

L'audit de potentiel piétonnier

Secteur Quartiers 21.
St-Paul/Émard

« Des allées et des parcs »

Une étude de terrain réalisée par Prévention Sud-Ouest



En collaboration avec

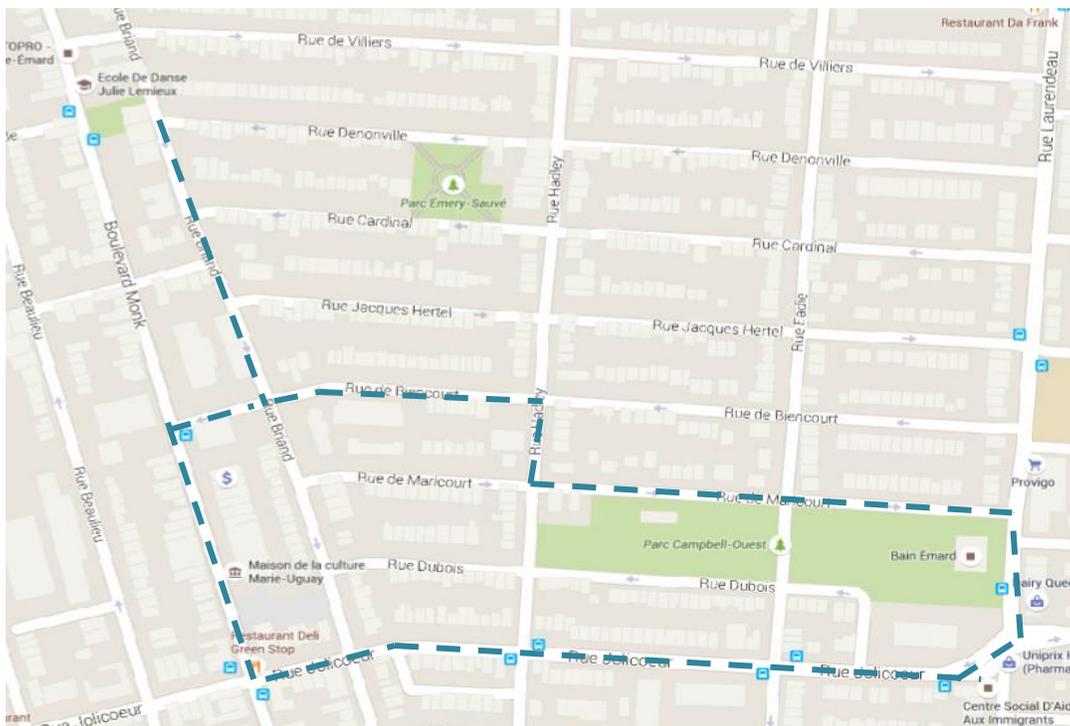


Table des matières

Introduction.....	2
Démarche méthodologique	3
Qu'est-ce qu'un audit de potentiel piétonnier?	4
Portrait du secteur	5
1. Les fonctions urbaines et les bâtiments	5
2. Les caractéristiques des voies de déplacement	7
2.1 Les trottoirs	7
2.2 Le mobilier urbain et l'éclairage	8
2.3 La vitesse et le type de rue	8
3. La configuration des intersections	9
4. L'ambiance urbaine et l'expérience de marche	11
5. L'accès physique au transport en commun et aux voies cyclables	12
Conclusion	13

Introduction

Dans le cadre du «Quartiers 21» de Ville-Émard/Côte St-Paul, Prévention Sud-Ouest a été mandaté par les membres du comité du «Quartiers 21» afin de réaliser un audit de potentiel piétonnier. Le secteur du «Quartiers 21» étant étendu, un périmètre plus restreint a été déterminé pour la première année d'intervention. Ce secteur de l'arrondissement Sud-Ouest commence au croisement de la rue Briand et de la rue Denonville jusqu'à la rue Jolicoeur et s'étend du boulevard Monk jusqu'à la rue Laurendeau. Pour les deux autres années du «quartiers 21» nous souhaitons garder actif les éléments que nous avons mis en exergues dans ce présent rapport tout en le bonifiant en développant de nouveaux enjeux.



Ce premier rapport présente donc les observations obtenues grâce à la démarche de l'audit de potentiel piétonnier réalisé au cours de l'été 2015 et qui vient compléter un précédent rapport datant de 2011 dans le cadre de la RUI Galt.

La démarche méthodologique

L'objectif de cet audit de potentiel piétonnier est d'établir un diagnostic critique des tronçons et des intersections dans le secteur prédéfini du «Quartiers 21» afin de sécuriser la circulation piétonne et de favoriser la mobilité à travers le transport actif/collectif.

Pour ce faire, nous avons utilisé les documents qui nous ont été transmis par le Direction de la Santé Publique lors de notre formation sur le potentiel de l'audit piétonnier et nous nous sommes rendus sur le terrain lors de 5 demi-journées (2 juillet, 7 juillet, 8 juillet, 13 juillet et 14 juillet 2015).

Les rues du secteur ont été devisées en 28 tronçons et 21 intersections qui les entrecoupent et les données ont été recueillies par deux employés de l'équipe de Prévention Sud-Ouest.

Dans le cadre de cette démarche s'est également joint à Prévention Sud-Ouest, la Table de Concertation pour Aînés de l'île de Montréal (TCAIM) et le Conseil Régional de l'Environnement (CRÉ). La réalité du territoire de Ville-Émard/Côte St-Paul veut qu'il y ait une proportion d'aînés plus élevée que dans les autres quartiers du Sud-Ouest. En effet, c'est un total de 16%¹ de la population qui est âgés de 65 ans et plus. Ces derniers ont donc réalisé une marche exploratoire dans le secteur de l'audit de potentiel piétonnier puisque 2 résidences² pour aînés y sont implantées. Un prochain rapport conjoint entre les organismes sera également produit en septembre.

¹https://www.sov.qc.ca/fileadmin/csss_sov/Menu_du_haut/Publications/PAL/Portrait_de_la_population.pdf

² Alternative Communautaire d'Habitation pour Aînés de Montréal (ACHIM) et la résidence Holy-Cross

Qu'est-ce qu'un audit de potentiel piétonnier?

“La marche n’est pas une simple thérapeutique mais une activité poétique qui peut guérir le monde de ses mots.” Bruce Chatwin

Un audit de potentiel piétonnier se réalise avec une grille d’observation objective comportant les éléments suivants :

1. Les fonctions urbaines.
2. Les caractéristiques des voies de déplacement (trottoir, mobilier urbain et le type de rue/vitesse).
3. La configuration des intersections.
4. L’ambiance urbaine et l’expérience de la marche.
5. L’accès physique au transport en commun et aux voies cyclables.

A la suite de cette analyse, il est possible d’évaluer dans quelle mesure la marche est propice dans un secteur défini. Les données recueillies lors de l’analyse d’un tronçon sont à la fois quantitatives et qualitatives et permettent de donner un portrait global d’un secteur formé par l’ensemble des tronçons et des intersections étudiés.

Portrait du secteur

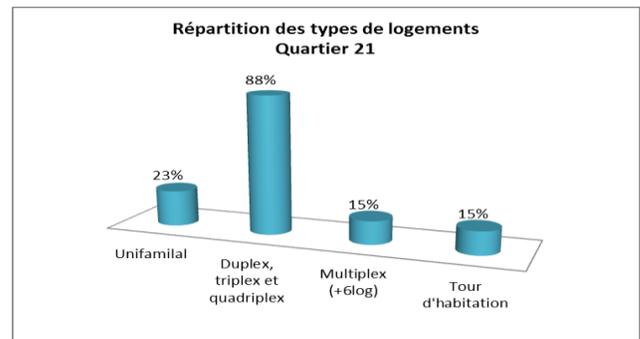
1. Les fonctions urbaines et les bâtiments

L'analyse des fonctions urbaines consiste à déterminer la fonction des bâtiments (résidentiel, commercial, institutionnel, récréatif ou industriel) qui composent le secteur cible.

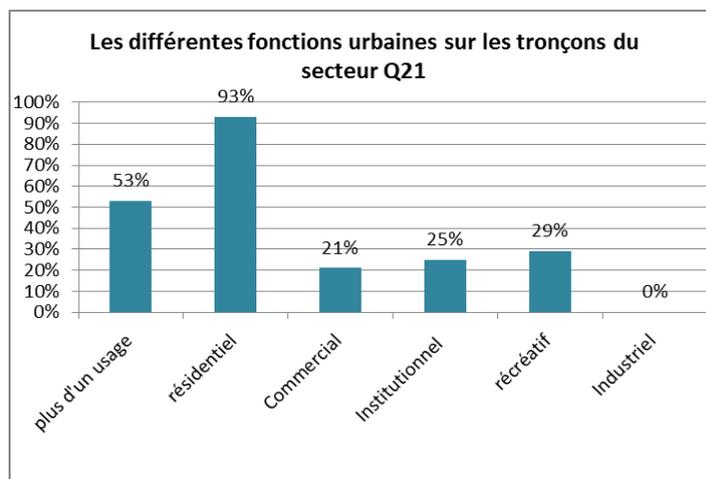
En ce qui concerne le territoire étudié dans le cadre du «Quartiers 21», voici les données que nous avons recueillies :

Sur les 28 tronçons analysés, 26 d'entre eux³ (93 %) ont une vocation résidentielle. Sur ce dernier chiffre, 11 (42 %) de ces tronçons sont uniquement dédiés au logement.

Le cadre bâti résidentiel du secteur se compose majoritairement de duplex, triplex ou quadruplex. Sur 26 tronçons, 23 (88 %) se compose de ce type de logement. Ensuite arrivent, les habitations de type unifamilial 6/26 (23 %), les multiplex 4/26 (15 %) et enfin les tours d'habitation sont présentes sur 4/26 (15 %) des logements présents dans l'ensemble du secteur.



Même si la fonction résidentielle est importante dans le quartier, il y a tout de même⁴ 15 tronçons sur 28 soit 53% qui ont plus d'un usage. Toutefois, seulement 6 tronçons ont une vocation commerciale (6/28 = 21%).



³ Les catégories ne sont pas mutuellement exclusives

⁴ Les catégories ne sont pas mutuellement exclusives

En ce qui concerne l'offre commerciale, celle-ci est relativement diversifiée (buanderie, Caisse Populaire, vétérinaire, restauration, ...) mais centralisée principalement sur le Boulevard Monk et la rue Jolicoeur. Sur 26 commerces répertoriés au moment de l'analyse, seulement 3 sont dédiés à l'alimentation (fruiterie Soleil, l'épicerie Provigo et Alimentation Félix Mish inc.).

Types de commerces	Nombre	%
Alimentation	3	12%
Dépanneur	2	8 %
Restaurant (services aux tables)	4	15 %
Restauration rapide	1	4 %
Grande surface	0	0 %
Station-service, garage	0	0 %
De quartier (coiffeur, buanderie, banque...)	11	42 %
De destination (optométriste, dentiste, vétérinaire ...)	5	19 %

Parmi les immeubles présents (4 tronçons) 14 % des locaux étaient vacants principalement sur le Boulevard Monk ainsi que sur la rue Jolicoeur

Le secteur se compose également d'un établissement scolaire (le service de garde de l'école Cœur-Immaculé-de-Marie), d'un parc (parc Campbell Ouest), d'un bain public (bain Émard), d'une bibliothèque (Marie-Ugay), d'une caserne de pompiers, d'un CLSC, de deux cliniques médicales ainsi que de deux habitations pour aînés (Holy-Cross et ACHIM).

Ce qu'il faut retenir

Le quartier dispose d'une relativement bonne mixité des fonctions même s'il est certain que la fonction résidentielle est prédominante.

Le secteur est bien desservi en ce qui concerne les commerces de quartier.

L'offre de commerces se regroupe aux mêmes endroits (Boulevard Monk et rue Jolicoeur).

2. Les caractéristiques des voies de déplacement

2.1 Les trottoirs

Nous avons constaté que 100 % des tronçons disposent d'un trottoir. Sur 28 tronçons, 26 ont des trottoirs des deux côtés de la chaussée et seulement 2 tronçons n'ont qu'un seul trottoir). Les deux tronçons concernés se situent sur Briand entre Jacques-Hertel et la rue De Biencourt ainsi que sur le sur Dubois entre la rue Eadie et Jolicoeur.

La largeur de la voie piétonne est à 57% insuffisante c'est-à-dire que le trottoir mesure moins d'1m70. Dans 39% des situations elle est suffisante (entre 1m70 et 2m5) et dans seulement 4% des tronçons elle est large (+ de 2m5). De plus, la qualité de la voie piétonne est moyenne dans 71% des cas et présente le plus souvent des trous, fissures, dénivellations. Nous notons également que de la végétation pousse entre les dalles de béton.



Rue Briand entre de Maricourt et Dubois (1008)⁵



Rue de Biencourt entre Briand et Hadley (1010)

Sur les 28 tronçons, 61 % (17 tronçons) ont un espace tampon mais 53 % d'entre eux mesure moins d'1m. La composition de ces espaces tampons est variée mais la majorité se compose d'un mélange entre asphalte, aménagement paysager (arbre) et lampadaires.

Lors des observations terrain, nous avons également constaté que la voie piétonne était parfois obstruée (36 %) et le plus souvent par les jardins verts (80%).



Intersection rue Briand et Cardinal (103)



Rue Briand entre Denonville et Cardinal (1003)



Rue de Maricourt entre Briand et Hadley (1011)

Nous avons également noté beaucoup d'entrées charretières pour le stationnement privé ou pour avoir accès à une ruelle. Au total, nous en avons répertorié sur 25 tronçons ce qui équivaut

⁵ Ces chiffres correspondent au diagramme et à la base de données utilisée pour le recueil des informations

à 89 % du territoire. Toutefois, le débit d'utilisation de l'entrée est faible dans 80 % des situations et la visibilité n'est obstruée par un obstacle que dans 19 % des cas, soit sur 5 tronçons.

2.2 Le mobilier urbain et l'éclairage

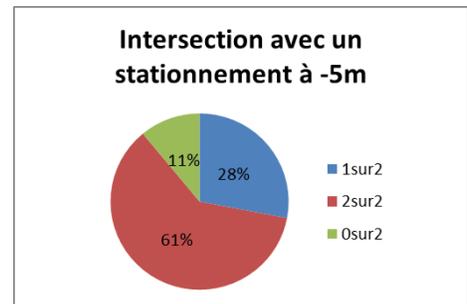
Nous avons constaté que le mobilier urbain présent dans le secteur étudié est très pauvre. En effet, nous n'en avons répertorié que sur 4 tronçons ce qui représente seulement 14 % du territoire. Lorsque présent, le type de mobilier était varié (banc, poubelle, support à vélo, cabine téléphonique et parcomètre avec support à vélo) mais en nombre insuffisant. Notons également un grand manque de banc ou d'endroit propice pour le repos lors de la marche. Seul 2 tronçons disposaient de ce type d'infrastructure (Boulevard Monk et rue Laurendeau).

L'éclairage est présent à 100% et est majoritairement à l'échelle piétonne (lampadaire bas – 86 %) jumelé avec des lampadaires à échelle de la route (col de cygne - 71 %).

2.3 La vitesse et le type de rue

Dans l'arrondissement du Sud-Ouest, la vitesse a été abaissée à 30 km/h au début du printemps 2015. 56 % des rues sont à sens unique et en moyenne le nombre de voies effectives est de une même si le nombre de voie officielle est généralement de 3. Cette moyenne s'explique notamment par la possibilité de se stationner sur les deux bords de la chaussée.

« Le Code de sécurité routière du Québec interdit le stationnement de véhicule à moins de 5 mètres de l'intersection (article 386 alinéa 4).⁶ ». De manière générale, ce règlement est peu respecté dans le secteur. En effet, lors de notre recension, nous avons constaté que sur 61% des tronçons, il y avait des véhicules stationnés à moins de 5m de l'intersection et ce sur les deux côtés de la chaussée. Sur 28 % des intersections, il y avait une voiture stationnée d'un côté de la chaussée et dans seulement 11% des situations, l'intersection était dégagée des deux bords.



Ce qu'il faut retenir

Il y a des voies de déplacement pour les piétons sur tous les tronçons mais elles ne sont pas suffisamment larges et de qualité moyenne.

Peu de rues disposent de mobilier urbain. Il y a également un grand manquement au niveau des infrastructures de types bancs qui pourraient favoriser et inciter les sorties.

La visibilité aux intersections n'est pas optimale du fait que la plupart du temps l'interdiction de se stationner à moins de 5 mètres n'est pas respectée.

⁶http://www.dsp.santemontreal.gc.ca/fileadmin/documents/dossiers_thematiques/Environnement/Audit_de_potentiel_pietonnier/PPAS/Rapport_PPAS_Centre-Sud_2012-11-23.pdf p.14

3. La configuration des intersections

Sur les 21 intersections analysées, 32 % d'entre elles (19) ont un feu de circulation et seulement 26 % (5) de ces feux sont combinés avec un feu pour piéton avec décompte.

23 % des intersections ont un panneau d'arrêt et le panneau est accompagné d'une ligne d'arrêt peinte au sol dans 54 % des situations. Lorsqu'elle est présente, la ligne d'arrêt est à 63 % visible.

Malgré les traverses parfois larges, il n'y a des passages pour piétons que sur seulement 26 % des traverses. De plus, il n'y a aucun panneau pour prévenir les automobilistes qu'ils approchent d'un passage pour piéton.



Exemple de traverse large sans présence de passage pour piéton ou d'avancée de trottoir
Photo gauche = croisement rue Hadley et rue De Biencourt (110)
Photo droite = croisement rue Jolicoeur et rue Briand (109)

Sur 100 % des intersections il y a la présence de bateaux pavés mais la qualité de ces derniers est à 84% endommagées et ce des deux côtés de la traverse. Les problèmes répertoriés sont majoritairement des frisures, trous, accumulation d'eau et présence de végétation.



Exemple de bateaux pavés endommagés
Photo gauche = croisement rue Briand et Jacques-Hertel (104)
Photo milieu = croisement rue Jolicoeur et Boul. Monk (109)
Photo de droite = croisement rue Jolicoeur et rue Eadie (116)

Notons également que sur l'ensemble du périmètre étudié, nous n'avons répertorié que 2 tronçons (3%) ayant une mesure d'apaisement de la circulation de type bollard.



Exemple de bollards dans le secteur du « Quartiers 21 »
Photo gauche = rue Hadley entre rue De Biencourt et rue Dubois (1015)
Photo de droite = rue De Biencourt entre rue Hadley et rue Eadie (1017)

Ce qu'il faut retenir

La présence des passages pour piétons est très pauvre dans le secteur. De plus, aucune traverse n'est protégée malgré le fait que ces dernières sont larges. Cette absence rend les déplacements insécurisants et ne favorise pas les déplacements actifs. Le réaménagement des traverses est donc à repenser.

Lors de notre recensement, nous avons constaté que 2 tronçons avaient une mesure d'apaisement de la circulation. Ces mesures sont importantes notamment pour le confort et la sécurité du piéton.

4. L'ambiance urbaine et l'expérience de marche

Majoritairement les édifices ne sont pas en bordure de trottoir ce qui permet aux habitations d'avoir la possibilité de créer des parterres verts qui encadrent les trottoirs. En effet, seul 7% des édifices se trouvaient aux bords du trottoir contre 79% à - 6m et 14% à + 6m.



**Exemple d'aménagement paysager avec immeuble en retrait
Rue De Biencourt entre la rue Briand et Hadley (1010)**

De façon générale les immeubles étaient bien entretenus et on retrouvait beaucoup d'éléments agréables dans l'architecture (71%) grâce à des aménagements paysagers, à la diversité des types de bâtiments ... et ce malgré la présence de graffitis sur 68 % des tronçons.

En plus de la présence importante de graffitis, nous avons constaté que 68 % des tronçons (19) avaient des possibilités de cachettes et des recoins sombres. Ces éléments jouent un rôle important sur le sentiment de sécurité et étant donné leur présence sur plus de 50 % des tronçons cela pourrait augmenter le sentiment d'insécurité des habitants et des piétons.

Dans le secteur, notons que 68 % des tronçons sont verts notamment grâce à la présence de végétation et d'arbres. Cette verdure permet de créer de l'ombre et prévient les désagréments des îlots de chaleurs. De plus, dans plus de la moitié des cas (56%), la végétation crée beaucoup d'ombre. Toutefois, nous n'avons pas pu constater si l'ombre créée par la végétation interfère ou non avec la qualité de l'éclairage des lampadaires car les audits ont été réalisés durant le jour.

Ce qu'il faut retenir

Dans le secteur, il y a un bon potentiel pour la marche. En effet, plusieurs éléments sont incitatifs comme l'architecture à taille humaine, le bon entretien des immeubles et les aménagements verts. Toutefois, il est important de maintenir le paysage agréable par l'entretien qui pourrait être à améliorer. De plus, nous avons noté certains éléments qui pourraient être dissuasifs à la marche comme les graffitis en grand nombre et la présence de recoins sombres pouvant créer de l'insécurité

5. L'accès physique au transport en commun et aux voies cyclables

Lors de l'évaluation faite avec les audits, nous avons constaté qu'il y avait un grand manquement au niveau des infrastructures facilitant et incitant le transport actif ainsi que collectif.



Malgré le constat qu'il y avait une forte présence de vélos, les infrastructures cyclables sont presque inexistantes. En effet, seul 22% des tronçons (6) possèdent une piste cyclable. Il n'y en a aucune en site propre, toutes Les pistes cyclables répertoriées sont de type « chaussée partagée désignée ». De plus le marquage des bandes délimitant l'espace réservé aux cyclistes sur la piste cyclable, est pour certains tronçons effacé ou très peu visible.

En ce qui concerne le transport en commun, 25 % des tronçons (7) comportent des arrêts d'autobus. Toutefois, seul 2 tronçons (Boulevard Monk au croisement de la rue Jolicoeur et sur la rue Jolicoeur au croisement de la rue Eadie) ont un banc à l'arrêt et un seul tronçon a un abribus (sur la rue Jolicoeur au croisement de la rue Eadie). Si les usagers du transport collectif souhaitent avoir de l'information sur leur autobus, seul 3 tronçons disposent d'un horaire.

Ce qu'il faut retenir

Les Infrastructures pour les autobus ne sont pas suffisantes et le confort des usagers est très limité (pas de banc à l'arrêt et peu d'endroit où trouver de l'information sur les fréquences de passage)

Les pistes cyclables dans les secteurs sont désuètes et non sécuritaires malgré des utilisateurs de tous âges.

Conclusion

Ce portrait du potentiel piétonnier dans le secteur du « Quartiers 21 – des allées et des parcs » de St-Paul/Émard pour sa première année révèle beaucoup de points positifs tel que : une architecture agréable et à taille humaine, la présence d'espaces verts afin de prévenir les ilots de chaleur ainsi que de l'éclairage à hauteur des piétons.

Lors de notre analyse, nous sommes arrivés au constat que le quartier avait un très bon potentiel pour la marche active. Toutefois, afin d'utiliser ce potentiel au maximum, quelques modifications sont nécessaires afin de rendre l'expérience de la marche stimulante et sécuritaire. Ces modifications augmenteraient la sécurité des citoyens, favoriseraient l'utilisation du transport actif et créeraient des opportunités de rencontres dans l'espace public.

Tout d'abord, l'offre de service alimentaire et commerciale dans le secteur se situe aux mêmes endroits. Étant donné qu'il s'agit d'un quartier à vocation principalement résidentielle, il faut parfois parcourir une grande distance pour se rendre à une épicerie (considérant qu'il faut parfois faire plus de 500m pour se rendre à une épicerie, nous considérons que certains résidents de ce secteur sont dans un désert alimentaire) ou afin d'obtenir un service de proximité (buanderie, Caisse Populaire ...). Cet éloignement des services peut être difficile d'accès pour les résidents à mobilité réduite. S'il est plus ardu de repenser à la diversification et à la répartition des commerces (notamment avec le besoin de revitalisation de la rue Monk), il pourrait être envisagé d'augmenter la présence de mobilier urbain. La présence de banc ou de barre de support pourraient inciter les personnes à utiliser le transport actif pour se rendre aux épiceries et ainsi faciliter le trajet des personnes à mobilité réduite. De plus envisager un parcours permettant de traverser le quartier du Nord au Sud et d'Est en Ouest avec du mobilier urbain et en utilisant les ruelles (qui sont présentes sur 61% des tronçons) seraient un bel incitatif. À condition que les ruelles soient sécurisées (éclairage en suffisance) et utilisable en toutes saisons (déneigement en hiver).

Ensuite, toujours dans un souci de favoriser la marche, un meilleur entretien des trottoirs et des bateaux pavé augmenterait la convivialité et le confort des citoyens lors de leurs sorties dans le quartier. De plus, mieux délimiter les intersections afin d'éviter que les véhicules se stationnent à moins de 5 mètres augmenterait la visibilité des piétons et des automobilistes. Cette meilleure visibilité des obstacles et dangers augmenterait inévitablement le sentiment de sécurité et favoriserait les sorties.

Il serait également intéressant de repenser aux traverses de piétons qui sont insuffisantes et insécurisantes. En effet, les chaussées sont très larges dans le secteur ce qui rend la traverse dangereuse. Afin de rendre la traverse plus accessible et limiter la vitesse des automobilistes (même si des mesures d'apaisement de la circulation existent déjà) des avancées de trottoir seraient un bon outil. De plus, les chaussées sont à plus de la moitié (56%) à sens unique ce qui

rend possible ce type d'aménagement notamment pour la rue Briand qui croisent les rues Denonville, Cardinal, Jacques-Hertel et De Biencourt. Toujours dans l'objectif d'augmenter le transport actif et de mieux partager la chaussée, les voies larges pourraient également être repensées afin d'offrir un espace aux cyclistes. Toutefois, il est également important de bonifier les pistes cyclables déjà présentes dans le secteur (notamment rue Jolicoeur et autour du parc Campbell Ouest) en améliorant la qualité des marquages de vélo chevron sur la chaussée.

L'intersection Monk et Jolicoeur a également retenu notre attention car elle est large, fréquentée par les automobilistes et à proximité de services pour les familles (restaurant familial, garderie, organisme Station-Famille). L'intersection pourrait également être repensée pour être plus conviviale et correspondre à tous les usagers en s'inspirant notamment de l'intersection réalisée entre le Boulevard Monk et la rue Allard.

Un des tronçons que nous avons analysé (1020), la rue Eadie entre la rue Dubois et De Biencourt a été fermé à la circulation durant l'été. Ce projet pilote à proximité du parc Campbell Ouest permet aux citoyens de se réappropriier l'espace et d'unifier les deux parties du parc en créant un espace piéton sécurisé. Cette belle initiative serait également envisageable sur la rue De Biencourt et permettrait de mettre en place un sentier pour les piétons reliant la rue Eadie à la rue De Biencourt (croisement de la rue Briand) et ainsi favoriser l'accès aux commerces.

Enfin, il serait important d'améliorer l'offre de service en transport en commun et particulièrement les infrastructures en offrant plus de confort aux utilisateurs du transport collectif comme des bancs, des abribus ainsi que par la présence d'information aux arrêts sur la fréquence de passage des autobus.