

Boulevards Robert et Viau

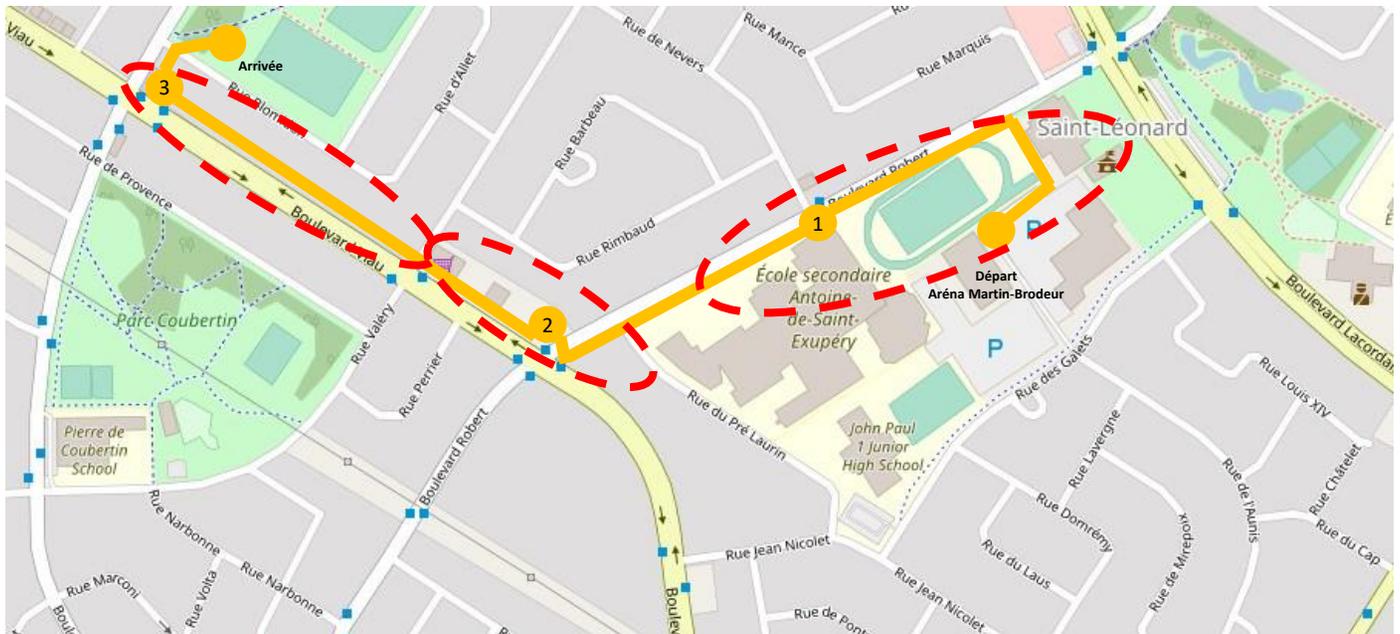
Rédigé par François Langevin-Gagnon

Mardi 9 juillet 2019

14h00 à 15h30

27 participants

28 degrés, ensoleillé



Carte du territoire d'étude : les encadrés rouges représentent les trois secteurs concernés.

La rencontre pour la marche exploratoire s'est tenue le 9 juillet 2019 à 14h00. Elle débutait en face de l'aréna Martin-Brodeur, dans le centre de l'îlot institutionnel (appelé Complexe sportif Saint-Léonard et Mairie d'arrondissement, Bibliothèque de Saint-Léonard) délimité par les rues des Galets et Pré-Laurin, et les boulevards Robert et Lacordaire. La journée était ensoleillée, un peu venteuse et le thermomètre indiquait environ 28 degrés Celsius. Au total, 27 personnes ont participé à la marche. Il est important de souligner la participation de 19 élèves du Centre de recherche *EngÂge* de l'Université Concordia. Ces étudiants, en visite pour l'été et provenant d'un peu partout dans le monde, ont pu explorer la démarche et vivre sur le terrain, leur première expérience de marche exploratoire. Étaient aussi présents, Ismael Sougou, Agent de développement d'activités culturelles, physiques et sportives à l'arrondissement Saint-Léonard, Kayla Zambito, Agente de développement d'activités culturelles, physiques et sportives à l'arrondissement, Arianne Justafort, Conseillère en planification au BINAM - Ville de Montréal, Mai Dang Thi Truc, agente de

police du poste de quartier 42, Pietro Bozzo, directeur de la Maison de la famille de Saint-Léonard, Mme Joseph, directrice de l'AHCQAD et 3 résidents du quartier. Les marcheurs ont fait leurs recommandations afin d'apporter des améliorations pour la sécurité des piétons dans le secteur.

Méthodologie :

L'agent de sécurité urbaine et urbanisme a fait l'animation en compagnie de Kayla Zambito pour faire la traduction en anglais. Arianne Justafort a pris en note les commentaires des marcheurs et Kayla Zambito a pris les photos illustrant les problématiques soulevées par les marcheurs. Avant la marche, l'agent de sécurité urbaine et urbanisme a fait une présentation du secteur et de la grille d'évaluation proposée par la Direction de la santé publique. Cette dernière, s'attarde au potentiel piétonnier et à la sécurité des piétons en milieu urbain. Les problèmes relevés et les alternatives sont présentés dans ce rapport en fonction des secteurs de marches présentés dans l'image ci-haut.

Secteur 1 :

1.1 L'îlot institutionnel et le Boulevard Robert

- L'îlot institutionnel a été très apprécié par les marcheurs. L'aménagement aéré du site et la présence de nombreux arbres sont les éléments qui ont le plus charmé les marcheurs.
- Il manque de signalisation dans l'îlot pour s'orienter facilement vers les commerces ou les institutions publiques à proximité.
- La fréquentation élevée du site a aussi été soulignée. En effet, les marcheurs avaient l'impression que beaucoup de gens utilisent les équipements du site et que toute cette activité les sécurisait puisque plusieurs personnes pourraient entendre leur appel à l'aide.
- L'entretien du boulevard Robert laisse parfois à désirer. En effet, les marcheurs ont observé qu'il y avait du verre brisé et un marcheur (habitué du quartier) ajoute que parfois des déchets bloquent le trottoir.
- Le trottoir sud du boulevard Robert n'est pas assez large. Les gens qui se croisent doivent passer par la rue ou la bande gazonnée du terrain de soccer pour éviter d'entrer en collision. De plus, il présente plusieurs fentes et fissures ce qui le rend moins accessible universellement. (figure 1)
- Les automobilistes ne respectent pas la limite de vitesse du boulevard. Malgré le fait qu'il s'agit d'une zone de 30 km/h, les voitures roulaient facilement à 50 km/h lors de notre visite. D'ailleurs, un marcheur souligne que la vitesse des voitures jumelée à la largeur du boulevard donnait l'impression qu'il s'agit d'une autoroute.

- Il y a un manque important de mobilier urbain sur le boulevard Robert. Effectivement, les marcheurs plus âgés pensent qu'il serait préférable d'installer des bancs pour pouvoir se reposer en cours de route. Aussi, aucune poubelle et aucun support à vélo ne sont installés sur cette section du boulevard. (figure 2)
- Malgré le fait que nous ayons fait notre marche de jour, une marcheuse remarque que la nuit le boulevard doit être assez sombre. En effet, nous retrouvons des lampadaires seulement sur le côté sud de la rue et ils éclairent principalement la rue.



Figure 1 :
Fissures présentes sur le trottoir du boulevard Robert.



Figure 2 :
Vélos attachés à un lampadaire parce qu'il n'y a pas de support à vélo sur le boulevard Robert.

1.2 Intersection Robert / de Nevers

- La visibilité des piétons est bonne à cette intersection. Aucun obstacle visuel ne les empêche de voir ou d'être vu par les automobilistes.
- Le sentiment de sécurité à cette intersection est moins fort que dans l'îlot institutionnel. Les marcheurs ont relevé qu'il n'y avait aucun moyen pour être entendu lors d'un appel à l'aide. De fait, aucun téléphone ou commerce n'est assez proche pour chercher du secours.
- Dans le même ordre d'idées, les marcheurs n'avaient même pas remarqué qu'il y a l'école Saint-Exupéry à proximité de l'intersection. Aucun signe ou entrée n'est visible et cela donne l'impression qu'il est impossible d'aller y chercher du secours.
- L'intersection comporte trois traverses, mais seulement deux passages piétons sont marqués au sol. Ajouter le troisième serait idéal de l'avis des marcheurs.
- Une marcheuse (aînée) nous fait part que la distance de marche sans mobilier pour se reposer est trop longue et que cela la fatiguait. De plus, elle ne voulait pas continuer la marche sachant que le boulevard Viau est dangereux



Figure 3 : Exemple de trottoir élargi avec revêtement texturé. Un tel revêtement peut créer une signature pour un lieu.

Recommandations de l'agent de sécurité urbaine

- Ajouter des pancartes de signalisation dans l'îlot institutionnel qui indiquent la direction à prendre pour les différents bâtiments de l'îlot.
- Ajouter des cartes du secteur de l'îlot institutionnel et ses environs qui indiquent les commerces, parcs et équipements municipaux à proximité.
- Élargir les trottoirs du boulevard Robert. Cela donnera plus de place aux piétons et moins aux voitures ce qui devrait les inciter à ralentir. (figure 3)
- Installer des pancartes de limite de vitesse en centre de rue pour réduire la largeur des voies de circulation et inciter les automobilistes à ralentir.
- Installer des bancs et des poubelles le long du parc qui longe le boulevard Robert.
- Ajouter de l'éclairage à échelle humaine du côté sud du boulevard Robert. (figure 4)
- Ajouter une enseigne qui indique le nom de l'école Saint-Exupéry devant l'intersection Robert / de Nevers.

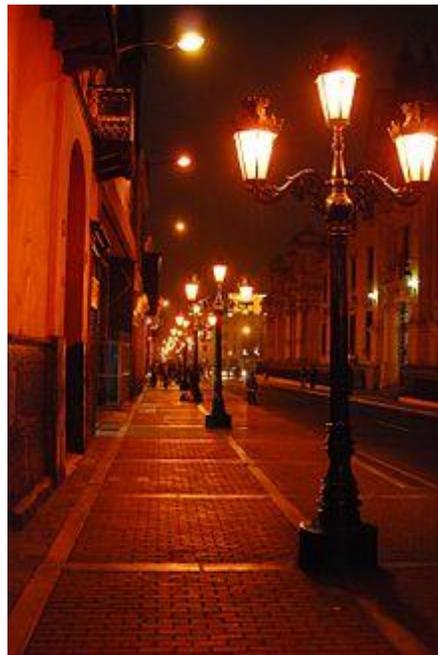


Figure 4 : Exemple d'éclairage à échelle humaine. Le design de ces lampadaires peuvent aussi créer une signature pour un lieu.

Secteur 2 :

2.1 Intersection Robert / Viau

- Le sentiment d'insécurité est très fort à cette intersection. La circulation sur le boulevard Viau roule à très haute vitesse et l'intersection est longue à traverser. Le boulevard Robert est tellement large que les participants avaient l'impression d'être vulnérables et exposés au milieu de celui-ci. L'aménagement d'avancées de trottoirs et l'ajout de passages piétons marqués au sol seraient plus que nécessaires selon les marcheurs.
 - Le décompte numérique est un élément qui a quelque peu diminué le sentiment d'insécurité des participants. Toutefois, l'un d'entre eux souligne qu'il n'y a pas de signal sonore ou tactile pour avertir les personnes non-voyantes qu'il s'agit d'une traverse. L'ajout de plaques podotactiles sur les coins de trottoirs et d'un signal sonore lors de la traversée seraient souhaités.
 - Les automobilistes ne respectent pas la limite de vitesse fixée à 40 km/h ce qui engendre beaucoup de bruit. Tellement, qu'un participant (non-voyant) souligne qu'il ne pouvait plus entendre son fils qui l'aidait à traverser l'intersection.
 - La visibilité des piétons est bonne à cette intersection. Aucun obstacle visuel majeur n'empêche les piétons de voir et d'être vus.
- Le site de construction sur le boulevard Robert juste à l'ouest de l'intersection cause beaucoup de problèmes. Il bloque complètement un trottoir obligeant les piétons à aller dans la rue, il génère beaucoup de poussière qui est transportée par les voitures qui roulent vite sur Viau et les pancartes d'avertissement de chantier sont dans le chemin des piétons. Il y a même un participant de la marche qui s'est cogné la tête sur l'une des pancartes. De l'avis des marcheurs, la gestion et l'aménagement des futurs chantiers devraient tenir compte de ces problématiques et l'arrondissement devrait faire tout en son pouvoir pour en diminuer les effets. (figure 5)



Figure 5 : Pancarte pour le site de construction sur le boulevard Robert en plein milieu du trottoir.

2.2 La bande commerciale et ses environs

- Il est facile de savoir où on est et où l'on va dans ce secteur. Les noms de rues sont bien indiqués et les arrêts de bus permettent de se repérer. Toutefois, les participants de la marche remarquent que les adresses des commerces de la bande commerciale, à l'est de Viau, ne se suivent pas et manquent de logique.
- L'aménagement du stationnement de la bande commerciale laisse fortement à désirer et cause un sentiment d'insécurité chez les piétons. La chaussée est inégale, il y a du béton brisé un peu partout, des tiges de métal sortent du sol, plusieurs déchets traînent sur le sol, le cadre bâti des commerces est vétuste et aucun aménagement pour piéton ne relie le trottoir à la bande commerciale. (figures 6 et 7)
- La bande commerciale est assez fréquentée. L'offre de commerces de proximité (marché alimentaire, banque, pharmacie, etc.) en est probablement la cause. Cet achalandage et ces commerces améliorent quelque peu le sentiment de sécurité. Il semble facile de pouvoir aller chercher du secours en cas de problème. De plus, l'éclairage semble adéquat pour la nuit et l'agente de police souligne qu'il y a des caméras de surveillance dans le stationnement.
- Malgré tous les motifs de déplacements pour ce secteur (commerces, arrêts de bus, banques, etc.), les marcheurs affirment qu'ils n'y viendraient pas par la voie de la marche ou du vélo. Effectivement, tous les éléments générant de l'insécurité, énumérés ci-haut, sont trop forts et dissuaderaient les participants de la marche d'utiliser un mode de transport actif pour y aller.
- Le trottoir du côté est du boulevard Viau entre le boulevard Robert et la rue Valéry est très incliné vers la rue. Les marcheurs nous ont fait remarquer que, durant l'hiver, ce trottoir devait être très dangereux lorsqu'il est glacé ou encore enseveli sous la neige. (figure 8)

- Le manque de végétation fait en sorte qu'il fait extrêmement chaud dans ce secteur (effet d'îlot de chaleur).



Figures 6 et 7 : Aménagement et cadre bâti actuels du stationnement de la bande commerciale. On y voit bien le manque d'entretien du secteur.



Figure 8 : L'inclinaison très prononcée du trottoir du côté est du boulevard Viau.

Recommandations de l'agent de sécurité urbaine

- Aménager des avancées de trottoirs végétalisées à l'intersection Robert / Viau. En plus de rendre la traversée plus sécuritaire pour les piétons, ce type d'aménagement permet de réduire l'effet d'îlot de chaleur. (figure 9)
- Refaire le marquage au sol des traverses piétonnes à l'intersection Robert / Viau.
- Ajouter des plaques podotactiles et des décomptes sonores aux intersections importantes du boulevard Viau. (figure 10)
- Aménager des mesures d'apaisement de la circulation sur le boulevard Viau pour inciter les automobilistes à respecter la limite de vitesse. (figure 11)
- Réaménager le stationnement de la bande commerciale. Y ajouter de la végétation pour diminuer les effets d'îlot de chaleur et améliorer le paysage. Aménager des sentiers pour que les piétons puissent rejoindre la bande commerciale sans danger et y installer des supports à vélo.



Figure 9 : Exemple d'avancées de trottoirs végétalisées.



Figure 10 : Exemple de plaque podotactile installée sur le coin d'un trottoir.



Figure 11 : Exemple de mesure d'apaisement de la circulation : un afficheur de vitesse interactif.

Secteur 3 :

3.1 Boulevard Viau entre Valéry et Lavoisier

- À l'image du trottoir cité ci-haut, le trottoir du boulevard Viau entre la rue Valéry et le boulevard Lavoisier est très incliné vers la rue. Jumelé aux nombreuses entrées charretières sur le trottoir, les piétons se sentent peu en sécurité. En effet, des voitures pouvant sortir ou entrer dans l'entrée à tout moment et la vitesse de la circulation, font en sorte que les usagers du trottoir sont vulnérables aux collisions.
- Il manque de mobilier urbain sur le segment de rue. Effectivement, aucune poubelle n'est installée et il n'y a aucun banc aux arrêts d'autobus pour l'attendre. (figure 12)
- Il manque de végétation sur le boulevard Viau. L'effet d'îlot de chaleur est fortement ressenti par les marcheurs. (figure 13)



Figure 12 : Photo du boulevard Viau. Nous pouvons bien voir qu'il n'y a aucun mobilier urbain pour attendre le bus ou se reposer.



Figure 13 : Boulevard Viau. On y voit bien le manque de végétation sur le boulevard, ce qui accentue l'effet d'îlot de chaleur.

3.2 Intersection Viau / Lavoisier

- Les marcheurs déplorent le fait qu'il n'y ait aucune mesure d'apaisement de la circulation à l'intersection.
- Il y a deux arrêts de bus situés au coin sud-est de l'intersection, dont un qui est spécifiquement pour les aînés. Toutefois, il n'y a aucun mobilier urbain (abris-bus, banc, etc.) pour permettre aux gens d'attendre le bus de manière confortable. De plus, il n'y a pas d'horaire de bus affiché (ce n'est pas tout le monde qui utilise un téléphone intelligent pour connaître les horaires). (figure 14)
- L'intersection est très exposée aux intempéries (vent, pluie, etc.).
- La piste cyclable sur Lavoisier n'est aucunement indiquée et donc peu visible. De plus, les marcheurs soulignent le fait qu'elle semble aménagée de façon non sécuritaire. (figure 15)



Figure 14 : Arrêts de bus intersection Viau / Lavoisier. On voit bien qu'il n'y a pas de mobilier urbain pour attendre le bus. Dans le fond à gauche, un piéton qui attend le bus sur un muret.



Figure 15 : Photo de l'intersection Viau / Lavoisier. Il n'y a pas de signalisation pour annoncer la piste cyclable et rien n'est aménagé au sol pour la sécurité des cyclistes.



Figure 16 : Exemple d'aménagement d'un trottoir avec bande végétalisée pour sécuriser les piétons.

Recommandations de l'agent de sécurité urbaine

- Réaménager les trottoirs du boulevard Viau entre les boulevards Robert et Lavoisier.
- Ajuster l'inclinaison du trottoir pour plus de confort, ajouter une bande végétalisée entre le corridor piéton et le corridor automobile. Cette bande végétalisée aura le double effet de diminuer les effets d'îlot de chaleur et de protéger les piétons de la circulation automobile. (figure 16)
- Ajouter des abris-bus avec des bancs et des poubelles à tous les arrêts d'autobus sur le boulevard Viau.
- Ajouter de la signalisation, du marquage au sol et des bollards qui délimitent clairement la piste cyclable à l'intersection Viau / Lavoisier. (figure 17)
- Aménager des avancées de trottoirs végétalisées à l'intersection des boulevards Viau et Lavoisier.



Figure 17 : Exemple de marquage au sol pour sécuriser et bien indiquer la voie cyclable à une intersection.

Période de plénière et constats généraux :

Après avoir effectué le dernier arrêt de la marche, nous sommes allés au parc Pie-XII pour faire une période de plénière. Il s'agit d'un moment pour faire un retour sur la marche dans son ensemble. Ainsi, les marcheurs ont fait trois constats majeurs par rapport au territoire étudié.

1. Viau, l'autoroute en milieu urbain

Lors de la période de plénière, les marcheurs ont insisté sur le fait que le boulevard Viau représente une véritable autoroute en plein milieu du quartier. En effet, la vitesse élevée des véhicules, la présence de nombreux camions de livraison et la mauvaise qualité de l'air sont tous des éléments qui jouent sur cette impression. De plus, le manque de végétation fait en sorte que le boulevard Viau est un véritable îlot de chaleur. Jumelé au manque de mobilier urbain, le boulevard devient très désagréable à emprunter lors d'un trajet à pied.

2. L'îlot institutionnel; une communauté tissée serrée

Lorsqu'est venu le temps de relever les points forts du secteur, les participants de la marche ont tout de suite nommé l'îlot institutionnel comme étant le secteur le plus agréable de la marche. Malgré le fait que la signalisation laisse à désirer, l'aménagement du secteur, le bon couvert végétal, l'aération entre les bâtiments, l'achalandage ont rendu cette partie de la marche très agréable pour la majorité des marcheurs. Le principal commentaire qui est ressorti est que cet îlot donne vraiment une impression que la communauté est tissée serrée et profite des installations municipales.

3. La voiture, reine de Saint-Léonard

Le dernier constat majeur qui est ressorti lors de la période de plénière est la place qui est accordée à la voiture dans l'arrondissement de Saint-Léonard. De fait, la largeur excessive des rues, le manque de mobilier urbain, l'absence de mesure d'apaisement de la circulation et le fait que les limites de vitesse ne sont jamais respectées font en sorte que les piétons ont une forte impression d'être laissés à eux-mêmes et que la place accordée à la voiture est plus importante que leur sécurité. D'ailleurs, un marcheur nous a fait remarquer que les intersections des grandes rues représentent un réel assaut sur les sens. Effectivement, le bruit généré par la haute vitesse de la circulation, la poussière transportée par les voitures, le manque de points de repère et la signalétique déficiente peuvent tous devenir des éléments qui affectent grandement nos cinq sens et notre perception de sécurité.



Figure 18 : Le groupe de la marche exploratoire du 9 juillet 2019.