

Marche exploratoire

Sécurité, transport actif, parcs et espaces publics



Savoir où l'on est
et où l'on va



Un environnement
inclusif et accessible pour tous



Un environnement
propre et accueillant



Voir et
être vu



Entendre &
être entendue



Agir ensemble



Pouvoir s'échapper
et obtenir du secours

Les intersections :

- Jolicoeur / Monk
- Jolicoeur / Laurendeau
- Laurendeau / De Biencourt

Table des matières

1. Mise en contexte	1
2. Intersection Rue Jolicoeur / Boulevard Monk.....	2
2. Intersection Rue Jolicoeur / Rue Laurendeau	5
3. Intersection Rue De Biencourt / Rue Laurendeau.....	9
4. Les recommandations globales.....	12
5. Remerciements	12
6. La médiagraphie	13

1. Mise en contexte

La marche exploratoire est l'un des moyens permettant de faire une évaluation critique de l'environnement urbain. Elle consiste à explorer un site en petit groupe pour déterminer les caractéristiques de l'environnement qui peuvent entraîner de l'insécurité et tout élément inopportun à l'environnement. Basée sur les principes d'aménagement sécuritaire, cette technique simple est devenue au fil du temps une pratique reconnue lorsqu'il est question de juger des facteurs susceptibles d'entraver la sécurité des personnes dans un espace public.¹

L'objectif principal est d'identifier les éléments de l'aménagement qui peuvent constituer des risques d'agression et causer un sentiment d'insécurité. Les marches exploratoires constituent aussi une façon de prendre en considération des points de vue différents, particulièrement celui des femmes et des personnes qui se sentent parfois très touchées par le sentiment d'insécurité.

Un rapport est ensuite rédigé, et les demandes d'amélioration qu'il comporte sont acheminées aux autorités responsables des modifications à apporter.

Prévention Sud-Ouest, organisme communautaire en prévention de la criminalité, est mandataire du programme montréalais de soutien à l'action citoyenne en sécurité urbaine (**TANDEM**) sur le territoire du Sud-Ouest. C'est donc en lien avec ce mandat que nous avons effectué la marche exploratoire aux abords de trois intersections dans le quartier **Ville-Émard-Côte-Saint-Paul**.



¹ Paquin, Sophie (2009). Ma ville en toute confiance – Guide des meilleures pratiques pour un aménagement sécuritaire destiné aux municipalités et à leurs partenaires.

2. Intersection Rue Jolicoeur / Boulevard Monk

La première intersection visitée fut l'intersection composée de la rue Jolicoeur et du Boulevard Monk. Cette analyse a pour but de voir l'amélioration ou la dégradation de la situation sur l'intersection par rapport aux enquêtes précédentes ayant été proposées par Prévention Sud-Ouest en concert avec l'organisme Concertation Ville-Émard-Côte-Saint-Paul.

1. La signalisation

Les panneaux toponymiques sont visibles des deux côtés de l'intersection et les écritures sont lisibles (pas d'effacement, ou de détérioration). De plus, le dimensionnement est suffisant pour être clair et compréhensif.

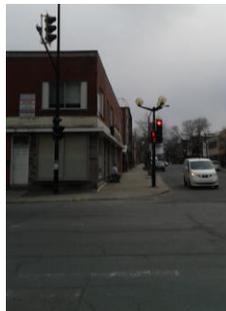
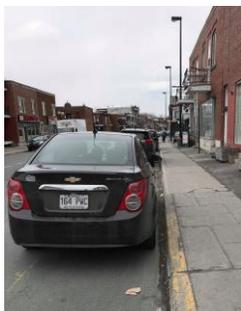
Pour les véhicules, les lignes d'arrêt au niveau des feux de circulation sont inexistantes. Le marquage pour le passage pour piéton est très peu visible. Quant au carré de protection pour piéton, il est également inexistant. D'autre part, les feux de circulation automobile sont fonctionnels et dégagés.

Il est notable de constater l'absence de piste cyclable. En effet, la piste cyclable existante s'arrête un peu plus loin sur la rue Jolicoeur au niveau de l'intersection avec la rue Hadley. D'autre part, aucun aménagement spécifique pour les cyclistes sur le Boulevard Monk n'est présent.

Lors de la visite, la seule signalisation indiquant la présence de piéton était la présence de pancartes « **Corridor Scolaire** ». Ceux-ci sont positionnés sur les coins nord-est et sud-ouest de l'intersection. Néanmoins, les automobilistes se dirigeant vers l'ouest par la rue Jolicoeur ne peuvent pas voir cette affiche puisqu'elle est obstruée par le mobilier urbain en place. La pancarte d'autobus de la STM est également obstruée par l'aménagement des feux de circulation.

Autre élément soulevé est l'insuffisance du temps de traverse pour les piétons aux intersections. Le décompte de traverse pour toutes les intersections est de vingt secondes dont 10 secondes représentent le feu de couleur jaune/orange qui indique un arrêt de passage à moins d'avoir déjà entrepris la traverse. Cette situation est problématique puisqu'elle cause de l'impatience chez les automobilistes qui font pression sur les piétons. La situation est atténuée sur l'artère Monk puisque les piétons peuvent apprécier un délai de 5 secondes sur un feu protégé.

Constat intéressant ressorti lors de la visite est le non-respect du dégagement de cinq mètres sur la rue Jolicoeur et ce des deux côtés du boulevard Monk.



2. L'aménagement et l'entretien

De façon générale, les trottoirs sont bien entretenus mais la chaussée n'est pas en bon état. En effet, il y a présence d'un revêtement inégal ainsi que des fissures sur l'intersection. Il est important de souligner que la chaussée a été refaite, il y a peu de temps.

En ce qui concerne les bateaux pavés, ces derniers sont également en très mauvais état. Ce reproche fut précisément soulevé par une citoyenne munie d'un quadriporteur. Elle affirme que l'état actuel est gênant lorsqu'elle monte les bateaux pavés. En effet, la condition de l'infrastructure cause des chocs à sa personne et à son quadriporteur.

Cette situation est due à la dénivellation la dégradation état de l'infrastructure. En plus, l'ensemble des bateaux pavés sont désaxés les uns par rapport aux autres.

Les bâtiments qui entourent l'intersection sont d'usages mixtes soit : commerciaux (rez-de-chaussée) et résidentiels (deuxième étage). Depuis la dernière marche exploratoire à la même intersection, il y a eu l'ajout de la chaîne de restauration «Tim Hortons »qui génère beaucoup de déchets. Ces déchets sont principalement concentrés aux alentours de l'abribus qui est dépourvu de poubelles. Certes, il y a présence de poubelles et de recyclages en recul sur le boulevard Monk, mais leur éloignement et leur dimension dans l'environnement ne permettent pas de s'en desservir adéquatement.

La marche exploratoire ayant été effectuée au début du printemps nous obligea quelques contraintes. En effet, cela n'a pas permis d'observer le mobilier estival.

Notons également la présence de graffitis à l'intersection ainsi que très peu de verdure. En effet, la verdure se limite à quelques bacs à fleurs situés près de la garderie et la présence de quatre arbres au nord de la rue Monk et ceux-ci semblent très jeunes. Il y a également présence d'un bac à fleurs devant le «Tim Hortons » mais ce dernier n'a pas été planté.

Finalement, il est déplorable de remarquer qu'un banc ait été enlevé devant ce même commerce.



3. L'affluence

Lors de nos observations, nous avons particulièrement remarqué le fort achalandage à l'intersection. Le boulevard Monk étant une artère principale et de grand transit, il génère la circulation de véhicule léger et également de véhicule lourd qui produisent un environnement bruyant et hostile pour les piétons. En effet, ces derniers ont tendance à être plus bruyants et polluants. De plus, les véhicules ne semblent pas respecter la signalisation qui est de 30 km/h maximum sur les tronçons de rue enquêtés.²

Nous avons également constaté une forte présence de piétons, d'utilisateurs de quadriporteurs, d'automobilistes et d'utilisateurs du transport collectif. Tous partagent la même intersection, au même moment et cela sans qu'il n'y ait des mesures d'apaisement de la circulation ou de feux dédiés à ces usagers. Cette situation a amené à constater des actes d'incivilités de la part des automobilistes (mordre la ligne d'arrêt, couper la traverse du piéton, dépassement d'autobus, démarrage rapide, etc...).

En ce qui trait à la voie piétonne, les gens peuvent aisément se déplacer sur le boulevard Monk tandis que le trottoir sur la rue Jolicoeur est somme toute plus restreint (1,5m) tandis que la rue offre tout de même quatre voies officielles.

4. La visibilité

Les lampadaires semblent être en bon état et de deux types différents soient en col de cygne et en globe. Il ne semblerait pas y avoir de problème d'éclairage au coucher du soleil.

5. Surveillance informelle et accès à l'aide

Si nous marchions seuls au niveau de l'intersection, nous serions vigilants au moment des heures de pointe ainsi qu'en matinée, car nous avons constaté le fort volume de trafic.

L'intersection est encadrée par trois commerces qui ont pignon sur rue soit le « Green Stop » qui est ouvert très tôt et qui a une heure de fermeture tardive tout comme le « Subway » et le « Tim Hortons ». Devant cette réalité, si nous avons un appel à l'aide à faire nous ne serions pas sans ressource.

² (Hypothèse émise par les participants d'un point de vue subjectif**)

2. Intersection Rue Jolicoeur / Rue Laurendeau

1. La signalisation

Tout d'abord, les panneaux indiquant le nom des rues semblent être trop petits pour la grandeur de l'intersection.

Les panneaux d'« Arrêt » sur la rue Jolicoeur côté ouest ne sont pas visibles pour les piétons en provenance de la rue Laurendeau. En effet, ces derniers sont cachés par des panneaux "entrées interdites" de la même dimension. De plus, le marquage de la ligne d'arrêt est illisible. Cela a pour effet de créer une confusion entre les automobilistes et les piétons.



Un autre panneau d'« Arrêt » est également problématique. Il s'agit de celui devant le commerce « Dairy Queen ». Durant la marche exploratoire, nous avons constaté que plusieurs automobilistes n'ont pas ou peu respecter la ligne d'arrêt. Le dimensionnement et le manque de marquage au sol semblent être les causes.

Une autre réalité fut également soulevée. Les passages pour piétons proposés dans le réaménagement de l'intersection ne sont pas optimaux. En effets, les passages aménagés et encadrés par le marquage proposent aux piétons de parcourir une plus longue trajectoire que s'ils empruntaient leurs trajectoires naturelles. Cela a pour effet d'inciter les piétons à ne pas respecter le trajet proposé. Cela est sujet à accroître les risques d'accidents impliquant les piétons.

Encore une fois, le temps de traverse est court pour les personnes ayant des problèmes de locomotion. Cette réalité est présente pour toutes les traverses de l'intersection.

Durant la marche, les participants ont soulevé la surutilisation de la signalisation qui peut gêner la compréhension des utilisateurs du carrefour. Cette situation a même été dénotée lorsqu'une automobiliste est rentrée en sens contraire sur la rue Laurendeau direction sud.



Quant à la piste cyclable, son marquage au sol est presque entièrement effacé. Il serait intéressant de ne pas peindre la chaussée, mais d'utiliser un revêtement bitumineux de couleur différente (vert par exemple). Cette une solution est à long terme. Néanmoins, les participants ont satisfait du réaménagement de l'intersection.

2. L'aménagement et l'entretien

L'intersection est neuve donc son état général est sans reproches (trottoirs, bateaux pavés, luminaires, etc.). Les participants apprécient grandement l'instauration des îlots refuges qui permettent de diminuer le temps et la distance de traverse des piétons. De plus, l'installation des bandes podotactiles est une excellente initiative pour l'instauration d'un environnement accessible pour tous. Cet aménagement pourrait être bonifié par l'ajout d'une signalisation sonore.

L'usage des bâtiments qui entourent l'intersection est très varié. En effet, il y a un CLSC, une pharmacie, un « Dairy Queen » ainsi qu'un local communautaire qui ont pignon sur rue.

Malgré la date de l'exercice, il a été possible de témoigner que l'environnement du CLSC est îlot de fraîcheur par la présence de plusieurs arbres et la présence de son couvert vert. Le commerce de crème glacée apporte également sa contribution en verdure avec la présence de plusieurs bacs à fleurs.

L'environnement est également favorable aux cyclistes par la présence de support à vélo sur trois des quatre coins de l'intersection.

L'intersection jouit également d'une murale sur le mur du commerce « Uniprix ». Cependant, la muraille a été la proie de graffitis.



3. L'affluence

Par la grande mixité d'usage dont la présence de l'école Cœur-Immaculé-de-Marie et le CLSC, il y a une grande affluence de personnes de tous âges. Cette mixité sociale a été confirmée lors de nos observations terrain. En effet, nous avons constaté une forte présence d'enfants dus à l'heure (aux alentours de 16h).



D'autre part, l'intersection est relativement bruyante dû au débit de circulation moyennement élevé, mais elle ne couvrirait pas un appel à l'aide d'un passant. Dans le même ordre d'idée, la présence d'un téléphone public à côté de la pharmacie « Uniprix » peut permettre d'émettre un appel à l'aide dans des circonstances problématiques.

Comme mentionnée précédemment, l'intersection est achalandée par tout type d'usagers. Cela mène à observer la vitesse de circulation des automobilistes. D'après nos observations, la limite permise de 30 km/heures qui ne semblent pas être respectée³. Aucune mesure d'apaisement n'est en vigueur pour contrôler cette situation. Seule la signalisation de « Corridor Scolaire » peut servir de mesure dissuasive pour diminuer la vitesse.

En ce qui trait à la voie piétonne, les gens peuvent aisément s'y déplacer sur la rue Laurendeau tandis que le trottoir sur la rue Jolicoeur est somme toute plus restreint (1,5m) tandis que la rue offre tout de même quatre voies officielles.

³ (Hypothèse émise par les participants d'un point de vue subjectif**)

4. La visibilité

L'intersection étant neuves, les lampadaires sont tous en bons états. Néanmoins, la présence de nombreux poteaux sur l'intersection crée des angles morts aux usagers ce qui peut nuire à la perception de l'environnement et ainsi affecter le sentiment de sécurité.

À proximité de l'intersection se retrouve une allée permettant d'établir un lien entre le parc du Bain-Émard et la rue Jolicoeur. Cette allée est encadrée par des arbustes et des arbres feuillus qui peuvent être des excellentes cachettes pour les gens malintentionnés. Il serait recommandé de tailler régulièrement cette végétation dans le but d'éviter cette situation.

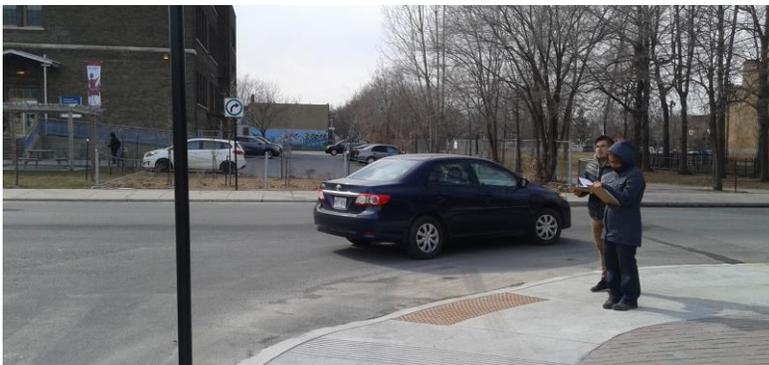
5. Surveillance informelle et accès à l'aide

L'encadrement soigné de l'intersection permet aux participants de la marche de se sentir en sécurité. De plus, la présence d'un brigadier étant lui-même un **Parent-Secours** 20 heures par semaine du lundi au vendredi permet d'accroître le sentiment de sécurité de l'environnement.

La présence d'un intervenant dans l'environnement ayant une présence aussi étendu permet de déceler les failles dans l'aménagement mieux que quiconque. En effet, le brigadier a permis d'émettre des améliorations pour améliorer considérablement la sécurité. En outre, il a proposé l'installation d'un virage vers la droite obligatoire

La présence de la pharmacie est également un commerce qui permet une surveillance informelle durant les heures de soirée et la fin de semaine.

Finalement, l'intersection est desservie par un téléphone public qui peut permettre de transmettre un appel à l'aide.



3. Intersection Rue De Biencourt / Rue Laurendeau.

La dernière analyse s'est effectuée sur l'intersection décentrée de la rue Laurendeau et la rue De Biencourt.

1. La signalisation

Tout d'abord, les panneaux indiquant le nom des rues semblent être petits pour la grandeur de l'intersection.

En ce qui trait aux panneaux d'arrêt, ils sont de bonnes dimensions et ils ne sont pas obstrués. Néanmoins, le marquage au sol est comme les précédents inexistant. Cela a pour effet de créer le non-respect de la signalisation. De plus, le décalage sur la rue De Biencourt cause une confusion chez les utilisateurs.

Le manque de signalisation au sol est inquiétant puisque la traverse piétonne n'est pas encadrée et elle est très fréquentée par les résidents. Par ailleurs, la signalisation lumineuse intermittente qui indique la présence d'une traverse piétonne a été récemment ajoutée. Lors de marche exploratoire, les participants ont été contrariés par la longue absence de cette dernière.

Outre que la traverse piétonne, les panneaux de présence de piétons et les panneaux d'arrêt sur la rue De Biencourt, il n'y a pas d'autres signalisations dans l'environnement



2. L'aménagement et l'entretien

De prime à bord, l'aménagement est en bon état. En effet, les trottoirs et la chaussée de la rue sont bien entretenus. Il est possible de s'y déplacer aisément sans crainte. Néanmoins, les bateaux pavés sont généralement usés. L'usure avancée des infrastructures affecte la connexion entre la rue et le trottoir ce qui peut déranger les utilisateurs de quadriporteur. De plus, les bateaux pavés sont dépourvus de toute installation pour personnes non voyantes ou avec des problèmes de la vue.

L'élément le plus problématique est sans aucun doute la traverse piétonne. La rue Laurendeau a une emprise d'une dizaine de mètres et les véhicules y circulent à des vitesses qui semblent être supérieures à la limite permise de 30 km/heure telle que la signalisation le prescrit. Sans l'ajout d'autres mesures d'apaisement, les usagers vulnérables peuvent ressentir un sentiment d'insécurité lors de la traverse de la rue. De plus, lors de la visite terrain, nous avons tenté l'exercice de traverser et en aucun cas les voitures ne nous ont cédé le passage et cela malgré la signalisation qui l'oblige.

Dans le but d'optimiser la sécurité, il serait intéressant d'encadrer davantage la traverse devant l'épicerie « Provigo ». En offrant une seule option de traverse sur le tronçon, les résidents utiliseront naturellement celui-ci. Cela évitera qu'ils traversent aléatoirement et d'une manière éparpillée.

D'autre part, l'intersection ne comporte pas de mobilier urbain. À la lumière de cette observation, il serait intéressant de voir l'instauration d'une ou de plusieurs poubelles. En effet, lors de la visite terrain, il y avait présence de quelques déchets sur le sol.

Encore une fois, l'intersection manque de verdure. La présence de la cour d'école en pignon sur rue offre une réduction d'effet de chaleur, mais cette dernière n'est pas accessible. Parallèlement, la rue De Biencourt offre la présence de quelques arbres matures grâce à la bande tampon. Du côté de la rue Laurendeau, il y a également présence d'arbres.



3. L'affluence

Comme mentionné précédemment, l'artère Laurendeau est très passante. Cela génère un niveau de bruit, mais celui-ci n'est pas dérangeant.

Un des éléments observés les plus dérangeants lors de la visite est le non-respect du dégagement de cinq mètres au panneau d' « arrêt » comme vous pouvez le constater dans l'image ici-bas.



Par ailleurs, la rue Laurendeau quant à elle n'a aucune mesure d'apaisement autre que les panneaux clignotants. De plus, certains comportements répréhensibles ont été répertoriés lors de l'analyse. Les gens ne respectent pas les « arrêts » obligatoires. Cette situation est favorisée par le fort achalandage sur la rue Laurendeau. Cette situation a pour effet de créer une impatience chez les automobilistes arrivant par la rue De Biencourt. Par conséquent cela a brimé la priorité des piétons.

4. La visibilité

Les lampadaires en places sont en bon état et fonctionnels, donc l'intersection ne semble pas être insécuritaire lors du couché du soleil.

La visibilité des automobilistes provenant du sud est très limitée. En effet, la présence de véhicules stationnés devant le « Provigo » obstrue la vue. Cette situation est d'autant plus problématique puisque la rue génère une forte affluence automobile. En surcroit, cette situation est également problématique pour les piétons. Ceux-ci doivent s'avancer sur la rue. Cette situation peut être génératrice d'accidents.

5. Surveillance informelle et accès à l'aide

En général la sécurité des usagers de l'intersection n'est pas compromise. La présence de l'épicerie « Provigo » est génératrice d'affluence et ses heures d'ouverture ouverture entre 8h00 à 22h00 permettent une circulation continue. De plus, l'artère étant très passante et près du Poste de Police donc il a été possible de voir des forces de l'ordre circuler dans le tronçon analyser. Cela a pour effet d'augmenter le sentiment de sécurité.



4. Les recommandations globales

Tout au long du rapport de la marche exploratoire présente, il y a eu des propositions d'aménagements ciblés pour les problèmes ponctuels. Néanmoins, certains problèmes se retrouvent sur les trois intersections analysées. Donc voici les recommandations globales pour les trois intersections.

La principale recommandation soulevée par cette activité est la nécessité de faire le marquage au sol le plus tôt possible. Son utilité est essentielle pour encadrer les traverses piétonnes ainsi que sécuriser et protéger le piéton physiquement et légalement.

L'état de la majorité des bateaux pavés est également contrariant. Leur réfection serait sans aucun doute une excellente initiative. De plus, dans un contexte d'accessibilité universelle, il serait intéressant de voir l'ajout de bande podotactile par le fait même. Dans le même ordre d'idée, il serait également pertinent de rajouter des feux sonores sur le boulevard Monk pour les personnes ayant des problèmes de vision.

Le temps de travers est également un irritant de la part des personnes ayant eu part à la marche exploratoire. Il serait intéressant de bonifier le temps exclusif aux piétons sur toutes les intersections analysées (excepté la dernière).

5. Remerciements

Tout d'abord, Prévention Sud-Ouest remercie tous ceux et celles qui ont pris le temps de participer à l'activité de la marche exploratoire. Par ailleurs, l'organisme remercie grandement tous ses partenaires qui ont permis de réaliser l'activité.

6. La médiagraphie

Paquin, Sophie (2009). Ma ville en toute confiance – Guide des meilleures pratiques pour un aménagement sécuritaire destiné aux municipalités et à leurs partenaires.

Gouvernement du Québec (2018) Répertoire des dispositifs de signalisation routière du Québec. Récupéré de :
<http://www.rsr.transports.gouv.qc.ca/Dispositifs/Details.aspx?cid=12614&che=DANGR&cat=DANGR&p=7&ca=PetiteVignette>

Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain (2018) Déplacement et transport. Récupéré de : <http://raamm.org/boite-a-outils/deplacements-et-transport/>

Société Logique (2014) Critère d'accessibilité universelle : Déficience visuelle. Aménagement extérieur