroute 15 et du boulevard Saint-Martin jusqu'à la station de métro Montmorency (Centre Laval, Galeries Laval, Quartier Laval et Espace Montmorency), du côté ouest de l'autoroute 13 et au sud du boulevard Saint-Martin (mégacentre Notre-Dame et SmartCentres Laval-Ouest), au nord-est des autoroutes 19 et 440 (SmartCentres Laval-Est) de même que le long des boulevards Curé-Labelle et des Laurentides.

Les édifices à bureaux sont concentrés à l'angle des boulevards Le Carrefour et Daniel-Johnson et à l'angle des boulevards Saint-Martin et des Laurentides (Place Laval).

Enfin, les deux pôles de type institutionnel les plus importants sont l'hôpital de la Cité-de-la-Santé et le secteur de la station de métro Montmorency (Collège Montmorency et Université de Montréal).

### Études

Près de la station de métro Montmorency se trouve le Collège Montmorency, le seul établissement public collégial lavallois. Le Collège CDI, le Collège de l'immobilier du Québec et le Collège Inter-Dec complètent l'offre d'études collégiales, dans le secteur privé.

Du côté des études universitaires, les citoyens lavallois ont le choix de l'Université de Montréal, à un jet de pierre de la station de métro Montmorency, de l'Université du Québec à Montréal, hébergée principalement à l'intérieur du Collège Montmorency, et du Centre Armand-Frappier Santé Biotechnologie de l'Institut national de recherche scientifique.

On recense également plusieurs centres de formation professionnelle pour adultes sur l'île Jésus, sans oublier les établissements publics du Centre de services scolaire de Laval et de la Commission scolaire Sir-Wilfrid-Laurier et quelques établissements privés des niveaux primaire et secondaire.

### Loisirs

La population lavalloise peut se divertir tout d'abord grâce à l'offre touristique de la région. Celle-ci regroupe notamment des activités culturelles ou scientifiques, des activités sportives ou récréatives et

des activités agrotouristiques, en plus du magasinage. Plusieurs activités et attraits sont concentrés au centre-ville<sup>4</sup> tandis que l'agrotourisme se pratique dans le nord de la ville et à l'ouest de l'autoroute 13.

Elle peut également compter sur les équipements culturels et communautaires. Pensons aux bibliothèques, lieux de diffusion (Place Bell, Maison des arts, salle André-Mathieu, théâtres), centres d'art, musées, centres communautaires, espaces verts (bois, parcs et berges) et lieux de culte.

### Magasinage

On dénombre trois pôles commerciaux sur le territoire lavallois : au sud des autoroutes 15 et 440, à la jonction de l'autoroute 13 et du boulevard Notre-Dame ainsi qu'à l'angle nord-est des autoroutes 19 et 440.

Dans le premier pôle, on retrouve le Carrefour Laval, Centropolis, le Centre Laval, les Galeries Laval, le Quartier Laval et Espace Montmorency. Son aire de marché s'étend dans toute la ville et même à Montréal, en plus des villes qui bordent la rivière des Mille Îles de même que les autoroutes 15 et 25 jusqu'à Blainville et Mascouche respectivement.

Le deuxième pôle commercial est situé des deux côtés de l'autoroute 13, près du boulevard Notre-Dame. Le mégacentre Notre-Dame et SmartCentres Laval-Ouest attirent principalement les citoyens qui résident à l'ouest de l'autoroute 15, d'une part, ailleurs sur l'île, à l'exception de Saint-François, d'autre part, et le long de l'autoroute 640, à l'ouest de l'autoroute 15, enfin.

Le dernier pôle commercial comprend le mégacentre Val-des-Brises, au nord-est des autoroutes 19 et 440. Ce sont plutôt les résidents de l'Est de Laval qui s'y déplacent.

Les commerces des boulevards Curé-Labelle, des Laurentides et Saint-Martin viennent compléter l'offre commerciale lavalloise. On peut également compter quelques magasins rayonnant à plus petite échelle dans les cœurs villageois.

### Transport routier, autoroutes, routes, collectrices, locales

#### Réseau autoroutier

Laval est traversée par cinq autoroutes qui assurent la circulation des personnes et des marchandises. Les déplacements nord-sud sont assurés par les autoroutes 13 (autoroute Chomedey), 15 (autoroute des Laurentides), 19 (autoroute Papineau) et 25 tandis que les déplacements est-ouest sont effectués par l'autoroute 440 (autoroute Jean-Noël-Lavoie).

#### Réseau routier supérieur

Cinq routes numérotées quadrillent le territoire lavallois pour faciliter les déplacements entre les différents quartiers, pôles d'activités et municipalités limitrophes. Il s'agit des routes 148 (boulevard Arthur-Sauvé et avenue des Bois), 117 (boulevard Curé-Labelle), 335 (boulevard des Laurentides et avenue Papineau, reliés par les voies de desserte de l'autoroute Jean-Noël-Lavoie) et 125 (boulevard Pie-IX et montée Masson, reliés également par l'autoroute Jean-Noël-Lavoie).

---

<sup>4</sup> Le centre-ville est situé au cœur de l'île. Il se situe de part et d'autre de l'autoroute 15, au sud de l'autoroute 440, et s'étend jusqu'aux boulevards de la Concorde et Notre-Dame, entre le boulevard Chomedey, la voie ferrée du Canadien Pacifique et les boulevards Saint-Martin Ouest et Le Corbusier.

## Réseau artériel

Près d'une vingtaine de routes principales et secondaires viennent également assurer une liaison entre les quartiers, pôles d'activités et villes voisines. Il suffit de penser aux boulevards Cartier, Chomedey, de la Concorde, Dagenais, Industriel, Laval, Lévesque, des Mille-Îles, Notre-Dame, des Prairies, René-Laennec, Saint-Martin, Samson et du Souvenir, aux voies de desserte des autoroutes, à l'avenue Rose-de-Lima et au rang du Bas-Saint-François.

## Routes collectrices et locales

Les rues collectrices et locales des différents quartiers ont été construites au gré du temps, en fonction du développement du territoire de la ville de Laval. Leur trame vise notamment à décourager la circulation de transit et à ralentir la circulation véhiculaire afin d'assurer la tranquillité des quartiers qu'elle dessert. Ce réseau représente un avantage pour la mobilité active.

## Transport collectif

### Train de banlieue et REM

Une seule ligne de train de banlieue, opérée par exo, traverse et dessert la ville de Laval. La ligne 12 – Saint-Jérôme passe au centre de l'île et rejoint, par ses gares Sainte-Rose, Vimont et de la Concorde, le centre-ville de Montréal en 50 minutes approximativement.

Jusqu'au 31 décembre 2020, une deuxième ligne de train de banlieue reliait l'ouest de la ville au centre-ville de la métropole, celle de Deux-Montagnes, qui était aussi opérée par exo. Les gares étaient situées sur l'île Bigras et à Sainte-Dorothée. Cette ligne a laissé sa place au Réseau express métropolitain (REM), un système léger sur rail électrique et sans conducteur, avec des antennes vers Brossard (ouverte), l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau (en construction), Sainte-Anne-de-Bellevue (en construction) et Deux-Montagnes (en construction). Ces deux dernières devraient être en service à la fin de l'année 2024.

### Stations de métro

La ville de Laval est desservie par trois stations de métro depuis avril 2007 (Cartier, de la Concorde et Montmorency), par le prolongement de la branche est de la ligne 2 – Orange du métro de Montréal. Les stations Cartier et Montmorency permettent d'accéder aux lignes de bus de la Société de transport de Laval (STL) et possèdent un stationnement incitatif tandis que la station de la Concorde propose un transfert modal à la gare de la Concorde vers la ligne de train de banlieue 12 – Saint-Jérôme et un stationnement incitatif.

### Réseau de bus et autres services de transport collectif

Le service de transport par autobus est assuré par la STL. Le réseau est composé de 47 lignes, parcourues par près de 350 autobus et dont la plupart se rabattent vers les trois stations de métro, et couvre 1504 km<sup>5</sup>. Quelques lignes se rendent sur l'île de Montréal, aux stations Radisson, Henri-Bourassa et Côte-Vertu. Le réseau de la STL offre également 18 lignes de taxi collectif et un service de transport adapté.

Depuis novembre 2022, le service rapide par bus (SRB) Pie-IX fait le lien, en heure de pointe, entre le stationnement incitatif Saint-Martin (situé à l'angle du boulevard Saint-Martin et de part et d'autre de la route 125) et la station de métro Pie-IX. Ce service est exploité par la Société de transport de Montréal.

---

<sup>5</sup> Société de transport de Laval (2023). *Rapport d'activités 2022*, pp. 4-5.

## Mobilité durable

Il existe aussi à Laval des solutions de transport durables comme le covoiturage (9 stationnements incitatifs), l'autopartage (10 stations Communauto), le vélo (270 km de voies cyclables et 8 stations BIXI) et les déplacements actifs telle que la marche.

Enfin, durant l'été 2023, il était possible d'utiliser des trottinettes électriques en libre-service dans l'une des 33 stations du projet-pilote du ministère des Transports et de la Mobilité durable. Elles pouvaient être localisées à l'intérieur du quadrilatère formé par l'autoroute 440 et les boulevards des Laurentides, des Prairies et Curé-Labelle.

## Villes limitrophes

La région de Laval est bordée au nord par la région des Laurentides, dont font partie les villes de Deux-Montagnes, Saint-Eustache, Boisbriand, Lorraine, Rosemère et Bois-des-Filion, et la région de Lanaudière, qui partage une frontière avec Terrebonne, de même qu'une région au sud, celle de Montréal.

Toutes les villes de la couronne nord sont desservies par le réseau de bus exploité par exo, dont plusieurs lignes se rabattent à la station de métro Montmorency.

## Portrait de la mobilité depuis l'enquête Origine-Destination

Cette section présente le portrait de la mobilité des résidents de la ville de Laval. Pour ce faire, les données de l'enquête Origine-Destination (OD) 2018 sont utilisées.

### Faits saillants de Laval

Nous avons découpé le territoire en grands secteurs afin de positionner Laval au niveau de la région métropolitaine. Tout d'abord, la population de chaque secteur est présentée au Tableau 1.

Tableau 1 : Population des différents secteurs de l'enquête Origine-Destination

Territoire	Montréal	Laval	Rive-Sud	Couronne Nord	Couronne Sud
4 474 181	1 939 019	422 965	415 076	924 347	772 775
100,0 %	43,3 %	9,6 %	9,3 %	20,7 %	17,2 %

La population de 422 965 résidents de Laval représente 9 % de la population de la région de Montréal. Laval devance donc légèrement le secteur de la Rive-Sud en termes de poids relatif de la population.

Le Tableau 2 présente le taux de motorisation des Lavallois par rapport aux autres secteurs du territoire couvert par l'enquête OD.

Tableau 2 : Taux de motorisation des différents secteurs de l'enquête Origine-Destination

Territoire	Montréal	Laval	Rive-Sud	Couronne Nord	Couronne Sud
0,58	0,45	0,61	0,61	0,72	0,71

La population de Laval est moins motorisée que celles des couronnes nord et sud, mais plus que celle de Montréal.

Le Tableau 3 présente la mobilité quotidienne des secteurs de l'enquête OD.

Tableau 3 : Mobilité quotidienne par secteur avec les retours au domicile

	Territoire	Montréal	Laval	Rive-Sud	Couronne Nord	Couronne Sud
Produits	9 357 200	4 646 000	827 100	880 700	1 678 000	1 360 700
Attirés	9 355 200	4 652 400	827 000	881 800	1 676 900	1 358 400
	100 %	50 %	9 %	9 %	18 %	15 %
Dépl./pers.	2,09	2,40	1,96	2,12	1,81	1,76

Il est possible de remarquer que 9,6 % des déplacements quotidiens de la région sont produits par la population de Laval. Avec un taux de 1,96 déplacement quotidien par personne, la population lavalloise, tout comme celle des deux couronnes, est moins mobile que celle de l'île de Montréal et de la Rive-Sud.

Le Tableau 4 présente les parts modales des secteurs de l'enquête OD.

Tableau 4 : Part modale des déplacements produits sans les retours au domicile

	Territoire	Montréal	Laval	Rive-Sud	Couronne Nord	Couronne Sud
Produits	5 313 700	2 459 000	491 500	504 100	1 011 000	796 900
TC	855 300	623 300	66 300	74 900	46 400	44 400
Actifs	595 500	432 700	23 500	36 400	53 700	53 700
% TC/mot.	18,2 %	30,8 %	14,2 %	16,1 %	4,9 %	6,8 %
% Actifs	11,2 %	17,6 %	4,8 %	7,2 %	5,3 %	5,8 %

La part modale du transport collectif des déplacements produits est de 14,2 %, ce qui est inférieur à Montréal et à la Rive-Sud, mais supérieur aux deux couronnes. On remarque que l'éloignement du centre-ville de Montréal résulte en une part modale du transport collectif pour Laval et la couronne nord inférieure à leurs vis-à-vis du Sud.

Le Tableau 5 présente la part modale des déplacements attirés.

Tableau 5 : Part modale des déplacements attirés sans le retour au domicile

	Territoire	Montréal	Laval	Rive-Sud	Couronne Nord	Couronne Sud
Attirés	5 214 700	2 781 900	434 400	489 500	852 000	657 000
TC	853 100	765 000	30 900	36 200	15 300	5 600
Actifs	590 700	431 400	22 900	35 500	52 600	48 300
% TC/mot.	18,4 %	27,5 %	7,5 %	7,4 %	1,9 %	0,9 %
% Actifs	11,3 %	15,5 %	5,3 %	7,3 %	6,2 %	7,4 %

En examinant les déplacements attirés sans les retours à domicile, on constate un portrait différent de Laval par rapport à celui de l'île de Montréal. La part modale du transport en commun chute de plus de la

moitié pour les destinations vers Laval et la Rive-Sud et drastiquement pour les deux couronnes. Cela est principalement dû aux distances plus longues à parcourir, à l'abondance de places de stationnement gratuites et à la plus faible offre de transport collectif.

Comptant pour 9,6 % de la population de l'île de Montréal, Laval produit 9,2 % des déplacements de produits par la région métropolitaine, ce qui se rapproche de son poids démographique, mais n'attire que 8,3 % de ces déplacements, ce qui représente un léger déficit comparé à son poids démographique.

Il y a donc clairement un déficit d'attrait du territoire de Laval et une lacune du transport collectif pour ceux qui veulent s'y rendre.

### Démographie

Pour l'analyse des besoins en mobilité des Lavallois-e-s, nous utiliserons le découpage du territoire utilisé par l'ARTM et les sociétés de transport dans l'enquête OD de 2018 :

- Laval-Ouest (401)
- Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac (402)
- Chomedey (403)
- Sainte-Rose–Fabreville (404)
- Vimont-Auteuil (405)
- Pont-Viau–Laval-des-Rapides (406)
- Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul (407)
- Saint-François (408)

La Figure 1 illustre le découpage de ces huit secteurs sur le territoire de la ville de Laval.

Il faut noter que les frontières de ces secteurs ne correspondent pas exactement aux limites des secteurs de Laval. Certaines données démographiques sont présentées dans le Tableau 6.

Tableau 6 : Données démographiques

Secteurs	Population	Personnes/ km <sup>2</sup>	Auto/ personne
	(n)		
Laval-Ouest	29 350	1 846	0,62
Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac	36 625	1 761	0,65
Chomedey	93 875	3 098	0,59
Sainte-Rose–Fabreville	66 410	2 298	0,63
Vimont-Auteuil	53 975	1 467	0,66
Pont-Viau–Laval-des-Rapides	81 855	2 710	0,54
Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul	27 435	2 213	0,61
Saint-François	33 440	467	0,65

Les deux secteurs les plus peuplés sont les secteurs centraux de Chomedey et de Pont-Viau–Laval-des-Rapides. Ce sont également les deux secteurs les plus denses et ayant la plus petite taille de ménages et le taux de possession automobile les plus bas. À l'opposé, les secteurs excentriques que sont Sainte-

Dorothée–Laval-sur-le-Lac, Sainte-Rose–Fabreville, Vimont-Auteuil et Saint-François ont plus de personnes par logis et un plus haut taux de possession automobile.

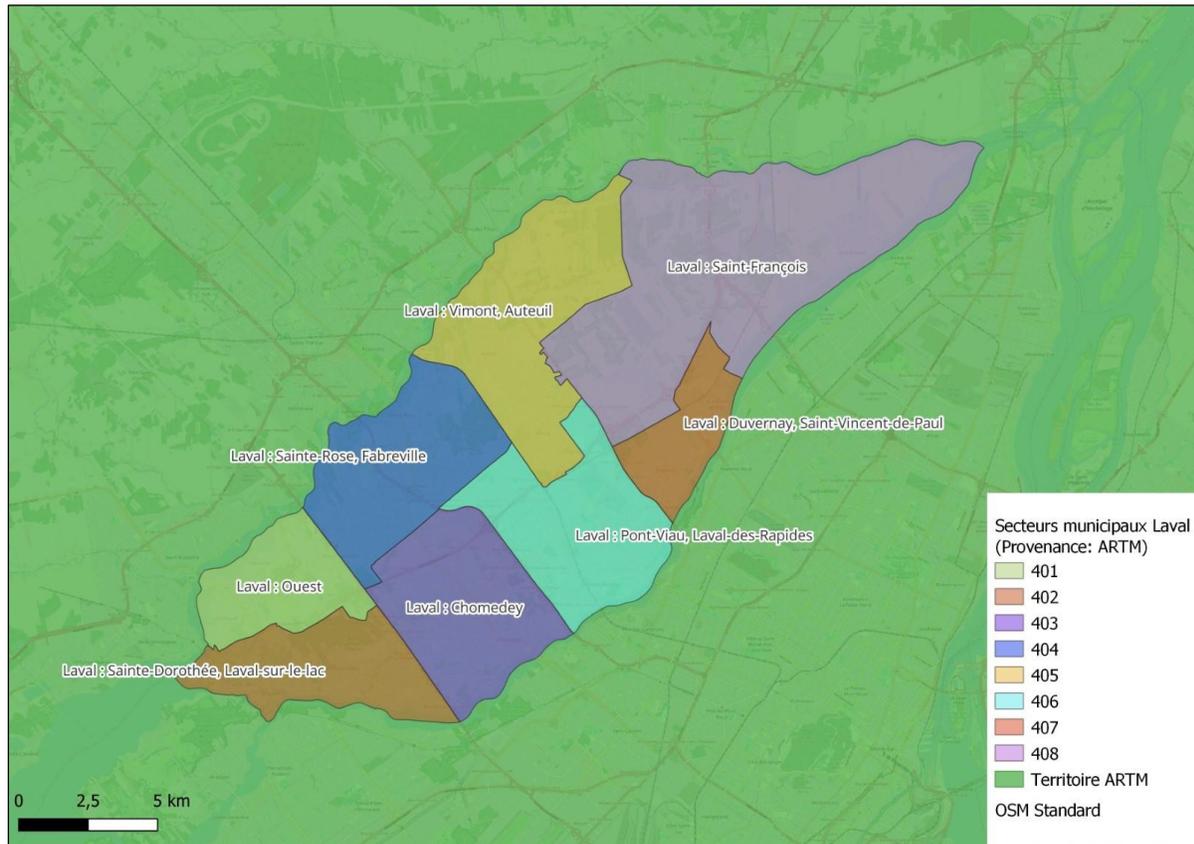


Figure 1 : Découpage des secteurs de l'enquête OD à Laval

Le Tableau 7 présente une pyramide sommaire des âges.

Tableau 7 : Pyramide des âges par secteur municipal

Secteurs	0-19 ans	65+ ans
	(%)	
Laval-Ouest	25,3	13,9
Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac	28,4	11,6
Chomedey	21,4	22,5
Sainte-Rose–Fabreville	26,1	13,7
Vimont-Auteuil	23,8	14,0
Pont-Viau–Laval-des-Rapides	20,2	20,3
Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul	21,4	21,8
Saint-François	26,3	11,6

L'examen des extrémités de la pyramide d'âges de la population révèle que les secteurs ayant la population la plus âgée sont Chomedey, Pont-Viau–Laval-des-Rapides et Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul alors que la part de la population plus jeune est plus élevée dans les quartiers périphériques.

Bref, les quartiers centraux plus denses ayant des ménages plus petits, une population plus âgée et un taux de possession automobile plus faible ont des besoins différents de ceux des quartiers en périphérie où l'on retrouve plus de familles et un tissu urbain moins dense. Il faut aussi constater que les lignes de bus des quartiers excentriques traversent les quartiers centraux pour se rendre au métro. Il en résulte une offre de service plus élevée dans ces quartiers centraux.

La demande en mobilité varie selon le secteur tant au niveau des déplacements produits que ceux attirés. Le tout est présenté dans le Tableau 8.

Tableau 8 : Déplacements et parts modales par secteur municipal

Secteurs	Origines			Destinations		
	Tous modes motorisés (n)	Transport collectif (n)	Part modale (%)	Tous modes motorisés (n)	Transport collectif (n)	Part modale (%)
Laval-Ouest	28 940	2 111	7 %	12 544	310	2 %
Sainte-Dorothée– Laval-sur-le-Lac	39 997	5 068	13 %	24 753	498	2 %
Chomedey	107 416	8 788	8 %	130 203	5 852	4 %
Sainte-Rose– Fabreville	72 346	6 013	8 %	46 553	1 843	4 %
Vimont-Auteuil	54 763	6 021	11 %	25 255	707	3 %
Pont-Viau– Laval-des-Rapides	98 224	16 168	16 %	122 122	14 366	12 %
Duvernay– Saint-Vincent-de-Paul	30 588	4 479	15 %	28 726	3 610	13 %
Saint-François	32 705	3 595	11 %	18 522	395	2 %
<b>Total</b>	<b>464 979</b>	<b>52 242</b>	<b>11 %</b>	<b>408 679</b>	<b>27 581</b>	<b>7 %</b>

Le portrait général par secteur confirme cette variation au niveau tant de la part modale du transport collectif que du nombre de déplacements. Ces variations sont reliées au niveau du type de l'utilisation du sol, à la densité, à la qualité du réseau routier et du réseau de transport collectif, à la présence ou non d'un mode structurant et à la disponibilité de stationnement gratuit.

#### Laval-Ouest (401)

Le secteur de Laval-Ouest est défini comme suit. En partant d'un point situé à l'intersection de la limite municipale et de l'autoroute 13 ; de là, successivement dans le sens horaire, les lignes et les démarcations suivantes : l'autoroute 13 vers le sud, le boulevard Cléroux vers l'ouest, la montée Champagne vers le nord, l'avenue des Bois vers l'ouest, la rue Principale vers le nord, le chemin Saint-Antoine vers l'ouest, son prolongement jusqu'à la limite municipale dans la rivière des Mille îles, la limite municipale dans la rivière des Mille îles vers l'est, et ce, jusqu'au point de départ (voir la Figure 2 tirée de l'enquête OD 2018).

Il est bordé par les secteurs de Sainte-Rose–Fabreville, de Chomedey et de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac de même que des localités de Deux-Montagnes et de Saint-Eustache de l’autre côté de la rivière des Mille Îles.

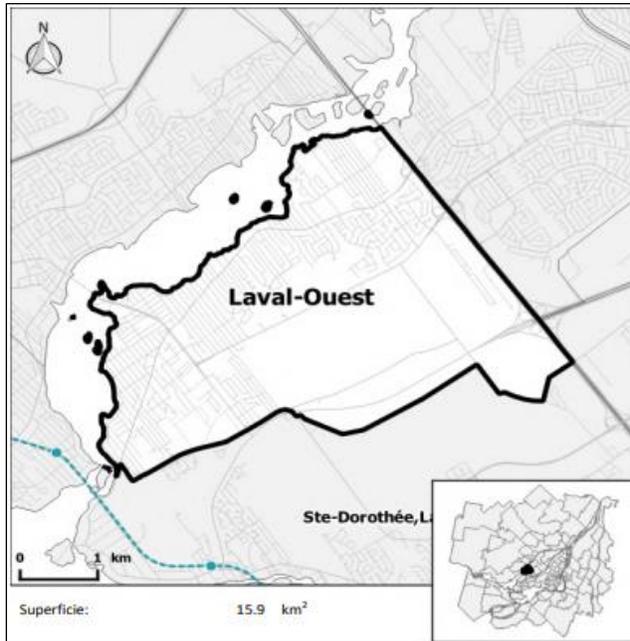


Figure 2 : Territoire de Laval-Ouest

Selon l’enquête Origine-Destination 2018, le quartier Laval-Ouest a une population de 29 350 personnes avec 2,83 personnes par logis et un taux de possession automobile de 0,62 automobile par personne.

Le territoire du secteur de Laval-Ouest produit chaque jour 28 940 déplacements motorisés alors qu’il en attire 12 544. Cela inclut 5 129 déplacements locaux, dont 0,5 % sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif est de 7 % pour les origines et de 2 % pour les destinations. Les destinations vers le centre-ville sont au nombre de 1 882, dont 439 en transport en commun pour une part modale de 23 % (voir le Tableau 9 et le Tableau 10).

Tableau 9 : Secteurs de destination des déplacements produits par Laval-Ouest

Destinations <sup>6</sup>	Tous modes motorisés (n)	% des destinations	Part modale du TC
Laval : Laval-Ouest	5 129	18 %	0 %
Laval : Sainte-Rose–Fabreville	3 860	13 %	7 %
Laval : Chomedey	3 537	12 %	3 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	2 601	9 %	19 %
Montréal : Centre-Ville	1 882	7 %	23 %
Basses-Laurentides-Ouest	1 472	5 %	0 %
<b>Total</b>	<b>28 940</b>	<b>100 %</b>	<b>7 %</b>

<sup>6</sup> Voir les secteurs de l’enquête OD à la fin de cette partie.

Les déplacements locaux qui représentent 18 % des destinations ont une part modale du transport en commun quasiment nulle. Le secteur de Laval-Ouest produit des déplacements principalement vers les quartiers lavallois à proximité que sont Sainte-Rose, Fabreville et Chomedey, mais avec des parts modales très faibles. Puis viennent les destinations vers les quartiers de Pont-Viau–Laval-des-Rapides, le centre-ville, les bassins des branches Est et Ouest de la ligne Orange et Ahuntsic-Cartierville, bien desservis par le métro avec des parts modales nettement au-dessus de la moyenne. Malgré des volumes non négligeables, les parts modales sont très faibles vers les Basses-Laurentides-Ouest.

Tableau 10 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Laval-Ouest

Origines <sup>7</sup>	Tous modes motorisés (n)	% des origines	Part modale du TC
Laval : Laval-Ouest	5 129	41 %	0 %
Laval : Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac	1 306	10 %	6 %
Basses-Laurentides-Ouest	1 291	10 %	0 %
Laval : Sainte-Rose–Fabreville	1 062	8 %	5 %
Laval : Chomedey	641	5 %	11 %
<b>Total</b>	<b>12 544</b>	<b>100 %</b>	<b>2 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 41 % des origines, ont une part modale du transport en commun quasiment nulle. Le secteur de Laval-Ouest attire des déplacements provenant surtout des secteurs voisins de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac, les Basses-Laurentides et Sainte-Rose–Fabreville. Les parts modales sont plus faibles. Vers les secteurs centraux de Chomedey et de Pont-Viau–Laval-des-Rapides, les parts modales sont plus élevées, car le réseau de la Société de transport de Laval est orienté vers ces quartiers.

#### Constats

Pour Laval-Ouest, la population se destine d'abord localement dans le secteur (18 %). Avec un réseau routier limité, une offre de transport collectif minimale avec des bus et des déplacements plutôt courts, l'utilisation du transport collectif pour ce type de déplacements est nulle. Il faut trouver un concept de service qui répondra aux besoins de la population.

Les autres secteurs de destination sont d'abord le secteur voisin à l'est et les deux quartiers centraux. Laval-des-Rapides se distinguent avec une part modale de 17 %. Cela s'explique par la présence du métro vers lequel est orienté le réseau de bus de la STL et de plusieurs institutions d'enseignement post-secondaires. Puis suivent le centre-ville de Montréal et les Basses-Laurentides-Ouest. Malgré une part modale de 23 % vers le centre-ville qui est plus forte que vers les autres destinations, il s'agit d'une part faible quand on sait que cette part modale pour l'ensemble de la région métropolitaine est de 57 %. Dans le cas des Basses-Laurentides-Ouest, presque personne utilise le transport collectif.

La venue du REM améliorera la desserte vers le centre-ville s'il y a un lien efficace entre le quartier et la gare Sainte-Dorothée. Vers les secteurs lavallois plus à l'est, des améliorations aux services de bus afin de réduire les temps de trajets peut permettre d'augmenter l'attrait du transport collectif. Quant à Saint-

<sup>7</sup> Idem.

Eustache et aux Basses-Laurentides, plusieurs services utilisés par les résidents de Laval-Ouest, un lien efficace entre vers le cœur de Saint-Eustache doit être mis en place.

Pour la provenance des personnes se destinant à Laval-Ouest, les déplacements locaux représentent 41 % des origines et ont une part modale du transport en commun nulle. Cela renforce le point précédemment mentionné de trouver un concept de service qui répondra aux besoins de la population.

Les autres secteurs d'origine sont les secteurs adjacents au sud et à l'est et très peu de personnes utilisent le transport collectif. La position de Laval-Ouest à l'extrémité nord-ouest de l'île Jésus fait que l'offre de service est orientée vers le centre de Laval, ce qui laisse peu de service pour se diriger vers Laval-Ouest. Le transport collectif est donc peu attractif.

#### Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac (402)

Le secteur de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac est défini comme suit. En partant d'un point situé à l'intersection de l'autoroute 13 et du boulevard Cléroux ; de là, successivement dans le sens horaire, les lignes et les démarcations suivantes : l'autoroute 13 vers le sud, la limite municipale dans la rivière des Prairies vers le nord-ouest, la limite municipale est dans le lac des Deux Montagnes, la limite municipale dans la rivière des Mille Îles vers l'est et jusqu'au prolongement du chemin Saint-Antoine, ce prolongement, le chemin Saint-Antoine vers l'est, la rue Principale vers le sud, l'avenue des Bois vers l'est, la montée Champagne vers le sud, le boulevard Cléroux vers l'est, et ce, jusqu'au point de départ (voir la Figure 3 tirée de l'enquête OD 2018).

Il est bordé par les secteurs lavallois de Laval-Ouest et de Chomedey de même que de l'arrondissement montréalais de Pierrefonds-Roxboro et de l'île Bizard de l'autre côté de la rivière des Prairies. Il partage également une frontière avec le lac des Deux Montagnes et la rivière des Mille Îles.

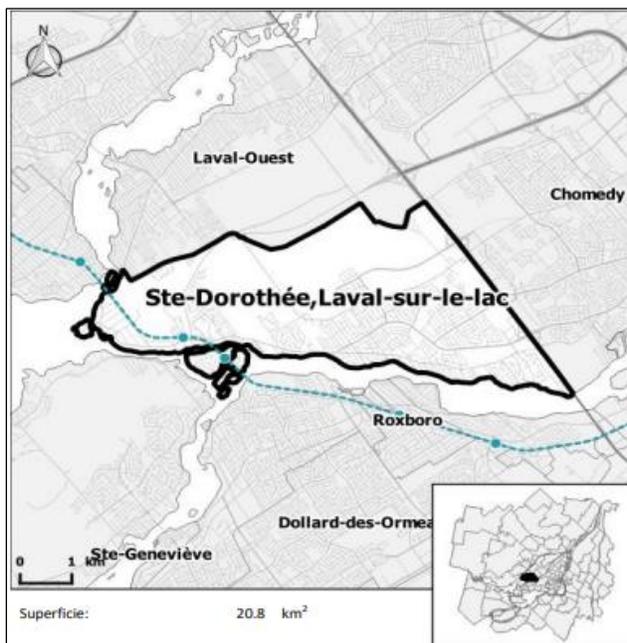


Figure 3 : Territoire de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac

Selon l'enquête Origine-Destination 2018, les quartiers Sainte-Dorothée et Laval-sur-le-Lac ont une population de 36 625 personnes avec 2,96 personnes par logis et un taux de possession automobile de 0,65 automobile par personne.

Le territoire du secteur de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac produit chaque jour 39 997 déplacements motorisés alors qu'il en attire 24 753. Cela inclut 10 462 déplacements locaux dont 1 % sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif est de 13 % pour les origines et de 2 % pour les destinations. Les destinations vers le centre-ville sont au nombre de 4 775 dont 1 779 en transport en commun pour une part modale de 37 % (voir le Tableau 11 et le Tableau 12).

Tableau 11 : Secteurs de destination des déplacements produits par Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-lac

Destinations	Tous modes motorisés (n)	% des destinations	Part modale du TC
Laval : Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac	10 462	26 %	1 %
Laval : Chomedey	5 982	15 %	5 %
Montréal : Centre-Ville	4 775	12 %	37 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	3 153	8 %	28 %
Montréal : Saint-Laurent	2 119	5 %	4 %
Montréal : West Island	1 897	5 %	9 %
Montréal : Branche ouest de la ligne Orange	1 888	5 %	37 %
<b>Total</b>	<b>39 997</b>	<b>100 %</b>	<b>13 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 26 % des destinations, ont une part modale du transport en commun quasiment nulle. Le secteur de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac produit des déplacements principalement vers Chomedey, secteur voisin, vers le centre-ville relié par le train de banlieue en 2018 et vers Pont-Viau–Laval-des-Rapides où se trouve le métro. Puis, on retrouve comme lieux de destinations Saint-Laurent, le West Island et le bassin ouest de la ligne Orange. Les parts modales sont au-dessus de la moyenne pour les secteurs desservis par le métro. Ces parts sont plus faibles vers Chomedey et les quartiers de l'Ouest de Montréal.

Tableau 12 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac

Origines	Tous modes motorisés (n)	% des origines	Part modale du TC
Laval : Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac	10 462	42 %	1 %
Laval : Chomedey	5 985	24 %	3 %
Laval : Laval-Ouest	1 124	5 %	2 %
<b>Total</b>	<b>24 753</b>	<b>100 %</b>	<b>2 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 42 % des origines, ont une part modale du transport en commun quasiment nulle. Le secteur de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac attire des déplacements provenant surtout de Chomedey.

### Constats

Pour Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac, la population se destine d’abord localement dans le secteur (26 %). Avec une offre de transport collectif minimale par bus et des déplacements plutôt courts, l’utilisation du transport collectif pour ce type de déplacements est presque nulle. Il faut trouver un concept de service qui répondra aux besoins de la population.

Les autres secteurs de destination sont d’abord le secteur voisin à l’est, Chomedey et le secteur Pont-Viau–Laval-des-Rapides, qui se distingue avec une part modale de 28 %. Cela s’explique par la présence du métro où se trouvent le terminus des lignes de bus de la STL et de plusieurs institutions d’enseignement. Puis suivent le centre-ville de Montréal et trois secteurs de l’ouest de Montréal qui sont le long de l’autoroute 13. Malgré une part modale de 37 % vers le centre-ville qui est plus forte que vers les autres destinations, il s’agit d’une part qui pourrait être plus élevée quand on sait que cette part modale pour l’ensemble de la région métropolitaine est de 57 %. Dans le cas de Saint-Laurent et du West Island, les parts modales sont faibles car aucun service de bus direct ne circule sur l’autoroute 13. A contrario, les lignes orientées vers la station de métro Côte-Vertu permettent de trouver une part modale de 37 % vers le bassin ouest de la ligne Orange.

La venue du REM améliorera la desserte vers le centre-ville. Vers Chomedey à l’est, des améliorations aux services de bus afin de réduire les temps de trajets peut permettre d’augmenter l’attrait du transport collectif. Quant à l’ouest de l’île de Montréal, un lien efficace via l’autoroute 13 doit être mis en place à court terme. À moyen terme, une gare du REM à l’intersection de l’autoroute permettrait de créer un nœud de transport pour les personnes travaillant dans ces secteurs.

Pour la provenance des personnes se destinant à Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac, les déplacements locaux représentent 42 % des origines et ont une part modale du transport en commun presque nulle. Cela renforce le point précédemment mentionné de trouver un concept de service qui répondra aux besoins de la population.

Les autres secteurs d’origine sont les secteurs adjacents au nord et à l’est et très peu de personnes utilisent le transport collectif. La position du secteur à l’extrémité sud-ouest de l’île Jésus fait que l’offre de service est orientée vers le centre de Laval, ce qui laisse peu de service pour se diriger vers Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-lac. Le transport collectif est donc peu attractif.

### Chomedey (403)

Le secteur de Chomedey est défini comme suit. En partant d’un point situé à l’intersection des autoroutes 13 et 440 ; de là, successivement dans le sens horaire, les lignes et les démarcations suivantes : l’autoroute 440, la ligne électrique vers le nord, la ligne électrique vers l’est longeant la rue Édith vers l’est, l’autoroute 15 vers le sud, la limite municipale dans la rivière des Prairies vers l’ouest, l’autoroute 13 vers le nord, et ce, jusqu’au point de départ (voir la Figure 4 tirée de l’enquête OD 2018).

Il est bordé par les secteurs de Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac, Laval-Ouest, Sainte-Rose–Fabreville et Pont-Viau–Laval-des-Rapides, ainsi que de l’arrondissement d’Ahuntsic-Cartierville et du quartier du Sault-au-Récollet de l’autre côté de la rivière des Prairies.

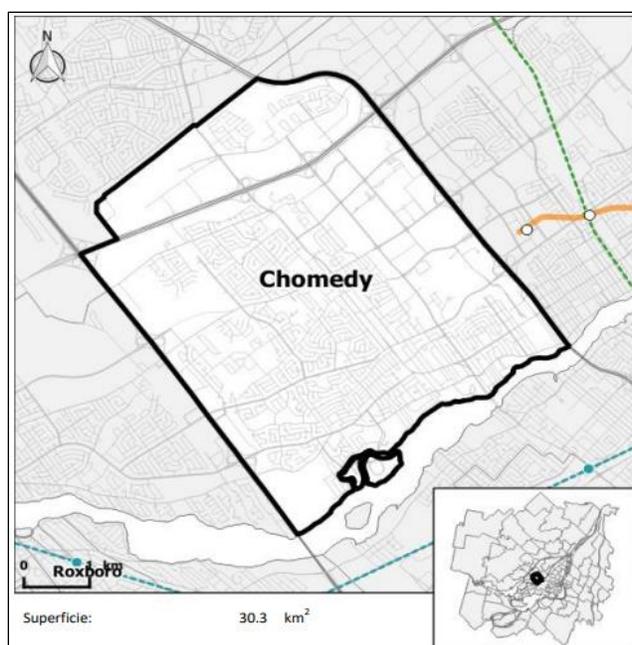


Figure 4 : Territoire de Chomedey

Selon l'enquête Origine-Destination 2018, le quartier Chomedey a une population de 93 875 personnes avec 2,53 personnes par logis et un taux de possession automobile de 0,59 automobile par personne.

Le territoire du secteur de Chomedey produit chaque jour 107 416 déplacements motorisés alors qu'il en attire 130 203. Cela inclut 34 250 déplacements locaux dont 3 % sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif est de 8 % pour les origines et de 4 % pour les destinations. Les destinations vers le centre-ville sont au nombre de 7 319 dont 1 961 en transport en commun pour une part modale de 35 % (voir le Tableau 13 et le Tableau 14).

Tableau 13 : Secteurs de destination des déplacements produits par Chomedey

Destinations	Tous modes motorisés (n)	% des destinations	Part modale du TC
Laval : Chomedey	34 250	32 %	3 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	15 665	15 %	13 %
Montréal : Centre-Ville	7 319	7 %	35 %
Montréal : Ahuntsic-Cartierville	6 368	6 %	5 %
Laval : Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac	5 985	6 %	3 %
Montréal : Saint-Laurent	5 067	5 %	11 %
Montréal : Branche ouest de la ligne Orange	4 892	5 %	18 %
<b>Total</b>	<b>107 416</b>	<b>100 %</b>	<b>8 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 32 % des destinations, ont une part modale du transport en commun extrêmement faible. Le secteur de Chomedey produit des déplacements principalement vers le secteur de Pont-Viau–Laval-des-Rapides et le centre-ville avec des parts modales respectables. Puis suivent Ahuntsic-Cartierville et Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac avec des parts modales assez faibles. Il

faut noter que les destinations vers Saint-Laurent et le bassin Ouest de la ligne Orange présente des parts modales respectables.

Tableau 14 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Chomedey

Origines	Tous modes motorisés (n)	% des origines	Part modale du TC
Laval : Chomedey	34 250	26 %	3 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	13 574	10 %	7 %
Laval : Sainte-Rose–Fabreville	10 850	8 %	5 %
Basses-Laurentides	7 321	6 %	2 %
Laval : Vimont-Auteuil	6 343	5 %	5 %
Laval : Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac	5 982	5 %	5 %
<b>Total</b>	<b>130 203</b>	<b>100 %</b>	<b>4 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 26 % des origines, ont une part modale du transport en commun extrêmement faible. Le secteur de Chomedey attire des déplacements provenant surtout de Pont-Viau–Laval-des-Rapides et de Sainte-Rose–Fabreville, deux secteurs adjacents. Viennent ensuite Vimont-Auteuil et Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac. Les parts modales sont faibles peu importe l'origine.

#### Constats

Pour Chomedey, la population se destine d'abord localement dans le secteur (32 %). Avec une offre de transport collectif intéressante par bus et des déplacements plutôt courts, l'utilisation du transport collectif pour ce type de déplacements est très faible. Il faut améliorer les niveaux de service qui rendra le réseau de la STL plus attractif.

Les autres secteurs de destination sont d'abord le secteur voisin à l'est, Pont-Viau–Laval-des-Rapides, et Laval-des-Rapides qui se distingue avec une part modale de 28%. Cela s'explique par la présence du métro où se trouvent le terminus des lignes de bus de la STL et de plusieurs institutions d'enseignement. Puis suivent le centre-ville de Montréal et trois secteurs de l'ouest de Montréal qui sont situés le long de l'autoroute 13. Malgré une part modale de 37 % vers le centre-ville qui est plus forte que vers les autres destinations, il s'agit d'une part qui pourrait être plus élevée quand on sait que cette part modale pour l'ensemble de la région métropolitaine est de 57 %. Dans le cas de Saint-Laurent, la part modale de 11 % pourrait augmenter avec des liens plus directs entre Chomedey et la zone industrielle de ce secteur montréalais, car aucun service de bus direct ne circule sur l'autoroute 13. A contrario, les lignes orientées vers la station de métro Côte-Vertu permettent d'y retrouver une part modale de 18 % vers le bassin ouest de la ligne Orange.

Un prolongement de la branche ouest de la ligne Orange du métro jusqu'au Carrefour Laval améliorerait la desserte vers le centre-ville. Vers Ahuntsic-Cartierville et Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac, des améliorations aux services de bus pour réduire les temps de trajets peut permettre d'augmenter l'attrait du transport collectif.

Pour la provenance des personnes se destinant à Chomedey, les déplacements locaux représentent 26 % des origines et ont une part modale du transport en commun très faible. Cela renforce le point précédemment mentionné qu'il faut améliorer les niveaux de service de la STL plus attractif.

Les principaux secteurs d'origine sont les secteurs de la moitié ouest de Laval et des Basses-Laurentides. Très peu de personnes utilisent le transport collectif. Le fait qu'on retrouve sur son territoire le principal parc industriel de Laval et une concentration importante de l'activité commerciale de la ville autour du Carrefour Laval démontre que Chomedey est le secteur attirant le plus de déplacements. Le type d'activités du secteur et sa faible densité est incompatible avec le transport collectif. Il faudra adapter les types de dessertes en développant des partenariats avec les agents et industries du secteur.

#### Sainte-Rose–Fabreville (404)

Le secteur de Sainte-Rose–Fabreville est défini comme suit. En partant d'un point situé à l'intersection de la limite municipale et de l'autoroute 13 ; de là, successivement dans le sens horaire, les lignes et les démarcations suivantes : la limite municipale dans la rivière des Mille Îles vers l'est jusqu'à la voie ferrée utilisée par le train de banlieue Saint-Jérôme, cette voie ferrée vers le sud, la ligne électrique parallèle et au sud du boulevard Bellerose, du boulevard Dagenais et de la rue Édith, la ligne électrique vers le sud, l'autoroute 440 vers l'ouest et l'autoroute 13 vers le nord, et ce, jusqu'au point de départ (voir la Figure 5 tirée de l'enquête OD 2018).

Il est bordé par les secteurs de Vimont-Auteuil, Pont-Viau–Laval-des-Rapides, Chomedey, Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac et Laval-Ouest ainsi que des villes de Boisbriand et de Rosemère sur l'autre rive de la rivière des Mille Îles.

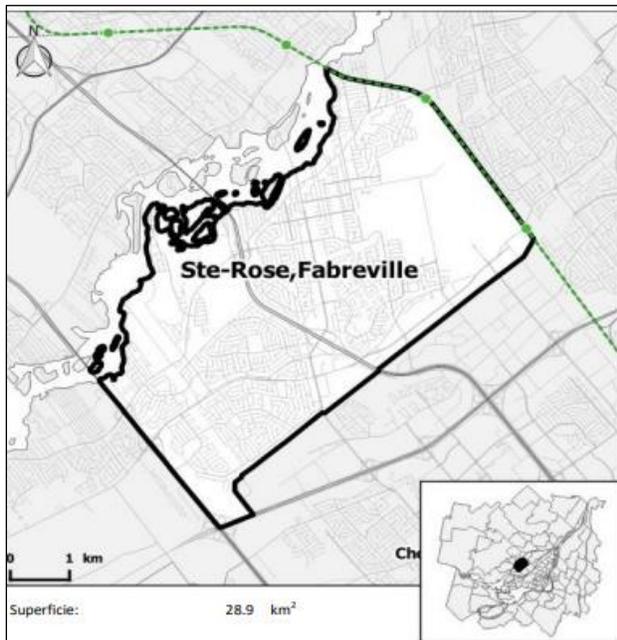


Figure 5 : Territoire de Sainte-Rose–Fabreville

Selon l'enquête Origine-Destination 2018, les quartiers Sainte-Rose–Fabreville ont une population de 66 410 personnes avec 2,82 personnes par logis et un taux de possession automobile de 0,63 automobile par personne.

Le territoire du secteur de Sainte-Rose–Fabreville produit chaque jour 72 346 déplacements motorisés alors qu'il en attire 46 553. Cela inclut 19 300 déplacements locaux dont 2 % sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif est de 8 % pour les origines et de 4 % pour les destinations.

Les destinations vers le centre-ville sont au nombre de 4 223 dont 1 279 en transport en commun pour une part modale de 30% (voir le Tableau 15 et le Tableau 16).

Tableau 15 : Secteurs de destination des déplacements produits par Sainte-Rose–Fabreville

Destinations	Tous modes motorisés (n)	% des destinations	Part modale du TC
Laval : Sainte-Rose–Fabreville	19 300	27 %	2 %
Laval : Chomedey	10 850	15 %	5 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	8 388	12 %	17 %
Basses-Laurentides	4 922	7 %	2 %
Montréal : Centre-Ville	4 223	6 %	30 %
<b>Total</b>	<b>72 346</b>	<b>100 %</b>	<b>8 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 27 % des destinations, ont une part modale du transport en commun extrêmement faible. Le secteur de Sainte-Rose–Fabreville produit des déplacements principalement vers les secteurs de Chomedey et de Pont-Viau–Laval-des-Rapides et vers le centre-ville avec des parts modales respectables. Quant aux Basses-Laurentides, malgré un bon volume de déplacements, la part modale est très faible.

Tableau 16 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Sainte-Rose–Fabreville

Origines	Tous modes motorisés (n)	% des origines	Part modale du TC
Laval : Sainte-Rose–Fabreville	19 300	41 %	2 %
Laval : Chomedey	3 934	8 %	5 %
Laval : Laval-Ouest	3 860	8 %	7 %
Basses-Laurentides	3 191	7 %	0 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	3 046	7 %	11 %
Laval : Vimont-Auteuil	2 220	5 %	3 %
<b>Total</b>	<b>46 553</b>	<b>100 %</b>	<b>4 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 41 % des origines, ont une part modale du transport en commun extrêmement faible. Le secteur de Sainte-Rose–Fabreville attire des déplacements provenant surtout de Chomedey, de Laval-Ouest, des Basses-Laurentides et de Pont-Viau–Laval-des-Rapides puis de Vimont-Auteuil. Les parts modales sont faibles, sauf vers Pont-Viau–Laval-des-Rapides.

#### Constats

Pour Sainte-Rose–Fabreville, la population se destine d'abord localement dans le secteur (27 %). Avec une offre de transport collectif intéressante par bus et des déplacements plutôt courts, l'utilisation du transport collectif pour ce type de déplacements est très faible. Il faut améliorer les niveaux de service qui rendra le réseau de la STL plus attractif et, à cause de la grille de rues locales, il faut trouver un concept de service qui répondra aux besoins de la population.

Les autres secteurs de destination sont les deux secteurs centraux de Laval avec une part modale faible vers Chomedey et Pont-Viau–Laval-des-Rapides se distingue avec une part modale de 17 %. Cela

s'explique par la présence du métro où se trouvent le terminus des lignes de bus de la STL et de plusieurs institutions d'enseignement. Puis suit le centre-ville de Montréal. Malgré une part modale de 30 % vers le centre-ville qui est plus forte que vers les autres destinations, il s'agit d'une part qui pourrait être plus élevée, surtout grâce au SRB Le Corbusier, quand on sait que cette part modale pour l'ensemble de la région métropolitaine est de 57 %.

Des bus plus fréquents via le SRB améliorerait la desserte vers le centre-ville et la branche est de la ligne Orange du métro. Vers Chomedey au sud, des améliorations aux services de bus dans le but de réduire les temps de trajets peuvent permettre d'augmenter l'attrait du transport collectif.

Pour la provenance des personnes se destinant à Sainte-Rose–Fabreville, les déplacements locaux représentent 41 % des origines et ont une part modale du transport en commun très faible. Cela renforce le point précédemment mentionné qu'il faut améliorer les niveaux de service de la STL plus attractif et innover.

Les principaux secteurs d'origine sont les secteurs de la moitié ouest de Laval et des Basses-Laurentides. Très peu de personnes utilisent le transport collectif. Le fait qu'on retrouve sur son territoire la partie nord du principal parc industriel de Laval engendre un type d'activités attractif mais peu dense, ce qui est incompatible avec le transport collectif. Il faudra adapter les types de dessertes en développant des partenariats avec les industries du secteur.

#### Vimont-Auteuil (405)

Le secteur de Vimont-Auteuil est défini comme suit. En partant d'un point situé à l'intersection de la voie ferrée utilisée par le train de banlieue Saint-Jérôme ; de là, successivement dans le sens horaire, les lignes et les démarcations suivantes : la limite municipale dans la rivière des Mille Îles, la ligne médiane entre les rives des îles Forget et Saint-Joseph, la ligne médiane entre les rives des îles Saint-Joseph et Jésus jusqu'au prolongement en direction nord du boulevard Sainte-Marie, le boulevard Sainte-Marie, la ligne électrique longeant l'avenue des Perron au sud jusqu'à la route 335, l'avenue des Lacasse, la rue d'Aveiro, la rue de Fribourg longeant la route 335, la rue Prudentiel vers le sud, la rue de Montevideo, la rue de la Gironde vers le sud et vers l'ouest, la rue Prudentiel vers le sud, la rue de Lausanne vers le sud jusqu'à la ligne électrique, cette ligne jusqu'à la route 335, la route 335 et l'autoroute 19 vers le sud jusqu'au prolongement vers l'est du boulevard Saint-Elzéar Est, ce boulevard vers l'ouest, le boulevard René-Laennec vers le sud, l'autoroute 440 vers l'ouest, le boulevard des Laurentides vers le sud, la voie ferrée longeant l'autoroute 440 vers l'ouest, la voie ferrée utilisée par le train de banlieue Saint-Jérôme, et ce, jusqu'au point de départ (voir la Figure 6 tirée de l'enquête OD 2018).

Il est bordé par les secteurs de Saint-François, Pont-Viau–Laval-des-Rapides et Sainte-Rose–Fabreville de même que les villes de Rosemère, Lorraine, Bois-des-Filion et Terrebonne de l'autre côté de la rivière des Mille Îles.

Selon l'enquête Origine-Destination 2018, le secteur de Vimont-Auteuil a une population de 53 975 personnes avec 2,66 personnes par logis et un taux de possession automobile de 0,66 automobile par personne.

Le territoire du secteur de Vimont-Auteuil produit chaque jour 54 763 déplacements motorisés alors qu'il en attire 25 255. Cela inclut 12 965 déplacements locaux dont 2 % sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif est de 11 % pour les origines et 3 % pour les destinations. Les

destinations vers le centre-ville sont au nombre de 4 645 dont 1 958 en transport en commun pour une part modale de 42 % (voir le Tableau 17 et le Tableau 18).

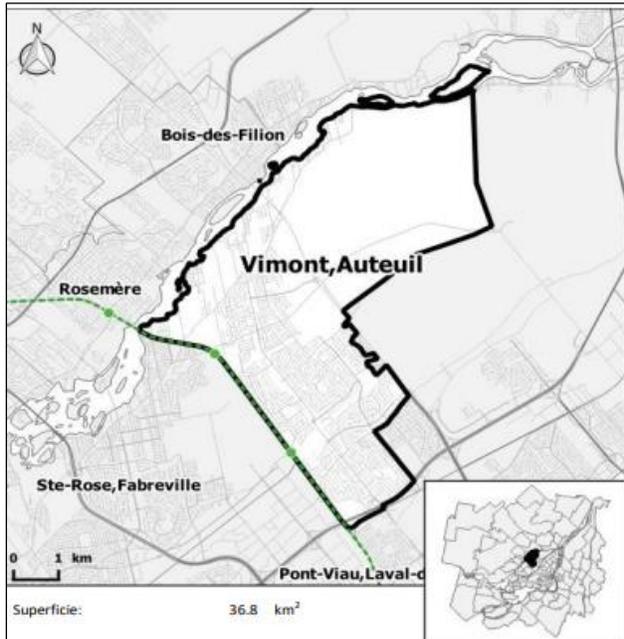


Figure 6 : Territoire de Vimont-Auteuil

Tableau 17 : Secteurs de destination des déplacements produits par Vimont-Auteuil

Destinations	Tous modes motorisés (n)	% des destinations	Part modale du TC
Laval : Vimont-Auteuil	12 695	23 %	2 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	7 809	14 %	15 %
Laval : Chomedey	6 343	12 %	5 %
Montréal : Centre-Ville	4 645	8 %	42 %
<b>Total</b>	<b>54 763</b>	<b>100 %</b>	<b>11 %</b>

Tableau 18 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Vimont-Auteuil

Origines	Tous modes motorisés (n)	% des origines	Part modale du TC
Laval : Vimont-Auteuil	12 695	50 %	2 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	3 679	15 %	9 %
Laval : Sainte-Rose–Fabreville	1 626	6 %	0 %
Laval : Chomedey	1 415	6 %	3 %
<b>Total</b>	<b>25 255</b>	<b>100 %</b>	<b>3 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 23 % des destinations, ont une part modale du transport en commun extrêmement faible. Les secteurs de Pont-Viau–Laval-des-Rapides et de Chomedey ainsi que le

centre-ville sont les principaux pôles de destinations avec des parts modales intéressantes, à l'exception de Chomedey.

Les déplacements locaux, qui représentent 50 % des origines, ont une part modale du transport en commun extrêmement faible. Le secteur de Vimont-Auteuil attire des déplacements provenant surtout de Pont-Viau–Laval-des-Rapides, de Sainte-Rose–Fabreville et de Chomedey avec des parts modales extrêmement faibles, à l'exception de Pont-Viau–Laval-des-Rapides.

#### *Constats*

Pour Vimont-Auteuil, la population se destine d'abord localement dans le secteur (23 %). Avec une offre de transport collectif intéressante par bus et des déplacements plutôt courts, l'utilisation du transport collectif pour ce type de déplacements est très faible. Il faut améliorer les niveaux de service qui rendra le réseau de la STL plus attractif.

Les autres secteurs de destination sont les deux secteurs centraux de Laval avec une part modale faible vers Chomedey et Pont-Viau–Laval-des-Rapides qui se distinguent avec une part modale de 15 %. Cela s'explique par la présence du métro où se trouvent le terminus des lignes de bus de la STL et de plusieurs institutions d'enseignement. Puis suit le centre-ville de Montréal. Une part modale de 42 % vers le centre-ville, qui est plus forte que vers les autres destinations, il s'agit d'une part assez élevée quand on la compare avec la part modale moyenne de 44 % pour les déplacements entre Laval et le centre-ville de Montréal.

Vers Chomedey au sud-ouest, des améliorations aux services de bus pour réduire les temps de trajets peuvent permettre d'augmenter l'attrait du transport collectif.

Pour la provenance des personnes se destinant à Vimont-Auteuil, les déplacements locaux représentent 50 % des origines et ont une part modale du transport en commun très faible. Cela renforce le point précédemment mentionné qu'il faut améliorer les niveaux de service de la STL plus attractif.

Les principaux secteurs d'origine sont les trois secteurs du centre de Laval. Très peu de personnes utilisent le transport collectif. La dispersion des activités sur le territoire n'est pas favorable à l'utilisation du transport collectif. Cependant, des liens en bus efficaces vers l'hôpital de la Cité-de-la-Santé permettraient d'améliorer l'utilisation du transport collectif vers le secteur.

#### *Pont-Viau–Laval-des-Rapides (406)*

Le secteur de Pont-Viau–Laval-des-Rapides est défini comme suit. En partant d'un point situé à l'intersection du prolongement du boulevard Saint-Elzéar Est et de l'autoroute 19 ; de là, successivement dans le sens horaire, les lignes et les démarcations suivantes : l'autoroute 19 vers le sud, la limite municipale dans la rivière des Prairies, l'autoroute 15 vers le nord jusqu'à la ligne électrique longeant les boulevards Dagenais Ouest et Bellerose, cette ligne électrique vers l'est, la voie ferrée utilisée par le train de banlieue Saint-Jérôme vers le sud, la voie ferrée longeant l'autoroute 440 vers l'est, le boulevard des Laurentides vers le nord, l'autoroute 440, le boulevard René-Laennec vers le nord, le boulevard Saint-Elzéar Est et son prolongement, et ce, jusqu'au point de départ (voir la Figure 7 tirée de l'enquête OD 2018).

Il est bordé par les secteurs de Chomedey, Sainte-Rose–Fabreville, Vimont-Auteuil, Saint-François et Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul, ainsi que par l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville sur l'autre rive de la rivière des Prairies.

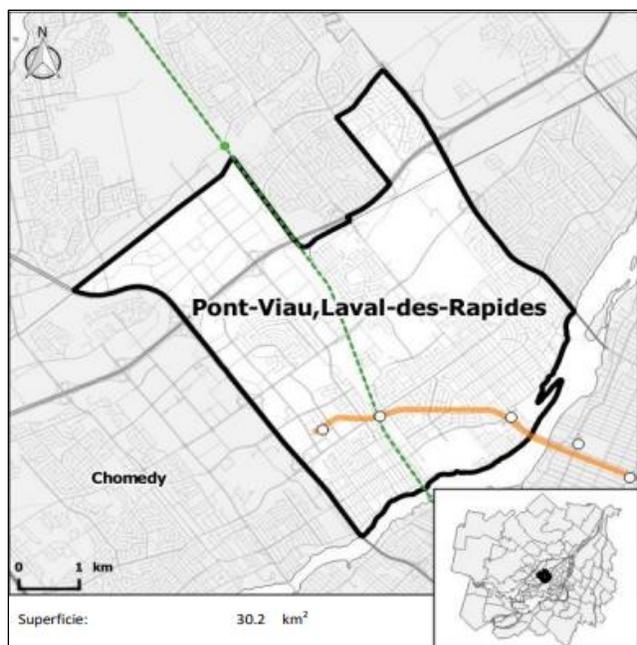


Figure 7 : Territoire de Pont-Viau–Laval-des-Rapides

Selon l’enquête Origine-Destination 2018, le secteur de Pont-Viau–Laval-des-Rapides a une population de 81 855 personnes avec 2,39 personnes par logis et un taux de possession automobile de 0,54 automobile par personne.

Le territoire du secteur de Pont-Viau–Laval-des-Rapides produit chaque jour 98 224 déplacements motorisés alors qu’il en attire 122 122. Cela inclut 32 682 déplacements locaux dont 7 % sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif est de 16 % pour les origines et de 12 % pour les destinations. Les destinations vers le centre-ville sont au nombre de 8 383 dont 5 624 en transport en commun pour une part modale de 67 % (voir le Tableau 19 et le Tableau 20).

Tableau 19 : Secteurs de destination des déplacements produits par Pont-Viau–Laval-des-Rapides

Destinations	Tous modes motorisés (n)	% des destinations	Part modale du TC
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	32 682	33 %	7 %
Laval : Chomedey	13 574	14 %	7 %
Montréal : Centre-Ville	8 383	9 %	67 %
Montréal : Ahuntsic-Cartierville	4 575	5 %	14 %
Montréal : Branche ouest de la ligne Orange	4 547	5 %	45 %
<b>Total</b>	<b>98 224</b>	<b>91 %</b>	<b>16 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 33 % des destinations, ont une part modale du transport en commun plus faible que la moyenne. Le secteur de Pont-Viau–Laval-des-Rapides produit des déplacements principalement vers Chomedey, le centre-ville, Ahuntsic-Cartierville et le bassin de la branche Ouest de la ligne orange. Les parts modales sont élevées, sauf vers Chomedey.

Tableau 20 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Pont-Viau–Laval-des-Rapides

Origines	Tous modes motorisés (n)	% des origines	Part modale du TC
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	32 682	27 %	7 %
Laval : Chomedey	15 665	13 %	13 %
Laval : Sainte-Rose–Fabreville	8 388	7 %	17 %
Laval : Vimont-Auteuil	7 809	6 %	15 %
Basses-Laurentides	6 494	5 %	9 %
<b>Total</b>	<b>122 122</b>	<b>100 %</b>	<b>12 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 27 % des origines, ont une part modale du transport en commun plutôt faible. Le secteur de Pont-Viau–Laval-des-Rapides attire des déplacements provenant surtout de Chomedey, de Sainte-Rose–Fabreville, de Vimont-Auteuil et des Basses-Laurentides avec des parts modales respectables.

#### Constats

Pour Pont-Viau–Laval-des-Rapides, la population se destine d'abord localement dans le secteur (33 %). Avec une offre de transport collectif intéressante par bus et des déplacements plutôt courts, l'utilisation du transport collectif pour ce type de déplacements est passable. Il faut améliorer les niveaux de service qui rendront le réseau de la STL plus attractif.

Les autres secteurs de destination sont Chomedey puis le centre-ville, Ahuntsic-Cartierville et le bassin ouest de la ligne Orange. Chomedey se distingue avec une part modale faible de 7 %. Puis suit le centre-ville de Montréal. Une part modale de 67 % vers le centre-ville qui est équivalente à la moyenne des quartiers montréalais vers le centre-ville. C'est le résultat de la présence du métro qui offre un lien direct performant.

Vers Chomedey au nord-ouest, des améliorations aux services de bus dans le but de réduire les temps de trajets peuvent permettre d'augmenter l'attrait du transport collectif.

Pour la provenance des personnes se destinant à Pont-Viau–Laval-des-Rapides, les déplacements locaux représentent 27 % des origines et ont une part modale du transport en commun faible. Cela renforce le point précédemment mentionné qu'il faut améliorer les niveaux de service de la STL plus attractif.

Les principaux secteurs d'origine sont les trois secteurs du centre de Laval et les Basses-Laurentides au nord. Les parts modales sont respectables, surtout à cause de la présence des institutions d'enseignement postsecondaire à proximité de la station de métro Montmorency vers laquelle est orienté les réseaux de la STL et d'exo. Des liens en bus encore plus efficaces permettraient d'améliorer l'utilisation du transport collectif vers le Collège Montmorency.

#### Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul (407)

Le secteur de Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul est défini comme suit. En partant d'un point situé à l'intersection de l'autoroute 19 et de la voie ferrée longeant le boulevard Saint-Martin Est ; de là, successivement dans le sens horaire, les lignes et les démarcations suivantes : la voie ferrée longeant le boulevard Saint-Martin Est, la route 125 vers le nord et son chevauchement avec l'autoroute 440 jusqu'à la ligne séparant les lots 4 874 808 et 6 254 813, cette ligne en ligne droite vers le sud jusqu'à la ligne

électrique qui traverse la montée Masson, cette ligne électrique vers l'ouest, le cours d'eau vers le sud qui se jette dans le ruisseau la Pinière, la ligne médiane de ce ruisseau jusqu'à la limite municipale dans la rivière des Prairies, la limite municipale dans la rivière des Prairies vers l'ouest, l'autoroute 19, et ce, jusqu'au point de départ (voir la Figure 8 tirée de l'enquête OD 2018).

Il est bordé par les secteurs de Saint-François au nord et à l'est, de Pont-Viau–Laval-des-Rapides à l'ouest et par les arrondissements montréalais d'Ahuntsic-Cartierville et de Montréal-Nord au sud.

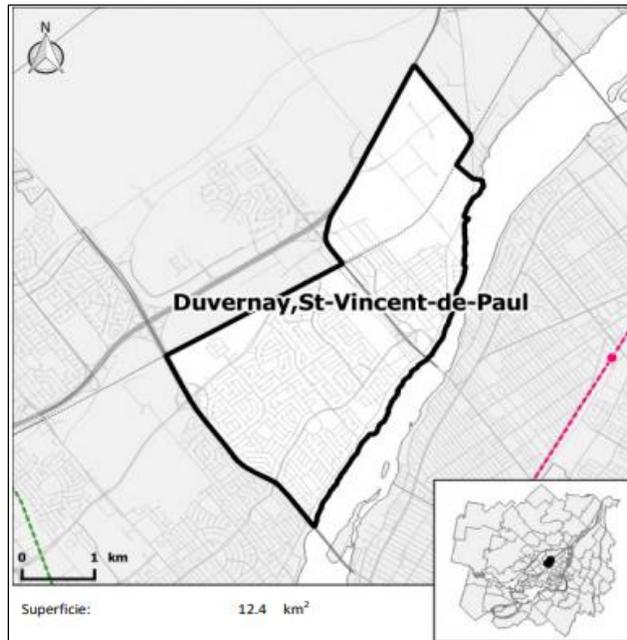


Figure 8 : Territoire de Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul

Selon l'enquête Origine-Destination 2018, le secteur de Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul a une population de 27 435 personnes avec 2,54 personnes par logis et un taux de possession automobile de 0,61 automobile par personne.

Le territoire du secteur de Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul produit chaque jour 30 588 déplacements motorisés alors qu'il en attire 28 726. Cela inclut 8 084 déplacements locaux dont 10 % sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif est de 15 % pour les origines et de 13 % pour les destinations. Les destinations vers le centre-ville sont au nombre de 2 335 dont 1 164 en transport en commun pour une part modale de 50 % (voir le Tableau 21 et le Tableau 22).

Les déplacements locaux, qui représentent 26 % des destinations, ont une part modale du transport en commun faible. Le secteur de Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul produit des déplacements principalement vers Pont-Viau–Laval-des-Rapides, Chomedey, le centre-ville et Ahuntsic-Cartierville. Les parts modales sont légèrement plus faibles vers les deux quartiers lavallois et plus forte vers les deux quartiers montréalais.

Les déplacements locaux, qui représentent 28 % des origines, ont une part modale du transport en commun faible. Le secteur de Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul attire des déplacements provenant surtout de Pont-Viau–Laval-des-Rapides, Saint-François, Vimont-Auteuil, Chomedey et Lanaudière-Ouest.

Les parts modales sont respectables, sauf vers Pont-Viau–Laval-des-Rapides où elle est plus élevée et vers Lanaudière-Ouest où elle est très faible.

Tableau 21 : Secteurs de destination des déplacements produits par Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul

Destinations	Tous modes motorisés (n)	% des destinations	Part modale du TC
Laval : Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul	8 084	26 %	10 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	5 096	17 %	13 %
Laval : Chomedey	2 665	9 %	15 %
Montréal : Centre-Ville	2 335	8 %	50 %
Montréal : Ahuntsic-Cartierville	1 748	6 %	28 %
<b>Total</b>	<b>30 588</b>	<b>28 %</b>	<b>15 %</b>

Tableau 22 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul

Origines	Tous modes motorisés (n)	% des origines	Part modale du TC
Laval : Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul	8 084	28 %	10 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	4 299	15 %	22 %
Laval : Saint-François	2 657	9 %	11 %
Laval : Vimont-Auteuil	1 663	6 %	14 %
Laval : Chomedey	1 467	5 %	12 %
Lanaudière-Ouest	1 365	5 %	4 %
<b>Total</b>	<b>28 726</b>	<b>100 %</b>	<b>13 %</b>

### Constats

Pour Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul, la population se destine d'abord localement dans le secteur (26 %). Avec une offre de transport collectif intéressante par bus et des déplacements plutôt courts, l'utilisation du transport collectif pour ce type de déplacements est intéressante.

Les autres secteurs de destination sont Pont-Viau–Laval-des-Rapides, puis Chomedey, le centre-ville et Ahuntsic-Cartierville. Les parts modales vers ces secteurs sont au-dessus de la moyenne lavalloise. Le centre-ville se distingue avec une part modale de 50 % qui est équivalente à la moyenne métropolitaine vers le centre-ville. C'est le résultat de liens efficaces en bus vers le métro qui offre un service performant. Des améliorations aux services de bus vers le métro dans le but de réduire les temps de trajets peuvent permettre d'augmenter l'attrait du transport collectif.

Pour la provenance des personnes se destinant à Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul, les déplacements locaux représentent 28 % des origines et ont une part modale du transport en commun acceptable. Cela renforce le point mentionné précédemment qu'il faut améliorer les niveaux de service de la STL plus attractif.

Les principaux secteurs d'origine sont les trois secteurs du centre de Laval et Saint-François et Lanaudière-Ouest au nord. Les parts modales sont respectables, sauf pour Terrebonne et Mascouche. Des liens en bus plus efficaces permettraient d'améliorer l'utilisation du transport collectif vers la rive nord.

## Saint-François (408)

Le secteur de Saint-François est défini comme suit. En partant d'un point situé sur la limite municipale à l'extrême est de l'île Jésus ; de là, successivement dans le sens horaire, les lignes et les démarcations suivantes : la limite municipale dans la rivière des Prairies, le ruisseau la Pinière, le cours d'eau qui passe sous la première ligne électrique, cette ligne électrique vers l'est, la montée Masson, le prolongement de la ligne séparant les lots 4 874 808 et 6 254 813, cette ligne jusqu'à l'autoroute 440, la route 125 nord vers le sud jusqu'à la voie ferrée longeant le boulevard Saint-Martin Est, cette voie ferrée vers l'ouest, l'autoroute 19 vers le nord et la route 335 jusqu'à la ligne électrique, cette ligne électrique vers l'ouest, la rue de Lausanne vers le nord, la rue Prudentiel vers le nord, la rue de la Gironde vers le l'est et vers le nord, la rue de Montevideo, la rue Prudentiel vers le nord, la rue de Fribourg vers le nord-est, la rue d'Aveiro, l'avenue des Lacasse et son prolongement jusqu'à la route 335, la route 335 vers le nord, vers l'est la ligne électrique longeant l'avenue des Perron au sud, le boulevard Sainte-Marie et son prolongement jusqu'à la ligne médiane entre les rives des îles Saint-Joseph et Jésus, la ligne médiane entre les rives des îles Forget et Saint-Joseph, la limite municipale dans la rivière des Mille Îles, et ce, jusqu'au point de départ (voir la Figure 9 tirée de l'enquête OD 2018).

Il est bordé à l'ouest par les secteurs de Vimont-Auteuil, Pont-Viau–Laval-des-Rapides et Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul, sur l'autre rive de la rivière des Prairies par Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies de même que des anciens territoires des villes de Terrebonne et de Mascouche sur la rive nord.

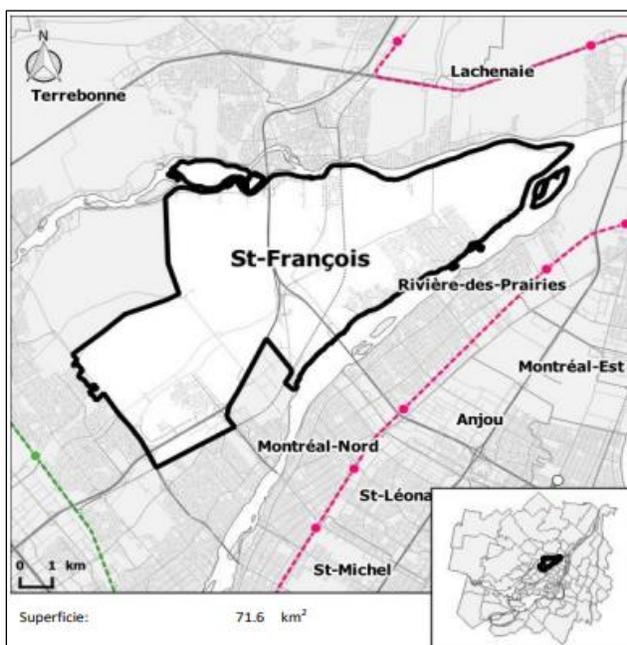


Figure 9 : Territoire de Saint-François

Selon l'enquête Origine-Destination 2018, le quartier de Saint-François a une population de 33 440 personnes avec 2,88 personnes par logis et un taux de possession automobile de 0,65 automobile par personne.

Le territoire du secteur de Saint-François produit chaque jour 32 705 déplacements motorisés alors qu'il en attire 18 522. Cela inclut 6 912 déplacements locaux dont 1 % sont effectués en transport collectif. La part modale du transport collectif est de 11 % pour les origines et de 2 % pour les destinations. Les

destinations vers le centre-ville sont au nombre de 2 364 dont 926 en transport en commun pour une part modale de 39 % (voir le Tableau 23 et le Tableau 24).

Tableau 23 : Secteurs de destination des déplacements produits par Saint-François

Destinations	Tous modes motorisés (n)	% des destinations	Part modale du TC
Laval : Saint-François	6 912	21 %	1 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	3 498	11 %	18 %
Laval : Chomedey	2 749	8 %	15 %
Laval : Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul	2 657	8 %	11 %
Montréal : Centre-Ville	2 364	7 %	39 %
Lanaudière-Ouest	2 320	7 %	0 %
Montréal : Centre-Est	1 916	6 %	7 %
Montréal : Sud-Est	1 573	5 %	9 %
<b>Total</b>	<b>32 705</b>	<b>30 %</b>	<b>11 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 21 % des destinations, ont une part modale du transport en commun extrêmement faible. Le secteur de Saint-François produit des déplacements principalement vers Pont-Viau–Laval-des-Rapides, Chomedey, Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul, le centre-ville, Lanaudière-Ouest, de même que les secteurs Centre-Est et Sud-Est de Montréal. Les parts modales sont respectables, sauf vers le centre-ville où elle est plus élevée et vers Lanaudière-Ouest où elle est presque nulle.

Tableau 24 : Secteurs d'origine des déplacements attirés par Saint-François

Origines	Tous modes motorisés (n)	% des origines	Part modale du TC
Laval : Saint-François	6 912	37 %	1 %
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	1 686	9 %	2 %
Laval : Vimont-Auteuil	1 513	8 %	5 %
Lanaudière-Ouest	1 273	7 %	3 %
Laval : Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul	1 015	5 %	2 %
Basses-Laurentides	927	5 %	0 %
<b>Total</b>	<b>18 522</b>	<b>100 %</b>	<b>2 %</b>

Les déplacements locaux, qui représentent 28 % des origines, ont une part modale du transport en commun faible. Le secteur de Saint-François attire des déplacements provenant surtout de Pont-Viau–Laval-des-Rapides, de Vimont-Auteuil, de Chomedey, de Lanaudière-Ouest, de Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul et des Basses-Laurentides. Les parts modales sont très faibles.

#### Constats

Pour Saint-François, la population se destine d'abord localement dans le secteur (21 %). Avec un réseau routier limité, une offre de transport collectif minimale avec des bus ou taxis collectifs et des déplacements plutôt courts, l'utilisation du transport collectif pour ce type de déplacements est quasiment nulle. Il faut trouver un concept de service qui répondra aux besoins de la population.

Les autres secteurs de destination sont d’abord les secteurs du sud de Laval voisins à l’ouest. Les parts modales sont très respectables, ce qui semble indiquer que le réseau de la STL répond aux besoins. Puis suivent le centre-ville de Montréal, Lanaudière-Ouest et les secteurs montréalais Centre-Est et Sud-Est qui sont traversés par l’axe Pie-IX et l’autoroute 25, malgré une part modale de 39 % vers le centre-ville qui est plus forte que vers les autres destinations, mais qui peut être améliorée. Dans le cas des deux secteurs montréalais de l’est, l’ouverture du SRB Pie-IX en novembre 2022 a déjà amélioré l’attractivité du transport collectif dans cet axe.

Pour ceux provenant de Lanaudière-Ouest, presque personne n’utilise le transport collectif. La mise en place d’un lien efficace entre vers Terrebonne et Mascouche devrait être mis en place.

Pour la provenance des personnes se destinant à Saint-François, les déplacements locaux représentent 37 % des origines et ont une part modale du transport en commun presque nulle. Cela renforce le point précédemment mentionné de trouver un concept de service qui répondra aux besoins de la population.

Les autres secteurs d’origine sont les secteurs lavallois à l’ouest et les deux secteurs de la rive nord. Très peu de personnes utilisent le transport collectif. La position de Saint-François à l’extrémité nord-est de l’île Jésus fait que l’offre de service de la STL est orientée vers le centre de Laval, ce qui laisse peu de service pour se diriger vers Saint-François. Le transport collectif est donc peu attractif et une amélioration des temps de trajets par bus pourrait améliorer la situation.

Quant aux secteurs de Lanaudière-Ouest et des Basses-Laurentides, un lien direct vers Terrebonne pourrait répondre à ce besoin de la population.

#### Secteurs de l’enquête OD

Le Tableau 25 présente les secteurs de l’enquête OD apparaissant parmi les origines et les destinations par secteur de Laval.

Tableau 25 : Secteurs de l’enquête OD

Secteurs de l’étude	Secteurs de l’enquête OD	N°
Basses-Laurentides	Blainville	643
	Boisbriand	641
	Lorraine, Bois-des-Filion, Rosemère	644
	Sainte-Anne-des-Plaines	645
	Sainte-Thérèse	642
Basses-Laurentides-Ouest	Deux-Montagnes	632
	Lachute, Brownsburg-Chatham, Saint-André-d’Argenteuil, Wentworth, Gore, Mille-Isles	681
	Pointe-Calumet, Saint-Joseph-du-Lac, Oka, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Saint-Placide	633
	Saint-Eustache	631
Lanaudière-Ouest	Mascouche	623
	Terrebonne : La Plaine	624
	Terrebonne : Lachenaie	621
	Terrebonne (ex-municipalité)	622

.../...

Tableau 25 : Secteurs de l'enquête OD (suite)

Secteurs de l'étude	Secteurs de l'enquête OD	N°
Laval : Chomedey	Laval : Chomedey	403
Laval : Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul	Laval : Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul	407
Laval : Laval-Ouest	Laval : Ouest	401
Laval : Pont-Viau–Laval-des-Rapides	Laval : Pont-Viau, Laval-des-Rapides	406
Laval : Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac	Laval : Sainte-Dorothée, Laval-sur-le-lac	402
Laval : Sainte-Rose–Fabreville	Laval : Sainte-Rose, Fabreville	404
Laval : Saint-François	Laval : Saint-François	408
Laval : Vimont-Auteuil	Laval : Vimont, Auteuil	405
Montréal : Ahuntsic-Cartierville	Montréal : Ahuntsic	108
Montréal : Branche ouest de la ligne Orange	Côte-Saint-Luc	124
	Hampstead	123
	Montréal : Côte-des-Neiges	105
	Montréal : Notre-Dame-de-Grâce	104
	Montréal : Outremont	121
	Montréal : Saint-Pierre	126
	Montréal : Sud-Ouest	103
	Montréal-Ouest	125
	Mont-Royal	120
	Westmount	122
Montréal : Centre-Est	Montréal : Rosemont	110
	Montréal : Saint-Léonard	117
	Montréal : Saint-Michel	109
	Montréal : Sud-Est	111
Montréal : Centre-Ville	Montréal : Centre-ville	101
	Montréal : Centre-ville périphérique	102
Montréal : Saint-Laurent	Montréal : Saint-Laurent	119
Montréal : Sud-Est	Montréal : Anjou	116
	Montréal : Mercier	112
	Montréal : Pointe-aux-Trembles	113
	Montréal-Est	115
Montréal : West Island	Baie-D'Urfé	139
	Beaconsfield	138
	Dollard-Des Ormeaux	132
	Dorval, L'Île-Dorval	130
	Kirkland	137
	Montréal : L'Île-Bizard	134
	Montréal : Pierrefonds	136
	Montréal : Roxboro	133
	Montréal : Sainte-Geneviève	135
	Pointe-Claire	131
Senneville-Sainte-Anne-de-Bellevue	144	

## Méthodologie d'enquête

Cette section présente la méthodologie d'enquête privilégiée pour créer une base de données de déplacements ainsi qu'une première base de réflexion sur des solutions à proposer dans le but d'améliorer l'état général de la mobilité sur le territoire de Laval. Pour ce faire, une méthodologie d'enquête a été développée en s'inspirant de pratiques courantes dans l'industrie du transport ainsi que dans la littérature scientifique. Initialement, l'enquête devait avoir la forme d'une consultation menée en personne avec des tables de sous-groupes de citoyens. Cependant, en raison d'un très faible taux d'inscription de la part des citoyens, l'organisme a jugé bon de procéder à une enquête en ligne, permettant aux participants une liberté quant au moment de répondre à l'enquête. Il est possible de consulter en annexe la méthodologie d'enquête en personne qui était prévue.

### Consultations web

Cette section présente la méthodologie appliquée pour les consultations web, qui se sont déroulées entre le 1<sup>er</sup> juin 2023 et le 30 septembre 2023.

### Population cible et méthode de ciblage

Le questionnaire cible toute personne vivant à Laval qui effectue des déplacements pour se rendre à différents lieux d'activité. Afin de rejoindre un maximum de personnes, il a été décidé de faire de la publicité via le réseau social Facebook, de solliciter les organismes partenaires de l'ATCL pour convaincre leurs membres de répondre à l'enquête et en effectuant un envoi massif via la base de données d'adresses courriel des membres de l'ATCL. De plus, pour pousser la participation, l'organisme a tourné une vidéo promotionnelle faisant la promotion de l'enquête à répondre. Même si le questionnaire peut être envoyé à des gens vivant à l'extérieur de Laval en raison des moyens de communication utilisés, une question sur le code postal permet de valider si la personne est bel et bien résidente de Laval. Si tel n'est pas le cas, la personne est invitée à quitter le questionnaire.

### Structure du questionnaire

Le questionnaire est divisé en quatre sections :

- Habitudes de déplacement
- Incitatifs et freins à utiliser le transport collectif
- Bonifications prioritaires
- Attributs socio-démographiques

#### *Habitudes de déplacement*

La première section a pour but de connaître les habitudes de déplacement du répondant. En effet, le type et le lieu de destination peuvent avoir un impact sur le choix d'un mode de transport. Pour ce faire, il a été décidé de découper la question en cinq sous-questions, soit de déclarer le déplacement principal pour le travail, pour les études, pour les loisirs, pour le magasinage et pour les autres déplacements. Il existe plusieurs autres motifs de déplacement, mais il a été décidé de se limiter à ces cinq motifs afin de réduire le fardeau de réponse et pour éviter un taux d'abandon élevé de la part du répondant.

Pour chaque déplacement, il est demandé au répondant si, sur une base régulière, celui-ci fait ce type de déplacement. Dans l'affirmative, le répondant doit fournir un lieu de destination le plus précis possible et un mode de transport pour s'y rendre.

Au niveau de l'adresse, le répondant est libre d'inscrire l'adresse comme bon lui semble; les coordonnées géographiques du lieu seront par la suite ajoutées manuellement par l'analyste au moment de la compilation de l'information.

Au niveau du mode de transport, il a été décidé de guider le choix de réponse en proposant un choix de réponse à sélection unique pour contrôler les réponses et éviter des biais en lien avec l'interprétation du mode de déplacement d'un individu. Les choix de réponses sont les suivants :

- Auto solo
- Covoiturage
- Autopartage (Communauto)
- Transport collectif pur (bus, métro, train)
- Bimodal (auto + transport collectif)
- Mode actif (marche, vélo)
- Autre (taxi, moto, cyclomoteur, etc.)

Le répondant doit donc répondre jusqu'à 15 questions dans cette section, soit s'il effectue un déplacement pour un motif donné, son lieu de destination pour le motif donné et son mode de transport principal pour cette destination ou ce motif donnés.

#### *Incitatifs et freins à l'utilisation du transport collectif*

Cette section a pour but de déterminer, pour un répondant donné, ses freins et incitatifs à l'utilisation du transport collectif. Il s'agit d'une question ouverte pour laquelle le répondant est invité à donner au moins trois freins et trois incitatifs, et ce, peu importe son mode de transport principal. Pour ce faire, le répondant doit pouvoir donner ce qui l'incite ou pourrait l'inciter à prendre les transports collectifs pour faire ses déplacements. Il doit également donner les principaux inconvénients ou les freins qu'il pourrait rencontrer ou rencontre déjà à l'utilisation du transport collectif. Il a été décidé de ne pas fournir de choix de réponse pour ne pas créer de biais sur la perception du répondant lors de la complétion du questionnaire. Cette question se veut une question ouverte pour laquelle l'analyste devra pouvoir catégoriser chaque réponse en fonction d'un thème spécifique. Ces thèmes seront développés dans la section d'analyse des résultats.

#### *Bonifications prioritaires*

Cette section a pour but de déterminer quels seraient les bonifications, développements ou améliorations au réseau de transport collectif à Laval afin de le rendre plus attrayant pour la population de Laval. Pour ce faire, le répondant est soumis à trois questions ouvertes, soit une première question sur les améliorations souhaitées pour bonifier les services de transport (collectif et actif), une question sur les projets de transport à mettre en œuvre de façon prioritaire dans la région et une question sur les suggestions du répondant en fonction de ses besoins.

La première question a pour but de connaître les pistes d'amélioration ou de bonification que suggère le répondant au niveau des services de transport collectif et de transport actif. Cette question fait donc un lien avec le réseau déjà existant et se veut une question permettant de nommer des bonifications.

La deuxième question a pour but de définir les projets les plus urgents à mettre en place par le biais d'une priorisation. Le répondant est invité à prioriser la mise en place de bonifications en fonction de ce qu'il considère comme le plus prioritaire.

La troisième question a pour but de déterminer quels sont les services que le répondant souhaite recevoir pour répondre à ses besoins.

Il est à noter que les deux premières questions sont orientées davantage vers le transport actif et le transport collectif pour faire ressortir les pistes d'amélioration sans considérer le mode de transport principal du répondant. Cela est fait ainsi afin qu'il puisse faire ressortir des points qui pourraient potentiellement l'inciter à faire un transfert modal si ceux-ci sont implantés. La troisième question a pour but de faire ressortir les besoins des individus en fonction de leurs modes de transport. Si un répondant se déclarant conducteur solo souhaite avoir un plus grand nombre d'options de déplacement, cela implique qu'il pourrait être prêt à changer de mode de transport que si une personne ne nomme que des solutions pour son propre mode de transport.

#### *Attributs socio-démographiques*

Cette dernière section a pour but d'en apprendre davantage sur le répondant, que ce soit au niveau de son sexe, de son groupe d'âge, de son statut, du nombre de personnes dans son ménage et du nombre d'enfants de moins de 18 ans. Pour toutes les questions, celles-ci sont codifiées en choix de réponse afin de contrôler les réponses et éviter les erreurs. De plus, vu que les données récoltées pourraient être potentiellement pondérées ou comparées avec les données de recensement ou autres enquêtes de mobilité, il était sage de contrôler les réponses afin d'avoir le plus grand nombre de questionnaires valides pour comparaison possibles. Les choix de réponses utilisés sont les suivants.

Sexe :

- Homme
- Femme
- Je ne souhaite pas le préciser

Groupe d'âge :

- Moins de 18 ans
- 18 à 24 ans
- 25 à 34 ans
- 35 à 44 ans
- 45 à 54 ans
- 55 à 64 ans
- 65 ans ou plus

Statut :

- Travailleur(euse)
- Étudiant(e)
- Retraité(e)
- Autre

Nombre de personnes dans le ménage :

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 ou plus

Nombre d'enfants de moins de 18 ans :

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6 ou plus

### Validation de la méthode

Dans le but de s'assurer de la robustesse de la méthodologie développée pour les consultations web et les consultations en personne, il a été décidé de créer un groupe de participants à l'exercice de consultation en personne. Pour ce faire, six personnes venant de différents domaines et ne vivant pas nécessairement à Laval ont été approchées pour se prêter à l'exercice de consultation qui s'est déroulé le 15 avril 2023. Cela a permis de valider que l'atelier construit était captivant pour les personnes participantes et de valider que les enquêteurs étaient capables de soutirer l'information qu'ils souhaitaient. En résumé, l'exercice de consultation en personne a été fort apprécié par les personnes participantes.

Au niveau de la consultation web, quelques personnes ont été approchées pour remplir le questionnaire-test et faire ressortir tout enjeu ou toute anomalie qui pouvait entraver l'expérience du répondant au moment du remplissage. Cela a permis d'ajuster certaines questions et de clarifier certains éléments dans l'enquête, à la satisfaction du public par la suite.

### Publication de l'exercice de consultation sur les réseaux sociaux

Comme indiqué précédemment, il a été décidé de procéder à de la publicité ciblée sur Facebook afin d'attirer un maximum de personnes à répondre à l'enquête web. Pour ce faire, une publication a été écrite et par la suite promue sur Facebook. De plus, le président du conseil d'administration de l'organisme s'est adressé aux répondants via une courte vidéo sur YouTube afin d'inciter les gens à répondre à l'enquête. Le président a indiqué dans la vidéo le but de la démarche ainsi que la finalité des réponses recueillies. Il est possible de voir la publication à la Figure 10.

En somme, la publication sponsorisée a permis de rejoindre 18 400 personnes et a généré 964 interactions.

 Association pour le transport collectif de Laval - ATCL  
11 juin · 🌐

L'ATCL adapte ses consultations publiques afin de rejoindre un plus grand nombre de personnes!  
Afin d'avoir l'avis d'un plus grand nombre de personnes, l'ATCL est fière de présenter sa nouvelle enquête web afin de connaître les besoins des citoyens de #laval en termes de #deplacements.

Que vous preniez la #voiture , l' #autobus , le #métro , le #train ou tout autre mode de #transport , nous voulons vous entendre.

Notre enquête web est disponible ici et prendra 15 minutes de votre temps:  
<https://forms.gle/5LDmQsG2Ss4WG2bN9>

Merci à l'avance de votre participation et au plaisir!



YOUTUBE.COM

**Invitation aux consultations web de l'ATCL**  
L'Association pour le transport collectif de Laval (ATCL) mène cette année un vaste exercice de ...

Figure 10 : Publication sur Facebook pour la consultation web



## Présentation des résultats

Cette section présente les résultats de l'enquête web menée du 1<sup>er</sup> juin au 30 septembre 2023. Au cours de cette période, 78 personnes ont répondu et transmis un formulaire dûment rempli. Sur ce lot, deux questionnaires ont été rejetés, soit parce qu'ils étaient incomplets ou il s'agissait de doublons. Tout d'abord, le profil des répondants ainsi qu'une étude de représentativité des données sont présentés. Pour la suite, le profil des déplacements est dressé afin d'illustrer la base de référence en déplacements utilisée pour l'élaboration des solutions. Par après, une étude sur les freins et incitatifs à l'utilisation du transport collectif est formulée. Finalement, les propositions de solution sont épluchées.

### Profil des répondants

Cette section présente le profil socio-démographique de l'ensemble des répondants à l'enquête. Les données socio-démographiques collectées sont le lieu de résidence, le groupe d'âge, le sexe, le statut et le nombre de personnes dans le ménage du répondant.

### Faits saillants de l'échantillon

Cette section présente les faits saillants en lien avec les caractéristiques socio-démographiques des personnes sondées. Les indicateurs analysés sont la distribution des âges entre les hommes et les femmes, la répartition géographique des répondants, le statut des personnes et le nombre de personnes par ménage.

Le premier indicateur analysé est la distribution géographique des répondants. Il est possible de voir le tout à la Figure 11.

Il est possible de remarquer que le nombre de répondants est très bas dans l'ensemble des régions de tri d'acheminement (RTA) de la ville, où entre 1 et 5 personnes ont répondu à l'enquête. Il est aussi possible de remarquer l'absence de réponse pour certains secteurs de la ville, soit dans le nord du quartier Saint-François (H7B et H7J), dans Vimont-Auteuil (H7K), dans Laval-des-Rapides (H7S), dans Chomedey (H7W) et dans Laval-les-Îles (H7Y). Dans le cas des deux premiers secteurs, il s'agit de secteurs avec une population très faible, vu que le territoire y est principalement agricole, faisant que le nombre de personnes pouvant être jointes est plus faible. Dans les autres secteurs, qui sont majoritairement des quartiers résidentiels établis depuis plusieurs années, il semble étrange qu'aucun répondant ne se soit trouvé dans ces zones, surtout en considérant que la méthode de ciblage visait toutes les personnes vivant sur le territoire de Laval. De plus, cela semble contre-intuitif pour le secteur H7Y, secteur dans lequel la gare Sainte-Dorothée se trouve, ainsi que pour le secteur H7S, à proximité de la station de métro Montmorency et pour le secteur H7W, qui se trouve à proximité du boulevard Curé-Labelle, boulevard sur lequel plusieurs autobus font la liaison entre Laval et la station de métro Côte-Vertu à Montréal.

En regardant les secteurs où le taux de réponse a été le plus important, il s'agit des secteurs de Saint-François (H7A) et de Laval-des-Rapides (H7N). Dans le premier secteur, il faut se rappeler qu'historiquement l'ATCL était un comité de citoyens qui œuvrait principalement dans le secteur de Saint-François, faisant qu'un biais est associé au fait que plusieurs des membres actuels de l'ATCL proviennent de Saint-François. Dans le cas de Laval-des-Rapides, ce secteur a une part modale du transport collectif plus élevée que les autres secteurs de Laval, faisant que les citoyens de ce secteur semblent avoir un plus grand intérêt pour le développement du transport collectif dans leur secteur.

En examinant les résultats au niveau de la distribution géographique des répondants, il est possible de conclure qu'il ne sera pas possible de faire une étude par secteur. En effet, le faible nombre de répondants ne permet pas d'atteindre le seuil minimal de représentativité de l'échantillon. De plus, plusieurs secteurs se retrouvent sans répondants, faisant qu'il ne sera pas possible de tirer des conclusions pertinentes pour ces secteurs à moins de les fusionner avec d'autres secteurs. Cette tâche peut cependant s'avérer compliquée en raison des particularités de chacun des secteurs sur le territoire de la ville. Finalement, la surreprésentation dans les secteurs de Saint-François et de Laval-des-Rapides causent un déséquilibre de l'échantillon par rapport aux autres. Ainsi, pour la suite de cette étude, il est décidé d'étudier les comportements du territoire lavallois.

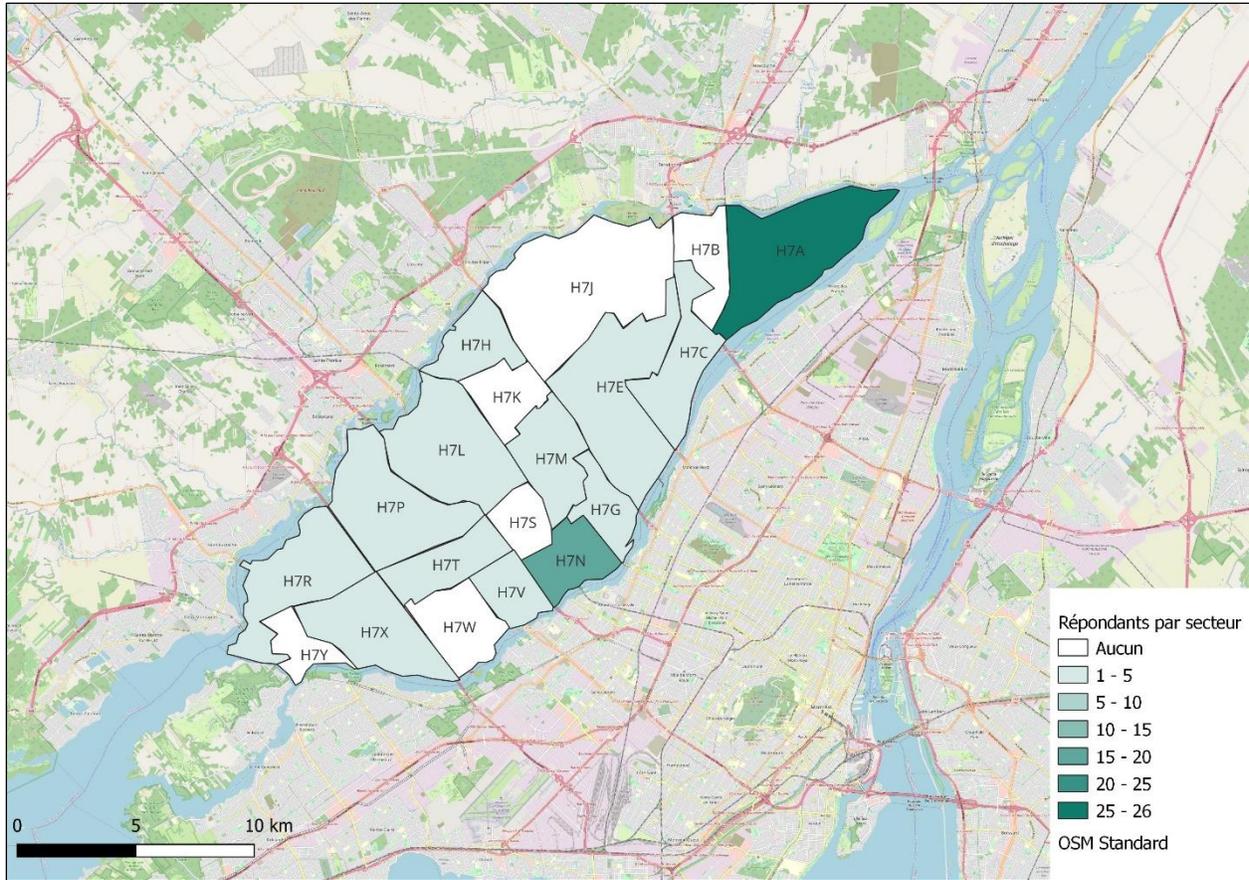


Figure 11 : Distribution géographique des répondants selon les régions de tri d'acheminement

La pyramide des âges est présentée à la Figure 12.

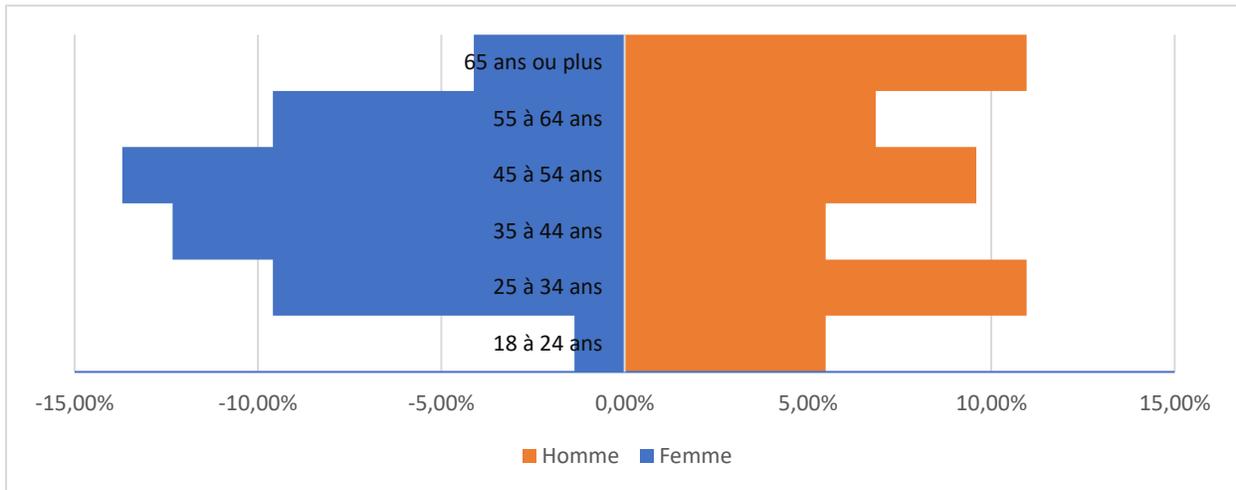


Figure 12 : Pyramide des âges des répondants de l'enquête

Pour les personnes qui n'ont pas déclaré de sexe, celles-ci ont été redistribuées à parts égales entre les hommes et les femmes. Considérant qu'il y avait deux personnes dans cette situation, un répondant a été assigné aux hommes et l'autre aux femmes. Il est possible de remarquer une distribution asymétrique des âges entre les hommes et les femmes. En effet, la distribution des répondants semble suivre une distribution normale autour du groupe des 45 à 54 ans pour les femmes alors que la distribution n'est pas du tout identique pour les hommes. Il est possible de remarquer un très faible taux de réponse des femmes de 18 à 24 ans, alors qu'il est plus élevé du côté des hommes. Alors que le groupe des 45 à 54 ans a répondu plus fortement du côté des femmes, il s'agit du groupe des 25 à 34 ans et de 65 ans ou plus pour les hommes. Cette différence est difficilement explicable vu que la méthode d'enquête et d'échantillonnage ne ciblait pas un groupe en particulier.

La distribution des statuts est présentée à la Figure 13.

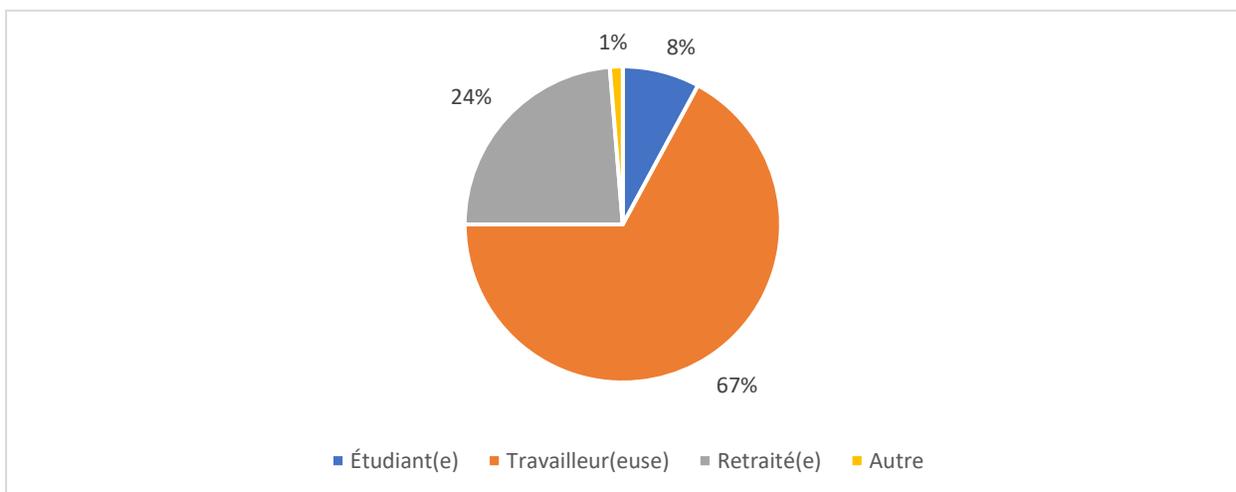


Figure 13 : Distribution du statut des répondants

Il est possible de remarquer une forte proportion de travailleurs au sein de l'échantillon, soit 67 % de l'ensemble des répondants. Il est aussi possible de remarquer une sous-représentation de la part des retraités, avec seulement 8 % de l'échantillon. Finalement, les étudiants représentent près du quart de l'échantillon. Cette distribution semble contre-intuitive, surtout considérant que la part des personnes âgées de 65 ans ou plus, soit l'âge de la retraite, est de 20 % de la population totale (Institut de la statistique du Québec, 2023). Une étude de comparaison avec les données de l'ISQ permettra d'analyser plus en détails la validité de l'échantillon.

Finalement, le nombre de personnes par ménage est présenté à la Figure 14.

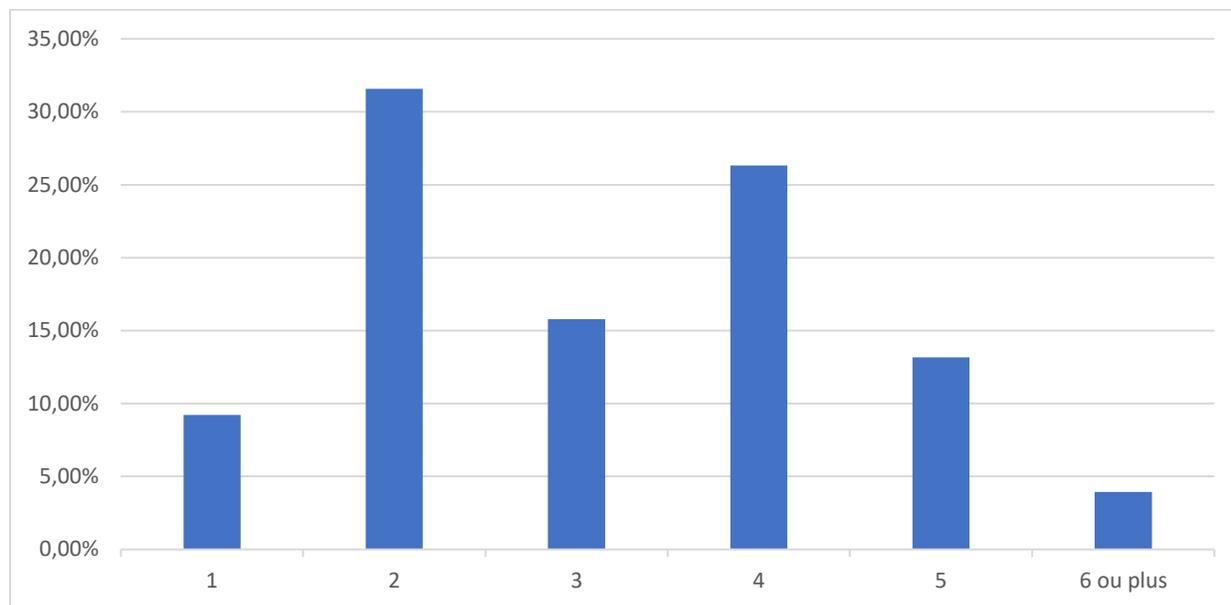


Figure 14 : Distribution du nombre de personnes par ménage

Il est possible de remarquer que les ménages sont majoritairement constitués de 2 ou 4 personnes, avec des ménages constitués de 3, 5, 1 ou de 6 personnes ou plus. En croisant ces résultats avec le nombre d'enfants dans le ménage, il est possible de conclure que les ménages de 4 personnes sont généralement des familles avec des enfants et les ménages de 2 personnes sont généralement des couples.

#### Comparaison avec les données de l'Institut de la statistique du Québec

Dans le but d'aider l'organisme à se conforter dans son étude, il a été décidé de comparer les faits saillants de l'échantillon avec les données de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour déceler tout biais pouvant se trouver dans les données récoltées qui pourraient avoir une répercussion sur l'interprétation des résultats. Pour ce faire, il a été décidé de comparer les indicateurs de groupes d'âge, de lieu de domicile et de statut avec les données de l'ISQ. Les résultats sont présentés en valeur relative afin de faciliter la comparaison entre les deux sources de données.

Le Tableau 26 présente la comparaison des groupes d'âge.

Tableau 26 : Comparaison des groupes d'âge entre les répondants de l'enquête et le Québec (Institut de la statistique du Québec, 2023)

Groupe d'âge	ISQ	Échantillon	Écart absolu	Écart relatif
	(%)			
Moins de 18 ans	18,60	0,00	-18,60	-100,00
18-24 ans	7,61	7,89	0,29	3,81
25-34 ans	12,99	21,05	8,06	62,05
35-44 ans	13,40	17,11	3,70	27,64
45-54 ans	12,37	23,68	11,31	91,46
55-64 ans	14,22	15,79	1,57	11,04
65 ans et plus	20,82	14,47	-6,34	-30,47

Il est possible de remarquer une distribution assez semblable entre les données de l'échantillon et les données de l'ISQ. Il est également possible de constater une surreprésentation des autres groupes d'âge et une sous-représentation des personnes âgées de 65 ans ou plus. L'écart le plus important est celui des personnes âgées de 45 à 64 ans; ces gens représentent près de 24 % de l'échantillon alors que ces gens représentent environ 12 % de la population. Dans le cadre de l'enquête, le questionnaire ne visait pas les personnes de moins de 18 ans, faisant que ces gens n'ont pas été présents dans l'échantillon.

Lorsque les résultats sont comparés en fonction de l'écart relatif, il est possible de remarquer que le groupe d'âge le plus proche de la réalité correspond au groupe des 18-24 ans avec 4 % d'écart et le groupe des 55-64 ans avec 11 % d'écart. Pour les autres groupes d'âge, l'écart est de plus de 30 % par rapport au poids démographique attendu. Sachant cela, il est possible de conclure que l'échantillon n'est pas représentatif de la population et un biais est à considérer lors de l'analyse des résultats.

### Profils des déplacements

Cette section présente les faits saillants en lien avec les déplacements de l'échantillon. Les déplacements pour les motifs de travail, d'études, de magasinage, de loisirs et autres activités sont présentés. Dans chaque cas, la distribution spatiale des déplacements et le mode de transport sont présentés.

#### Déplacements travail

Cette section présente un sommaire des déplacements effectués pour le motif travail. Dans le cadre de l'enquête, 64 % des répondants ont déclaré faire un déplacement pour le motif travail. La distribution des déplacements est illustrée à la Figure 15.

Il est possible de remarquer une concentration des lieux de travail principalement sur l'île de Montréal et à Laval. Sur l'île de Montréal, les lieux de travail sont concentrés dans le centre-ville et dans les quartiers centraux de Montréal. À Laval, les lieux de travail se retrouvent à Saint-François, dans le parc industriel de Saint-Vincent-de-Paul et dans le centre-ville de Laval. Il est à noter que la concentration importante de lieux de travail à Saint-François semble être une distorsion par rapport à la situation réelle. En effet, le secteur de Saint-François est majoritairement résidentiel et seuls des commerces de proximité et organismes se retrouvent dans le quartier et peuvent offrir des emplois. Il faut se rappeler qu'une forte proportion de répondants proviennent de Saint-François en raison de l'historique de l'organisme.

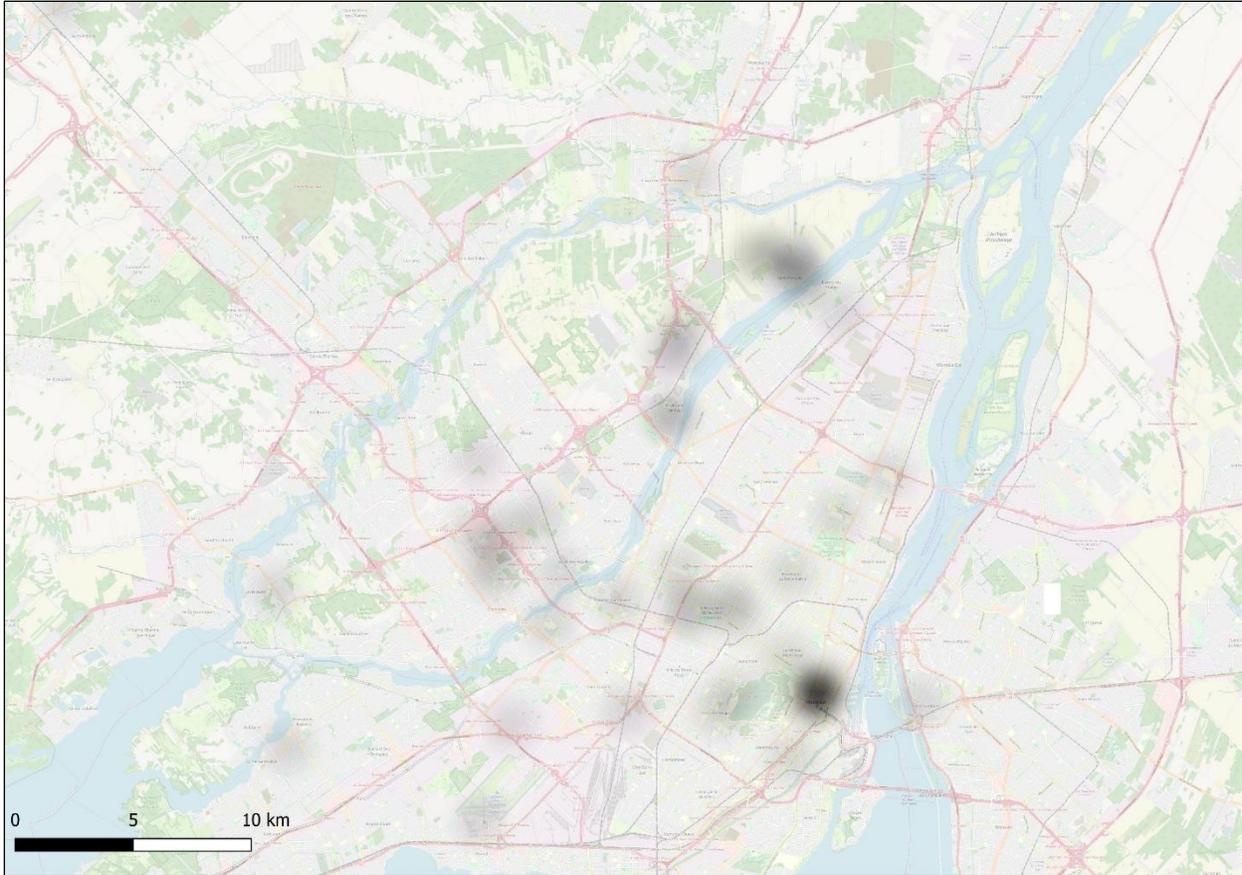


Figure 15 : Distribution spatiale des déplacements pour le motif travail

La Figure 16 illustre le mode de transport emprunté pour se rendre au lieu de travail.

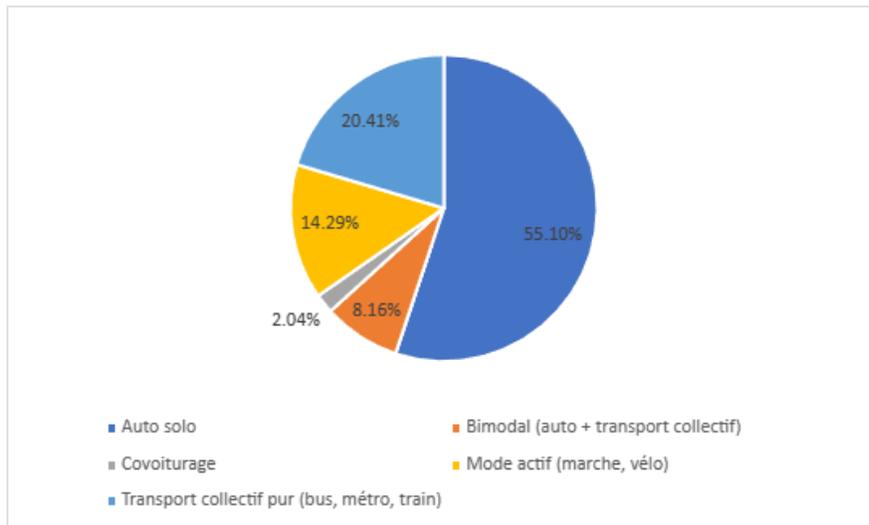


Figure 16 : Part modale pour se rendre au lieu de travail

L'auto solo est le mode de transport privilégié pour se rendre sur les lieux de travail dans 55 % des déplacements. Le transport collectif est choisi dans 20 % des déplacements sondés. Il est possible de voir

une forte proportion de déplacements effectués en modes actifs avec près de 14 %, ce qui diffère par rapport à l'enquête OD. Cette répartition des modes de déplacement illustre l'utilisation forte de l'automobile, mais un intérêt pour l'utilisation du transport collectif dans le cadre des déplacements pour le motif travail.

### Déplacements études

Cette section présente un sommaire des déplacements effectués pour le motif études. Près de 11 % des répondants ont déclaré faire un déplacement pour motif études. La distribution spatiale des déplacements est illustrée à la Figure 17.

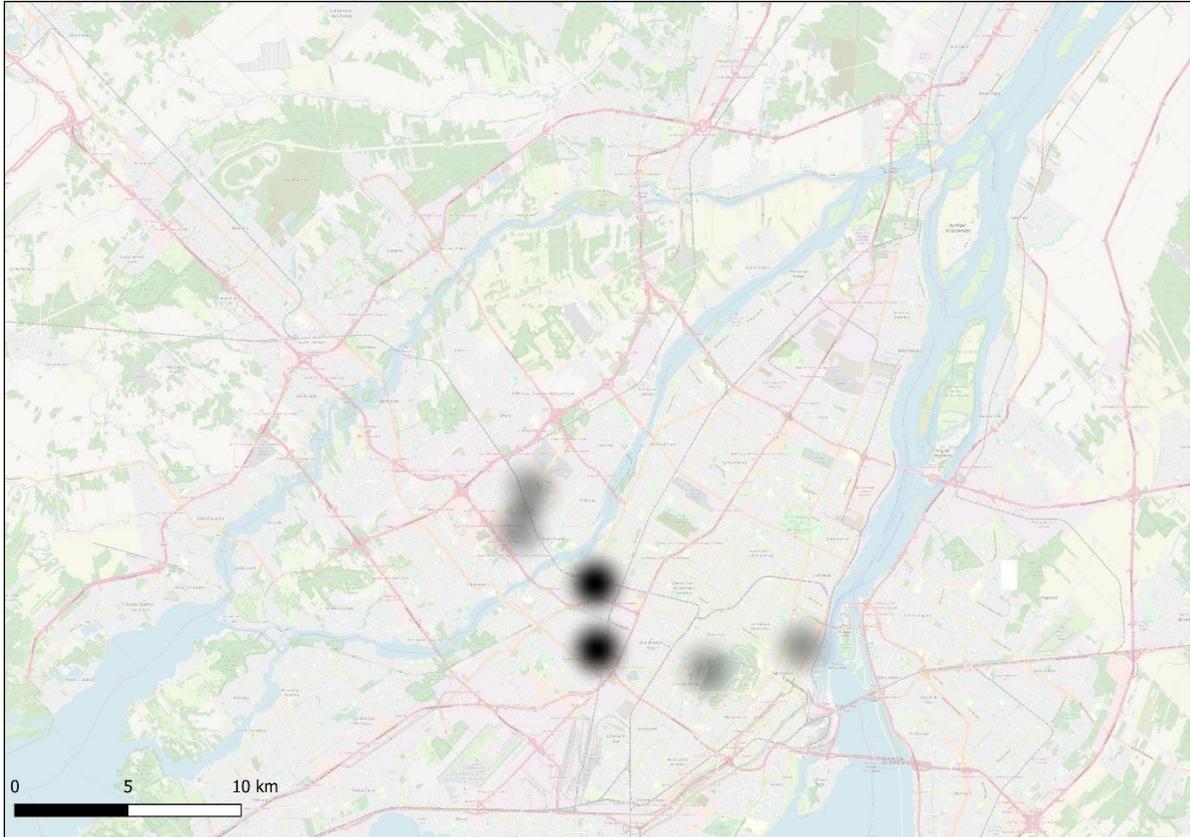


Figure 17 : Distribution spatiale des déplacements pour le motif études

Il est possible de remarquer une concentration des lieux d'étude dans les quartiers centraux de Montréal et de Laval. Les principaux établissements répertoriés sont des cégeps et des universités. Les lieux les plus fréquentés par les répondants sont les cégeps dans le nord de Montréal.

La part modale pour le motif études est présenté à la Figure 18.

Il est possible de remarquer que la majorité des déplacements sont effectués en transport collectif pur ou en mode bimodal. Cela est explicable par le fait que les étudiants sont généralement plus captifs aux autres modes de transport que l'automobile.

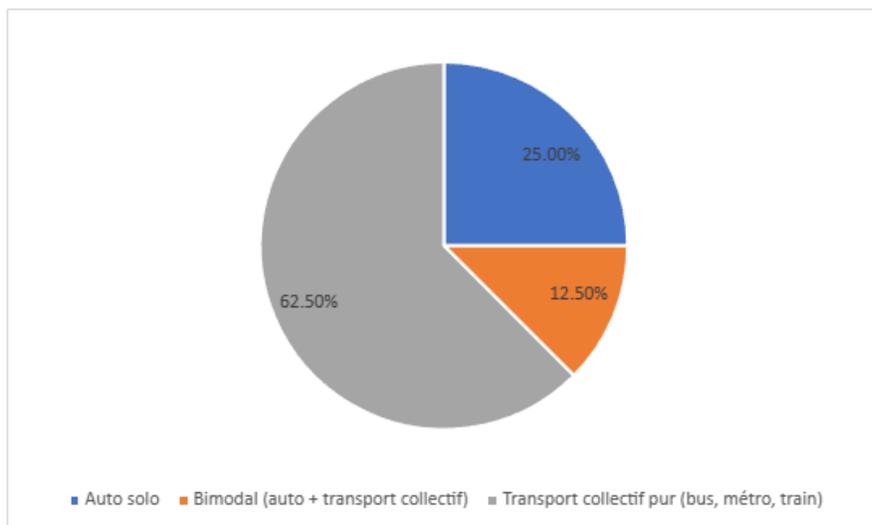


Figure 18 : Part modale des déplacements pour le motif études

### Déplacements loisirs

Cette section présente les faits saillants des déplacements pour motif loisirs. Il est à noter que près de 78 % des répondants ont déclaré se déplacer pour le motif des loisirs. La distribution des lieux de loisirs est présentée à la Figure 19.

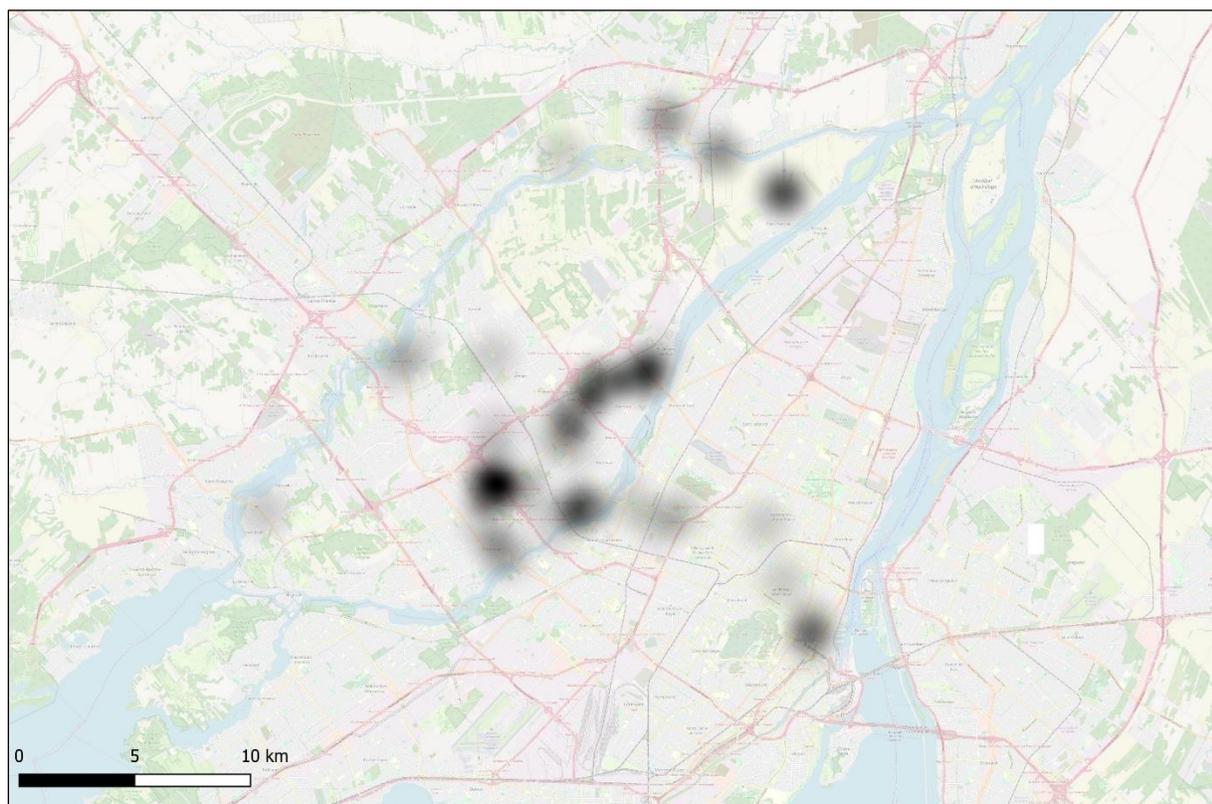


Figure 19 : Distribution des déplacements pour le motif loisir

Il est possible de remarquer une concentration des lieux de loisirs dans les quartiers centraux de Laval ainsi que dans les grands parcs de la ville. Il est possible de souligner très peu de déplacements vers Montréal pour le motif loisirs, mais ces déplacements sont surtout concentrés au centre-ville. Certains déplacements sont aussi à destination de Terrebonne en raison de la forte proportion de répondants déclarant vivre à Saint-François. Il est à noter que certains répondants n'ont pas indiqué de lieu formel de loisir, soit parce que les répondants considéraient qu'ils étaient trop nombreux ou soit parce qu'ils déclaraient comme loisirs le fait d'aller prendre une marche ou faire du vélo.

La part modale des déplacements loisirs est présentée à la Figure 20.

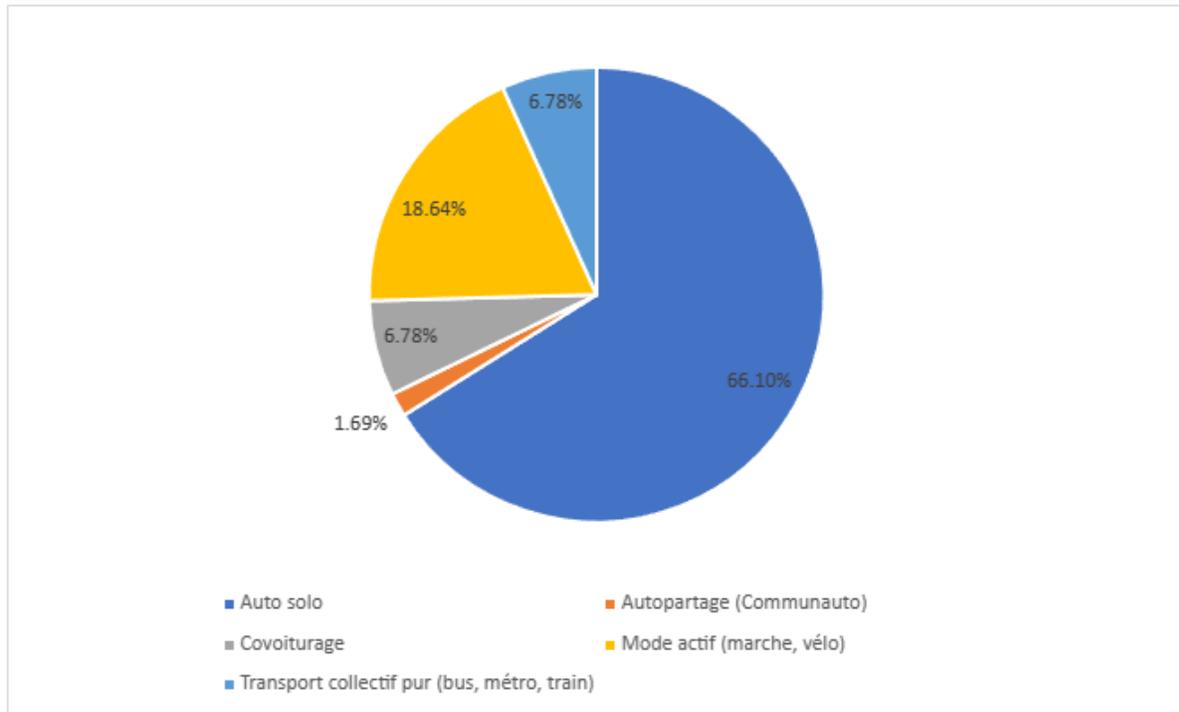


Figure 20 : Part modale des déplacements pour le motif loisir

La grande majorité des déplacements sont effectués en automobile. Il est à noter une forte proportion de la part des déplacements faits en transport actif, en raison des nombreuses déclarations d'aller faire du vélo ou prendre une marche pour le loisir.

### Déplacements magasinage

Cette section présente les faits saillants des déplacements pour le motif magasinage. Il est à noter que près de 90 % des répondants ont déclaré se déplacer pour le motif magasinage. La distribution des lieux de magasinage est présentée à la Figure 21.

Il est possible de remarquer une distribution des lieux de magasinage concentrés principalement à Laval. En effet, les répondants semblent favoriser davantage les déplacements locaux pour le magasinage. Il est possible de remarquer que le centre-ville de Laval ressort fortement comme lieu de magasinage : cela est principalement dû à la présence de grands centres commerciaux tels que le Carrefour Laval, le Centre Laval et les Galeries Laval. Il est possible de remarquer que le secteur de Terrebonne ressort comme lieu

de destination pour le magasinage. Cela est explicable par le fait que les gens vivant à Saint-François se rendent à Terrebonne pour effectuer une partie de leur magasinage.

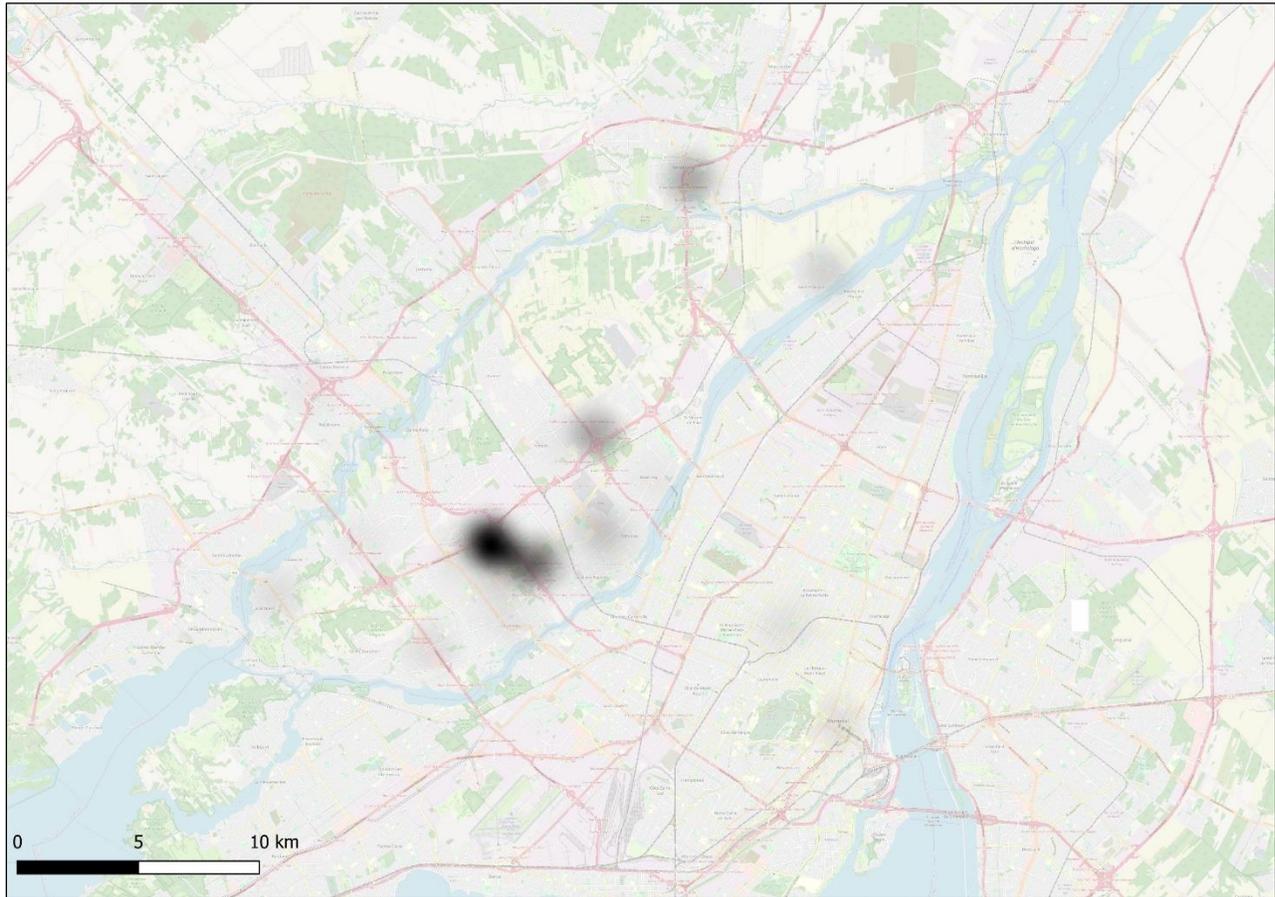


Figure 21 : Distribution spatiale des lieux de magasinage

La Figure 22 présente la part modale des déplacements pour motif magasinage.

La majorité des déplacements pour le motif magasinage sont faits en auto-solo. Très peu de déplacements sont effectués en transport collectif ou en modes actifs. Considérant que les déplacements pour motif magasinage sont assez concentrés dans l'échantillon, il est à se questionner de la desserte en transport collectif dans le secteur ou si la présence de larges espaces de stationnement incite les gens à prendre leur voiture pour aller magasiner.

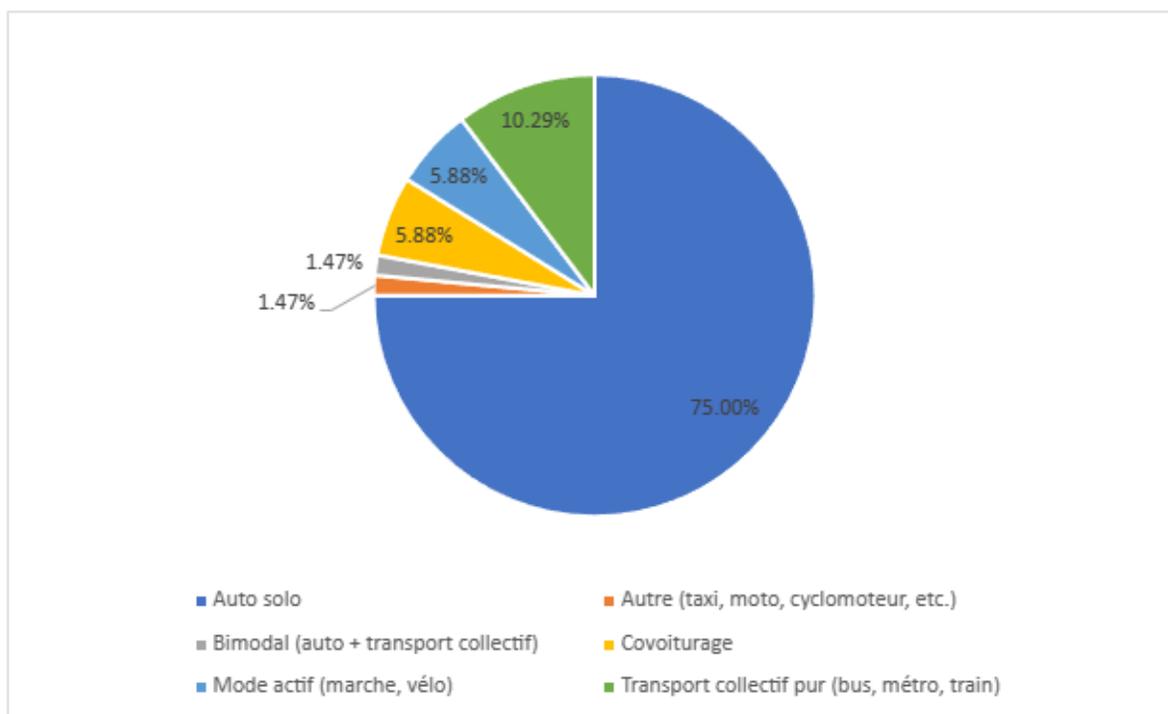


Figure 22 : Part modale pour les déplacements de type magasinage

### Déplacements autres

Cette section présente les destinations pour d'autres motifs de déplacements. Il pouvait s'agir de tout déplacement qui n'entraîne pas dans les catégories précédentes. Le répondant était libre d'ajouter ou non un déplacement de type autre. Environ 38 % des répondants ont déclaré un déplacement de type autre. En regardant les résultats, il a été possible de faire ressortir que les principaux motifs pour les déplacements autres étaient des déplacements pour visiter des parents/amis, des déplacements pour motif de bénévolat, des déplacements pour aller chercher ou reconduire quelqu'un ou des déplacements pour motifs de rendez-vous médicaux.

Les déplacements ont pour destination l'ensemble de la région métropolitaine, certaines destinations sont à la fois locales et d'autres sont plus éloignées du lieu de domicile. Les destinations ne se concentrent pas non plus à un endroit particulier, compte tenu de la nature de ces déplacements.

La part modale des déplacements est présentée à la Figure 23.

Il est possible de remarquer que le covoiturage prend une plus grande importance pour les déplacements de type autre en raison de la part des motifs de déplacements pour aller reconduire ou chercher quelqu'un. L'auto solo est le mode déclaré dans plus de 50 % des cas, tandis que les modes actifs et le transport collectif ferment la marche avec 10 % et 14 % respectivement. Il est à noter que certains répondants mettaient un déplacement de type « aller prendre une marche » dans la catégorie des déplacements autres, faisant que le mode de transport actif est représenté davantage par ce type de déplacement.

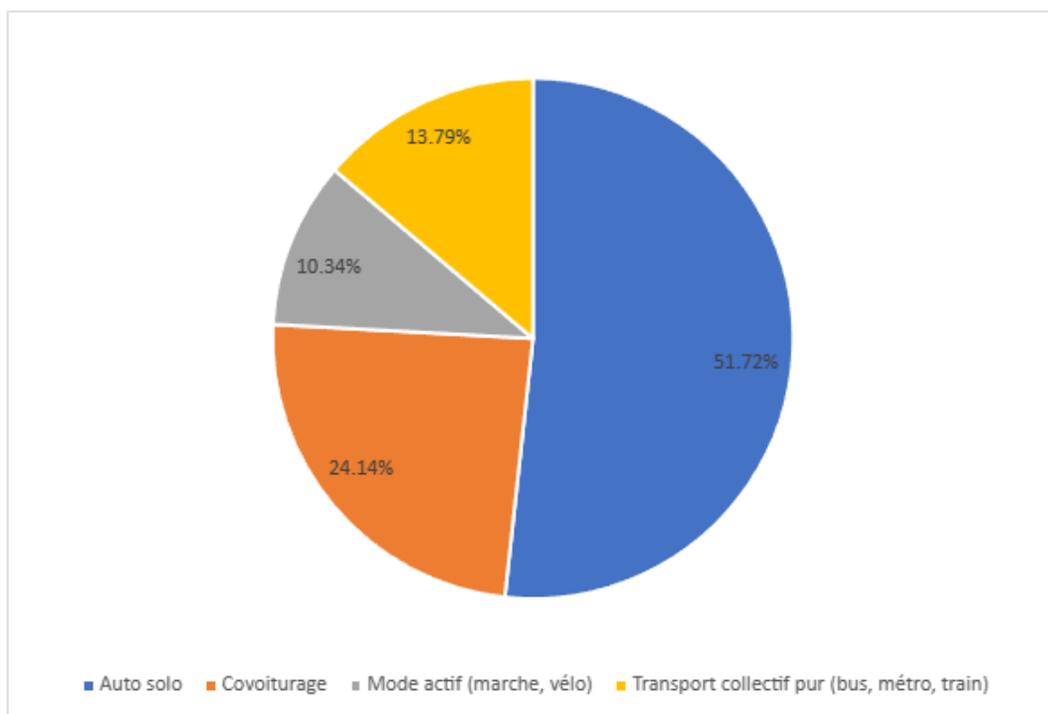


Figure 23 : Part modale des déplacements autres

### Incidatifs et freins à l'utilisation du transport collectif

Cette section présente les faits saillants des incitatifs et freins à l'utilisation du transport collectif. Afin de présenter une segmentation des résultats qui soit pertinente à cette étude, l'ensemble des commentaires reçus ont été considérés pour les catégoriser. Par la suite, chaque commentaire a été assigné sous une catégorie afin de faire ressortir les grandes tendances au niveau des incitatifs et des freins du transport collectif. Ces commentaires catégorisés sont ensuite croisés avec les attributs socio-démographiques.

Les catégories retenues pour les incitatifs et les freins sont le coût, l'accessibilité, l'environnement, le temps de parcours, le confort, la fiabilité, la fréquence, la sécurité, les correspondances, la santé, la valorisation du temps de parcours, le loisir, l'obligation et le service.

Les incitatifs sont présentés au Tableau 27.

Un total de 191 commentaires d'incitatifs ont été consignés par les répondants. L'élément qui incite le plus les gens à prendre le transport collectif est le coût; le fait d'avoir accès à un transport abordable incite les répondants à prendre les transports collectifs, avec 43 occurrences. Le deuxième élément est l'accessibilité avec 38 occurrences. Les répondants indiquent que le fait d'avoir un stationnement à proximité d'une station de métro ou d'avoir un arrêt proche de l'origine et de la destination sont des déterminants pour les inciter à utiliser le transport collectif. Au niveau de l'environnement, les gens indiquent être incités à prendre le transport collectif pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre induites par leur déplacement. Les répondants ont indiqué le confort à 18 reprises, le fait d'avoir accès à une place assise et de ne pas vivre d'entassement dans les véhicules sont un déterminant dans leur choix. Il est intéressant de souligner le fait que certains répondants ont parlé de la valorisation du temps de parcours dans le cadre de leurs déplacements en transport collectif. Par exemple, certains répondants ont déclaré avoir la chance de lire un livre, de travailler ou même de jouer à des jeux pendant leurs

déplacements alors qu'en voiture ils doivent conduire, ce qui en fait un incitatif intéressant à prendre les transports collectifs. Finalement, les répondants ont indiqué à 17 reprises la fiabilité et à 12 occurrences la fréquence. Les répondants indiquent que les heures de passage régulières, fréquentes et la garantie que le véhicule passe sont des incitatifs pour eux à prendre les transports collectifs.

Tableau 27 : Incitatifs à l'utilisation du transport collectif

Catégories	Occurrences (n)
Coût	43
Accessibilité	38
Environnement	23
Temps de parcours	19
Confort	18
Fiabilité	17
Fréquence	12
Sécurité	5
Correspondances	4
Santé	4
Valorisation du temps de parcours	4
Loisir	2
Obligation	2
<b>Total</b>	<b>191</b>

Les freins à l'utilisation du transport collectif sont présentés au Tableau 28.

Tableau 28 : Freins à l'utilisation du transport collectif

Catégories	Occurrences (n)
Temps de parcours	39
Fréquence	31
Accessibilité	29
Coût	29
Confort	20
Correspondances	19
Service	14
Fiabilité	11
Sécurité	8
Environnement	2
<b>Total</b>	<b>202</b>

Ce sont 202 commentaires de freins qui ont été consignés par les répondants. Le plus grand frein à utiliser le transport collectif est le temps de parcours. « Trajet plus long qu'en voiture », « trajets longs », « durée du trajet » et « temps de déplacement doublé en transport en commun » sont les principaux points soulevés par les répondants lorsque venait le temps de parler du temps de parcours. Il est possible de remarquer qu'il s'agit d'un grand irritant. Par la suite, la fréquence arrive en deuxième, avec 31 occurrences. « Les bus passent aux heures », « les longs temps d'attente », « horaires peu flexibles »

sont les principaux freins ressortis au niveau de cette catégorie. L'accessibilité semble aussi irriter les répondants, certains répondants indiquent que l'arrêt de bus est loin de leur domicile, qu'il y a même aucun service à proximité de leur domicile et les liaisons manquantes entre certains secteurs sont certains des éléments ressortis par les répondants. En particulier, certains répondants ont indiqué manquer un lien entre Terrebonne/Mascouche et Saint-François ainsi qu'entre l'est de Montréal et Saint-François. Par la suite, le coût est revenu à 29 reprises, les répondants ont déclaré comme quoi le coût d'accès au transport collectif est trop élevé. En particulier, certains répondants déplorent le coût d'entrée pour le métro à Laval par rapport au coût d'entrée pour le métro sur le territoire montréalais, certains répondants déclarent même traverser le pont Viau à pied pour accéder au métro à Montréal au lieu de Laval. Le confort a aussi été un irritant important; le nombre de personnes à bord, la promiscuité avec les autres et le manque de trottoirs pour se sentir confortables pour se rendre à l'arrêt sont certains des nombreux irritants vécus au niveau du confort. Finalement, les correspondances ont été déclarées comme un frein à prendre les transports collectifs. Le fait de devoir attendre entre deux autobus, le manque de trajets directs qui obligent à faire des correspondances sont des éléments qui ont été signalés par les répondants.

#### Analyse croisée par attributs socio-démographiques

Afin de pousser l'analyse, il a été décidé de segmenter les résultats de façon à analyser les constats par statut et par sexe. En effet, il est pertinent de voir si le statut et le sexe peuvent avoir un impact sur les incitatifs et les freins qui ont été déclarés par les répondants.

Le Tableau 29 présente la proportion de commentaires par statut et par catégorie d'incitatif.

Tableau 29 : Incitatifs à l'utilisation du transport collectif par statut

Incitatifs	Étudiant(e)	Retraité(e)	Travailleur(euse)	Autre	Total
	(%)				
Accessibilité	35	20	17	67	20
Confort	6	9	10	0	9
Correspondance	0	2	2	0	2
Coût	12	24	24	0	23
Environnement	6	7	15	0	12
Fiabilité	12	4	10	0	9
Fréquence	6	2	7	33	6
Loisir	0	2	1	0	1
Obligation	0	0	2	0	1
Santé	0	4	2	0	2
Sécurité	0	4	2	0	3
Temps de parcours	18	20	6	0	10
Valorisation du temps de parcours	6	0	2	0	2
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Il est possible de remarquer que les étudiants considèrent l'accessibilité, le temps de parcours, le coût et la fiabilité comme les incitatifs les plus importants pour eux pour prendre le transport collectif. Au niveau des retraités, l'accessibilité, le coût et le temps de parcours sont les incitatifs les plus importants. Les travailleurs voient le coût, l'accessibilité, l'environnement, le confort et la fiabilité comme les éléments

les plus importants. Il est intéressant de voir que les travailleurs avaient une plus grande diversité d'incitatifs par rapport aux retraités et aux étudiants.

Le Tableau 30 présente les freins par statut et par catégorie.

Tableau 30 : Freins à l'utilisation du transport collectif par statut

Freins	Étudiant(e)	Retraité(e)	Travailleur(euse)	Autre	Total
	(%)				
Accessibilité	22	13	13	33	14
Confort	6	16	9	0	10
Correspondance	6	4	11	33	9
Coût	11	16	14	33	14
Environnement	6	2	0	0	1
Fiabilité	6	2	7	0	5
Fréquence	28	13	15	0	15
Sécurité	11	4	3	0	4
Service	0	7	8	0	7
Temps de parcours	6	22	21	0	19
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Il est possible de remarquer que les étudiants ont identifié la fréquence, l'accessibilité, le coût et la sécurité comme étant les plus grands freins à l'utilisation des transports collectifs. Au niveau des retraités, le temps de parcours, le confort, le coût, la fréquence et l'accessibilité sont les freins les plus importants. Au niveau des travailleurs, le temps de parcours, la fréquence, le coût et l'accessibilité sont les freins identifiés. Il est intéressant de voir que les étudiants ont davantage vu la sécurité comme un enjeu que les autres statuts. De plus, il est pertinent de souligner que les étudiants n'ont pas vu le temps de parcours comme le principal irritant à prendre les transports collectifs par rapport aux travailleurs et aux retraités. Cependant, ils ont vu la fréquence comme leur principal irritant, qui fait partie du top 5 des irritants pour les travailleurs et les retraités.

La même analyse est réalisée en considérant comme attribut le sexe. Les incitatifs par sexe et par catégorie sont présentés dans le Tableau 31.

Il est possible de remarquer que les hommes ont identifié le coût, l'accessibilité, la fiabilité et le confort comme les plus grands incitatifs à utiliser le transport collectif. Dans le cas des femmes, le coût, l'accessibilité, l'environnement et le temps de parcours sont les plus grands incitatifs. Il est intéressant de voir que les hommes favorisent davantage le confort que les femmes. De plus, les femmes donnent une plus grande importance à l'environnement et à la fréquence que les hommes, tandis que les hommes donnent une plus grande importance à la fiabilité que les femmes.

Tableau 31 : Incitatifs à l'utilisation du transport collectif par sexe

Incitatifs	Femme	Homme	Total
	(%)		
Accessibilité	19	21	20
Confort	7	13	9
Correspondance	3	1	2
Coût	22	22	23
Environnement	17	6	12
Fiabilité	5	14	9
Fréquence	8	4	6
Loisir	1	1	1
Obligation	0	1	1
Santé	3	1	2
Sécurité	2	2	3
Temps de parcours	11	10	10
Valorisation du temps de parcours	1	3	2
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Les freins par sexe et par catégorie sont présentés dans le Tableau 32.

Tableau 32 : Freins à l'utilisation du transport collectif par sexe

Freins	Femme	Homme	Total
	(%)		
Accessibilité	18	12	14
Confort	9	10	10
Correspondance	9	9	9
Coût	16	13	14
Environnement	1	1	1
Fiabilité	6	5	5
Fréquence	13	18	15
Sécurité	6	1	4
Service	7	6	7
Temps de parcours	15	24	19
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Dans le cas des femmes, l'accessibilité, le coût, le temps de parcours et la fréquence sont les plus grands freins déclarés. Dans le cas des hommes, le temps de parcours, la fréquence, le coût, l'accessibilité et le confort sont les plus grands freins déclarés. Il est intéressant de voir que le temps de parcours est le frein le plus important pour les hommes, alors que l'accessibilité est le frein le plus important pour les femmes. En regardant les réponses des répondants, plusieurs femmes ont indiqué que la distance d'un arrêt par rapport au domicile avait un impact sur l'attractivité du transport collectif. Par après, les femmes ont déclaré davantage que les hommes que la sécurité peut être un frein pour prendre les transports collectifs.

## Bonifications de service

Cette section présente les résultats en lien avec les questions sur les bonifications de service. Les répondants étaient invités à répondre à trois questions :

- une question portant sur les pistes d'amélioration ou de bonification au niveau des services de transport collectif et de transport actif;
- une question sur les projets les plus urgents à mettre en place par le biais d'une priorisation;
- une question sur les services que le répondant souhaite recevoir pour répondre à ses besoins.

Pour l'analyse des résultats, l'analyste s'est chargé de lire chacun des commentaires et de consigner ceux-ci de façon à faire ressortir les commentaires les plus importants, les plus pertinents et les plus fréquents. Il est à noter que dans le cadre de ce mémoire, il s'agit d'une analyse à haut niveau permettant de faire des constats sur la situation actuelle. Une analyse plus poussée pourrait être envisageable dans le cadre d'une autre étude.

## Pistes d'amélioration

Cette section présente les faits saillants au niveau des bonifications de service que les répondants souhaitent voir être implantées. Les répondants pouvaient nommer des améliorations au niveau de la desserte en transport collectif ou en transport actif sur le territoire.

Tout d'abord, les répondants ont indiqué comme solution d'augmenter la couverture du réseau cyclable lavallois afin d'avoir pour les cyclistes un endroit sécurisé pour se déplacer. Il a été indiqué que certains liens cyclables étaient manquants et que certaines pistes cyclables n'étaient pas reliées avec l'ensemble du réseau cyclable lavallois. De plus, il a été noté par plusieurs répondants la nécessité de sécuriser davantage le réseau cyclable. En effet, dans certains cas, certaines pistes cyclables coupent des bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute, ce que les répondants considèrent dangereux en raison de la vitesse à laquelle les automobilistes empruntent ces bretelles. De plus, en raison du débit automobile, les répondants considèrent important d'installer des bollards afin de créer une barrière physique entre les cyclistes et les automobilistes. Un autre point intéressant est le fait d'augmenter le nombre de stationnements à vélo aux endroits achalandés de la ville afin d'inciter les cyclistes à magasiner en s'y rendant à vélo. Le manque de lieux pour verrouiller le vélo est un frein à ce type de déplacement. Finalement, certains répondants proposent d'augmenter la sécurité des pistes cyclables en ayant sur le réseau cyclable des policiers à vélo pour veiller à la surveillance du réseau et pour intervenir en cas d'enjeux.

Au niveau des déplacements effectués à pied, plusieurs répondants ont rappelé l'importance d'implanter des trottoirs dans plusieurs rues afin de donner un espace réservé aux piétons. De plus, certains répondants ont indiqué qu'il était important d'améliorer la qualité de construction des trottoirs, car certains trottoirs ont un dénivelé trop important par rapport à la rue, faisant que les descentes de trottoirs sont moins confortables et il est plus difficile de se déplacer sur les trottoirs avec des poussettes, par exemple.

Au niveau du transport collectif, plusieurs répondants ont indiqué qu'il était important d'augmenter la fréquence de passage des lignes d'autobus sur le réseau de la STL. De plus, les répondants ont indiqué qu'il était important d'implanter davantage de bus express afin de réduire les temps de parcours. Certains répondants ont aussi parlé de développer certains axes de déplacement, que ce soient les déplacements nord-sud ou les déplacements est-ouest. Il a aussi été question d'implanter un réseau de train léger sur le

territoire de la ville sur certains axes achalandés, comme les boulevards Saint-Martin ou des Laurentides. Finalement, comme indiqué dans l'analyse des incitatifs et des freins au transport collectif, plusieurs répondants ont indiqué que le coût du transport collectif jouait un rôle dans leur choix de mode. Certains répondants proposaient donc d'avoir un tarif bas ou proposaient même la gratuité du transport collectif pour se déplacer, alors que la STL offre la gratuité pour les personnes âgées de 65 ans ou plus.

### Priorisation des projets

Au niveau de la priorisation des projets, plusieurs répondants ont parlé de prolonger le métro afin d'augmenter la couverture de ce mode sur le territoire de la ville. Les prolongements souvent évoqués ont été soit celui de la branche ouest, celui de la branche est ou un prolongement vers Saint-François. Par la suite, il a été question d'implanter un tramway à Laval afin d'augmenter la couverture en transport collectif par des modes lourds. Plusieurs répondants ont même proposé des axes d'implantation, comme le boulevard Saint-Martin, de la Concorde, Notre-Dame, Curé-Labelle, Dagenais ou des Laurentides. Certains répondants ont aussi parlé de prolonger le REM à Laval, que ce soit un axe nord-sud du REM ou bien une station du REM à Saint-François si le Projet structurant de l'Est est développé un jour (Autorité régionale de transport métropolitain, 2023).

Par la suite, les répondants ont donné plusieurs suggestions d'amélioration au niveau du réseau d'autobus. Par exemple, des heures de services étendues, une fréquence plus élevée pour toute la journée, une augmentation du nombre de bus express ou une augmentation du nombre de lignes d'autobus sont des solutions ressorties par la clientèle.

Finalement, il a aussi été question de développer le réseau de trains à Laval. Actuellement, seule la ligne de train de banlieue Saint-Jérôme d'exo est en opération, alors que la ville de Laval a un réseau de chemin de fer développé sur son territoire qui pourrait servir pour le transport de passagers. Les répondants ont donc rappelé de développer le réseau de trains de banlieue pour augmenter la couverture du réseau de transport collectif sur le territoire de Laval.

### Besoins des répondants

La dernière question avait pour but de déterminer les besoins personnels de chaque répondant en termes de transport afin de connaître leurs souhaits ou leurs besoins en termes de transport collectif. Il a été remarqué que plusieurs réponses étaient en lien direct avec la deuxième question. En effet, les répondants ont indiqué des besoins semblables aux projets qu'ils souhaitaient voir réaliser, que ce soit une augmentation de la couverture du réseau de métro, une augmentation de la couverture du train de banlieue, une augmentation de la fréquence des autobus, etc. Certains répondants ont cependant ajouté qu'ils souhaitaient voir davantage de lignes d'autobus qui permettent des déplacements locaux sans nécessairement se rabattre aux stations de métro. De plus, certains répondants ont rappelé de ne pas augmenter les tarifs ou même de prôner pour une gratuité du transport collectif.

## Recommandations et pistes d'amélioration

À la suite de ce travail de collecte de données et de compilation des résultats, il est maintenant possible pour l'organisme de procéder à l'élaboration d'une série de recommandations et de pistes d'amélioration afin de contribuer à améliorer l'état général de la mobilité à Laval. Ces recommandations se basent non seulement sur l'exercice de consultation qui a été mené par l'organisme, mais aussi sur l'étude de l'état général du transport menée précédemment ainsi que sur certaines initiatives venant de l'organisme.

### Recommandation 1 : Implanter un mode lourd est-ouest dans l'axe du boulevard Saint-Martin

La solution consiste à implanter un mode lourd le long du boulevard Saint-Martin. Le mode lourd privilégié est le tramway. Le premier objectif de cette solution consiste à pouvoir augmenter l'offre dans l'axe est-ouest pour aider les citoyens à se déplacer le long de l'axe. De plus, cela permet de répondre à la recommandation de plusieurs répondants qui proposent dans les solutions de développer la desserte sur les axes est-ouest. Les avantages d'implanter cette solution sur l'axe du boulevard Saint-Martin sont multiples. Tout d'abord, l'axe débute à l'angle du boulevard Vanier à l'est et termine à la jonction du boulevard de l'Hôtel-de-Ville à l'ouest. Ensuite, sur la majeure partie de l'axe, l'emprise est actuellement de 6 voies de large, ce qui permet amplement d'espace pour implanter le mode sans avoir besoin d'empiéter sur des terrains privés. Finalement, l'axe est urbanisé sur toute sa longueur, des quartiers résidentiels, des espaces commerciaux et des institutions se chevauchent le long de l'axe, ce qui en fait un axe de desserte pertinent pour implanter ce type de mode. Il est proposé d'implanter un tramway le long de l'axe du boulevard Saint-Martin dans le but de fournir un service de transport collectif en site propre, pour mettre en place des véhicules permettant de transporter davantage de passagers et pour offrir un service avec des temps de parcours plus rapides que peuvent fournir l'autobus et plus confortable. Un schéma montrant la ligne créée ainsi que les arrêts potentiels sont illustrés à la Figure 24.

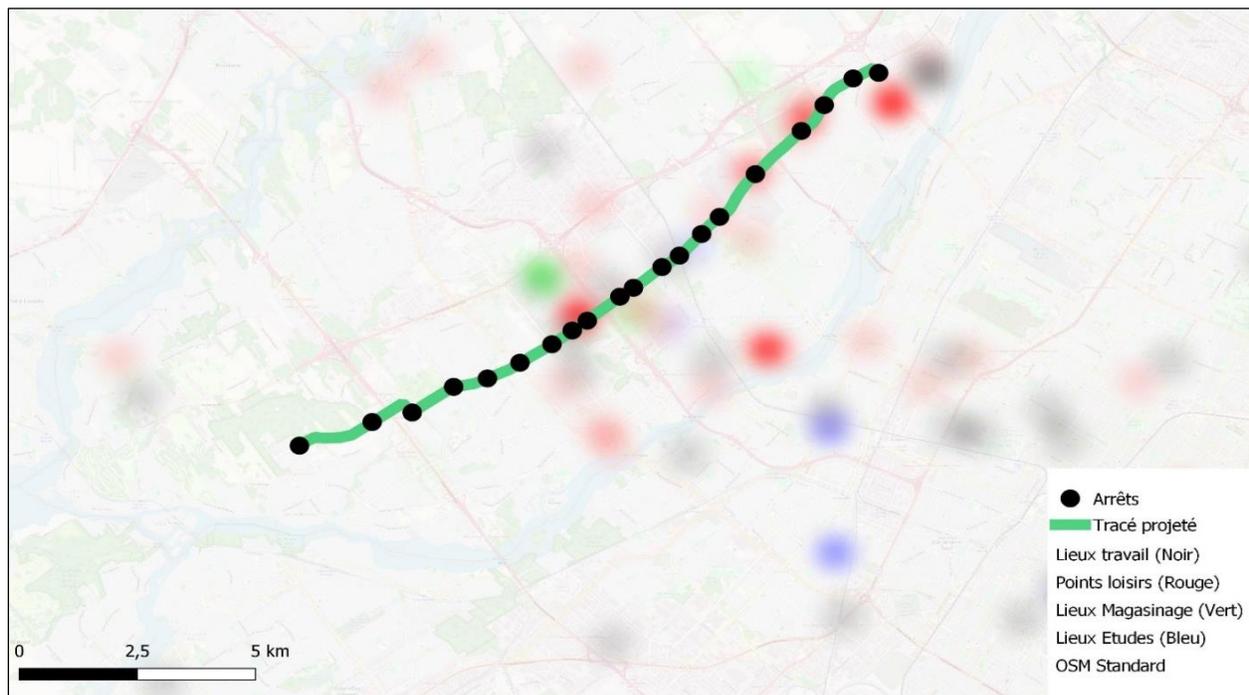


Figure 24 : Tracé proposé de la ligne Saint-Martin

Il est possible de remarquer que le service débiterait à l'est au niveau du SRB Pie-IX pour permettre les correspondances depuis l'axe Saint-Martin vers l'est de Montréal, qui a été identifié précédemment comme un lieu de destination. Par la suite, les arrêts sont distribués le long de l'axe de façon à pouvoir implanter des lieux de correspondance intéressants pour la clientèle tout en limitant le nombre d'arrêts. La longueur de tracé est de 15,8 kilomètres. Le nombre d'arrêts est limité de façon à augmenter le temps de parcours de la ligne, car les multiples arrêts ralentissent le parcours. Par la suite, il est prévu de faire des arrêts à ces endroits, qui permettent par la suite des correspondances vers le réseau d'autobus qui est déjà très développé sur les axes. Finalement, le service arrête au coin du boulevard de l'Hôtel-de-Ville, ce qui permet d'utiliser le réseau existant pour se déplacer au sein de Sainte-Dorothée et de se rabattre vers la gare du même nom.

En supposant un coût de 250 millions de dollars le kilomètre (MacKenchnie, 2018), le projet est évalué à 4 milliards de dollars. Par la suite, en supposant une vitesse commerciale d'opération de 30 km/h (Light Rail Now and Walkable Neighborhoods, 2023), il faudra 32 minutes pour parcourir l'ensemble de la ligne d'est en ouest.

### Recommandation 2 : Prolonger le métro du côté ouest de Laval

La solution consiste à prolonger la branche ouest de la ligne orange du métro pour construire de nouvelles stations à Laval. Ce projet a pour objectif d'augmenter la couverture de ce mode de transport très utilisé au sein de la région de Montréal. En effet, près de 283,5 millions d'entrées ont été comptabilisées dans le réseau au cours de l'année 2019 (Société de transport de Montréal, 2019). Tout d'abord, il est proposé de construire les stations de façon à desservir les quartiers les plus denses de Laval tout en augmentant la couverture du mode à Montréal. Grâce à ce prolongement, il sera aussi possible de construire des terminus d'autobus qui permettront au réseau local de se rabattre vers ces stations. Cette solution permet de rejoindre certaines préoccupations des répondants qui indiquent que le temps de parcours et le confort sont des freins majeurs à utiliser le transport collectif. Le métro est 100 % souterrain, faisant qu'il n'est pas soumis aux aléas de la circulation comparé à un autobus. De plus, le métro offre un confort de roulement plus grand qu'un autobus, qui est tributaire de l'état du réseau routier. Un schéma d'implantation du prolongement proposé par l'ATCL est illustré à la Figure 25.

Les stations ont été imaginées de façon à se trouver à proximité d'axes de transport bien développés. Par exemple, la deuxième station serait la station Bois-Franc à Montréal. En effet, cette station permettrait une connexion avec le REM. De plus, les larges terrains de stationnement disponibles permettraient d'avoir un terminus d'autobus, proposant un rabattement vers le REM et le métro ainsi qu'une desserte locale vers les quartiers résidentiels de Montréal et les lieux d'emploi dans le secteur de Saint-Laurent. Par la suite, la station du boulevard Notre-Dame à Laval permet de se connecter au futur SRB Concorde-Notre-Dame prévu dans l'axe. De plus, la ligne 26 actuelle assure une desserte aux 10 minutes en période de pointe, permettant aux usagers d'avoir un temps de parcours plus rapide.

En considérant un coût de construction de 650 millions de dollars le kilomètre (Wang, 2023), le projet est évalué à 4,7 milliards de dollars. En considérant une vitesse commerciale d'opération de 30 km/h, il faudra 15 minutes pour parcourir le tronçon. En supposant un usager quittant son domicile au coin du chemin du Bord-de-l'Eau et du boulevard Samson et se rendant pour le travail au centre-ville, il lui faudra 56 minutes pour se rendre à sa destination au lieu de 65 minutes, ce qui correspond à un gain de temps de 15 %.

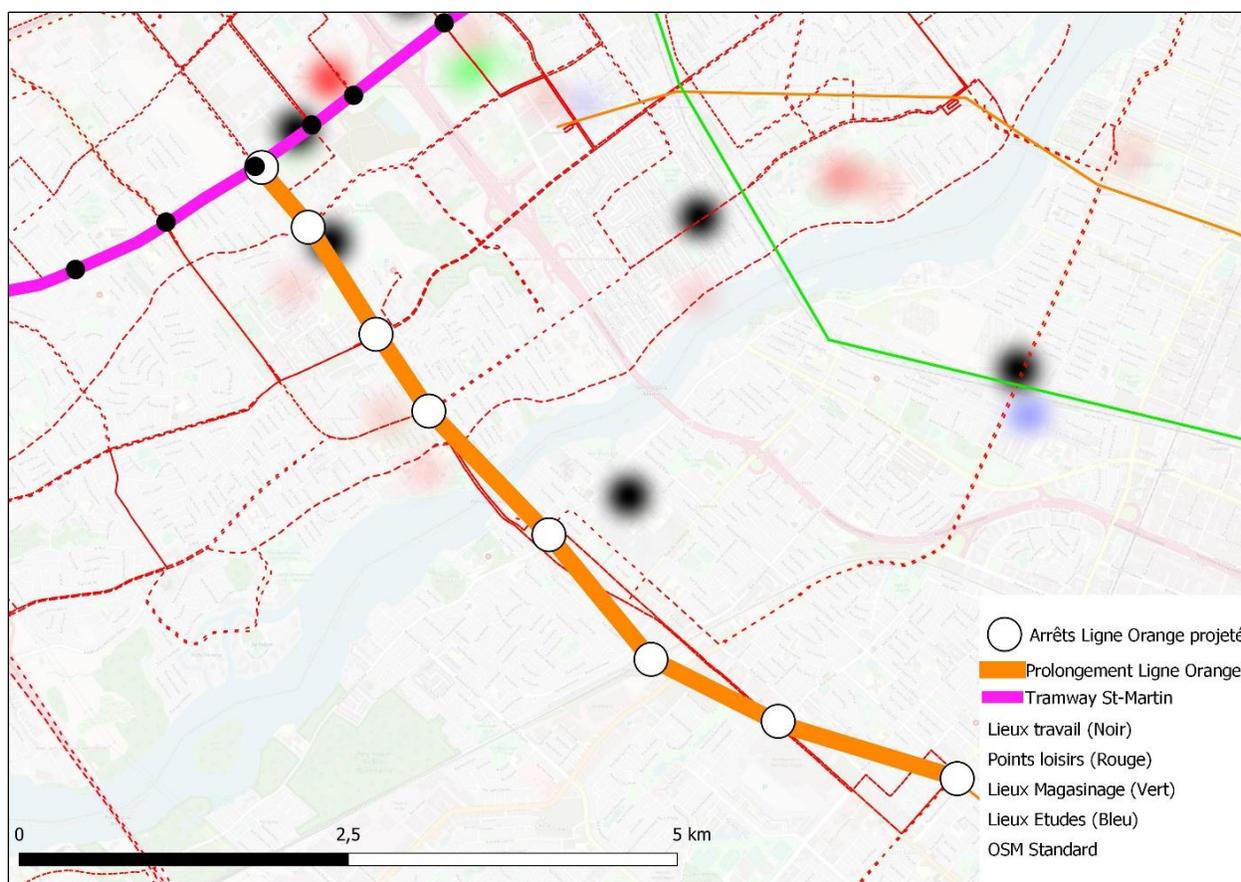


Figure 25 : Tracé proposé pour le prolongement de la branche ouest de la ligne orange

### Recommandation 3 : Optimiser le parcours de la ligne de train Saint-Jérôme

La ligne de train de banlieue Saint-Jérôme est la deuxième ligne de train la plus achalandée du réseau de trains de banlieue. Cette ligne permet la desserte de la couronne nord et de Laval vers plusieurs lieux d'intérêt à Montréal, tels que les cégeps, le campus de la Montagne de l'Université de Montréal, le centre-ville de Laval via la station de métro de la Concorde et le centre-ville de Montréal. Le train a la particularité d'être un mode permettant de transporter beaucoup de passagers dans un confort très élevé. La grande disponibilité de sièges et le confort de roulement sur les rails permettent à la clientèle de se sentir confortables et d'apprécier ce mode de transport. En raison de la pandémie, l'offre de service sur la ligne de train a été diminuée, ce qui a mené à une redistribution de la clientèle entre les départs précédant et suivant ainsi qu'à une augmentation de l'intervalle de service. Comme signifié précédemment par les répondants, la fréquence joue un rôle important dans leur choix de prendre le transport collectif.

Tout d'abord, l'ATCL propose de revoir le service de la ligne de train pour ajouter du service lors des périodes de pointe ainsi qu'en période hors-pointe. L'horaire de train proposé est illustré dans le Tableau 33.

Tableau 33 : Horaire proposé pour le service de la ligne exo 12 – Saint-Jérôme

Direction Montréal			Direction Saint-Jérôme		
Gare départ	Heure départ	Gare finale	Gare départ	Heure départ	Gare finale
Saint-Jérôme	5h15	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	6h57	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	6h10	Lucien-L'Allier	Parc	8h45*	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	6h35	Lucien-L'Allier	Parc	9h45	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	6h53 *	Lucien-L'Allier	Parc	10h45*	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	7h10	Lucien-L'Allier	Parc	11h45**	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	7h30	Lucien-L'Allier	Parc	12h45*	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	8h00 *	Lucien-L'Allier	Parc	13h45*	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	8h38	Parc	Parc	14h15*	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	9h45 *	Parc	Lucien-L'Allier	15h15	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	10h54	Parc	Lucien-L'Allier	15h45*	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	11h54 *	Parc	Lucien-L'Allier	16h05	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	12h54 **	Parc	Lucien-L'Allier	16h25*	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	13h54 *	Parc	Lucien-L'Allier	16h45**	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	14h54 *	Parc	Lucien-L'Allier	17h05**	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	15h44	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	17h25*	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	16h51	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	17h45	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	17h41	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	18h45	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	18h50	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	19h35	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	19h50*	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	21h10	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	20h35	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	22h10	Saint-Jérôme
Saint-Jérôme	21h39	Lucien-L'Allier	Lucien-L'Allier	23h15	Saint-Jérôme

\* : Correspond à de nouveaux départs de train

\*\* : Correspond à un ajustement de l'heure d'un départ actuel.

Il est possible de remarquer que de ramener le train 176 partant à 6 h 53 de Saint-Jérôme permettrait de remettre l'intervalle de service à 20 minutes maximum. De plus, il est proposé d'ajouter un départ après le train 180 de façon à élargir les heures de service en période de pointe et offrir une plus grande flexibilité à la clientèle. Lors des périodes hors pointe, il est possible de remarquer que le service est assez limité. Il est donc proposé d'augmenter le nombre de départs de façon à avoir un train à l'heure. Il s'agit au total de 15 nouveaux départs ajoutés à l'horaire. Malgré le fait qu'exo opère dans un contexte de voies partagées avec le Canadien Pacifique (CP), il serait possible de négocier des droits de passage plus étendus pour faire cohabiter les trains de marchandises et les trains de passagers. Grâce à cette cohabitation, les usagers se retrouveraient avec un horaire de train plus attractif. Au niveau financier, en supposant un coût d'exploitation d'une ligne de train de banlieue de 60 \$ par kilomètre (Kanafani, Wang, & Griffin, 2012), il s'agirait d'un coût quotidien de 56 700 \$ qui bénéficiera aux usagers de Laval ainsi qu'aux usagers de la couronne nord et de Montréal.

Le deuxième élément d'optimisation de la ligne consiste à augmenter la desserte locale vers les gares de Laval, en particulier celle de Vimont. La Figure 26 illustre les lignes de rabattement de la STL vers la ligne de train de banlieue.

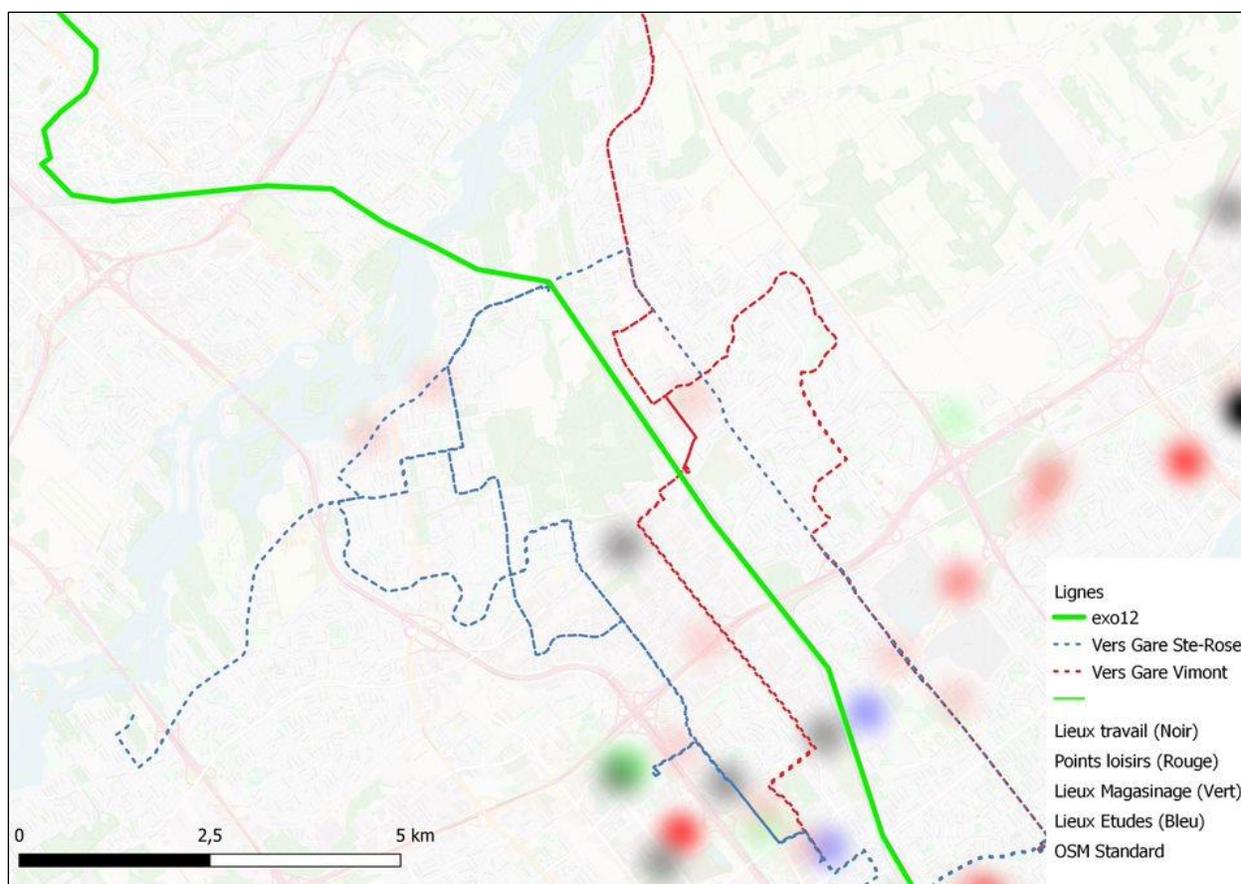


Figure 26 : Lignes de rabattement vers la ligne de train Saint-Jérôme

Il est possible de remarquer que les secteurs à l'ouest de la gare Vimont ne sont pas suffisamment desservis par un service d'autobus pour permettre aux gens de se rendre à la gare, en particulier les gens vivant dans le secteur de Champfleury. Cela implique que la clientèle désirant utiliser le train doit utiliser sa voiture et se rendre au stationnement incitatif. Le stationnement incitatif est connu pour être excessivement achalandé. Certes, les lignes 63 et 65 permettent le rabattement vers la gare Sainte-Rose depuis le secteur de Champfleury, mais leur tracé assez long ne permet pas un rabattement avec un temps de parcours raisonnable. En augmentant la desserte locale vers la ligne de train, cela permettrait d'augmenter l'accessibilité au train, de diminuer la distance de marche vers un arrêt de bus menant directement au train et d'augmenter la desserte locale. Pour pallier à cet enjeu, l'ATCL verrait l'implantation d'un système de transport à la demande dans le secteur de Champfleury vers la gare de train (voir aussi la recommandation 12). Le transport à la demande consiste à un service d'autobus pour lequel la ligne d'autobus est tracée en fonction de la demande. Ce concept a d'ailleurs été implanté dans les municipalités de Terrebonne et de McMasterville. (Réseau de transport métropolitain, 2023) Le concept préconisé par l'ATCL pourrait être exactement le même concept développé par exo pour ces municipalités.

Finalement, la dernière optimisation proposée pour la ligne Saint-Jérôme consiste à creuser un tunnel sous le mont Royal pour rabattre la ligne vers la gare Centrale au lieu de faire le tour de la montagne par l'ouest. Comme indiqué précédemment, le temps de parcours est l'un des irritants les plus importants pour les répondants lorsque vient le temps de choisir le transport collectif.

Afin d'améliorer le temps de parcours de la ligne, il est proposé de construire un tunnel depuis la gare Parc jusqu'au centre-ville d'une longueur de 5 kilomètres. En considérant un coût de construction de 650 millions de dollars le kilomètre (Wang, 2023), le coût estimé pour ce projet est de 3,25 milliards de dollars. Cependant, le trajet pour se rendre au centre-ville de Montréal à partir de la gare Parc prendrait 8 minutes au lieu de 28 minutes, ce qui représente un gain de temps de 20 minutes. Pour un usager partant de la gare Sainte-Rose, cela représente un temps de parcours de 34 minutes au lieu de 53 minutes, constituant un gain de temps de 36 %. Déjà que le train est un mode plus confortable que le métro ou l'autobus, ce gain de temps de parcours permettra de rendre la ligne plus attractive pour la clientèle. Ce tunnel permettra de diminuer la charge sur la ligne orange du métro, car moins de gens débarqueront du train pour faire une correspondance avec le métro. Cela permettra d'induire un transfert modal de l'automobile vers le transport collectif. Finalement, en diminuant la charge sur la ligne orange, cela permettra d'augmenter l'offre de places disponibles et donc permettre l'augmentation de la clientèle.

#### Recommandation 4 : Construire la gare de correspondance A-13 prévue dans le réseau initial du REM

Lorsque le REM a été présenté en 2016, il était prévu de construire une nouvelle gare au croisement de l'autoroute 13 et du boulevard Gouin, à Montréal, afin de permettre une desserte du secteur via le REM. Cependant, à la suite de simulations, la construction de la gare a été annulée, jugeant le coût de construction trop élevée et le potentiel de passagers trop faibles. L'ATCL considère que cette gare devrait pouvoir être construite en raison de sa localisation stratégique. Tout d'abord, sa proximité avec l'autoroute 13 permettrait d'avoir un réseau d'autobus partant de Chomedey, de Sainte-Dorothée, de Laval-Ouest et de Fabreville pour se rabattre vers cette gare. Par la suite, grâce à sa proximité avec l'arrondissement de Saint-Laurent, il s'agirait d'une opportunité de développer le réseau local de la STM pour permettre la desserte vers les quartiers industriels de Saint-Laurent, qui est le deuxième pôle de destination pour le travail après le centre-ville. Ainsi, l'ATCL propose de construire la gare avec un terminus d'autobus. Le plan d'implantation de la gare est présenté à la Figure 27.



Figure 27 : Plan d'implantation de la gare A-13 du REM avec terminus d'autobus

Sur le schéma, il est possible de remarquer que la gare est implantée à l'est de l'autoroute 13, à l'angle de la rue Timens. En orange sont représentés les quais d'embarquement et de débarquement de la gare. En jaune sont représentés les quais pour recevoir les autobus et en bleu, les chemins d'accès pour les autobus.

Il est possible de remarquer que les autobus pourront emprunter une voie réservée afin de se rendre à la sortie Gouin et ensuite utiliser le réseau local pour se rendre à la gare. Par la suite, le réseau local pourra être pensé de façon à amener les gens vers les lieux de travail situés dans les nombreux parcs industriels de l'arrondissement de Saint-Laurent. Ce lieu serait aussi une opportunité d'avoir une desserte efficace vers l'ouest de l'île de Montréal. Finalement, comme il a été remarqué dans l'analyse des déplacements depuis l'enquête OD, plusieurs résidents de Chomedey, de Laval-Ouest, de Fabreville et de Sainte-Dorothée travaillent à Saint-Laurent; le manque d'options de transport collectif ne leur permet pas de se rendre à leurs lieux de travail de façon efficace. Ainsi, grâce à la construction de cette gare avec terminus d'autobus, il est possible de créer un hub où plusieurs modes se côtoient et permettent la desserte soit vers l'ouest de Laval, vers la couronne nord, vers le secteur Saint-Laurent à Montréal et vers le centre-ville. Ce projet sera une opportunité d'améliorer significativement la desserte dans plusieurs secteurs de la région.

#### Recommandation 5 : Revoir la connectivité de certaines lignes de bus

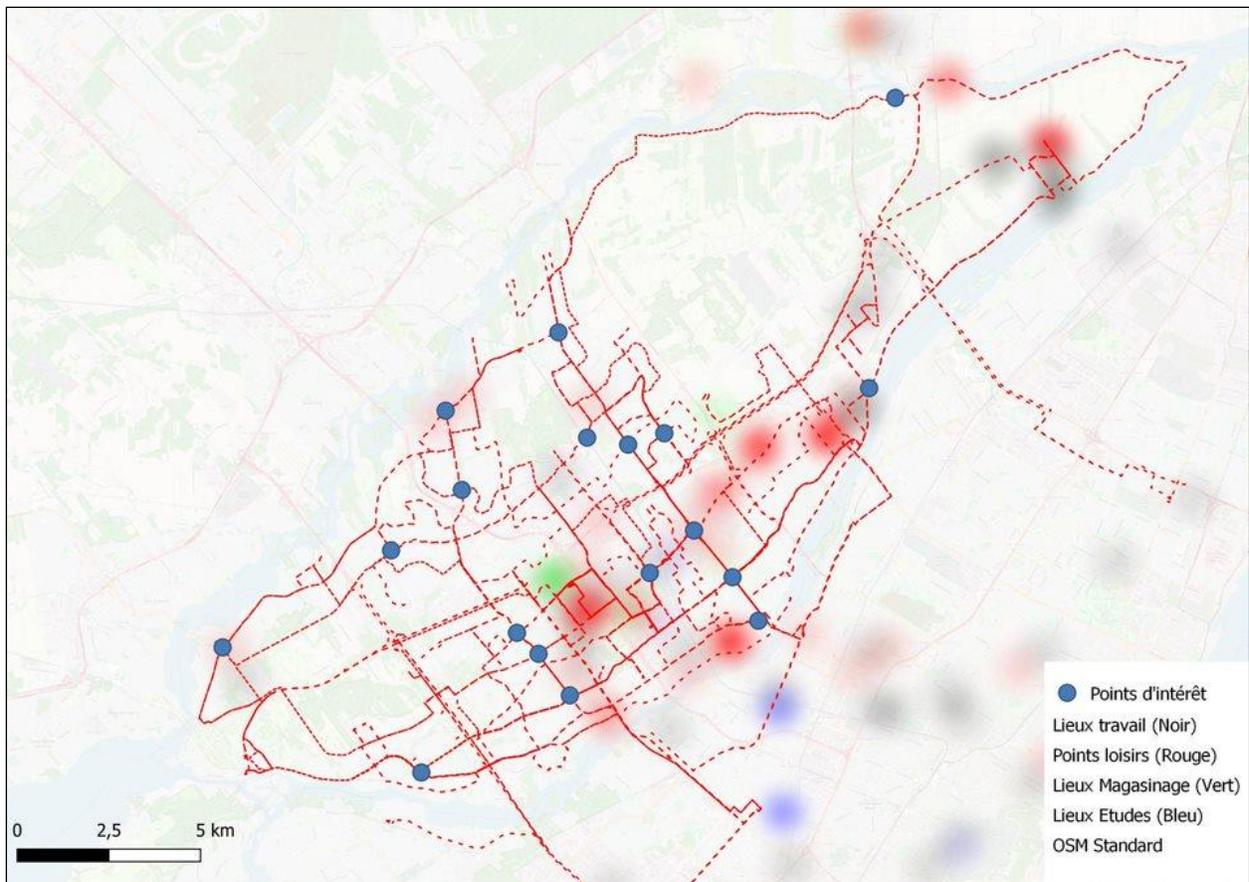


Figure 28 : Lieux avec des correspondances à optimiser

Dans une optique d'améliorer la desserte sans nécessairement augmenter la fréquence ou le nombre de lignes de transport collectif, il est proposé de revoir certaines connexions afin de faciliter le processus de correspondance. En effet, il a été remarqué que certaines correspondances peuvent être longues à effectuer en raison des horaires entre les deux lignes qui ne sont pas synchronisés. Pour ce faire, l'ATCL a étudié les correspondances les plus intuitives du réseau de la STL et a défini les endroits où les horaires seraient pertinents à optimiser. Les lieux de correspondance sont identifiés à la Figure 28.

Il est possible de remarquer que la plupart des correspondances se situent en début de certaines lignes structurantes ou en fin de desserte sur un tronçon. Sinon, les correspondances se trouvent à des nœuds dans le réseau. En facilitant le processus de correspondance, il sera plus facile à la clientèle de se déplacer et le temps de parcours se trouvera diminué. De plus, plusieurs répondants ont indiqué que les correspondances étaient un irritant en raison du temps d'attente à l'arrêt ou le fait que les répondants avaient la crainte de manquer leur correspondance pour continuer leur déplacement.

Ainsi, l'ATCL propose d'ajuster les horaires des lignes de bus de façon à permettre des correspondances dans un intervalle maximal de 7 minutes. Ce temps permet de considérer un temps de marche de 3 minutes pour effectuer la correspondance et de supposer que la première ligne pourrait avoir un retard de 4 minutes et le deuxième bus arrive plus souvent à l'heure ou en retard qu'à l'avance. Un exemple de correspondance d'intérêt est présenté à la Figure 29.

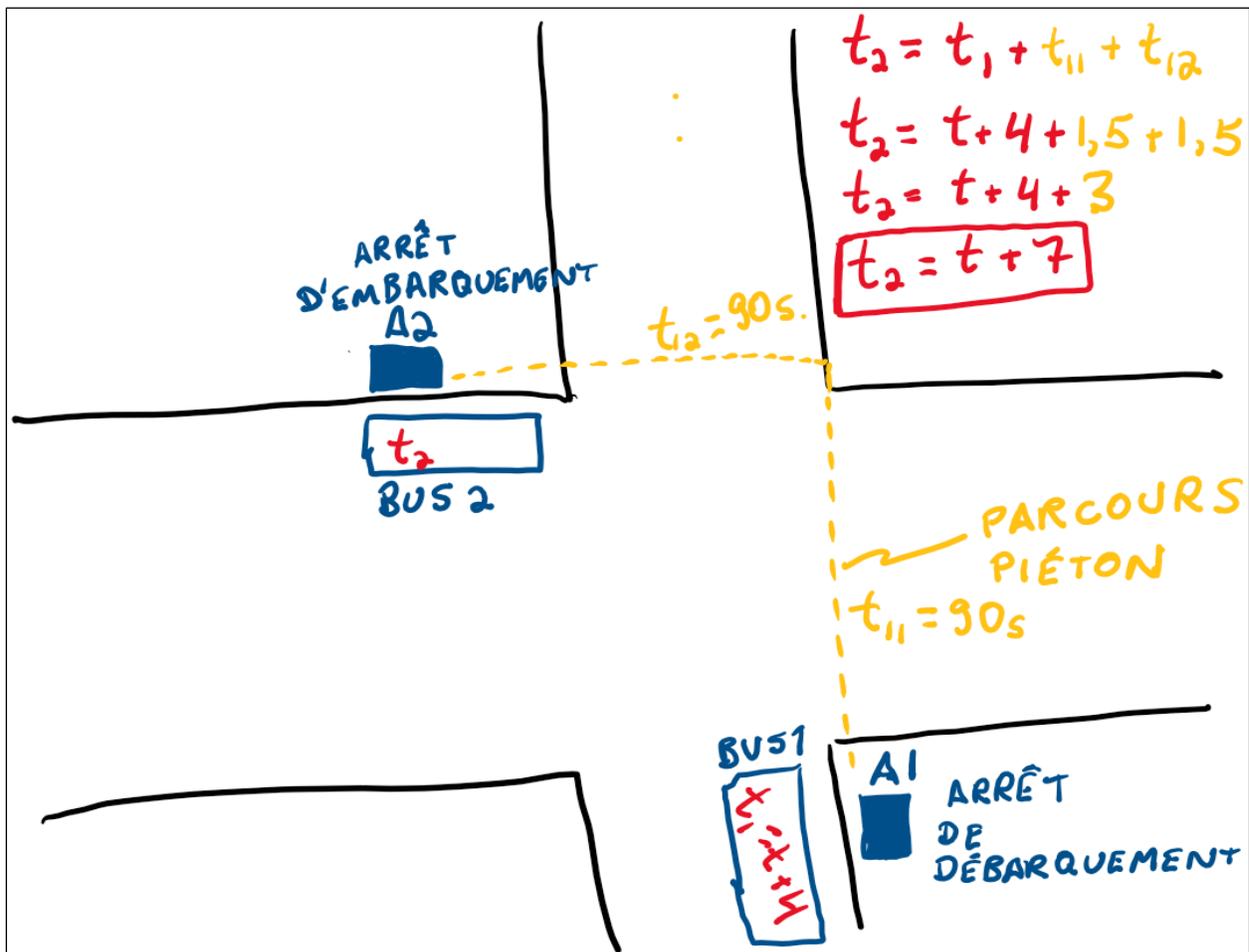


Figure 29 : Schématisation d'un parcours de correspondance optimal pour la clientèle

Le premier bus (Bus 1) arrive à l'arrêt de débarquement le plus proche de l'arrêt de correspondance (A1). Il est supposé que le bus pourrait arriver en retard de 4 minutes dans le pire des cas. Par la suite, il est supposé qu'un piéton prend 90 secondes pour traverser un côté d'intersection. Dans cet exemple, il y a deux côtés d'intersection à traverser ( $t_{11}$  et  $t_{12}$ ). Finalement, dans le pire des cas, lorsque le premier bus est en retard, il est supposé que le deuxième bus sera à l'heure. Ainsi, pour assurer au voyageur un temps de correspondance optimal, il faut donc que le passage du deuxième bus se fasse 7 minutes après le passage du premier bus, donnant un temps de correspondance de 7 minutes.

Ces changements au niveau des horaires pourraient amener des changements au niveau des assignations chauffeur. Malgré ces changements d'horaires, l'ATCL considère que le coût annuel de cette solution serait à coût nul. En effet, certains changements d'horaires pourraient contribuer à optimiser certaines assignations chauffeur, donc l'augmentation de certains coûts d'exploitation pourraient être contrebalancés par des coûts plus élevés pour d'autres changements.

### Recommandation 6 : Optimiser les fréquences de certaines lignes de bus

Le réseau de la STL est vaste et certains axes ont une redondance de lignes. Cette méthode permet de diminuer la vulnérabilité du réseau en cas de panne en proposant d'autres solutions de déplacement. Par exemple, sur le boulevard des Laurentides, la présence des lignes 17, 31, 73 et 74 permet d'augmenter cette redondance et de donner une autre option pour la clientèle si le départ de l'une de ces lignes est annulé. Grâce à cette redondance, cela veut dire qu'il est possible d'avoir chaque ligne aux heures, mais d'offrir un service aux 15 minutes, ce qui se fait à coût nul pour la société de transport et le client gagne en flexibilité. Cependant, sur certains axes achalandés, cette flexibilité et cette redondance ne permettent pas d'atteindre l'objectif visé. En effet, certaines lignes passent en même temps et le prochain passage se retrouve très loin dans le temps. Ainsi, l'ATCL propose d'étudier la desserte par axe et non par ligne pour éviter cet enjeu. Un exemple est illustré au Tableau 34.

Pour cette étude, le tronçon utilisé est le boulevard René-Laennec. Sur ce boulevard, il est possible de voir en période de pointe du matin quatre lignes d'autobus, soit la 27, la 39, la 41 et la 43. La ligne 27 dessert le boulevard René-Laennec entre le boulevard Ivan-Pavlov et la rue de Lausanne et permet la desserte vers la station de métro Cartier. La ligne 39 dessert le boulevard René-Laennec entre les boulevards Ivan-Pavlov et Bellerose et permet la desserte vers la station de métro Montmorency. La ligne 41 dessert en période de pointe seulement le boulevard René-Laennec entre les boulevards Dagenais et Bellerose et permet la desserte vers la station de métro Cartier. Finalement, la ligne 43 dessert tout le boulevard René-Laennec et permet la desserte vers la station de métro Cartier. Ces quatre lignes d'autobus desservent les mêmes secteurs et sont de bons compléments en cas de pannes ou d'annulations. Cependant, en regardant l'horaire, il est possible de voir que certains intervalles de service sont très courts et certains intervalles entre deux passages sont très longs. D'un point de vue opérationnel, il n'est pas rentable d'avoir deux lignes circulant l'une à la suite de l'autre; le premier bus voyagera à capacité tandis que le deuxième bus voyagera à vide. Ainsi, la clientèle ayant embarqué dans le premier bus se trouve désavantagée en raison d'un confort plus faible. Cependant, les clients des deux bus sont désavantagés, car les deux bus passent en même temps, ce qui diminue la flexibilité. Ainsi, l'ATCL propose de revoir les horaires de façon à élargir l'ensemble des intervalles de service de façon à obtenir une desserte plus intéressante pour la clientèle. Un exemple est illustré dans le Tableau 35 pour les lignes sur René-Laennec en période de pointe du matin.

Tableau 34 : Passages en période de pointe du matin à l'arrêt Boulevard René-Laennec / Boulevard Dagenais pour les lignes en direction de la station Cartier

Ligne	Direction	Heure de passage	Intervalle (min)	Ligne	Direction	Heure de passage	Intervalle (min)
43	Cartier	05:15	—	41	Cartier	07:35	2
43	Cartier	05:54	39	39	Le Carrefour	07:45	10
27	Cartier	06:09	15	43	Cartier	07:49	4
39	Le Carrefour	06:13	4	27	Cartier	08:01	12
41	Cartier	06:14	1	39	Le Carrefour	08:09	8
43	Cartier	06:25	11	43	Cartier	08:12	3
27	Cartier	06:34	9	41	Cartier	08:15	3
39	Le Carrefour	06:36	2	39	Le Carrefour	08:20	5
43	Cartier	06:45	9	27	Cartier	08:28	8
41	Cartier	06:50	5	43	Cartier	08:46	18
39	Le Carrefour	06:55	5	39	Le Carrefour	08:49	3
27	Cartier	06:58	3	27	Cartier	08:57	8
43	Cartier	07:05	7	43	Cartier	09:16	19
39	Le Carrefour	07:09	4	39	Le Carrefour	09:24	8
27	Cartier	07:13	4	27	Cartier	09:44	20
43	Cartier	07:23	10	43	Cartier	09:46	2
39	Le Carrefour	07:25	2	39	Le Carrefour	09:54	8
27	Cartier	07:33	8				

Tableau 35 : Passages en période de pointe du matin à l'arrêt Boulevard René-Laennec / Boulevard Dagenais pour les lignes en direction de la station Cartier proposé par l'ATCL

Ligne	Direction	Heure de passage	Intervalle (min)	Ligne	Direction	Heure de passage	Intervalle (min)
43	Cartier	05:15	—	41	Cartier	07:35	2
43	Cartier	05:45	30	39	Le Carrefour	07:45	10
27	Cartier	06:00	15	43	Cartier	07:49	4
39	Le Carrefour	06:13	13	27	Cartier	07:59	10
41	Cartier	06:14	1	39	Le Carrefour	08:09	10
43	Cartier	06:22	8	43	Cartier	08:12	3
27	Cartier	06:31	9	41	Cartier	08:15	3
39	Le Carrefour	06:36	5	39	Le Carrefour	08:20	5
43	Cartier	06:43	7	27	Cartier	08:28	8
41	Cartier	06:50	7	43	Cartier	08:38	10
39	Le Carrefour	06:55	5	39	Le Carrefour	08:49	11
27	Cartier	06:58	3	27	Cartier	08:57	8
43	Cartier	07:05	7	43	Cartier	09:10	13
39	Le Carrefour	07:09	4	39	Le Carrefour	09:24	14
27	Cartier	07:13	4	27	Cartier	09:30	6
43	Cartier	07:20	7	43	Cartier	09:40	10
39	Le Carrefour	07:25	5	39	Le Carrefour	09:54	14
27	Cartier	07:33	8				

Il est possible de remarquer qu'en élargissant le temps entre chaque passage, le temps de passage entre chaque ligne est plus homogène. Cela amène une plus grande flexibilité pour la clientèle. De plus, cela permet à la société de transport d'offrir le même nombre de passages, mais d'augmenter l'attractivité de leur réseau, et ce, à coût presque nul. Finalement, l'ATCL évalue que ces changements au niveau du service devraient se faire à coût nul en raison de l'optimisation de certaines assignations chauffeur.

### Recommandation 7 : Développer une nouvelle ligne de train de banlieue

Le secteur de Saint-François ainsi que la couronne nord sont des secteurs en plein développement. Afin d'assurer une croissance de population plus rapide que celle du nombre de voitures, il est important d'offrir une alternative de déplacement attrayante et efficace. Pour ce faire, l'ATCL propose de construire une nouvelle ligne de train de banlieue. La ligne est illustrée à la Figure 30.

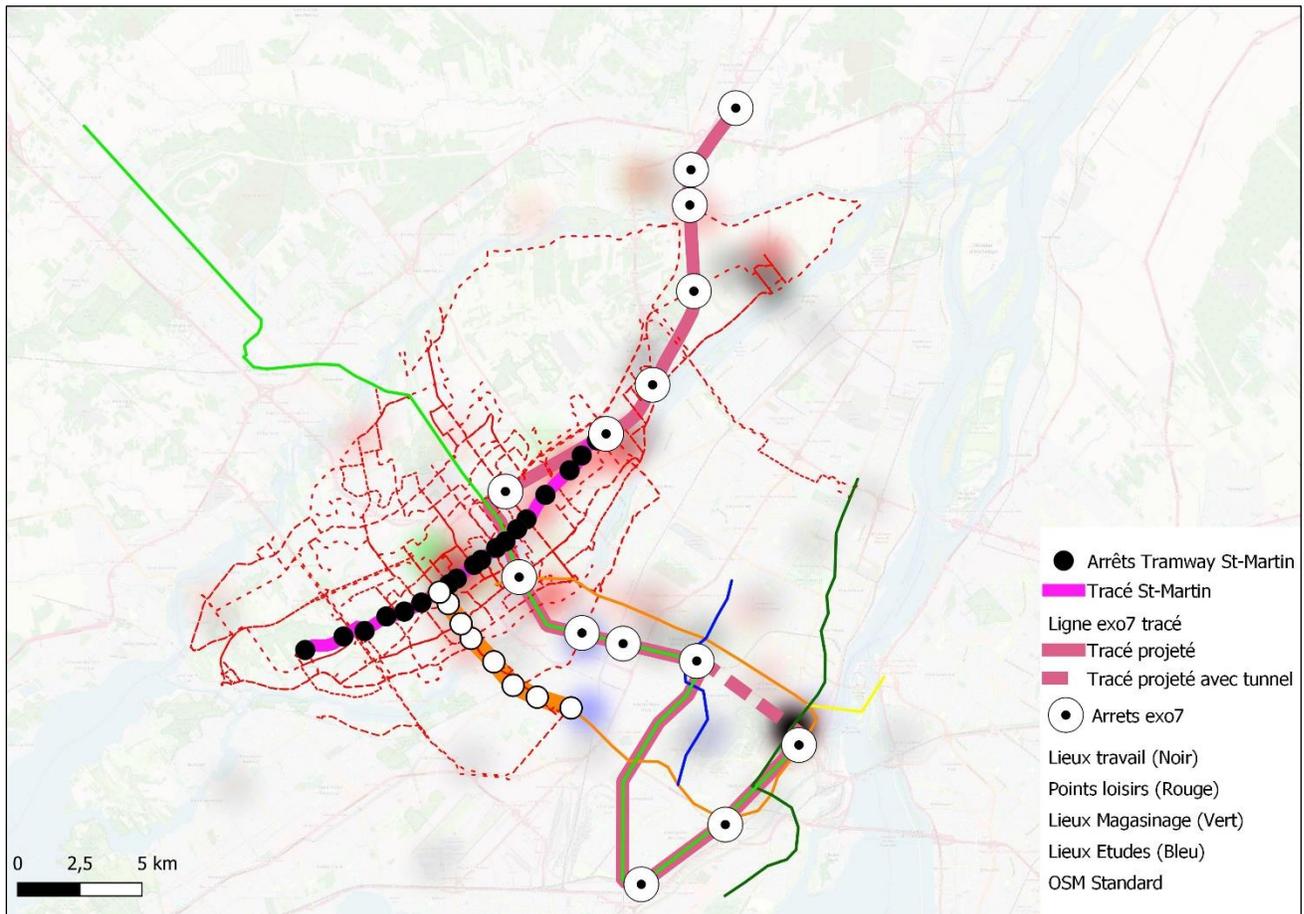


Figure 30 : Nouvelle ligne de train proposée

La ligne de train de banlieue partirait de Mascouche pour ensuite emprunter la ligne existante dans l'est de Laval, se connecter à la ligne Saint-Jérôme et se rendre au centre-ville de Montréal. Les gares proposées sont Mascouche, Grande Allée, Vieux-Terrebonne, Duvernay-Est, Saint-Vincent-de-Paul, Pie-IX et Cap-Saint-Martin. La gare de Mascouche est une gare existante faisant partie de la ligne de train de banlieue Mascouche d'exo. Les autres gares se basent sur la position des quartiers résidentiels et des lieux de travail pertinents à desservir par cette ligne. De plus, cette ligne de train permettrait aux usagers d'atteindre plusieurs points d'intérêt ressortis par les répondants, tels que le centre-ville de Laval, le centre-ville de

Montréal, le cégep Bois-de-Boulogne et le campus de la Montagne de l'Université de Montréal. Un aperçu plus détaillé des nouvelles gares à construire est présenté à la Figure 31.

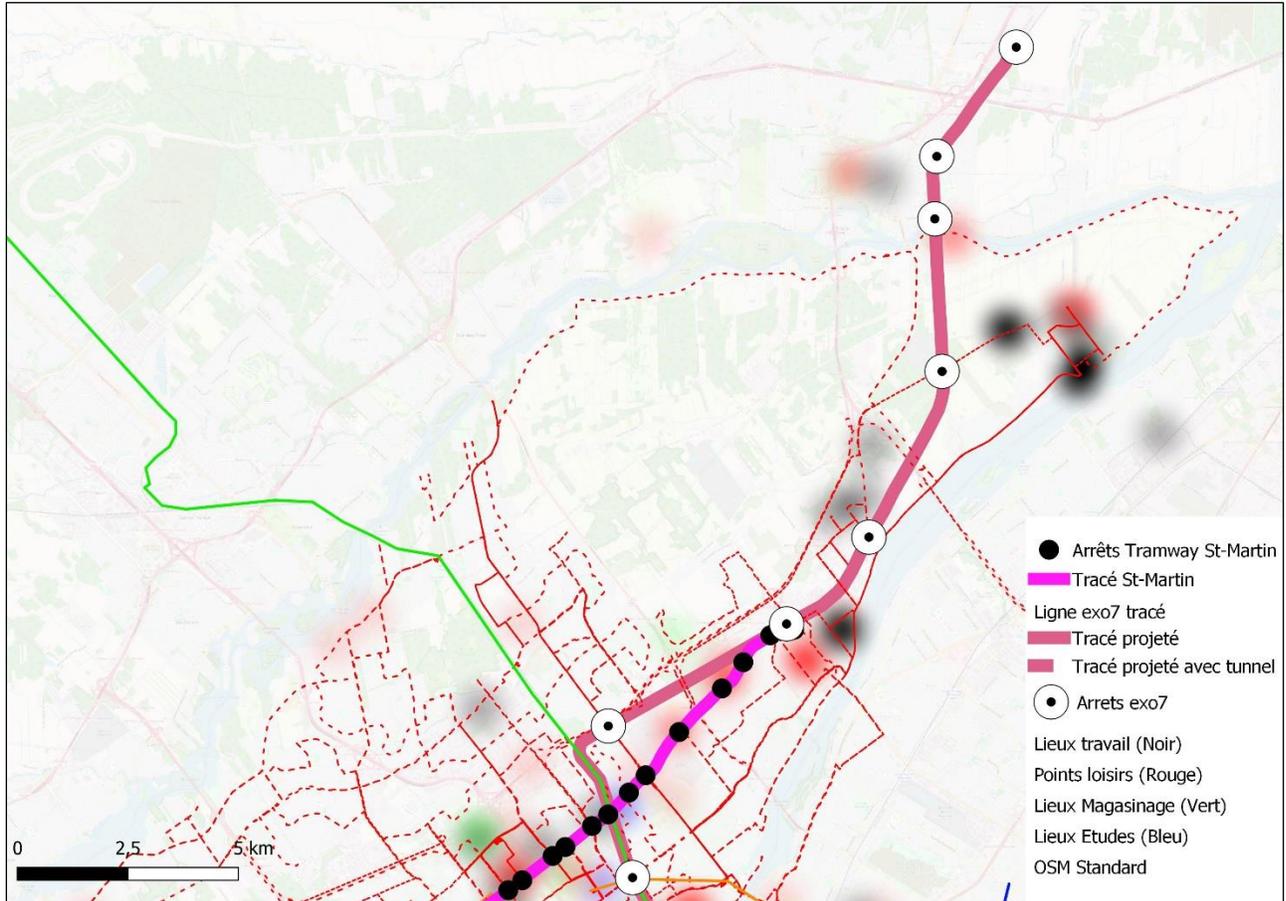


Figure 31 : Nouvelles gares à construire pour la nouvelle ligne de train de banlieue proposée

Cette ligne de train de banlieue avait été proposée au début des années 2000 avant d'être abandonnée et faire place à la ligne Mascouche actuelle. Cette nouvelle ligne de train de banlieue permettrait de faire des gains de temps de parcours pour les usagers de l'est de Laval et de Terrebonne/Mascouche. De plus, en raison du nouveau Projet structurant de l'Est (PSE), cette ligne de train permettrait d'assurer une desserte différente de la ligne Mascouche actuelle, dont l'achalandage serait cannibalisé par le PSE.

Considérant qu'il a été proposé de construire un tunnel entre la gare Parc et la gare Centrale, le fait d'avoir deux lignes de train de banlieue passant par ce tunnel permettrait de justifier cet investissement colossal. En supposant un coût de construction de 325 millions de dollars par kilomètre, le projet de nouvelle ligne de train de banlieue est évalué à 10 milliards de dollars. Les travaux comprendraient le doublement de la voie ferrée ainsi que la construction des gares. Afin de rendre le trajet intéressant à la clientèle, il est proposé d'offrir un service aux 20 minutes en période de pointe, à 10 minutes d'intervalle de la ligne de train Saint-Jérôme pour éviter d'avoir les deux passages du train en même temps.

## Recommandation 8 : Développer des aires TOD autour des lignes de train et des stations de métro

Afin de diminuer la possession automobile et pour construire des secteurs permettant des déplacements à pied, l'ATCL propose de développer des aires TOD autour des lignes de train et des stations de métro. Ces aires TOD permettent de construire des quartiers mixtes où les déplacements peuvent se faire facilement à pied ou en transport collectif. Dans son Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR), la Ville de Laval avait identifié plusieurs secteurs où des aires TOD pourraient être implantées (Ville de Laval, 2023). Il est possible de voir les secteurs définis dans la Figure 32, tirée du SADR.

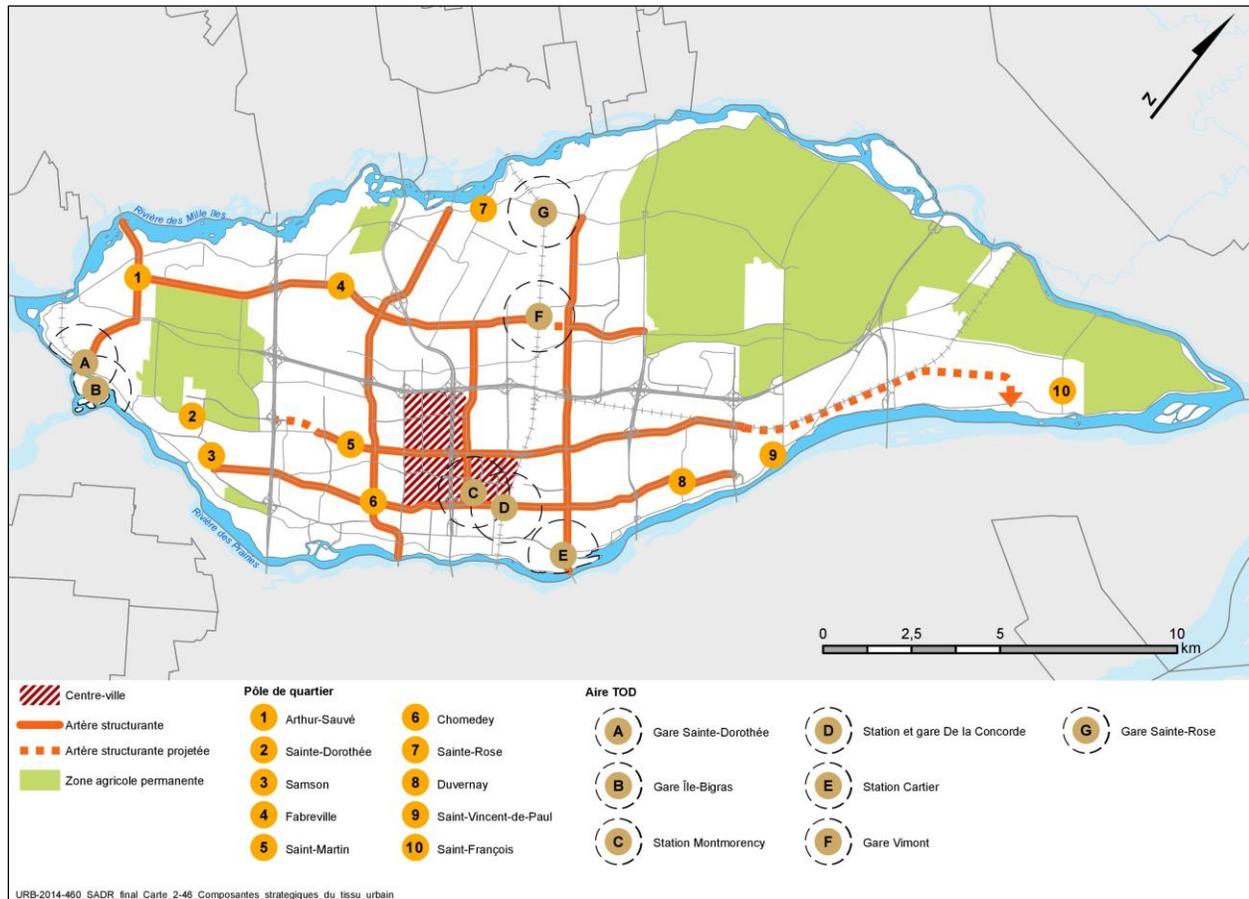


Figure 32 : Schéma d'aménagement des aires TOD et axes structurants de la Ville de Laval

Malheureusement, au cours des dernières années, la Ville de Laval a décidé de diminuer le potentiel de certaines aires TOD afin de satisfaire certaines demandes citoyennes. Par exemple, le secteur de la gare Vimont aurait été un secteur parfait pour l'implantation d'une aire TOD; la présence de plusieurs commerces à distance de marche du secteur (épicerie, pharmacie, restaurants, lieux de loisirs, clinique médicale, etc.) et la présence de la gare de train avec un intervalle de service intéressant auraient permis aux futurs citoyens de ce secteur de s'affranchir de leur automobile dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. Afin de respecter le cadre bâti actuel, la Ville de Laval aurait pu adopter un zonage permettant la construction de maisons de ville et de plex afin d'augmenter de façon douce la densité du secteur. Malheureusement, en raison de pressions citoyennes, un zonage de conservation a été mis en place dans

le secteur par la Ville dans son Code de l'urbanisme, ce qui empêchera la construction de ce secteur à haut potentiel.

Il est important de rappeler que selon les trois piliers du développement durable, il faut s'assurer que le développement des villes se fasse en respectant l'environnement, en permettant aux gens de se loger convenablement et que les villes développées soient économiquement viables. La construction résidentielle dans la région métropolitaine n'est pas un enjeu qui se traite à l'échelle des villes, mais à l'échelle métropolitaine au complet. En effet, il a été remarqué que les deuxième et troisième couronnes se développent très rapidement par rapport à l'île de Montréal ou la première couronne (Laval et Agglomération de Longueuil). Les deuxième et troisième couronnes, situées loin des lieux d'emploi et d'études, sont développées de façon à favoriser l'utilisation de l'automobile et l'étalement urbain. Cela cause une pression supplémentaire sur le réseau routier et ne permet pas d'atteindre les objectifs de la CMM en termes de part modale du transport collectif. De plus, le développement de ces couronnes se fait en détruisant un réseau important de milieux naturels à potentiel écologique important. Ainsi, l'ATCL considère qu'il est plus logique de développer les derniers espaces à urbaniser à Laval, à Montréal ou à Longueuil que de développer de nouveaux milieux de vie loin des services et en détruisant des milieux naturels d'intérêt dans des municipalités telles que Mirabel, Saint-Colomban, Sainte-Marthe-sur-le-Lac, Mascouche ou Terrebonne.

#### Recommandation 9 : Assurer une offre de trottoirs dans l'ensemble des rues avec des bus à proximité

Un usager du transport collectif est d'abord et avant tout un piéton. Pour accéder à un arrêt de bus ou une gare de train, il est important de mettre en place les infrastructures nécessaires pour que les usagers se sentent en sécurité lorsqu'ils se rendent à leur arrêt. Pour ce faire, il est recommandé de prioriser la construction de nouveaux trottoirs dans les rues à proximité des arrêts d'autobus et des gares de train. Cela permettra d'avoir un espace dédié et sécuritaire pour permettre aux piétons de faire leur déplacement et permettra aussi de répondre aux besoins d'autres clientèles, tels que les marcheurs par exemple.

#### Recommandation 10 : Mettre en place une offre de supports à vélo à proximité des commerces

Afin de contribuer à diversifier les modes de déplacement, il est proposé d'installer des supports à vélo à proximité des commerces. Actuellement, il est possible d'observer une grande offre de stationnement pour les voitures. Cependant, afin que les gens soient intéressés à aller magasiner en prenant un autre mode que la voiture, il serait pertinent d'installer des supports à vélo afin de permettre aux gens d'avoir un endroit sécuritaire pour stationner leur vélo lorsqu'ils font leur magasinage.

#### Recommandation 11 : Créer un lien entre Terrebonne/Mascouche et l'Est de Laval en partenariat avec exo

Il a été remarqué que plusieurs répondants du secteur de Saint-François ont indiqué se rendre sur la couronne nord pour leurs loisirs ou pour leur magasinage. Il devient donc évident que pour augmenter la fréquentation du transport collectif, il s'avère important de proposer une desserte en transport collectif vers ces municipalités. Pour ce faire, il est proposé de construire un petit terminus d'autobus de style hub dans le secteur Saint-François afin de recevoir les bus de la STL et les bus d'exo qui permettraient la

desserte vers le terminus Terrebonne. Le lieu d'implantation du terminus ainsi que la nouvelle ligne d'exo sont présentés à la Figure 33.

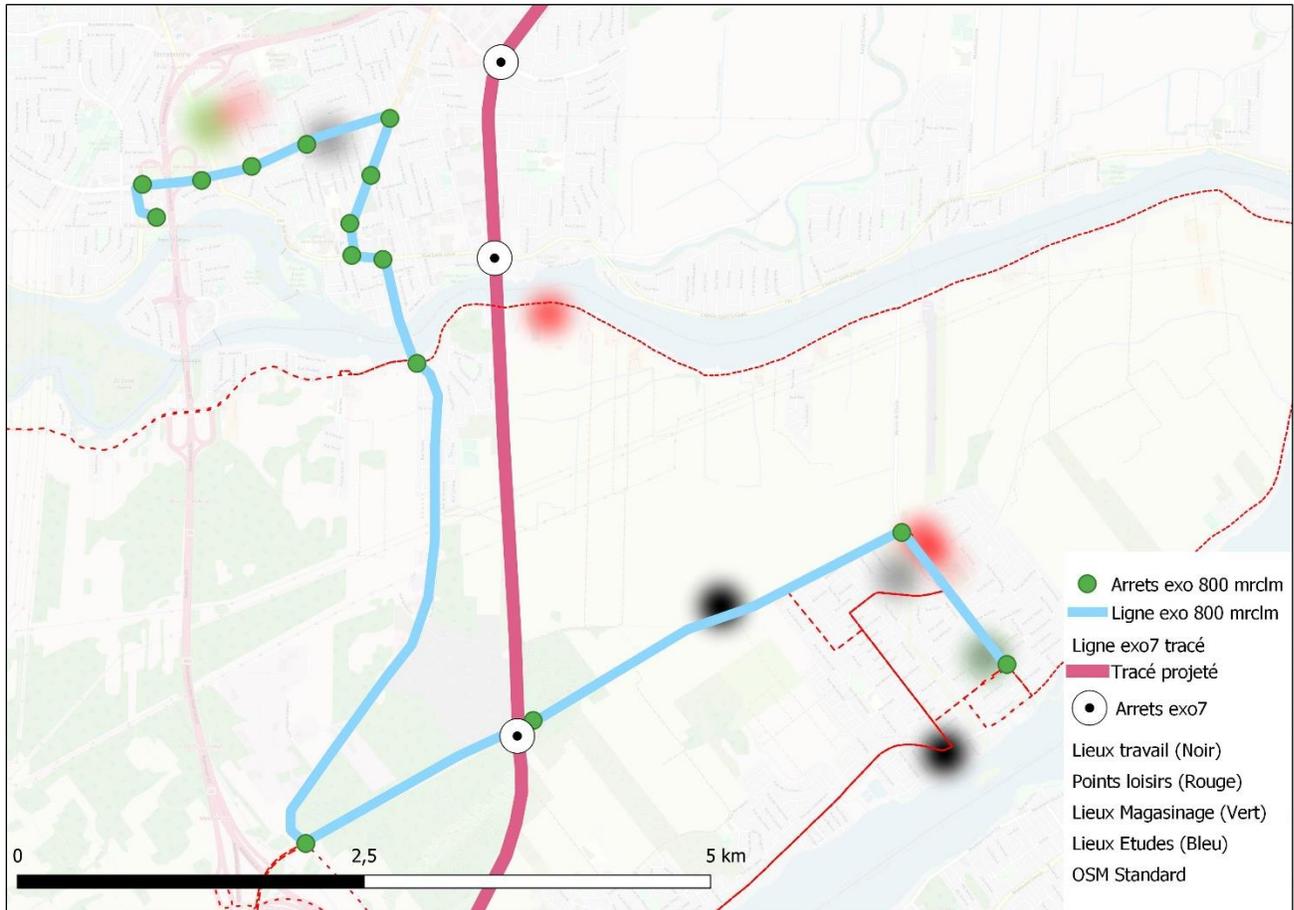


Figure 33 : Tracé de la nouvelle ligne de bus entre Saint-François et Terrebonne

Il est possible de remarquer que le terminus serait dans le cœur villageois de Saint-François et que la ligne d'exo assurerait une desserte limitée à Laval et sur la couronne nord afin d'augmenter le temps de parcours. Les arrêts seraient placés à des endroits stratégiques afin de maximiser la desserte tout en réduisant le nombre d'arrêts à faire, ce qui augmente les temps de parcours. La ligne permettrait de desservir plusieurs lieux de destination soulignés par les répondants tout en offrant un nouveau lien entre deux secteurs ayant de fortes interactions. Finalement, cela permettrait d'augmenter la connectivité entre le réseau de la STL et le réseau d'exo.

Au niveau financier, il est supposé que les dépenses d'exploitation pour le réseau d'autobus d'exo sont les mêmes que celles de la STL. En 2023, la STL a prévu dépenser 125 623 000 \$ (Société de transport de Laval, 2023) pour exploiter son réseau en offrant 18 200 000 km. Cela donne un coût unitaire de 6,90 \$/km. En supposant une ligne bidirectionnelle passant aux heures la semaine et la fin de semaine, le coût d'exploitation de la ligne est estimé à 1 727 000 \$ par année.

## Recommandation 12 : Mettre en place des dessertes sur demande dans les quartiers aux extrémités de Laval

Les secteurs périphériques de Laval sont desservis par des lignes de bus peu fréquentes et dont la vitesse commerciale est faible, car elles circulent sur les chemins patrimoniaux que sont les boulevards Lévesque, des Mille-Îles et Sainte-Rose de même que le chemin du Bord-de-l'Eau. L'implantation de nombreuses lignes de taxi collectif par la STL dans certains quartiers peu denses au cours des dernières années a permis d'améliorer les dessertes locales. Cependant, ce n'est pas suffisant.

Pour améliorer la desserte locale des quartiers périphériques peu denses, il est proposé de développer des services à la demande qui sont beaucoup plus souples pour l'utilisateur que des taxis collectifs sur appel ou ses taxis collectifs réguliers.

Le service à la demande est un transport collectif qui offre un service de proximité simple, flexible et efficace. Partagé avec d'autres usagers, il permet de réserver un trajet à l'intérieur de certains secteurs en toute simplicité au moment désiré. Cette solution de transport est flexible et facile à utiliser grâce à l'application en temps réel qui offre plusieurs options de trajets, et ce, au prix d'un déplacement régulier de la STL. L'utilisateur a ainsi accès rapidement à un choix de destinations et à des points de correspondance avec le service régulier de transport en commun. Le rabattement idéal du service à la demande serait sur une ligne express ou à haut niveau de service se rabattant au métro et en desservant les principaux générateurs des quartiers centraux de Laval.

Pour effectuer une demande de déplacement, il faut :

- télécharger gratuitement l'application de transport à la demande disponible pour Android et iOS;
- créer un compte ou ouvrir une session si le compte a déjà été créé;
- entrer le point de rencontre et la destination (adresse ou intersection) ou pointer ces lieux sur la carte;
- recevoir en quelques secondes une proposition de déplacement (l'application indique également le temps de parcours estimé pour ce déplacement);
- confirmer la réservation et se rendre à l'heure et à l'endroit indiqués (l'heure prévue d'arrivée à destination est précisée à bord du véhicule).

Ce type de service est offert dans la région métropolitaine par le Réseau de transport de Longueuil depuis 2019 (Réseau de transport de Longueuil, 2023) et par exo depuis 2022 (Réseau de transport métropolitain, 2023).

## Conclusions et recommandations

Le but de ce mémoire est de présenter la vision de l'ATCL en lien avec le développement du transport collectif sur le territoire de Laval. Pour ce faire, l'ATCL a décidé de procéder à une collecte de données afin d'utiliser de l'information fiable pour développer des solutions répondant aux besoins des citoyens. Ces données ont été compilées et analysées avec minutie afin de faire ressortir les grands constats et proposer des pistes de solution cohérentes, réalistes et répondant aux besoins des citoyens.

### Constats

Les répondants ont montré leur intérêt de voir le transport collectif se développer au sein de leur municipalité. De plus, il a été remarqué que les citoyens étaient intéressés d'utiliser le transport collectif pour se déplacer lorsque celui-ci est abordable, accessible et lorsqu'il contribue à diminuer leur empreinte sur l'environnement. Cependant, les répondants ont indiqué qu'ils sont freinés à utiliser le transport collectif en raison des temps de parcours trop longs, le confort manquant ainsi que l'absence d'options à proximité de leur lieu d'origine ou de destination. Il a été aussi remarqué que malgré la présence de la technologie permettant d'effectuer les activités à distance, les gens sont toujours intéressés à pouvoir se déplacer pour accomplir leurs activités, que ce soit le travail, les études, les loisirs, le magasinage ou toute autre activité.

Les répondants ont aussi indiqué plusieurs pistes d'amélioration pour augmenter la desserte en transport collectif dans leur municipalité, comme l'augmentation de la desserte en bus, le prolongement de lignes de métro ou la construction de nouvelles lignes de train de banlieue.

L'ATCL apprécie les efforts de la Ville de Laval pour soutenir le transport collectif via sa participation au budget de la STL et de l'ARTM, particulièrement depuis 2020 dans le contexte que nous avons connu. L'ATCL, tout comme l'Union des municipalités du Québec, l'Association du transport urbain du Québec, l'Alliance TRANSIT et Trajectoire Québec, soutient l'objectif d'augmenter l'offre de service de 7 % au cours des 5 prochaines années pour combler le retard cumulé durant la pandémie dans le développement et l'amélioration des services de transport collectif et de mobilité durable.

### Limites

Certaines limites à la présente étude ont été identifiées. Tout d'abord, il a été remarqué que l'échantillon était très limité. En effet, la base de données contenait seulement 77 réponses, ce qui donne un taux d'échantillonnage de 0,0171 % de la population de Laval. De plus, il a été indiqué précédemment que certaines RTA n'avaient aucun échantillon, faisant qu'il n'était pas possible de tirer des constats par secteur, ce qui aurait été très intéressant pour illustrer les dynamiques entre les différents secteurs de Laval. Finalement, l'étude a été faite en mode virtuel alors qu'il était prévu de la faire en personne. Malheureusement, le faible taux d'inscription n'a pas permis de mener ces consultations. En menant de telles consultations, il aurait été possible de faire ressortir davantage d'information de la part des répondants.

### Recommandations

Finalement, l'ATCL souhaite émettre quelques dernières recommandations dans le cadre de son mémoire. Tout d'abord, les gouvernements doivent voir l'importance de financer adéquatement le transport collectif. En effet, grâce à un financement adéquat, il sera possible d'augmenter l'offre, de construire différents projets d'infrastructure et d'augmenter le transfert modal et donc de diminuer la pression sur le réseau routier. Par la suite, l'ATCL recommande d'assurer le développement des nouveaux quartiers à

proximité des pôles de transport collectif afin de permettre aux gens de s'affranchir de leur automobile. Il faut se rappeler que la population augmente en raison de l'accroissement naturel et de l'immigration. Ainsi, pour assurer un accès à un lieu de résidence à tous, il est important d'assurer la construction de logis pour assurer une offre suffisante en logis et éviter des situations de crise du logement. De plus, la construction de ces logis à proximité du transport collectif permettra aux citoyens d'avoir une plus faible dépendance à l'automobile, ce qui diminuera les émissions de gaz à effet de serre et la congestion sur le réseau routier.

## Références et bibliographie

- Autorité régionale de transport métropolitain. (2023). *Projet structurant de l'Est (PSE)*. Récupéré sur Autorité régionale de transport métropolitain: <https://www.artm.quebec/grands-projets/projet-structurant-de-lest/>
- Institut de la statistique du Québec. (2023, Mai 18). *Portrait des personnes âgées au Québec*. Récupéré sur Institut de la statistique du Québec: <https://statistique.quebec.ca/fr/communiqué/portrait-personnes-aines-quebec>
- Kanafani, A., Wang, R., & Griffin, A. (2012). The Economics of Speed - Assessing the performance of High Speed Rail in Intermodal Transportation. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, pp. 692-708.
- Light Rail Now and Walkable Neighborhoods. (2023, Octobre 29). *Light Rail Schedule Speed - Faster than Bus, Competitive with Car*. Récupéré sur Light Rail Now: [https://www.lightrailnow.org/myths/m\\_lrt012.htm](https://www.lightrailnow.org/myths/m_lrt012.htm)
- MacKenchnie, C. (2018, Juin 28). *How much do rail transit projects cost to build and operate?* Récupéré sur Live About: <https://www.liveabout.com/rail-transit-projects-costs-2798796>
- Réseau de transport de Longueuil. (2023, Novembre 14). *RTL à la demande*. Récupéré sur Réseau de transport de Longueuil: <https://www.rtl-longueuil.qc.ca/fr-CA/services/rtl-a-la-demande/?w=y>
- Réseau de transport métropolitain. (2023, Octobre 31). *Exo à la demande*. Récupéré sur Exo - Réseau de transport métropolitain: <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/exo-a-la-demande>
- Réseau de transport métropolitain. (2023, Novembre 14). *Exo à la demande*. Récupéré sur Réseau de transport métropolitain: <https://exo.quebec/fr/planifier-trajet/exo-a-la-demande>
- Société de transport de Laval. (2023). *Budget 2023*. Récupéré sur Société de Transport de Laval: <https://stlaval.ca/public/stl/maps/pdf/STL-budget-2023.pdf>
- Société de transport de Montréal. (2019). *Rapport annuel - 2019*. Montréal.
- Statistique Canada. (2023). *Profil du recensement*. Récupéré sur Recensement de la population de 2021, produit n° 98-316-X2021001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 15 novembre 2023.: <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>
- Ville de Laval. (2023, Octobre 29). *Cartes | Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) | Ville de Laval*. Récupéré sur Repensons Laval: <https://www.repensonslaval.ca/schema/widgets/13539/photos/5399>
- Wang, B. (2023, Octobre 29). *Subways and light rail cost two to seven times more to build in the USA than Europe or Japan*. Récupéré sur Next Big Future: <https://www.nextbigfuture.com/2018/01/subways-and-light-rail-cost-two-to-seven-times-more-to-build-in-the-usa-than-europe-or-japan.html>



## Annexe

### Consultations en personne

Cette section présente la méthodologie qui avait été développée pour tenir des consultations en personne. Cette méthode n'a pas été retenue en raison du faible taux d'inscription des citoyens. Ainsi, afin de maximiser le nombre de personnes pouvant participer aux consultations, il a été décidé de développer une consultation web. Les consultations en personne peuvent se révéler une bonne méthode d'acquisition de données lorsque le nombre de participants devient important. Ainsi, à des fins de référence, la méthodologie est incluse dans le cadre de ce rapport.

### Territoire visé

Le territoire visé est le territoire d'intervention de l'ATCL, soit tout le territoire couvert par la ville de Laval. Ce territoire est par la suite segmenté par secteurs afin d'avoir une granularité suffisante dans le but d'avoir une compréhension plus fine des comportements de mobilité par secteur. Il a été décidé de se baser sur le découpage par secteurs municipaux de l'enquête Origine-Destination 2018 de l'ARTM (OD) afin d'assurer une comparabilité avec les données existantes. Avec les secteurs municipaux provenant de l'enquête OD, il est possible de remarquer la présence de huit secteurs. Il faut prévoir une consultation par secteur, donnant un total de huit consultations. Le découpage du territoire est présenté à la Figure 34.

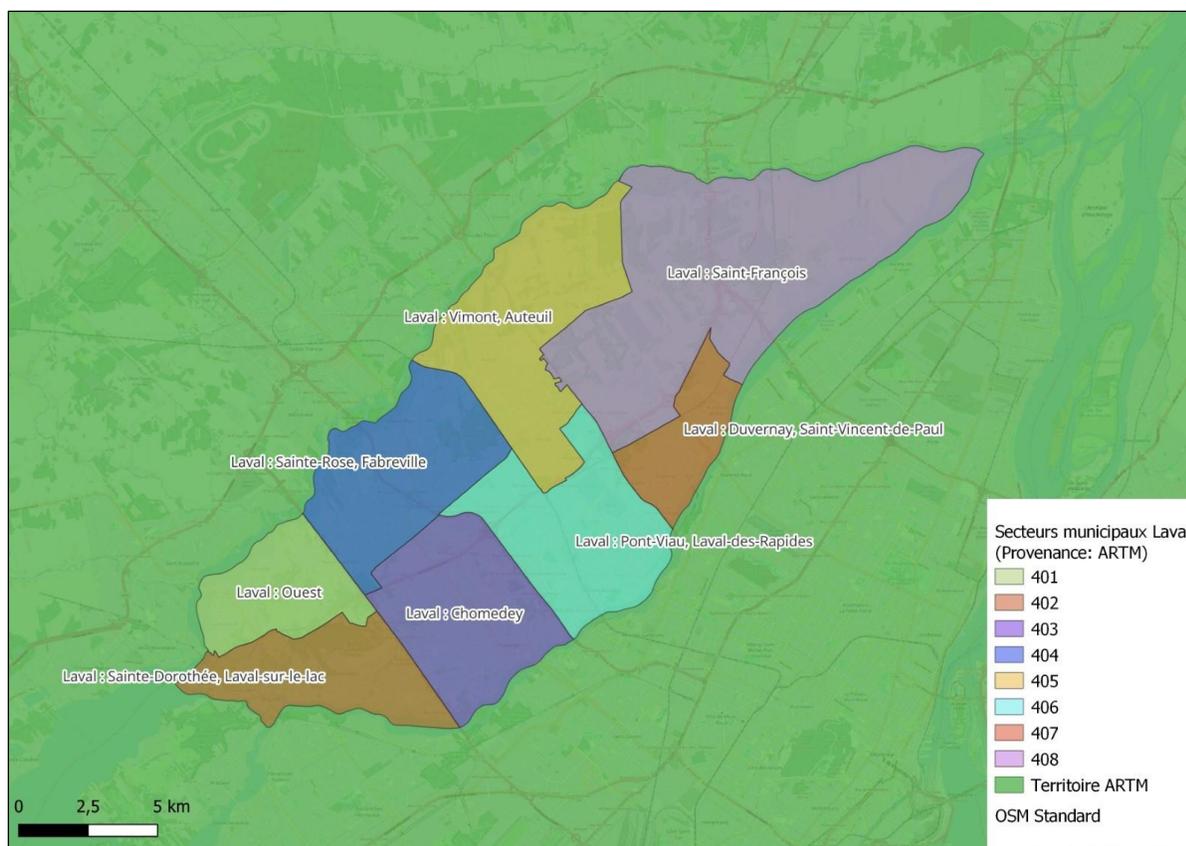


Figure 34 : Découpage des secteurs de l'enquête OD à Laval

Les huit territoires visés sont les suivants :

- Laval-Ouest;
- Sainte-Dorothée–Laval-sur-le-Lac;
- Chomedey;
- Sainte-Rose–Fabreville;
- Pont-Viau–Laval-des-Rapides;
- Vimont-Auteuil;
- Duvernay–Saint-Vincent-de-Paul;
- Saint-François.

Les consultations sont faites de façon à viser les citoyens vivant dans les zones prédéterminées ci-hautes.

### Mécanismes d'inscription

Cette section présente les mécanismes d'inscription à la consultation. Les citoyens sont avisés via des communiqués de presse ainsi que via les réseaux sociaux. Un courriel est également envoyé aux membres afin de les inviter à participer aux consultations. Les citoyens doivent s'inscrire à la consultation se tenant dans leur territoire afin d'assurer la qualité de l'acquisition de données.

Lors de leur inscription, les citoyens sont invités à fournir les renseignements suivants :

- Prénom et nom
- Courriel
- Code postal de domicile
- Âge
- Statut (Travailleur / Étudiant / Retraité / Autre)
- Mode de transport principal (Auto solo / Covoiturage / Autopartage (Communauto) / Transport collectif (bus, métro, train) / Bimodal (auto + transport collectif) / Mode actif (marche, vélo) / Autre).

Ces renseignements permettent de créer des groupes et de monitorer le nombre de personnes rejointes. Dans le cas où un groupe de personnes ne serait pas correctement représenté, le comité pourra s'assurer de mettre en place des moyens ciblés pour rejoindre ces personnes.

Le support utilisé est Google Formulaires. Un lien Google Formulaires est requis pour chaque consultation qui aura lieu.

### Déroulement d'une soirée de consultation

Cette section présente le déroulement détaillé d'une soirée de consultation. Les ateliers ont été préparés de façon à permettre d'être réalisés dans un délai de 90 minutes. Pour ce faire, les citoyens inscrits sont jumelés en équipes de 6 personnes par table. Les équipes seront constituées de façon à être mixtes et contribuer à enrichir les échanges.

Une fois les personnes arrivées et installées en équipe, la première étape consiste à faire un tour de table où chaque personne se présente.

#### *Première étape*

La première question posée consiste à demander aux personnes de mettre sur une carte leurs déplacements contraints et leurs déplacements discrétionnaires pour une semaine type. Les déplacements contraints consistent aux déplacements de type travail et études tandis que les

déplacements discrétionnaires consistent aux déplacements de type magasinage, loisirs et autres. Il sera important que les gens mettent ces informations de façon à pouvoir les distinguer. Pour ce faire, les déplacements discrétionnaires devront être identifiés par la couleur bleue tandis que les déplacements contraints devront être de couleur rouge.

#### *Deuxième étape*

La deuxième question consiste à demander aux gens d'indiquer le mode de transport pour chaque déplacement contraint et pour chaque déplacement discrétionnaire qu'ils ont identifiés. Pour ce faire, les participants seront invités à mettre un code de mode de transport à côté du X qu'ils ont tracé. Les codes considérés sont les suivants :

- AC : Auto-solo
  - CO : Covoiturage
  - AP : Autopartage (Communauto)
  - TC : Transport collectif (bus, métro, train)
  - BI : Bimodal (auto + transport collectif)
  - MV : Mode actif (marche ou vélo)
  - AU: Autre (taxi, moto, cyclomoteur, etc.)
- Les deux sections devraient prendre environ 15 minutes à compléter par les participants.

#### *Pause*

Une fois les deux premières étapes terminées, une pause est donnée aux participants et les animateurs d'atelier présentent les grandes tendances de déplacements dans le secteur à l'étude. Le but est de pouvoir contribuer à la discussion et permettre aux gens de se comparer en fonction de leur quotidien vécu. La présentation se veut d'une longueur maximale de 10 minutes. Différents indicateurs peuvent être présentés, tels que le taux de mobilité, les lieux de destination par motif, la part modale, etc. Cette section devrait pouvoir servir de réflexion pour contribuer à la suite des discussions.

#### *Troisième étape*

La troisième question consiste à demander aux participants d'identifier cinq incitatifs à utiliser les transports collectifs ainsi que cinq freins à leur utilisation. Les participants doivent trouver ensemble ces 10 arguments et les inscrire sur une feuille de papier. Les arguments doivent être en relation avec les X qu'ils ont mis sur la carte. Par exemple, si un lieu de destination se trouve trop éloigné d'un arrêt de bus, cela pourrait constituer un frein à l'utilisation du transport collectif. Des liens doivent être créés entre les deux questions précédentes et les arguments générés par les participants. Cette question devrait prendre 15 minutes à être complétée par l'ensemble des participants.

#### *Pause*

Une fois cette question terminée, une autre pause est accordée afin de présenter à haut niveau les différents modes de transport possibles. Cette présentation doit être légère et se veut un format d'une page pour montrer les différents modes de transport avec leurs particularités. Les modes de transport envisagés sont les suivants :

- Modes légers : marche ou vélo
- Modes intermédiaires : bus express, bus local, transport à la demande, taxi collectif
- Modes lourds : métro, train, REM

Le but de cette pause est de permettre de donner des pistes de réflexion aux participants pour la dernière question de l'atelier, soit de présenter des solutions de desserte pour mieux répondre à leurs besoins de mobilité. Cette présentation devrait prendre un maximum de 10 minutes.

#### *Quatrième étape*

La quatrième question consiste à demander aux participants d'imaginer un réseau de transport collectif et de modes actifs permettant de répondre le mieux possible aux besoins de l'ensemble des personnes autour de la table. Pour ce faire, les participants ont reçu une liste de modes de transport et doivent déterminer quelles seraient les solutions les plus optimales pour répondre aux besoins de leur équipe. Les gens devront dessiner leurs solutions sur les mêmes cartes qu'ils ont utilisé précédemment et décrire les raisons pour lesquelles ils souhaitent mettre en place cette solution. Il est à noter qu'aucune limite de budget n'est fixée, mais que les solutions devraient être dans la limite du réalisable. Cette question devrait prendre 20 minutes à réaliser.

#### *Fin de la consultation*

La dernière étape de l'atelier consiste à revenir en grand groupe sur les solutions développées et de demander aux équipes de montrer les solutions envisagées pour améliorer la mobilité dans la région. Le temps alloué à cette section est de 15 minutes. Le temps de parole est d'environ de 5 minutes par personne, considérant 3 équipes de 6 personnes.

Finalement, à la fin de l'atelier, l'animateur remercie les personnes présentes pour les échanges.

#### *Matériel nécessaire*

Cette section présente le matériel nécessaire pour assurer le succès de l'atelier. La liste de matériel est la suivante :

- Marqueurs de couleur verte, bleue et rouge
- Cartes de la ville de Laval (une par table)
- Carte de la région métropolitaine de Montréal (Laval, Montréal et Couronne Nord jusqu'à Blainville) (une par table)
- Portable avec projecteur pour les deux présentations

