



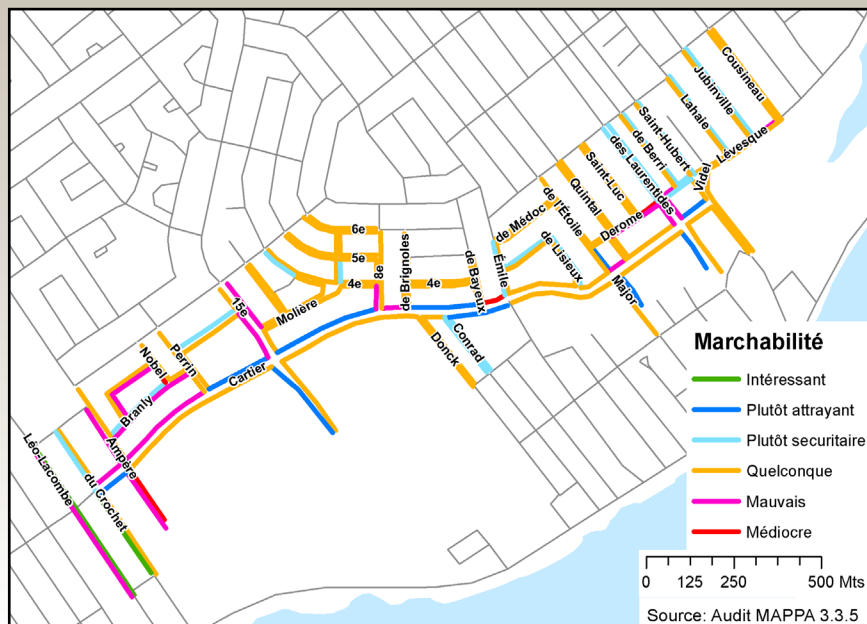
# Analyse de la marchabilité à Laval-des-Rapides



Laval-des-Rapides se situe au Sud de la ville de Laval, au nord de la rivière des Prairies. Le territoire étudié s'étend d'ouest en est le long du boulevard Cartier, entre l'avenue Léo-Lacombe à la rue Cousineau. Le territoire étudié forme une bande d'environ 250 mètres de part et d'autre du boulevard Cartier. Le secteur est majoritairement résidentiel, comportant plusieurs maisons unifamiliales d'un seul étage, implantées de manière isolée sur des parcelles d'une taille suffisante pour permettre l'occupation de la marge avant, le plus souvent avec un aménagement paysager et des allées de stationnement.

Le secteur résidentiel plus à l'est est plus ancien, il comporte davantage de bâtiments de deux étages, ainsi que quelques duplex. Le boulevard Cartier constitue la principale rue commerciale du secteur, de sorte qu'il est plus animé. Il abrite surtout des commerces de proximité, des restaurants et des services scolaires et de santé. Le boulevard permet aussi la connexion avec l'autoroute 15, plus à l'ouest du secteur à l'étude, et du côté est on y retrouve la station de métro Cartier, à l'intersection avec le boulevard des Laurentides.

L'analyse de marchabilité présentée dans les paragraphes suivants a été faite en prenant en considération une évaluation de la sécurité et de l'attractivité des divers segments analysés. Un système de pointage a été utilisé pour chacune des variables associées à ces deux attributs de marchabilité. Chaque segment de rue obtient ainsi une évaluation en cinq niveaux : Très bien, Bien, Moyen, Mauvais, Très mauvais. Une fois combinées, ces deux évaluations donnent place à une typologie de marchabilité en sept niveaux: Formidable (aucun segment ne s'est vu attribuer cette note), Intéressant, Plutôt attrayant, Plutôt sécuritaire, Quelconque, Mauvais, Médiocre. Les variables associées à l'évaluation de la sécurité et de l'attractivité sont présentées sommairement dans le tableau ci-dessous. Pour connaître en détail le pointage attribué à chaque segment de rue, veuillez contacter les responsables de la recherche.





## Analyse de la marchabilité à Laval-des-Rapides



### Sécurité

Présence d'abaissé de trottoir
Éclairage pour piétons
Sens de la circulation
Travaux de réparation sur la chaussée
Présence de trottoirs
Largeur des trottoirs
État des trottoirs
Présence de bancs
Nombre de voies de circulation

L'audit a été appliqué sur un total de 136 segments de rue (une même section de rue contient deux segments) en juin 2016, avec la version 3.3.5 de MAPPA. Il est à noter qu'un segment très bien évalué au niveau d'un des deux critères peut être mal évalué dans l'autre, se ressentant ainsi sur la typologie globale de marchabilité.

Dans l'ensemble, nous pouvons considérer que la marchabilité dans ce secteur est plutôt moyenne, avec 63% des segments ayant une marchabilité pouvant être qualifiée de quelconque, 13% étant des segments plutôt sécuritaires et 7% des segments plutôt attrayants. Il faut noter que 16% des segments ont un niveau de marchabilité qui peut être considéré mauvais ou même médiocre. Ces évaluations témoignent d'un secteur où les segments peuvent avoir des niveaux

### Attractivité

Marge entre les bâtiments et le trottoir
Occupation de la marge avant
Présence d'activités d'intérêt
Présence d'espaces publics
Zone d'ombre
Zone tampon entre le trottoir et la chaussée
Terrains en construction
Arrêt de transport collectif
Présence de locaux vacants
Présence de mobilier urbain
Déchets dans le segment

de sécurité plutôt bons (50%), et certains très bons (6%) ; mais qui dans l'ensemble sont peu attrayants, puisque 61% des segments ont une attractivité mauvaise, et 9% très mauvaise. Lorsqu'on considère les attributs liés à la sécurité et au confort, on voit que des rues attrayantes peuvent être peu sécuritaires, et inversement. Ainsi, les segments les plus sécuritaires se trouvent généralement dans les rues plus résidentielles, tandis que ceux le long du boulevard Cartier ont une sécurité plutôt moyenne.



## Analyse de la marchabilité à Laval-des-Rapides



Les enjeux sécuritaires s'observent surtout dans l'aménagement des trottoirs et leur rapport avec la chaussée. La présence de trottoirs dans la très grande majorité de segments (96%), leur largeur suffisante et leur bon état en général (sans obstacles, une bonne qualité de la surface), contribuent à rendre la marche sécuritaire. On peut par contre déplorer l'absence de zones tampons entre le trottoir et la chaussée (seuls 3% des segments en possèdent), notamment dans les segments qui bordent la rue Cartier et le boulevard des Laurentides, deux axes à la circulation de transit importante, ainsi qu'à proximité de la station Cartier, où on trouve de nombreux piétons et voitures. De plus, 38% des segments possèdent des stationnements hors rue, et on trouve aussi de nombreux stationnements à l'avant des immeubles (70% des segments sont dans cette situation, voir photo 1). Il faut donc aménager une pente sur le trottoir afin de permettre la sortie de ces véhicules, de sorte que seulement 12% des trottoirs ont un niveau continu. Tout ceci crée de nombreuses occasions de conflit entre les piétons et les automobiles.

Ces critères sont importants, surtout si on les met en lien avec l'état des intersections<sup>1</sup>. Ainsi, 75% des intersections en début du segment possèdent une aide pour les piétons, mais pour la plupart il s'agit de simples panneaux d'arrêt pour les automobiles (56%), ce qui est moins sécuritaire que des feux de signalisation pour piétons (16%), ou pour voitures (17%). De plus, seulement 15% des intersections

<sup>1</sup> L'analyse des intersections a été faite sur environ la moitié du total des segments audités, soit 63 segments.



Photo 1: Stationnement résidentiel sur la marge avant du bâtiment

disposent d'un marquage au sol avec des bandes ou avec deux lignes qui indique clairement l'espace où le piéton peut traverser. Il faut cependant mentionner que les intersections les moins encadrées se trouvent dans les rues résidentielles, où le trafic automobile est moins important. Les intersections des rues avec un trafic plus important, même si elles possèdent plus d'intersections avec des feux de circulation, se révèlent difficilement marchables à cause du nombre élevé de voies et de la largeur de la chaussée (voir photo 2).

L'ambiance dans le secteur est plutôt agréable par le fait que 96% des segments possèdent des marges avant entre le trottoir et les bâtiments, dont la plupart sont aménagées avec de la verdure (75%, voir photo 3). Ces attributs sont surtout présents dans les





## Analyse de la marchabilité à Laval-des-Rapides



Photo 2: Nombreuses voies du boulevard Cartier



Photo 3: Grandes marges végétalisées en avant des résidences

rues résidentielles, rendant celles-ci agréables pour le marcheur. Toutefois, on ne trouve pratiquement aucune activité d'intérêt susceptible d'inciter les personnes à marcher le long de ces rues, ce qui diminue leur attractivité. Au contraire, plusieurs segments le long du boulevard Cartier comportent une diversité d'activités, les rendant plutôt attrayants. C'est aussi le long de cet axe que se trouve la majorité des arrêts d'autobus, ainsi que la station de métro Cartier. Il faut cependant nuancer l'effet attractif de ces destinations, notamment en raison des nombreux espaces de stationnement à l'avant des terrains (voir photo 4), la largeur de la chaussée et l'important trafic qu'on y trouve, diminuant ainsi la sécurité de la marche.



Photo 4: Stationnement incitatif pour les commerces présent aux abords de la rue



## Analyse de la marchabilité à Laval-des-Rapides



Il y a très peu d'espaces publics dans les segments observés (seulement 7% des segments en possèdent). Ces espaces sont fréquemment de taille très réduite, souvent des petits parcs de quartier. Avec ses nombreux équipements, le grand parc Cartier, le long du boulevard du même nom, constitue une destination intéressante, mais son accès implique la traverse du large boulevard. Par ailleurs, le secteur analysé ne comprend pas le parc Rosaire-Gauthier, qui ajoute de l'attractivité à l'est du secteur étudié. Le boulevard Lévesque qui mène à ce parc contient des tronçons plutôt sécuritaires et avec une diversité architecturale intéressante. Toutefois, le fait de devoir traverser le boulevard des Laurentides pour accéder au parc rend le parcours plus difficile (voir photo 5). Les bancs sont aussi une exception dans les rues du secteur (seulement 6% des segments audités en possèdent). De plus, la végétation n'est pas très abondante dans l'espace public, puisque seulement 17% des trottoirs reçoivent de l'ombre grâce à la végétation. Combiné à l'importante largeur de certains axes (seulement 7% des segments sont à sens unique), on favorise la création d'îlots de chaleur, nuisant aux déplacements à pied.

On peut conclure que dans l'ensemble, le secteur analysé à Laval-des-Rapides présente un potentiel de marchabilité intéressant. Le milieu résidentiel est dans l'ensemble plutôt calme et comporte des ambiances intéressantes. Des interventions pour sécuriser davantage les traverses du boulevard Carter et pour avoir davantage de destinations intéressantes dans les secteurs résidentielles contribueraient certainement à améliorer la marchabilité globale du secteur.



Photo 5: Intersection des boulevards Cartier et des Laurentides

Nombre de segments audités	136	
Version de l'audit MAPPA	3.3.5	
	<b>Nombre</b>	<b>Taux</b>
<b>Typologie de marchabilité</b>		
Formidable	0	0%
Intéressant	2	1%
Plutôt attrayant	10	7%
Plutôt sécuritaire	18	13%
Quelconque	85	63%
Mauvais	17	13%
Médiocre	4	3%





## Analyse de la marchabilité à Laval-des-Rapides



	Nombre	Taux
<b>Attractivité</b>		
Très Mauvais	12	9%
Mauvais	83	61%
Moyen	27	20%
Bon	13	10%
Très bon	1	1%
<b>Sécurité</b>		
Très Mauvais	4	3%
Mauvais	14	10%
Moyen	42	31%
Bon	68	50%
Très bon	8	6%
<b>Intersection en début de segment (un seul côté)</b>	Parmi 63 segments	
Aide aux piétons à l'intersection	47	75%
Panneau d'arrêt	35	56%
Marquage au sol avec deux lignes	6	10%
Marquage au sol avec bandes	3	5%
Feu de signalisation pour voitures	11	17%
Feu de signalisation pour piétons	10	16%
Décompte pour piétons	10	16%
Céder le passage	1	2%

	Nombre	Taux
<b>Zones tampon</b>		
Zone tampon entre le trottoir et la rue	4	3%
Arbustes	3	75%
Gazon	3	75%
Marge entre le bâti et le trottoir	130	96%
3-10 pieds	3	2%
10-20 pieds	37	28%
20-30 pieds	83	64%
Plus de 30 pieds	6	5%
Marge aménagée	121	93%
Marge non aménagée	8	6%
Stationnement extérieur	91	70%
Zone de stationnement (collectif)	26	20%
<b>Trottoirs</b>		
Présence de trottoir	131	96%
Trottoir au niveau continu	16	12%
Moins de 4 pieds	10	8%
Entre 4 et 6 pieds	121	92%
Aucun obstacle	127	97%
Bon état	125	95%
Présence d'abaissé de trottoir	107	82%



## Analyse de la marchabilité à Laval-des-Rapides



<b>Occupation du sol</b>		
Aucune activité d'intérêt	87	64%
2 activités d'intérêt	10	7%
Plus de 2 activités d'intérêt	1	1%
Stationnement hors rue	51	38%
<b>Espace public</b>		
Présence d'espaces publics	10	7%
Présence de mobilier urbain	5	4%
Zone d'ombre dû à la végétation	23	17%
<b>Caractéristiques de la chaussée</b>		
1-2 voies	104	76%
3 voies	2	1%
4-5 voies	30	22%
Sens unique	10	7%
Présence d'un arrêt de TC	18	13%
Travaux de réparation dans la chaussée	7	5%
<b>Entretien</b>		
Présence de déchets	2	1%
Éclairage destiné aux piétons	111	82%
Présence de bancs	8	6%