

L'enjeu piéton du
Quartier Saint-Pierre :
la question des échelles

Mémoire déposé à la
Commission sur les transports
et les travaux publics

Présenté par le GRAME, le CRUISP et
le CASUAL

Mars 2013

Ce mémoire a été réalisé par Claudel Taillon-Boulianne et révisé par Katia Levesque, David Marshall, Valentina Poch, Romain Rastoin et Jonathan Théorêt.

mars 2013

Disponible en ligne au www.grame.org

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DES ORGANISMES	P. 1
INTRODUCTION	P. 2
MISE EN CONTEXTE	P. 3
De ville en ville	P. 3
Saint-Pierre : un enclavement autant physique que psychologique	P. 3
Une concentration d'accidents dans 800m ²	P. 4
ENJEUX	P. 5
Une superposition d'échelles où le piéton n'y trouve plus sa place	P. 5
SECTEUR DU VIADUC SAINT-PIERRE : Une porte d'entrée et de sortie pour le quartier	P. 6
1. Passage interdit sur la totalité du côté est de la traversée	P. 7
2. Un temps de parcours trop long	P. 8
3. Partage de voirie entre piétons et cyclistes	P. 8
4. Un environnement hostile	P. 9
SECTEUR DE LA RUE SAINT-JACQUES : Une rue commerciale à l'échelle de quartier	P. 12
1. Des trottoirs inadaptés aux piétons	P. 13
2. Un mobilier urbain désuet	P. 13
3. Un aménagement nuisant à l'utilisation du transport collectif et actif	P. 13
4. Un marquage au sol déficient et incohérent	P. 14
RECOMMANDATIONS	P. 17
CONCLUSION	P. 18

PRÉSENTATION DES ORGANISMES

Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)

Le GRAME œuvre à la promotion du développement durable et à la protection de l'environnement en tenant notamment compte du long terme et des enjeux globaux, dont celui des changements climatiques. Ayant ajouté une dimension communautaire à sa mission depuis son arrivée à Lachine en 1989, l'organisme s'implique activement dans la communauté afin de sensibiliser la population à la protection de l'environnement.

Comité de revitalisation urbaine intégrée du quartier St-Pierre (CRUISP)

Le CRUISP suscite, coordonne et aide à la mise en œuvre de projets qui contribuent à améliorer la qualité de vie et la prise en charge du quartier par ses citoyens.

Comité d'action en sécurité urbaine de l'arrondissement Lachine (CASUAL)

Le CASUAL est une concertation à laquelle siègent des représentants d'organismes communautaires, d'organisations institutionnelles et de regroupements, qui veulent poser des actions concrètes pour améliorer le sentiment de sécurité de la population lachinoise.

INTRODUCTION

Depuis plus d'une vingtaine d'années, de nombreux acteurs et intervenants de Lachine travaillent à améliorer la qualité de vie des résidents du quartier Saint-Pierre. Constituant historiquement « ville Saint-Pierre », ce petit secteur d'environ 2km² de superficie connaît aujourd'hui des problématiques particulièrement importantes quant à son enclavement, notamment en ce qui a trait à l'enjeu piéton. Des intervenants et organismes tels que le CRUISP, le GRAME et le CASUAL ont participé activement à l'amélioration de la sécurité urbaine des piétons. Malgré leurs efforts, on compte à l'heure actuelle encore des dizaines d'accidents faisant quelques victimes chaque année. Des documents et études recensant les problématiques du secteur et proposant des solutions d'aménagement furent réalisés. Malheureusement, les acteurs concernés, dont la Ville de Montréal, ne sont toujours pas intervenus de façon majeure dans ce secteur. Voici trois documents qui furent récemment réalisés :

En 2009, la firme d'ingénierie CIMA+ réalisa, à la demande du CRUISP, une étude de sécurisation d'intersections comptant plus d'une quarantaine de pages. Celle-ci propose des interventions concrètes quant aux aménagements de la voirie et des intersections de la rue Saint-Jacques à Saint-Pierre.

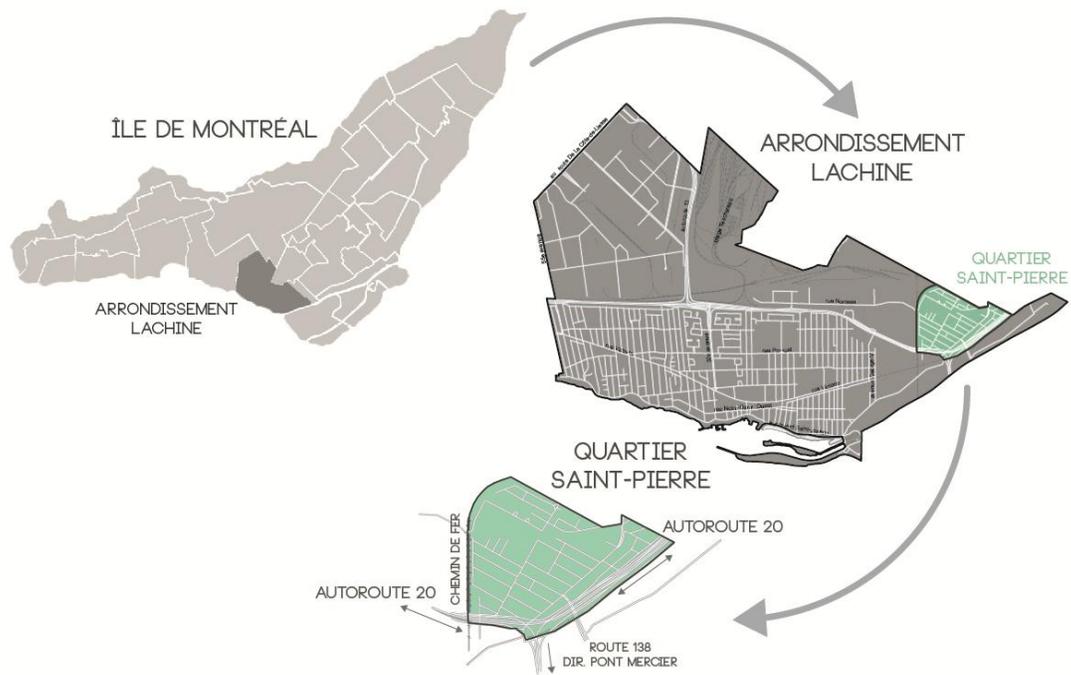
En 2011, la Direction de la santé publique du Québec effectua, dans le cadre d'un projet pilote, l'audit de potentiel piétonnier actif et sécuritaire de Saint-Pierre. Celui-ci « (...) évalue dans quelle mesure une rue, une intersection et un quartier sont favorables ou non à la marche¹ ».

Finalement, au printemps 2011, des étudiants de la faculté d'aménagement de l'Université de Montréal réalisèrent un rapport de projet sur le sentiment de sécurité des familles dans le quartier Saint-Pierre.

Le présent mémoire a donc plusieurs objectifs, mais il entend avant tout uniformiser et mettre en commun les éléments mis de l'avant par les précédents documents afin d'établir des conclusions et recommandations claires et générales pour le territoire. De celles-ci pourront s'en suivre des interventions concrètes correspondant aux problématiques du territoire, sachant que celui-ci attend depuis bien longtemps de telles interventions afin d'assurer la sécurité de ses piétons.

¹ Suite au projet pilote, les grilles d'évaluation de l'audit de PPAS de la DSP ont été scientifiquement reconnues et sont maintenant à disposition des professionnels. Celles-ci sont disponibles via dpsantemontreal.qc.ca/ppas

MISE EN CONTEXTE



3

De ville en ville

Lachine, comme le quartier Saint-Pierre, se partagent tous deux des histoires assez particulières quant à leur développement. Il est en effet important de noter que le quartier Saint-Pierre, au même titre que l'arrondissement Lachine, était encore, il n'y a pas si longtemps, considéré comme une ville distincte, d'un point de vue administratif. En effet, le quartier Saint-Pierre, constituant anciennement une ville à lui seul, «Ville Saint-Pierre», fut fusionné en 2000 à la ville de Lachine de l'époque. S'en suivit en 2002 la fusion de Lachine, constitué de Saint-Pierre et Lachine, à la Ville de Montréal. Ces territoires forment ainsi l'un des 19 arrondissements de la Ville de Montréal.

Saint-Pierre : un enclavement autant physique que psychologique

Le quartier Saint-Pierre est malheureusement reconnu pour être un secteur ayant un taux de pauvreté particulièrement élevé (32% de la population dispose d'un faible revenu²), notamment par rapport au reste de Lachine et à la moyenne montréalaise. Saint-Pierre se démarque également par son enclavement plutôt unique. En effet, la totalité de ses délimitations administratives sont déterminées par des limites physiques : l'autoroute 20, l'immense zone industrielle divisant le reste de Lachine à Saint-Pierre, les nombreux chemins de fer ainsi que la barrière physique posée par Montréal-Ouest. En effet, une des deux rues allant de Lachine à Montréal-Ouest est barrée à la circulation automobile en son centre par des balises permanentes.

² Paquin, Sophie. Pelletier, Anne. *L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Saint-Pierre*. Agence de la santé et des services sociaux. Gouvernement du Québec. 2011. 17p.

De plus, le fait que Saint-Pierre soit annexé à Lachine depuis à peine 10 ans fait en sorte que les résidents de Saint-Pierre ont de la difficulté à se sentir Lachinois, d'autant plus vu leur enclavement physique quant au reste du territoire de Lachine.

Bref, tous ces facteurs, combinés au fait que les déplacements vers l'extérieur sont complexes et impliquent souvent l'utilisation de la voiture (moyen de transport peu accessible aux familles pauvres de Saint-Pierre) font en sorte que le quartier devrait aujourd'hui permettre à ses résidents de subvenir à leurs besoins essentiels au sein de leur propre territoire. Longtemps considéré comme un désert alimentaire (aucune source d'approvisionnement en nourriture), l'implantation en 2010 du Marché Saint-Pierre a permis de résoudre une partie des problèmes rencontrés par les résidents. Malgré tout, ces derniers sont toujours amenés à se déplacer régulièrement à l'extérieur du quartier afin d'avoir accès à d'autres types de services. LaSalle et le reste de Lachine sont notamment les deux principaux secteurs afin que les résidents puissent accéder à un plus grand nombre de commerces et services. Cela rend les déplacements très complexes pour les résidents de Saint-Pierre, générant également des fuites commerciales importantes pour le quartier.

Ce contexte nous permet de constater que malgré ses caractéristiques de secteur «autonome», le quartier Saint-Pierre reste, malgré lui, dépendant du reste de Lachine. C'est dans ce contexte que la notion d'échelle devient très significative, l'échelle micro des déplacements devant être travaillée autant que l'échelle macro.

Une concentration d'accidents dans 800m²

Étant avant tout un quartier de vie pour 2145 ménages montréalais³, le quartier Saint-Pierre est devenu au fil des ans une zone de transit pour la circulation automobile, ferroviaire et de camionnage. Dans le présent mémoire, nous nous attarderons donc à l'analyse de deux secteurs spécifiques du quartier Saint-Pierre : un segment de la rue Saint-Pierre ainsi qu'un de la rue Saint-Jacques. Ceux-ci présentent des caractéristiques différentes, mais se rejoignent tout de même sur deux points : une concentration importante d'accidents et un sentiment d'insécurité piéton prépondérant. Selon les données les plus récentes de la Direction de la Santé Publique, le secteur de la rue Saint-Pierre recense une soixantaine d'accidents impliquant véhicules, piétons ou cyclistes entre 1999 et 2008. Comparativement, sur une période deux fois plus courte, soit de 2003 à 2007 on répertorie 20 accidents sur la rue Saint-Jacques.

³ Paquin, Sophie. Pelletier, Anne. *L'audit de potentiel piétonnier de la RUI Saint-Pierre*. Agence de la santé et des services sociaux. Gouvernement du Québec. 2011. 17p.



Une superposition d'échelles où le piéton n'y trouve plus sa place



La problématique majeure du quartier Saint-Pierre est la superposition d'échelles, mais aussi d'acteurs impliqués dans l'aménagement du secteur. Nous avons d'un côté une rue commerciale d'échelle de quartier, comptant un total de deux voies, sur laquelle transitent chaque jour environ 12 000 véhicules et camions⁴ : la rue Saint-Jacques.

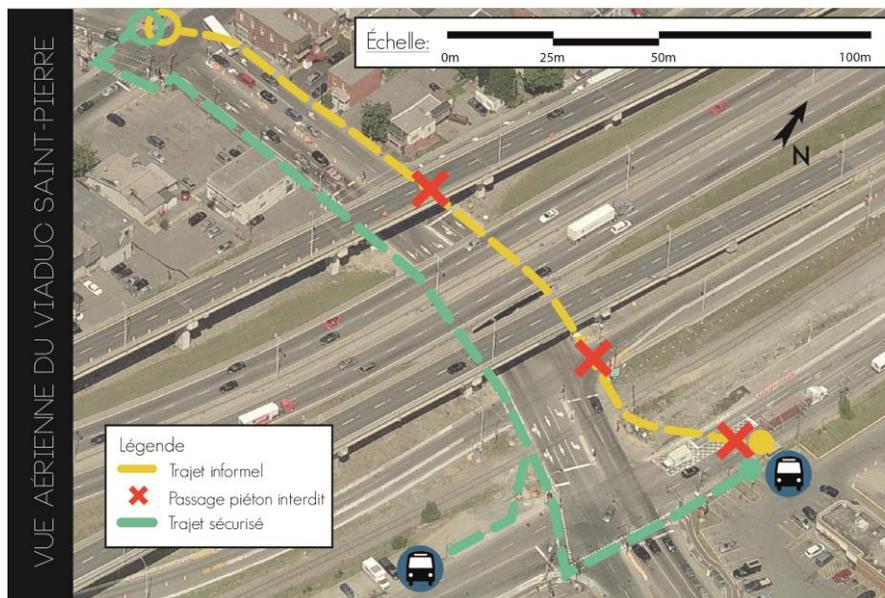
De l'autre côté, nous avons une intersection où sorties d'autoroutes, arrêts d'autobus et chemin de fer se côtoient : Saint-Pierre et Notre-Dame. Bref, un joli casse-tête faisant en sorte que les parties prenantes concernées par les enjeux d'aménagement au sein de ce même territoire (Canadian National, Ministère du transport du Québec, Société de transport de Montréal, Service de police de la Ville de Montréal, la Ville de Montréal, l'Arrondissement de Lachine) s'organisent souvent au détriment des piétons, lesquels ont malheureusement peu de poids dans la balance.

⁴ Étude de sécurisation d'intersections. CIMA-Partenaire de génie. 2009. 24p.

Bref, cette petite ville qui s'organisait originellement par elle-même est devenue au fil des ans un quartier sur lequel des éléments largement externes à celui-ci s'y imposent. Le quartier Saint-Pierre connaît à l'heure actuelle un enjeu concordant avec la superposition d'échelle qu'il subit, alors que les déplacements vers le reste de l'arrondissement restent essentiels, celui-ci étant dépendant des services offerts à l'externes. D'un autre côté, vu son enclavement malgré tout particulier, l'organisation des déplacements internes au sein du quartier d'à peine 2000 mètres carrés doit être judicieusement pensée et des plus harmonieuses afin d'assurer la prospérité d'une vie de quartier.

SECTEUR DU VIADUC SAINT-PIERRE : Une porte d'entrée et de sortie pour le quartier

6



«Saint-Pierre est si près d'une belle voie cyclable, le canal Lachine, mais il est si difficile de s'y rendre. Je ne me sens pas en sécurité avec mes enfants quand j'emprunte ce chemin. On doit prévoir beaucoup de temps pour traverser...au bon endroit.»

«Avec le bruit et la poussière, je passe le moins possible par là. Je ne m'y sens pas en sécurité»

Citation de résidents de Saint-Pierre au sujet du secteur du viaduc Saint-Pierre lors des consultations citoyennes du GRAME en 2011

Le viaduc Saint-Pierre est un élément majeur engendrant un nombre étonnant d'effets négatifs et ce, sur l'ensemble du quartier Saint-Pierre. Ce quartier ne connaissant au total que trois voies d'entrées et de sorties, le viaduc Saint-Pierre représente sans contredit son entrée principale. Comptant les deux principaux arrêts d'autobus menant autant vers Lachine que vers le centre-ville, l'achalandage piéton dans ce secteur est permanent, mais l'est tout particulièrement aux heures de pointes. La présence du Tim Horton à l'intersection sud-ouest apporte également un achalandage. Il est en effet un pôle d'intérêt très sollicité par la population locale, sachant qu'il est le seul café à proximité.

Ce secteur est par contre l'un des plus insécuritaires et inadaptés au transport actif. Année après année, l'aménagement du secteur Saint-Pierre fait de nouvelles victimes et l'urgence d'intervenir à ce niveau est criante. Voici donc les principales problématiques et les pistes d'intervention pour y remédier.

1. Passage interdit sur la totalité du côté est de la traversée

Comme nous pouvons le voir sur la carte du secteur du viaduc Saint-Pierre, le trajet en jaune représente le côté de la rue sur lequel le passage est interdit (côté est). Celui-ci est non seulement interdit, mais il ne dispose pas non plus d'aménagement pour quiconque s'y aventure (absence de trottoir, de traverses piétonnes, de marquage ou d'espaces où se réfugier de manière sécuritaire). De plus, d'après l'étude de comptage réalisée par le GRAME en 2010, plus de 40% des déplacements du sud vers le nord se font du côté est de l'avenue Saint-Pierre, soit du côté du passage interdit. Cela s'explique par le fait que la majorité des gens, une fois du côté Saint-Pierre, se dirigent vers l'est. Le temps moyen du déplacement côté ouest étant de sept minutes (correspond à la ligne verte de la carte), ceux-ci devant traverser cinq feux de circulation sur à peine 200 mètres avant d'atteindre le quartier. Plusieurs piétons décident ainsi d'emprunter le côté est malgré l'interdiction de passage, celui-ci étant plus direct vers leur destination. On remarque ainsi très aisément les parcours informels qui se sont tracés au fil des ans, l'effacement du gazon et les traces dans la neige en étant les meilleurs témoins.



7

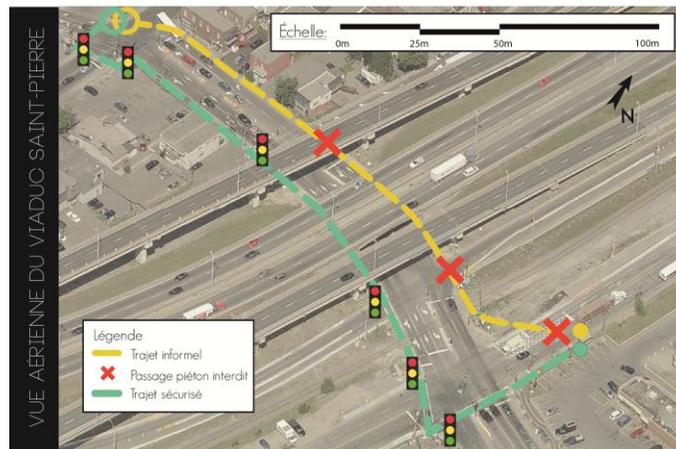


Bref, suite à ce constat démontrant que des dizaines de personnes empruntent chaque jour un trajet mettant en péril leur vie et celle des autres, la nécessité d'intervention est urgente. Les aménagements devraient découler des habitudes et besoins des piétons plutôt que ce soit eux qui soient contraints de suivre des aménagements ne répondant pas à leurs besoins. Un aménagement piéton doit pouvoir répondre à des questions de diversités et de possibilités de trajectoires. À l'heure actuelle, le secteur du viaduc Saint-Pierre n'offre qu'une seule option de parcours pour ce qui est du transport actif. De plus, cet unique parcours n'est aucunement adapté et conçu pour quiconque de piétons ou de cyclistes s'y aventurant. Il est donc légitime que cette population ait trouvé des solutions dans la mesure qui lui

était possible, soit un parcours informel plus direct, mais qui encourt malgré tout de graves dangers quant à leur sécurité.

2. Un temps de parcours trop long

Fait essentiel à noter, la durée moyenne pour uniquement entrer ou sortir du quartier Saint-Pierre à la marche est de sept minutes. Cela est causé notamment par le détour qui doit être fait dans le cas où nous nous trouvons à l'arrêt d'autobus situé au coin sud-est, mais surtout par le nombre très élevé de feux de circulation par rapport à la faible distance à parcourir ainsi que le temps d'attente à ces mêmes feux.



8

En effet, une fois de plus, la problématique de superposition d'échelle vient se poser, alors qu'aucun feu de circulation n'est synchronisé en fonction du piéton. Ainsi, à chaque traversée, le piéton doit attendre une durée substantielle, sachant que le minutage des changements de feux de circulation est relativement long vu le trafic important. Le principal impact engendré par le fait que les lumières ne soient pas synchronisées en fonction des piétons est la traversée de manière illégale du piéton. Soit celui-ci est poussé à emprunter le raccourci par le côté est de la rue, afin de gagner du temps ou, dans l'autre cas, celui-ci traverse du côté ouest, mais sur des lumières rouges. Dans les deux cas, le piéton se retrouve exposé à un danger de collision très important.

3. Partage de voirie entre piétons et cyclistes

Le quartier Saint-Pierre est l'un des derniers secteurs à connaître une aussi grande concentration d'incohérence au niveau de son réseau cyclable, notamment parce qu'une partie de celui-ci se trouve en voie partagée avec le piéton. C'est d'ailleurs ce que l'on retrouve dans le secteur du viaduc Saint-Pierre. Alors que les piétons ne possèdent que deux passages possibles⁵ pour entrer ou sortir du territoire, ceux-ci se voient contraints de partager l'unique trottoir de l'avenue Saint-Pierre avec la voie cyclable.



⁵ Le trottoir partagé piétons-cyclistes de la rue Saint-Jacques, à l'extrémité ouest de Saint-Pierre, menant à la piste cyclable Victoria, a été réduit à une largeur inférieure à 1m lors de récents travaux du Ministère des transports du Québec.

Ce partage de la voie a donc un impact direct sur le sentiment de sécurité des usagers (ex : une maman avec sa poussette rencontrant un cycliste). D'autant plus que le secteur connaît un achalandage cyclable assez important, la piste historique du canal de Lachine étant située directement à la sortie du quartier Saint-Pierre. Les cyclistes sont également très peu protégés, comme le démontre la photo ici-bas (gauche), alors que la voie cyclable disparaît côté ouest, pour réapparaître côté est. Ceux-ci deviennent ainsi fortement exposés aux voitures, les piétons occupant le trottoir.



Connaissant le contexte particulier de ce quartier et sa proximité avec la piste cyclable du canal de Lachine défini par le *TIME* comme l'un «des plus beaux circuits urbains au monde⁶», il est essentiel d'intervenir au niveau cyclable dans les secteurs avoisinants. Les résidents du quartier Saint-Pierre devraient pouvoir bénéficier d'un accès direct et sécuritaire à ce parcours unique, le tout dans un réseau leur étant propre (piste cyclable à voie réservée). De telles interventions favoriseraient par ailleurs un désenclavement de la population peu motorisée du quartier. Une piste cyclable à voie réservée permettrait finalement de sécuriser les déplacements piétons, qui se font actuellement au détriment de tout autre mode de déplacement.

4. Un environnement hostile

L'ensemble des problématiques soulignées ci-haut ne peuvent pas se résoudre sans une intervention majeure et directe sur l'environnement et le milieu dans lesquelles celles-ci s'inscrivent. Le danger ici est d'intervenir en silos sur chacune de ces opérations, sans prendre en compte le contexte très particulier duquel elles font parties. Ce secteur de la rue Saint-Pierre se trouve tout de même sous l'une des autoroutes les plus importantes de la province, à proximité de l'échangeur Turcot, et à la jonction de l'embranchement pour se rendre au pont Honoré-Mercier.

Ce qui est marquant en parvenant dans ce secteur est le bruit et la poussière qui semblent omniprésents, peu importe l'heure de la journée. Le passage sous l'autoroute 20 est si agressant qu'il restreint les usagers de ce parcours uniquement aux personnes qui sont contraintes de l'emprunter (pour la plupart, les utilisateurs du transport en commun). Cela crée une réelle barrière, physique et

⁶ Bland, Elizabeth. «Top 10 urban biking trips». *TIME* magazine. 07 août 2009. En ligne. <www.time.com>

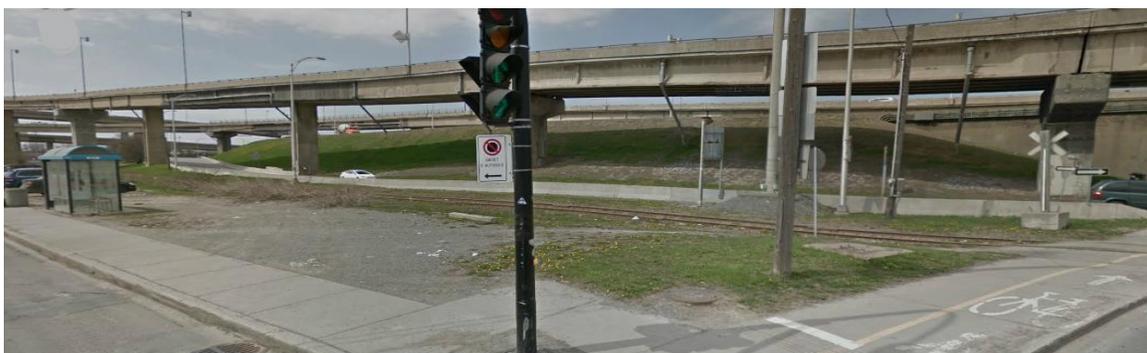
surtout psychologique, avec le quartier Saint-Pierre et l'on remarque aujourd'hui que cela entraîne de tristes conséquences pour le secteur et ses résidents.



10

L'environnement est visuellement pauvre, l'air y est vicié, l'écho des voitures et camions sous le viaduc font en sorte que le viaduc est saturé au niveau sonore et l'espace manque fortement d'éclairage adapté. Des interventions relativement simples pourraient changer drastiquement le visage et surtout l'image qu'il projette sur ses utilisateurs. Par exemple, réaliser une fresque afin d'embellir et de marquer l'entrée sur le quartier, ajouter un éclairage chaleureux et concentré afin d'augmenter le sentiment de sécurité. Également, y intégrer un affichage marquant et clair pour le secteur afin de définir l'entrée sur le quartier ainsi que les pôles d'intérêts à proximité, notamment le canal Lachine et sa piste cyclable. Actuellement, aucun affichage à ce niveau n'est présent et seuls les réels habitués peuvent connaître le chemin à emprunter pour se rendre aux abords du canal de Lachine. Une telle intervention, en plus de marquer l'entrée sur le quartier Saint-Pierre, aura pour effet de promouvoir le transport actif en donnant un accès agréable et sécuritaire au canal Lachine et sa piste cyclable.

Un autre point important à souligner est le fait que contrairement à plusieurs secteurs de cette ampleur, Saint-Pierre a l'avantage de posséder une surface relativement importante de terrains vacants, représentant un potentiel considérable pour l'aménagement du secteur.



L'exemple du secteur ci-haut est flagrant. Nous sommes face à un espace considérablement grand, alors que celui-ci sert de lieu de transit entre l'arrêt d'autobus et l'entrée du quartier. Été comme hiver, les conditions d'attente dans ce genre de lieu hostile sont très difficiles. Alors qu'en hiver, les utilisateurs du transport en commun sont soumis à de grands vents, l'été c'est plutôt la chaleur intense qui rend pénible l'attente. L'ensemble du secteur constitue par ailleurs un îlot de chaleur majeur⁷. Ainsi, bancs, arbres, végétation, mobilier d'affichage, sont tous des moyens simples qui contribueraient à rendre cet espace hostile plus viable et invitant.



Bref, étant l'entrée principale sur le quartier, étant à proximité de l'un des plus importants réseaux cyclables nationaux et impliquant des conséquences importantes autant sur la santé que sur la sécurité des piétons et cyclistes, le secteur du viaduc possède toutes les caractéristiques pour démontrer qu'une intervention est essentielle pour ce secteur. D'autant plus que le territoire présente des zones à potentiels intéressants afin de favoriser l'utilisation du transport actif. De plus, mettre en valeur la place du piéton et du cycliste de façon marquée aura également pour impact de rappeler aux utilisateurs de la voiture que malgré le type d'infrastructures présentes, ceux-ci ne sont pas les seuls à se partager la route.

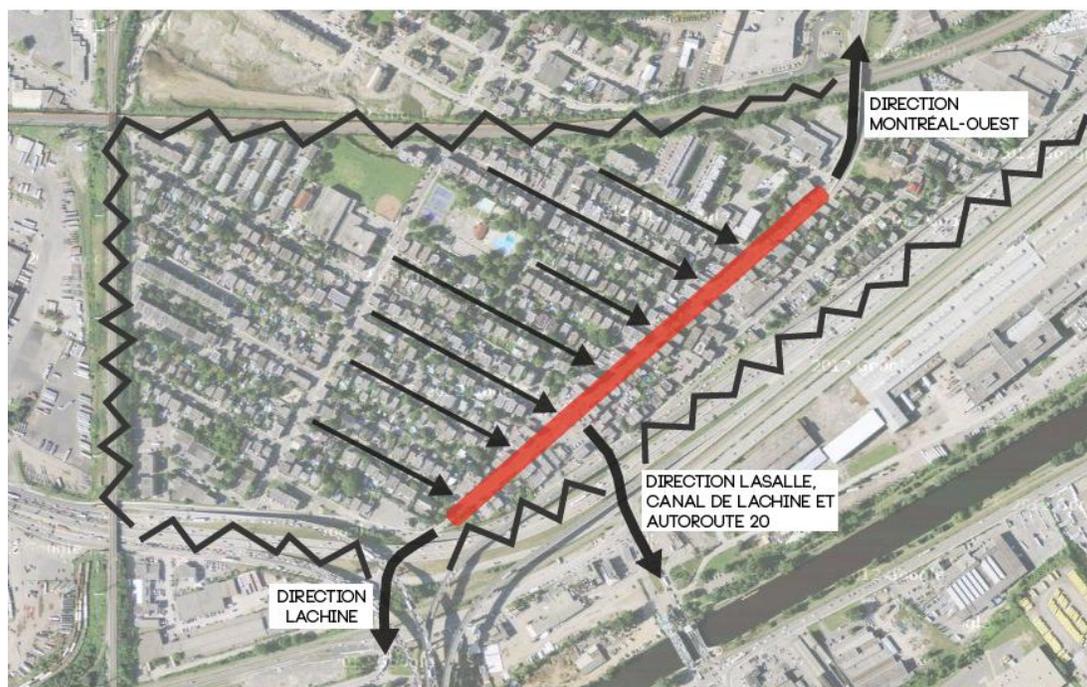
⁷ Institut national de santé publique du Québec. 2012.

SECTEUR DE LA RUE SAINT-JACQUES : Une rue commerciale à l'échelle de quartier

Le secteur de la rue Saint-Jacques connaît une dynamique toute différente. Celle-ci constitue la rue structurante du quartier. Elle est l'une des deux uniques rues permettant de se déplacer en direction Est-Ouest et la seule étant à vocation commerciale. La totalité du reste des rues de Saint-Pierre étant résidentielles, la rue Saint-Jacques représente le nœud du quartier. Malheureusement, celle-ci ne possède pas toutes les caractéristiques que devrait avoir une rue principale de quartier.

Saint-Jacques subit malheureusement le contrecoup de sa proximité avec l'autoroute 20. Elle est en effet la première rue située au nord de celle-ci. De plus, elle est l'unique rue menant à la fois au viaduc Saint-Pierre, à la rue Saint-Joseph et au reste de l'arrondissement, ainsi qu'à Montréal-Ouest, ce qui en fait une collectrice⁸.

12



Concrètement, la rue Saint-Jacques compte trois voies au total, soit deux voies direction ouest, dont une voie de stationnement et une seule voie direction est. Le fait également que la rue Saint-Jacques soit officiellement catégorisée comme une voie de camionnage par la Ville de Montréal lui enlève ses capacités à conserver ses caractéristiques de rue de quartier. Aux heures de pointes, le secteur devient donc très rapidement saturé par le trafic. Cela n'est pas nécessairement nuisible à la sécurité du piéton, puisque les voitures roulent à très faible vitesse, mais les externalités engendrées telles que la pollution, la saleté et le bruit, impactent quant à elles la qualité de l'espace urbain ainsi que les déplacements du piéton. Outre les impacts négatifs de sa vocation de collectrice, le problème principal de la rue Saint-Jacques est l'aménagement. Saint-Jacques regorge en effet d'un potentiel très important en tant que rue structurante du quartier et lieu de rassemblement pour sa population, mais l'incohérence et le manque d'interventions sur ce petit secteur comptant à peine cinq intersections, rend le secteur hostile et peu intéressant. Voici donc les principales problématiques de la rue Saint-Jacques et quelques pistes d'intervention pour y remédier.

⁸ Ville de Montréal. Réseau routier hiérarchisé Ville de Montréal. 2003.



1. Des trottoirs inadaptés aux piétons

Lorsque l'on marche sur Saint-Jacques, les trottoirs sont difficilement praticables et sont parfois en mauvais état. Le réseau électrique d'Hydro-Québec n'ayant pas été enfoui, la présence de poteaux, en plus de rendre l'expérience visuelle désagréable, encombre les trottoirs. Ils deviennent alors un obstacle pour quiconque personne à mobilité réduite, rendant également l'entretien difficile (nettoyage et déneigement).



On note également des problèmes tel que des dénivelés importants, l'absence d'abaissé de trottoir à plusieurs intersections, des fentes ainsi que des changements de texture d'une abaisse à une autre.

2. Un mobilier urbain désuet

Malgré un effort notable au cours des dernières années de la part du CRUISP et de l'arrondissement quant à l'ajout de mobilier, notamment en ce qui a trait aux bacs à fleur, il reste encore place à amélioration afin de rendre l'espace urbain agréable. On compte notamment un seul abribus et un nombre insuffisant de bancs, particulièrement aux abords des arrêts d'autobus. Certains espaces de trottoirs ou d'intersections représentent des potentiels intéressants d'exploitation afin de rendre la rue Saint-Jacques attrayante et structurante.



3. Un aménagement nuisant à l'utilisation du transport collectif et actif

Ces deux premières caractéristiques mises de l'avant en amène à une troisième, soit la nuisance à l'utilisation du transport collectif. Vu l'étroitesse des trottoirs et le manque d'aménagements pour les piétons et les personnes en attente aux arrêts d'autobus, les commerçants de la rue Saint-Jacques se plaignent du flânage devant leurs commerces. Aucun espace n'est en effet dédié aux utilisateurs du transport en commun en ce qui a trait au partage de la voirie, ce qui mène souvent vers une

délimitation assez subjective du domaine public par rapport au domaine privé. L'absence d'abribus nuit également au bien-être des gens dans l'attente, ceux-ci étant soumis aux intempéries. Ainsi, afin d'améliorer la marche et la rendre plus sécuritaire, certaines intersections pourraient faire l'objet de réaménagements en saillies (avancées de trottoirs). Cela aurait pour impact de réduire la distance des traversées piétonnes, tout en dégagant l'espace privatif des commerçants.

Finalement, il est à noter que l'absence de piste cyclable sur une rue essentielle aux déplacements est/ouest, nuit à la pratique du vélo. Vu la présence de camions lourds et l'étroitesse de la rue, il n'est pas rare de rencontrer des cyclistes contraints d'emprunter le trottoir de manière à se déplacer de façon plus sécuritaire. Cette situation met en danger autant le piéton que le cycliste, les trottoirs étant très étroits et la visibilité aux intersections étant souvent réduite.



4. Un marquage au sol déficient et incohérent

Le marquage des traverses piétonnes représente un réel casse-tête pour les usagers de la voirie de Lachine, que ce soit pour le piéton, le conducteur ou le cycliste. Comptant un total d'à peine cinq intersections, le secteur Saint-Jacques connaît malgré tout des problématiques majeures pour chacune d'entre elles.



L'absence de marquage est un enjeu important à Saint-Pierre en ce qui a trait aux déplacements piétons. En effet, alors que l'on remarque des abaissés de trottoirs manquants à plusieurs intersections, le marquage au sol des traversées piétonnes est quant à lui absent sur la moitié des intersections. Cela est d'autant plus problématique puisque ces absences de marquage se trouvent la plupart du temps dans des secteurs

stratégiques pour le piéton; devant un arrêt d'autobus, un secteur achalandé, une traversée particulièrement dangereuse, etc. La photo témoigne ici de l'intersection Saint-Jacques et du Chalet, à laquelle aucun marquage n'est présent sur les trois traversées.



Voici un exemple parfait d'une intersection où le marquage n'est pas conçu en fonction du piéton. On remarque en effet que malgré la présence d'un arrêt d'autobus ainsi que d'un feu de circulation, la traversée piétonne d'un côté de la rue est interdite. Alors que le principe essentiel d'une intersection devrait être la clarté, on comprend bien dans ces cas que l'ambiguïté entre le piéton et le conducteur est grande, ce qui devient la principale cause d'accidents. Malgré l'absence de traversée, la grande majorité des piétons empruntent malgré tout ce côté pour traverser. Bref, ce sont ces fractions de secondes où le piéton hésite à traverser et où le conducteur se demande à quel moment arrêter, qui sont souvent la cause d'accidents. L'ambiguïté n'a pas sa place dans le partage de la route et le marquage au sol doit être un outil pour sécuriser les traversées du piéton et s'adaptant à ses parcours, et non l'inverse.

On remarque également plusieurs autres problématiques au niveau du marquage dans le secteur Saint-Jacques dont celui de l'effacement de la peinture ainsi que la diversité des styles de marquages utilisés.



Intersection Saint-Pierre et Saint-Jacques, vue vers l'est



Intersection rue Boyer et Saint-Jacques, vue vers l'est



Intersection avenue du Chalet et Saint-Jacques, vue vers l'est



Intersection avenue Duranceau et Saint-Jacques, vue vers l'est



Intersection avenue Ouellette et Saint-Jacques, vue vers l'est

Ces photos prises à chacune des cinq intersections de la rue Saint-Jacques, témoignent de la diversité des marquages utilisés. Aucune des signalétiques utilisées ne sont les mêmes d'une intersection à une autre. Cela peut nous aider à comprendre quel casse-tête la traversée peut devenir pour un piéton, alors que les automobilistes ont eux aussi du mal à s'y retrouver.

Saint-Jacques connaît une carence en ce qui a trait aux feux de circulation pour piétons. En effet, la problématique des traversées piétonnes prend d'autant plus d'importance puisque le marquage déficient n'est pas compensé par une priorité piétonnière au niveau de la circulation. Seulement deux des cinq intersections étudiées comptent des feux de circulation piétons, les autres étant de simples arrêts-stop pour véhicules. Le problème réside par contre du fait que ceux-ci ne sont en rien adaptés aux piétons. La synchronisation des feux de circulation étant faite par rapport aux automobilistes, combiné au fait que les traversées soient interdites sur la moitié des intersections donne au piéton le sentiment que les traverses sont interminables, tout comme dans le secteur du viaduc Saint-Pierre.

Les piétons de l'intersection Saint-Pierre et Saint-Jacques étant majoritairement des personnes transitant entre les arrêts d'autobus du secteur du viaduc Saint-Pierre et le quartier Saint-Pierre, ceux-ci sont souvent impatients arrivés à l'intersection de la rue Saint-Pierre et Saint-Jacques. Cela les pousse à adopter des comportements dangereux lorsque l'attente est trop longue, notamment traverser au mauvais moment. C'est d'ailleurs à cette intersection que l'on note le plus d'accidents piétons⁹ et ce pour l'ensemble du secteur à l'étude.

⁹ F.Tessier, P.Morency. Agence de la santé et des services sociaux. Gouvernement du Québec. 2012.

RECOMMANDATIONS

L'objectif de ce travail d'analyse réalisé sur le quartier Saint-Pierre à Lachine, était de mettre l'accent sur une étude mettant en relation l'importance entre les différentes échelles. Analyser Saint-Pierre uniquement de par ses enjeux locaux aurait été une grave erreur. Saint-Pierre se distingue de la plupart des quartiers montréalais puisqu'il est l'un des plus enclavés, tout en restant entièrement dépendant du reste de l'arrondissement quant à ses déplacements. Ceux-ci deviennent donc d'autant plus primordiaux, puisqu'ils s'effectuent la plupart du temps sur de longues distances, et dans des contextes souvent complexes. Les chiffres le démontrent, alors qu'années après années, les mêmes accidents, aux mêmes intersections, se reproduisent.

De plus, Saint-Pierre se distingue de par l'importante complexité du cadre juridique et institutionnel d'interventions sur la voirie. Des acteurs d'échelle municipale, métropolitaine, provinciale, voire fédérale, interviennent dans ce secteur. Malgré le défi de taille à relever, il est primordial que le secteur de Saint-Pierre fasse partie des priorités de la Commission sur le transport en tant que secteur d'intervention. Une diversité d'interventions doit être mise en œuvre afin que l'impact sur les déplacements actifs soit significatif. Ceux-ci vont d'aménagements aussi importants que le fait de marquer de manière spécifique l'entrée du quartier ou d'offrir une liaison cyclable en voie réservée avec le parcours patrimonial du canal de Lachine, à des interventions simples comme la pose de marquage au sol, l'installation d'une signalisation adaptée ou d'un mobilier urbain adéquat.

Il est finalement à noter que ces interventions sur le secteur Saint-Pierre, s'inscrivent également dans un contexte particulier, soit celui du réaménagement de l'échangeur Turcot. Il est sans contredit que les effets de cet immense chantier se répercuteront sur le secteur Saint-Pierre. Les impacts de celui-ci se feront sentir pour la plupart dans les bretelles et sorties d'autoroutes, notamment dans des secteurs comme Saint-Pierre. La période des travaux fera également partie d'un casse-tête immense pour le petit quartier, alors que la rue Notre-Dame deviendra la principale artère de transit pour l'ensemble des usagers. Dans un tel contexte, le besoin d'aménagements piétons définis, clairs et sécuritaires devient d'autant plus criant, alors que le débit autoroutier dans un secteur tel que Saint-Pierre, ne fera qu'augmenter au cours des prochaines années.

CONCLUSION

L'intérêt de présenter un mémoire sur la problématique du quartier Saint-Pierre dans le cadre de la consultation publique «La traversée de la rue : Comment accroître la sécurité et le confort des piétons», est de rappeler les enjeux simples de l'aménagement piéton. Il est en effet essentiel dans de telles démarches (par exemple la *révision de l'ensemble des passages piétonniers*¹⁰), de s'assurer de comprendre l'essence d'un déplacement piéton et ce que représente des déplacements quotidiens au sein d'un territoire. Malgré l'étude très spécifique sur laquelle porte ce mémoire, l'intérêt d'une telle analyse est que malgré les différences parfois marquées entre des secteurs ou des territoires, les comportements des piétons restent quant à eux approximativement les mêmes. Ce qui fait en sorte qu'une personne se sentira à l'aise ou non de marcher dans un certain secteur sera probablement les mêmes critères que ceux de son voisin. Ce qui fait en sorte qu'une personne décidera de traverser malgré le feu rouge, sera probablement la même raison que le prochain passant.

Il est donc primordial d'analyser ces comportements, d'étudier les contextes dans lesquels ceux-ci s'inscrivent et d'en ressortir des éléments et critères d'interventions simples. Le piéton a pour principal objectif de se rendre du point A au point B dans un laps de temps raisonnable, et dans un environnement agréable et sécuritaire. Si l'un de ces critères ne correspond pas à ses attentes, le moyen pour se rendre du point A au point B pourra alors changer. Le piéton, sans en être réellement conscient, réalise continuellement des analyses coûts-bénéfices. Les bénéfices devant être plus importants que les coûts ou impacts négatifs engendrés. Cela fera par exemple en sorte que, par un jour de tempête de neige, celui-ci optera pour un déplacement en métro plutôt qu'à pied. Par contre, c'est également le genre de décision qui fera en sorte qu'un aménagement mal configuré et insécuritaire sur une intersection, amènera une famille à prendre la voiture plutôt que de se rendre à pied à l'épicerie la plus proche.

Le quartier Saint-Pierre possède toutes les caractéristiques et le potentiel pour offrir un milieu de vie de qualité, où la marche devient le principal levier; petite superficie, courtes distances de parcours, artère commerciale au fort potentiel structurant pour le quartier, bonne densité, grande présence d'arbres (outre la rue Saint-Jacques) et ségrégation avec le reste de l'arrondissement. Cette caractéristique d'enclavement particulier que possède Saint-Pierre, doit devenir une force plutôt qu'une faiblesse pour la cohésion du quartier. Il ne manque qu'une volonté et un appui de la part des instances des différentes échelles, afin de faire lever un projet possédant tous les éléments fondamentaux pour prendre forme.

¹⁰ Plan d'action 2012. Direction des transports. Ville de Montréal. 2012.