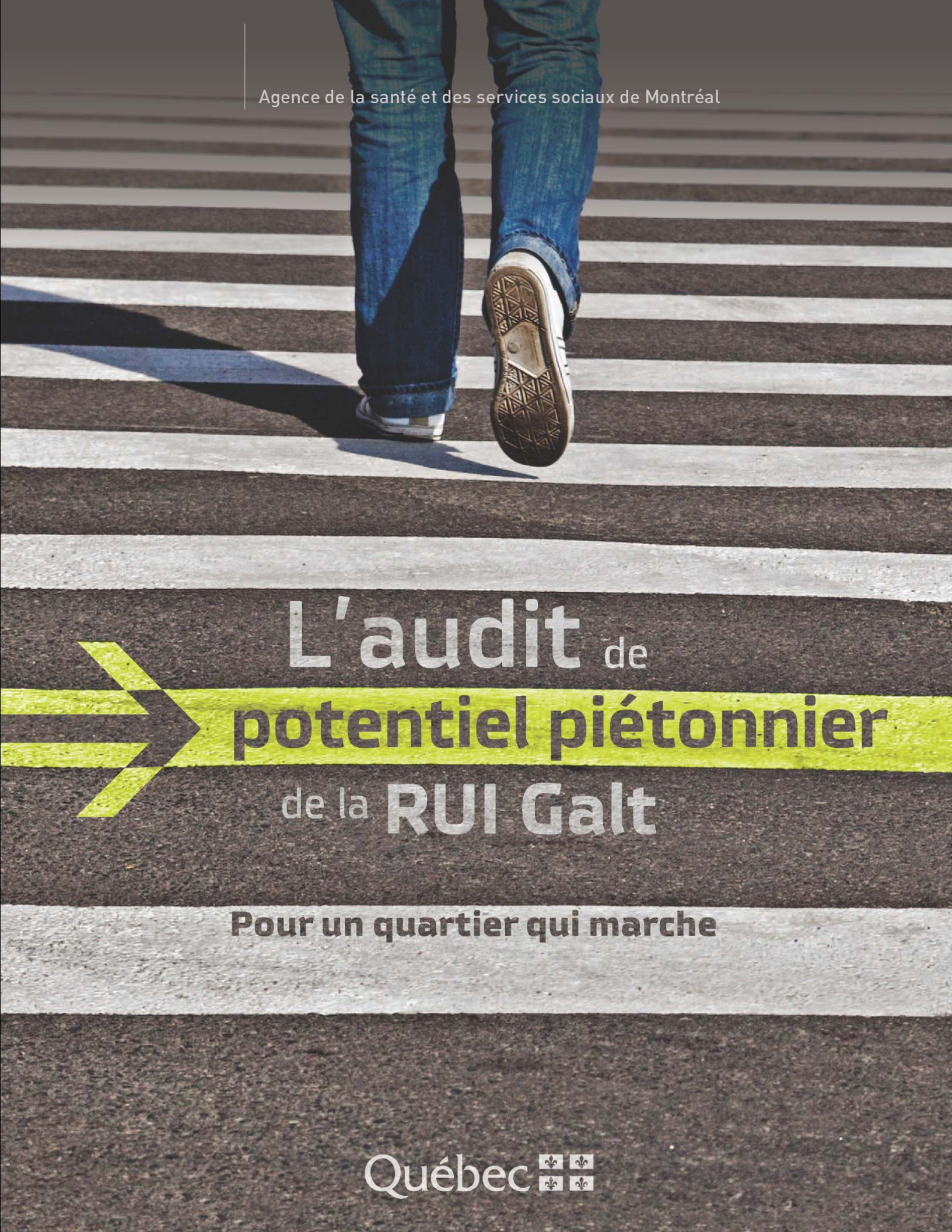


Agence de la santé et des services sociaux de Montréal



L'audit de **potentiel piétonnier** de la **RUI Galt**

Pour un quartier qui marche

**L'audit de potentiel piétonnier
de la RUI Galt
Pour un quartier qui marche**

Par Sophie Paquin, Ph.D. et urbaniste

Anne Pelletier, M. Sc.

Avec la collaboration de Maude Beausoleil

2011

Une réalisation du secteur Environnement urbain et santé
Direction de santé publique
Agence de la santé et des services sociaux de Montréal
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3
Téléphone : 514 528-2400
www.santepub-mtl.qc.ca

Recherche et rédaction

Sophie Paquin
Anne Pelletier
Maude Beausoleil

Sous la direction de

Louis Drouin, M.D., M.P.H.
Responsable du secteur Environnement urbain et santé

Collaboration

Amélie Chartrand
Chantal Gagnon
Marie-Claude Godin
Sophie Goudreau
Norman King
Marie Pinard
Céline Plante
François Thérien

Remerciements

Nous remercions chaleureusement les personnes du quartier qui ont participé au sondage et à la validation des principales conclusions issues des audits.

© Direction de santé publique

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2011)
Tous droits réservés

ISBN 978-2-89673-020-9 (version imprimée)

ISBN 978-2-89673-021-6 (version PDF)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2011

Prix : 8 \$

MOT DU DIRECTEUR

Les nombreux bénéfices pour la santé associés à la pratique de la marche de même que l'influence de l'aménagement physique de la ville sur sa pratique ont largement été documentés depuis maintenant plusieurs années. La création d'environnements favorables à l'utilisation du transport actif, par l'intermédiaire de mesures visant à la fois à sécuriser les déplacements et à les encourager, est ainsi une préoccupation majeure d'un point de vue de santé publique.

Pour évaluer le potentiel d'un secteur ou d'un quartier à générer des déplacements à pied et mieux connaître ses caractéristiques, le développement d'un instrument adapté, tel qu'un audit de potentiel piétonnier, apparaît des plus pertinent. Le présent rapport expose les résultats de l'audit effectué dans un quartier de Montréal et met en lumière les forces et faiblesses de l'environnement bâti pour favoriser la marche sécuritaire pour toute la population.

Nous espérons que les éléments contenus dans ce rapport contribueront à alimenter les réflexions des intervenants concernés par l'aménagement de ce territoire et à cibler les actions les plus porteuses pour améliorer le potentiel piétonnier et ultimement, la santé et la qualité de vie de ses résidents.

Le directeur de santé publique,



Richard Lessard, M.D.

RÉSUMÉ

Un audit de potentiel piétonnier est une grille permettant d'analyser divers aspects de l'aménagement physique d'un secteur ou d'un quartier et d'évaluer sa capacité à favoriser ou non la pratique de la marche. Ce document présente les résultats qui découlent des audits effectués à l'automne 2008 dans le secteur de revitalisation urbaine intégrée (RUI) Galt, situé dans le quartier Côte-Saint-Paul de l'arrondissement du Sud-Ouest à Montréal. Le secteur Galt est concentré autour de la rue du même nom et s'étend de part et d'autre de l'autoroute 15; 1500 ménages y habitent, dont 43 % sont des familles à faible revenu.

Diverses composantes de l'environnement bâti ont ainsi été étudiées dans le secteur par l'intermédiaire des audits : les fonctions urbaines, les caractéristiques des trottoirs et des espaces adjacents (mobilier urbain, éclairage, type de rue, etc.), la configuration des intersections, l'ambiance urbaine, l'expérience de marche ainsi que l'accès au transport en commun et aux voies cyclables.

De façon générale, les données recueillies révèlent le potentiel indéniable du secteur à générer des déplacements à pied (bonne mixité des fonctions, éléments urbanistiques intéressants, etc.), mais également des lacunes importantes, tant sur les plans de la sécurité et de la convivialité des lieux que de l'accessibilité au transport en commun et aux infrastructures cyclables.

Pour sécuriser les déplacements, la mise en place des mesures suivantes pourraient apporter des correctifs aux déficiences constatées :

- Améliorer la sécurité aux intersections en privilégiant le marquage au sol et l'ajout de feux piétons, par exemple.
- Implanter des mesures de réduction de la circulation automobile de transit et des mesures d'apaisement de la circulation, actuellement inexistantes dans le secteur.

Pour améliorer la convivialité du secteur ainsi que favoriser l'accessibilité physique au transport en commun et aux voies cyclables, les mesures suivantes devraient être adoptées :

- Accroître l'offre de transport collectif à l'échelle du secteur et améliorer le confort des usagers par l'ajout de bancs et d'abribus aux arrêts d'autobus.
- Soutenir le développement de commerces et de services de proximité tels que les épiceries de quartier, les fruiteries, les pharmacies ou les autres services nécessaires à la vie quotidienne.
- Implanter une piste cyclable qui va favoriser les déplacements utilitaires (travail, courses, école) à vélo dans le secteur.
- Installer des supports à vélo sécuritaires aux abords des écoles, des commerces et des principaux services offerts aux résidents.

Les résultats obtenus à la suite de l'analyse des audits montrent la pertinence de cet outil dans le contexte montréalais actuel. En effet, l'audit permet de mieux saisir les interventions à prioriser dans un secteur précis. À plus long terme, l'outil d'audit de potentiel piétonnier ainsi que des activités de formation seront disponibles dans le but d'habiliter les intervenants intéressés à entreprendre une telle démarche dans leur quartier.

TABLE DES MATIÈRES

MOT DU DIRECTEUR.....	I
RÉSUMÉ.....	III
INTRODUCTION	1
LA DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE	3
LES FAITS SAILLANTS	3
1 LES FONCTIONS URBAINES	5
1.1 <i>Des fonctions urbaines diversifiées</i>	5
2 LES CARACTÉRISTIQUES DES VOIES DE DÉPLACEMENT	7
2.1 <i>Les trottoirs</i>	7
2.2 <i>Le mobilier urbain et l'éclairage</i>	8
2.3 <i>La vitesse et le type de rue</i>	8
3 LA CONFIGURATION DES INTERSECTIONS	9
4 L'AMBIANCE URBAINE ET L'EXPÉRIENCE DE MARCHÉ.....	10
5 L'ACCÈS PHYSIQUE AU TRANSPORT EN COMMUN ET AUX VOIES CYCLABLES.....	12
6 LA MARCHÉ CHEZ LES RÉPONDANTS	13
6.1 <i>Les habitudes de marche des répondants</i>	13
6.2 <i>Ce qui ferait marcher plus dans le secteur Galt</i>	13
CONCLUSION.....	15
RÉFÉRENCES	17

INTRODUCTION

La création d'environnements urbains favorables à la marche peut contribuer de façon importante à améliorer la santé de la population. En effet, les bénéfices pour la santé de l'activité physique au quotidien sont bien documentés. Or, la marche est l'activité physique la plus accessible puisqu'elle ne requiert aucun équipement et peut se pratiquer en tous lieux (Drouin et coll., 2006). Il est également bien établi que plusieurs attributs de l'environnement bâti exercent une influence sur la pratique de la marche.

Parmi les attributs de l'environnement bâti qui sont reconnus par la littérature scientifique comme des déterminants de la marche, on retrouve : la mixité des fonctions urbaines (fonctions résidentielle, commerciale, institutionnelle, etc.), la densité résidentielle, la connectivité des rues, la sécurité routière, la sécurité urbaine, la convivialité des espaces urbains et l'esthétisme du paysage (Frank et coll., 2003; Gauvin et coll., 2008; Bergeron et Reyburn, 2010). Ces déterminants peuvent être regroupés sous le concept de potentiel piétonnier. La méthode de caractérisation du potentiel piétonnier par audit (*walkability audit*) constitue un outil intéressant pour mesurer ces déterminants sur un territoire donné, identifier ceux qui ont besoin d'amélioration et ainsi contribuer à la prise de décision. L'audit procure des informations pouvant constituer des pistes d'action pour les intervenants municipaux et communautaires intéressés à améliorer le transport actif et la qualité de vie dans un quartier.

Ce document explique brièvement la méthode des audits de potentiel piétonnier et présente les principaux résultats obtenus lors de son application à l'automne 2008 dans un secteur du quartier Côte-Saint-Paul, le secteur de revitalisation urbaine intégrée (RUI)¹ Galt (arrondissement Le Sud-Ouest). Ce secteur est concentré autour de la rue du même nom et s'étend de part et d'autre de l'autoroute 15; 1500 ménages y habitent, dont 43 % sont des familles à faible revenu.

¹ Zone de revitalisation urbaine intégrée : Approche de concertation des différents acteurs d'un secteur (incluant les citoyens) visant à améliorer la qualité de vie des zones défavorisées en travaillant, notamment, sur divers éléments du cadre bâti.

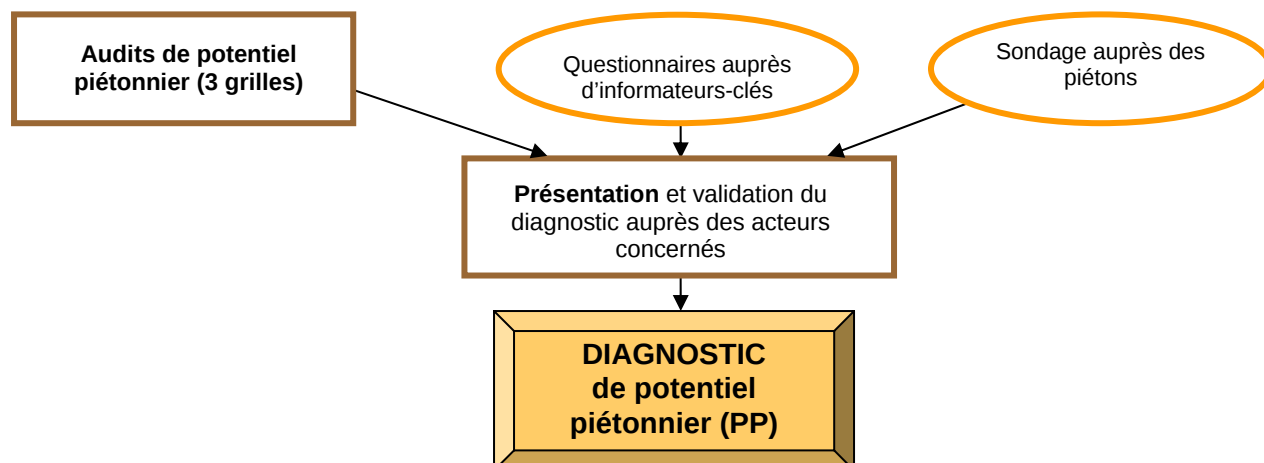
LA DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

Les objectifs de cette recherche sont, dans un premier temps, de développer un outil d'audit de potentiel piétonnier performant permettant d'établir un diagnostic et, dans un second temps, de poser un regard critique dans trois zones RUI de Montréal : Mercier-Est, Galt et Saint-Pierre. Pour ce faire, l'audit a été réalisé à l'aide de trois instruments d'audits de potentiel piétonnier. Deux instruments avaient déjà été validés et publiés dans des revues scientifiques (PEDS, 2004; St-Louis checklist, 2003). Le troisième instrument provenait quant à lui d'organismes communautaires américains qui militent pour l'amélioration du potentiel piétonnier (Walkability checklist, Pedestrian and Bicycle Information Center). Ce dernier a d'ailleurs été adapté par notre équipe afin de mieux traduire la réalité québécoise. Pour plus d'information, il est possible de consulter le rapport sur l'instrument d'audit de potentiel piétonnier (à paraître).

Les données présentées dans ce rapport dressent le portrait du potentiel piétonnier de l'ensemble des rues du secteur de la RUI Galt. Ces rues ont été divisées en 49 tronçons, en fonction du nombre d'intersections qui les entrecoupent. Les données ont été colligées par deux urbanistes et une kinésiologue.

Dans le but d'appuyer l'information recueillie par les audits, un sondage a été réalisé au carrefour d'une intersection passante du secteur auprès de 30 personnes sélectionnées aléatoirement. Le sondage évaluait la perception du quartier de ces passants ainsi que leurs habitudes de déplacement dans le quartier. De plus, un questionnaire auto-administré a été distribué à des leaders communautaires du secteur (informateurs-clés); un taux de réponse de 50 % ayant alors été obtenu (8/16 répondants). Les informations obtenues traitent de la perception du quartier, de ses caractéristiques positives et négatives. Cette enquête exploratoire auprès de certains informateurs-clés locaux et auprès des passants ne constitue pas un échantillon représentatif de ce que pense la population du secteur. Elle comporte cependant une valeur indicative pour estimer dans quelle mesure les informations produites à l'aide des audits correspondent à la perception qu'en ont des utilisateurs des lieux et certains représentants du milieu. À la fin du processus, les résultats ont été présentés aux leaders communautaires et à quelques citoyens présents pour la validation des principales conclusions. Ces conclusions sont présentées dans la prochaine section.

Figure 1. Les principales étapes de la démarche



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

Un audit de potentiel piétonnier évalue dans quelle mesure un secteur ou un site est favorable ou non à la marche. À l'aide d'une grille objective d'indicateurs prédéfinis et validés, on recueille des données qualitatives et quantitatives d'un tronçon² de rue. La somme de ces informations permet de poser un diagnostic sur le tronçon, mais aussi sur le secteur formé par l'ensemble des tronçons étudiés.

Les instruments d'audits utilisés étudient :

- 1) les fonctions urbaines;
- 2) les caractéristiques des voies de déplacement;
 - les trottoirs
 - le mobilier urbain et l'éclairage
 - le type de rue et la vitesse
- 3) la configuration des intersections;
- 4) l'ambiance urbaine et l'expérience de marche;
- 5) l'accès physique au transport en commun et aux voies cyclables.

² Tronçon : Portion de route comprise entre deux intersections.

LES FAITS SAILLANTS

1 Les fonctions urbaines

Les fonctions urbaines sont étudiées, car ce sont les usages du sol qui représentent l'assise physique des lieux d'origine et de destination des personnes qui se déplacent. Ainsi, l'accès à des commerces, des écoles, des habitations et autres usages du sol constitue en grande partie des motifs de déplacement pour les marcheurs.

La liste suivante présente les principales fonctions urbaines analysées et des exemples d'usages du sol qui les composent :

- fonction résidentielle (ex. : maisons unifamiliales, maisons de 2 à 6 logements, complexes d'habitation, etc.);
- fonction institutionnelle et communautaire (ex. : écoles, garderies, CLSC, centres communautaires, bibliothèques, parcs et espaces verts, etc.);
- fonction commerces et services (ex. : épicerie, commerces de détail, banques, restaurants, bureaux, etc.);
- fonction utilité publique et transport (ex. : voie ferrée, viaduc, arrêts de bus, voies cyclables, etc.);
- fonction industrielle (ex. : usines, sites d'entreposage intérieur et extérieur).

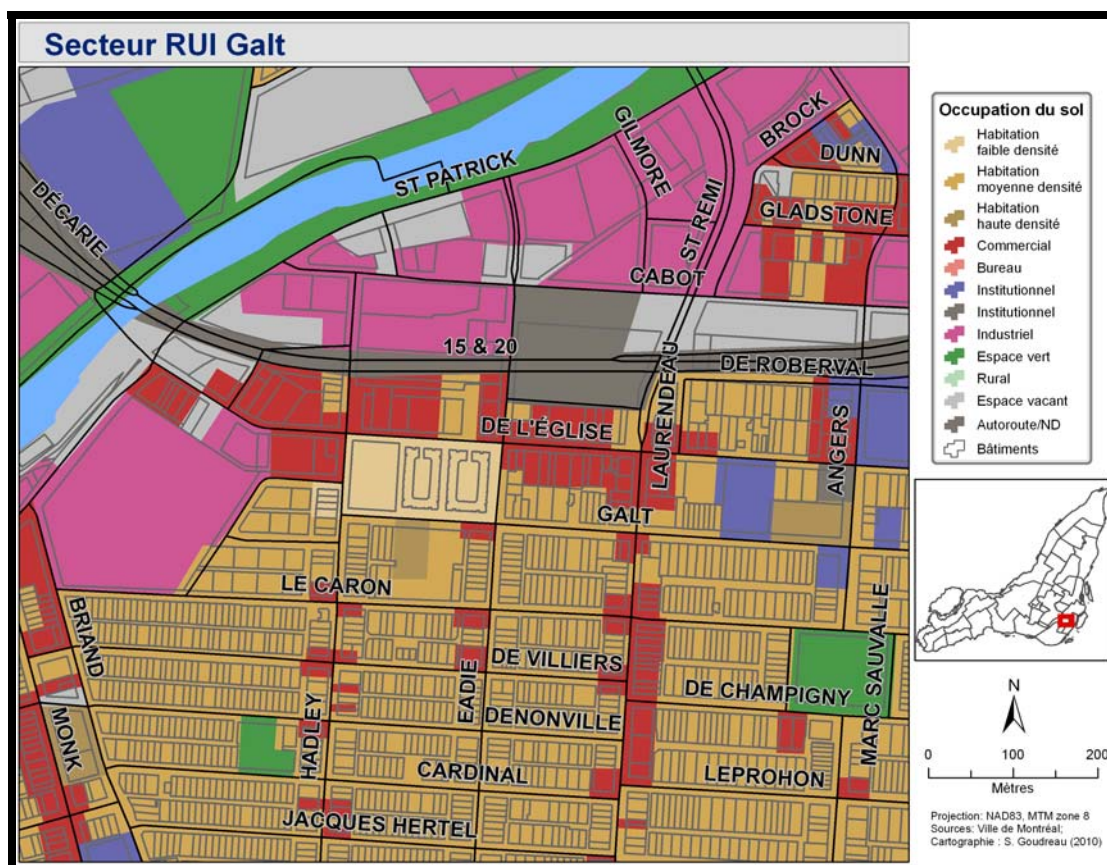
1.1 Des fonctions urbaines diversifiées

Évaluation faite avec les audits :

- Le cadre bâti résidentiel du secteur étudié est composé majoritairement de bâtiments multifamiliaux et plus de 80 % des tronçons ont une fonction résidentielle (habitations seules, édifices multifamiliaux locatifs ou condominiums, logements en haut de commerces).
- Seulement 26 % des tronçons sont entièrement résidentiels (13 tronçons).
- Il y a au moins un commerce sur 33 % des tronçons (16 tronçons).
- Les commerces de proximité sont avant tout des dépanneurs (sur 10 tronçons) et des restaurants (sur 3 tronçons) ou des casse-croûtes (sur 5 tronçons). Une pharmacie, une institution financière et un bureau de poste sont aussi présents dans le quartier Galt.
- 20 % des locaux commerciaux ayant une vitrine donnant sur la rue étaient inoccupés au moment de la collecte de données (10 tronçons).
- La présence de terrain vacant a été observée sur 10 % des tronçons (5 tronçons).
- Le secteur dispose d'une école primaire. Un parc, une bibliothèque et un centre communautaire sont aussi localisés dans le secteur.
- On retrouve aussi des usages industriels sur 26 % des tronçons (13 tronçons), certains n'étant pas actuellement occupés. Un des usages fréquents est relié à l'entretien automobile.
- Le stationnement est prévu sur presque toutes les rues.
- La plupart des tronçons (86 %) ont des entrées charretières³ permettant le stationnement d'une voiture sur le terrain résidentiel avant ou latéral. Quelques-unes de ces entrées charretières ne permettent pas aux piétons de bien prévoir l'arrivée d'un véhicule (20 % des tronçons).

³ Entrée charretière : Abaissement du trottoir correspondant à l'entrée pour les véhicules.

- Quelques tronçons disposent de parcs de stationnement de plus de 10 cases. Sur 12 % des tronçons, il faut traverser le stationnement, sans aménagement particulier, pour se rendre à l'édifice.
- L'autoroute 20 et l'échangeur Turcot surplombent une partie du quartier, constituant un repère symbolique, mais aussi une frontière coupant le quartier d'un secteur avoisinant. Cette frontière est accentuée par des fonctions urbaines de type industriel ou d'entrepôt, ce qui ne favorise pas la convivialité des déplacements à pied (ex. : terrain industriel vacant, cour d'entrepôt, etc.).



Cette carte des usages du sol montre la présence de commerces et le peu d'espaces verts dans le secteur

Évaluation par les informateurs-clés et le sondage aux passants :

L'enquête auprès de passants et d'informateurs-clés permet de raffiner certaines observations qu'apportent les audits.

- 75 % des informateurs-clés trouvent que les commerces sont concentrés dans certains îlots. De plus, 88 % d'entre eux considèrent aussi qu'il manque de variété de commerces.
- Bien que 70 % des passants fassent régulièrement des achats dans le quartier, plus de 56 % d'entre eux considèrent qu'il n'y a pas une bonne variété de services et de commerces locaux.
- L'accessibilité aux parcs et aux écoles est jugée bonne par 75 % des informateurs-clés.

Ce qu'il faut retenir des fonctions urbaines dans la RUI Galt

- Le quartier dispose d'une bonne mixité des fonctions. Néanmoins, cela ne veut pas dire que ces fonctions correspondent aux besoins variés des résidents.
- Malgré cela, il y a un bon potentiel pour maximiser cette mixité et contribuer à un milieu de vie dynamique favorisant les déplacements piétonniers.

2 Les caractéristiques des voies de déplacement

2.1 Les trottoirs

Évaluation faite avec les audits :

- Presque toutes les rues possèdent un trottoir de chaque côté de la chaussée.
- Plus de 90 % des tronçons ont des trottoirs considérés dans un état moyen à bon, les problèmes notés sont les suivants : bosses, dénivellations imprévues et fentes.
- Le quart des trottoirs était en partie bloqué par des obstacles (poteaux, végétation mal entretenue).
- Les trottoirs sont d'une largeur standard d'environ 1,7 mètre et peuvent aller jusqu'à 2,4 mètres pour ceux qui disposent d'un espace tampon entre la voie de déplacement pour piéton et la chaussée, soit près de la moitié d'entre eux.
- La composition des bandes tampons dans le secteur est variée : gazon, fleurs et arbres plantés dans des fosses. Cependant, l'asphalte reste le matériau de revêtement le plus fréquent pour l'espace tampon.



Trottoir et bateau pavé en partie bloqués par un poteau. Source : Prévention Sud-Ouest

2.2 Le mobilier urbain et l'éclairage

Évaluation faite avec les audits :

- Afin de procurer un certain confort, différents types de mobilier urbain tels que des poubelles (16 % des tronçons), des bancs (10 %), des cartes du quartier (4 %), des tables de pique-nique (2 %) et des téléphones publics (2 %) sont présents.
- Sur plus de la moitié des tronçons (53 %), l'éclairage est à l'échelle des piétons (lampadaire bas) et éclaire principalement la voie de déplacement piétonne.
- 18 % des tronçons ont un éclairage déficient, ce qui entraîne la présence de zones ombragées le soir.

2.3 La vitesse et le type de rue

Évaluation faite avec les audits :

- Seuls les tronçons où la vitesse est réduite à 30 km/h disposent de panneaux de limite de vitesse (10 %, soit 5 tronçons).
- Les rues sont presque également réparties entre des rues à double sens à quatre voies (53 %) et des rues à sens unique à trois voies. Ces voies incluent le stationnement (47 %).

Évaluation par les informateurs-clés et le sondage aux passants :

L'enquête auprès de passants et d'informateurs-clés complète plusieurs observations découlant des audits.

- 63 % des informateurs-clés trouvent qu'il devrait y avoir davantage de zones tampons entre le trottoir et la route.
- 88 % des informateurs-clés considèrent que les trottoirs sont en bon état.
- 63 % des informateurs-clés trouvent qu'il y a plusieurs chemins directs entre les principaux sites de déplacement (connectivité du réseau).
- 75 % des informateurs-clés estiment que les rues ne sont pas aménagées en fonction des piétons.

Ce qu'il faut retenir des voies de déplacement dans la RUI Galt

- Les voies de déplacement pour les piétons sont dans un état moyen à bon (présence de bosses, de fentes et de dénivellations).
- Les voies de déplacement automobile sont peu larges, bien que se situant dans les normes habituelles des quartiers montréalais.
- Le grand nombre de rues disposant d'un espace tampon (soit l'espace entre le trottoir et la chaussée) pourraient voir leur qualité visuelle améliorée par des plantations d'arbres et de la végétation supplémentaire.
- Peu de rues disposent de mobilier urbain favorisant la convivialité (banc, poubelle, colonne Morris⁴).

⁴ Colonne Morris : Colonne d'affichage que l'on retrouve souvent sur la rue.

3 La configuration des intersections

Évaluation faite avec les audits :

Les intersections constituent des lieux fréquents de conflits entre les différents types d'utilisateurs de la route. Les piétons et les cyclistes sont les plus vulnérables parmi les utilisateurs de la route et sont plus susceptibles de subir de graves traumatismes lors de collisions. Les audits permettent d'identifier certains types d'aménagement de la voirie qui favorisent ou nuisent aux déplacements piétonniers sécuritaires. Ainsi :

- Plus de 57 % des tronçons se croisent à une intersection qui est large. Celles-ci sont donc plus longues et difficiles à traverser.
- Il y a des feux de signalisation sur 12 tronçons, mais seulement 4 de ces tronçons disposent aussi de feux pour piétons. Aucun d'entre eux ne dispose de décompte numérique.
- Certaines intersections ont un panneau d'arrêt sans avoir de ligne d'arrêt pour les véhicules. Cette configuration se retrouve sur 5 % des tronçons.
- On retrouve du marquage au sol, incluant la ligne d'arrêt des véhicules, sur 35 % des tronçons. Ce marquage était en bon état lorsque présent.
- Seulement 10 % des tronçons ont un panneau indiquant le passage piéton.
- La presque totalité des trottoirs aux intersections dispose de bateaux pavés⁵.
- Au moment de l'audit, l'état de la chaussée à l'intersection était jugé de bonne à moyenne, sauf dans 10 % des cas où il y avait de nombreuses bosses, fentes ou dénivellations pouvant occasionner une chute.
- Lors de l'audit, aucune mesure d'apaisement de la circulation n'a été répertoriée.



Intersection typique du secteur sans marquage au sol pour piétons, ni ligne d'arrêt pour les véhicules
Source : navigateur urbain, Ville de Montréal (photo de gauche) et Prévention Sud-Ouest (photo de droite)

Évaluation par les informateurs-clés et le sondage aux passants :

L'enquête auprès des informateurs-clés ajoute des éléments intéressants aux observations recueillies par les audits.

- 50 % des informateurs-clés trouvent que les automobilistes roulent trop vite dans le quartier.
- 88 % des informateurs-clés considèrent que les automobilistes ne sont pas courtois envers les piétons.
- 88 % des informateurs-clés jugent qu'il manque de mesures d'apaisement de la circulation.

⁵ Bateau pavé : Dénivellation du trottoir à l'intersection pour faciliter la traversée.

Ce qu'il faut retenir de la configuration des intersections dans la RUI Galt

- Les intersections du secteur sont larges, ce qui rend plus difficile pour les piétons vulnérables de les traverser rapidement.
- Seulement 10 % des tronçons ont un panneau indiquant le passage piéton.
- La sécurisation des intersections peut se faire au moyen de mesures physiques d'apaisement de la circulation, de marquage au sol et de moyens de régulation du trafic aux intersections (feux de circulation, arrêts).
- Au moment de l'audit, aucune mesure d'apaisement de circulation n'a été observée, ce qui constitue une lacune majeure. Ces mesures prennent en effet en considération le confort et la sécurité du piéton permettant d'offrir une assise physique propice au transport actif.

4 L'ambiance urbaine et l'expérience de marche

Dans un audit de potentiel piétonnier, l'expérience de marche s'étudie aussi par les indices de sécurité urbaine, par l'ambiance et par les qualités esthétiques du paysage naturel et construit.

Évaluation faite avec les audits :

- Les édifices sont dans l'ensemble à moins de 6 mètres du trottoir, ce qui encadre bien les voies de déplacements tout en laissant de l'espace pour des aménagements paysagers pour 60 % des tronçons avec des habitations.
- Il y a beaucoup de piétons qui circulent le jour dans le quartier; des piétons de tous les âges ont ainsi été aperçus marchant sur le trottoir.
- Il y a des signes de pollution atmosphérique perceptibles à l'odeur sur 32 % des tronçons, surtout près de l'autoroute surélevée et des rues passantes comme de L'Église. Des bruits forts ou constants dus à la circulation automobile sont présents sur 61 % des tronçons. Des mesures effectuées avec des appareils calibrés permettent de préciser l'intensité de ces nuisances.
- Au moment de l'enquête, presque la moitié des tronçons (47 %) présentaient des déficiences sur le plan de l'entretien des espaces publics et privés : dégradation des bâtiments (ex. : fenêtre brisée, besoin de réparations et de peinture sur les bâtiments). La présence de déchets à la traîne (bouteille d'alcool à la traîne, débris de vitres d'automobiles sur la chaussée) a également été notée.
- Par contre, plus de la moitié des tronçons du quartier (56 % ou 28 tronçons) présentent des caractéristiques esthétiques agréables, tant au niveau du cadre bâti que du paysage naturel.
- Environ les trois quarts des rues ont des arbres et de la végétation sur les terrains privés et publics (37 tronçons).
- Près de 43 % des tronçons étudiés possèdent des caractéristiques qui peuvent favoriser le sentiment d'insécurité des personnes résidentes, tels des recoins formant des cachettes potentielles, des zones d'ombre créées par le manque d'éclairage ou l'abondante végétation, des incivilités sociales (graffitis, fenêtres brisées), des terrains qui semblent abandonnés.



Le secteur possède plusieurs recoins qui limitent le champ de vision et le sentiment de sécurité. La végétation qui embellit le quartier est souvent peu entretenue. Source : Prévention Sud-Ouest

Évaluation par les informateurs-clés et le sondage aux passants :

L'enquête auprès de passants et d'informateurs-clés apporte des informations qui convergent vers ce que les audits mettent en lumière.

- 75 % des informateurs-clés jugent que le paysage n'est pas attrayant, bien que la même proportion trouve que l'architecture est intéressante.
- 88 % des informateurs-clés considèrent que l'entretien général du secteur est déficient.
- 63 % des informateurs-clés ne se considèrent pas en sécurité dans le quartier le jour comme le soir, parmi lesquels 37 % se considèrent très insécurisés.
- Seulement 10 % des passants interrogés ne se sentent pas en sécurité le jour, bien que le soir, la proportion grimpe à 27 %⁶.
- 23 % des passants sondés souhaitent que l'éclairage des espaces publics soit amélioré.
- 40 % des passants interrogés considèrent qu'il est agréable de marcher dans le quartier.

Ce qu'il faut retenir de l'ambiance urbaine et de l'expérience de marche dans la RUI Galt

- Le secteur détient un bon potentiel pour inciter à la pratique de la marche : architecture à l'échelle humaine, quelques éléments visuellement attractifs, potentiel pour verdir les devantures d'édifices.
- Durant l'audit, les observations ont montré que plusieurs personnes marchent dans le secteur Galt. Le transport actif semble donc une façon répandue de se déplacer et pourrait être rendu encore plus attrayant et sécuritaire.
- La végétation pourrait donner un cachet encore plus agréable si elle était mieux aménagée ou plus entretenue.
- La présence de bruit et le manque d'entretien représentent cependant des aspects à améliorer dans le secteur.

⁶ Pour avoir un réel portrait de la sécurité, une enquête plus approfondie serait nécessaire.

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

La présence d'arrêts de transport collectif peut constituer un motif de déplacement à pied. L'utilisation de transport en commun implique de manière générale une étape de marche. Certaines recherches montrent que la présence de voies cyclables contribue aussi à la marche sécuritaire (New York Department of transportation, 2010).

Évaluation faite avec les audits :

- Onze tronçons (22 %) disposent d'arrêts d'autobus, mais seulement 2 % comptent un abri, et aucun n'a de banc.
- Les infrastructures cyclables sont quasi inexistantes, autant les voies cyclables que les équipements comme les supports à vélo. Seul le parc linéaire près du canal Lachine offre une piste cyclable.



Une population qui apprécie le transport actif, mais qui dispose de peu d'installations propices à cette pratique. Source : Prévention Sud-Ouest

Évaluation par les informateurs-clés et le sondage aux passants :

L'enquête auprès de passants et d'informateurs-clés complète les observations qu'apportent les audits.

- 75 % des informateurs-clés jugent qu'il n'y a pas suffisamment de pistes cyclables et 100 % trouvent que celles-ci ne sont pas sécuritaires.
- 75 % des informateurs-clés considèrent que la desserte en transport en commun n'est pas répartie de manière à favoriser la desserte intraquartier. La fréquence ainsi que la couverture du transport en commun local semblent être insuffisantes.

Ce qu'il faut retenir de l'accès physique au transport en commun et aux voies cyclables dans la RUI Galt

- La desserte du transport en commun n'est pas adéquate dans le quartier, particulièrement à l'intérieur même du quartier.
- Les infrastructures cyclables sont pratiquement inexistantes dans le quartier, et celles qui existent sont jugées non sécuritaires.

6 La marche chez les répondants

Afin d'avoir un aperçu des pratiques de marche des répondants dans le quartier, des questions sur les habitudes de déplacement à pied ont été posées.

6.1 Les habitudes de marche des répondants

- 77 % des informateurs-clés marchent de trois à sept fois/semaine dans le secteur. Les raisons évoquées sont :
 - c'est le moyen le plus efficace pour se déplacer dans le secteur (75 %);
 - c'est agréable (25 %).
- 87 % des passants marchent tous les jours dans le secteur. Les raisons mentionnées sont :
 - c'est bon pour la santé (73 %);
 - c'est agréable (40 %);
 - c'est le moyen le plus économique de se déplacer (27 %).

6.2 Ce qui ferait marcher plus dans le secteur Galt

Dans cette recherche exploratoire, les informateurs-clés marcheraient davantage dans le quartier :

- s'il y avait plus de sécurité pour les piétons (87 %);
- s'il y avait plus d'espaces verts et de mobilier urbain (50 %);
- s'il y avait plus de destinations intéressantes (50 %);
- s'il y avait une meilleure sécurité urbaine (37 %).

Pour leur part, les passants interrogés ont affirmé qu'ils marcheraient davantage :

- s'il y avait plus de sécurité pour les piétons (53 %);
- s'il y avait plus d'espaces verts et de mobilier urbain le long des rues (bancs, éclairage, etc.)(43 %);
- si les trottoirs étaient mieux entretenus (40 %);
- s'il y avait moins de bruit et moins de signes de pollution (35 %);
- s'il y avait plus de verdure le long des rues et sur les terrains privés (33 %);
- si l'offre commerciale était améliorée (20 %).

Ces résultats précisent les motifs qui sous-tendent le recours au transport actif et donnent aussi des indications quant à ce qui est souhaité par les répondants pour augmenter la part modale de la marche dans le quartier.

CONCLUSION

L'audit de potentiel piétonnier permet d'identifier spécifiquement les déterminants qui favorisent ou découragent la marche. En effet, les éléments qui ressortent du diagnostic permettent de dresser des priorités dans les changements à apporter à l'environnement bâti du quartier afin de le rendre plus propice à la marche sécuritaire. Les éléments identifiés dans ce diagnostic montrent les forces du quartier, sur lesquelles il faut tabler, et les lacunes du milieu physique sur lesquelles pourraient judicieusement porter les actions des instances publiques et communautaires.

La démarche d'audit permet aussi d'établir une base pour le dialogue entre la population, les organisations communautaires, les institutions publiques et la municipalité; elle indique aux responsables de la planification urbaine et de l'aménagement de la voirie des besoins qui seraient à considérer dans l'élaboration de leurs plans d'action. L'audit pourrait aussi permettre aux intervenants de faire un suivi de la mise en application des mesures proposées. À plus long terme, cet outil, présenté de façon plus étoffée dans le rapport méthodologique (à paraître), pourrait être repris par des intervenants qui souhaitent l'appliquer à d'autres secteurs de la ville. Des activités de diffusion et de formation contribueront également à habiliter les acteurs intéressés à entreprendre cette démarche.

Ce portrait du potentiel piétonnier dans le secteur Galt révèle la richesse et les forces du quartier, mais également certaines lacunes dont il y a lieu de se préoccuper afin de créer un environnement véritablement favorable à la marche. Ces déficiences concernent, entre autres, la sécurisation et l'aménagement des rues. La mise en place des actions suivantes permettrait ainsi d'augmenter le potentiel piétonnier dans le quartier.

- Améliorer l'encadrement de la circulation aux intersections (marquage au sol, feux piétons, etc.).
- Implanter des mesures d'apaisement de la circulation et de réduction du transit motorisé.
- Soutenir la diversification des commerces et leur viabilité économique afin que des commerces et services soient accessibles à distance de marche.
- Améliorer l'entretien global des terrains publics et privés afin de renforcer le sentiment de sécurité et rehausser l'attrait du quartier.
- Améliorer l'offre de transport collectif et les équipements offrant convivialité et confort aux usagers (ex. : banc, abribus).
- Intégrer dans le nouveau projet de Turcot des mesures d'aménagement pour rendre plus conviviaux et sécuritaires les abords de cet échangeur. Ajouter des mesures de mitigation pour diminuer les effets locaux de la pollution de l'air et les zones de bruit importantes.
- Implanter une piste cyclable utilitaire dans le quartier qui se connecterait au réseau cyclable existant.
- Installer des supports à vélo sécuritaires.

RÉFÉRENCES

Bergeron, P., et Reyburn, S. (2010). *L'impact de l'environnement bâti sur l'activité physique, l'alimentation et le poids*. Québec, INSPQ.

Brownson R., www.cpah.health.usyd.edu.au/research/stlouis.php, consulté le 22 avril 2008.

Clifton, K., Livi, A., et Rodriguez, D.A. : www.activelivingresearch.org/node/10641, consulté le 20 avril 2008.

Drouin, L., Morency, P., Thérien, F., King, N. et coll. (2006). *Rapport annuel 2006 sur la santé de la population. Le transport urbain, une question de santé*. Direction de santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. 132 p.

Frank, L.D., Engelke, P.O., et Schmid, T.L. (2003). *Health and community design: the impact of the built environment on physical activity*. Washington D.C., Island Press.

Gauvin, L., Riva, M., Barnett, T., Richard, L., Craig, C.L., Spivock, M., Laforest, S., Laberge, S., Fournel, M.C., Gagnon, H. et coll. (2008). Association between neighborhood active living potential and walking. *American Journal of Epidemiology*, 167 : 169-176.

New York City Department of transportation (2010) *The New York City Pedestrian Safety Study & Action Plan*. NewYork: DOT of New York

Pedestrian and Bicycle Information Center, walkability Cheklist, www.walkinginfo.org/library/details.cfm?id=12, consulté le 15 avril 2008.

BON DE COMMANDE

QUANTITÉ	TITRE DE LA PUBLICATION (version imprimée)	PRIX UNITAIRE (tous frais inclus)	TOTAL
	L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Galt Pour un quartier qui marche	8 \$	
	NUMÉRO D'ISBN (version imprimée) 978-2-89673-020-9		

Nom

Adresse

No	Rue	App.
Ville		Code postal

Téléphone

Télécopieur

Les commandes sont payables à l'avance par chèque ou mandat-poste à l'ordre de la **Direction de santé publique de Montréal**

Veuillez retourner votre bon de commande à :

Centre de documentation
Direction de santé publique
1301, rue Sherbrooke Est
Montréal (Québec) H2L 1M3

Pour information : 514 528-2400 poste 3646

GARDER
notre monde
EN SANTÉ

