

A photograph of a residential street in winter. A person in a dark winter coat is walking away from the camera down the center of the road. The street is lined with houses on the left and a large tent-like structure on the right. The sky is overcast and the ground has patches of snow and ice.

Rapport de consultation publique

Démarche de consultation sur le projet de
réfection de l'avenue Laval | 2021-2022



Service de l'urbanisme et service à la clientèle

Table des matières

Mise en contexte de la démarche.....	3
La réfection de l’avenue Laval	3
Planification stratégique 2018-2023.....	4
Démarche de consultation.....	5
Personnes impliquées	5
Le sondage en ligne.....	5
La marche exploratoire	6
La carte interactive papier	6
Activité de conception	6
Synthèse des enjeux principaux	7
Avantage et inconvénient.....	7
Circulation automobile et stationnement	7
Mobilité active	16
Transport en commun	20
Intersections	20
Points d’intérêt	24
Autres thèmes.....	24
Recommandations.....	26
Études	26
Réglementation, plan et politique	26
Mesures d’intervention	26
Lexique	28
Bibliographie.....	29
ANNEXE 1 – Questions du sondage en ligne.....	30

Mise en contexte de la démarche

La réfection de l'avenue Laval

Depuis le début de la construction de l'avenue Laval en 1937, laquelle s'est échelonnée sur une période de 41 ans, la chaussée n'a pas subi de réfection majeure. Sa durée de vie utile est dépassée : il est maintenant temps de procéder à sa réfection complète, ce qui constitue un projet majeur nécessitant des investissements importants.

L'avenue Laval est l'une des premières rues de la Ville de Baie-Comeau. Au moment de sa construction, le mode de vie des gens était différent de même que les standards de conception. Les chaussées étaient étroites, peu d'espace de stationnement était requis, les bâtiments étaient plus proches du chemin et les modèles de maison étaient restreints. Aujourd'hui, ces particularités font le charme de cette avenue résidentielle, mais certains éléments tels que son étroitesse laissent peu de manœuvres pour apporter des modifications à la conception qui permettrait de répondre aux nouvelles réalités des citoyens.



Malgré cette particularité, il a été jugé important de mettre en place un processus de consultation pour effectuer l'étude des besoins et des préoccupations actuelles des résidents de l'avenue Laval afin que le projet de réfection de celle-ci corresponde autant que possible aux attentes des citoyens résidents pour qui l'avenue Laval est le milieu de vie immédiat.

Planification stratégique 2018-2023

Dans sa planification stratégique, la Ville de Baie-Comeau s'est donné comme mission de développer le potentiel de la participation citoyenne. Ainsi, la démarche de consultation sur le projet de réfection de l'avenue Laval s'inscrit dans l'objectif de renouveler les pratiques de participation citoyenne.

Démarche de consultation

Une démarche de consultation auprès des résidents de l'avenue Laval de même qu'auprès de certains services municipaux s'est avérée essentielle pour bien cerner les besoins et les problèmes du secteur et ainsi définir les solutions les mieux adaptées dans le cadre de la conception. Le Service de l'urbanisme et service à la clientèle a privilégié une forme de participation dite consultative afin de maximiser les échanges entre les différents acteurs. Trois activités de consultation citoyenne ont été retenues; un sondage en ligne, une marche exploratoire et une carte interactive papier. Celles-ci offrent aux participants la possibilité d'exprimer leurs opinions et de leur attribuer un certain pouvoir d'influence, sans toutefois garantir que les idées soient prises en compte. Enfin, une activité de consultation interne sous forme d'atelier de travail s'est tenue pour évaluer et intégrer au besoin les différentes propositions citoyennes.

Personnes impliquées

Ce sont les résidents/occupants et résidents/propriétaires de l'avenue Laval qui ont été ciblés dans cette démarche. Le 1^{er} décembre 2021, 216 envois postaux ont été acheminés pour les inviter à participer aux différentes activités de consultation. Une page Internet sur la démarche de consultation a été créée pour regrouper et rendre disponible l'information.

La conseillère de quartier, Mme Lysandre St-Pierre, était présente à la marche exploratoire et la Corporation de la Véloroute des Baleines a été invitée à participer au sondage en ligne.

Le Service de la sécurité publique, le Service des travaux publics, dont la Division des services techniques, ainsi que le Service de l'urbanisme et service à la clientèle ont participé à l'activité de consultation municipale.

Le sondage en ligne

Le sondage est une activité de consultation qui permet de collecter de l'information relativement précise et de quantifier certaines données. Cette activité offre aussi une tribune pour certains citoyens qui pourraient avoir de la difficulté à se déplacer. Le sondage a été rendu disponible du 1^{er} au 31 décembre 2021. Celui-ci comprenait 15 questions, disponibles à l'annexe 1, qui ont été élaborées par le Service de l'urbanisme et service à la clientèle. Les questions portaient sur les thèmes suivants :

- La circulation et le stationnement;
- La mobilité active;
- Le transport en commun et les points d'intérêt.

Au total, il y a eu 30 participants, soit un taux de participation de 14 % en rapport des convocations envoyées.

La marche exploratoire

La marche exploratoire est une activité de consultation conviviale qui offre la possibilité d'échanger de l'information et qui soutient la libre expression des citoyens. Elle peut aussi faciliter la communication pour certaines personnes qui communiquent moins bien à l'écrit.

Les citoyens résidents étaient invités à venir marcher l'avenue Laval en compagnie de l'urbaniste de la Ville et de la conseillère du quartier Sainte-Amélie. Une première marche a eu lieu le jeudi 9 décembre à 13 h et une seconde le samedi 11 décembre à 9 h. Au total, une vingtaine de citoyens ont participé à l'activité d'une durée d'une heure.

La carte interactive papier

Une carte papier conceptuelle des principaux enjeux de l'avenue Laval a été affichée du 5 au 23 décembre 2021 au bureau du Service de l'urbanisme. Seul un résident a profité de cette activité pour exprimer ses préoccupations. À noter que les directives gouvernementales en raison de la COVID ont forcé la fermeture des bureaux et écourté par le fait même la période de consultation de cette activité.

Activité de conception

Deux séances de travail ont eu lieu les 19 et 27 janvier 2022. Les employés municipaux avaient alors en main le résultat des activités de consultation citoyenne et pouvaient exprimer leurs enjeux respectifs notamment en regard de la conception, des opérations, de l'entretien, etc.

Synthèse des enjeux principaux

Tous les commentaires, questions, suggestions et idées récoltées lors de toutes les activités de consultation ont été comptabilisés et classés par sujet.

Avantage et inconvénient

En général, les résidents de l'avenue Laval apprécient la proximité du boisé de la Pointe Saint-Gilles, de la plage Champlain, du parc des Pionniers et du centre-ville. Ils aiment aussi l'aspect patrimonial et la tranquillité du secteur, de même que l'absence de voisins en cour arrière.

Ce qu'ils aiment moins est unanimement la vitesse élevée des voitures, puis l'étroitesse de la rue (surtout en hiver ou lorsque des véhicules sont stationnés). Le manque d'espace de stationnement, surtout entre les 182 et 188, avenue Laval, et l'espace restreint pour marcher l'hiver ont également été mentionnés. Certains ont noté la visibilité des fils électriques, l'aspect négligé de quelques bâtiments, l'accumulation d'eau à certains endroits et les gens qui ne respectent pas les règles de stationnement dans la rue.

Circulation automobile et stationnement

VITESSE AUTORISÉE

Les participants au sondage considèrent qu'actuellement, il n'y a pas de problème majeur de vitesse sur l'avenue Laval dont la limite est de 50 km/h. Cependant, ils appréhendent qu'après la réfection, la chaussée neuve soit propice à ce que les automobilistes roulent plus vite. Ainsi, 80 % des participants au sondage sont en faveur d'une réduction de la limite de vitesse, dont 60 % optent pour une limite de 40 km/h.

En général, la réduction de vitesse est demandée pour favoriser le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes.

Le Service de la sécurité publique est responsable du règlement concernant la circulation et le stationnement qui régit les limites de vitesse. La limite de vitesse dans les rues municipales, incluant les rues résidentielles, est de 50 km/h à l'exception de certaines rues situées à proximité de zones scolaires, de parcs, des rues de parcs de maisons mobiles et de l'avenue Champlain.

Selon le Service de la sécurité publique, l'introduction d'une nouvelle limite de vitesse à 40 km/h pour une seule rue du territoire risque de créer de la confusion et de ne pas donner les résultats escomptés. Ce dernier recommande plutôt d'effectuer une étude de vitesse lorsque les travaux seront complétés pour confirmer d'abord si le problème appréhendé par les citoyens est fondé. De plus, le Service de la sécurité publique analyse présentement la possibilité de réduire la vitesse dans toutes les zones résidentielles à l'échelle de la municipalité. Dans tous les cas, une éventuelle réduction de vitesse n'aura pas d'incidence sur la conception de la rue.

MESURES D'APAISEMENT DE CIRCULATION

Selon certaines données, les vitesses pratiquées ne changent pas de façon significative si aucune autre mesure, que ce soit un aménagement ou un contrôle policier, ne s'ajoute au changement du panneau de limite de vitesse¹. C'est pourquoi la notion de mesures d'apaisement de circulation fut présentée aux participants lors des activités de consultation.

La majorité de ceux-ci sont favorables à l'aménagement de mesures d'apaisement de circulation, soit 77 % des sondés.

¹ Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain

Dos-d'âne amovible



Une participante a suggéré l'installation de dos-d'âne amovible sur la ligne d'arrêt de l'intersection Cadillac/Laval – direction ouest, et ce, afin de forcer une immobilisation complète du véhicule. Ce type d'installation est habituellement restreint aux stationnements ou aux ruelles où les grandes vitesses sont impraticables. La suspension du véhicule qui absorbe la déviation peut également être bruyante. Or, l'installation sur une ligne d'arrêt suppose que le véhicule sera immobile avant de le surmonter, ce qui pourrait neutraliser le bruit.

Selon la Division des services techniques, il n'est pas recommandé de mettre un dos-d'âne à l'approche d'une intersection. Par contre, il serait possible de l'installer après la ligne d'arrêt.

Plateau ralentisseur surélevé avec passage piéton



La totalité des participants est enthousiaste à l'idée d'ajouter un plateau ralentisseur surélevé sur l'avenue Laval. L'emplacement suggéré, soit vis-à-vis de l'entrée du boisé de la Pointe Saint-Gilles (lac des Clés), et l'identification d'un passage piéton sur celui-ci conviennent aux participants. Cette localisation brise la plus longue section linéaire de la rue, laquelle est plus propice à la vitesse. En effet, le piéton est plus visible et le conducteur est incité à ralentir et à céder la priorité de passe au piéton. Le passage piéton, quant à lui, permet de lier deux sentiers boisés et de légitimer leur accès.

Enfin, ce type d'aménagement permet d'éviter l'accumulation d'eau de pluie, de neige ou de plaques de glace sur le cheminement des piétons.

Le résident situé à proximité s'inquiète de l'accumulation d'eau à la base du plateau, du côté ouest, alors que la gestion de l'eau de ruissellement est déjà difficile. Selon la Division des services techniques, advenant l'aménagement d'un plateau ralentisseur, un puisard aménagé à sa base permettrait d'éviter toute accumulation d'eau.

Le Service des travaux publics est préoccupé qu'un tel aménagement rende les opérations de déneigement difficiles. De plus, il serait préférable de se doter d'une politique qui prévoit des critères d'évaluation (problème de vitesse fondé, comptage véhiculaire, fort taux d'acceptabilité social, etc.). Ceux-ci proposent plutôt de faire un marquage permanent d'un passage piéton avec un bollard central. Selon eux, cet aménagement serait suffisant pour inciter les voitures à ralentir.



Radar pédagogique

Une participante a suggéré l'installation permanente d'un panneau qui indique la vitesse des automobilistes. Un panneau semblable avait été installé il y a quelques années et avait été très efficace pour réduire la vitesse automobile. En effet, la Ville installe ce type de radar de façon sporadique pour une durée limitée, mais actuellement, il n'existe pas d'installation permanente.

Selon le Service de la sécurité publique, advenant que la Ville prenne l'orientation d'installer ce type de panneau de façon permanente, des zones scolaires ou des zones où des problèmes majeurs de vitesse ont été identifiés seraient privilégiés.



Silhouette d'enfant



Un participant s'est montré défavorable à l'installation, au milieu de la chaussée, d'une silhouette en forme d'enfant puisque la rue n'est pas assez large pour l'éviter, surtout si des voitures sont stationnées.

Le Service de la sécurité publique a confirmé que l'installation de ce type de panneaux ne serait pas renouvelée.

Rétrécissement

Un participant considère que la rue est déjà suffisamment étroite pour envisager son rétrécissement par des avancements de trottoir.



En effet, la totalité des services municipaux consultés est d'avis que cette mesure n'est pas appropriée pour l'avenue Laval. Cela occasionnerait des enjeux de déneigement. Aussi, bien que l'avancée de trottoir peut faciliter le déplacement des piétons aux intersections, il ne semble pas y avoir de problématique d'observée (collision, plainte, etc.).

STATIONNEMENT

Actuellement, le stationnement est autorisé d'un seul côté de la rue, du côté sud. Pratiquement tous les participants sont d'accord pour conserver la configuration telle quelle, malgré que cela occupe beaucoup de place et occasionne le rétrécissement de la rue, surtout en hiver. Un côté est suffisant et nécessaire, car les espaces de stationnements privés sont souvent exigus et parfois même inexistantes.

Stationnement en alternance ou avec vignettes l'hiver

Un participant propose une alternance entre les deux côtés de la rue pour stationner les voitures la nuit dans le but de faire le déneigement d'un côté une journée et de l'autre côté la suivante. Cette mesure serait facilitante pour les résidents de l'avenue Laval qui n'ont pas beaucoup d'espace de stationnement privé.

Un autre participant propose l'utilisation de vignettes pour la même raison.

Le Service des travaux publics n'aurait pas suffisamment d'espace pour le déneigement si les voitures étaient stationnées dans la rue.

Utilisation du terrain de balle Laval

Un participant propose d'utiliser le stationnement du terrain de balle Laval comme stationnement public pour libérer la rue.

Selon le Service des travaux publics, ce stationnement est déjà considéré comme un stationnement public. Il est déneigé en priorité pour permettre aux résidents localisés à proximité qui n'ont pas de stationnement privé de remiser leur véhicule.

Signalisation des règles de stationnement

Un participant suggère d'augmenter la signalisation qui indique que le stationnement est interdit du côté nord de la rue.

Un autre participant suggère que les règles de stationnement en lien avec les bornes-fontaines soient plus claires.

Le Service des travaux publics fera une évaluation du nombre et de la localisation de la signalisation en lien avec le stationnement afin de détecter des irrégularités, s'il y a lieu, et d'apporter les corrections nécessaires le cas échéant.

Selon la Division des services techniques, le prolongement de la ligne centrale (ligne jaune) sur toute la longueur de la rue pourrait être envisagé pour légitimer le stationnement du côté sud.

Intersection Taché/Laval

Plusieurs participants ont recommandé d'interdire le stationnement à l'intersection Taché/Laval afin de permettre une bonne visibilité à cet endroit plutôt achalandé.

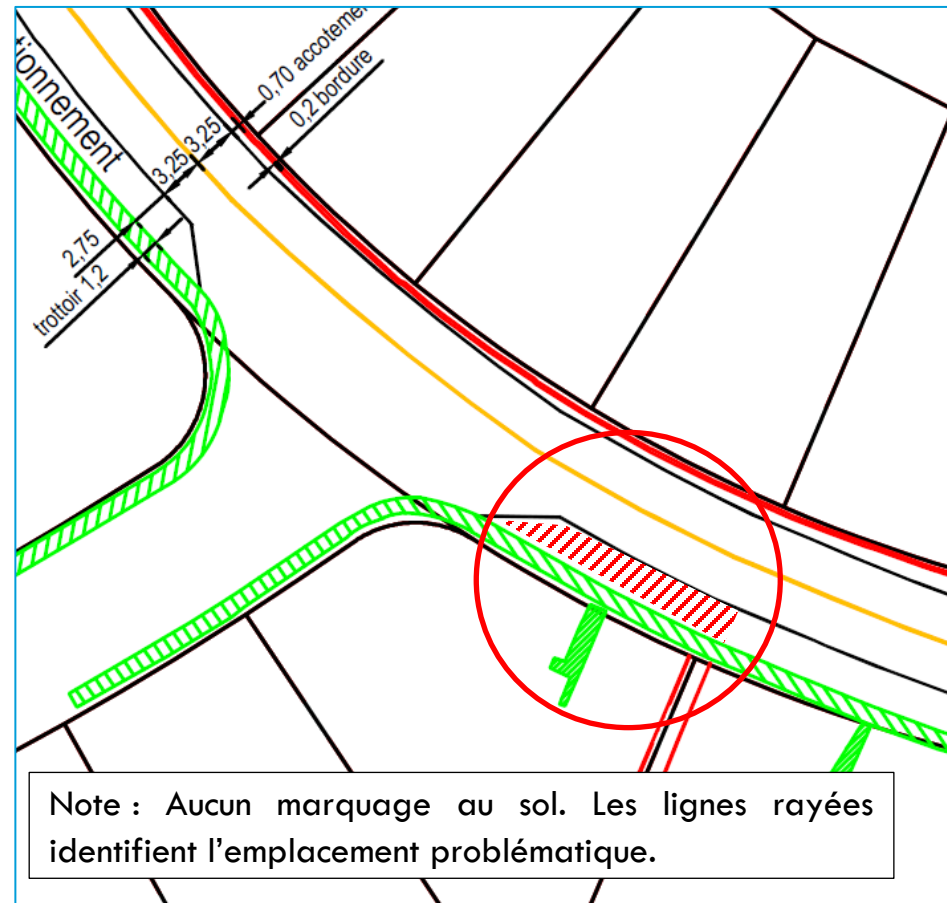
Les services municipaux consultés sont d'avis que le stationnement pourrait effectivement être interdit sur cette portion de l'avenue si cela peut augmenter la sécurité des usagers.

Une signalisation sur poteau de type « stationnement interdit » pourrait être ajoutée.

Retrait de la neige l'hiver

Considérant que la rue est étroite, certains participants ont demandé à ce que la neige soit retirée plutôt que soufflée sur les terrains, étant donné l'espace restreint de stationnement privé. Cette demande aiderait aussi à diminuer l'effet de rétrécissement de la chaussée, laquelle est accentuée lorsque des véhicules sont stationnés dans la rue.

Le Service des travaux publics prend connaissance de cette requête, mais c'est la politique de déneigement de la Municipalité qui encadre les pratiques en matière de déneigement. Le soufflage de neige se fait sur les terrains lors du premier tour et à d'autres occasions lorsque possible.



Mobilité active

La mobilité active comprend tous les modes de déplacement nécessitant l'effort humain. Selon le sondage, 60 % des répondants ne se sentent pas confortables ou en sécurité lorsqu'ils circulent à vélo ou à pied sur l'avenue Laval et veulent des modifications à la configuration des espaces dédiés au transport actif.

TROTTOIR

Actuellement, il y a un trottoir de 1,2 m du côté sud de l'avenue Laval. La largeur de l'emprise de la rue ne permet pas d'en ajouter un du côté nord, ni même d'élargir l'existant. Parmi les personnes sondées, 94 % trouvent que le trottoir actuel convient alors que certains souhaiteraient qu'il y en ait un des deux côtés de la rue ou encore qu'il soit plus large.

Selon certains, le trottoir existant n'est pas utilisé à cause de son état d'usure. Lorsqu'il sera neuf, il sera sécuritaire de l'emprunter et il sera probablement utilisé de nouveau par les piétons.



Enfin, certains participants ont émis le souhait qu'il soit déneigé en hiver, car les piétons doivent alors marcher dans la rue.

Les services municipaux consultés ont confirmé que l'espace ne permet ni élargissement ni ajout de trottoir.

PISTE MULTIFONCTIONNELLE

L'idée d'une piste multifonctionnelle au niveau de la chaussée en remplacement du trottoir ne fait pas l'unanimité. Les participants craignent que le lignage au sol ne soit pas entretenu, que la sécurité des usagers soit compromise ou encore que les voitures stationnées dans la rue empiètent dessus.

Malgré tout, l'idée que l'espace dédié à la marche soit au niveau du sol a plu à quelques participants qui n'apprécient pas les déviations verticales occasionnées par le trottoir.

Selon la Division des services techniques, une piste multifonctionnelle doit avoir 3 mètres de largeur au minimum pour que les différents utilisateurs puissent cohabiter. L'espace est donc insuffisant. Aussi, une bordure serait requise pour diriger les eaux de ruissellement. Enfin, ce type d'aménagement ne serait pas conforme à la route verte.



VOIE CYCLABLE

Une quinzaine de répondants au sondage ont signifié être insatisfaits de l'aménagement actuel de la voie cyclable, dont cinq qui ne savaient pas qu'il y en avait une. D'un autre côté, sept sondés ont communiqué que la voie cyclable telle quelle convient.

Piste cyclable

Une piste cyclable est toujours séparée physiquement de la circulation automobile. Elle peut être soit bidirectionnelle ou unidirectionnelle². Un répondant a émis le souhait que la voie cyclable de l'avenue Laval soit une piste cyclable séparée.

L'espace est insuffisant pour séparer la voie cyclable de la circulation automobile.

Piste cyclable - Unidirectionnelle de chaque côté

Selon la Corporation de la Véloroute des Baleines, s'il y avait suffisamment d'espace, une piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté serait l'idéal.

L'espace est insuffisant pour créer une piste unidirectionnelle de chaque côté de la rue.

Chaussée désignée

La chaussée désignée est une rue ou une route à faible débit de circulation, partagée par les vélos et les automobiles et officiellement reconnue comme voie cyclable³. La voie cyclable actuelle de l'avenue Laval est une chaussée désignée.

La Corporation reconnaît qu'étant donné que la largeur disponible de la rue est limitée, une chaussée désignée comme voie cyclable convient, mais qu'une réduction de la limite de vitesse à 40 km/h serait souhaitable dans ce cas. Plusieurs participants appuient cette proposition, dont un qui ajouterait, en plus de la réduction de vitesse, des mesures d'apaisement de la circulation.

Certains participants trouvent que la configuration actuelle convient, mais que la signalisation au sol et sur poteau devrait être améliorée.

Enfin, un sondé regrette qu'une telle voie ne protège pas adéquatement les usagers.

L'espace restreint contraint la Municipalité à conserver la configuration de la voie cyclable en chaussée désignée.

² https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/reseau_cyclable/voies_cyclables.aspx

³ <https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-chaussee-designee/>

TRAVERSES PIÉTONNES

Au sondage, 50 % des participants estiment que les traverses sont actuellement suffisantes. Pour les autres participants, une traverse devrait être ajoutée à l'intersection Cadillac/Laval en priorité ainsi qu'aux intersections Taché/Laval et Champlain/Laval. Les Services municipaux sont d'avis qu'une traverse piétonne est requise sur l'avenue Cadillac de par la présence d'un arrêt du transport en commun (164, avenue Laval). De plus, selon le Service des travaux publics, un tel aménagement contribuerait à réduire la vitesse des véhicules en les rendant plus vigilants.

Pour les intersections Taché/Laval et Champlain/Laval, aucun élément ne semble justifier l'ajout de traverse piétonne, car le parcours est court et il n'y a pas de problème de sécurité.

Des traverses devant les entrées du boisé, soit celle qui donne sur le lac des Clés et celle du terrain de balle, sont aussi requises selon les citoyens participants. Les services municipaux sont unanimes à l'effet d'ajouter une traverse piétonne à l'entrée du boisé qui donne sur le lac des Clés. De plus, cet aménagement permettrait de rendre sécuritaire l'accès à l'arrêt du transport en commun (94, avenue Laval). Pour celle demandée au niveau du terrain de balle, elle ne semble pas justifiée, car celle de l'intersection Cadillac peut être utilisée.



Enfin, une traverse pourrait être ajoutée face à la patinoire.

Transport en commun

LIEUX D'ATTENTE

Certains lieux d'attente obligent les usagers à attendre dans la rue ou sur une petite bordure, ce qui n'est pas sécuritaire, surtout l'hiver. Trois personnes ont recommandé l'ajout d'abribus.

Selon un participant, celui de l'intersection Taché/Laval n'est pas sécuritaire dû au flux de circulation élevé.

Quelques personnes ont signifié que les lieux d'attente étaient peu visibles. Bien que la responsable du transport en commun est ouverte à l'ajout d'abribus sur le territoire, les zones résidentielles, en façade des résidences particulièrement, ne sont pas des endroits recommandés pour ce type d'installation. Selon la Division des services techniques, l'ajout de dalle de béton au lieu d'attente serait une mesure suffisante pour répondre au besoin des usagers à moindre coût. Cependant, seul l'arrêt de l'intersection Cadillac/Laval est propice à cette modification.

Intersections

Bien qu'il ait été principalement question de sécurité et de circulation automobile sous le thème des intersections, un résident souligne que les angles particuliers de la rue font partie du charme de l'avenue Laval et qu'il ne faut pas la dénaturer.

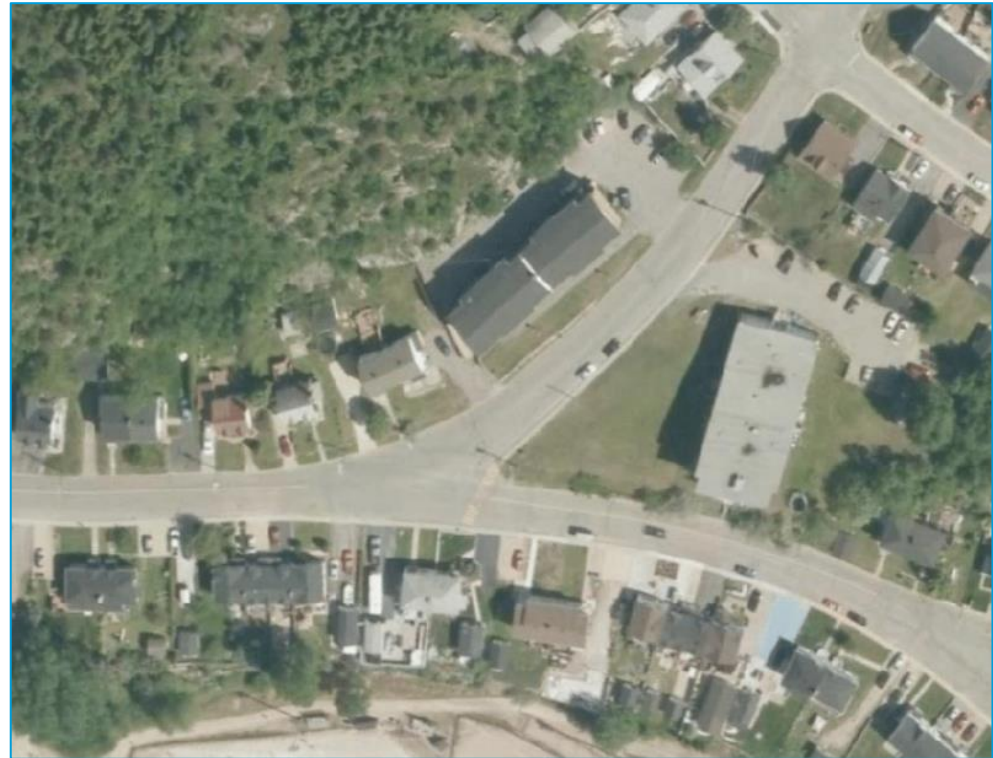
CADILLAC/LAVAL

L'intersection Cadillac/Laval a été identifiée par 50 % des répondants comme étant un secteur à sécuriser.

Les voitures coupent le coin en bas et la configuration est propice à s'engager dans l'intersection trop vite, ce qui est dangereux pour tous les usagers.

Par ailleurs, « plusieurs croient à tort qu'ils ont priorité en direction est sur Laval pour ensuite prendre Cadillac et coupent les véhicules qui sont sur Laval en direction ouest ». Une citoyenne croit qu'un arrêt devrait être ajouté sur Laval.

Les services municipaux sont unanimes à l'effet qu'une conception plus proche de 90 degrés en longeant les résidences paires serait idéale.

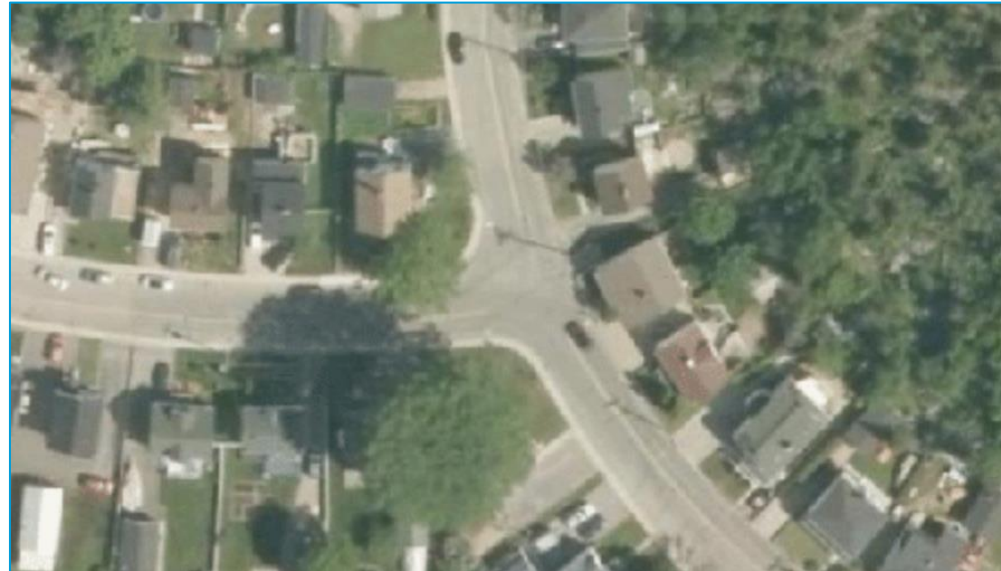


Selon le Service des travaux publics, ajouter une traverse piétonne sur Cadillac (voir section « traverse piétonne ») serait suffisant pour ralentir les voitures et sécuriser l'intersection. Un dos-d'âne n'est pas nécessaire (voir la section « mesure d'apaisement – dos-d'âne »). Aucun arrêt ne peut être ajouté pour respecter la topographie du site.

TACHÉ/LAVAL

L'intersection Taché/Laval a été identifiée par 20 % des répondants comme étant un secteur à sécuriser. Le stationnement sur rue qui réduit la visibilité est problématique.

Aucune modification n'est recommandée pour cette intersection outre le sujet de la diminution du stationnement sur rue abordé au point « stationnement ».



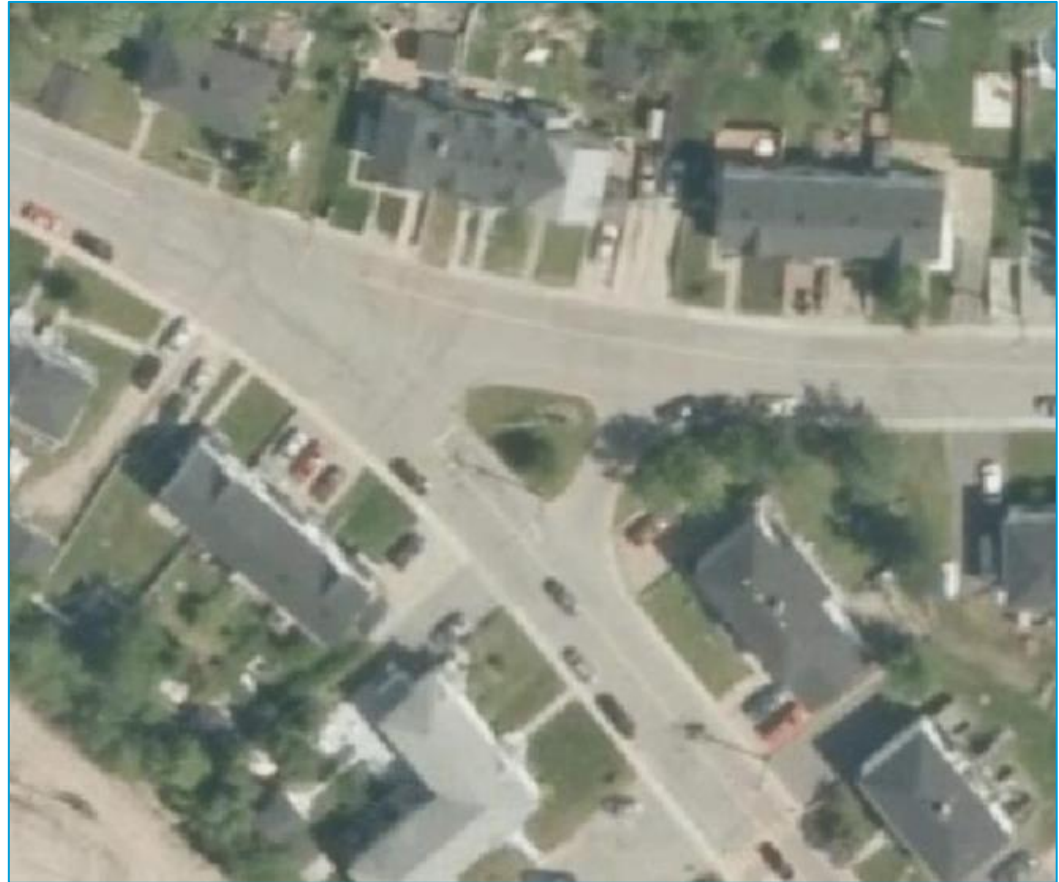
CHAMPLAIN/LAVAL

L'intersection Champlain/Laval a été identifiée par 10 % des répondants comme étant un secteur à sécuriser.

Une résidente a suggéré de réutiliser l'îlot central pour créer une intersection perpendiculaire, ce qui pourrait permettre de réutiliser l'espace de la rue pour aménager du stationnement pour les 184, 186 et 188, avenue Laval.

L'identification de l'avenue Laval à cette intersection est ambiguë.

Cette section de l'avenue Laval ne fait pas partie du projet de réfection. Malgré tout, les services concernés ont pris connaissance de la suggestion relative à la signalisation et les commentaires seront conservés pour le prochain projet de réfection de ce tronçon.



Points d'intérêt

BOISÉ DE LA POINTE SAINT-GILLES

Les accès au boisé de la Pointe Saint-Gilles ont été identifiés comme très bien par 70 % des répondants au sondage, mais celui donnant sur le lac des Clés est identifié comme peu visible. Une signalisation plus près de la rue est proposée. Du stationnement supplémentaire du côté de cet accès a aussi été suggéré.

L'affiche du boisé de la Pointe Saint-Gilles relève de la compétence de l'organisme. Les commentaires reçus leur seront transmis à titre indicatif.

Autres thèmes

ÉCLAIRAGE

Entre les 184 et 198, avenue Laval, l'éclairage de rue est déficient.

Ce commentaire sera transmis à la Division électrique, aucune recommandation des services municipaux n'est proposée.

TERRAIN DE BALLE LAVAL

Advenant une relocalisation des terrains de baseball, le terrain doit demeurer public.

Ce commentaire est consigné par le Service de l'urbanisme, aucune recommandation des services municipaux n'est proposée.

PATINOIRE

Lors des marches exploratoires, la patinoire a été identifiée comme un lieu important pour les résidents de la rue. Ceux-ci souhaitent réanimer ce lieu. Selon certains témoignages, la patinoire n'est plus utilisée depuis que la Ville a interdit l'utilisation de la borne-fontaine pour l'arroser. Advenant que ce soit réellement la cause de sa fermeture, il a été suggéré d'ajouter une entrée d'eau indépendante pour permettre son entretien par les bénévoles.

La Division des services techniques précise que dans le cas où un service privé serait ajouté, une cabane avec du chauffage serait requise pour éviter que les infrastructures ne gèlent.

La préoccupation des citoyens sera acheminée au Service de la culture et des loisirs.

ENFOUISSEMENT DES FILS

Les fils électriques sont très visibles. Selon une participante, leur enfouissement rendrait la rue plus esthétique.

Vu les coûts pharaoniques d'un tel projet, aucune recommandation des services municipaux n'est proposée.

ÉCOULEMENT DE L'EAU

Les résidents sont préoccupés par l'accumulation d'eau à divers endroits dans la rue.

Selon la Division des services techniques, la réfection de la rue réglerait les problématiques d'accumulation d'eau. Somme toute, aucun branchement de drain de surface supplémentaire n'est autorisé. Seuls ceux qui sont déjà collectés pourront se brancher de nouveau.

ACCÈS AUX STATIONNEMENTS PRIVÉS DU 90 ET 94, AVENUE LAVAL

Les résidents souhaitent que la rue soit pavée et qu'un système de drainage des eaux pluviales soit prévu, car ceux-ci doivent emprunter cette portion de rue pour avoir accès à leurs stationnements privés (aucun stationnement en façade).

La Division des services techniques recommande d'asphalter et d'ajouter des bordures à ces endroits.

Recommandations

Études

- Effectuer une étude de vitesse après la réalisation des travaux de réfection de la rue;
- Consolider la vocation du terrain de la patinoire Laval.

Réglementation, plan et politique

- Modifier, au besoin, le règlement concernant la circulation et le stationnement pour toute modification à la signalisation;
- Élaborer une politique de dos-d'âne, qui prévoit des critères d'évaluation, avant de réaliser ce type d'aménagement;
- Ajouter, au besoin, le terrain de la patinoire Laval au plan directeur des parcs.

Mesures d'intervention

- Effectuer un inventaire de la signalisation en matière de stationnement et corriger, s'il y a lieu, les irrégularités;
- Diminuer la limite de vitesse à 40km/h, selon le résultat de la réflexion globale de la Ville présentement en cours à ce sujet;
- Effectuer le marquage au sol de la ligne centrale sur toute la longueur de la rue, afin d'éviter que des véhicules se stationnent du mauvais côté;
- Interdire le stationnement sur rue devant le 53, avenue Laval à l'aide de signalisation sur poteau;
- Ajouter des traverses piétonnes avec du marquage permanent (Thermos design) aux endroits suivants :
 - Intersection Cadillac/Laval;
 - Devant le terrain de la patinoire Laval;
 - Devant le lac des Clés (étang des Mandres);
- Ajouter un bollard central devant le lac des Clés où le nouveau passage piéton, en saison estivale, pour inciter les véhicules à ralentir;

- Concevoir un plus grand espace d'attente à l'arrêt du transport en commun à l'intersection Cadillac;
- Modifier l'angle de l'intersection Cadillac/Laval pour la rapprocher de 90 degrés;
- Paver et drainer la trompette de la rue située aux 90 et 94, avenue Laval.

Lexique

DOS-D'ÂNE

Les dos-d'âne sont des déviations verticales étroites, généralement d'une profondeur de moins de 30 centimètres.

MESURE D'APAISEMENT DE CIRCULATION

L'apaisement de la circulation, également appelé modération de la circulation ou « traffic calming », consiste à aménager les rues de manière à modifier les comportements des automobilistes et à mieux gérer la circulation, notamment par le changement des parcours ou des flux de circulation⁴.

PASSAGE PIÉTON SURÉLEVÉ

Un passage piéton surélevé est un aménagement pour faciliter la traversée des piétons qui élève typiquement le niveau de la chaussée à celui des trottoirs. Les passages piétons surélevés sont souvent construits à l'aide de matériaux texturés et colorés pour bien indiquer qu'il s'agit d'un espace partagé avec les piétons.

PLATEAU RALENTISSEUR

Un plateau ralentisseur est une déviation verticale placée en travers de la chaussée dont le dessus est habituellement plat et assez long pour qu'y tienne une voiture ou même un véhicule lourd. Le profil des plateaux ralentisseurs permet de les traverser aisément à des vitesses plus rapides que les dos-d'âne allongés, ce qui les destine généralement aux rues collectrices et aux artères.

⁴ Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal

Bibliographie

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL, *Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation dans sept arrondissements de Montréal*, 2006, 44 p. [En ligne]

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE, *Mesures d'apaisement de la circulation*, 2011, 11 p. [En ligne]

TRANSPORT QUÉBEC, *Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain*, 2015, 56 p. [En ligne]

<https://velosympathique.velo.qc.ca/amenagement-cyclable-chaussee-designee/>

https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/reseau_cyclable/voies_cyclables.aspx

ANNEXE 1 – Questions du sondage en ligne

Question
1. Êtes-vous résident de l'avenue Laval?
2. Souhaitez-vous que des modifications soient effectuées à la configuration actuelle de l'avenue Laval?
3. En général, qu'est-ce que vous aimez et qu'est-ce que vous aimez moins (outre son état d'usure) de l'avenue Laval?
4. Est-ce que la limite de vitesse actuelle de 50 km/h vous convient?
5. Êtes-vous favorable à l'ajout de mesures permettant de réduire la vitesse et de modifier les comportements des conducteurs (dos-d'âne allongés, passages pour piéton surélevés, avancées de trottoir, etc.)?
6. Que pensez-vous du stationnement sur rue?
7. En général, vous sentez-vous confortable et en sécurité lorsque vous marchez ou circulez à vélo sur l'avenue Laval?
8. Croyez-vous que certaines intersections devraient être sécurisées pour les piétons et les cyclistes?
9. Si oui, quelles intersections devraient être sécurisées?
10. Croyez-vous que de nouvelles traverses sécurisées devraient être aménagées?
11. Si oui, à quels endroits de nouvelles traverses sécurisées devraient-elles être aménagées ?
12. L'aménagement cyclable actuel, de type « chaussée désignée », convient-il?
13. L'espace limité de l'emprise municipale de l'avenue Laval permet l'aménagement d'un trottoir d'une largeur de 1,2 mètre d'un seul côté. Ce trottoir vous convient-il?
14. Comment trouvez-vous les lieux d'attente du transport en commun?
15. Comment trouvez-vous les accès aux sentiers du boisé de la Pointe Saint-Gilles?