

Aménagements en faveur des déplacements actifs dans Chomedey

Diagnostic et recommandations



© 2016 Centre d'écologie urbaine de Montréal
(Société de développement communautaire de Montréal).

Toute forme de reproduction et de diffusion du contenu de cette publication est fortement encouragée à condition d'en mentionner respectueusement la source.

ISBN 978-2-924108-16-1

La réalisation de ce projet a été rendue possible grâce à une contribution financière provenant de l'Agence de la santé publique du Canada. Les vues exprimées ici ne reflètent pas nécessairement leur position officielle.

Nous tenons à remercier l'ensemble des partenaires du projet Réseau Quartiers verts. Nous remercions particulièrement les citoyens, les partenaires locaux et la STL qui ont rendu possible la démarche d'urbanisme participatif menée à Chomedey, Laval.

Réseau Quartiers verts (RQV) est un réseau de communautés à travers le Canada qui utilisent l'urbanisme participatif – c'est-à-dire l'urbanisme pour et avec les citoyens – pour bâtir des quartiers verts. Les partenaires de ce réseau travaillent ensemble pour que se multiplient des milieux de vie mieux adaptés aux déplacements à pied et à vélo. Les quartiers verts sont à la fois sécuritaires, confortables et conviviaux.

Recherche, rédaction et relecture :

Centre d'écologie urbaine de Montréal : Jean-Bernard Adam (stagiaire), Alexandra Coelho, Isabelle Gaudette, Anne Juillet, Moussa Sène, Geneviève Sauriol, Ville de Laval : Judith Paré, RUI Chomedey : Patrice Angeli.

Comité de partenaires :

- Judith Paré, Ville de Laval
- Patrice Angéli, Agent de mobilisation RUI
- Mahmoud Ismaïl, Ville de Laval
- Nathalie Lavoie, Ville de Laval
- Marlène Paradis, Comité de développement local de Chomedey (CDLC)
- Amélie Richard et Richard Allaire, Centre de santé et de services sociaux (CSSS) Ruisseau-Papineau
- Danae Savides, Carrefour d'Intercultures de Laval (CIL)
- Nathalie Lavoie, Ville de Laval
- Manon Rousseau, Centre communautaire Val-Martin (CCVM)



TABLE DES MATIÈRES

1. LES PRINCIPES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS	4
2. LE PROJET RÉSEAU QUARTIERS VERTS.	7
3. LE TERRITOIRE	10
3.1 Les besoins de la population justifiant de prioriser le quartier	11
4. LA RUI CHOMEDEY, UN TERRITOIRE ÉTUDIÉ ET CIBLÉ DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES	12
4.1 De nombreux plans...le temps d’agir !.	12
5. UN ENVIRONNEMENT CONÇU POUR LA VOITURE CEINTURÉ DE VOIES DE TRANSIT.	14
5.1 Un territoire structuré autour de son réseau routier	14
5.2 De grandes zones minéralisées qui créent des îlots de chaleur	18
6. UN QUARTIER AU FORT POTENTIEL DE DÉPLACEMENTS ACTIFS	20
6.1 De nombreux lieux de destinations appréciés par la population	21
6.2 Un environnement favorable aux déplacements actifs	22
6.3 Des habitudes de déplacements, à contre-courant de la tendance lavalloise	23
6.4 Un réseau de transport collectif développé et utilisé.	25
7. DES LIEUX GÉNÉRATEURS D’INSÉCURITÉ : DES OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS	26
8. CARTE SYNTHÈSE DES CONSTATS DE LA RECHERCHE ET DES CITOYENS	29
9. LES RECOMMANDATIONS POUR UN QUARTIER FAVORABLE AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS	30
9.1 Trois stratégies d’interventions	30
Stratégie 1 : Réduire l’effet de frontière créé par les artères.	31
Stratégie 2 : Embellir et verdier le quartier	34
Stratégie 3 : Sécuriser les liens entre les lieux de fréquentation.	43
9.2 Résumé des actions recommandées par les trois stratégies d’intervention	46

1. LES PRINCIPES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

Déplacements actifs, de quoi s'agit-il?

DÉPLACEMENTS ACTIFS : Toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu qui se déplace pour un motif utilitaire (par ex. pour le travail).

La marche et le vélo sont les plus communs, mais ils comprennent aussi : le patin à roues alignées, la trottinette, la planche à roulettes, etc. On distingue trois usages différents du cyclisme :

- transport;
- loisirs;
- tourisme.

LE SAVIEZ-VOUS?

CHOIX DES MODES DE TRANSPORT

Sur de courtes distances, les modes de transport actifs sont les choix les plus efficaces et populaires. Ils procurent beaucoup plus de flexibilité.

En milieu urbain, pour les trajets d'une distance inférieure à 5 km le vélo est plus rapide.

La marche s'avère être plus performante que le transport en commun pour les trajets de moins de 1,5 km et plus performante que la voiture pour des trajets de moins de 0,5 km¹.

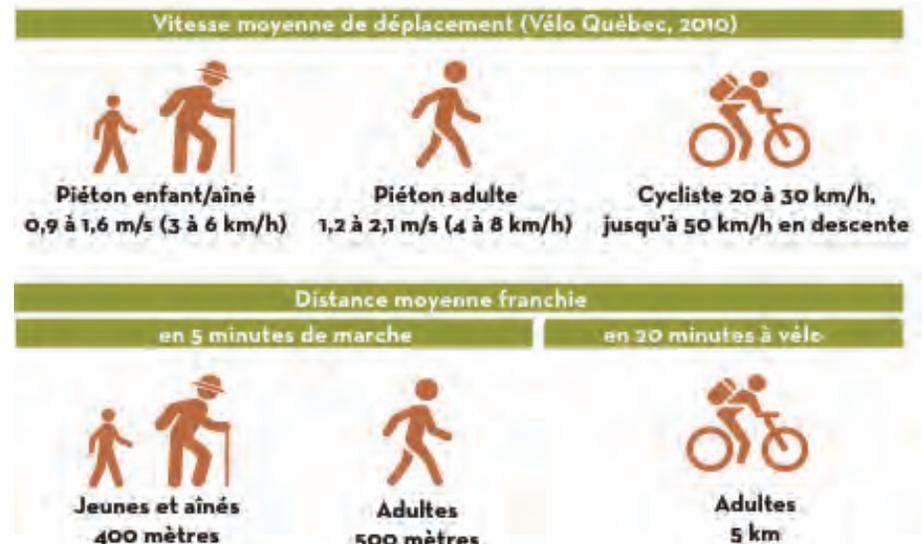
Déplacements de moins de 1 km effectués à pied ou à vélo² :

- 62% à Montréal;
- 50% à Québec;
- 40% à Laval, Longueuil, et Sherbrooke.

Différents usagers, différents besoins

La vitesse de déplacements et les distances franchises

Sur de courtes distances, les modes de transport actifs sont les choix les plus efficaces et les plus populaires.



Plus du tiers des travailleurs des grandes villes du Québec habitent à moins de 5 km - ou 20 min à vélo - du travail.²

¹ Vélo Québec. Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes: Guide technique. 2009, 168p.

² Vélo Québec. L'état du vélo au Québec en 2010. 2010, 28p.

Caractéristiques des déplacements actifs

Les jeunes

- Perception réduite et vision périphérique limitée.
- Attention et capacités cognitives limitées.
- Difficulté à estimer la vitesse, la distance et à localiser la provenance des sons.
- Agissements impulsifs et imprévisibles.
- Méconnaissance de la signalisation routière et des conventions liées à la circulation.

Les aînés

- Déplacements plus lents.
- Faible acuité visuelle et auditive.
- Peu de tolérance au mauvais temps.
- Agilité et équilibre restreints.
- Craintif pour leur sécurité.
- Réflexes plus lents.
- Plus faible endurance.

Les personnes

à mobilité réduite

- Usage de dispositif d'aide à la mobilité.
- Stabilité, sens de l'équilibre et agilité limités.
- Endurance réduite et limitée.
- Dextérité et coordination des mouvements réduites.

11 Principes pour une ville qui marche

1. **Réduire la vitesse** de circulation réelle sur les rues résidentielles et près des lieux fréquentés.
2. **Partager** équitablement les rues pour favoriser les déplacements de l'ensemble des usagers
3. Aménager les rues achalandées et les artères commerciales en **respectant les milieux de vie** qu'elles traversent.
4. **Sécuriser la traversée** des rues pour accroître la sécurité, la visibilité et le confort des piétons et des cyclistes.
5. Concevoir des infrastructures de transport actif permettant des **déplacements directs** entre les pôles d'activités.
6. **Réduire les îlots de chaleur** en intégrant aux rues et aux espaces publics des aménagements écologiques, du verdissement et de l'agriculture urbaine.
7. **Stimuler l'attachement** des citoyens et des citoyennes à leur quartier en faisant appel à leur créativité pour le design de l'espace public.
8. Assurer une **densité** à échelle humaine.
9. **Impliquer la communauté** dans la transformation de son quartier.
10. Passer de la planification à **l'action**.
11. Avoir les **moyens de ses ambitions**.



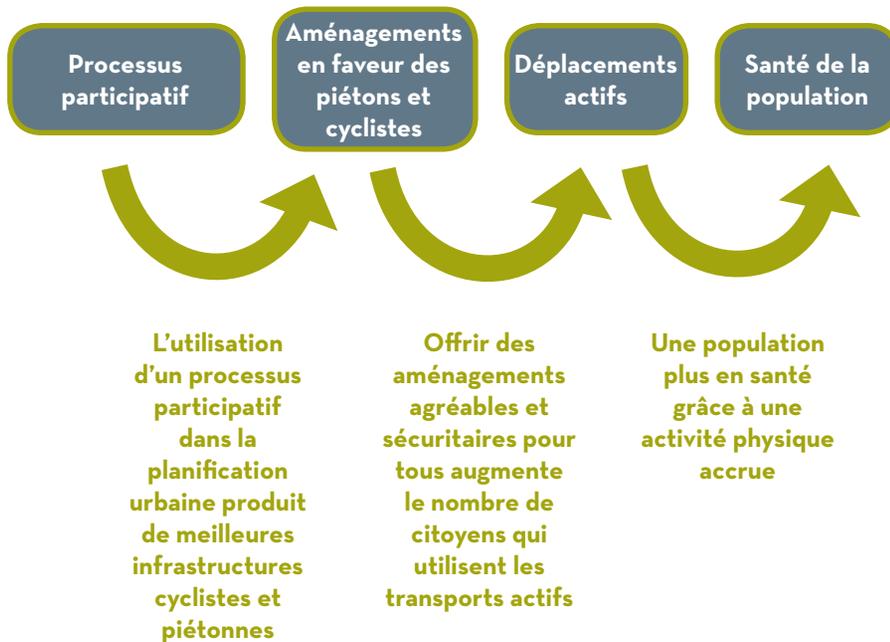
Une ville qui donne le goût de se déplacer de manière active doit prendre en considération les caractéristiques des piétons et des cyclistes

...et interpeller leurs sens

Pourquoi agir sur les aménagements pour le transport actif ?

L'aménagement dicte le comportement des différents usagers de la rue (piétons, cyclistes, automobilistes).

Agir sur l'aménagement en faveur des déplacements actifs, c'est agir sur la santé de la population.



La forme et les fonctions de nos villes ont un impact sur la santé des populations, mais ont aussi un impact majeur sur la consommation d'énergie et la production de gaz à effet de serre (GES). La production de GES a un impact sur les problèmes de santé reliés à la pollution et au niveau planétaire, cette production est reconnue comme une des plus inquiétantes causes des changements climatiques d'origine humaine. Au Québec, le 45% des GES émis en 2012 provenait du secteur du transport; le transport routier représentait 78,3% des émissions du secteur, soit 35,0% des émissions totales de GES³. L'aménagement des villes de façon à les rendre plus compactes, avec des services de transport collectif fiables, des aménagements favorables au transport actif, et des services de proximité, peuvent diminuer les déplacements en automobile, donc les émissions de GES⁴.

3 Ministère du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques. 2015. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990. Québec, ministère du développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques, direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 21 p.

4 Condon, P., et al. Urban Planning Tools for Climate Change Mitigation, (2009) Lincoln Institute of Land Planning, 52p.

2. LE PROJET RÉSEAU QUARTIERS VERTS

Réseau Quartiers verts (RQV) est un partenariat qui a pour but de créer des aménagements qui favorisent des quartiers verts, actifs et en santé. Par une approche d'urbanisme participatif, RQV mobilise 12 communautés au Québec, en Alberta et en Ontario pour transformer l'environnement bâti et ainsi favoriser les transports actifs, les espaces publics et l'engagement citoyen.

Ce portrait présente des enjeux et des pistes d'actions dans le quartier de Chomedey, à Laval. Les informations compilées proviennent d'activités, d'observations et de recherche et de la compilation de données existantes. Le portrait est le fruit d'un partenariat entre le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) et la Revitalisation urbaine intégrée (RUI) de Chomedey, avec la Ville de Laval et des organismes locaux. La RUI est une approche qui vise à établir un diagnostic des secteurs défavorisés sur un territoire, puis à identifier des actions prioritaires et structurantes pour leur milieu.



« Les cultures et les climats sont différents partout dans le monde, mais les gens sont les mêmes. Ils changent leurs habitudes en fonction des services, des équipements que nous mettons à leur disposition. »

Jan Gehl, architecte et urbaniste, Copenhague

Le projet RQV de Chomedey vise le réaménagement du quartier sur le territoire de la RUI, créant des liens de transport actif entre les nœuds du quartier (école, parc, transport en commun) et le futur pôle communautaire.

Les objectifs du projet Réseau Quartiers verts dans le quartier Chomedey :

- **SENSIBILISER** les citoyens et acteurs locaux des enjeux d'aménagement pour le transport actif.
- **RECUEILLIR** les inquiétudes et cibler les besoins des citoyens en matière d'aménagement.
- **PARTAGER** ces informations avec la Ville de Laval.
- **COMPLÉTER** l'analyse des portraits-diagnostic du secteur avec des données perceptuelles issues d'activités participatives.
- **ENCOURAGER** le passage à l'action à court-terme dans les lieux prioritaires du quartier.

Déroulement des projets pilotes

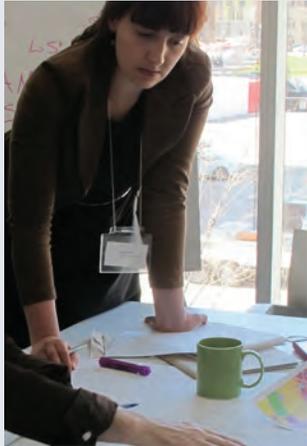
Les projets pilotes du Réseau Quartiers verts se déroulent en six phases, illustrées ci-dessous. Ce processus s'adapte au contexte à différents égards,

1. DÉMARRER Établir un partenariat avec les acteurs locaux et définir le plan d'action.	Codéfinition d'une entente de partenariat Cartographie des acteurs
2. COMPRENDRE Réaliser un portrait-diagnostic de l'utilisation de l'espace.	Marche exploratoire Kiosque de consultation Sondage
3. EXPLORER Identifier les possibilités d'aménagement répondant aux besoins et aux enjeux.	Atelier de travail professionnel Atelier jeunesse
4. DÉCIDER Valider, auprès des différents acteurs, les solutions développées et les enrichir.	Atelier de validation des scénarios Séance de travail avec les professionnels de la municipalité
5. AGIR Implanter des aménagements et prendre des engagements.	Activité de plantation Projet pilote ou mesures temporaires Création d'un comité de suivi
6. INAUGURER Souligner les aménagements réalisés avec un événement mobilisateur.	Soirée de lancement Conférence de presse Visite sur le terrain

ÉVALUER EN CONTINU LE PROCESSUS ET LES RÉSULTATS

Questionnaire, Activité d'évaluation participative, Bilan annuel

Ligne du temps

	Activités	Étapes importantes
Démarrer Avril 2014 - Octobre 2014	 <p>Projet accepté par le comité exécutif de la Ville de Laval</p> <p>Création du comité de travail restreint et visite du quartier Chomedey</p> <p>Formation donnée aux partenaires de la RUI</p>	<p>Rencontre du Comité d'aménagement avec le CEUM, sur le projet RQV</p> <p>Rencontre du Comité d'aménagement avec le CEUM</p> <p>Réception du sondage préparé par le CDLC</p> <p>Présentation du projet aux partenaires du CDLC</p>
Comprendre Octobre 2014 - Janvier 2016	 <p>Cartographie des acteurs</p> <p>Travail sur la grille du portrait-diagnostic</p> <p>Atelier de validation des faits saillants des portraits de Laval</p> <p>Compilation des données existantes</p> <p>Article dans Vivre: Le journal du CCVM, Mars 2015, Volume 24, #1</p> <p>Kiosque de consultation auprès des jeunes au BBQ du Centre Communautaire Val-Martin</p> <p>Kiosque de consultation à la fête de quartier de Chomedey</p> <p>Questionnaire RUI sur la vie de quartier</p>	<p>Présentation des faits saillants des résultats des kiosques aux partenaires de la RUI</p>

Explorer

Mai 2015 -
Décembre 2015



Marche exploratoire sur le parcours vers l'école les Quatre-Vents avec des décideurs (urbanistes, élus, directeurs de service de la Ville de Laval)

Marche exploratoire portant sur des solutions avec des citoyens

Présentation et validation des objectifs du document de diagnostic et recommandations

Élaboration des stratégies et des recommandations d'action

Décider Agir Inaugurer

À poursuivre



Bureau of Environmental Services, Portland

Pour les élus, les professionnels et les acteurs du milieu, c'est le temps de passer à l'action dans Chomedey en impliquant les citoyens dans les prochaines étapes et de profiter de toutes les opportunités à venir pour améliorer les aménagements en faveur d'un quartier actif et vert.

3.1 les besoins de la population justifiant de prioriser le quartier

Malgré l'image d'une région aisée, Laval n'est pas épargnée par la pauvreté. Le territoire de la RUI Chomedey est encore plus touché :

- parmi les quartiers les plus défavorisés de Laval
- plus faible niveau de scolarité
- taux de chômage le plus élevé de l'île
- revenus moyens des ménages se classent parmi les plus bas
- taux le plus élevé (24,1%) de personnes vivant sous le seuil de faible revenu
- Plus forte concentration de personnes nées à l'étranger et faisant partie des minorités visibles.

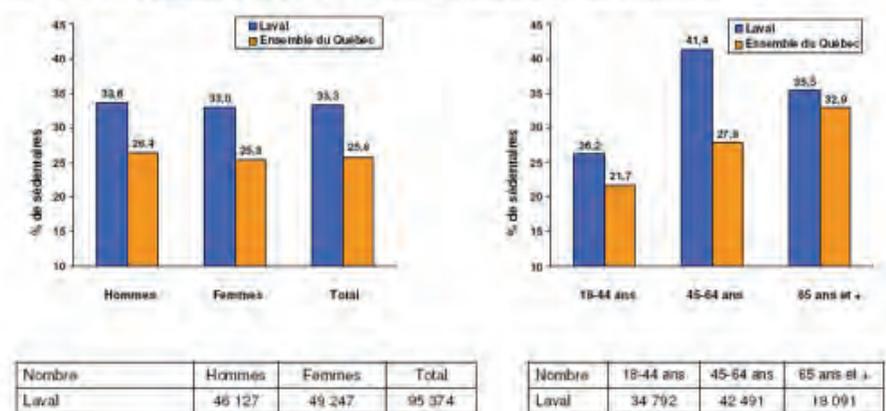
JUSTICE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

L'idée centrale de cette valeur est que tous les citoyens ont droit à un environnement sain et des conditions de vie décentes. Cela implique de concentrer nos efforts sur la réduction des inégalités et les milieux les plus défavorisés.

Dans une perspective de justice sociale et environnementale, les conditions sociales de la population de Chomedey et les inégalités vécues justifient d'investir en priorité dans ce quartier. Un environnement plus sain et des aménagements favorables aux déplacements actifs contribueront à l'amélioration de la santé de la population.

Faits saillants statistiques des conditions sociales et des inégalités sociales de la santé du territoire⁵ :

Graphique 23 – Population de 18 ans et plus considérée comme sédentaire en 2007-2008



Source : ESCC, 2007-2008.

	Rui Chomedey	Chomedey	Laval	Québec
Population 2011	5 345 (1,3%)	81 995 (20,4%)	40 1553 (100%)	8 007 000
Ménage (2011)				
Proportion des gens vivant seuls (2011)	21,3%	15,9%	12,3%	14,2%
Famille (2011)				
Familles monoparentales (2011)	28,8%	17,8%	16,8%	16,6%
Emploi et scolarisation (2011)				
Taux d'emploi (2011)	44,9%	54,2%	62%	59,9% (2015)
Taux de chômage (2011)	12,1%	8,3%	7,5% (avril, 2016)	7,6% (2015)
Population de 15 ans et plus sans diplôme	37%	24,6% (2011)	22,1% (2006)	25% (2006)
Immigration (2011)				
Population issue de l'immigration	39,3%	38,1%	24,6%	12,6%
Immigration récente (moins de 5 ans)	13,7%	4,8%	3,4%	3,1%
Habitation (2011)				
Locataires	75%	43%	31%	39,8% (2006)
Ménage qui consacre plus de 30% de leur revenu au logement	43%	37%	37%	22,5 (2006)
Revenus (Analyse territoriale Centraide, 2014)				
Proportion des personnes vivant sous le seuil de faible revenu	24,1% ⁵	19,9%	12,8%	

4. LA RUI CHOMEDEY, UN TERRITOIRE ÉTUDIÉ ET CIBLÉ DEPUIS PLUSIEURS ANNÉES

4.1 De nombreux plans...le temps d'agir !

La Ville de Laval est engagée, depuis plusieurs années, à améliorer la qualité de vie de ses citoyens comme en témoignent les nombreux plans et politiques adoptés. Bien que l'adoption soit une étape essentielle à l'amélioration de la vie urbaine, le plus difficile reste à faire : le passage à l'action !

Plan d'action pour la revitalisation urbaine intégrée de la CRÉ 2009-2011



Objectifs :

- Développer les services de proximité afin de diminuer les temps de déplacement et favoriser le développement de modes de déplacement actifs.
- Développer l'offre et le réseau de transport collectif.
- Développer les modes de déplacement actifs en consolidant le réseau des pistes.

Plan de mobilité active de Laval 2013-2031



Objectifs:

- Améliorer l'environnement pour favoriser la marche des jeunes vers leur école.
- Réviser l'organisation de certains carrefours problématiques.
- Ajouter de nouvelles voies cyclables.
- Mieux planifier la connexion (intermodalité) entre les transports actifs et collectifs

Plan de mobilité durable 2011-2031



Objectifs :

- Améliorer l'offre de transport collectif.
- Favoriser les déplacements à pied ou à vélo.
- Influencer les comportements de transport par des mesures fiscales et tarifaires.

Politique de l'activité physique 2012



Orientations :

- Le développement d'une culture de la vie active.
 - Une offre diversifiée, équitable et universelle en équipements et services.
 - Des installations et un aménagement de qualité pour la pratique de l'activité physique.
 - Une organisation et un cadre réglementaire favorisant l'activité physique et le déplacement actif.
- Une action en concertation et en partenariat
 - Un soutien énergétique au bénévolat et aux organisations.

Plan d'action pour les personnes handicapées 2014-2016



Objectifs :

- Identifier les obstacles à l'intégration des personnes handicapées dans la municipalité.
- Décrire les mesures prises au cours de l'année écoulée.
- Indiquer les mesures envisagées pour l'année qui débute pour réduire les obstacles.

Municipalité amie des aînés 2014-2017

Objectifs:

- Mettre un frein à l'âgisme.
- Adapter les politiques, services et structures pour soutenir les aînés.
- Agir de façon globale et intégrée.
- Favoriser la participation des aînés.
- S'appuyer sur la concertation et la mobilisation de toute la communauté.

Étude quantitative auprès des citoyens de Chomedey du Comité de Développement Local de Chomedey, mars 2015

Objectifs:

- Identifier les niveaux de satisfaction et d'insatisfaction de la population par rapport à un ensemble de services et de conditions de vie existants dans le territoire de Chomedey;
- Mettre en lumière les améliorations souhaitées;
- Évaluer le niveau d'appartenance au territoire de Chomedey.

Municipalité amie des enfants 2015-2017



Objectifs :

- Informer les différents services de la Ville et les citoyens de l'accréditation et du mandat de la Ville dans MAE.

À pied, à vélo, ville active 2005

Objectifs :

- Modifier les habitudes de déplacement des enfants et de leurs parents sur le trajet domicile-école-travail
- Induire des modifications d'habitudes à plus large échelle pour tous les déplacements quotidiens.
- Accompagner les administrations municipales dans la création d'environnements favorables aux déplacements actifs.

Comité de Développement Local de Chomedey, Plan d'action de quartier 2013-2018

Objectifs :

- Identifier les éléments physiques contribuant au sentiment d'insécurité et intervenir dans les lieux jugés moins sécuritaires par les citoyens.
- Favoriser la réappropriation des espaces publics par les citoyens.
- Mobiliser les acteurs et les citoyens autour des enjeux de l'environnement bâti et de l'aménagement du territoire afin d'agir sur la qualité de vie.

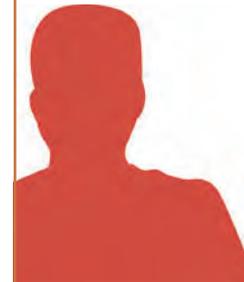
5. UN ENVIRONNEMENT CONÇU POUR LA VOITURE CEINTURÉ DE VOIES DE TRANSIT



Trois citoyens ont fait part de leur insécurité sur les trois grandes artères du territoire.



« [Sur le boulevard Curé-Labelle] les voitures roulent vite, ne font pas attention, le boulevard est dangereux pour les piétons. Les autos ont de la difficulté à s'arrêter et à attendre que les piétons traversent, les autos ne s'arrêtent pas nécessairement à la lumière, les lumières sont mal coordonnées ».



« J'évite de traverser [le boulevard Chomedey], car il y a trop d'autos et il y a trop de temps d'attente. Les autos ne font pas attention et personne ne respecte les piétons ».



« [Sur le boulevard Notre-Dame] les autos ne s'arrêtent pas nécessairement à la lumière, les lumières sont mal coordonnées. Deux voies en sens inverse. Cohabitation difficile voitures/vélos. Problème pour les piétons aussi. Le passage piéton n'est pas respecté ».

5.1 Un territoire structuré autour de son réseau routier

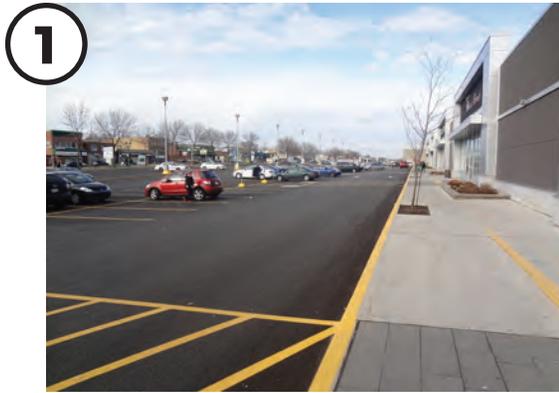
Sur le territoire de la RUI Chomedey, on compte trois des grandes artères lavalloises : le boulevard Curé-Labelle, le boulevard Chomedey ainsi que le boulevard Notre-Dame. On y retrouve également le boulevard Perron qui joue le rôle de rue collectrice pour les boulevards Curé-Labelle et Chomedey.

LE SAVIEZ-VOUS?

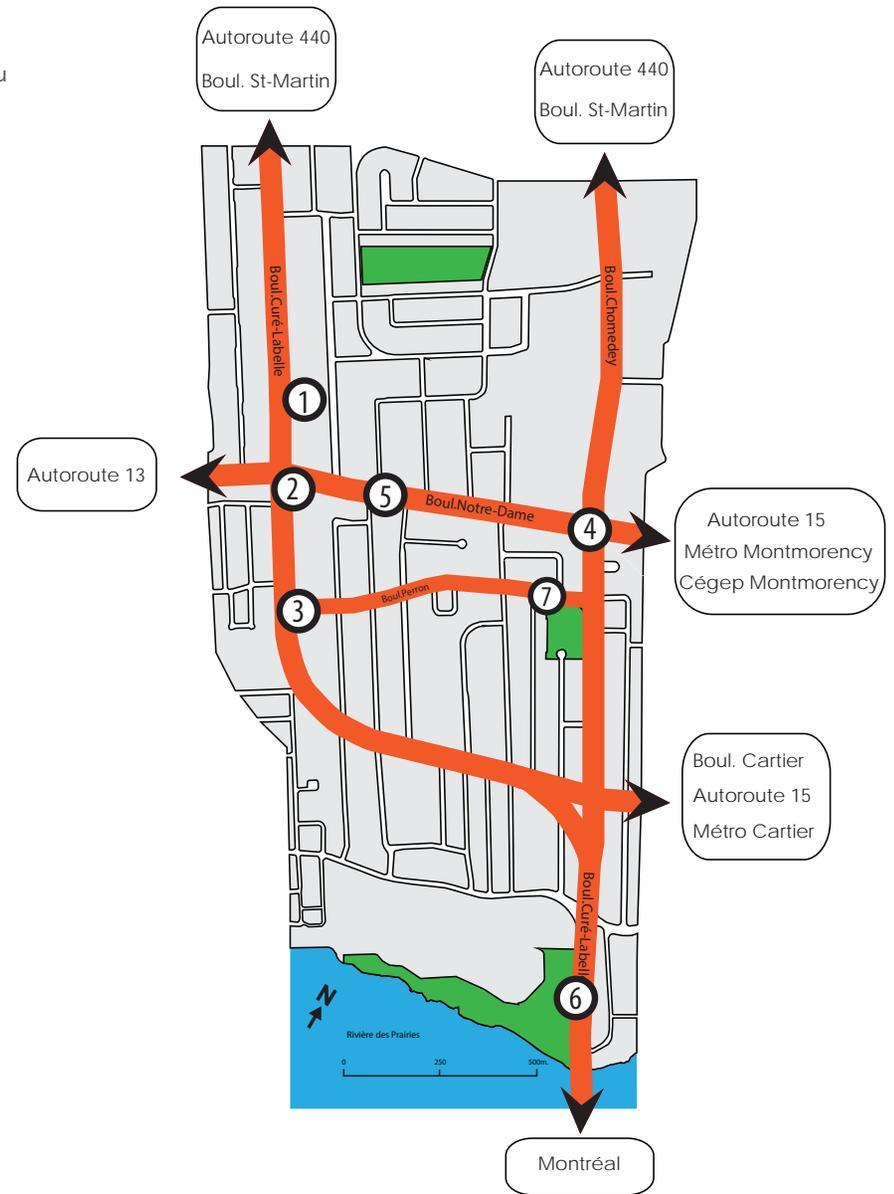
Il est reconnu que les endroits à risque de conflits entre les divers usagers de la route sont majoritairement constitués majoritairement aux intersections où la trajectoire des automobilistes, des piétons et des cyclistes se croisent. Plus le débit de véhicules, de piétons et de cyclistes est élevé, plus le risque de conflits et d'accidents est grand. Le premier constat stipule que le nombre de blessés aux intersections est fortement associé à la hiérarchie routière. Par contre, bien que cela semble un élément déterminant en ce qui attrait au nombre de blessés, la déficience des aménagements piétons peut également jouer un rôle important en ce qui concerne les accidents aux intersections⁶.

⁶ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Sécurité des piétons en milieu urbain : enquête sur les aménagements routiers aux intersections, p.2, Montréal, 2013.

Boulevard Curé-Labelle



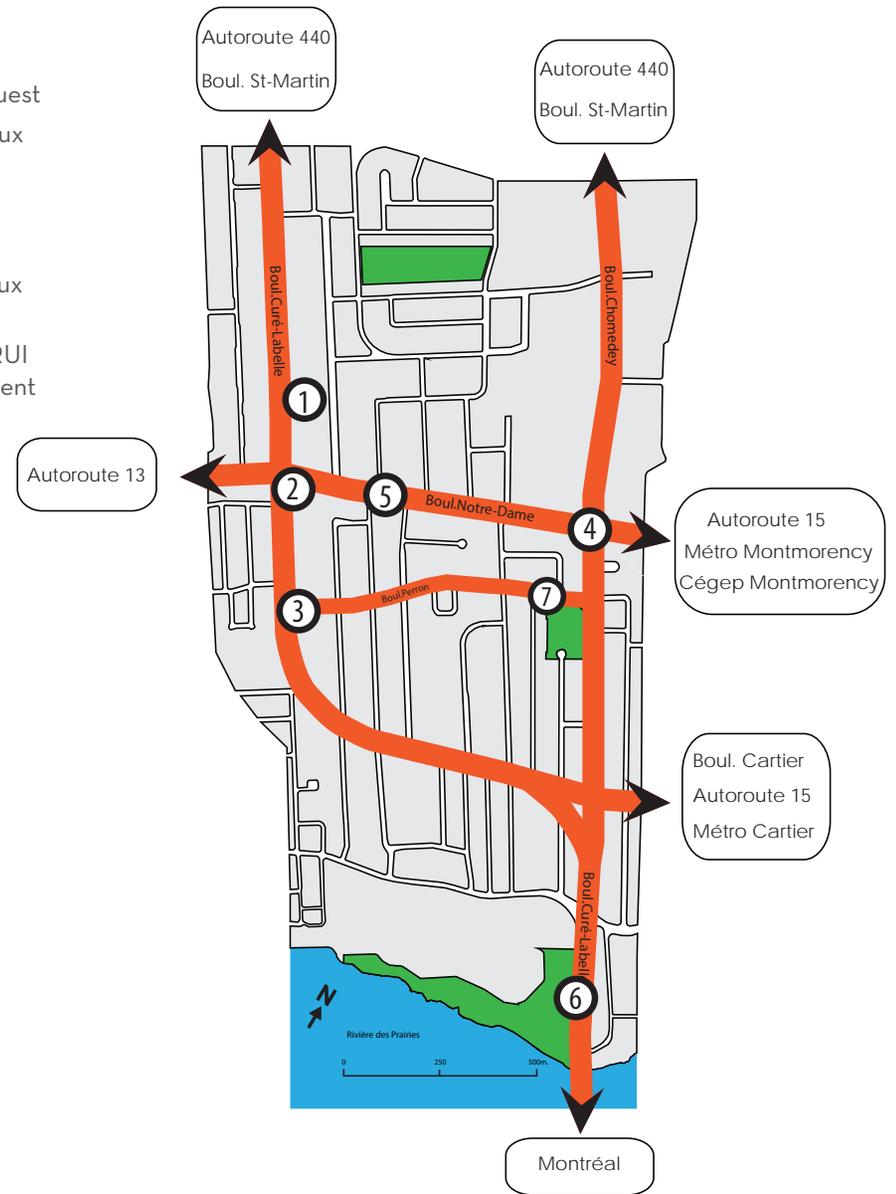
- Route régionale 117
- Traverse la ville de Laval du nord au sud
- 4 voies de circulation
- Artère commerciale locale et régionale
- 38 000 véhicules par jour (2004)
- Entrées charretières multiples
- Espaces de stationnement omniprésents
- Circulation de transit importante aux heures de pointe



Boulevard Notre-Dame



- Orientation est- ouest
- Traverse la ville de Laval d'est en ouest
- Scinde le territoire de la RUI en deux
- 3 voies de circulation
- Voie réservée aux autobus en direction ouest
- Circulation de transit importante aux heures de pointe
- Boulevard que les résidents de la RUI sont amenés à traverser fréquemment



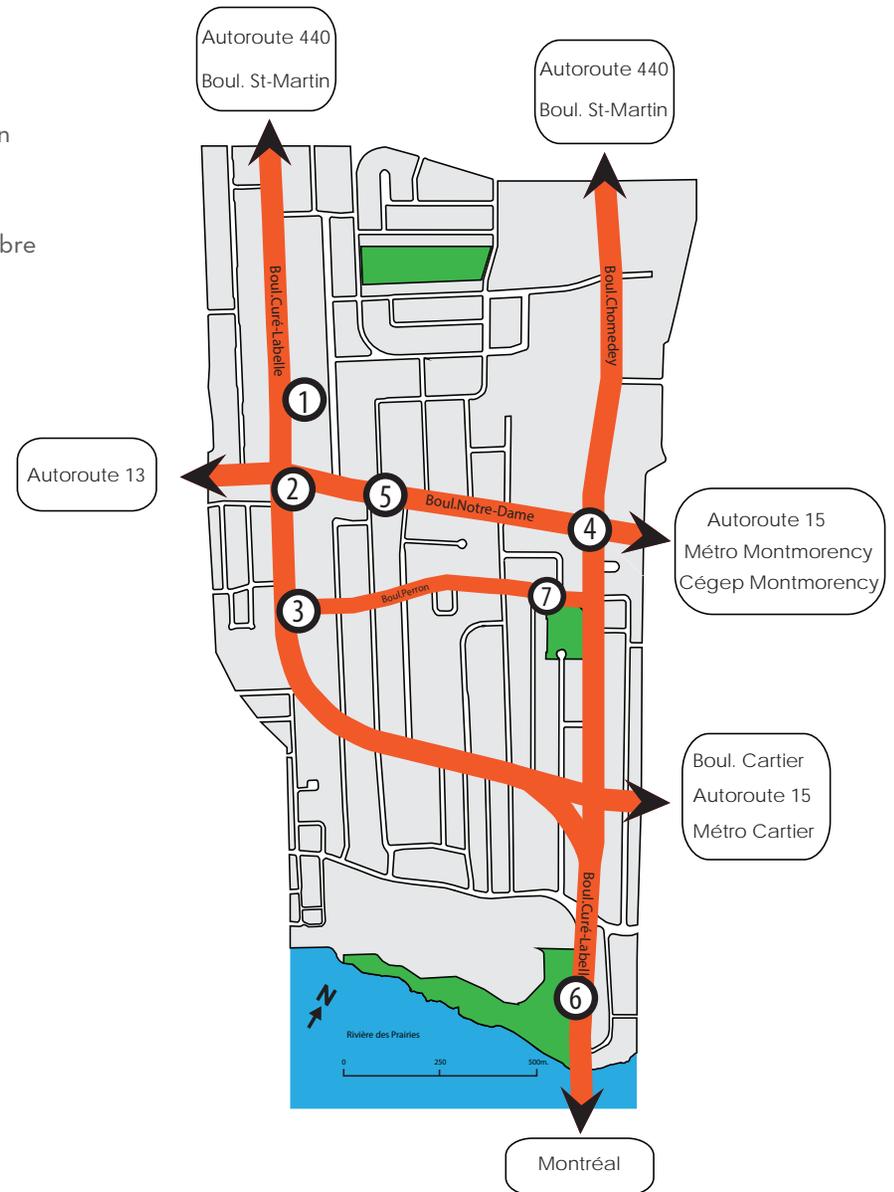
Boulevard Chomedey

4



- Orientation nord-sud
- 6 voies de circulation
- 2 voies réservées aux autobus selon les heures
- 38 000 véhicules par jour (2004)
- Entrées charretières en grand nombre
- Circulation de transit importante
- Vitesse de circulation importante

5



5.2 De grandes zones minéralisées qui créent des îlots de chaleur

Depuis plusieurs années, la question des îlots de chaleur en milieu urbain constitue une préoccupation majeure pour les pouvoirs publics, considérant les effets néfastes que ceux-ci peuvent avoir sur l'environnement et la santé des individus.

LE SAVIEZ-VOUS?

L'expression « îlots de chaleur urbain » signifie la différence entre les milieux urbains et les zones rurales environnantes. Les observations ont démontré que les températures des centres urbains peuvent atteindre jusqu'à 12°C de plus que les régions limitrophes.⁷

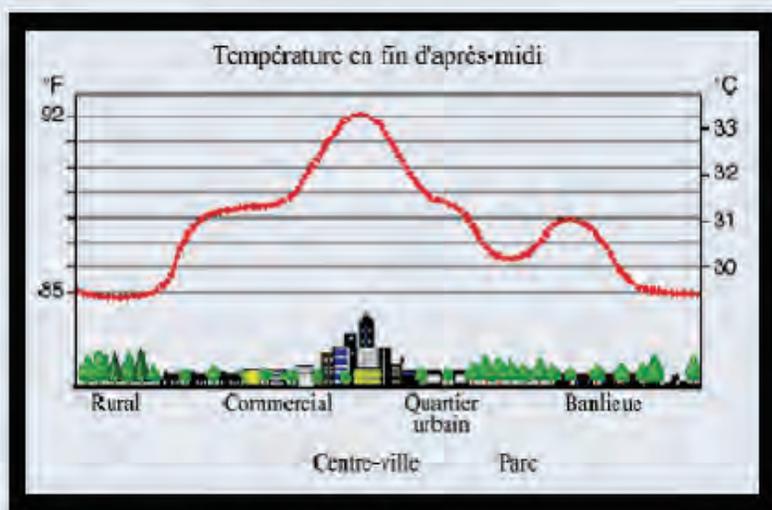


Figure 1 Schéma de l'îlot de chaleur urbain

Source : Lawrence Berkeley National Laboratory, 2000.

Impacts sur l'environnement :

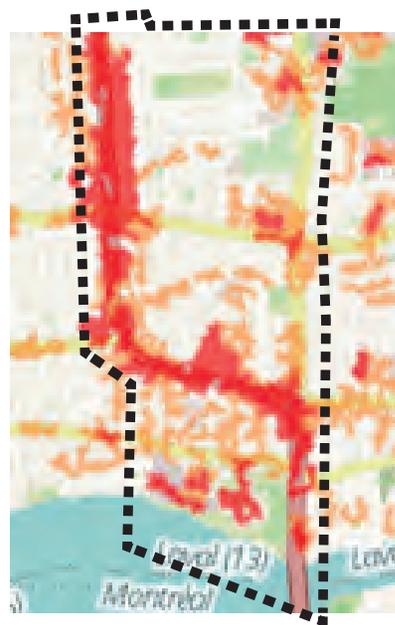
- Détérioration de la qualité de l'air intérieur et extérieur
- Hausse de la demande en énergie pour climatiser les bâtiments
- Frein à la lutte contre les changements climatiques

Impacts sur la santé:

- Inconfort et faiblesse
- Perte de conscience
- Aggravation de certaines maladies chroniques
- Les personnes âgées représentent une population à risque lors des périodes de grande chaleur.

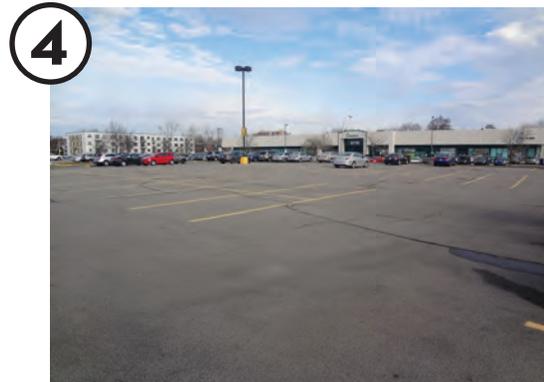
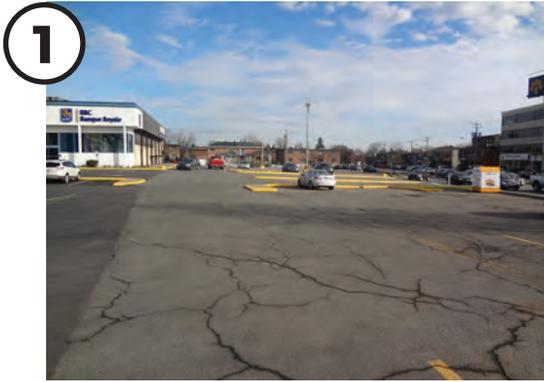
Le territoire de la RUI présente de grandes zones minéralisées de faible couvert végétal. La carte suivante illustre les îlots de chaleur présent (les zones rouges) : La zone de Curé-Labelle est fortement touchée⁸.

Îlots de chaleur sur le territoire de la RUI (rouge = très chaud, orange = chaud)



⁷ Institut national de santé publique du Québec. Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains, p.5, Québec, juillet 2009.

⁸ Institut national de santé publique du Québec (inspq) et centre d'enseignement et de recherche en foresterie (cerfo) à l'adresse suivante : <http://geoegl.Msp.Gouv.Qc.Ca/gouvouvert/?Id=temperature>



-  Zone hautement minéralisée tant sur le domaine public que privé
-  Zone où le domaine public est minéralisé et le domaine privé est végétalisé
-  Couvert végétal avec présence d'arbres matures

6. UN QUARTIER AU FORT POTENTIEL DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

Résultats des kiosques de consultation, été 2015



Top 5 des aspects les plus appréciés par les résidents et visiteurs de la RUI Chomedey

Beaucoup d'activités et de services

Exemples des éléments cités

Les différents sports et activités dans les parcs, les piscines, la bibliothèque, la maison des jeunes, l'église, le jardin communautaire, la collecte des déchets, etc.

Agréable, propre et tranquille

En général le quartier et ces rues, en particulier les trottoirs et les embellissements: fleurs, parcs, fresques, etc.

Variété de commerces

Sur des boulevards comme Curé Labelle et le Chemin du Souvenir,

Accessible à pieds et à vélo, des traverses avec le minutage

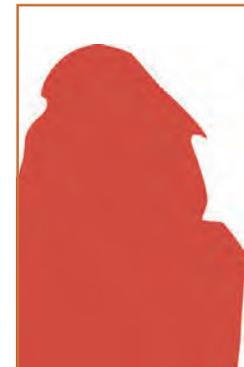
Les lieux de destination comme les parcs et les commerces de la rue Curé-Labelle sont accessibles,

Les autobus passent à une bonne fréquence

Les lignes d'autobus passe à une bonne fréquence à l'heure de pointe, comme la 151, qui relie les endroits auxquels gens veulent accéder sont appréciées. Par contre, sur des grandes lignes qui passent aux heures, la fréquence est souvent mentionnée comme un facteur à améliorer.

Lieux plus appréciés par les résidents et visiteurs de la RUI Chomedey

Lieu	% de mentions
Parcs	37%
Lieux avec des services (magasins, centre communautaires, bibliothèque, etc.)	22%



« J'aime les activités du Parc Pie X : les jeudis de lecture! C'est proche de ma maison ».

Participant au kiosque, juillet 2015

6.1 De nombreux lieux de destinations appréciés par la population

De nombreux lieux de destination sont localisés dans un rayon de 1km. Ceci est une distance où la marche est souvent aussi efficace et rapide que les déplacements en voiture. Le vélo est le plus efficace pour les déplacements de moins de 5 km.



LÉGENDE

- | | |
|--|--|
|  Activités commerciales |  Espaces vert |
|  Institutions, écoles |  Jardin communautaire |
|  Activités communautaires |  Espaces résidentiels |

6.2 Un environnement favorable aux déplacements actifs

Plusieurs méthodes existent actuellement pour déterminer le potentiel de déplacements actifs d'un territoire. Dans le cadre de cet ouvrage, la méthode retenue est celle de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) et de l'organisme Québec en forme⁹. Afin de déterminer si un territoire est bel et bien favorable aux déplacements actifs, quatre indicateurs sont utilisés.

Densité des intersections

La densité des intersections fait référence aux possibilités offertes à un individu se déplaçant à l'aide des transports actifs. Autrement dit, un territoire présentant un nombre limité d'itinéraire possible peut être perçu rapidement comme un milieu répétitif et monotone. D'un autre côté, un territoire avec une densité des intersections élevées offrent aux marcheurs et aux cyclistes de multiples choix d'itinéraires, les encourageant à redécouvrir l'espace urbain au gré de leur parcours.

Indice de mixité de l'utilisation du sol

La mixité de l'utilisation du sol, nous renseigne sur les divers fonctions urbaines présentes sur le territoire. Un territoire doté par exemple que de résidences possède alors un indice de mixité de l'utilisation du sol nul et sa population est probablement plus encline à utiliser la voiture pour rejoindre les zones commerciales. Pour le territoire de la RUI Chomedey, la mixité de l'utilisation du sol est excellente avec la présence de résidences, de commerces, d'écoles, d'organismes communautaires ainsi que des espaces verts récréatifs.

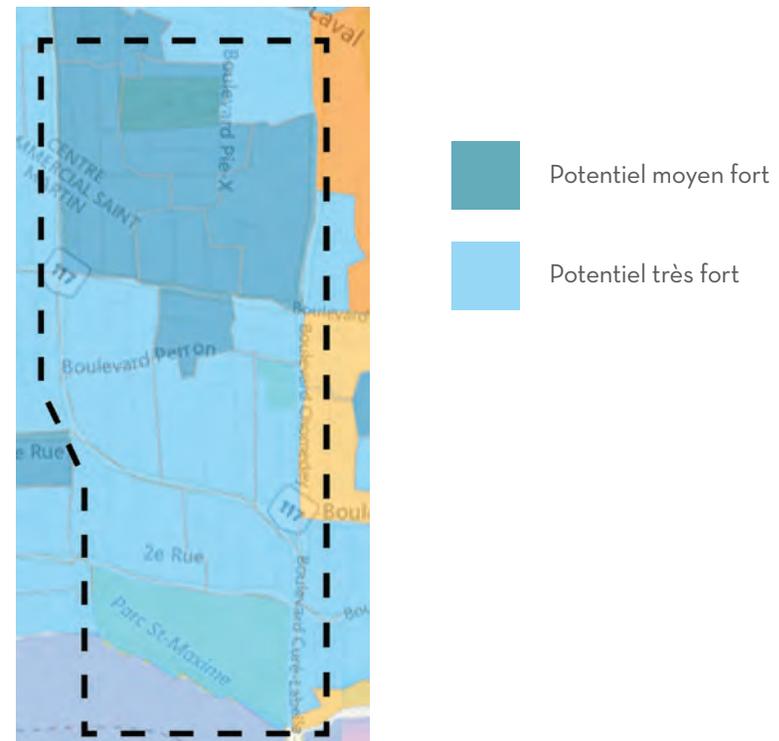
Densité des destinations

La densité des destinations rejoint l'indice de mixité de l'utilisation du sol. Comme présenté en 5.1, le quartier possède plusieurs lieux de destinations appréciés par la population, tous à moins de 2km.

Indice de la densité résidentielle

L'indice de la densité résidentielle nous permet de savoir si le territoire possède un bassin assez élevé d'individus répartis dans un espace ni trop grand ou trop petit.

Pour l'ensemble des indicateurs des résultats, le territoire de la RUI Chomedey présente un territoire favorable aux déplacements actifs. La carte ci-dessous regroupe les quatre indicateurs en un seul : le potentiel piétonnier. Le bleu pâle représente un potentiel élevé tandis que le bleu foncé un potentiel moyen fort¹⁰.



Potentiel piétonnier sur le territoire de la RUI

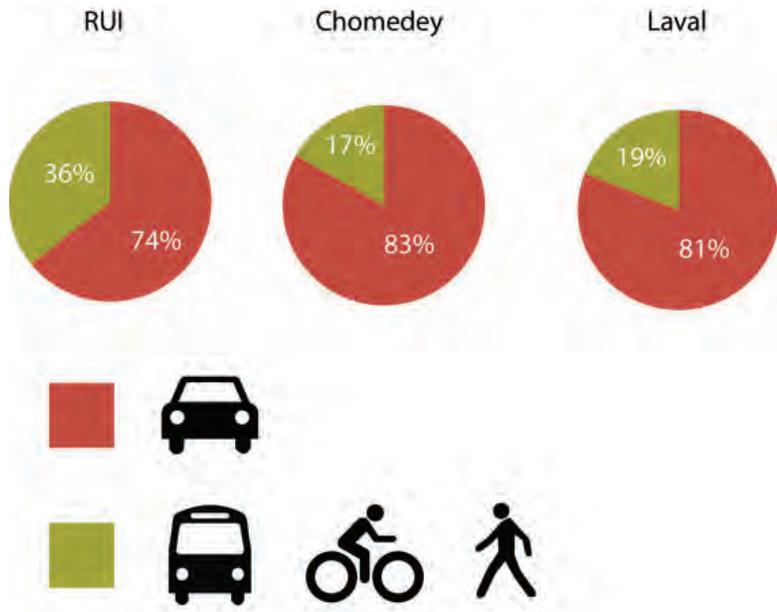
⁹ Inspq- centre d'expertise et de référence en santé publique. Indicateurs de l'environnement bâti - indice de potentiel piétonnier, 2016. <https://www.inspq.qc.ca/environnement-bati/indicateurs/indice-de-potentiel-pietonnier>

¹⁰ Inspq - québec en forme. Portrait de l'environnement bâti pour améliorer les habitudes de vie, (n.D). http://atlas.quebecenforme.org/geoclip_v3/index.php?#V=map1;i=envbati.Type_potpiet;l=FR;Z=-8215079;5711387;12775;8267

6.3 Des habitudes de déplacements, à contre-courant de la tendance lavalloise

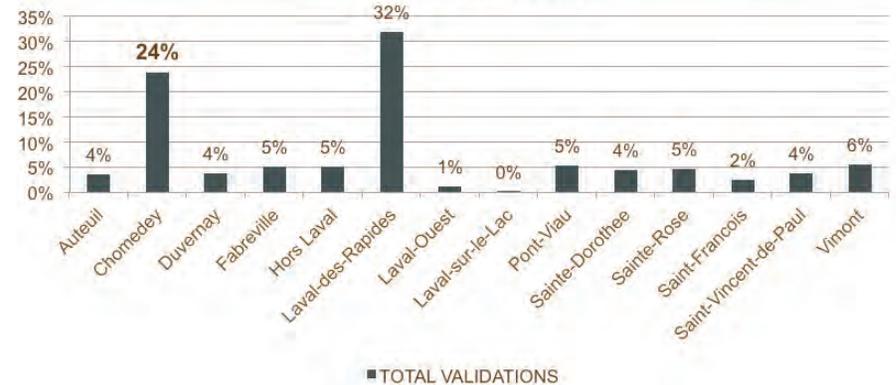
Les modes de transport durable (transport en commun, marche, bicyclette) sont utilisés en plus grande proportion sur le territoire de la RUI que dans Chomedey en général ou la ville de Laval dans son ensemble.

Mode de transport au travail ¹¹



À Laval, deux secteurs représentent plus que 50% des entrées en autobus, la première à Laval-des-Rapides est le noyau de la ville avec 3 stations de métro. Comme le montre le graphique qui suit, 24% des entrées en autobus se passent à Chomedey.

Proportion des entrées dans les autobus par quartier à Laval



Statistiques de mai 2014-avril 2015, (STL, 2016)

Malgré que la population de la RUI représente uniquement 6,5% de la population de Chomedey, comme le montre le tableau qui suit, 22% des entrées dans les autobus à Chomedey se font sur le territoire de la RUI. Cela confirme que le secteur se démarque par une forte utilisation du transport collectif.

Bien que la population de la RUI représente que 1,3% de la population de Laval, 5% des passagers entrent sur le territoire de la RUI. De plus, 10% des passagers de 65 et plus de la STL, montent sur le territoire de la RUI.

À NOTER:

Cette forte utilisation des transports actifs et collectifs peut être attribuable au profil socio-économique de la population qui ne peut s'offrir l'achat d'une voiture.

De plus est, cette tranche de la population à faible revenu n'est parfois pas en mesure d'assumer les coûts du transport collectif.

Cette réalité démontre l'existence d'un réel besoin d'aménagements sécuritaires et adaptés aux besoins des piétons et des cyclistes.

Enfin, si l'hypothèse est que les utilisateurs des transports actifs et collectifs ne le font pas par choix mais plutôt par nécessité, nous pouvons conclure que la demande est déjà présente et qu'un potentiel d'augmentation des utilisateurs est possible.

Ainsi, une amélioration du territoire et des services plus attractifs et sécuritaires pourrait contribuer à ce que plus de personnes, et de tous les profils, se déplacent activement afin de relever collectivement les grands défis de santé publique et des changements climatiques.

¹¹ Conférence régionale des élus de Laval. Portrait du territoire lavallois ciblé pour une revitalisation urbaine intégrée (rui), Laval, printemps 2009.

Utilisation du transport collectif sur le territoire de la RUI, le secteur Chomedey et à Laval¹³

SECTEUR	Population 2011	% de la population de Laval	% de la population de Chomedey	Entrées dans l'autobus, Mai 2014 - Avril 2015	% d'utilisateurs d'autobus à Laval	% d'utilisateurs d'autobus à Chomedey	Entrées 65+, Mai 2014 - Avril 2015	% d'utilisateurs 65+ à Laval	% d'utilisateurs 65+ à Chomedey
RUI	5345	1,3%	6,5%	915 431	5%	22%	83 721	10%	26%
CHOMEDEY	81 995	20,4%	100,0%	4 150 277	24%	100%	318 118	37%	100%
LAVAL global	401 553	100,0%	-	17 436 320	100%	-	858 630	100%	

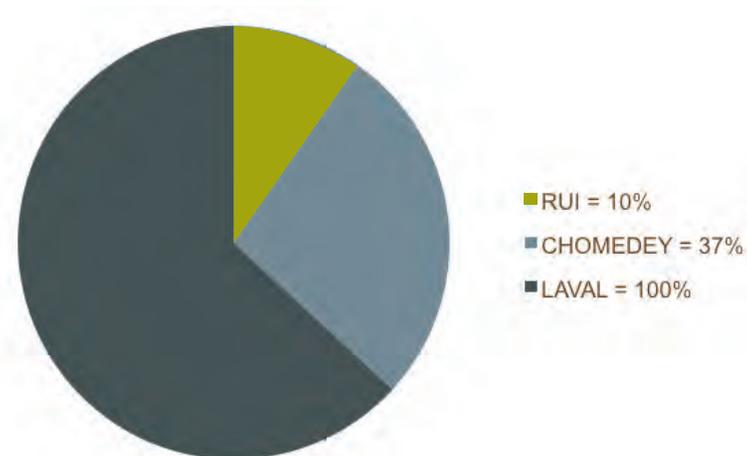
Tout comme les enfants, les personnes âgées, représentent une tranche de la population plus vulnérable. Leurs vitesse de marche et temps de réaction sont plus lents, ce qui justifie le besoin d'aménagements adaptés et sécuritaires. Le territoire de la RUI se démarque parce qu'en comparaison avec Laval ou Chomedey, il y a une forte proportions de personnes âgées qui utilisent les transports collectifs et en termes relatifs, le territoire a une plus grande répartition de sa clientèle qui est de 65 ans et plus.

Répartition du type de clientèle par territoire

Titre ou catégorie de billet	LAVAL	CHOMEDEY	RUI
ORDINAIRE	45,6%	45,5%	44,1%
ÉTUDIANT	16,5%	14,2%	13,4%
RÉDUIT	18,1%	16,3%	16,2%
AUTRES	4,1%	4,7%	6,2%
GRATUIT, 65+	4,9%	7,7%	9,1%
ESPÈCES	10,8%	11,7%	10,8%
TOTAL	100%	100%	100%

Presque le double des passagers de la RUI sont des aînés en comparaison avec Laval

Proportion des passagers âgées de 65 ans et plus à Laval



Le secteur de la RUI a une forte représentation de personnes âgées qui utilisent les transports en commun.

¹³ Statistiques sur les entrées en autobus de mai 2014-avril 2015, (STL, 2016)

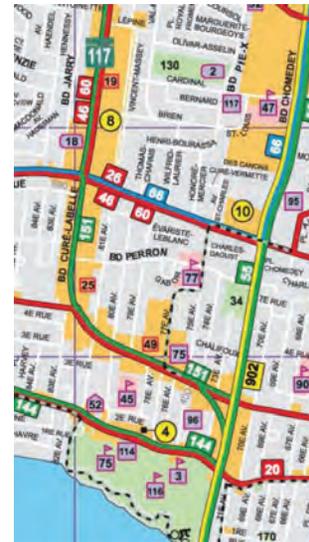
6.4 Un réseau de transport collectif développé et utilisé

Le territoire de la RUI a une offre raisonnable de transport collectif déjà en place.

- 9 circuits d'autobus sur le territoire de la RUI
- Une excellente desserte
- Une fréquence acceptable qui pourrait être optimisées
- Des bus qui donnent accès à 5 stations de métro :
 - Métro Montmorency
 - Métro de la Concorde
 - Métro Cartier
 - Métro Henri-Bourassa
 - Métro Côte-Vertu
- Les grands lieux de fréquentations sont desservi :
 - Carrefour Laval
 - Bibliothèque Multiculturelles
 - Cégep Montmorency
 - Centropolis
 - Centre Laval
 - Galerias Laval



Plan du réseau de l'STL dans le territoire de la RUI ¹⁴



Comme le démontre le tableau ci-dessous, les arrêts d'autobus les plus fréquentés du territoire se trouvent aux coins des intersections d'artères, surtout sur les boulevards Notre-Dame et Curé-Labelle.

Points chauds : Arrêts d'autobus plus achalandés sur le territoire de la RUI, par coin de rue (mai 2014 - avril 2015)*

	POINTS CHAUDS	SEMAINE	FIN DE SEMAINE	MOYENNE
1	C. LABELLE/N. DAME	298	93	228
2	C. LABELLE/SOUVENIR	275	97	162
3	N. DAME/C. LABELLE	286	104	151
4	C.LABELLE/LEVESQUE	184	51	150
5	N. DAME/FACE AU 3870	158	85	173
6	CHOMEDEY/N. DAME	111	33	81
7	N. DAME/CHOMEDEY	186	65	122
8	C. LABELLE/80E AV.	121	34	78
9	N. DAME/75E AV.	110	40	29
10	CARTIER/73E AV.	102	40	115
20	N. DAME/W.-LAURIER	45	19	30

*TOUT carte à puce

14 Société de transport de Laval (STL), Plan du réseau, 2016. <http://www.stl.laval.qc.ca/fr/horaires-et-trajets/plan-du-reseau/>

7. DES LIEUX GÉNÉRATEURS D'INSÉCURITÉ : DES OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

Résultats des kiosques de consultation, été 2015



Top 5 des aspects les moins appréciés dans par les résidents et visiteurs de la RUI Chomedey

Sentiment d'insécurité reliée à la perception d'incivilité et de criminalité

Exemples des éléments cités

Des parties du quartier ont été identifiées comme étant sombres, mal illuminées, et avec des fréquentations louches :

- Secteur sud-ouest près des boulevards Curé-Labelle et Notre-Dame
- Stationnement du McDonalds
- Intersections des Av. 80 et 81 sur Curé-Labelle
- Intersection Av. 80 et boul. Notre-Dame.

Aussi le sentiment d'insécurité était présent dans certains parcs (Coccinelle et Pie X) et dans des ruelles (comme celle derrière Vincent-Massey et autres dans Val-Martin).

Aménagements dangereux avec des voitures qui roulent vite et ne respectent pas les piétons

Cet aspect a été identifié pour le quartier en générale mais les boulevards Chomedey, Curé-Labelle et Notre-Dame ont été identifiées comme particulièrement dangereux. Les intersections du boulevard Notre-Dame avec les rues Wilfred-Laurier, et la 80^e avenue ont été soulignées ainsi que les intersections de Curé-Labelle avec Notre-Dame, le Chemin du souvenir, la 79^e avenue et le boulevard Saint-Martin. Le coin du Boulevard Chomedey et la rue Cardinal sont aussi des lieux où les citoyens ne se sentent pas en sécurité.

Mal entretenu : sale et laid

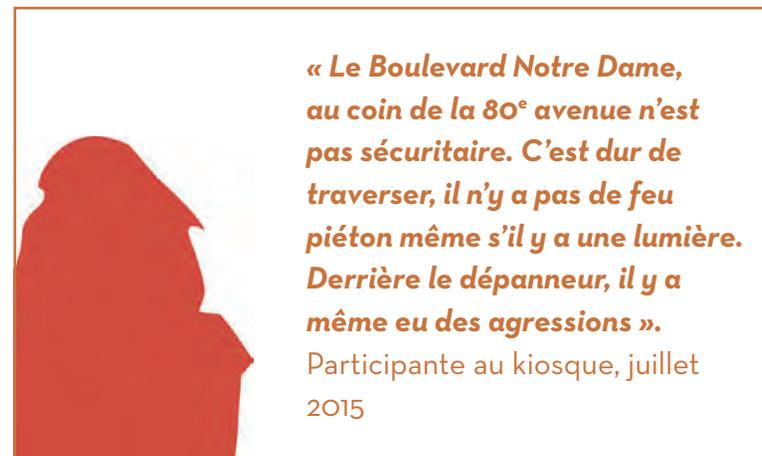
Des exemples donnés étaient les parcs, surtout le Parc Coccinelle, et la 80^e et la 81^e avenue. Autres endroits identifiés incluent, l'école barricadé, l'école Sainte-Maxime, l'église Pie X et l'entrée du pont Lachapelle.

Manque de programmation ou diffusion des services

Les services du quartier sont très appréciés et les citoyens rencontrés voudraient en savoir plus ou connaître ce qui se passe.

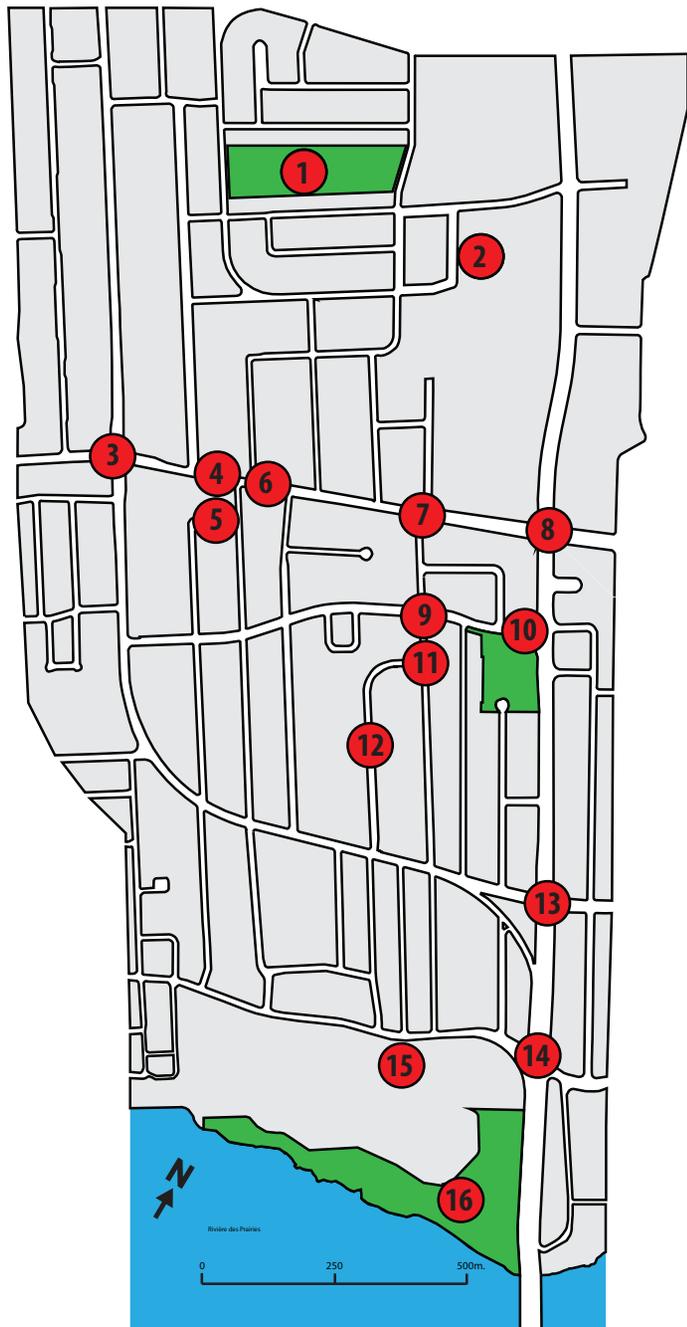
Pistes cyclables incomplètes, pas reliées

Pour le quartier en général, les pistes cyclables sont appréciées, mais elles ne sont pas reliées, par exemple pour des liens nord-sud ou pour que les résidents à l'extérieur du quartier accèdent les parcs.



Lieux moins appréciés par les résidents et visiteurs de la RUI Chomedey

Lieu	% de mention
Parcs (insécurité)	21%
Notre Dame	23%
Curé-Labelle, au coin de la 80 ^e et 81 ^e avenues	14%



1 Parc Pie-X
 - Sentiment d'insécurité lié à la consommation d'alcool et de drogues

2 Ancienne école Pie-IX
 - Ancienne école barricadée avec présence de graffitis



3 Boulevards Curé-Labelle /Notre-Dame
 - Intersection de deux artères majeures
 - Circulation dense
 - Temps de traverser trop court
 - Conflits dus aux virages à droite aux feux rouges



4 Notre-Dame/80e avenue
 - Aucune traverse piétonne, celle-ci est décalée à l'est
 - Conflits avec le virage à droite sur Notre-Dame
 - Trottoirs dangereux en bordure des commerces
 - Une circulation dense aux heures de pointe

5 80e avenue/81e avenue
 - Terrain vague, peu invitant



6 Notre-Dame/rue Wilfrid-Laurier
 - Peinture de la traverse piétonne délavée
 - Aucune signalisation



7 Notre-Dame/75e avenue

- Temps de traverse alloué trop court
- Temps d'attente pour traverser trop long
- Une haie et un arrêt d'autobus sur le coin sud - ouest nuisent à la visibilité
- Circulation de transit importante
- Virage à droite permis au feu rouge



8 Notre-Dame/Chomedey

- Intersection de deux grandes artères

9 Perron/75e avenue

- La signalisation de la zone scolaire est déficiente, peu visible
- Cohabitation difficile entre la circulation de transit et les usagers de l'école
- Passage de la bande cyclable très minimaliste
- Aucun débarcadère pour les élèves de l'école des Quatre-Vents



10 Perron/Charles-Daoust/Parc des Cocinelles

- Absence de traverse piétonne pour accéder au parc
- Difficulté d'anticiper la circulation provenant de la bretelle d'accès du boulevard Chomedey
- Zone scolaire non identifiée
- Absence de clôture entre le parc et le boulevard



11 75e avenue/77e avenue

- Autobus scolaires qui occupent la partie nord de la 77e avenue et qui bloquent une bonne partie de la chaussée
- Indication de la bande cyclable très minimaliste

12 Piste cyclable

- Bande cyclable peu sécuritaire aux alentours de l'école aux heures de pointe
- Piste cyclable non connectée



13 Cartier/Chomedey ET

14 Lévesque/Chomedey

- Intersection d'artères importantes
- Circulation dense

15 Accès au berge

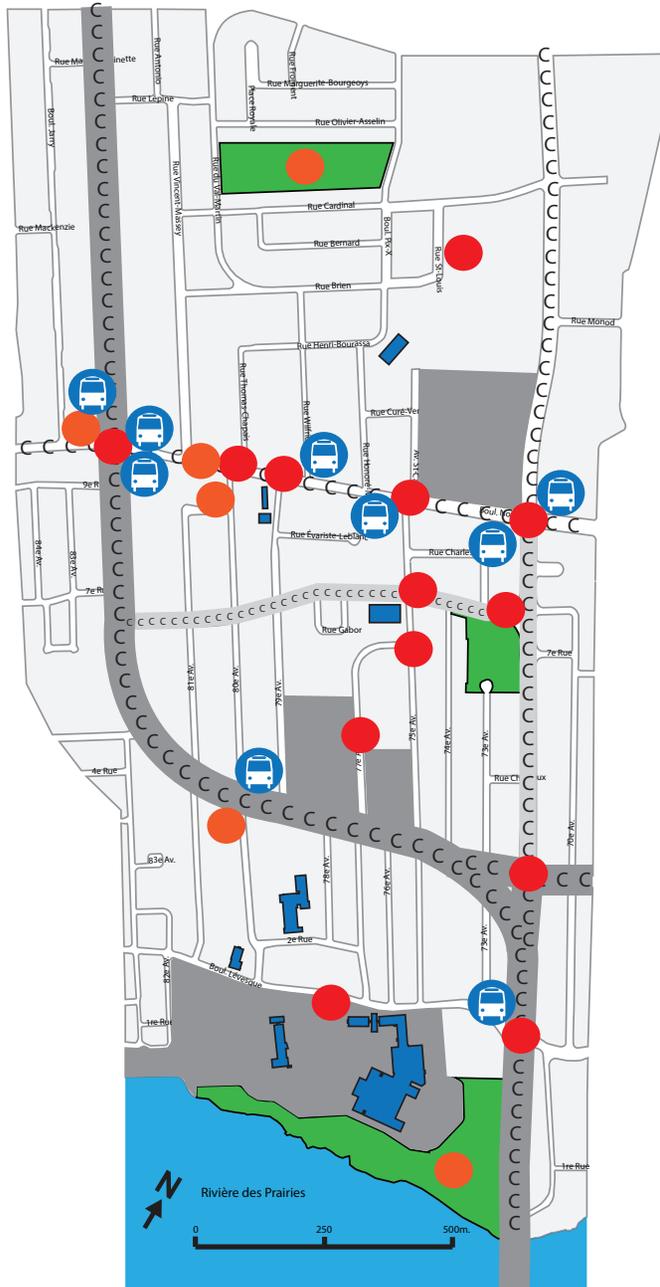
- Accès au berge mal identifié
- Espace très minéralisé et absence de trottoir



16 Parc St-Maxime

- Insécurité liée à la vente de stupéfiants

8. CARTE SYNTHÈSE DES CONSTATS DE LA RECHERCHE ET DES CITOYENS

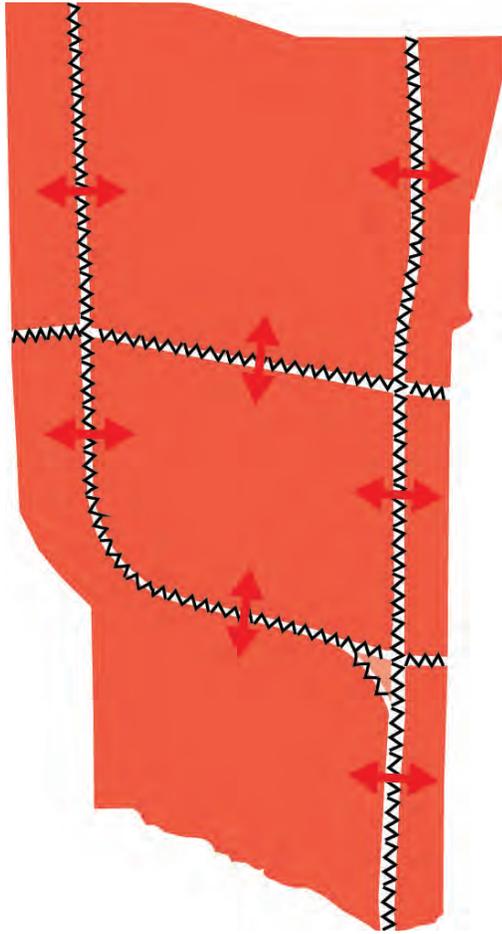


LÉGENDE

- C : Circulation motorisée importante
- c : Circulation motorisée modérée
- : Zone très minéralisée
- : Zone minéralisée
- : Lieux de destination appréciés par les citoyens
- : Insécurité liée aux aménagements
- : Insécurité liée aux activités
- 🚌 : Arrêts d'autobus les plus achalandés

9. LES RECOMMANDATIONS POUR UN QUARTIER FAVORABLE AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

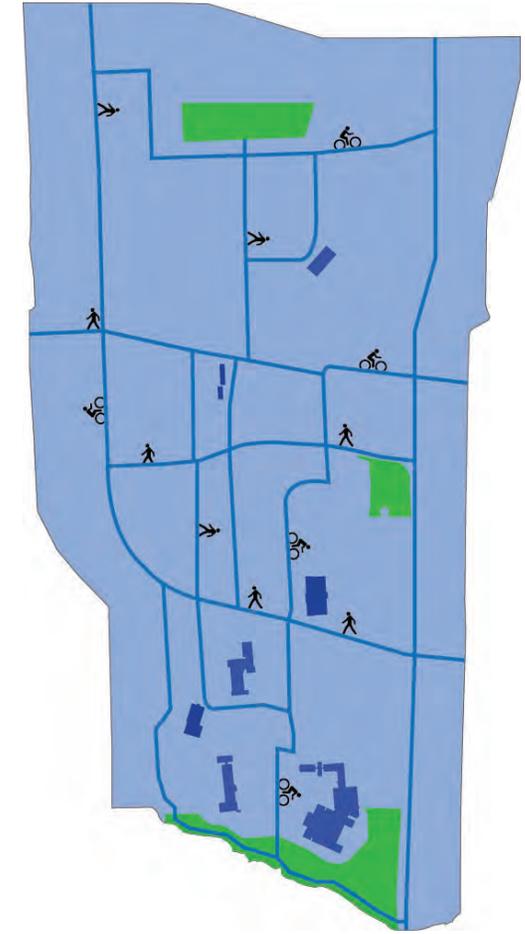
9.1 Trois stratégies d'interventions



**RÉDUIRE L'EFFET DE FRONTIÈRE
CRÉÉ PAR LES ARTÈRES**



**EMBELLIR ET VERDIR
LE QUARTIER**



**SÉCURISER LES LIENS ENTRE
LES LIEUX DE FRÉQUENTATION**

Stratégie 1 : Réduire l'effet de frontière créé par les artères

Objectif : Faciliter les déplacements actifs vers l'extérieur et l'intérieur du territoire

Les intersections des grandes artères sont les lieux de rencontre des divers usagés de la route. Les automobilistes, les autobus, les piétons et les cyclistes y cohabitent simultanément. Étant donné l'achalandage important, les risques de conflits sont élevés. Les piétons et les cyclistes sont particulièrement vulnérables aux collisions avec les véhicules, pouvant causer de graves blessures physiques et même entraîner la mort. Des intersections de grandes artères offrant des aménagements sécuritaires aux usagers du transport actif facilitent alors la diminution des conflits et brisent l'effet de frontière que peuvent représenter les grandes artères pour les déplacements actifs.

ACTIONS :

1. **Doter de feux pour piétons à décompte numérique et allouant le temps nécessaire à une personne vulnérable pour traverser à l'ensemble des intersections des boulevards Curé-Labelle et Chomedey**



CE QUI EST BON POUR UNE POUSETTE EST BON POUR UNE MARCHETTE!

Si l'aménagement permet aux enfants de se déplacer en toute sécurité, le quartier sera sécuritaire pour la majorité de la population.

Considérant les normes du MTQ concernant la vitesse de déplacement des piétons

Personnes à mobilité réduite : minimum de 0,3m/s

Personnes âgées et enfants : entre 0,9 et 1,6 m/s

Adultes : entre 1,2 et 2,1 m/s

Par exemple, dans le cas d'une intersection majeure avec une traverse longue de 27 mètres, une personne à mobilité réduite peut prendre jusqu'à 81 secondes pour traverser.

2. Envisager l'implantation de traverses en mode protégé ou partiellement protégé

La traverse en mode protégé interdit tous les mouvements de véhicules durant la phase piétonne. Les virages à droite sur le feu rouge y sont également interdits.

La traverse en mode partiellement protégé interdit les mouvements de véhicules au début de la phase piétonne pour les autoriser par la suite .



3. Implanter des aménagements qui signalent la présence de piétons et augmentent la sécurité des déplacements actifs

Exemples :

- Traverse piétonne texturée
- Refuge piéton
- Signalisation destinée aux véhicules

Traverse piétonne texturée

La traverse piétonne texturée accroît la visibilité du lieu destiné à la traverse et augmente la propension des utilisateurs de véhicules à redoubler de vigilance.



Curé-Labelle et Notre-Dame, Chomedey, Laval, 2015.



Boulevard Rosemont, Montréal, 2010.

Refuge piéton

Dans le cas où un piéton ou un cycliste ne réussit pas à traverser une intersection dans le délai autorisé, le refuge piéton permet la traversée en deux temps et l'attente de la phase piétonne suivante en offrant une protection physique aux utilisateurs des transports actifs.



Notre-Dame et Chomedey, Chomedey, Laval, 2015.



Refuge piéton, France, 2010.

Crédit: Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Signalisation destinée aux véhicules

La signalisation a comme objectif d'attirer l'attention des véhicules sur le fait qu'ils approchent d'une zone où des piétons ou cyclistes traversent. Des indicateurs de vitesse peuvent également influencer les conducteurs à réduire leur vitesse.



Boulevard Chomedey à l'approche du boulevard Notre-Dame, Chomedey, Laval, 2015.



Bélanger et Christophe-Colomb, Montréal, 2010.

4. Effort de sensibilisation au civisme

Encourager les différents usagers de la route à faire preuve de courtoisie et de civisme. À long terme l'objectif est de réussir à procéder à un changement de culture où l'ensemble des routes sont partagées entre tous.



« Plus de lumières pour traverser, notamment au coin de Notre-Dame et de la 80°. Aussi, il faudrait plus de panneaux d'arrêt pour les piétons. »

Jeune participant au kiosque au BBQ de juillet 2015

Stratégie 2 : Embellir et verdir le quartier

Objectifs : - Créer un quartier convivial propice à stimuler les déplacements actifs

- Atténuer les impacts des îlots de chaleur

Les aménagements écologiques et le verdissement intégrés aux espaces publics sont bénéfiques pour la santé physique et mentale par l'amélioration de la qualité de l'air et le contact avec la nature et la biodiversité. Spontanément, l'humain aura tendance à choisir les rues plus animées et conviviales pour marcher, ainsi un effort mis pour embellir le quartier encouragera les transports actifs et le sentiment de sécurité. Les arbres fruitiers et les sites d'agriculture urbaine dans l'espace public, en plus de contribuer à la sécurité alimentaire, favorisent l'interaction sociale.

ACTIONS

5. Encourager l'intervention des citoyens pour améliorer le quartier

Exemples :

- Programmes de verdissement sur le domaine privé ou les ruelles
- Appel de projets d'intervention des citoyens.
- Représentation auprès du Collectif de verdissement PlantAction Laval afin de prioriser le secteur de la RUI



80^e avenue angle
Notre Dame,
Chomedey, Laval,
2015.



Ruelle Habitations
Val-Martin,
Chomedey, Laval,
2015.



Arrêt berçant
réalisé par des
citoyens de St-
Henri, Montréal,
Transforme ta
ville, 2015.



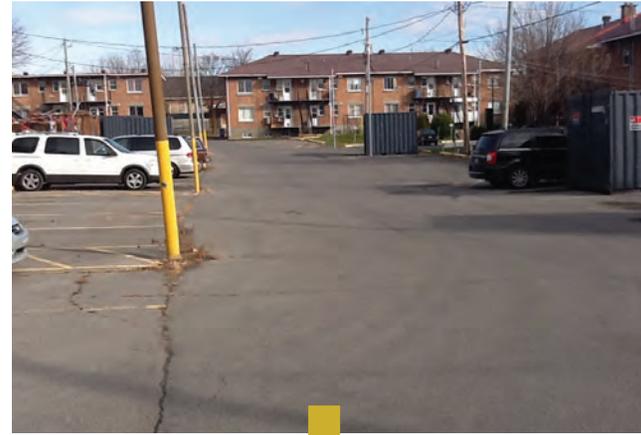
Radeau des enfants de
la rue Duluth réalisé
par des citoyens du
Plateau-Mont-Royal,
Montréal, Transforme ta
ville, 2015.

6. Saisir toutes les opportunités de réfections de rues, des habitations à loyer modiques ou de stationnements pour intégrer des aménagements écologiques

Lorsque réalisé lors des réfections routières, le coût des mesures de verdissement et d'apaisement de la circulation sont beaucoup moindre et contribue à l'absorption des eaux de pluie. Ces travaux sont l'occasion de réduire la largeur de la chaussée et ainsi diminuer la vitesse des véhicules.



Boulevard Perron devant le Parc des Coccinelles, Chomedey, Laval, 2015.



Stationnement arrière, Habitations Val-Martin Chomedey, Laval, 2015.



Saillies de trottoir verdies, rue Villeneuve, Plateau-Mont-Royal, Montréal, 2014.



Stationnement écologique, Habitations Jeanne-Mance, Montréal.

Crédit : Nathalie St-Pierre



Stationnement
Euro Marché,
77^e Avenue,
Chomedey,
Laval, 2015.



Stationnement
Centre civique,
St-Hilaire.

Crédit : www.objectifpaysage.com

7. Multiplier la présence d'œuvres d'art, d'art public et de murales



Entrée de l'école Saint-Maxime, Chomedey, Laval, 2015.



Boulevard Notre-Dame, Chomedey, Laval, 2015.



Rue Notre-Dame, Chomedey, Laval, 2015.



Source: Roadsworth and Bethany Gibeon, Roadsworth, Gose Lande Editions, 2011.



Rue des Ferrons,
Chomedey,
Laval, 2015.



Art urbain,
Village gai,
Montréal, 2003.

8. Inclure et autoriser l'agriculture urbaine dans l'espace public

En plus de contribuer à la sécurité alimentaire de la population du quartier, les aménagements nourriciers embellissent les lieux sous utilisés. Un appel de projets ou une simple autorisation peut permettre la création de projets communautaires très créatifs.



Parc des Coccinelles, Chomedey, Laval, 2015.



École Notre-Dame du Rosaire, Rue Pie-X., II, Chomedey, Laval, 2015.



Bac de nourriture à partager, Plateau Mont-Royal, Montréal, 2015.



Aménagements comestibles, Jardin du Parlement du Québec, Québec, 2014.



Coin boulevard
Lévesque et
80^e avenue, t,
Chomedey, Laval,
2015.



Parc Saint-Maxime,
Chomedey,
Laval, 2015.



Projet citoyen de
bacs d'agriculture,
rue Castelneau,
Villeray, Montréal,
2014.



Pommier, les fruits
défendus, Transforme
ta ville, 2014.



« Ajouter des fresques dans le jardin communautaire »

Participant au kiosque, juillet 2015

« Il devrait y avoir plus de jardins communautaires dans le quartier. »

Jeune, lors du BBQ août 2015

9. Augmenter les plantations dans les secteurs très minéralisés :

- Secteur Curé-Labelle et entrée de ville
- Berges

Vérifier le règlement de zonage de la Ville de Laval afin de bonifier les normes concernant le couvert végétal dans les diverses zones du secteur.

Secteur Curé-Labelle et entrée de ville



Boul. Chomedey, en sortant du Pont-Lachapelle , à côté du parc St-Maxime Laval, 2015.



Avenue McGill College, Montréal, 2011.

Berge

Bien que le parc Saint-Maxime soit classé "parc", il est très minéralisé et représente ainsi un îlot de chaleur important. Il est donc recommandé de mettre en valeur l'accès aux berges en identifiant clairement son entrée et de diminuer considérablement l'espace minéralisé.



Entrée du Parc Saint-Maxime, Laval, 2015.



Parc Saint-Maxime, Laval, 2015.



Entrée de la Petite Italie, Montréal, 2013.



Berges du Pôle des rapides, Montréal.

Crédit : www.poledesrapides.com

Stratégie 3 : Sécuriser les liens entre les lieux de fréquentations

Objectif : Intervenir sur les lieux d'interventions prioritaires

Le territoire de la RUI est un pôle de services et lieux de destination journalier. Offrir des aménagements sécuritaires et agréables pour que les citoyens et visiteurs puissent facilement se déplacer entre les lieux de fréquentation de manière active. Cela soutiendrait ceux qui utilisent déjà les transports actifs et encouragerait les autres. Les lieux à prioriser sont ceux où se trouvent les lieux les plus fréquentés par les populations vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées, et les lieux plus dangereux.

ACTIONS

10. Favoriser la perméabilité des grandes artères sur le territoire de la RUI afin de faciliter les déplacements actifs vers l'extérieur et l'intérieur du territoire

Préambule : En 2013, la Direction de la santé publique de Montréal a publié un document intitulé : *Sécurité des piétons en milieu urbain : enquête sur les aménagements routiers aux intersections*. À prime abord, il est reconnu que les endroits à risque de conflits entre les divers usagers de la route sont majoritairement constitués par les intersections où la trajectoire des automobilistes, des piétons et des cyclistes se croisent. Plus le débit de véhicules, de piétons et de cyclistes est élevé, plus le risque de conflits et d'accidents est grand.

Résultat de l'enquête :

Le premier constat stipule que le nombre de blessés aux intersections est fortement associé à la hiérarchie routière. Par contre, bien que cela semble un élément déterminant en ce qui a trait au nombre de blessés, la déficience des aménagements piétons peut également jouer un rôle important en ce qui concerne les accidents aux intersections. Dans le même ordre d'idée, les résultats de l'enquête suggèrent également que les traverses piétonnes ne suffisent pas à diminuer les conflits entre les différents usagers de la route, et que d'autres mesures soient donc nécessaires afin de rendre sécuritaire les intersections d'artères majeures.

Recommandations:

Considérant les normes du MTQ concernant la vitesse de déplacement des piétons :

Personnes à mobilité réduite : minimum de 0,3m/s

Personnes âgées et enfants : entre 0,9 et 1,6 m/s

Adultes : entre 1,2 et 2,1 m/s

11. S'assurer que l'ensemble des intersections des boulevards Curé-Labelle et Chomedey, permettant l'accès au territoire de la RUI, soient munis de feux piétons allouant le temps nécessaire pour traverser pour l'ensemble des usagers
12. Envisager l'implantation de traverses en mode protégé où tous les mouvements de véhicules sont interdits durant toute la phase piétonne

Sources des meilleurs pratiques et inspirations:

- Guide: Mise en œuvre du virage à droite au feu rouge. Ministère des transports du Québec. Décembre 2002, 39p.
- Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes, Guide technique. Vélo Québec. 2009, 168p.
- Sécurité des piétons en milieu urbain : enquête sur les aménagements routiers aux intersections. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 2013, 46p.»

13. Relier le réseau cyclable à celui déjà existant et sécuriser les bandes cyclables existantes

L'implantation de pistes cyclables et de bandes cyclables, dans les derniers dix ans dans les villes québécoise, entre des lieux de destination, résulte dans un mode de transport qui peut être plus efficace et rapide pour des distances jusqu'à 5 km. Quand les municipalités fournissent des lieux où les cyclistes se sentent protégés, il y a une augmentation d'utilisation du vélo. Le secteur de la RUI a déjà un début de réseau cyclable mais ces aménagements doivent être bonifiés.

EXEMPLES :

Piste cyclable :



Bande cyclable devant l'école les Quatre-Vents, Chomedey, Laval, 2015.



Piste cyclable protégé temporaire, boulevard De Maisonneuve, Montréal, 2011.

La bande cyclable devant l'école les Quatre-Vents, en particulier, a été identifiée comme dangereuse et non respectées. La piste cyclable est à repenser. Pour toutes les bandes cyclables, il est recommandé de les protéger, par exemple par des garde-fous ou une bordure en béton. Comme sur la photo ci-dessous, le marquage de la traverse pourrait être fait de façon à mettre en évidence la présence d'usagers vulnérables.

- Relier le réseau cyclable à celui déjà existant : Le réseau cyclable devrait être relié à l'intérieur du quartier, ainsi qu'aux pistes cyclables arrivant d'autres quartiers.

Intersection 75° et 77°



Bande cyclable à l'intersection des rues 75° et 77°, à côté de l'école les Quatre-Vents, Chomedey, Laval, 2015.



Traverse piétonne et cyclable avec marquage permanent et surface podotactile, Chemin des prairies, Brossard, 2015.

14. Améliorer la visibilité de la signalisation des traverses des lieux de destinations des populations vulnérables: écoles, parcs, arrêts d'autobus.

EXEMPLES :

Accès au parc des Coccinelles



Accès au Parc des Coccinelles par le boulevard Perron à l'intersection de la rue Charles Daoust, Chomedey, Laval, 2015.



Traverse piétonne mi-tronçon avec avancée de trottoir, rue principale, Ville de Sutton, 2013.

Crédit: DSP Montérégie

Pour sécuriser l'accès au parc, les modifications suivantes peuvent être faites :

- Traverse piétonne avec marquage.
- Rétrécissement de la chaussée du boulevard Perron afin de faciliter la traverse (ex. : bac de verdissage, saillies de trottoir, etc.).
- Intersection Chomedey/Perron : Transformée en « 4 coins » pour permettre aux piétons d'anticiper la circulation provenant du boulevard Chomedey.
- Mettre à niveau la signalisation à l'approche de la zone scolaire.
- Installer une clôture le long du parc afin de sécuriser le secteur à proximité du boulevard Chomedey.

Notre-Dame/Wilfrid Laurier



Crédit: Google maps, Juin 2015



Intersection du boulevard Notre Dame et la rue Wilfrid Laurier, Chomedey, Laval, 2015.

Traverse piétonne et marquage à rayures avec tiges de signalisation latérales, Rimouski, 2011.

Le marquage au sol devrait mettre en évidence la priorité des piétons, surtout dans les endroits où il n'y a pas de feu de circulation. Pour être respectés, les traverses doivent être aux normes. Des aménagements temporaires, peu coûteux peuvent également souligner le passage piéton.

9.2 Résumé des actions recommandées

Stratégie 1 : Réduire l'effet de frontière créé par les artères

Objectif : Faciliter les déplacements actifs vers l'extérieur et l'intérieur du territoire

1. Doter de feux pour piétons à décompte numérique et allouant le temps nécessaire à une personne vulnérable pour traverser à l'ensemble des intersections des boulevards Curé-Labelle et Chomedey.
2. Envisager l'implantation de traverses en mode protégé ou partiellement protégé
3. Implanter des aménagements qui signalent la présence de piétons et augmentent la sécurité des déplacements actifs
4. Effort de sensibilisation au civisme

Stratégie 2 : Embellir et verdir le quartier

Objectifs :

- Créer un quartier convivial propice à stimuler les déplacements actifs

- Atténuer les impacts des îlots de chaleur

5. Encourager l'intervention des citoyens pour améliorer le quartier
6. Saisir toutes les opportunités de réfections de rues, des habitations à loyer modiques ou de stationnements pour intégrer des aménagements écologiques.
7. Multiplier la présence d'œuvres d'art, d'art public et de murales
8. Inclure et autoriser l'agriculture urbaine dans l'espace public
9. Augmenter les plantations dans les secteurs très minéralisés : berges, secteur Curé-Labelle et entrée de ville.

Stratégie 3 : Sécuriser les liens entre les lieux de fréquentations

Objectif : Intervenir sur les lieux d'interventions prioritaires

10. Favoriser la perméabilité des grandes artères sur le territoire de la RUI afin de faciliter les déplacements actifs vers l'extérieur et l'intérieur du territoire.
11. S'assurer que l'ensemble des intersections des boulevards Curé-Labelle et Chomedey, permettant l'accès au territoire de la RUI, soient munis de feu piétons allouant le temps nécessaire pour traverser pour l'ensemble des usagers.
12. Envisager l'implantation de traverses en mode protégé où tous les mouvements de véhicules sont interdits durant toute la phase piétonne.
13. Relier le réseau cyclable à celui déjà existant et sécuriser les bandes cyclables existantes
14. Améliorer la visibilité de la signalisation de traverse surtout près des lieux de destination comme autour des écoles, des parcs et des arrêts d'autobus

Réseau
Quartiers
verts



Active
Neighbourhoods
Canada

CHOMEDEY