

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE DE LAVAL



ÉvoluCité
LAVAL VERS L'ÉQUILIBRE URBAIN





TABLE DES MATIÈRES

- 1. Préambule 4
- 2. La démarche *ÉvoluCité* 6
 - a. Des consultations publiques pour s'approprier la démarche 8
- 3. Pourquoi un plan de mobilité active?10
- 4. À pied, à vélo, l'état des déplacements actifs 14
 - a. La situation des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite. 17
 - b. Se déplacer à Laval : motifs et destinations. 18
- 5. Comment favoriser les déplacements actifs? 20
 - a. À pied 21
 - b. À vélo 24
 - c. Favoriser l'intermodalité entre les modes de transport. 27
- 6. Une stratégie en faveur de la mobilité active 28
 - a. Les objectifs 28
 - b. Les principes. 29
 - c. Les actions proposées 31
 - i. ... en faveur de la mobilité active 31
 - ii. ... en faveur de la marche 37
 - iii. ... en faveur du vélo 38
- 7. Mise en œuvre 44
- 8. Conclusion 46
 - a. Références bibliographiques 48
 - b. Sources iconographiques 50
 - c. Production et remerciements 50



1 PRÉAMBULE

La mobilité répond à un besoin fondamental de l'être humain, celui de se déplacer. Si en général elle donne lieu à une certaine activité physique, la mobilité est devenue au fil du temps de moins en moins « active ». L'usage individuel de l'automobile a entraîné une motorisation de plus en plus grande de la population, tout en ayant des répercussions importantes non seulement sur l'environnement, mais également sur notre santé et sur l'activité économique.

Environnement

Ces efforts se traduisent par une dégradation de la qualité de l'air et par l'augmentation de la production des gaz à effet de serre (GES), avec des épisodes de smog de plus en plus fréquents, dans la grande région de Montréal. À cela, s'ajoute une dégradation de la qualité des milieux résidentiels situés près des grands boulevards et des réseaux autoroutiers.

Santé publique

Cette motorisation de la population et l'aménagement urbain qu'elle demande favorisent la sédentarité et s'ajoutent aux autres facteurs qui contribuent à la hausse du taux d'obésité dans la population.

Activité économique

Enfin, la congestion routière inhérente à cette motorisation croissante contribue aux retards, à la baisse de la productivité et à l'augmentation des frais de livraison. Bref, cela finit par avoir une incidence sur l'activité économique.



Avec le Plan de mobilité active, la Ville de Laval convie la population à prendre un virage santé en intégrant les modes actifs dans les déplacements quotidiens, que ce soit par la marche, le vélo ou le transport en commun. Son objectif est de rendre la ville plus vivante, plus attrayante, plus sécuritaire, plus durable, plus en santé!

Cette invitation va de pair avec la nouvelle Politique de l'activité physique dont le but est de créer à Laval un cadre physique et organisationnel capable d'assurer aux citoyens un plus grand bien-être dans leurs déplacements et leurs loisirs.

Enfin, le Plan de mobilité active concrétise l'engagement que la Ville a pris dans le cadre de la Politique de l'urbanisme durable de Laval de revoir les pratiques de planification et d'urbanisme pour créer des environnements qui favorisent la mobilité active et de saines habitudes de vie. Il fait d'abord le diagnostic de la situation, présente les enjeux et les défis de la mobilité active à Laval et propose différentes pistes d'action pour amarrer le plan à la démarche *ÉvoluCité*.

2 LA DÉMARCHE ÉVOLUCITÉ

Laval est une ville en pleine mutation. Non seulement son territoire se développe à bon rythme, mais sa population est appelée à croître considérablement d'ici 2031, avec près de 100 000 nouveaux citoyens¹. En 2031, le Lavallois moyen sera plus âgé et issu de l'immigration dans une plus large proportion. Il comptera moins de personnes dans son ménage et ses besoins continueront à se diversifier.

Au cours des prochaines années, les Lavallois seront appelés, comme partout ailleurs, à se mobiliser sur la question des enjeux environnementaux, dont la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et la préservation des milieux naturels. Les quartiers les plus anciens de la ville nécessiteront des investissements pour réhabiliter leurs infrastructures. Les coûts de ces infrastructures étant de plus en plus élevés, tous les efforts devront être déployés pour en tirer le meilleur parti.

Enfin, Laval aura aussi à relever plusieurs défis d'aménagement de son territoire, notamment en veillant à l'intégration et à la qualité des aménagements liés à :

- la consolidation de son secteur central;
- la revitalisation des quartiers à proximité des corridors importants de transport en commun;
- la construction d'équipements structurants, dont le Complexe multifonctionnel culturel et sportif (Place Bell);
- la mise en œuvre de la planification des secteurs adjacents aux stations de métro existantes et projetées.

C'est dans ce contexte que la Ville de Laval a adopté *ÉvoluCité*, une démarche municipale qui vise à aménager et à développer le territoire selon une approche basée sur l'urbanisme durable. La première étape de cette démarche a été l'adoption par la Ville, en mai 2011, de la Politique de l'urbanisme durable de Laval (voir le site internet www.evolucite.com).

Cette politique est inspirée des courants urbanistiques mondiaux les plus importants que sont le nouvel urbanisme, le développement intelligent (*Smarth Growth*) et le développement en fonction des pôles de transport en commun (*Transit Oriented Development* ou TOD). On leur reconnaît de grands principes communs, dont :



- **la création de milieux favorisant le transport en commun et les déplacements actifs;**
- **l'accroissement de la densité du territoire et son utilisation optimale;**
- **la mixité des fonctions urbaines et une diversité sociale;**
- **la qualité de l'environnement naturel;**
- **la qualité du cadre bâti et du design urbain.**

Le deuxième volet de la démarche *ÉvoluCité*, le Plan de mobilité durable, a été rendu public en juin 2011 par la Ville de Laval et la Société de transport de Laval (STL). Ce plan, qui s'inscrit dans une vision d'urbanisme durable, poursuit un objectif ambitieux : réduire de 50 % par habitant les gaz à effet de serre liés au transport des Lavallois. L'approche globale préconisée s'articule autour de 5 grands axes d'intervention et se décline en 21 mesures (voir le site internet www.evolutice.com).

Le Plan de mobilité active constitue quant à lui le troisième volet de la démarche *ÉvoluCité*. Il permettra de poursuivre le plan d'action nécessaire à l'atteinte des objectifs en matière de mobilité à l'horizon 2031.

DES CONSULTATIONS PUBLIQUES POUR S'APPROPRIER LA DÉMARCHE

La participation des citoyens fait partie des principes de développement durable dont s'inspire la démarche *ÉvoluCité*. Comme elle l'avait prévu dans la version préliminaire de son Plan de mobilité active, la Ville de Laval a mené une vaste campagne de consultations citoyennes durant tout le mois d'avril 2013. Plus de 2 000 citoyens ont participé par le biais de l'une des plateformes de consultation. Sondage téléphonique, sondage en ligne et présence dans les lieux publics ont permis de dresser un portrait fiable des habitudes de déplacements actifs des Lavallois. Elles ont aussi permis de mieux comprendre leurs motivations à se déplacer à pied ou à vélo et les difficultés qu'ils rencontrent. Les principales entreprises et institutions lavalloises ont également reçu un questionnaire à remplir qui portait sur les déplacements de leurs employés et clients. En marge des consultations, la Ville a initié une série de rencontres auprès des principaux partenaires œuvrant dans les domaines de la santé et des saines habitudes de vie, de l'accessibilité, de l'éducation et du développement économique afin de recueillir leurs commentaires sur les mesures proposées. Une trentaine de mémoires provenant d'organismes lavallois ont été soumis au comité responsable de produire le Plan de mobilité active. L'objectif était de bonifier la version présentée lors des consultations citoyennes et de mettre en œuvre des mesures qui répondront aux besoins réels des citoyens. À l'issue des consultations, plusieurs idées intéressantes ont été retenues! Des propositions novatrices ont permis de bonifier la version finale du Plan de mobilité active. D'autres suggestions sont venues appuyer les actions qui avaient été soumises aux consultations publiques et permettront de les rendre plus concrètes dans leur mise en application. Les plus importantes ont été identifiées à la section 6 «Une stratégie en faveur de la mobilité active».





3 POURQUOI UN PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE?

Transport actif, mobilité active, déplacement actif, voilà des expressions qui définissent chacune une façon plus active de se déplacer, que ce soit à pied ou à vélo. Comme il exige souvent qu'une part du trajet se fasse à pied, le transport en commun est aussi considéré, dans une certaine mesure, comme faisant partie de la mobilité active.

Pour Laval, réaliser un plan de mobilité active est une façon d'adhérer à des valeurs modernes qui reflètent une autre conception de la mobilité des personnes. C'est une occasion de rallier la population lavalloise autour de préoccupations quotidiennes telles que la santé individuelle, les bénéfices environnementaux, sociaux et économiques.

D'un point de vue individuel ou collectif, les bénéfices qu'il y a à se déplacer autrement sont nombreux.

Des avantages garantis!

Réduction des gaz à effet de serre (GES)

Au cours des 12 dernières années, la planète a connu les 10 années les plus chaudes de son historique météorologique². Ce réchauffement climatique est dû en grande partie aux émissions de GES. En 2006, 57 % des GES sur le territoire lavallois étaient associés au transport automobile de ses citoyens³. Se déplacer de façon plus active, c'est notamment réduire sa dépendance à l'automobile et ainsi contribuer à la réduction des GES.

Santé pour tous!

Près de la moitié des Lavallois de 18 ans et plus (49 %) ont un surplus de poids⁴. Bien que ce pourcentage se situe légèrement sous la moyenne québécoise (56 %) et canadienne (60 %), l'obésité n'en demeure pas moins un problème inquiétant⁵.

L'inactivité physique ou le manque d'activité physique sont particulièrement dramatiques chez les enfants qui marchent d'ailleurs de moins en moins pour se rendre à l'école. Jusqu'à 80 % des maladies du cœur et des accidents vasculaires cérébraux prématurés pourraient être évités par la réduction des facteurs de risque, dont l'inactivité physique⁶. De toute évidence, nous aurions intérêt à bouger davantage...

Des économies appréciables

Au-delà des économies qu'on peut soi-même réaliser en troquant peu à peu l'automobile contre la marche ou le vélo, il y a toutes ces économies que nous pourrions réaliser collectivement. Pensons simplement aux coûts élevés de santé liés à la sédentarité et aux coûts socioéconomiques attribuables à la congestion routière, en plus des coûts du surdimensionnement des infrastructures de transport qui contribuent à la multiplication des îlots de chaleur.

Pour la seule année 2003, les coûts socioéconomiques de la congestion routière (d'après la perte de temps des usagers) dans la région de Montréal atteignaient 1,4 milliard de dollars⁷ contre 779 millions de dollars en 1998. Faut-il s'en étonner? Le parc automobile a augmenté de 37 % entre 1987 et 2003⁸.

De l'efficacité

Selon certains paramètres, les déplacements actifs sont étonnamment performants et efficaces en milieu urbain. Cette efficacité s'avère d'autant plus grande que la plupart de nos déplacements en ville sont relativement courts. À partir de données de mobilité métropolitaine (enquête Origine-Destination-AMT, 2008), on apprend que, dans l'agglomération formée par Laval, Montréal et Longueuil, le tiers des travailleurs (33 %) habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail⁹. Voilà un potentiel important à exploiter !

Le jeu des combinaisons

Cela dit, les contraintes géographiques ou liées aux horaires peuvent faire en sorte que la marche et le vélo ne conviennent pas à tous ou à tous les types de déplacement. Par contre, si on combine ces modes de déplacement avec le transport collectif, le taxi ou l'autopartage, ces contraintes ne sont plus un problème. Et lorsque le mariage est total, avec supports sur les bus ou transport des vélos à bord des trains, on peut franchir de grandes distances ou des obstacles (cours d'eau, voies rapides, voies ferrées, ponts et tunnels).

Des contraintes à considérer

L'île Jésus est traversée en plusieurs endroits par différents axes du réseau autoroutier et du réseau ferroviaire qui représentent autant de barrières aux déplacements à pied et à vélo. D'une part, ces corridors créent des ruptures marquées entre les quartiers et, d'autre part, les viaducs qui les franchissent sont rarement agréables à emprunter à pied ou à vélo.

Par ailleurs, en aménageant un réseau de rues locales typiques d'une banlieue pour décourager la vitesse automobile (croissants, rues sinueuses ou sans issue), on a ainsi créé des parcours beaucoup plus longs pour accéder à pied aux rues commerciales ou aux pôles de service. Enfin, le territoire de Laval, entouré par les rivières des Prairies et des Mille Îles, est relié à l'île de Montréal puis à la Rive Nord par 18 infrastructures.

Or, en raison d'environnements non favorables, les Lavallois ont tendance à renoncer aux déplacements à pied ou à vélo. Cependant, on sait que les distances à parcourir pour se rendre aux commerces ou aux institutions sont souvent très courtes. En effet, la plupart des quartiers résidentiels sont bien desservis par des services de proximité dans un rayon de 1 à 3 km.



4 À PIED, À VÉLO, L'ÉTAT DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

D'après l'enquête Origine-Destination de 2008, 85 % des déplacements des Lavallois se font en automobile (87 % en 2003). Viennent ensuite le transport en commun (10 % ; 7 % en 2003) et les transports actifs (6 % ; 6,4 % en 2003)¹⁰. On assiste donc à un timide recul de l'utilisation de l'automobile.

Globalement, dans la grande région métropolitaine, la part des déplacements actifs dans la population décroît avec l'âge. Les personnes qui atteignent l'âge de conduire et de posséder un véhicule sont celles qui ont tendance à utiliser le moins les modes actifs dans leurs déplacements¹¹. Les marcheurs et les cyclistes sont généralement jeunes, leur âge moyen (31,6 ans) étant moins élevé que celui de la population totale (38,9 ans)¹².

Les résultats des consultations publiques effectués en avril 2013 par la Ville de Laval vont également dans le même sens : les citoyens lavallois qui se déplacent le plus souvent en vélo ou à pied ont entre 18 et 34 ans, sont de sexe masculin, ont des enfants et habitent dans les quartiers environnants les stations de métro (Laval-des-Rapides, Pont-Viau et Renaud-Coursol). À l'inverse, les citoyens qui ont la moins forte propension à utiliser les déplacements actifs sont les répondants âgés de 55 ans et plus, n'ont pas d'enfant, sont de sexe féminin et ont un niveau d'éducation plus faible¹³.

La distance d'un parcours à effectuer a une grande importance dans le choix du mode de transport. Il s'agit d'ailleurs de l'un des principaux freins à la mobilité active¹⁴. La plupart des déplacements à pied des Lavallois (95 %) font moins de 2 km. Par ailleurs, 55 % des déplacements de moins de 1 km sont faits en automobile, ce qui laisse penser que la proportion des déplacements qui seraient faits en transport actif pourrait s'accroître significativement¹⁵.

À Laval, près de la moitié des adultes¹⁶ font du vélo. Ce résultat se situe légèrement sous la moyenne québécoise (54 %). La proportion d'enfants et d'adolescents qui font du vélo une fois par semaine ou plus se situe également sous la moyenne québécoise (56 % contre 59 %). Par contre, Laval compte un nombre important de cyclistes assidus, puisqu'environ le tiers (30 %) des adultes roulent à vélo une fois par semaine ou plus.

Quelques autres statistiques nous permettent de compléter le portrait :

- 4 km** • C'est la distance moyenne des trajets parcourus par les cyclistes de Laval.
- 0,7 %** • C'est la proportion des déplacements vers le travail qui sont effectués à vélo. Cette proportion est de 1,4 % pour l'ensemble du Québec.
- 744 km** • C'est ce que parcourent en moyenne annuellement les cyclistes lavallois.
- 39 %** • C'est la proportion des déplacements à vélo qui font moins de 2 km, alors que 31 % font plus de 5 km.

Aussi, à Laval, les pistes cyclables sont accessibles sept mois par an (de la mi-avril à la mi-novembre). Un cycliste sur quatre roule déjà en avril; un sur sept est toujours en selle en novembre.

Les déplacements à vélo se font prioritairement :

- 50 %** • sur les pistes
- 35 %** • sur les rues à faible circulation
- 9 %** • sur les rues à forte circulation





La situation des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite

Le Québec connaîtra, au cours des prochaines années, une transformation démographique caractérisée principalement par le vieillissement de sa population, et Laval n'échappera pas à cette réalité¹⁷. D'ici 2031, le nombre d'aînés doublera et une personne sur cinq fera dorénavant partie de la catégorie des personnes âgées. Si on remarque en général une diminution de l'usage des transports actifs avec l'âge, on constate cependant une légère augmentation des modes actifs à partir de l'âge de la retraite. Si on tient compte des changements sociaux, il est à prévoir que les aînés demeureront de plus en plus actifs¹⁸.

Par ailleurs, les aides à la mobilité motorisées (AMM)¹⁹ comme des triporteurs et des fauteuils motorisés, qui ne sont pas considérées comme une forme de mobilité active au sens strict, seront de plus en plus demandées par une population vieillissante. Dans son mémoire présenté à la Commission consultative sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal, en novembre 2011, Vélo Québec faisait valoir le point suivant concernant l'utilisation des aides à la mobilité motorisées :

« Dans la mesure où les AMM ont une certaine limitation de vitesse (moins de 10 km/h) et où elles sont destinées à un usage plutôt social (pour les personnes qui ont des problèmes de mobilité), elles s'apparentent aux fauteuils roulants. À moins de contre-indication sur certains segments cyclables (géométrie déficiente, largeur, etc.), on peut penser que la cohabitation avec les cyclistes est possible. » Dans sa recommandation, Vélo Québec fait valoir « que les aides à la mobilité motorisées (tripporteurs, quadriporteurs, fauteuils roulants motorisés) [pourraient être] autorisées à circuler sur toutes les rues où les vitesses affichées sont de 50 km/h ou moins.²⁰ »

À l'heure actuelle, l'utilisation de ces appareils sur la voie publique n'est pas encadrée par le Code de la sécurité routière du Québec. La Ville de Laval suivra les développements à cet effet et agira de façon à en favoriser l'intégration.

Se déplacer à Laval : motifs et destinations

Selon les résultats des consultations publiques, environ un Lavallois sur dix utilise le vélo l'été pour aller au travail ou pour se rendre aux stations de métro, d'autobus ou aux gares de train. Plus des deux tiers des Lavallois se déplacent fréquemment à pied pour se rendre à un commerce près de chez eux et un peu plus du quart marche pour aller aux stations de métro ou d'autobus, ou aux gares de train.²¹

De façon plus précise, bien que la moitié des Lavallois actifs se déplacent vers Montréal tous les matins pour atteindre leur lieu d'emploi, la proportion de Lavallois travaillant à Laval augmente sans cesse et atteignait 43 % en 2006²².

Les principaux pôles générateurs de déplacement se concentrent surtout dans un quadrilatère délimité par l'autoroute Chomedey (A-13) à l'ouest, le boulevard Dagenais au nord, l'autoroute Papineau (A-19) à l'est et la rivière des Prairies au sud. On y trouve non seulement une concentration d'édifices de bureaux et de grands centres commerciaux d'envergure régionale, mais également les institutions municipales et gouvernementales telles que l'Hôpital de la Cité-de-la-Santé, l'hôtel de ville, le Cégep Montmorency, le campus de l'Université de Montréal, en plus des trois stations de métro (et cinq autres stations projetées) et du terminus d'autobus Le Carrefour.

Les secteurs prioritaires d'aménagement, identifiés dans la Politique de l'urbanisme durable comme étant l'Espace Concorde, l'Espace Montmorency et le Quartier de l'Agora, constitueront, d'ici quelques années, les pôles générateurs de déplacement les plus importants du territoire lavallois.

Aussi, l'émergence de nouveaux pôles d'emploi et la création de pôles de quartier permettront à un plus grand nombre de Lavallois de travailler près de leur résidence et de faire des déplacements plus courts, et de ce fait elles rendront la mobilité active plus attrayante. Cela aura pour effet de minimiser les distances parcourues et de réduire la congestion routière. Le Plan de mobilité active devra tirer profit de ces changements.



5 COMMENT FAVORISER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS?

Plusieurs facteurs contribuent à faciliter les déplacements à pied ou à vélo et à les rendre plus agréables. La forme même de la ville et les distances qu'on doit franchir entre la maison et l'école, le bureau, les centres de services ou les centres commerciaux sont des facteurs déterminants. L'urbanisation et l'étalement des activités et du développement ont considérablement modifié le portrait de la ville et, par conséquent, nos façons de se déplacer.

Avec la vision *ÉvoluCité*, Laval opte dorénavant pour une forme urbaine beaucoup plus compacte qui favorisera à nouveau les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun. En intervenant dans le développement et l'aménagement urbain, on agit sur la mixité des fonctions, ce qui a pour effet d'offrir aux citoyens une variété de destinations à proximité du domicile.

De fait, en agissant sur la façon dont l'environnement urbain est organisé et aménagé, on crée des conditions que recherchent piétons²³ et cyclistes :

- **L'accessibilité :** Pouvoir utiliser le trajet le plus court et le plus direct possible, du point d'origine jusqu'à destination, ce que permettent les sentiers et passages qui traversent un développement domiciliaire, par exemple.
- **Le sentiment de sécurité :** Se sentir protégé de la circulation automobile et en sécurité dans des environnements vivants et non propices à la criminalité.
- **Le confort :** Bénéficier d'une surface de marche ou de roulement qui soit confortable, propre, libre de tout obstacle et compter sur un éclairage adéquat et la présence de mobilier urbain (bancs, poubelles, abreuvoirs, etc.) le long des parcours.
- **L'intermodalité :** Accéder facilement aux transports collectifs. Pour le cycliste, cela signifie soit de pouvoir transporter son vélo en autobus ou en métro, soit de pouvoir le garer dans un stationnement bien aménagé.

- **Le plaisir de se déplacer :** Jouir d'un environnement bâti comportant des bâtiments à l'architecture intéressante, avoir accès à de la verdure, à un design urbain de qualité, à des haltes. Emprunter un trajet qui comporte des services de proximité (dépanneur, boulangerie, bureau de poste, banque...) Circuler dans un environnement qui permet de profiter du climat et de se protéger du soleil ou des forts vents, par exemple, notamment avec la présence de végétation.

À pied

Marcher et courir font partie des besoins fondamentaux des enfants. Même si la marche demeure, tout au long de notre vie à la base de nos déplacements, la distance des trajets et leur fréquence diminuent dramatiquement chez les adultes. À Laval, quotidiennement, 5,6 % des personnes seulement font un déplacement à pied dont la distance moyenne est de 740 m²⁴. Il est possible d'augmenter ce pourcentage et voici quelques pistes pour le faire.

Des trottoirs qui marchent !

Les trottoirs et les sentiers piétons, aménagés dans les parcs, espaces verts ou espaces publics, sont l'infrastructure de base qui facilite la marche en milieu urbain²⁵.

À Laval, la réalité est telle qu'on retrouve en général des trottoirs au coeur des ex-municipalités du sud de l'île et les principaux pôles d'emploi et de service. Les parcs industriels, d'importants générateurs de déplacement, n'ont en général pas de trottoirs. Certains quartiers résidentiels non plus.

Des sentiers piétons

L'efficacité est une autre dimension à considérer dans la conception de mesures qui incitent à se déplacer à pied. Des passages et sentiers entre différents ensembles résidentiels réduisent les temps de parcours à pied ou à vélo en évitant d'avoir à contourner tout un îlot pour atteindre la rue voisine ou une destination quelconque. De tels passages existent dans certains quartiers, et c'est une mesure qui est de plus en plus intégrée dans la planification des nouveaux secteurs de développement.

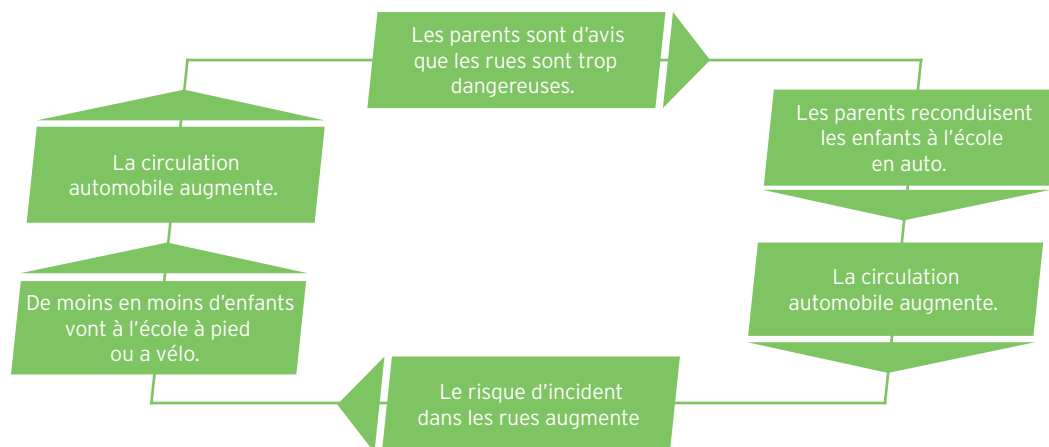
De la même façon, les parcs peuvent être le moyen choisi pour relier deux ou plusieurs rues avec l'école du quartier, le centre communautaire ou autre lieu. Les parcs Champfleury, Sylvie, Couvrette et Bois-de-Boulogne sont des exemples de ces parcs de forme linéaire qui deviennent d'excellents moyens de raccourcir un trajet à pied en bénéficiant d'un environnement plus vert.

Des environnements scolaires favorables

Laval compte le plus haut taux de motorisation des ménages sur le territoire métropolitain, avec 1,45 véhicule par famille²⁶. Cette situation, et par le fait même le sentiment d'insécurité qu'elle inspire à certains parents, contribue au taux élevé de « navettage » des enfants en auto. Et cela, même pour des trajets inférieurs à 1 km²⁷ !

De 1998 à 2003, la part des déplacements à pied est passée de 41 % à 34 %, tandis que celle des déplacements automobiles a grimpé de 22 % à 31 %. Non seulement les élèves du primaire marchent de moins en moins pour aller à l'école ou en revenir, mais ceux qui marchent parcourent des distances de plus en plus courtes.

Dans son rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, la Direction de santé publique de Montréal évoque un cercle vicieux qui mine le développement du transport actif scolaire²⁸. En plus d'induire une motorisation élevée aux abords des écoles, cette tendance favorise l'inactivité et les problèmes de santé qui s'ensuivent.



C'est dans ce contexte qu'ont été lancées, au cours des dernières années, différentes initiatives pour remettre enfants et parents à la marche.

- Le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer aide les parents à s'organiser pour accompagner à tour de rôle de petits groupes d'enfants sur le chemin de l'école.
- *Mon école à pied, à vélo*, que Vélo Québec dirige depuis 2005 avec la collaboration de Sports Laval, propose une démarche complète qui peut mobiliser chaque école en faveur de la mobilité active. Au départ, on fait entre autres un plan de déplacement par lequel sont identifiés les principaux obstacles à la marche et au vélo ; des recommandations peuvent ensuite être faites pour améliorer les choses. Treize écoles primaires de Laval participent à ce programme.



À vélo

À Laval, la part modale du vélo pour le motif travail/études est de 0,7 %²⁹, une valeur deux fois moindre que celle observée pour l'ensemble du Québec (1,4 %). Mais nous savons que le potentiel pour un accroissement de cette part existe. Dans un environnement comme le nôtre, des infrastructures cyclables formelles (pistes et bandes principalement) sont essentielles afin de permettre aux cyclistes expérimentés comme à ceux qui le sont moins de graduellement accroître leurs déplacements vers l'école, le travail et les lieux de service et de divertissement.

Autre facteur encourageant : les aménagements cyclables ont la cote. À Laval, les cyclistes effectuent 85 % de leurs déplacements sur des pistes cyclables et des rues à faible circulation. Et lorsqu'on demande aux Lavallois si le réseau cyclable devrait être plus développé, 91 % d'entre eux disent que oui, ce qui confirme leur intérêt pour le développement des voies cyclables sur notre territoire³⁰.

Le réseau cyclable actuel

Le réseau cyclable actuel à Laval est constitué de quatre principaux types d'aménagement : les pistes cyclables, les bandes cyclables, les pistes polyvalentes (partagées entre piétons et cyclistes) et les chaussées désignées.

Bandes cyclables et pistes sur rue	76 km (44 %)
Pistes cyclables en site propre et pistes polyvalentes	74 km (42 %)
Chaussées désignées	25 km (14 %)
TOTAL	175 km

Source : Réseau cyclable de Laval, novembre 2010

Le territoire de Laval dispose d'un réseau cyclable à vocation essentiellement récréative qui dessert peu les principaux générateurs de déplacement que sont les écoles secondaires, le cégep, le campus universitaire et autres établissements d'enseignement, les zones industrielles, les pôles d'emploi et les grands centres commerciaux.

En plus d'être discontinu, le réseau actuel requiert des améliorations et une mise à niveau sur plusieurs de ses tronçons. Avec ses 40 km, la Route verte constitue 20 % du réseau cyclable lavallois. L'itinéraire qui relie Laval à Montréal et à la Rive-Nord est emprunté par 150 000 cyclistes en moyenne annuellement. Alors qu'il était a priori destiné au loisir et au tourisme, il est de plus en plus utilisé pour se rendre au travail.

Cela est confirmé sur plusieurs segments, où on observe des périodes de pointe le matin et en fin d'après-midi, et des débits relativement importants même les jours de semaine³¹. Certaines journées présentent même autant d'affluence que la fin de semaine.

Le stationnement vélo

Un stationnement adéquat est un des éléments clés d'une politique visant à favoriser l'usage du vélo. Comme la peur du vol a l'effet le plus dissuasif sur la population, le nombre de places de stationnement et leur localisation (lieux de travail et d'enseignement, zones commerciales, gares et stations de transport en commun) sont nécessairement à prendre en compte dans un Plan de mobilité active.

Les équipements publics disposent de quelques stationnements vélos. Chaque année, la Ville de Laval installe de nouveaux supports à vélos autour des édifices municipaux. On en dénombre actuellement près de 380. Les gares et les stations de métro ont également des places de stationnement pour vélos. Cependant, on recense peu de stationnements vélos dans les pôles commerciaux ou les secteurs industriels de Laval, et ils sont quasi absents de la voie publique.





Bande cyclable sur rue



Piste cyclable en site propre



Piste polyvalente (cyclable et piétonne)



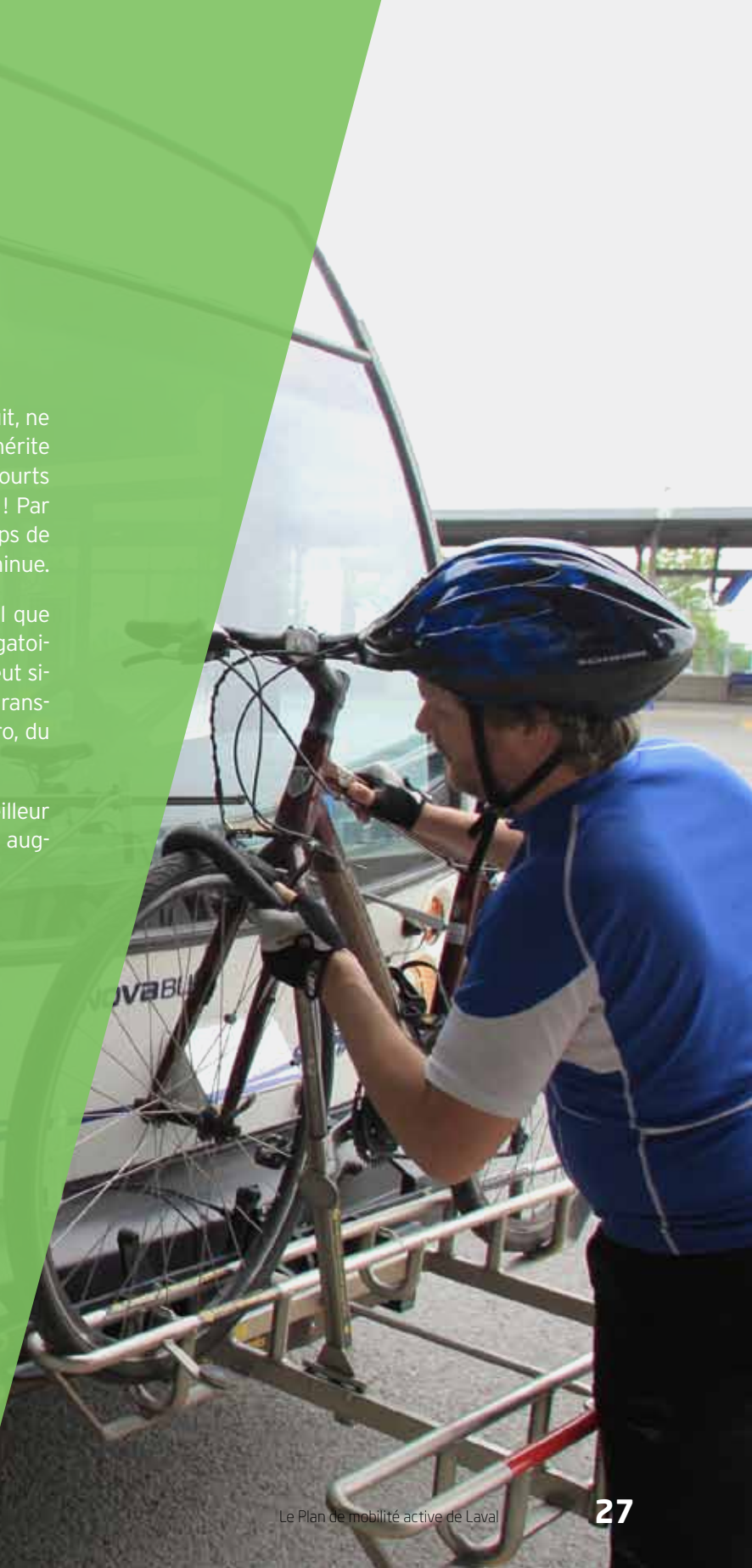
Chaussée désignée

Favoriser l'intermodalité entre les modes de transport

Le vélo est une magnifique invention. Il ne fait pas de bruit, ne consomme pas de pétrole, prend peu de place et a le mérite de brûler les calories que nous avons en trop ! Pour les courts déplacements en milieu urbain, le vélo est dur à battre ! Par contre, au-delà d'une distance de 7 ou 8 km ou d'un temps de déplacement supérieur à 30 min, le nombre d'usagers diminue.

Pour cette raison, si on désire exploiter tout le potentiel que représente le vélo comme moyen de transport, il faut obligatoirement le marier à d'autres modes. Cette combinaison peut signifier un changement de mode à un moment du trajet (transport collectif, taxi ou le transport du vélo à bord du métro, du bus ou du taxi).

À Laval, les vélos sont acceptés à bord du métro. Un meilleur accès aux gares et stations de métro contribue aussi à augmenter l'attractivité de cette combinaison.



6 UNE STRATÉGIE EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ ACTIVE

Les objectifs

En adoptant la démarche *ÉvoluCité*, la Ville de Laval s'est fixée comme objectif d'offrir aux citoyens un cadre de vie durable, tant sur le plan social et économique qu'environnemental. Miser sur la mobilité active semble être un élément stratégique primordial dans l'atteinte de cet objectif. Dans cette logique, la marche et le vélo n'apparaissent plus seulement comme un sport ou un loisir, mais comme une façon de se déplacer au quotidien.

Le Plan de mobilité active vise, pour sa part, deux grands objectifs :

1. Doubler la part modale de la mobilité active d'ici 2031

Selon l'enquête Origine-Destination de 2008 de l'AMT, la part modale des transports actifs³² était de 7 % cette année-là. Or, la Ville de Laval se fixe l'objectif de doubler cette part pour qu'elle atteigne 14 % d'ici 2031. Dans le contexte où le Plan de mobilité active est appuyé par l'ensemble de la démarche *ÉvoluCité*, l'objectif est ambitieux, mais réalisable.

2. Positionner Laval parmi les villes québécoises qui mettent la mobilité active au premier plan

Considérer les déplacements à pied et à vélo comme faisant partie des modes de transport à part entière dans la mobilité des personnes est le défi que nous proposons. À l'image de la Société de transport de Laval qui a su prendre le virage de la modernité, la Ville de Laval entend mettre en oeuvre différentes actions qui reconnaîtront la valeur des modes actifs dans la chaîne de déplacement des personnes. Faciliter les déplacements à pied, relier les quartiers aux principaux générateurs de déplacements par un réseau cyclable utilitaire, efficace et sécuritaire et mettre en place un réseau rapide express, c'est un défi important que nous pouvons relever

Les principes

Doubler la part de la mobilité active et placer Laval au rang des villes qui mettent la mobilité active au premier plan suppose évidemment une série d'interventions qui seront réalisées au cours des prochaines années. Pour que les Lavallois soient enclins à se déplacer de façon plus active, ces interventions doivent s'articuler autour des principes directeurs suivants :

Reconnaître et valoriser les déplacements actifs

La géométrie actuelle des rues et des boulevards a d'abord été prévue en fonction des besoins des automobilistes. Dans une nouvelle façon de concevoir la mobilité de tous, les piétons et les cyclistes sont considérés prioritairement chaque fois qu'on intervient dans le réseau local ou artériel. Ainsi, une place prépondérante leur est accordée.

Assurer la continuité, l'étendue et l'efficacité du réseau de mobilité active

Compléter les liens manquants du réseau, assurer la continuité des itinéraires, leur efficacité (desserte des destinations et des pôles de déplacement) et l'homogénéité et la sécurité des aménagements qui les constituent sont des principes de la planification de déplacement à pied ou à vélo.

Assurer l'accessibilité des quartiers enclavés

Pour différentes raisons, certains quartiers sont difficilement accessibles à pied ou à vélo. Le Plan de mobilité active doit prévoir des interventions qui donnent accès aux divers milieux de vie des Lavallois et assure une bonne interconnexion entre les quartiers.

Mettre au premier plan les déplacements à pied et à vélo dans la planification de nouveaux quartiers et le réaménagement de rues existantes

Au plan des investissements publics, il est toujours plus rentable de tenir compte d'un ensemble de possibilités dès les premières étapes de planification, plutôt que d'avoir à modifier les aménagements après leur réalisation. La planification d'un nouveau quartier ou le réaménagement d'une rue existante sont des occasions qu'il importe de saisir pour promouvoir les modes actifs.



Planifier des quartiers durables propices aux déplacements actifs

La planification des nouveaux quartiers ou encore d'anciens quartiers à repenser, mise sur la notion d'échelle humaine, pour créer des milieux de vie attrayants et conviviaux où à distance de marche ou de vélo, il est possible en toute sécurité, agréablement et avec facilité d'avoir accès à une diversité de services, à son école ou même à son travail. L'espace urbain doit être pensé pour tous les citoyens.

Assurer une cohabitation harmonieuse entre les usagers de la rue

Le Code de la sécurité routière établit que les piétons ont priorité d'usage de la chaussée. C'est pourquoi l'amélioration de la mobilité à vélo doit être planifiée sans restreindre celle des piétons. De la même façon, la mobilité à vélo doit être envisagée sans réduire celle des usagers du transport en commun. Enfin, on doit recourir à des interventions sur le terrain ainsi qu'à des programmes de sensibilisation pour améliorer la cohabitation entre les différents utilisateurs de la voie publique.

Favoriser l'accessibilité universelle et une cohabitation harmonieuse entre les usagers du réseau de mobilité active

Dans l'ensemble de ses interventions en faveur de la mobilité active, la Ville de Laval doit prendre en considération les besoins des personnes à mobilité réduite. En ce sens, il est nécessaire de travailler en concertation avec les organismes représentant les personnes ayant des limitations fonctionnelles et d'appliquer les normes d'aménagement qui facilitent l'accessibilité universelle du domaine public.

L'accessibilité universelle implique également le partage du réseau de mobilité active entre les divers usagers. La Ville doit planifier et aménager le réseau de mobilité active en tenant compte des besoins de l'ensemble de ses citoyens. Le réseau de mobilité active pourrait inclure des pistes polyvalentes aménagées pour recevoir une diversité d'usagers, tout en assurant la sécurité de tous.

Ramifier le réseau cyclable vers la Route verte et établir des liens entre le réseau cyclable lavallois et le réseau métropolitain de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM)

L'aménagement de la Route verte à Laval est le premier geste qui a contribué à accroître l'offre régionale et même provinciale en matière d'infrastructure cyclable. De la même façon, certains segments du réseau cyclable à développer pourront se raccorder au réseau métropolitain en lien avec la planification de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Les actions proposées

Les actions proposées par le Plan de mobilité active sont regroupées selon qu'elles concernent la mobilité active de façon générale, la marche ou le vélo.

... en faveur de la mobilité active

Se déplacer activement, c'est vivre une expérience, c'est participer à la vie urbaine, c'est s'occuper de sa santé. Mais pour que les Lavallois en aient le goût, pour que l'expérience soit plaisante, il faut prévoir des aménagements accessibles, sécuritaires, conviviaux, assurant le confort des usagers. La démonstration a été faite partout dans le monde : à partir du moment où des aménagements sont réalisés adéquatement selon des besoins réels de mobilité active, ces aménagements sont utilisés et la part de mobilité active augmente. Il faut concevoir des espaces urbains accueillants où piétons comme cyclistes peuvent circuler en tout confort et sécurité. L'amélioration des conditions pour marcher et rouler à vélo vise notamment à prévoir le long des parcours l'installation de mobilier urbain (bancs, éclairage, abreuvoir, accès sanitaires, etc.), l'aménagement de placettes ou places publiques et la plantation de végétation. On peut également penser à modifier certaines réglemmentations en vigueur.

Afin de favoriser la mobilité active à l'année, les consultations publiques ont permis d'explorer certaines pistes de réflexion, notamment :

- De poursuivre le déneigement des trottoirs dans les quartiers, notamment en priorisant les zones de fortes affluences piétonnes et autour des écoles;
- D'étudier l'usage du vélo l'hiver pour évaluer la possibilité de déneiger certaines voies polyvalentes

Action 1

Apaiser la circulation dans les rues locales

De nombreuses rues de Laval ont été aménagées sans trottoirs. Afin qu'on puisse y circuler à pied et à vélo en sécurité, la Ville s'engage à réduire la vitesse dans les quartiers résidentiels de 50 à 40 km/h pour les rues locales et à la maintenir à 30 km/h à proximité des écoles primaires et des aires de jeux.

De plus, la Ville s'engage à mettre en place des mesures reconnues qui contribuent à l'apaisement de la circulation sur les rues locales (saillies, marquage, etc.).

Action 2

Améliorer l'environnement pour favoriser les déplacements actifs vers l'école primaire

En conduisant leurs enfants à l'école en automobile, les parents causent eux-mêmes une circulation qu'ils considèrent comme défavorable à la marche et au vélo. Favoriser la mobilité active sur le chemin de l'école a un effet bénéfique sur la santé des enfants et contribue à diminuer la motorisation dans les quartiers. Différentes interventions permettront d'améliorer l'environnement aux abords des écoles primaires :

- Travailler en concertation avec les organismes concernés pour que les abords des établissements d'enseignement soient aménagés de façon à favoriser les déplacements actifs;
- Compléter une analyse de la situation pour chacune des écoles sur le territoire de Laval et mettre en oeuvre un plan d'amélioration;
- Appuyer le programme *Mon école à pied, à vélo* de Vélo Québec et intégrer les plans de déplacement qui en découlent dans la planification de la ville ;
- Appuyer les initiatives scolaires, comme le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer

Les idées retenues à l'issue des consultations publiques

- Développer des partenariats avec les commissions scolaires, Québec en Forme ou d'autres organismes du milieu pour mettre en place des plans de déplacements vers les écoles primaires;
- Avec ces partenaires, organiser des campagnes de promotion et de sensibilisation auprès des parents et des jeunes pour les encourager à utiliser un mode de transport actif pour se rendre à l'école.

Action 3

Améliorer l'environnement pour favoriser les déplacements actifs vers les lieux d'enseignement et les milieux de travail

Il faudra également encourager les déplacements vers les autres lieux d'enseignements et vers les lieux de travail, notamment en améliorant leur environnement ou en développant des parcours pour s'y rendre de manière sécuritaire, pratique et le plus directement possible.

Action 4

Favoriser les piétons et les cyclistes lors de l'aménagement ou du réaménagement des carrefours

L'aménagement des carrefours est une des premières étapes dans la prise en compte des besoins des personnes qui se déplacent à pied et à vélo. Le Plan de mobilité active propose notamment les interventions suivantes :

- Continuer l'installation de feux à décompte numérique signalant la priorité aux piétons et évaluer la possibilité d'installer des feux sonores;
- Éliminer les îlots de virage à droite et embellir les îlots récupérés;
- Interdire le virage à droite au feu rouge pour les carrefours situés à proximité des stations de métro, des terminus de bus et des gares, ou traversés par des voies cyclables.

Les idées retenues à l'issue des consultations publiques :

- Répondre à des demandes spécifiques pour adapter les temps de traverse à certains usagers;
- Assurer le maintien en bon état de ces installations;
- Prévoir à certaines intersections des aires de refuge pour piétons ou des avancées de trottoirs pour réduire les distances à franchir;
- Prévoir à certaines intersections un sas à vélo, soit un espace réservé aux vélos devant la ligne d'arrêt des véhicules afin de permettre aux cyclistes de s'y placer au feu rouge et de démarrer en toute sécurité avant les véhicules et de faciliter leurs virages à gauche ou à droite.

Action 5

Exiger sur les chantiers de travaux municipaux une signalisation pour les déplacements actifs sécuritaires

Aux devis des travaux d'infrastructures municipales, il est nécessaire d'intégrer l'obligation d'aménager des itinéraires alternatifs pour les déplacements à pied et à vélo



Intermodalité entre le vélo et l'autobus



Intermodalité entre le vélo et le train

Action 6

Favoriser l'intermodalité entre les modes de transports actifs et collectifs

L'intermodalité entre les transports actifs et collectifs est un enjeu important dont il faut tenir compte, car les usagers des transports collectifs sont soit des piétons, soit des cyclistes à un moment donné de leur trajet, entre le départ et la destination finale. Afin de miser sur la complémentarité entre le transport actif et le transport collectif, la Ville s'engage notamment à :

- Améliorer les circuits pédestres et cyclables dans un rayon de 1 km autour des stations de métro et des gares ;
- Planifier et aménager dans les quartiers et zones d'emploi des passages piétons et cyclistes qui permettent d'accéder plus directement et rapidement aux points d'accès du transport collectif;
- Travailler en collaboration avec la Société de transport de Laval afin de poursuivre la mise en place des supports à vélos sur les bus ;
- Travailler avec les autorités en transport concernées (STL, AMT) pour optimiser le choix, le nombre et la localisation des stationnements vélos aux gares intermodales et stations de métro (notamment, offre de supports à vélos à l'abri du vol et des intempéries).

Les idées retenues à l'issue des consultations publiques :

- Étudier la possibilité de mettre en place un système de vélopartage en lien avec les principaux lieux de travail ou générateurs de déplacement.

... en faveur de la marche

L'aménagement d'environnements favorables à la marche est d'abord fait en rendant l'infrastructure de base accessible et en en faisant un endroit sûr pour marcher, tout en s'attardant à un ensemble de détails qui rendent le déplacement attrayant et agréable.

Action 7

Repérer et supprimer les obstacles à la circulation des piétons

La Ville de Laval continuera de repérer et de supprimer les obstacles à la circulation des piétons. Par exemple, en repositionnant le mobilier urbain (notamment les lampadaires et les poubelles) en bordure des aires de marche, ou en réaménageant les endroits problématiques aux circuits piétonniers. Un inventaire des discontinuités piétonnes devra être dressé, afin de prioriser les secteurs à aménager ou à réaménager.

Action 8

Aménager des trottoirs dans les nouveaux quartiers, améliorer le réseau piétonnier dans certains anciens quartiers et créer des voies polyvalentes

La Ville de Laval continuera d'étendre son réseau piétonnier pour faciliter la marche et la rendre plus conviviale. Des voies polyvalentes pouvant convenir à différents modes de déplacements seront également planifiées pour compléter le réseau de mobilité active.

Les idées retenues à l'issue des consultations publiques :

- Prévoir des trottoirs larges;
- Impliquer les citoyens et les organismes du milieu afin de répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs;
- Créer des corridors piétonniers et permettre les parcours à travers le quartier;
- Faciliter les trajets vers les parcs, berges et espaces verts.

Action 9

Prévoir des aménagements piétonniers particuliers

Un centre-ville qui marche, c'est un centre-ville en santé. La rue Jacques-Tétreault près du métro Montmorency pourrait devenir piétonnière et servir de modèle pour d'autres secteurs présentant des caractéristiques semblables. La Ville s'engage également à promouvoir l'aménagement de rues piétonnières ou de zones de rencontre dans les quartiers.

... en faveur du vélo

Action 10

Déployer le réseau cyclable primaire (le réseau Vélo-Express)

Traverser Laval d'est en ouest et du nord au sud dans un parcours balisé et sécuritaire, tel est le défi que se donne la Ville en planifiant l'aménagement du réseau Vélo-Express. Ce réseau se divisera en six tronçons : deux dans l'axe est-ouest et quatre dans l'axe nord-sud. Comme son nom l'indique, le Vélo-Express répondra à un besoin réel des cyclistes lavallois : atteindre rapidement les principaux pôles de déplacement par un réseau facilement accessible et sécuritaire, qui traverse une grande partie de l'île d'est en ouest et du nord au sud. L'aménagement de ces axes cyclables sera fait par un nouveau partage des emprises existantes, en créant un espace resserré au vélo et dûment identifié par une signalisation graphique spécifique.

Ce déploiement du réseau Vélo-Express viendra s'ajouter à celui de la Route verte pour ainsi constituer un réseau primaire structurant qui s'étend à toutes les parties du territoire lavallois et vers lequel se ramifie le réseau secondaire.

RÉSEAU VÉLO-EXPRESS ET ROUTE VERTE





Légende

-  Voie Vélo-Express proposée
-  Lien intervilles
-  Route verte existante
-  Sentier métropolitain projeté (cyclistes / piétons)

-  Zone à moyenne concentration de générateurs de déplacement
-  Zone à forte concentration de générateurs de déplacement
-  Zone à très forte concentration de générateurs de déplacement



Action 11

Parachever le réseau cyclable dans les quartiers

Outre l'aménagement du réseau Vélo-Express, des aménagements cyclables « secondaires » seront également nécessaires pour relier les quartiers et les secteurs industriels au réseau cyclable primaire. Au total, plus de 229 km de voies cyclables seront construites d'ici l'horizon 2031 sur le territoire lavallois pour atteindre plus de 400km pour tout le réseau cyclable. Dans l'ensemble, plus d'une trentaine de parcours ont été priorités.

Action 12

Négocier avec les différentes instances afin d'obtenir des accès piétons et cyclables sur chacun des ponts qui permettent l'accès à Laval

L'aménagement de liens cyclables interrives est lié aux planifications des gestionnaires responsables des emprises : le ministère des Transports pour une bonne partie des infrastructures et les compagnies de chemins de fer pour quelques-unes d'entre elles. Cependant, la Ville de Laval a la responsabilité de saisir les occasions de faire valoir, lors de projets de réfection, l'importance des passerelles cyclo-pédestres pour améliorer la desserte cyclable entre Laval, Montréal et la Rive-Nord.

Action 13

Déployer un plan de mise aux normes et d'amélioration du réseau cyclable existant

Le réseau cyclable actuel comporte 175 km de voies cyclables de différents types. À la lumière des données les plus récentes, il est nécessaire d'évaluer l'utilité de certains tronçons du réseau cyclable ou la façon dont ils sont aménagés et de déployer un plan de mise aux normes des portions du réseau existant.

Par ailleurs, la mise aux normes du réseau englobe également l'amélioration du confort de roulement, l'attractivité et la convivialité de l'environnement grâce à la création de zones vertes à proximité des parcours. L'amélioration de la sécurité des déplacements est également visée, par exemple grâce à un meilleur éclairage et un mobilier urbain plus adapté, comme l'ajout de bancs de repos, de poubelles et de bacs de recyclage.

Les idées retenues à l'issue des consultations publiques :

- Aménager, lorsque possible, des pistes cyclables en site propre.
- Assurer la présence d'un marquage au sol et d'une séparation physique, lorsqu'approprié.

Action 14

Réaliser un plan de signalisation des voies cyclables et assurer sa mise en œuvre

Autant pour la population de Laval que pour le visiteur, la signalisation fait partie intégrante d'un réseau cyclable de qualité. Avec la mise en place du Plan de mobilité active de Laval, il est prévu de réaliser un plan de signalisation d'acheminement à des fins utilitaires et touristiques.

Les idées retenues à l'issue des consultations publiques

- Afficher des cartes du réseau cyclable le long des parcours;
- Améliorer la signalisation d'acheminement vers les principaux points de services (toilettes à proximité, parcs, berges à découvrir).

Action 15

Augmenter l'offre, la qualité et la sécurité des espaces de stationnement pour vélos

Il est nécessaire d'augmenter l'offre et la qualité des espaces de stationnement pour vélos sur les terrains municipaux et sur le domaine privé. La Ville s'engage à faire un inventaire détaillé de l'offre sur ses propriétés et une planification annuelle pour se conformer aux normes en vigueur. Pour augmenter l'offre sur le domaine privé (complexes résidentiels, commerces, services, bureaux et industries), la Ville adoptera une réglementation prévoyant l'aménagement d'espaces de stationnement et de commodités adaptés aux cyclistes. À cet égard, elle mettra en place un programme afin d'inciter les employeurs et les commerçants à prévoir des commodités destinées aux cyclistes.

Les idées retenues à l'issue des consultations publiques

- Mettre à la disposition des cyclistes, des supports à vélos à l'abri des vols et des intempéries, à proximité des entrées d'immeubles et dans des endroits facilement accessibles et bien éclairés;
- Encourager les employeurs à installer sur les lieux de travail des commodités pour les cyclistes, comme des vestiaires et des douches et à mettre en place des programmes ou autres moyens de promotion (affichage de plans du réseau cyclable, service d'entretien et de réparation de vélos, etc.) incitant leurs employés à utiliser le transport actif.

Action 16

Mettre en place des stationnements vélos temporaires lors des grands événements

La Ville de Laval s'engage par ailleurs à aménager des stationnements vélos temporaires lors des grands événements (Mondial Loto-Québec, Fête de la famille, etc.) en d'en faire la promotion.



7 MISE EN ŒUVRE

Sensibiliser les Lavallois aux bienfaits de la mobilité active

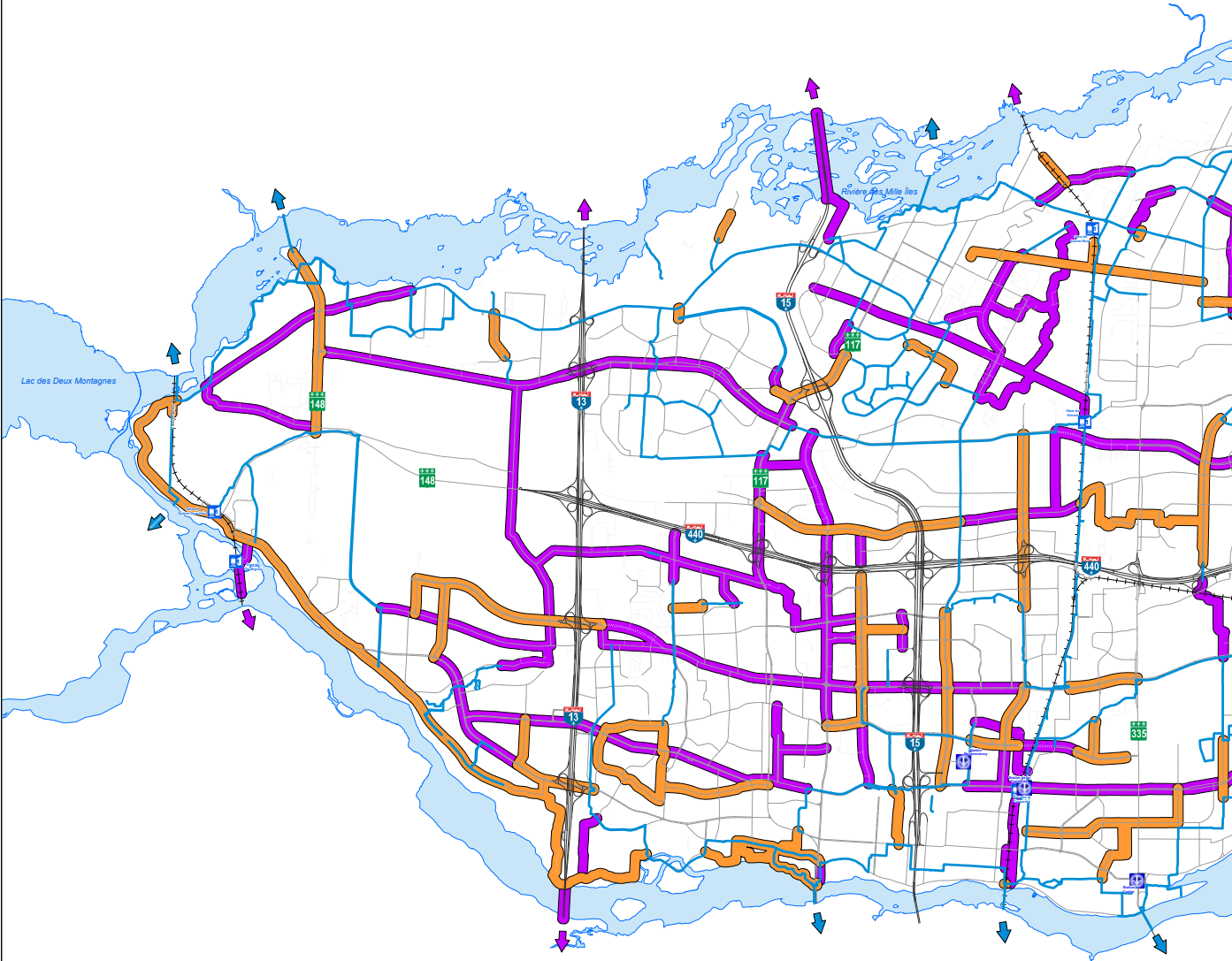
Le Plan de mobilité active invite les Lavallois à réduire leur utilisation des transports motorisés, notamment afin de réduire les émissions de GES. Or, pour intégrer les déplacements actifs dans les habitudes de vie de la population, la Ville de Laval s'engage à mener des activités promotionnelles et à faire connaître ses aménagements favorisant le transport actif. L'objectif est d'augmenter l'utilisation des modes actifs grâce à un marketing ciblé et à la promotion de la santé.

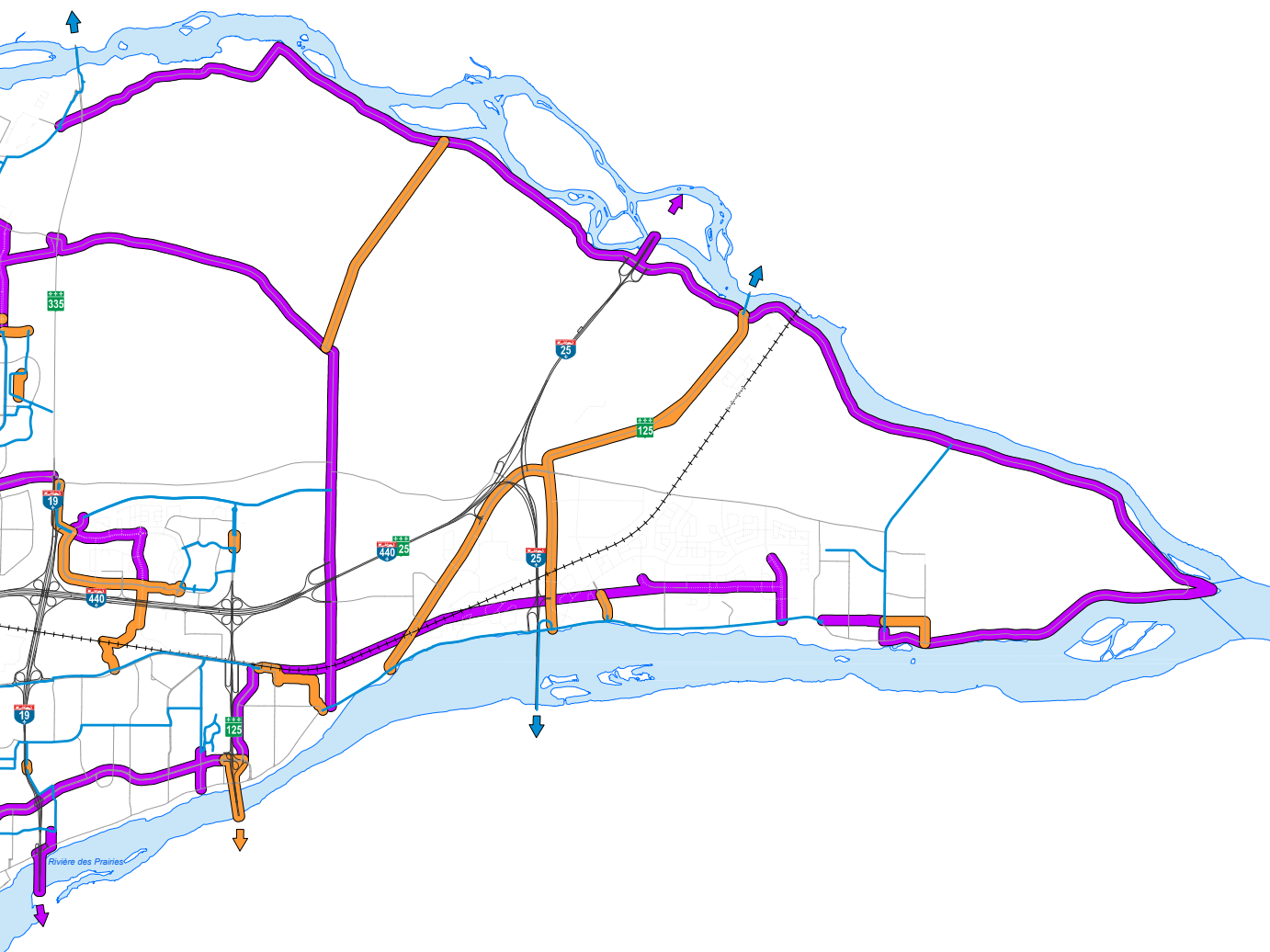
Ainsi, des mesures d'éducation, de sensibilisation et de communication seront appliquées pour faire la promotion des nouveaux aménagements (liens cyclables, stationnements, etc.) sur le territoire de Laval. La carte du réseau cyclable de Laval sera mise à jour régulièrement en fonction de ces aménagements. Les citoyens, dans le cadre des consultations publiques, ont suggéré d'évaluer la possibilité de renforcer la présence policière dans certaines zones sensibles et de les impliquer à des programmes de sensibilisation, notamment auprès des jeunes dans les écoles. Cet aspect sera analysé lors de la mise en œuvre du Plan de mobilité active.

Réaliser un plan directeur

La Ville poursuivra la réalisation d'un plan directeur du réseau cyclable et de voies polyvalentes dans la lignée des grands principes énoncés dans son Plan de mobilité active, soit pour la mise en place d'un réseau continu, sécuritaire, efficace, convivial et confortable, étendu à l'ensemble de son territoire et en complémentarité avec le réseau du transport collectif. Ce plan directeur s'inspire notamment des propositions de nouveaux tronçons suggérées par les citoyens et organismes dans le cadre des consultations citoyennes.

PLANIFICATION DES VOIES CYCLABLES ET POLYVALENTES À LAVAL





- Voies cyclables existantes
- Aménagement de nouvelles voies cyclables et polyvalentes (2014-2019)
- Aménagement de nouvelles voies cyclables et polyvalentes (2020-2031)

Intégrer les principes du Plan de mobilité active dans la planification et la réglementation d'urbanisme durable

La Ville s'engage également à intégrer dans sa planification du territoire ainsi que dans sa réglementation d'urbanisme les engagements et les moyens mis de l'avant dans le Plan de mobilité active. Cette planification priorisera les interventions municipales dans le secteur central de la ville, le long des grands axes de transport en commun, autour des pôles de quartier et le long du réseau Vélo-Express.

Comme prévu dans la démarche *ÉvoluCité* et dans son Plan de mobilité durable, Laval priorisera les interventions dans son futur centre-ville, le long des grands axes de transport en commun, vers les pôles de quartier et le long du réseau Vélo-Express. Cette priorisation se fera évidemment sans pour autant négliger le reste du territoire lavallois, qui fera l'objet d'aménagements spécifiques au transport actif selon les possibilités de développement. Les priorités seront établies suivant les lacunes à combler dans les parcours empruntés pour accéder aux principaux pôles générateurs du secteur central ainsi qu'aux commerces de proximité, aux établissements scolaires, aux parcs et espaces verts, aux équipements sportifs, aux bibliothèques, aux stations de métro et aux gares de trains de banlieue.

Mesurer les retombées du Plan de mobilité active et assurer son suivi

Enfin, pour s'assurer de la bonne évolution du Plan de mobilité active et du déploiement de la marche et du vélo comme modes de transport utilitaires, il est important de mesurer les retombées du plan régulièrement (taux d'utilisation des stationnements vélos, report modal vers les modes actifs, nombre de kilomètres de pistes cyclables construits, nombre d'intersections sécurisées, sondages auprès des usagers, etc.).

8 CONCLUSION

En 2031, Laval aura changé. En réduisant l'utilisation de l'automobile individuelle comme mode privilégié de transport, Laval aura diminué de 50 % par habitant sa production de GES liés au transport des personnes, diminué aussi la congestion routière sur son territoire, amélioré la qualité de l'air et relevé le niveau de santé publique de ses résidants. Laval sera devenue une ville où chaque citoyen a considérablement réduit ses déplacements en automobile et doublé ses déplacements actifs ; il évoluera dorénavant dans un environnement qui tient compte de ses différents besoins, et ce, à proximité de son lieu de résidence.

Le centre-ville de Laval sera devenu un pôle économique majeur dans la région métropolitaine. Sa facilité d'accès par le transport en commun et ses aménagements distinctifs visant le transport actif en auront fait une destination recherchée. Les pôles de quartier, stratégiquement positionnés sur le territoire lavallois, attireront la population du voisinage qui y trouvera, à distance de marche ou de vélo, des lieux d'activités caractérisés par un milieu bâti plus dense, plus compact, plus mixte, avec des aménagements à l'échelle humaine.

Les piétons disposeront désormais de voies piétonnières plus sécuritaires, plus confortables, plus agréables à utiliser et les aménagements spécifiques à leurs besoins feront plus que jamais partie du paysage lavallois. Les cyclistes, quant à eux, bénéficieront d'un réseau cyclable continu, maillé et sécuritaire reliant les différents pôles générateurs de déplacement et les quartiers entre eux.

Ce Plan de mobilité active vous invite à en être un acteur important pour contribuer à faire de Laval une ville plus vivante, plus saine et assurément plus active.



RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Le Plan de mobilité active découle de la Politique de l'urbanisme durable de Laval publiée en mai 2011 par la Ville de Laval. Il s'inspire également de l'étude de la firme CIMA + intitulée Plan de mobilité active – Ville de Laval – Rapport technique, publiée en avril 2012.

¹ Institut de la statistique du Québec (www.stat.gouv.qc.ca).

² Intergovernmental Panel on Climate Change, 2007. *Bilan 2007 des changements climatiques* (rapport de synthèse).

³ AECOM Tecslut, 2010. *Portrait des émissions de GES sur le territoire de la CMM* (rapport final).

⁴ Agence de la santé et des services sociaux de Laval, 2011. *Sélections Santé*, volume 8, numéro 1.

⁵ Statistique Canada, 2008. *Enquête sur la santé dans les collectivités canadiennes – 2007-2008*.

⁶ Fondation des maladies du cœur (site internet, onglet Statistiques).

⁷ Ministère des Transports, mars 2009. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2003*. Par ADEC.

⁸ Agence métropolitaine de transport (AMT), 2005.

⁹ Vélo Québec, 2011. *L'état du vélo au Québec en 2010 : zoom sur Laval*.

¹⁰ Enquête Origine-Destination, 2008. Pour l'AMT.

¹¹ Enquête Origine-Destination, 2003. Pour l'AMT.

¹² Morency, Catherine, 2011. *Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec – Rapport : île de Laval*, chaire Mobilité de l'École polytechnique de Montréal. Pour Vélo Québec.

¹³ Zins, Beaudesne et Associés, *Étude sur la mobilité des Lavallois – Présentation des résultats du sondage téléphonique*, mai 2013

¹⁴ Idem.

¹⁵ Morency, Catherine, 2011. *Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec – Rapport : île de Laval*, chaire Mobilité de l'École polytechnique de Montréal. Pour Vélo Québec.

¹⁶ Vélo Québec, 2011. *L'état du vélo au Québec en 2010 : zoom sur Laval*.

¹⁷ *ÉvoluCité — Une ville en mouvement — Plan de mobilité durable*, Ville de Laval et Société des transports de Laval, 2011.

¹⁸ Une tendance observée dans *L'état du vélo au Québec en 2010 : zoom sur Laval*, 2011.

¹⁹ Bruneau, Jean-François et collaborateurs, Institut national de santé publique, 2011. *Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier*.

²⁰ Vélo Québec, 2011. *Le partage des voies cyclables : l'analyse de Vélo Québec*. Mémoire présenté dans le cadre des consultations de la Commission consultative sur le transport et les travaux publics de la Ville de Montréal.

²¹ *ÉvoluCité — Une ville en mouvement — Plan de mobilité durable*, Ville de Laval et Société des transports de Laval, 2011.

²² Zins, Beaudesne et Associés, *Étude sur la mobilité des Lavallois – Présentation des résultats du sondage téléphonique*, mai 2013

²³ Gehl, Jan, 2010. *Cities for People*, Island Press.

²⁴ Idem.

²⁵ Vélo Québec, 2009. *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* (guide technique).

²⁶ ATUQ, 2010. *La contribution du transport en commun au développement durable*, http://www.atuq.com/_library/images/contentImages/dd_montreal_2010_11_08.pdf.

²⁷ Enquête Origine-Destination, 2008. Pour l'AMT.

²⁸ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, 2006. *Le transport urbain, une question de santé*.

²⁹ Vélo Québec, 2011. *L'état du vélo au Québec en 2010 : zoom sur Laval*.

³⁰ *Idem*.

³¹ Vélo Québec, 2011. *L'état du vélo au Québec en 2010 : zoom sur Laval*.

³² La part modale des transports actifs correspond à la part de marché qu'occupent les personnes qui se déplacent de façon non motorisée sur le territoire.

Sa version finale prend également en considération l'ensemble des mémoires soumis lors des consultations publiques organisées en août 2013.

• Organismes qui ont déposé un mémoire :

- Direction régionale de santé publique
- Comité des saines habitudes de vie
- Québec en Forme
- Jeun'Est en forme
- Chomedey en forme
- Regroupement M'îles Lieux en forme (Fabreville-Est et Sainte-Rose)
- Sports Laval
- École Le Tandem
- Coalition québécoise sur la problématique du poids
- Association des résidents de Champfleury
- Regroupement Forme ta vie
- VRL Le Club
- Écoactifs - Le comité environnement, INRS-Institut Armand-Frappier
- Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (RAAMM)
- Demix Construction
- Le Vélo Voyageur (France)



SOURCES ICONOGRAPHIQUES

Couverture

Sylvain Majeau

Page 3

Sylvain Majeau

Page 5

Sylvain Majeau

Page 7

Urbanimmersive

Page 9

Vincent Girard

Page 10

Sylvain Majeau

Page 13

Jacques Gratton

Page 15

Ville de Laval

Page 16

Sylvain Majeau

Page 19

Sylvain Majeau

Page 23

Sylvain Majeau

Page 25

Sylvain Majeau

Page 26

Bande cyclable sur rue :

Annie Poirier

Piste cyclable en site propre :

Mathieu Lamarre, Vélo Québec

Piste multifonctionnelle :

Mathieu Lamarre, Vélo Québec

Chaussée désignée :

Ville de Laval

Page 27

Sylvain Majeau

Page 30

Sylvain Majeau

Page 34

Intermodalité vélo-autobus :

Société de transport de Laval (STL)

Intermodalité vélo-train :

Sylvain Majeau

Page 39

Vincent Girard

Page 43

Sylvain Majeau

Page 47

Sylvain Majeau

Page 50

Annie Poirier

Page 52

Sylvain Majeau

PRODUCTION

Le Plan de mobilité active est le résultat du travail concerté entre le Service de l'urbanisme et le Service de l'ingénierie, en partenariat avec le Service de la vie communautaire, de la culture et des communications.

Remerciements

La Ville de Laval remercie les professionnels de Vélo Québec qui ont contribué à l'analyse requise pour dresser un portrait global de la situation et cibler les actions présentées dans ce document. La Ville remercie également tous les citoyens, les organismes, les entreprises et les institutions qui ont participé aux consultations citoyennes au cours du mois d'avril 2013.

BN Édition française Web
978-2-923478-86-9

Production : Ville de Laval – juin 2013



