

Janvier 2015

RUI Chameran-Lebeau

Rapport d'audit de potentiel
piétonnier actif et sécuritaire
(PPAS)



Pour nous contacter :
info@moba-cgd.com
514-855-5757
710, rue Saint-
Germain
Montréal (Québec)
H4L 3R5

Table des matières

Mise en contexte et méthodologie.....	2
Introduction	3
Secteur Nord de la RUI Chameran-Lebeau	4
Un secteur bien desservi par le transport en commun	4
Un environnement physique peu attrayant pour la marche	5
Une carence de passages pour piétons	6
Des rencontres d’artères importantes problématiques pour les piétons	7
Des traverses mal adaptées ou interdites aux piétons.....	8
Secteur Sud de la RUI Chameran-Lebeau	9
De nombreuses voies de circulation à franchir	9
Un long tronçon sans aménagement pour piétons près d’un générateur de déplacement.....	10
Une quasi-absence de passages piétons	10
Une ambiance peu conviviale à la marche	12
Un rond-point non exploité et complexe pour les piétons.....	13
Recommandations	14
Secteur Nord de la RUI Chameran-Lebeau	14
Secteur Sud de la RUI Chameran-Lebeau	15

Mise en contexte et méthodologie

Dans le cadre du financement 2015-2016 obtenu de la Table intersectorielle régionale sur les saines habitudes de vie de Montréal physiquement active, MOBA et cinq autres partenaires avaient le mandat d'effectuer des audits de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS) à plusieurs endroits sur le territoire montréalais. L'outil PPAS, développé par une équipe de chercheuses de la Direction de santé publique de Montréal, permet l'identification et l'analyse des caractéristiques favorables ou non à la marche pour un quartier, un parcours ou un segment de rue préalablement identifié. À l'aide d'une grille objective d'indicateurs prédéfinis et validés scientifiquement, des données qualitatives et quantitatives d'un tronçon de rue et d'une intersection sont recueillies. Les indicateurs sont évalués de manière systématique et objective, ce qui permet de moduler et de comparer les portraits en fonction des besoins et du type de diagnostic souhaité. Les données sur le potentiel piétonnier ne sont pas toujours existantes, détaillées ou en libre accès. L'audit PPAS devient donc un outil intéressant pour combler le déficit d'informations sur l'environnement bâti local favorable à la mobilité active.

La grille d'observation du PPAS est composée de 80 indicateurs prédéfinis et validés qui permettent la cueillette de données sur :

- les caractéristiques des voies de circulation et des traverses aux intersections;
- les fonctions urbaines et les bâtiments;
- les caractéristiques des voies de déplacement piétonnier;
- les voies cyclables et l'accès physique au transport en commun;
- l'ambiance urbaine, le paysage et l'aménagement pour la sécurité urbaine.

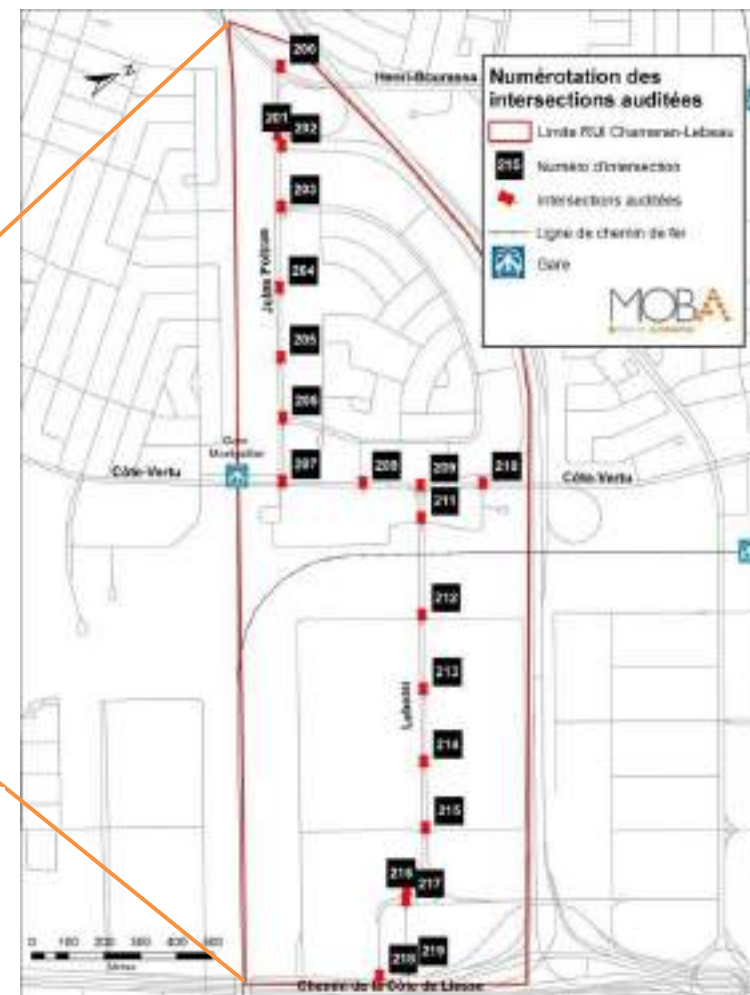
Les données provenant de ce rapport proviennent donc de l'utilisation de cet outil et dans certains cas précis qui seront mentionnés, de l'observation directe des auditeurs.

Introduction

Dans ce contexte, MOBA devait plus particulièrement auditer quatre secteurs se situant dans l'arrondissement Saint-Laurent. Ce rapport fait état de l'étude réalisée dans l'un de ces quatre secteurs soit celui de la revitalisation urbaine intégrée (RUI) Chameran-Lebeau. Cette RUI est bordée au nord par le boulevard Henri-Bourassa, à l'ouest par le chemin de fer où circule la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes, à l'est par l'autoroute 15 et au sud par l'autoroute 40 (chemin de la Côte de Liesse). Le secteur audité dans la RUI est très disparate, il sera donc analysé en deux parties, appelées Nord et Sud (ne correspondent pas au nord et au sud géographique). Celle au Nord, comprenant les boulevards Jules Poitras et Côte-Vertu, est marquée par la cohabitation d'industries, de commerces et de résidences. Celle au Sud, contenant le boulevard Lebeau, la rue Gagnon et le chemin de la Côte de Liesse, est, quant à elle, presque strictement industrielle. L'audit a été effectué dans les semaines du 6 et du 13 juillet 2015.



Figure 1 : Situation des secteurs à l'étude dans l'arrondissement Saint-Laurent
Source : RUI Chameran-Lebeau Diagnostic Juillet 2013. Adaptation de MOBA.



Secteur Nord de la RUI Chameran-Lebeau

Le trajet dans la partie nord de la RUI Chameran-Lebeau contient 11 intersections, 32 traverses et 9 tronçons audités (figure 2). Les tronçons étudiés sont multifonctionnels si bien que 78 % d'entre eux comprennent plus d'un usage, parmi lesquels on compte presque tout le temps un usage résidentiel. Les commerces et les industries sont également très présents sur respectivement 44 % et 56 % des tronçons. Cette cohabitation d'usages amène certains défis pour les piétons qui circulent dans le secteur.

Un secteur bien desservi par le transport en commun

Étant donnée la proximité du boulevard Henri-Bourassa et de l'autoroute 15, les boulevards Jules Poitras et Côte-Vertu sont particulièrement achalandés par les automobiles. Cette circulation s'ajoute à celle des autobus, entre autres de la ligne 121 reliant les stations de métro Sauvé et Côte-Vertu et qui fait du boulevard Côte-Vertu, à ce niveau, l'axe de transport en commun le plus achalandé sur l'île de Montréal. Ainsi, tous les tronçons analysés possèdent notamment un arrêt d'autobus, la majorité avec des abribus et des bancs à l'arrêt (7 sur 9), et près de la moitié contiennent des informations sur les horaires (5 sur 9). Le secteur comprend aussi la gare Montpellier au sud-ouest. Aucune voie cyclable ni de supports à vélo ne figure sur les boulevards audités toutefois.

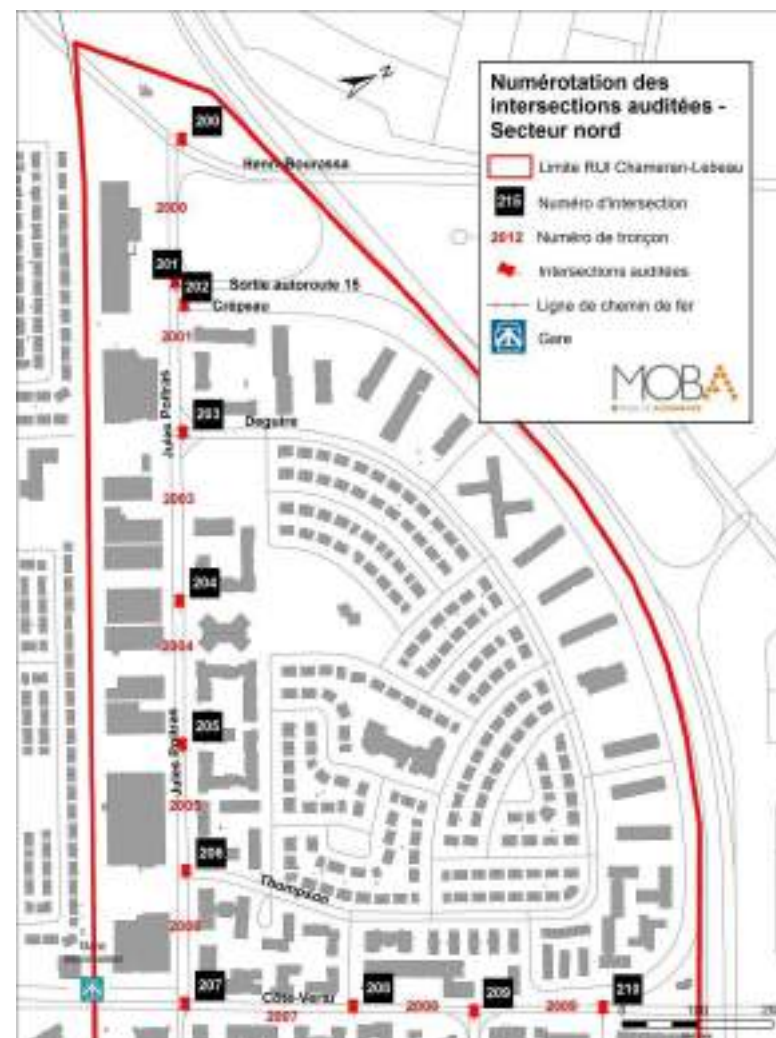


Figure 2 : Les 11 intersections auditées portent les numéros 200 à 210 et les 9 tronçons audités portent les numéros 2000 à 2009 (le tronçon 2002 est absent).

Un environnement physique peu attrayant pour la marche

Les tronçons étudiés possèdent tous des trottoirs et, pour près de 90 % des tronçons, un trottoir des deux côtés de la voie, avec de bonnes connectivité et continuité. Comme il s'agit d'un quartier multifonctionnel, on trouve beaucoup de piétons se déplaçant autour des résidences, des commerces, des arrêts de bus et des industries. Toutefois, les trottoirs sont considérés de largeur insuffisante soit moins de 1,7 m signifiant que deux personnes ont de la difficulté à circuler côte à côte, encore moins avec des objets comme des marchettes ou des poussettes (figure 3). De surcroît, aucun espace tampon ne permet de séparer la circulation automobile des piétons. Des entrées charretières à fort débit étaient présentes pour 33 % des tronçons tandis que les entrées charretières de quatre des sept tronçons qui en comprenaient étaient obstruées en partie. Les entrées charretières augmentent les zones de conflits entre les piétons et les automobilistes et elles ne sont pas optimales pour les piétons l'hiver dues à la pente, souvent glacée, qu'elles génèrent.

Aucun élément agréable au niveau de l'architecture et du paysage ne se démarque. L'entretien des immeubles est, de façon générale, considérée comme moyen, ce qui signifie qu'il y a la présence de quelques déchets, des graffitis et d'installations brisées. En effet, 33 % des tronçons contenaient un peu de déchets. Un manque d'entretien et la dégradation des lieux étaient soulevés pour 56 % des tronçons audités. Pour ce qui est de l'éclairage à l'échelle des piétons, il a été considéré comme insuffisant pour 78 % des tronçons observés. En ce qui a trait à la végétation, deux des neuf tronçons étudiés présentaient des arbres créant un peu d'ombre, le reste était marqué par une absence de végétation (figure 4). Ces zones très minéralisées, en plus de former des îlots de chaleur, ne sont pas intéressantes pour le confort des piétons, surtout durant l'été.



Figure 3: Le trottoir de moins de 1,7 m sur le boulevard Jules Poitras ne permet pas aux deux personnes âgées de circuler côte à côte.

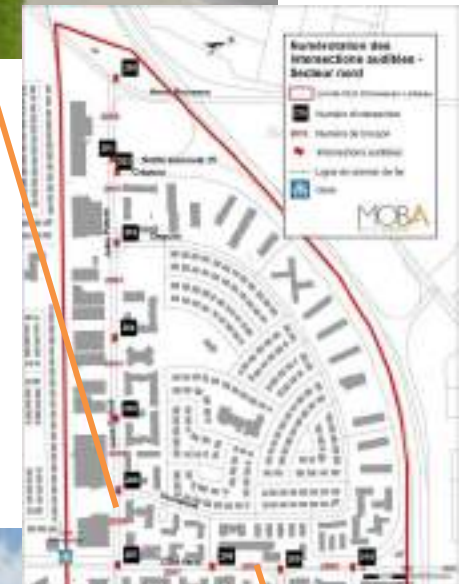


Figure 4 : Sur plusieurs tronçons, la marche ne peut être considérée comme agréable en raison des entrées charretières, du manque de végétation, des trottoirs étroits, de l'architecture et de l'entretien des immeubles peu intéressants.

Une carence de passages pour piétons

On notait aussi, à certains endroits, un manque d'aménagements dédiés aux piétons. En effet, 41 % des traverses auditées ne comptaient pas de passage pour piétons. Parmi les passages présents, les trois quarts étaient des lignes blanches parallèles. Aussi, entre l'intersection qui relie aux équipements sportifs du cœur du secteur résidentiel Chameran et l'intersection avec le boulevard Thompson figure une intersection où les automobiles peuvent faire demi-tour. Par contre, ni à cette intersection ni à celle croisant le boulevard Thompson, le piéton n'a de passage marqué, ce qui en fait un tronçon de 360 mètres sans passage pour piéton. Pourtant, on y trouve notamment des générateurs de déplacements piétons tels que des arrêts d'autobus, des multiplex résidentiels et des commerces (figure 5).

Figure 5: Un long tronçon sur le boulevard Jules Poitras ne comporte pas de passage pour piétons.



Des rencontres d'artères importantes problématiques pour les piétons

À proximité de la gare Du Ruisseau, l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jules Poitras était en rénovation lors de l'étude. Plusieurs problématiques au niveau du piéton ont été soulevées pour ce qui est de la configuration d'alors (figure 6).

Pour la traverse au nord, il manquait un bateau pavé et celui présent était mal aligné tandis que la traverse à l'est ne comprenait ni de passage piéton ni de feu piéton (figure 7). Ces aménagements se traduisent par des inconforts pour le piéton. D'ailleurs, lors de la visite, nous avons observé que la configuration de la traverse sud faisait en sorte que les automobilistes ne laissaient pas passer le piéton même si la priorité lui revenait et que la ligne d'arrêt de la traverse à l'ouest n'était pas respectée, ce qui forçait le piéton à traverser entre les voitures. La traverse au coin sud-est de l'intersection ne laissait que peu de temps (9 secondes) pour traverser au piéton et, provenant du nord, le piéton n'avait pas l'option de peser sur le bouton signalant la présence du piéton.

L'intersection tout juste au sud, au croisement de la sortie de l'autoroute 15 et du boulevard Jules Poitras, la traversée des piétons n'est pas favorisée pour trois des quatre traverses vu la sortie d'autoroute. Par contre, un sentier informel sur le gazon bordant le boulevard du côté est témoigne d'un besoin de trottoir et d'une utilisation réelle de ce côté de tronçon et de l'intersection (figure 8).



Figure 6 : La configuration de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jules Poitras n'est pas adéquate pour les piétons. On dénote entre autres des problématiques au niveau du bateau pavé sur la traverse nord, une interdiction de passer sur la traverse est, peu de temps pour la traverse piéton au coin sud-est de l'intersection, des lignes d'arrêt et des priorités piétonnes non respectées.



Figure 7 : Lors de l'étude, le bateau pavé de la traverse nord n'était pas aligné avec le passage piéton presque totalement effacé de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jules Poitras.



Figure 8 : Le sentier informel sur le tronçon à l'est du boulevard Jules Poitras entre les intersections des boulevards Henri-Bourassa et Jules Poitras et de la sortie de l'autoroute 15 et du boulevard Jules Poitras témoigne d'un besoin de la part des piétons.

Des traverses mal adaptées ou interdites aux piétons

Parmi les 34 traverses évaluées dans le secteur, 22 étaient munies de feux de circulation parmi lesquels 16 comptaient un feu piéton soit 47 % des traverses analysées. Au moment de faire l'étude, le marquage était dans 55 % des cas peu visible pour ce qui est des passages pour piétons et dans 48 % des cas peu visible pour les lignes d'arrêt. Il a été noté qu'une dizaine de bateaux pavés présentaient des problèmes au niveau de l'accessibilité soit par leur absence, soit par leur état (figure 9).

Les piétons doivent en moyenne traverser six voies effectives pour se rendre à l'autre rive et doivent généralement le faire pour les quatre traverses composant une intersection. Toutefois, certaines intersections se démarquent en arborant certaines particularités pouvant nuire aux piétons. À l'intersection des boulevards Jules Poitras et Côte-Vertu par exemple, il n'y a pas de feu piéton au sud de l'intersection. Pourtant, une grande quantité de piétons y traversent puisqu'il y a entre autres un arrêt d'autobus de la ligne 121 juste au coin (figure 10).

Aussi, la traversée à l'ouest de l'intersection est interdite aux piétons, pourtant elle se situe à proximité d'arrêts d'autobus, de la gare de train Montpellier de même que de nombreuses résidences. On retrouve la même situation à l'intersection des boulevards Côte-Vertu et Lebeau (figure 11).



Figure 9 : Comme ce bateau pavé se trouvant à l'intersection des boulevards Côte-Vertu et Jules Poitras, plusieurs bateaux pavés présentaient des problèmes au niveau de l'accessibilité.



Figure 10 : La traverse sud de l'intersection des boulevards Jules Poitras et Côte-Vertu n'arbore pas de feu pour piétons, mais comme l'autobus 121, entre autres, a un arrêt juste avant l'intersection, beaucoup de piétons doivent la traverser.



Figure 11 : La traverse à l'ouest de l'intersection des boulevards Côte-Vertu et Lebeau ne permet pas, elle non plus, aux piétons de traverser. Elle est à proximité de centre d'achat où se trouvent entre autres une épicerie et plusieurs commerces de proximité.

Secteur Sud de la RUI Chameran-Lebeau

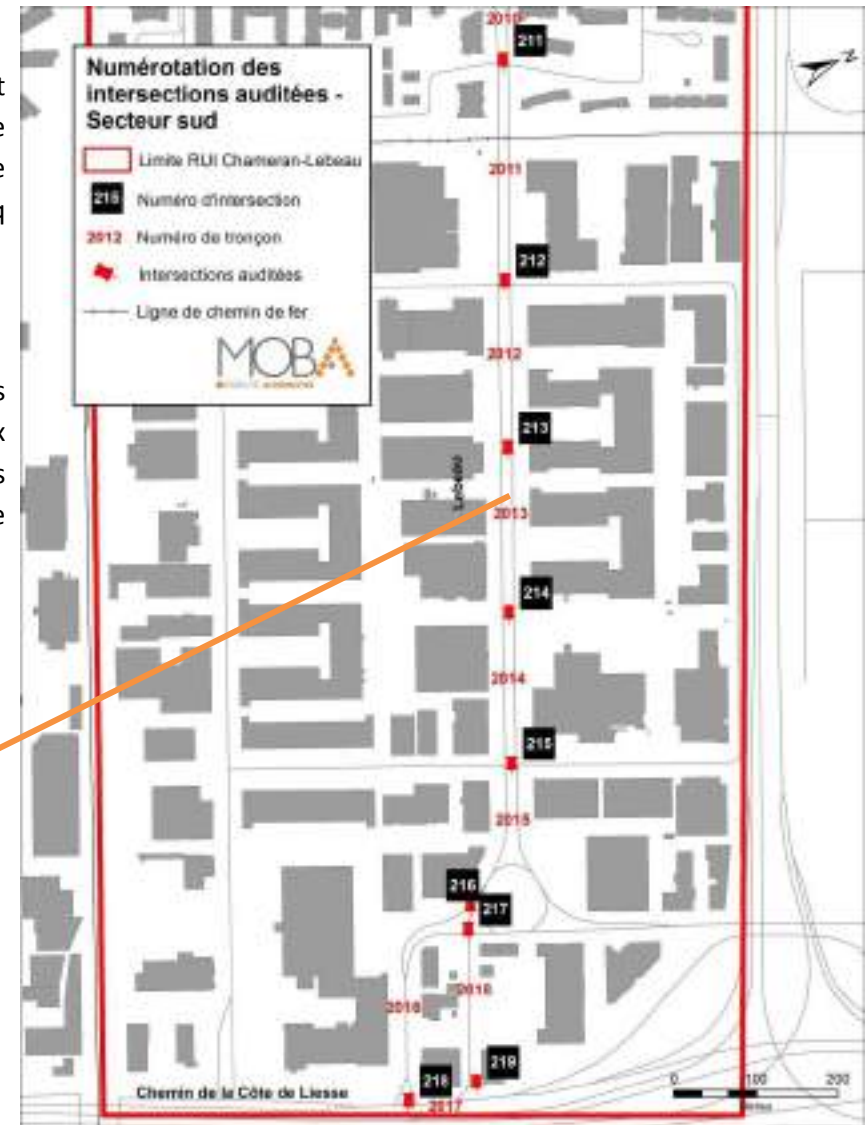
Le secteur Sud de la RUI Chameran-Lebeau audité contient 9 intersections, 24 traverses et 9 tronçons (figure 12). Il s'agit d'un secteur majoritairement industriel et d'un principal commerce, le Andalos. Il est traversé par le boulevard Lebeau, principale artère du secteur. On n'y trouve aucune voie cyclable et aucun support à vélo visible. Sur le trajet audité, se trouve cinq arrêts d'autobus, mais aucun abribus.

De nombreuses voies de circulation à franchir

Même si le marquage au sol ne permet pas de distinguer les différentes voies, l'observation et la largeur de la rue démontrent généralement six voies, quatre voies de circulation et deux de stationnement. Pour 42 % des traverses, il est nécessaire de franchir quatre voies de circulation et deux de stationnement (figure 13). Aux arrêts, le boulevard Lebeau rencontre des rues de quatre voies, deux de circulation et deux de stationnement.



Figure 13 : Même s'il n'y a pas de marquage séparant les différentes voies, la largeur de la rue permet aux automobilistes de se stationner en bordure et d'être deux voitures côte à côte.



Un long tronçon sans aménagement pour piétons près d'un générateur de déplacement

Le tronçon situé sur le boulevard Lebeau entre les rues Deslauriers et Benjamin-Hudon est très long (près de 590 mètres) et ne compte ni arrêt ni mesure favorisant la traversée des piétons. De surcroît, on trouve deux intersections considérées comme telles dans l'étude puisqu'elles permettent aux automobilistes de faire demi-tour. Pourtant, un grand générateur de déplacement se trouve à proximité et il s'agit de la boulangerie et pâtisserie Andalos. Surtout aux heures de grande affluence comme sur l'heure du dîner, beaucoup de personnes se déplacent au Andalos, autant des travailleurs des environs que des gens de l'extérieur du quartier, enfants et aînés compris. Étant donnée l'absence de mesures pour les piétons, ces derniers, souvent des automobilistes venant tout juste de se stationner sur l'un ou l'autre d'un côté de la rue, doivent se hasarder à franchir les 24 mètres et six voies qui les séparent du Andalos (figure 14).

Figure 14 : L'intersection en diagonale avec le Andalos permet aux automobilistes de faire demi-tour. Cette intersection achalandée, vu la proximité avec le Andalos, génère beaucoup de déplacements et donc beaucoup de piétons. Pourtant, on n'y trouve aucun aménagement facilitant sa traversée.



Une quasi-absence de passages piétons

À l'exception de l'intersection Lebeau et Khalil-Gibran ainsi que les deux bordant le chemin de la Côte de Liesse, aucune intersection n'avait de passage pour piéton (figure 15). Ainsi, 75 % des traverses auditées ne comptaient pas de passage pour piétons. Au moment de l'étude, le marquage était, dans tous les cas, peu visible et parfois même complètement effacé autant les passages pour piétons que les lignes d'arrêt.



Figure 15 : L'intersection Lebeau et Khalil-Gibran est l'une des seules intersections du secteur sud à détenir des passages pour piétons (deux lignes blanches parallèles). Au moment de l'étude, le marquage était presque entièrement effacé.



L'intersection de la rue Gagnon et du chemin de la Côte de Liesse était, lors de l'étude, peu fréquentée par les piétons. Effectivement, il y a peu d'intérêt à aller y marcher vu la proximité avec l'autoroute et le peu de générateurs de déplacements piétons s'y trouvant. Toutefois, il est à noter que la traverse est plutôt hasardeuse étant donné que les automobilistes ou les camions désirant s'engager sur le chemin de la Côte de Liesse s'avancent dans le passage pour piétons pour y parvenir. Le passage pour piéton avec son bateau pavé n'est également pas situé à l'endroit le plus court pour traverser ce qui expose le piéton plus longtemps à la circulation (figure 16).



Figure 16 : Le passage pour piéton à l'intersection de la rue Gagnon et du chemin de la Côte de Liesse n'utilise pas le chemin le plus court exposant le piéton plus longtemps à la circulation.

L'intersection du boulevard Lebeau et de la rue Benjamin-Hudon est probablement l'intersection la plus problématique en ce qui a trait au manque d'aménagement pour piéton. En effet, cette intersection est nécessaire pour tous les camions et automobiles désirant aller vers l'est ou encore pour rejoindre l'autoroute 40. Elle est aussi à proximité du Andalos, commerce générant beaucoup de circulation. En plus, les camions et les automobilistes ont pu prendre de la vitesse dans le long tronçon sans arrêt du boulevard Lebeau entre les rues Deslauriers et Benjamin-Hudon et arrivent donc à grande vitesse à la large intersection qui ne compte aucun passage pour piétons et des lignes d'arrêt invisibles. Ces éléments sont difficilement conciliables avec la sécurité des piétons d'autant plus qu'un arrêt d'autobus se situe au coin de l'intersection favorisant la venue de piétons.



Figure 17 : L'intersection du boulevard Lebeau et de la rue Benjamin-Hudon se situe à un endroit achalandé pour différentes raisons, pourtant on n'y trouve aucun aménagement piéton.



Une ambiance peu conviviale à la marche

Il n'est pas surprenant que, vu la monofonctionnalité du secteur, les infrastructures pour piétons soient limitées. En effet, partout sur le trajet, il y a des trottoirs des deux côtés de la rue (sauf le trottoir longeant la voie de service) de grandeur qualifiée d'insuffisante soit de moins de 1,7 mètre, sans espace tampon et sans éclairage à l'échelle du piéton. Ces derniers ont été jugés en bon état (peu de bosses ou fissures) dans 89 % des cas et n'étaient pas obstrués par des obstacles permanents. Lorsqu'ils étaient présents, les bateaux pavés ne comprenaient pas de problème dans 79 % des cas. La trame de rue orthogonale du secteur favorise une continuité et une connectivité dans les trottoirs.

Les larges rues sans aucune mesure d'apaisement de circulation de même que l'absence de visibilité des panneaux de limites de vitesse favorisent la prise de vitesse de la part des automobilistes. Cette circulation rapide composée principalement de camions incite peu à la marche. L'absence d'espace tampon entre la circulation et les trottoirs, particulièrement ceux longeant la voie de service, fait en sorte que la marche n'est pas attirante pour le piéton. Il y a peu d'éléments architecturaux et paysagers d'intérêt et l'espace ne compte aucun mobilier urbain. On y trouve également peu d'espaces verts praticables et une présence d'arbre créant un peu d'ombre sur 56 % du trajet. Dans 78 % des cas, l'entretien des immeubles est bon malgré que les bâtiments manquent souvent d'esthétisme et sont vieillissants. Effectivement, comme le montre la figure 18, la très grande majorité des immeubles du secteur ont été construits dans les années 1970 ou avant. Vu l'âge avancé de la majorité des bâtiments qui se trouvent dans le secteur Lebeau, on y trouve un grand potentiel en termes de reconversion et de revitalisation industrielles qui pourrait sans contredit intégrer davantage d'aménagements pour piétons, entre autres.

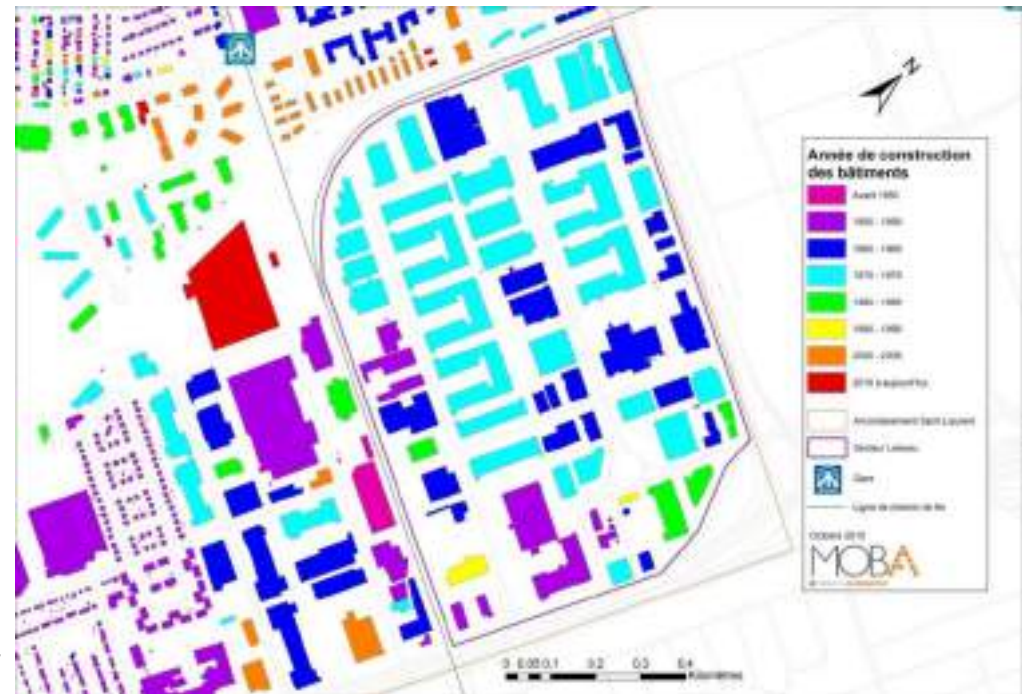


Figure 18: Le secteur Lebeau est une zone industrielle vieillissante qui représente un grand potentiel de reconversion et de revitalisation qui pourrait éventuellement intégrer davantage d'aménagements pour piétons.

Un rond-point non exploité et complexe pour les piétons

Comme mentionné, le secteur ne possède pas d'espaces verts et n'est pas particulièrement attrayant pour les marcheurs. Toutefois, un rond-point de 4 km² à l'intersection du boulevard Lebeau et de la rue Gince mériterait qu'on porte un peu plus d'attention à sa vocation. Aucune infrastructure piétonne ne favorise actuellement une traversée sécuritaire vers le rond-point ou même dans ses alentours. La continuité du boulevard Lebeau au sud et nord du boulevard Lebeau n'est pas assurée puisque les piétons doivent marcher sur le gazon pour rejoindre les deux bouts de la rue et éventuellement l'arrêt de bus par exemple sur le chemin de la Côte de Liesse.

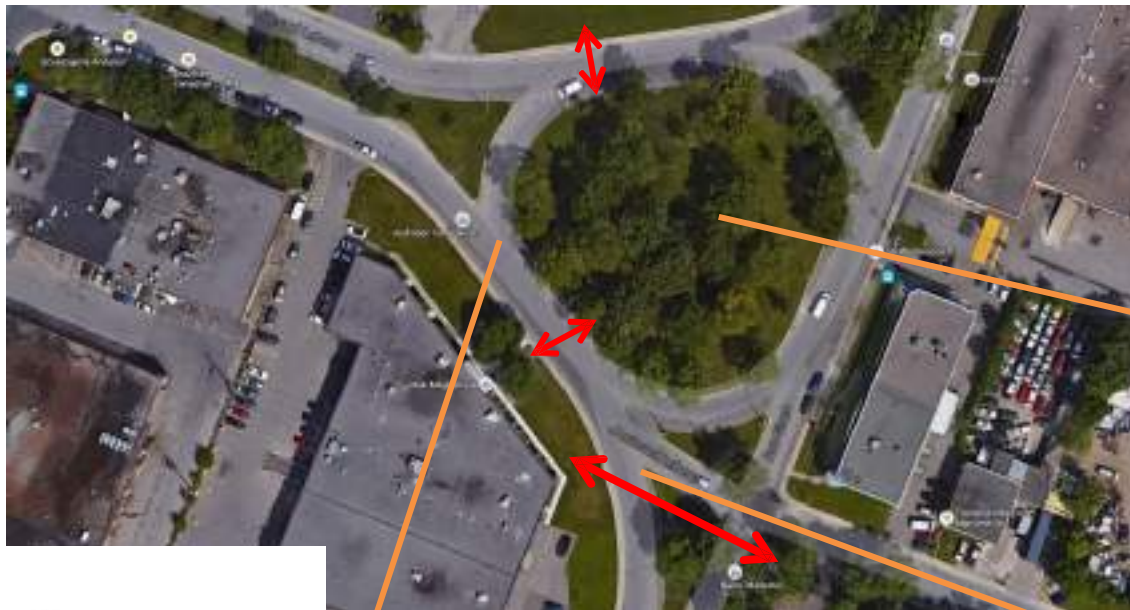


Figure 19 : Le rond-point du secteur Lebeau est un secteur non exploité pourtant il occupe un espace de près de 4 km² qui a un potentiel d'utilisation. Aussi, aucun aménagement piéton ne permet au piéton de traverser sécuritairement le rond-point.

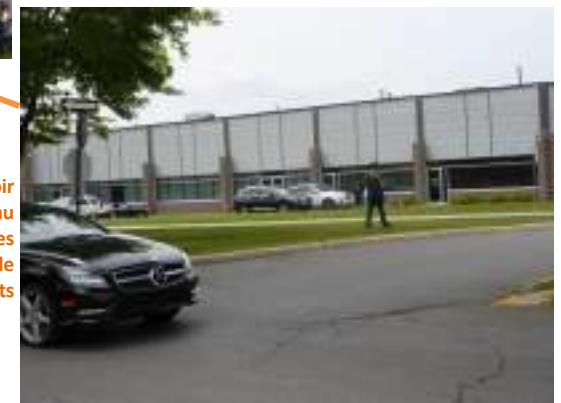


Figure 20 : Il n'y a pas de trottoir reliant le boulevard Lebeau au nord et au sud du rond-point. Les piétons doivent marcher sur le gazon et traverser à des endroits ne comprenant pas de trottoir.

Recommandations

Comme priorisé par l'arrondissement Saint-Laurent dans sa planification stratégique, pour appliquer les principes de développement durable aspirant à une équité sociale, un maintien de l'intégrité de l'environnement et une économie efficiente et innovante, le piéton doit avoir une place équitable parmi les autres usagers de la route. Le secteur étudié fait partie du Programme Quartiers 21 financé par la Ville de Montréal et la Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal qui soutient des projets de développement durable à l'échelle locale. Comme on l'a vu, le secteur audité fait également partie d'une RUI qui est une démarche soutenue par la Ville de Montréal pour lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale en visant, entre autres, l'amélioration du cadre physique et bâti.

En ce sens, l'arrondissement de Saint-Laurent est pionnier pour plusieurs éléments reliés au développement durable, la RUI Chameran-Lebeau est d'ailleurs mentionnée dans son Plan prioritaire d'arrondissement 2014-2017 tout comme l'importance d'instaurer un réseau de transport efficace par l'entremise de la mise à jour de son Plan de transport local. Celui-ci devrait sans contredit donner une place importante aux piétons, surtout quand on connaît les bienfaits que la marche procure sur la santé, la société et l'environnement. Le secteur étudié comprend nombre de générateurs de déplacements piétons et la mise en place de ces recommandations permettrait d'améliorer leur niveau de confort et de sécurité.

Secteur Nord de la RUI Chameran-Lebeau

Pour ce qui est du secteur nord de la RUI, nous recommandons d'évaluer la possibilité :

- d'intégrer ces recommandations dans la mise à jour du Plan de transport local de Saint-Laurent;
- de revoir toute la configuration de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jules Poitras;
- d'ajouter un lien piéton sur le tronçon est du boulevard Jules Poitras et la sortie d'autoroute;
- d'élargir les trottoirs lors d'un réaménagement pour faciliter le déplacement côte à côte et y mettre des espaces tampon;
- d'ajouter de l'éclairage à l'échelle du piéton sur les boulevards Jules Poitras et Côte-Vertu;
- s'assurer que le marquage pour piétons et pour les lignes d'arrêt soit visible;
- de végétaliser davantage les espaces pour piétons afin d'augmenter la présence d'ombre et d'améliorer la qualité visuelle de l'espace;
- de favoriser le passage du piéton entre l'intersection qui relie aux équipements sportifs du cœur du secteur résidentiel Chameran et l'intersection des boulevards Jules Poitras et Thompson (à l'endroit où les automobiles peuvent actuellement faire demi-tour et qu'il n'y a pas d'arrêt) en ajoutant du marquage et d'autres mesures telles qu'un passage texturé ou surélevé, un refuge pour piéton sur le terre-plein, un bollard, un panneau passage pour piéton, etc.;
- de favoriser le passage du piéton à l'intersection des boulevards Jules Poitras et Thompson en ajoutant du marquage et d'autres mesures telles qu'un passage texturé ou surélevé, un refuge pour piéton sur le terre-plein, un bollard, un panneau passage pour piéton, etc.;
- d'ajouter le droit de passer aux piétons sur le côté ouest des intersections des boulevards Jules Poitras et Côte-Vertu et des boulevards Côte-Vertu et Lebeau;

- d'ajouter un feu piéton au sud de l'intersection des boulevards Jules Poitras et Côte-Vertu;
- de mettre des voies cyclables sur le boulevard Jules Poitras qui, en plus d'offrir des voies réservées pour les cyclistes, permettraient de faire une zone tampon entre les automobilistes/autobus et les piétons.

Secteur Sud de la RUI Chameran-Lebeau

Pour ce qui est du secteur sud de la RUI, nous recommandons d'évaluer la possibilité :

- d'intégrer ces recommandations dans la mise à jour du Plan de transport local de Saint-Laurent;
- d'ajouter des arrêts à l'intersection diagonale au Andalos et de favoriser le passage du piéton en ajoutant du marquage et d'autres mesures telles qu'un passage texturé ou surélevé, un refuge pour piéton sur le terre-plein, un bollard, un panneau passage pour piéton, etc.;
- de s'assurer que le marquage est bien présent pour les lignes d'arrêt à l'intersection du boulevard Lebeau et de la rue Benjamin-Hudon et de favoriser le passage du piéton en ajoutant du marquage et d'autres mesures telles qu'un passage texturé ou surélevé, un refuge pour piéton sur le terre-plein, un bollard, un panneau passage pour piéton, etc.;
- d'utiliser le rond-point à d'autres fins que pour la circulation automobile (espace vert par exemple) et de favoriser la traverse du piéton vers le rond-point en ajoutant du marquage et d'autres mesures telles qu'un passage texturé ou surélevé, un bollard, un panneau passage pour piéton;
- de reconverter et de revitaliser le secteur bâti vieillissant en confiant davantage de place pour les aménagements piétons;
- d'ajouter des éléments architecturaux ou végétaux intéressants sur le boulevard Lebeau;
- d'ajouter des passages piétons à toutes les intersections (marquage);
- de favoriser la traverse du piéton en ajoutant du marquage et d'autres mesures telles qu'un passage texturé ou surélevé, un bollard, un panneau ou un passage pour piéton afin de relier le boulevard Lebeau au sud et au nord du rond-point;
- d'ajuster la traversée de l'intersection de la rue Gagnon et du chemin de la Côte de Liesse pour faire le chemin le plus court.