

Pistes d'intervention

- Intégrer les nombreux parcs et espaces au réseau de transport actif.
- Favoriser le développement d'un quartier dynamique et attrayant (cœur de quartier).
- S'assurer que les aménagements proposés répondent aux besoins des usagers vulnérables et à mobilité réduite, notamment les aînés et les jeunes familles (temps de traversée adapté, bouton-poussoir aux intersections avec feu de circulation, assurer la sécurité des traverses).
- Prendre des vidéos et des photos de problèmes réels pour illustrer aux élus l'urgence d'agir.
- Identifier des leaders qui assureront le suivi du plan de communauté.

Exemple de résultats concrets à revendiquer



Un parc pour tous, jeunes et adultes, qui tiendra compte des aménagements favorisant les déplacements actifs autour du site.

Deux exemples inspirants

Un coin détente avec un banc original créé de bois de frêne récupéré.



Source : www.boispublic.org Banc-W

Espace de jeu 0-5 ans aménagé dans le but de ne pas dénaturer l'espace vert, Deschambault-Grondines, 2015.



Crédit : Patrick Bouillé, Projet Espaces, 2015

CONSULTEZ LE PLAN DE COMMUNAUTÉ LAVAL-OUEST
www.formetavie.com/nos-publications



450-314-1942



Centre d'écologie urbaine de Montréal

Quartier Fabreville-Ouest

Synthèse du *Plan de communauté de l'ouest de Laval, 2018*



Pourquoi un plan de communauté?

- Établir une vision commune des enjeux du territoire quant aux **déplacements actifs**, en s'appuyant particulièrement sur les perceptions et les expériences vécues par les citoyens du secteur.
- Encourager la Ville de Laval à adopter de bonnes pratiques d'urbanisme participatif qui impliquent la communauté.
- Augmenter les aménagements favorisant les déplacements actifs.
- Favoriser les déplacements actifs, sécuritaires pour tous.

Des opportunités à saisir

- Le schéma d'aménagement existant est un guide pour réclamer des actions.
- D'ici 2031, le plan de mobilité active de la Ville de Laval vise à augmenter de 7% à 14% la proportion des déplacements à pied ou à vélo dans la ville de Laval.
- Assurer un suivi du plan de mesures d'apaisement de la circulation de la Ville de Laval 2017-2019.
- Chaque réaménagement de rue est une chance à saisir pour intégrer des mesures d'apaisement de la circulation et favoriser les déplacements actifs.

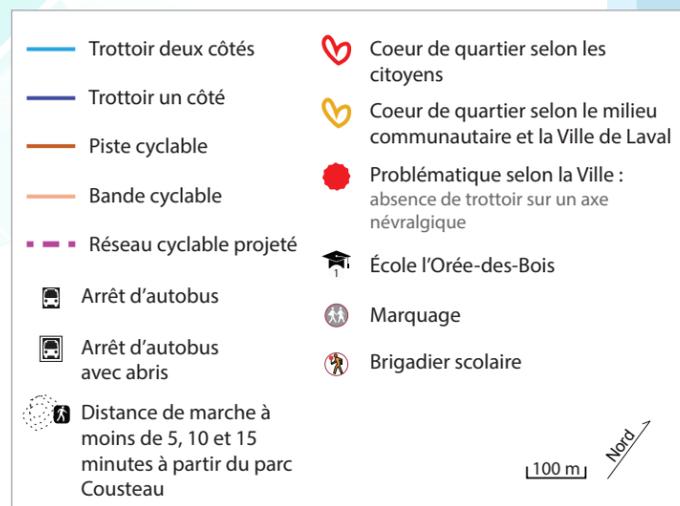
Déplacements actifs



Toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu qui se déplace pour un motif utilitaire (ex. pour le travail). La marche et le vélo sont les plus communs, mais ils comprennent aussi le patin à roues alignées, la trottinette, la planche à roulettes, etc.

FABREVILLE-OUEST vu par la communauté

Carte du secteur du Parc Cousteau, le cœur du quartier



Profil sociodémographique



	Fabreville-Ouest	Laval
Population de 0-14 ans (%)	20,8%	17,4%
Population de 65 ans et plus (%)	12,3%	17,2%
Densité de la population de 2016 au km ²	3293	1711
Variation de la population totale entre 2006 et 2016 (%)	36,9%	14,7%

Faits saillants

Secteur ayant comme seuls lieux de destination d'intérêt les parcs et les écoles.

Déficit d'infrastructures sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

Réseau cyclable peu développé.

Important sentiment d'insécurité sur les artères.

Bois de la Source

- Utilisé à pied et à vélo comme raccourci pour se rendre sur la rue Frenette.
- Sentiment d'insécurité routière et urbaine aux abords du bois.



Crédit: Jessica Bayard

Boulevard Sainte-Rose

- Sentiment d'insécurité vécu par les familles sur la bande cyclable.



Source: Google Maps, 2017

Boulevard Dagenais

- Voie routière majeure non adaptée à la circulation piétonne et cycliste.
- Fort sentiment d'insécurité, notamment suite à plusieurs collisions graves et mortelles ces dernières années.
- Absence de trottoir.



Source: Google Maps, 2017

- Vitesse excessive des véhicules.
- En attente du projet de réaménagement en faveur d'un boulevard urbain.