2022-10-25

Place au vélo dans le cadre de la transformation du secteur de la station intermodale de la Concorde

Julien Desaulniers, ing.

Objectifs de la présentation

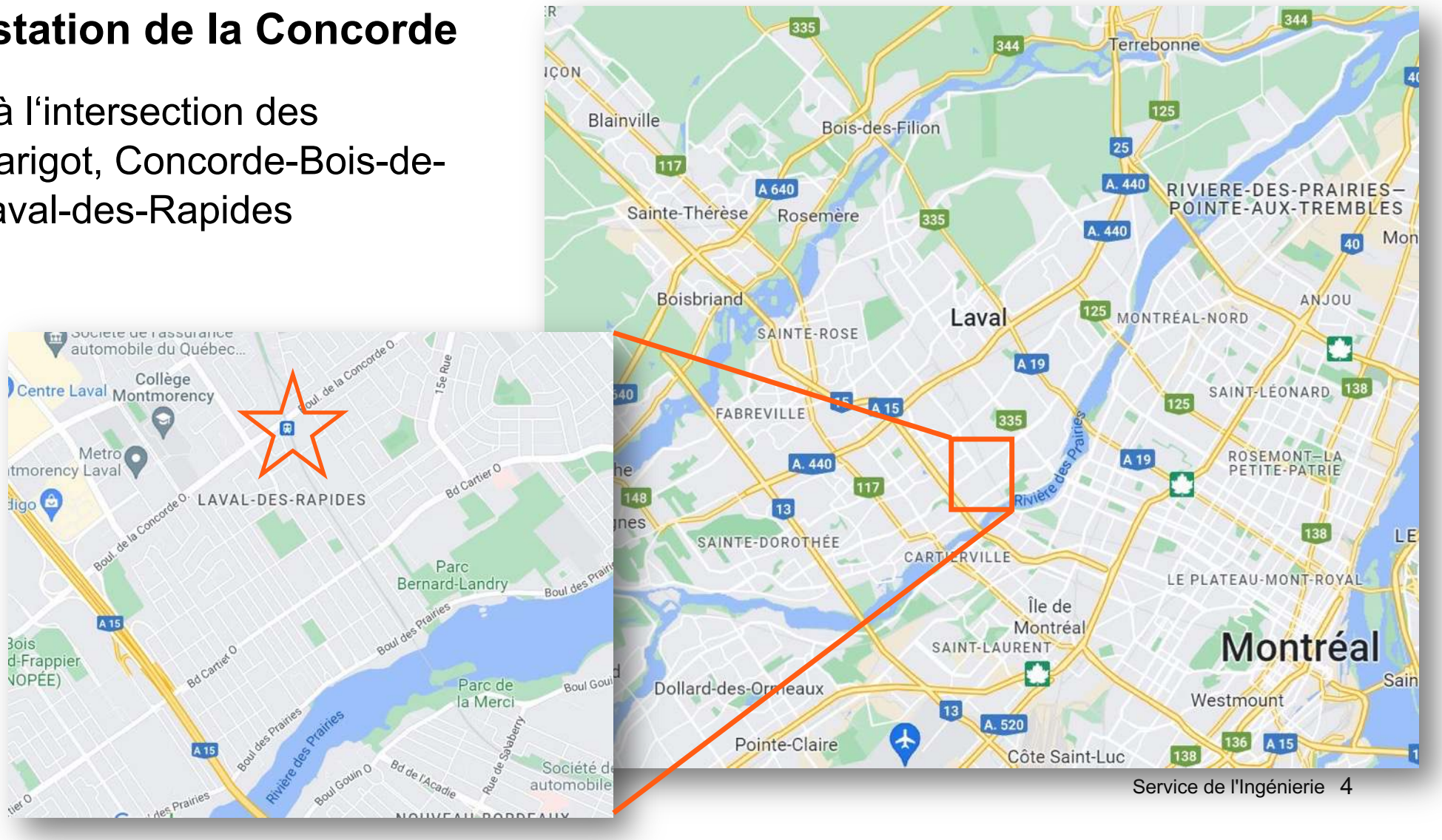
- Contexte historique
- Enjeux et défis
- Efforts jusqu’à ce jour
- Apprentissages
- Prochaines étapes

Contexte historique

Contexte historique

Secteur de la station de la Concorde

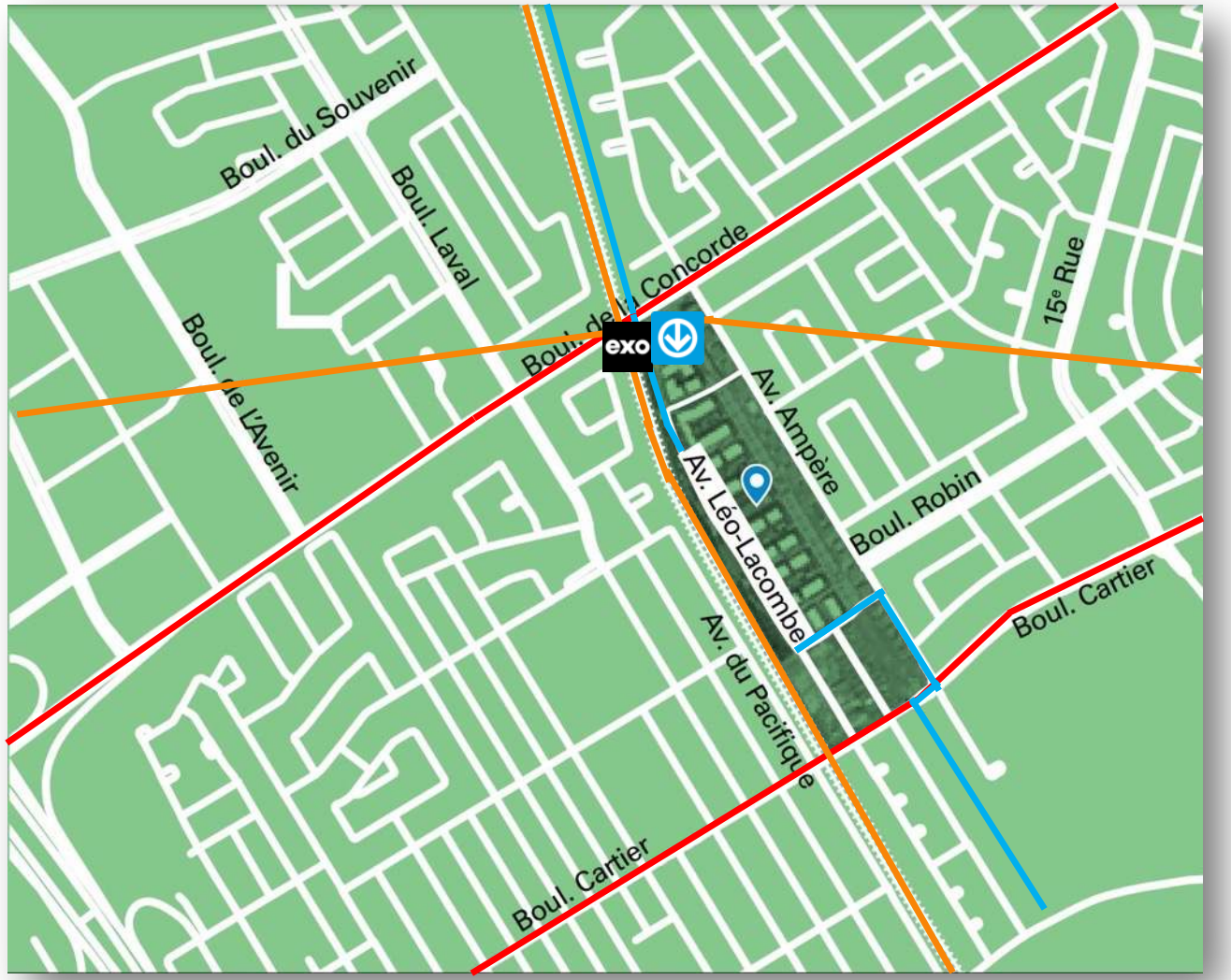
– Situé à Laval, à l'intersection des quartiers de Marigot, Concorde-Bois-de-Boulogne et Laval-des-Rapides



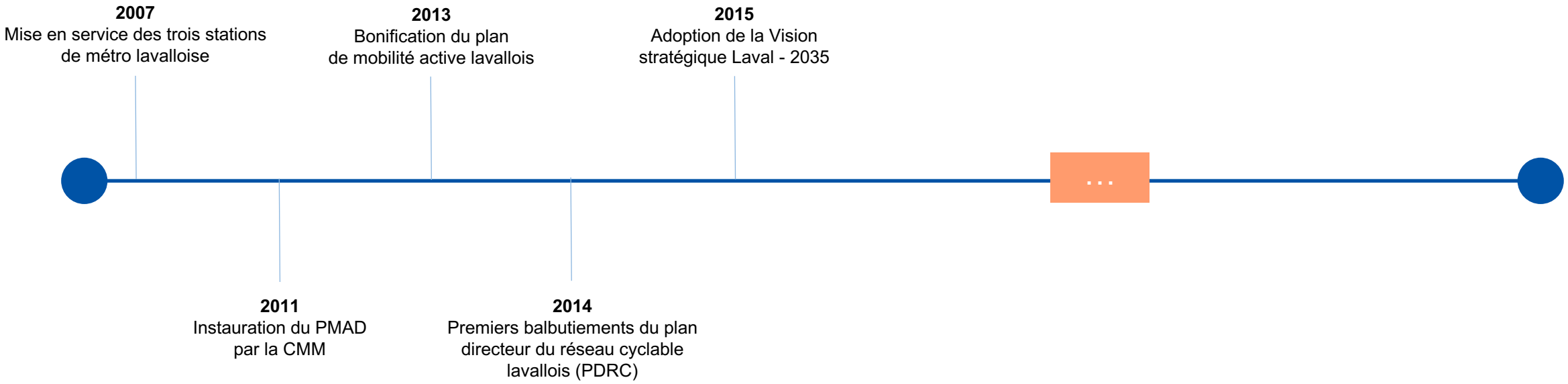
Contexte historique

Secteur de la station de la Concorde

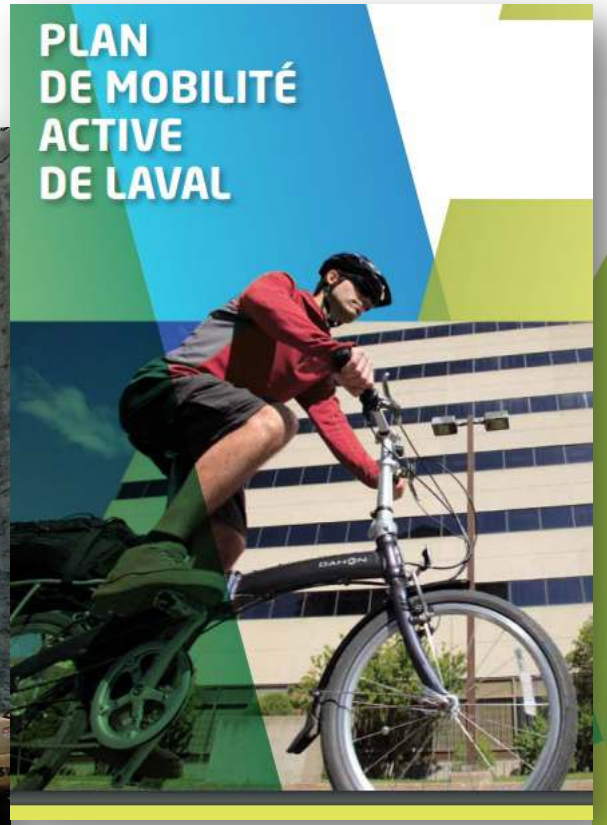
- Point central de rencontre pour automobilistes, usagers actifs et utilisateur du transport en commun
  - Boulevards de la Concorde et Cartier
  - Route verte
  - Ligne orange et ligne de train Saint-Jérôme
- Secteur à vocation industrielle largement laissé à lui-même



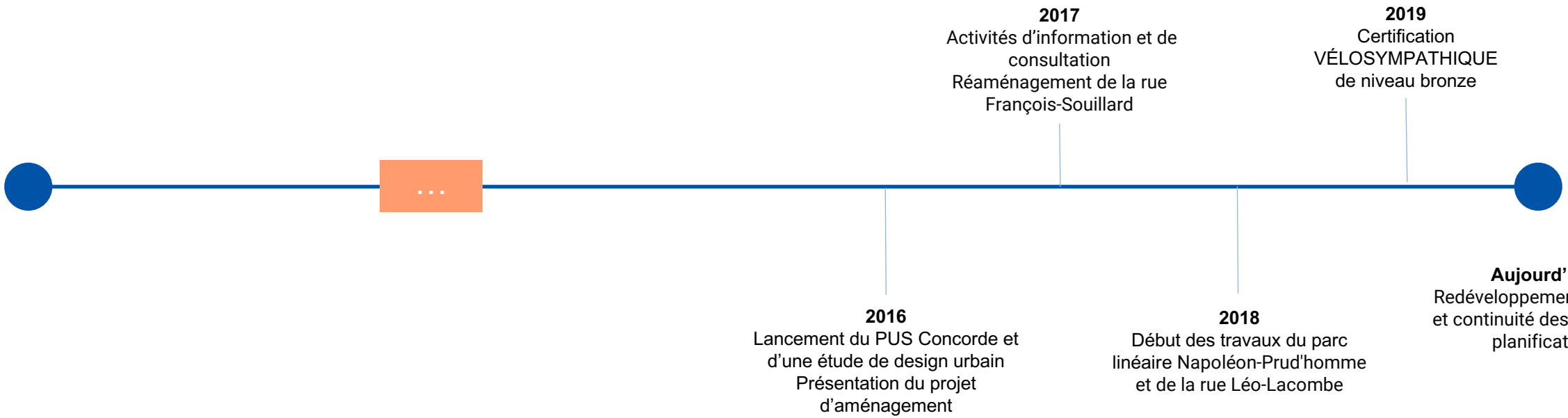
Contexte historique



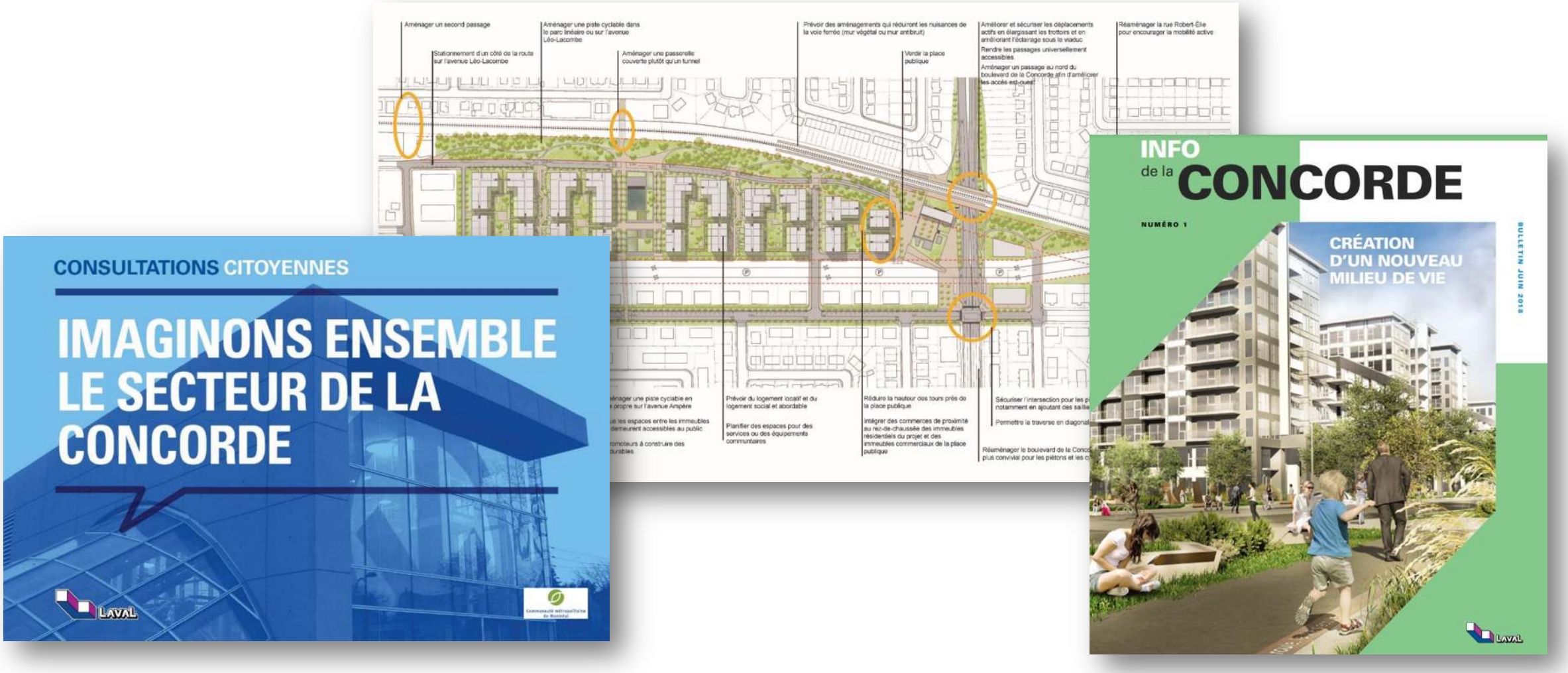
Contexte historique



Contexte historique



Contexte historique



Contexte historique
Métros, aires TOD, PDRC, guides des gabarits de rues…

- Le redéveloppement du secteur s’est donc planifié …
  - En parallèle au déploiement d’une nouvelle vision pour le développement et la mobilité sur l’ensemble du territoire
  - En amont d’une refonte du Code de l’Urbanisme
  - Dans la foulée du déploiement des premiers axes du PDRC

Enjeux et défis

Enjeux et défis

- Cadre bâti restreint
- Compromis à faire dans un espace limité
  - Voies véh., stationnement, trottoirs, pistes cyclables, transport en commun, espaces verts, canopée, gestion des eaux pluviales, etc.
- Potentielles acquisitions pourraient faire exploser la facture
- Impact sur les résidents existants du secteur/nouveaux résidents pendant les phases subséquentes des travaux

Enjeux et défis

- Compromis entre acceptabilité sociale et aménagements qui suscitent un changement d'habitudes
- Tenter de répondre aux attentes des multiples guides et orientations corporatives
  - *Assurer une mobilité efficace, active et durable*

    Orientation 7.1, Vision Stratégique Laval – 2035
  - *Favoriser l'intermodalité entre les modes de transports actifs et collectifs*

    Action 6, Plan de mobilité active
  - *Favoriser l'accessibilité universelle et une cohabitation harmonieuse entre les usagers du réseau de mobilité active*

    Principes, Plan de mobilité active
- Piste de solution : toujours considérer les cinq champs d'intervention essentiels au développement d'une véritable culture vélo
  - *Environnement, Éducation, Encouragement, Évaluation et planification et Équité*

Efforts jusqu’à présent

Globalement…

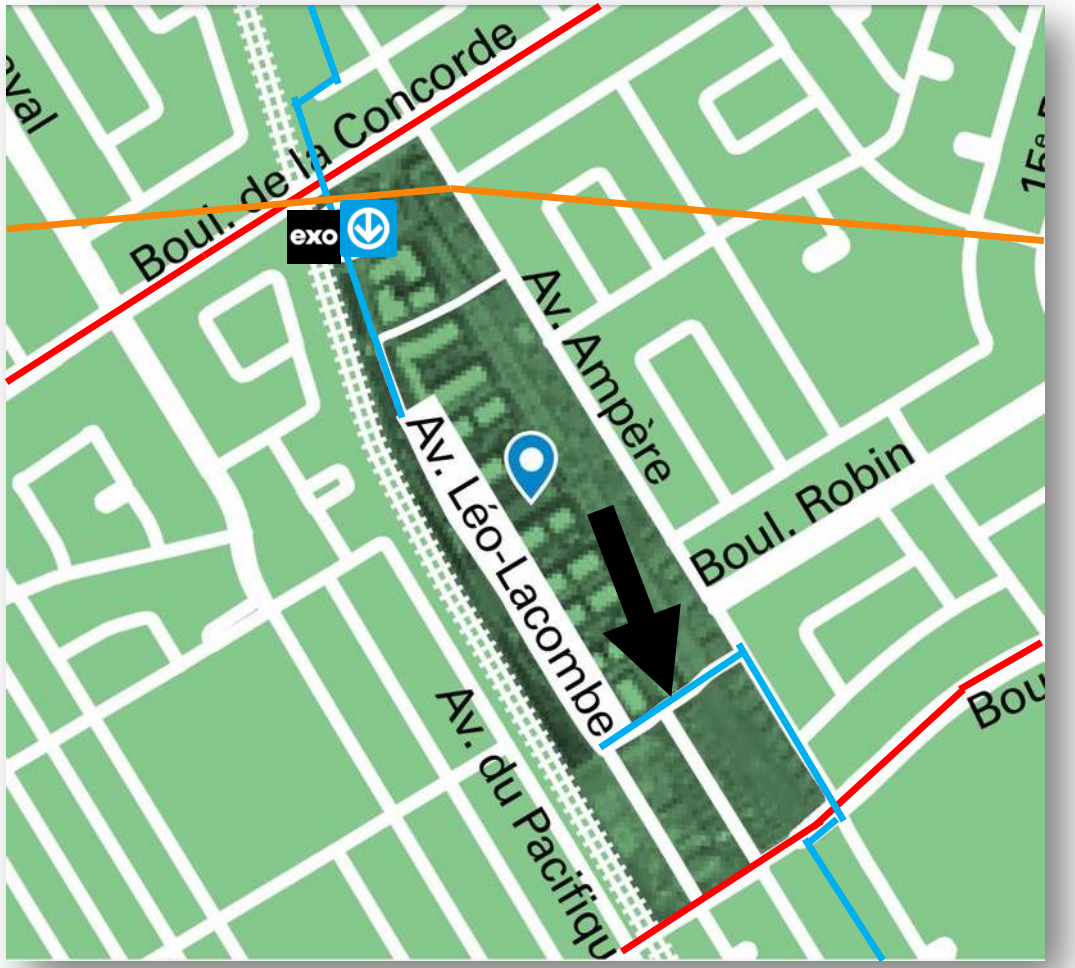
Objectifs

- Susciter l’utilisation de la marche et du vélo pour créer des milieux de vie à échelle humaine
- Offrir un lien de qualité pour répondre à la ligne de désir existante
- Faciliter le transit et l’accès à la station intermodale
- Intégrer les considérations et besoins soulevés par nos citoyens lors des consultations publiques

Rue François-Souillard

Constats de départ

- Tracé sinueux et enjeux de visibilité
- Cadre bâti industriel très peu accueillant
- Absence d’infrastructures actives de qualité



François-Souillard

« Infrastructures actives »
Direction est, 2009

François-Souillard
Trottoir et piste cyclable surélevée
Direction est, 2019

François-Souillard

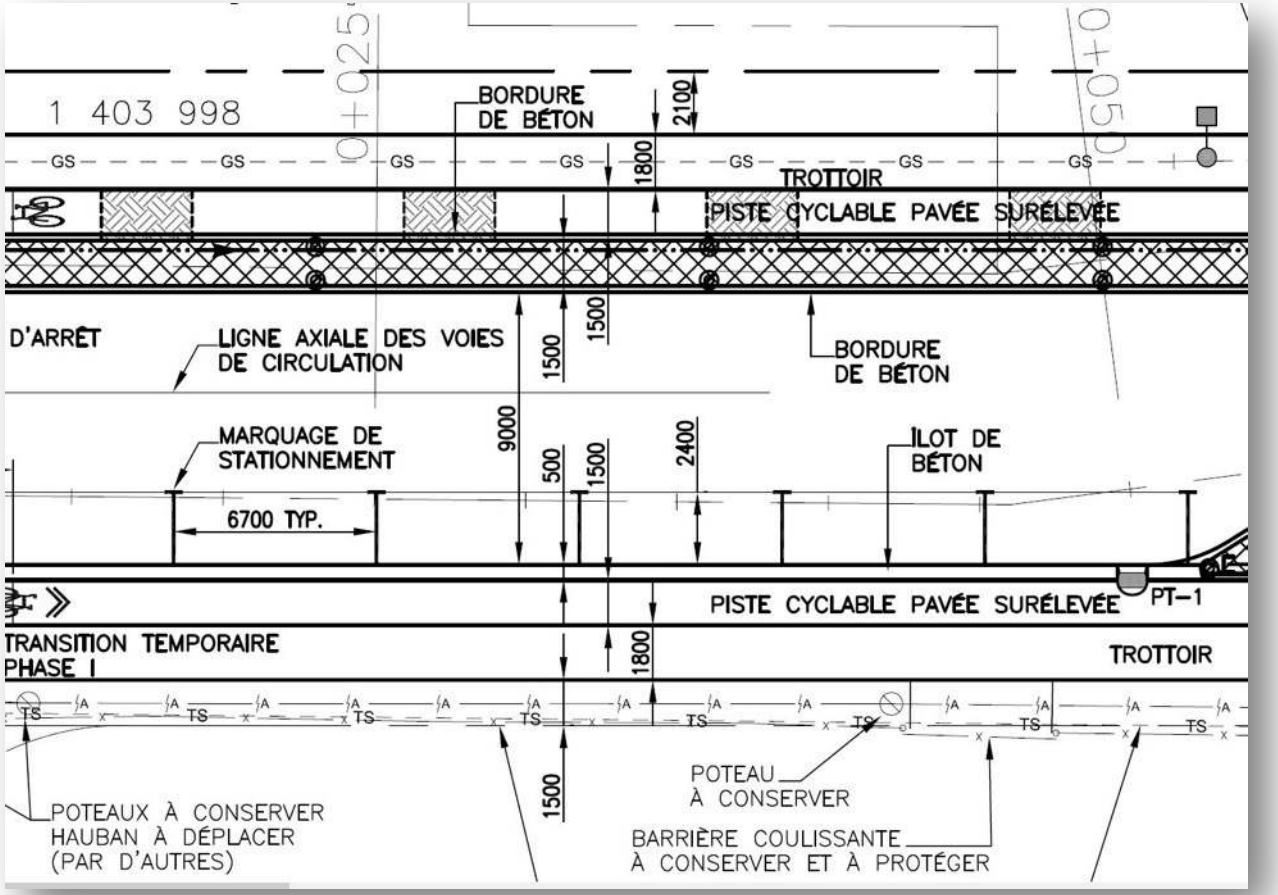
« Infrastructures actives »
Direction ouest, 2009

François-Souillard
Trottoir et piste cyclable surélevée
Direction est, 2019

Rue François-Souillard

Choix de conception

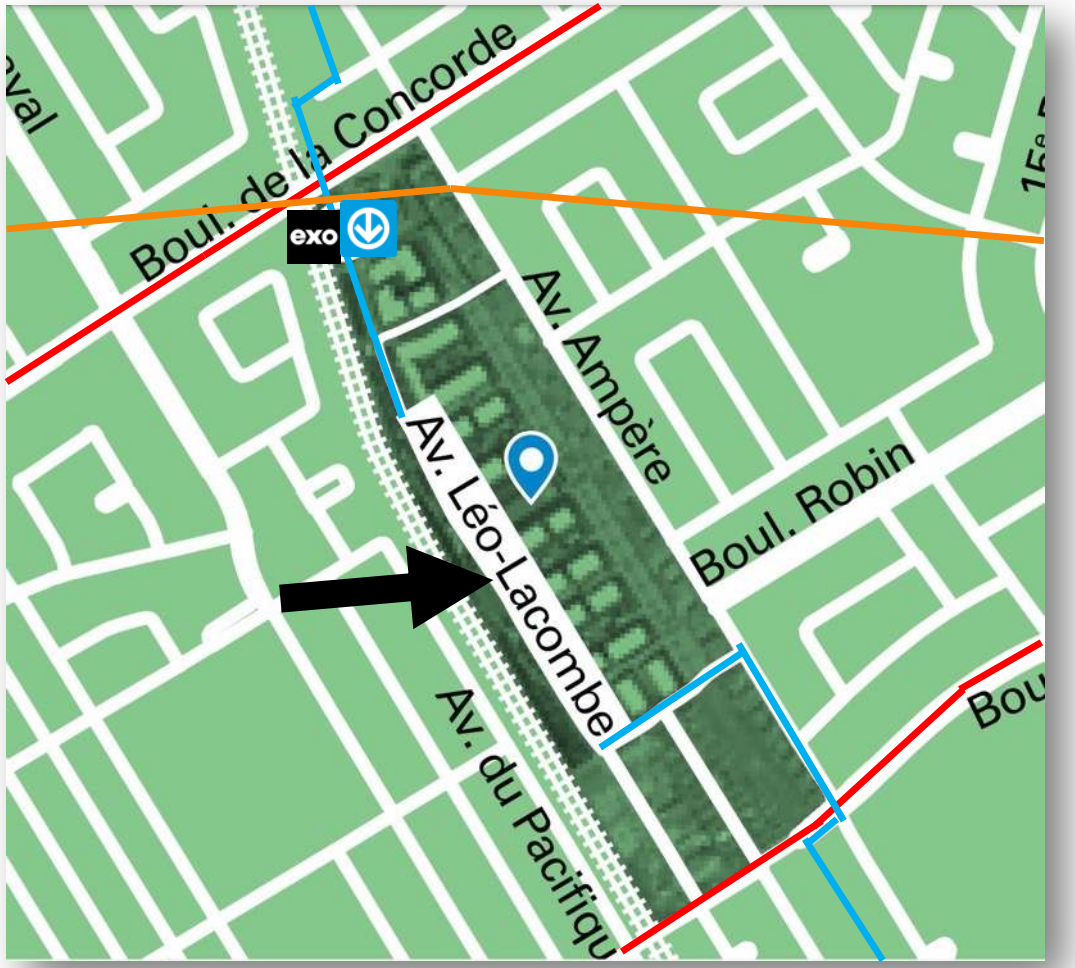
- Bonification des aménagements actifs
  - Pistes cyclables surélevées (1,5m)
  - Banquette végétalisée (côté nord uniquement, 1,5m)
  - Bordure élargie (côté sud, 0,5m)
  - Nouveaux trottoirs/trottoirs élargis (1,8m)
- Une voie par direction (3,3m)
- Stationnement : un seul côté de rue



Avenue Léo-Lacombe

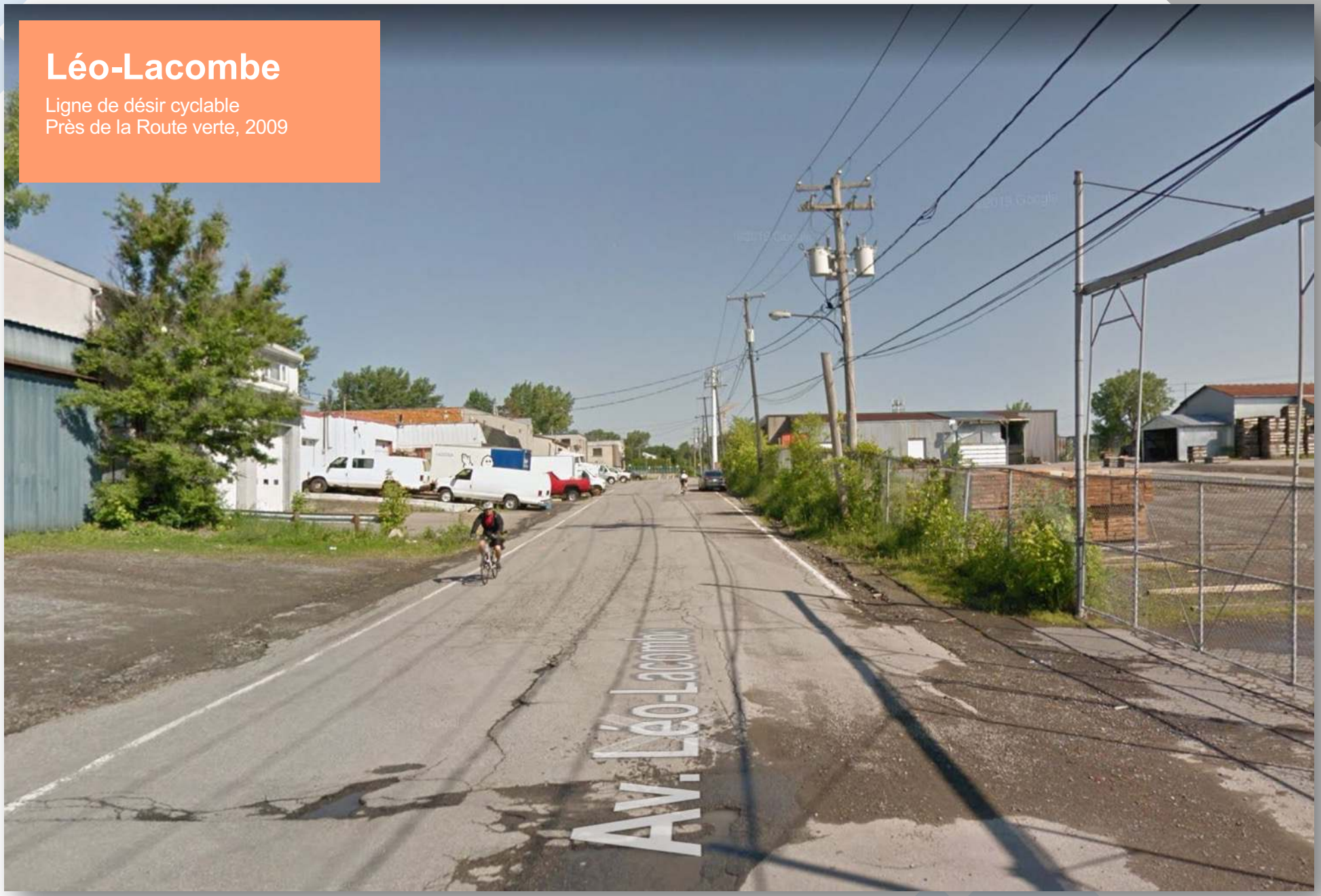
Constats de départ

- Tracé linéaire propice à la vitesse
- Cadre bâti industriel très peu accueillant
- Absence d'infrastructures actives
- Ligne de désir pour les usagers actifs (continuité de la Route verte et haut niveau de fluidité du tronçon)



Léo-Lacombe

Ligne de désir cyclable
Près de la Route verte, 2009



Léo-Lacombe

Parc linéaire Napoléon-Prud'homme
Près de la Route verte, 2020

Léo-Lacombe

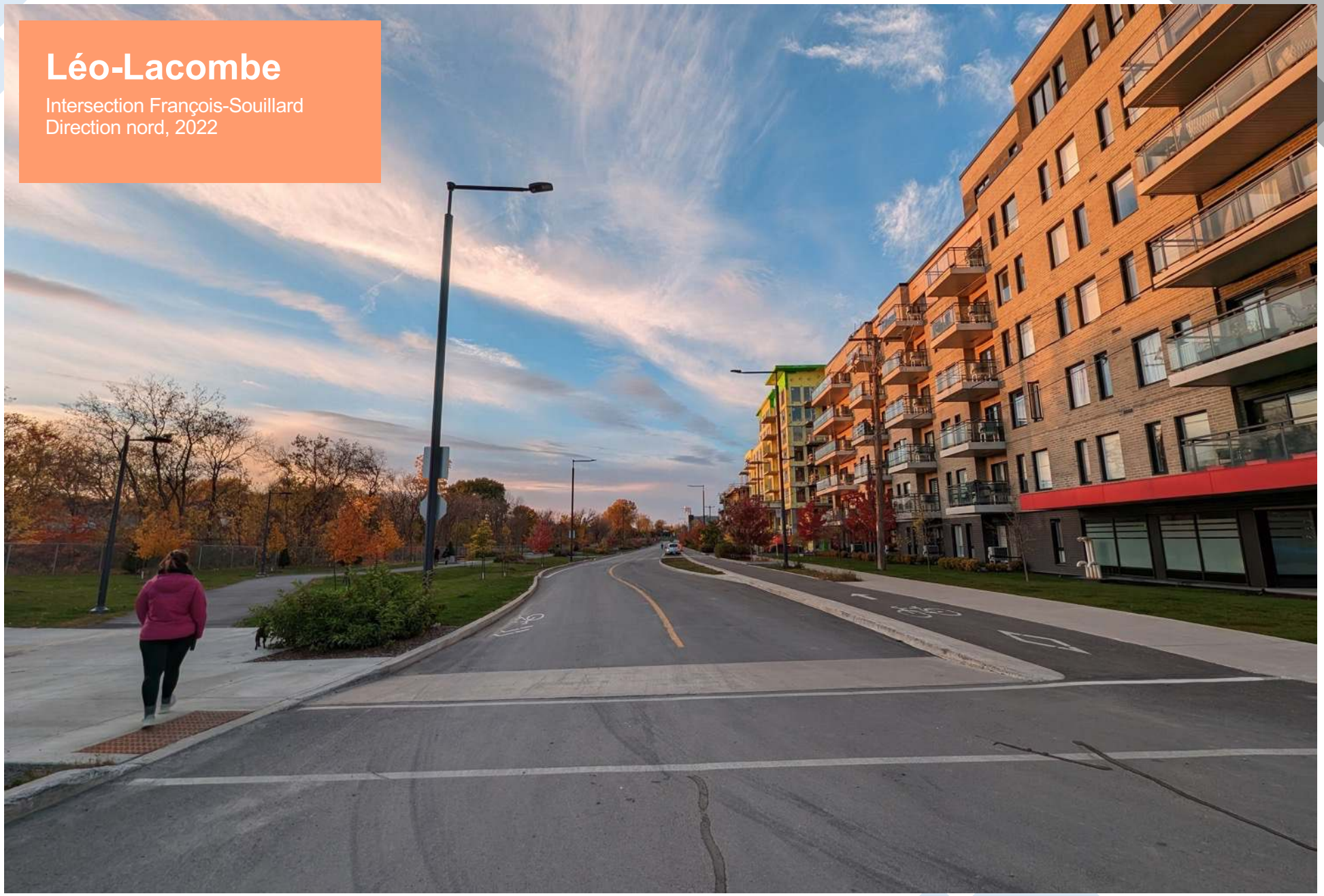
Infrastructures actives côté est
Direction nord, 2019

Léo-Lacombe

Intersection François-Souillard
Direction nord, 2009

Léo-Lacombe

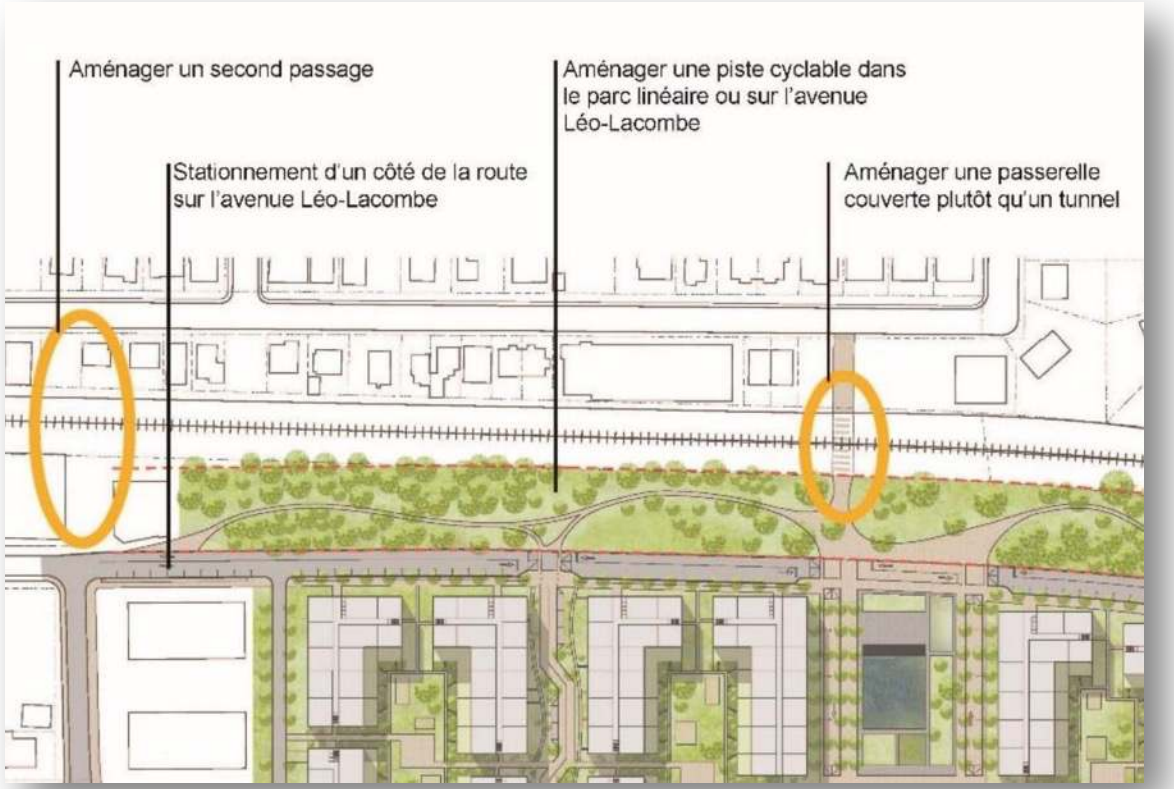
Intersection François-Souillard
Direction nord, 2022



Avenue Léo-Lacombe

Choix de conception

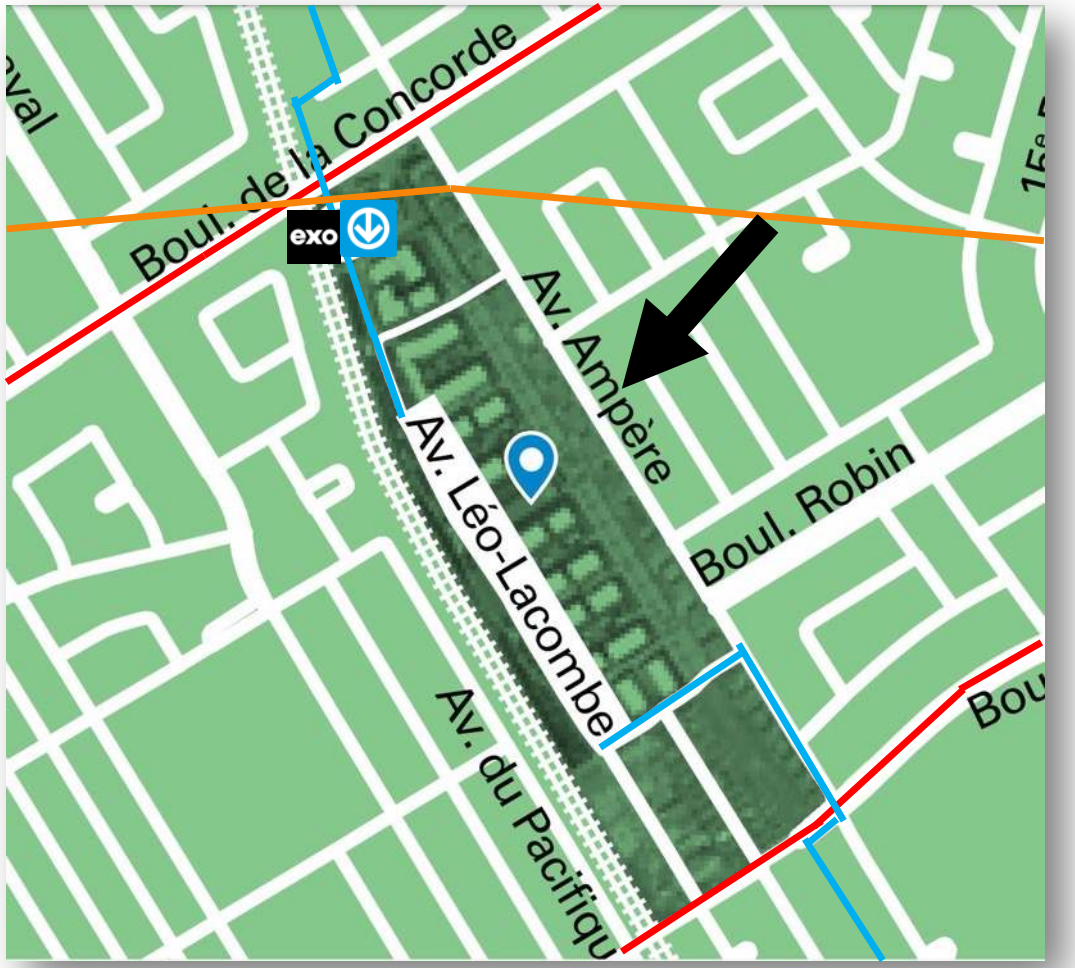
- Aménagements actifs côté est
  - Piste cyclable surélevée (2,0m)
  - Bordure de béton (0,5m)
  - Nouveaux trottoirs (1,8m)
  - Jardin de pluie et trottoir séparant piste et trottoir (2,9m)
- Aménagements actifs côté ouest
  - Parc linéaire avec sentier asphalté (3,0m) et saillies végétalisées (7,0m)
  - Bande cyclable sur chaussée (sans séparation physique, 1,5m)
- Une voie par direction (3,3m)
- Stationnement : un seul côté de rue

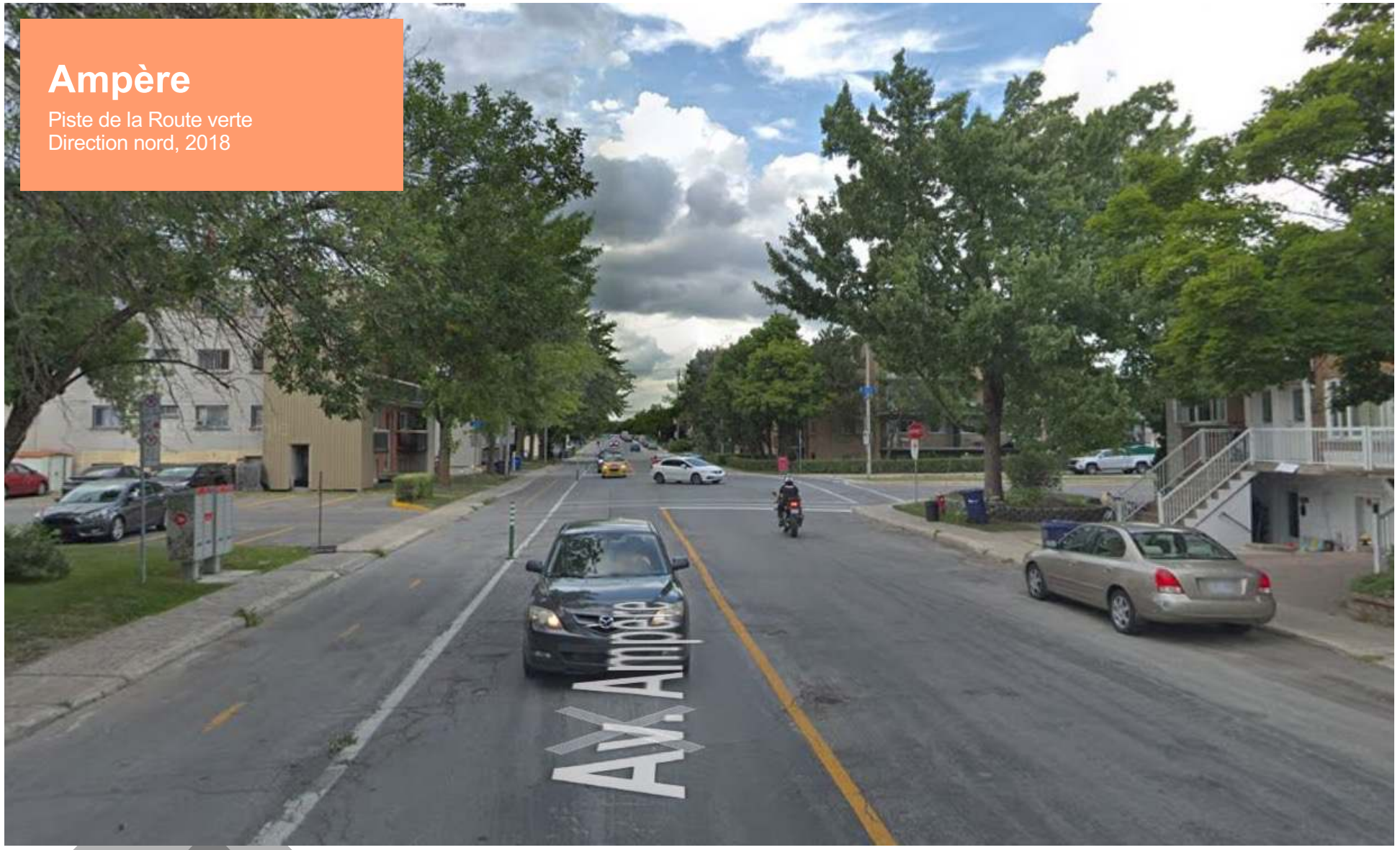


Avenue Ampère

Constats de départ

- Large gabarit et tracé linéaire propice à la vitesse
- Infrastructures minimales pour accueillir la Route verte (bidirectionnelle côté ouest)
- Trottoirs peu conviviaux (largeur et pentes)
- Transit véhiculaire et présence d'autobus



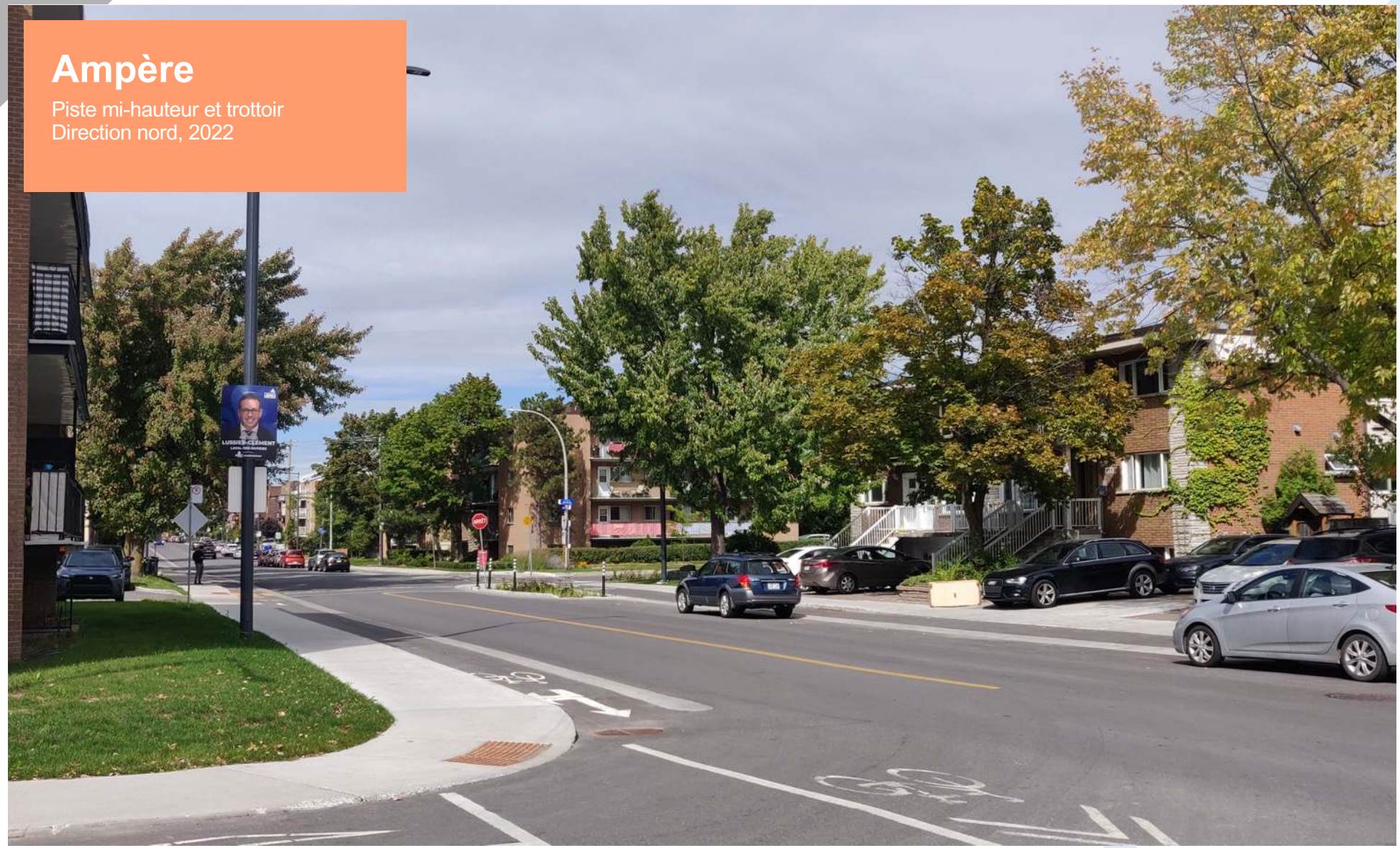


Ampère

Piste de la Route verte
Direction nord, 2018

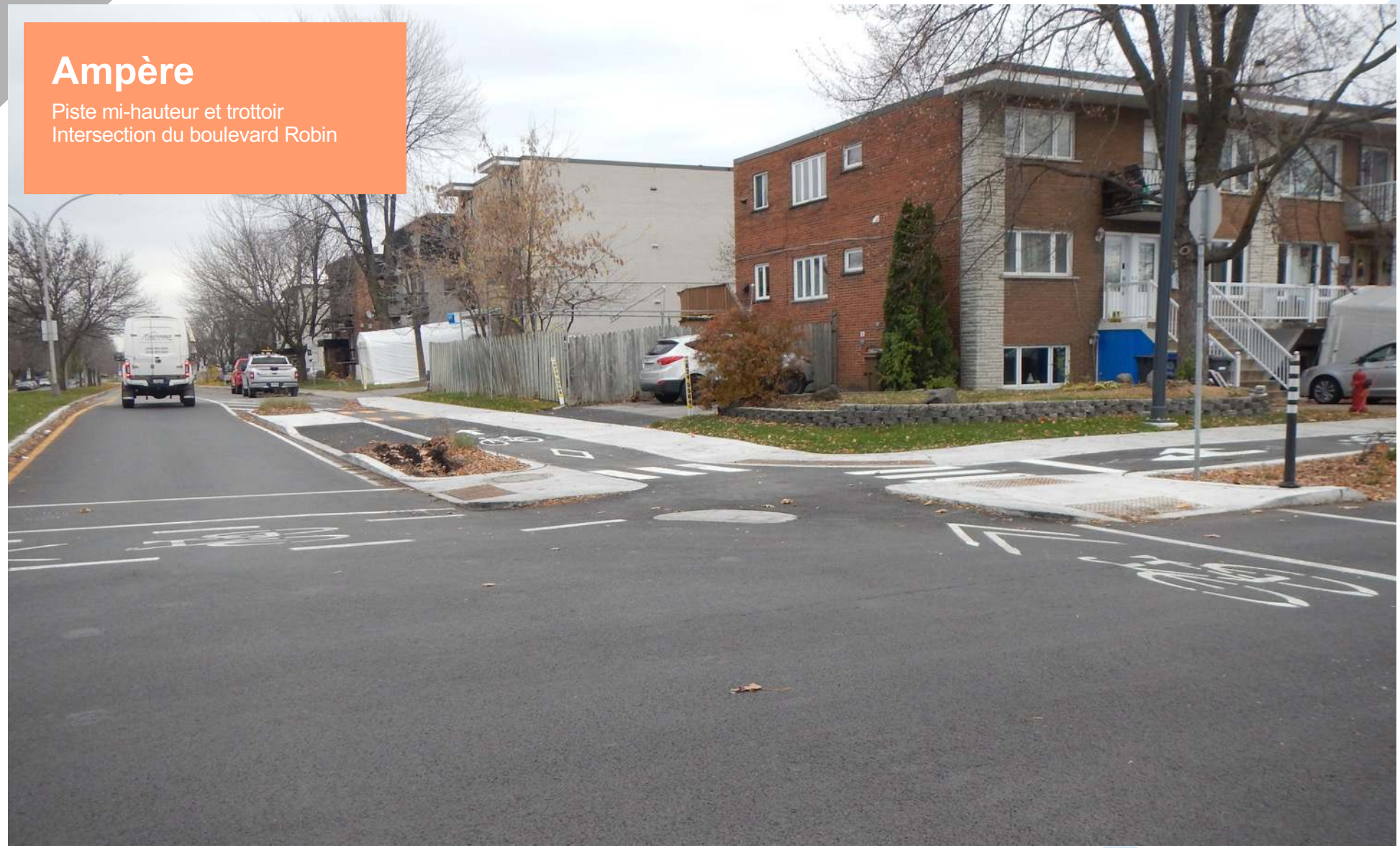
Ampère

Piste mi-hauteur et trottoir
Direction nord, 2022



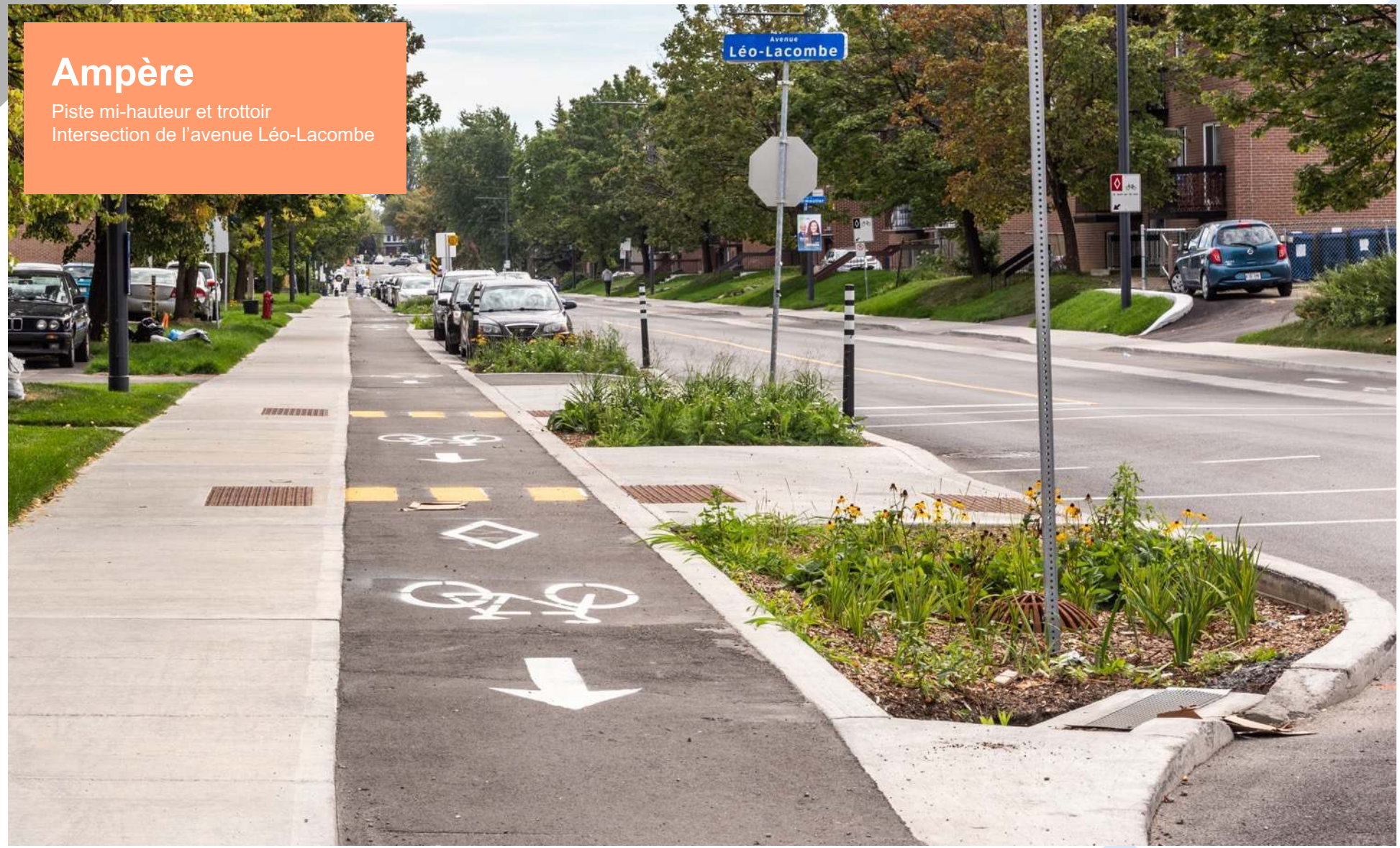
Ampère

Piste mi-hauteur et trottoir
Intersection du boulevard Robin



Ampère

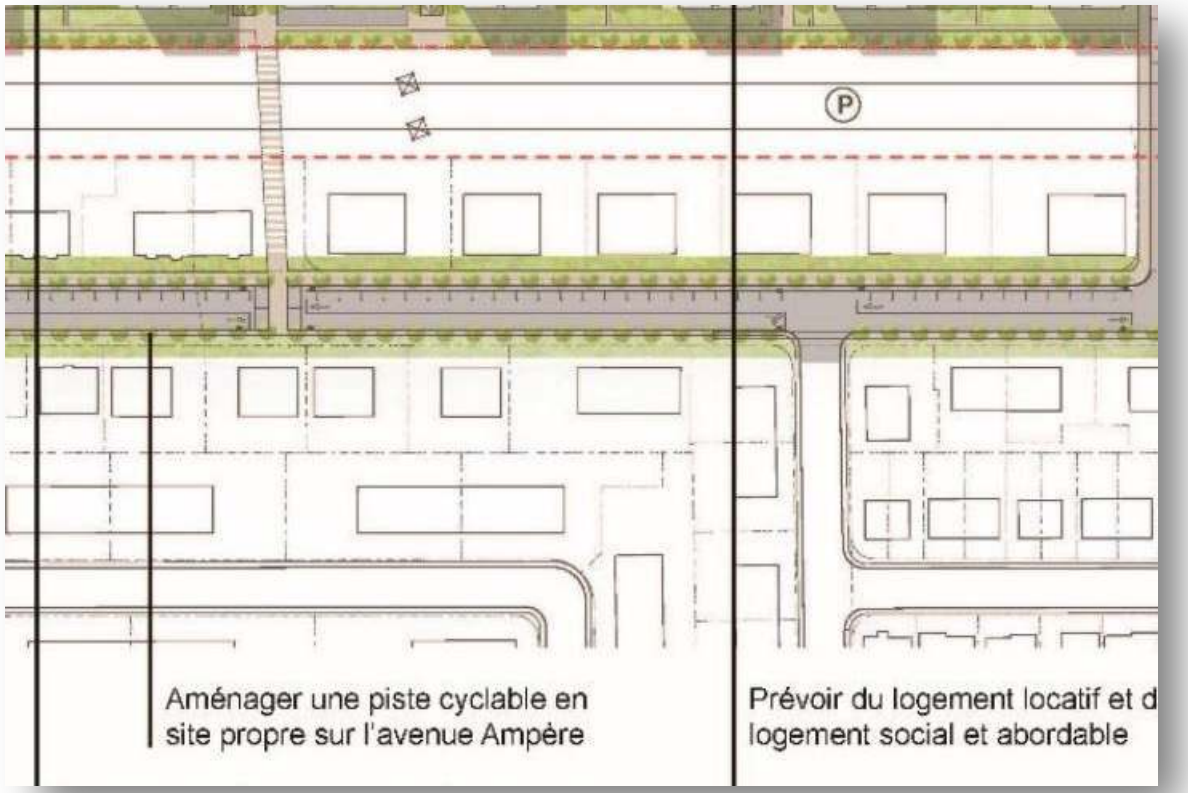
Piste mi-hauteur et trottoir
Intersection de l’avenue Léo-Lacombe



Avenue Ampère

Choix de conception

- Bonification des aménagements actifs
  - Piste cyclable mi-hauteur
    (60mm d'élévation, largeur de 1,5m)
  - Bordure de béton (arasée, 0,5m)
  - Trottoir élargi et surélevé par rapport à la piste
    (60mm d'élévation, largeur de 2,0m)
  - Pas de banquette ou jardin de pluies
  - Saillies drainantes ponctuellement
- Une voie par direction (3,3m)
- Stationnement : un seul côté de rue



Apprentissages

Apprentissages

Attention à l’empiètement automobile

– Marquage, bollards, piste à mi-hauteur, piste surélevée : peu importe l’aménagement, quelqu’un va trouver une manière de s’y insérer

Apprentissages

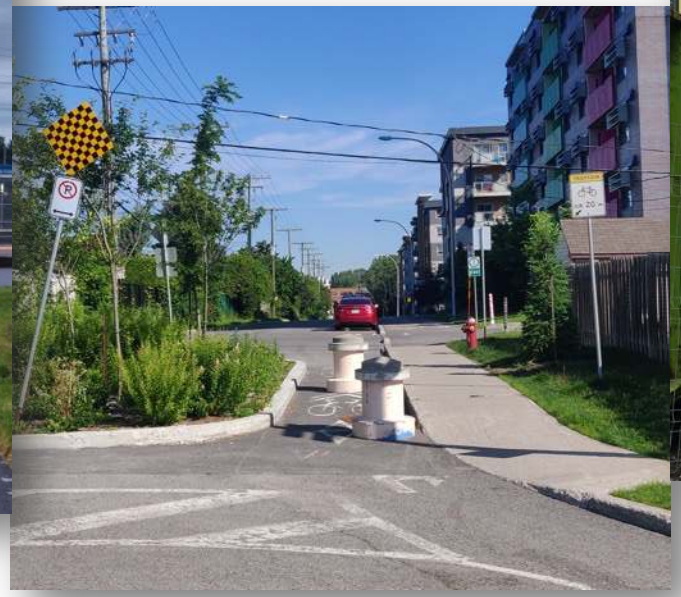
Attention à l’empiètement automobile

Il faut traiter cet enjeu en partenariat avec l’ensemble des intervenants de la municipalité, sinon…

Apprentissages

N’ayons pas peur de la cohabitation piéton-cycliste

- Séparer à tout pris piétons et cyclistes peut mener à l’exclusion d’un type d’usager, rallonger son temps de parcours ou le forcer à emprunter des infrastructures moins conviviales
- Bonnes pratiques à l’international visent à assurer que les spécificités techniques des aménagements permettent la cohabitation (CROW)



Apprentissages

N’ayons pas peur de la cohabitation piéton-cycliste

– Plusieurs études ont prouvé que la cohabitation n’est pas un enjeu de sécurité important et que le risque associé à ce partage de l’espace est minime (INRS)

La Ville a choisi de gérer ce risque et concevons pour que la cohabitation soit possible (voir même favorisée) dans le but de pérenniser nos aménagements en termes d’accessibilité

Apprentissages

Ne sous-estimons pas la puissance du transitoire

- Les pistes cyclables transitoires en marquage permettent d'améliorer le maillage du réseau et d'éliminer les déconnexions rapidement et à faibles coûts
- Impact concret sur la capacité à se déplacer en offrant un aménagement officiel, même si ce dernier n'est pas AAA

La Ville considère l'implantation d'aménagements transitoires comme une option à part entière, selon l'état des autres infrastructures sur le tronçon et la planification globale de la municipalité

Apprentissages

Ne sous-estimons pas la puissance du transitoire

– Attention : rien n’est plus permanent que du transitoire!

La Ville voit le transitoire comme un outil pour introduire un concept, le tester et récolter de la rétroaction pendant la planification des travaux permanents

Prochaines étapes

Prochaines étapes

Coordonner plusieurs projets d’envergure pouvant venir impacter le secteur

- TC structurant Notre-Dame-Concorde
- Train à grande fréquence
- Réaménagement de la section nord de l’avenue Léo-Lacombe

Assurer le maintien de liens actifs fluides

Prochaines étapes

Travailler à une nouvelle demande de Certification VÉLOSYMPATHIQUE

- Prendre acte des recommandations du précédent rapport de rétroaction
- Faire du comité une force qui permet au vélo d'être au cœur des considérations de la Ville

Continuer le déploiement du plan directeur du réseau cyclable

Institutionnaliser le vélo à l'aide d'un plan d'action concret

Merci!

Ju.desaulniers@laval.ca