

Agence de la santé et des services sociaux de Montréal



L'audit de **potentiel piétonnier** de la **RUI Saint-Pierre**

Pour un quartier qui marche

L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Saint-Pierre

Pour un quartier qui marche

Par Anne Pelletier, M. Sc.

Sophie Paquin, Ph.D.

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

Anne Pelletier
Sophie Paquin
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.

Note

À moins d'avis contraire, les photos présentées dans ce rapport ont été prises lors de la collecte de données par les observateurs.

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

ISBN 978-2-89673-024-7 (version imprimée)
ISBN 978-2-89673-025-4 (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,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Lessard', with a stylized, flowing script.

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 et intégrée (RUI) Saint-Pierre, situé dans l'arrondissement de Lachine à Montréal. Le quartier Saint-Pierre est délimité par l'autoroute 20 au sud, la rue Desrosiers à l'est, alors que la ville de Montréal-Ouest borde toute la portion nord-ouest du quartier. Environ 2145 ménages habitent ce quartier; 32,4 % d'entre eux disposent d'un faible revenu.

Les audits ont permis d'étudier diverses composantes de l'environnement bâti dans le secteur : 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 que le quartier possède certaines caractéristiques intéressantes, dont plusieurs éléments visuels attrayants dans le paysage et une présence abondante d'arbres. Il est aussi important de noter que, bien que peu respectée, la limite de vitesse est fixée à 30 km/h dans toutes les rues résidentielles. Des lacunes importantes sont néanmoins présentes, 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 :

- Porter une attention particulière à la sécurité urbaine, principalement le soir, notamment par l'ajout d'éclairage à l'échelle des piétons (lampadaires bas).
- Améliorer l'encadrement des intersections, principalement par des mesures physiques (arrêts, feux de circulation, feux piétons) puisque le marquage est déjà bien présent.
- Implanter davantage de mesures d'apaisement de la circulation (dos d'âne, avancées de trottoir, îlots centraux pour les rues plus larges), la limite de vitesse de 30 km/h actuellement en vigueur ayant un effet limité.
- Sécuriser la piste cyclable existante par l'ajout de mesures de protection entre les voitures et les cyclistes (délinéateurs ou muret en béton).

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

- Améliorer l'offre de transport en commun, principalement à l'intérieur du quartier, et augmenter la fréquence de passage des autobus.
- Faciliter les déplacements à vélo par l'ajout de supports à vélo aux principaux pôles de déplacement (écoles, commerces, centre communautaire, etc.).

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	5
1 LES FONCTIONS URBAINES	5
1.1 <i>Des fonctions urbaines plus ou moins 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 MARCHE	10
5 L'ACCÈS PHYSIQUE AU TRANSPORT EN COMMUN ET AUX VOIES CYCLABLES.....	11
6 LA MARCHE 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 Saint-Pierre</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 secteur.

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 le quartier Saint-Pierre de l'arrondissement Lachine à Montréal. Le secteur est aussi une zone de revitalisation urbaine intégrée (RUI)¹. Il est délimité par l'autoroute 20 au sud, la rue Desrosiers à l'est, alors que la ville de Montréal-Ouest borde toute la portion nord-ouest du quartier. Environ 2145 ménages habitent le quartier; 32,4 % de ces ménages vivent sous le seuil du 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.

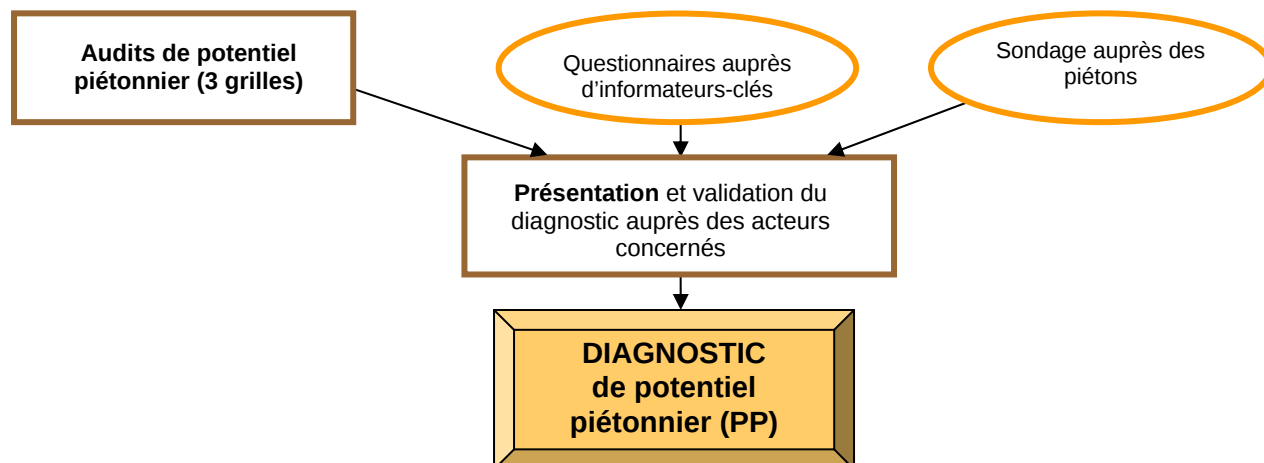
LA DÉMARCHE MÉTHODOLOGIQUE

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 de revitalisation urbaine intégrée (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 Saint-Pierre. Ces rues ont été divisées en 84 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 secteur 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 (6/12 répondants). Les informations obtenues traitent de la perception du secteur, 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, à des écoles, à des habitations et autres usages du sol constitue en grande partie des motifs de déplacement pour les marcheurs.

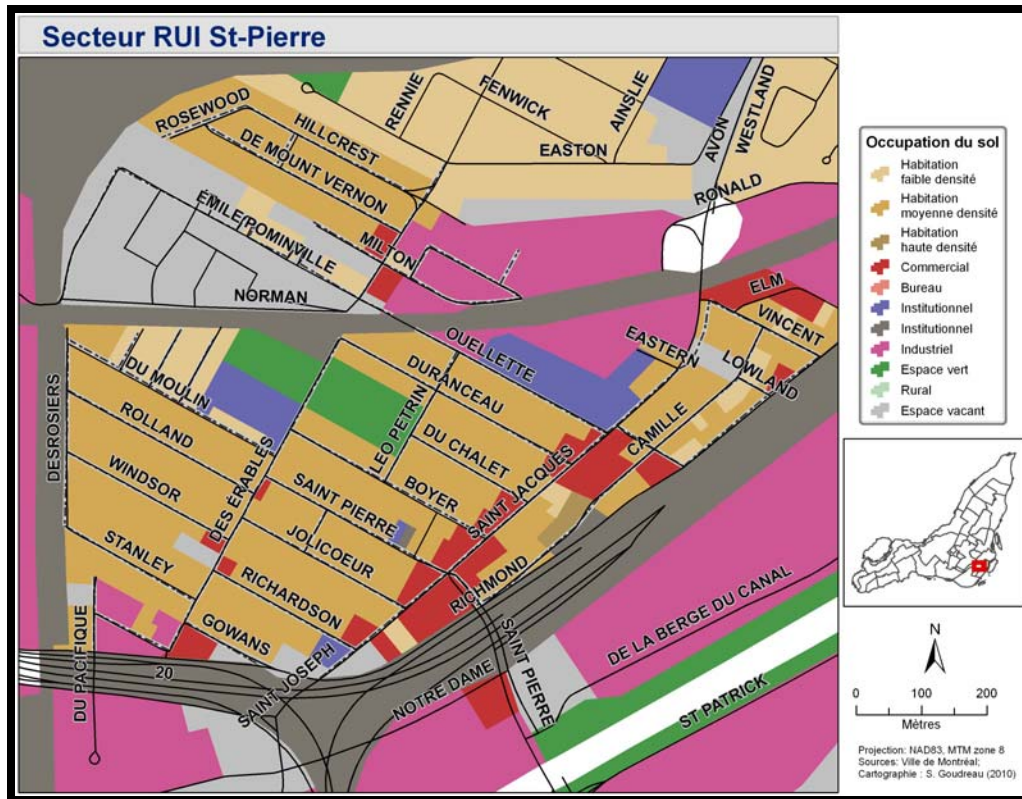
La liste suivante présente les principales fonctions urbaines analysées et des exemples d'usages du sol qui les composent :

- fonction résidentielle (ex. : maisons unifamiliales, maisons de deux à six 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 plus ou moins diversifiées

Évaluation faite avec les audits :

- Le cadre bâti du quartier Saint-Pierre est composé d'usages exclusivement résidentiels sur 50 % des tronçons évalués. Les résidences sont majoritairement unifamiliales (81 % des tronçons).
- Peu d'usages commerciaux se retrouvent sur ce territoire, car seulement le tiers des tronçons ont au moins un usage commercial (28 tronçons) et seulement 8 % des tronçons comptent plus de trois commerces (7 tronçons).
- Les deux types de commerces les plus fréquents dans le secteur sont les services de restauration rapide sur 7 % des tronçons (6 tronçons) et les épicerie sur 6 % des tronçons (5 tronçons). En prenant en compte seulement les tronçons détenant au moins un usage commercial, la proportion devient plus grande et ce sont près de 25 % des tronçons non résidentiels qui ont un restaurant rapide ou une petite épicerie ou un dépanneur.
- Plusieurs parcs sont accessibles dans le secteur. Au moins un parc est présent sur 9 % des tronçons (8 tronçons).
- Des usages industriels (usines, entrepôts, garages) sont présents sur 13 % des tronçons.
- Le stationnement est très accessible dans le secteur puisque l'on retrouve du stationnement sur la rue sur 81 % des tronçons en plus des stationnements privés présents sur 74 % des tronçons.



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

Les informateurs-clés et les passants n'ont pas tout à fait la même perception du secteur et ne sont pas toujours en accord avec les informations qu'apportent les audits.

- 50 % des informateurs-clés jugent qu'il est possible de faire ses courses à pied dans le secteur, alors que 90 % des passants trouvent que l'offre de commerces et de services n'y est pas adéquate.
- 67 % des informateurs-clés jugent que les commerces et services sont accessibles alors que 68 % des passants jugent que le secteur n'offre que quelques occasions de se déplacer à pied.
- De manière générale, les informateurs-clés (83 %) ainsi que les passants (71 %) marchent à tous les jours dans le quartier.

Ce qu'il faut retenir des fonctions urbaines dans la RUI Saint-Pierre

- Même si les audits montrent une pauvre diversité des fonctions, plusieurs informateurs-clés perçoivent celle-ci comme adéquate.
- Les commerces présents dans le secteur sont principalement de nature alimentaire; la répartition est toutefois partagée entre les épiceries et les services de restauration rapide.
- La forte présence de résidences unifamiliales dans le secteur amène une densité résidentielle plutôt faible.

2 Les caractéristiques des voies de déplacement

2.1 Les trottoirs

Évaluation faite avec les audits :

- Plus de 90 % des tronçons du secteur ont des trottoirs (76 tronçons). De plus, sur 67 % des tronçons, on retrouve des trottoirs des deux côtés de la chaussée (56 % des tronçons).
- 60 % des tronçons sont pourvus de trottoirs (50 tronçons) d'une largeur allant de 1,2 mètre à 2,4 mètres.
- Seulement 10 % des tronçons (8 tronçons) ont des trottoirs disposant d'un espace tampon, et la plupart de ces espaces tampons sont constitués de plates-bandes fleuries ou encore de haies.
- Sur 11 % des tronçons, les trottoirs étaient bloqués par un obstacle, le plus souvent il s'agissait d'un poteau disposé au milieu du trottoir.
- Sur 86 % des tronçons, les trottoirs sont considérés comme étant dans un état allant de moyen à bon (les problèmes notés sont principalement les bosses, les fentes et les changements de texture).



Trottoir bloqué par un poteau

2.2 Le mobilier urbain et l'éclairage

Évaluation faite avec les audits :

- Environ le tiers des tronçons ont du mobilier urbain disposé en bordure de la voie de déplacement. Dans près de 70 % des cas, il s'agit de bancs. Les autres types de mobilier sont principalement des poubelles (30 %). On retrouve aussi deux fontaines pour boire.
- L'éclairage est orienté vers la route (cols de cygne³) dans près de 90 % des cas.
- Les tronçons sont jugés mal éclairés pour les piétons dans 29 % des cas (24 tronçons).

2.3 La vitesse et le type de rue

Évaluation faite avec les audits :

- Plus de 90 % des tronçons sont à trois ou quatre voies. Cependant, ces voies incluent les voies dédiées au stationnement.
- Les trois quarts des tronçons sont composés de voies à double sens.
- La vitesse est affichée sur 43 % des tronçons et la limite légale de vitesse est généralement de 30 km/h (72 % des cas) sur les rues résidentielles.

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, bien que certaines réponses sont divergentes par rapport aux données obtenues à partir de ceux-ci.

- Malgré le fait que la vitesse est légalement limitée à 30 km/h dans le secteur, 100 % des informateurs-clés trouvent que les automobilistes roulent trop vite.
- 67 % des informateurs-clés trouvent qu'il y a plusieurs rues larges et difficiles à traverser même si, selon les audits, la plupart des rues ont trois ou quatre voies en incluant le stationnement.
- Près de 40 % des passants et 67 % des informateurs-clés mentionnent qu'ils marcheraient davantage s'il y avait un meilleur éclairage.

Ce qu'il faut retenir des voies de déplacement dans la RUI Saint-Pierre

- Les voies de déplacement pour les piétons sont dans un état allant de moyen à bon (présence de bosses, de fentes et de dénivellations).
- Les rues ont trois ou quatre voies pour les voitures, les informateurs-clés trouvent que plusieurs d'entre elles sont difficiles à traverser.
- Même si la vitesse est légalement limitée à 30 km/h dans le secteur résidentiel, tous les informateurs-clés jugent que les automobilistes y roulent trop vite.
- Le tiers des tronçons disposent de mobilier urbain. Outre les lampadaires, il s'agit principalement de bancs.

³ Col de cygne : Lampadaire haut à forme recourbée.

3 La configuration des intersections

Évaluation faite avec les audits :

Les intersections constituent des lieux fréquents de conflits entre les différents types d'usagers de la route. Les piétons et les cyclistes sont les plus vulnérables parmi les usagers 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 :

- Près de 70 % des tronçons ont du marquage au sol à l'intersection. La majorité du temps, celui-ci est considéré en bon état (plus de 70 % du temps).
- L'état de la chaussée est considéré comme allant de moyen à bon dans 96 % des cas, les principaux problèmes étant les fentes.
- L'intersection est considérée comme étant large dans une proportion de 42 %.
- Très peu de feux de circulation sont présents dans le secteur (8 % des tronçons).
- Les feux piétons à décompte numérique sont présents sur seulement 6 % des tronçons.
- Un seul type de mesure d'apaisement de la circulation a été répertorié : il s'agit du dos d'âne. Celui-ci est présent sur 8 % des tronçons (7 tronçons).



Une des rares intersections du quartier disposant de feux à décompte numérique pour les piétons

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

L'enquête auprès des passants et des informateurs-clés enrichit les observations des audits.

- 84 % des informateurs-clés trouvent qu'il n'y a pas assez de rues avec de la signalisation pour les piétons. De plus, 67 % d'entre eux trouvent qu'il n'est ni facile, ni sécuritaire de traverser aux intersections.
- 67 % des informateurs-clés trouvent qu'il n'y a pas suffisamment de feux ou d'arrêts à l'intersection, et 88 % d'entre eux trouvent qu'il devrait y avoir davantage de mesures d'apaisement de la circulation.
- D'autre part, 55 % des passants marcheraient davantage dans leur quartier si la sécurité routière était meilleure.

Ce qu'il faut retenir de la configuration des intersections dans la RUI Saint-Pierre

- Près de 70 % des tronçons ont du marquage au sol à l'intersection et la plupart du temps, il est en bon état.
- La faible présence des feux de circulation et des feux à décompte numérique contribue à la sécurité déficiente des intersections du secteur.
- Un seul type de mesure d'apaisement de la circulation a été répertorié, le dos d'âne, présent sur 7 tronçons.
- Les deux tiers des informateurs-clés pensent que les intersections ne sont pas sécuritaires.

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 :

- De manière générale, l'ensemble des bâtiments est perçu comme étant très harmonieux sur 55 % des tronçons (46 tronçons) et l'entretien des immeubles est considéré bon sur 65 % des tronçons (55 tronçons).
- Le paysage visuel est qualifié d'agréable dans 48 % des cas (40 tronçons), alors que la marche est jugée agréable sur 58 % des tronçons (49 tronçons).
- Le bruit est présent et perçu comme nuisible sur 70 % des tronçons (59 tronçons). Il était difficile de soutenir une conversation entre deux personnes, particulièrement aux abords de la rue Saint-Jacques.
- On note une présence d'arbres suffisamment importante pour créer de l'ombre sur 54 % des tronçons (45 tronçons).
- Les rues du quartier sont relativement bien fréquentées puisque la présence de piétons a été observée sur près de la moitié des tronçons (46 % ou 38 tronçons). Le tiers de ces piétons étaient des enfants (32 %).



Photo représentant l'harmonie des bâtiments et l'abondance des arbres dans le secteur

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

L'enquête auprès de passants et d'informateurs-clés apporte d'autres informations qui permettent de nuancer l'information obtenue à partir des audits.

- Plus de la moitié des informateurs-clés jugent que, de manière générale, les lieux publics sont bien entretenus et qu'il y a plusieurs bâtiments présentant une architecture intéressante.
- Cependant, la totalité des informateurs-clés ne se sent pas très en sécurité le jour et le soir. La principale raison évoquée est la présence d'attroupements de jeunes et le manque de surveillance policière.
- Les passants ayant répondu au questionnaire ont, pour leur part, un meilleur sentiment de sécurité. C'est ainsi que 61 % des répondants se disent tout à fait en sécurité le jour. Cette proportion baisse toutefois à 32 % le soir venu⁴.

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

- Le secteur de la RUI Saint-Pierre possède des atouts intéressants pour développer un bon potentiel piétonnier. Le paysage agréable et les bâtiments harmonieux et bien entretenus rendent la marche agréable.
- L'abondance d'arbres est une caractéristique importante à prendre en compte, principalement l'été. L'ombre créée par les arbres ajoute un peu de fraîcheur sur les voies de déplacement piétonnes.
- La sécurité urbaine est cependant un élément qui doit être considéré dans le quartier. La présence d'attroupements de personnes et le faible éclairage des espaces publics, principalement le soir, ont tendance à insécuriser les informateurs-clés ainsi que les résidents.

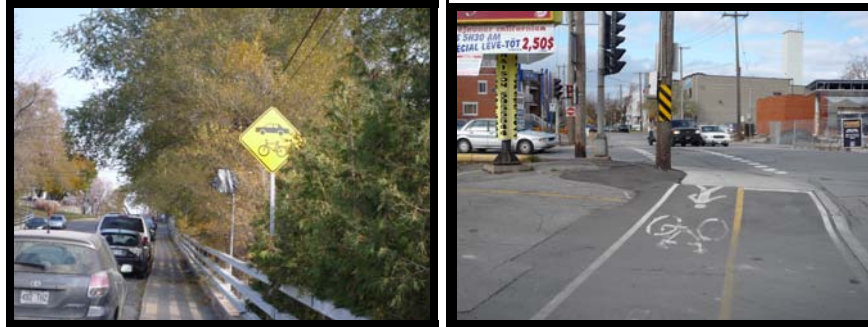
5 L'accès physique au transport en commun et aux voies cyclables

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 :

- Le quart des tronçons (21 tronçons) disposent d'un arrêt d'autobus. La moitié de ces arrêts disposent d'un banc ou d'un abri (4 abris, 6 bancs).
- Des infrastructures cyclables sont inventoriées sur 20 % des tronçons. La majorité de ces infrastructures consistent en une bande cyclable peinte sur le bord de la rue (12 tronçons). L'autre type d'infrastructure répertoriée est un panneau de chaussée partagée avec indication au sol que l'on retrouve sur 5 tronçons du secteur.
- D'autre part, un seul support à vélo a été dénombré dans le secteur.

⁴ Pour avoir un réel portrait de la sécurité, une enquête plus approfondie serait nécessaire.



Types d'infrastructures cyclables que l'on peut observer dans Saint-Pierre

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

Les informations recueillies auprès des informateurs-clés et des répondants montrent que la perception des infrastructures cyclables et de transport en commun dans le secteur est variable.

- Le transport en commun est un mode très utilisé dans le secteur puisque 45 % des passants ayant répondu au sondage mentionnent qu'il s'agit de leur mode de transport principal.
- Malgré le fait que celui-ci semble abondamment utilisé, 50 % des informateurs-clés soutiennent que l'offre de transport en commun n'est pas adéquate dans le secteur.
- La situation est semblable en ce qui concerne les voies cyclables. Même si celles-ci sont présentes sur 20 % des tronçons, 50 % des informateurs-clés jugent qu'elles ne permettent pas de traverser le secteur à vélo et que les infrastructures existantes ne sont pas sécuritaires.

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

- La population du secteur RUI Saint-Pierre semble utiliser le transport en commun dans une grande proportion, bien que la desserte apparaît insuffisante.
- Le mobilier (bancs, abris) entourant les lignes d'autobus se retrouve de façon relativement satisfaisante.
- En ce qui concerne les infrastructures cyclables, il s'agit principalement de peinture au sol et de panneaux. Ces infrastructures seraient insuffisantes et peu 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

- La marche est abondamment pratiquée dans le secteur, 83 % des informateurs-clés marchent tous les jours dans le secteur. Les principales raisons évoquées sont :
 - c'est un bon moyen de se garder en santé (67 %);
 - c'est agréable (17 %);
 - c'est que le transport en commun est le principal moyen de transport utilisé pour se déplacer (17 %).
- Le constat est similaire chez les passants puisque 71 % d'entre eux marchent tous les jours dans le secteur RUI. Leurs principales motivations sont :
 - c'est un bon moyen de rester en santé (42 %);
 - c'est plus rapide (26 %);
 - c'est agréable (13 %).

6.2 Ce qui ferait marcher plus dans le secteur Saint-Pierre

Les informateurs-clés marcheraient davantage dans le secteur :

- s'il y avait une meilleure sécurité reliée à la circulation automobile (83 %);
- s'il y avait un meilleur esthétisme dans le secteur (83 %);
- s'il y avait plus de bancs (83 %);
- s'il y avait une meilleure sécurité urbaine (67 %);
- si l'éclairage était plus adéquat pour les piétons (67 %);
- si le secteur était plus propre (50 %);
- s'il y avait moins de pollution de l'air (50 %).

Quant aux passants, ils ont affirmé qu'ils marcheraient davantage dans le secteur :

- s'il y avait une meilleure sécurité reliée à la circulation automobile (55 %);
- s'il y avait une meilleure sécurité urbaine (42 %);
- s'il y avait moins de bruit (42 %);
- s'il y avait plus d'espaces verts (42 %);
- si l'éclairage était plus adéquat pour les piétons (39 %).

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 secteur. Il y a donc une bonne cohérence entre ce qui ressort habituellement des recherches et des résultats observés dans l'étude. Cependant, certaines insatisfactions soulevées par les répondants au sondage sont plus ou moins présentes dans les observations faites à l'aide des audits.

CONCLUSION

L'audit de potentiel piétonnier permet d'identifier spécifiquement les déterminants qui favorisent ou découragent la marche. 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 secteur, 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 de la RUI Saint-Pierre révèle la richesse et les forces du secteur, 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.

- Concentrer les interventions sur l'amélioration de la sécurité urbaine le soir et la nuit.
- Installer des lampadaires bas à l'échelle du piéton de façon à améliorer le sentiment de sécurité une fois la nuit tombée. L'éclairage s'est en effet révélé être une faiblesse du quartier.
- Améliorer l'encadrement de la circulation aux intersections, principalement la signalisation (feux, feux piétons et arrêts) puisque le marquage au sol y est déjà relativement présent.
- Implanter davantage de mesures d'apaisement de la circulation.
- Encourager la diversification des commerces et leur distribution sur le territoire afin que ceux-ci soient accessibles à distance de marche.
- Sécuriser les voies cyclables existantes et implanter une piste cyclable utilitaire qui se connecterait à l'ensemble du réseau cyclable.
- Installer des supports à vélo sécuritaires.
- Améliorer l'offre de transport collectif, notamment la fréquence de passage des autobus et la desserte à l'intérieur du quartier.

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 Saint-Pierre Pour un quartier qui marche	8 \$	
	NUMÉRO D'ISBN (version imprimée) 978-2-89673-024-7		

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

**Agence de la santé
et des services sociaux
de Montréal**

Québec 