

Janvier 2016

Secteur industriel de Saint-Laurent –  
environs du futur secteur Ericsson  
**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
Un secteur conçu pour les véhicules motorisés .....	4
I.    Intersections .....	4
Absence de passages piétons .....	4
Intersections achalandées, mais visibles .....	4
Problème de bateau-pavé.....	5
L’intersection majeure : la croisée des boulevards Thimens et Poirier .....	5
II.   Tronçons.....	7
Les voies piétonnes, un minimum généralement respecté.....	7
Largeur des voies et absence de limite de vitesse.....	8
Un environnement physique pour la marche fonctionnelle.....	9
Autres modes de transport alternatifs .....	9
Recommandations .....	10

## 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 chercheurs 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.

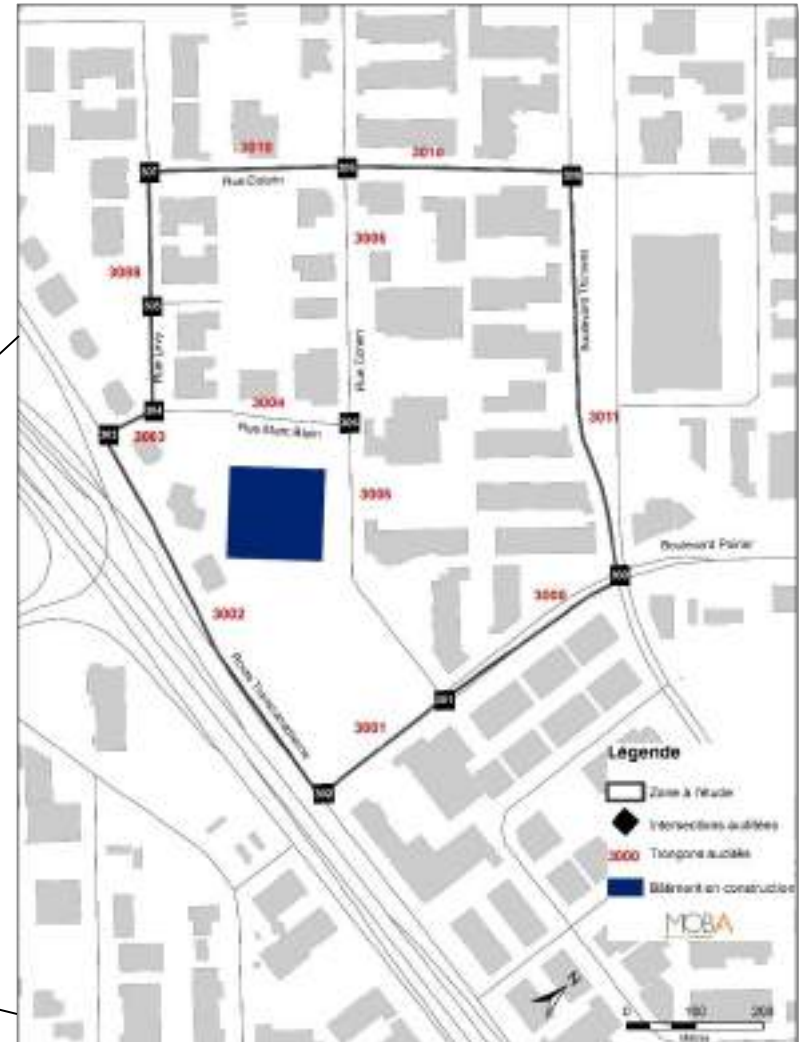
La grille d'observation du PPAS est composée de 80 indicateurs prédéfinis et validés qui permettent la cueillette de données sur :

- 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. L'audit a été effectué dans les semaines du 20 et du 27 juillet 2015.

## Introduction

Dans ce contexte, MOBA devait plus particulièrement auditer quatre zones se situant dans l'arrondissement Saint-Laurent. Ce rapport fait état de l'étude réalisée dans le secteur industriel de Saint-Laurent. Le terrain analysé est défini au nord par la rue Dobrin, à l'est par le boulevard Thimens, au sud par le boulevard Poirier et à l'est par la voie de service de l'autoroute Transcanadienne et par la rue Levy. Le secteur audité est exclusivement industriel.



## Un secteur conçu pour les véhicules motorisés

De par leur nature, les secteurs industriels ne sont pas voués à la pratique de la marche. Cette agrégation d'industries sous-tend un usage unique, de grandes distances à parcourir, des déplacements véhiculaires dont une concentration de camionnage, des bâtiments à l'architecture peu recherchée, etc. Or, ces secteurs génèrent de nombreux déplacements quotidiens, par l'arrivée et le départ en masse de travailleurs. Quelle place accorde-t-on à la marche en termes d'aménagements dans ce secteur? C'est cette préoccupation qui motive l'étude de ce site. Au total, 29 intersections et 9 tronçons ont été évalués.

### I. INTERSECTIONS

#### *Absence de passages piétons*

Le rôle des passages piétons (marquage au sol) est d'assurer une certaine sécurité du piéton en indiquant visuellement aux automobilistes que quelqu'un est susceptible de traverser et en désignant l'endroit où ce dernier peut le faire. D'autant plus que la traversée d'une route (intersection) constitue l'étape la plus critique des déplacements piétons.

Dans le secteur étudié, à l'exception de l'intersection des boulevards Thimens et Poirier, qui fera l'objet d'une section à part, aucune intersection ne possède de passage piétonnier ni de panneau indiquant que des piétons pourraient éventuellement traverser la voie.

#### *Intersections achalandées, mais visibles*

Vingt et un pourcent (21 %) des intersections présentent une entrée charretière à fort débit à proximité. Par exemple, les intersections du boulevard Poirier et de la rue Cohen et celle des rues Dobrin et Levy présentent deux entrées charretières à fort débit à proximité, ce qui augmente les risques de collision entre les piétons et les voitures qui entrent et qui sortent (photo 1). Ces entrées charretières sont toutes des accès aux stationnements des bâtiments industriels. L'achalandage varie donc sûrement en fonction des heures de pointe et selon les quarts de travail des employés.



Photo 1 : Intersection du boul. Poirier et de la rue Cohen, entrée charretière à proximité.

Le point positif, qui vient atténuer le risque de conflit, est le champ visuel ouvert au niveau de l'intersection, mais aussi du tronçon. L'usage du sol dominant du secteur, les marges de recul des bâtiments qui sont très loin des voies de circulation, la faible présence de végétation et la quasi-absence de mobilier urbain contribuent à une bonne visibilité. Dans aucun cas on note une obstruction de la vue ce qui permet d'anticiper les mouvements : pour l'automobiliste, de voir venir quelqu'un en déplacement, et, pour le piéton, de voir qu'une voiture a l'intention de traverser la voie piétonne. Cependant, il serait avantageux de verdir davantage ces espaces afin d'augmenter la présence d'ombre, de diminuer les ilots de chaleur et d'améliorer la qualité visuelle ambiante.

Par ailleurs, nous n'avons noté aucun marquage au sol et presque aucun panneau de signalisation indiquant que le stationnement est interdit à moins de 5 mètres d'une intersection comme le prescrit le code de sécurité routière. Seulement une traverse de l'intersection des rues Dobrin et Levy présente deux panneaux de chaque côté de la voie signifiant l'interdiction de stationner. Un de ces panneaux est présent pour laisser l'espace nécessaire lors d'un arrêt de l'autobus.

#### *Problème de bateau-pavé*

69 % des traverses ont soit moins de 2 bateaux pavés ou un problème avec au moins un de leur bateau pavé (photo 2). Plus précisément, seulement 48 % des intersections ont au moins 2 bateaux pavés par traverse. De ces traverses, 50 % présentent un problème avec au moins un de leur bateau pavé. Ce dernier peut être en mauvais état ou mal aligné.

#### *L'intersection majeure : la croisée des boulevards Thimens et Poirier*

La croisée des boulevards Thimens et Poirier est la plus importante du secteur à l'étude en termes de flux de circulation. De plus, 3 arrêts d'autobus sont présents, dont 2 abribus sur le boulevard Thimens. Les traverses de cette intersection présentent de 5 à 6 voies effectives pour 30 mètres de largeur en moyenne



Photo 2 : Absence de bateau pavé, absence de trottoir et entrée charretière à proximité. Intersection des rues Cohen et Marc-Blain

(photo 3). Elle est la seule intersection du secteur avec des passages pour piétons. Ces derniers sont présents à chacune des 4 traverses et sont tous de type deux lignes parallèles (photo 4). Le marquage au sol est visible pour les 4 traverses. Elle est aussi la seule intersection munie de feux de circulation, doublé de feux pour piétons, et ce à toutes les traverses. La traverse nord présente également l'option de la flèche toute droite, qui est associée à une plus grande sécurité pour le piéton. La traverse à l'est présente un décompte numérique disponible en deux temps (un premier temps jusqu'au refuge piéton et un deuxième temps jusqu'à l'autre extrémité de la voie). Pour les autres traverses, les feux piétons auraient avantage à être plus visibles et distinctifs puisqu'il n'est pas évident qu'ils s'adressent aux piétons. À la traverse nord, le feu piéton n'offre pas

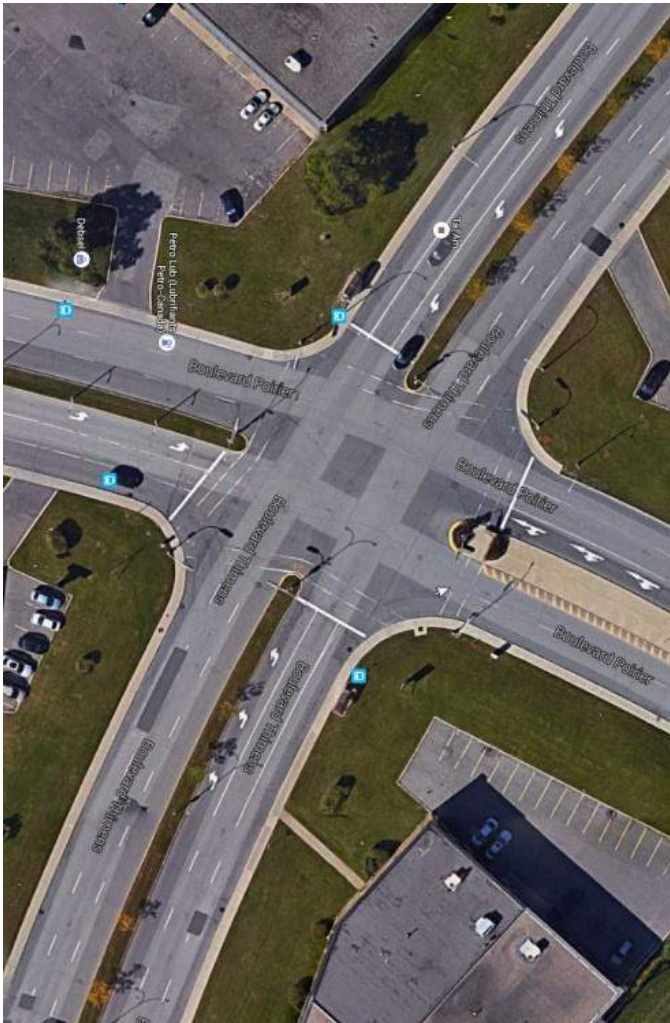


Photo 3 : Intersection des boulevards Thimens et Poirier (Source : GoogleSatellite)



Photo 4: Passage piéton de type deux lignes parallèles, traverse du boul. Poirier à l'ouest



Photo 5: Absence de bateau pavé au niveau du refuge pour piétons, à la traverse du boul. Poirier à l'est de l'intersection

suffisamment de temps pour traverser. La traverse à l'est offre un refuge pour piétons. Par contre, il n'est pas muni de bateau pavé, ce qui est inutilisable pour les personnes âgées ou à mobilité réduite (photo 5). Aucun panneau signalant le passage pour piéton n'est présent.

## II. TRONÇONS

### *Les voies piétonnes, un minimum généralement respecté*

La base d'un déplacement piéton sécuritaire commence, dans la conception des rues nord-américaine, par la présence de trottoirs, offrant un espace dédié au piéton et séparé de la voie routière. À l'exception des tronçons des rues Dobrin et Cohen, on trouve sur toutes les autres voies et de chaque côté de la rue des trottoirs en bon état de 1,7 mètre, le minimum pour que deux personnes puissent marcher côte à côte de façon confortable, pour que puisse rouler un fauteuil roulant, etc.

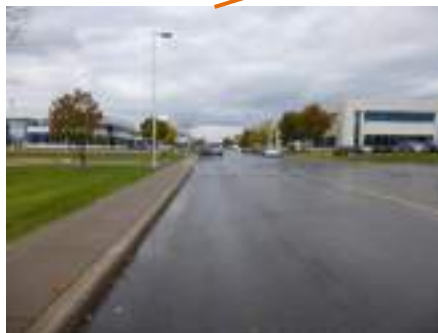


Photo 6 : Exemples de la présence de trottoirs de 1,7 mètre de large sur la rue Levy, la rue Marc-Bain et le boulevard Poirier



Sur les rues Dobrin et Cohen, aucune voie piétonne n'a été prévue, ce qui désavantage 17 bâtiments dans le secteur audité, dont un en construction, qui accueillera en octobre 2016 les 1 600 employés d'Ericsson. Pourtant, des arrêts d'autobus se trouvent sur ces rues, supposant une certaine présence de piéton. Le niveau de service pour les piétons n'est pas cohérent avec l'achalandage de ces usagers de la route.

On note deux panneaux indiquant un passage piéton (sans marquage au sol) sur la rue Marc-Blain, qui ont été demandés par l'entreprise Abbvie, pour la sécurité de leurs employés qui traversent d'un bâtiment à l'autre. Néanmoins, sans marquage au sol et autre mesure physique, la traverse comporte des risques pour la sécurité.

#### *Largeur des voies et absence de limite de vitesse*

Parmi les principaux facteurs qui incitent les conducteurs à rouler plus vite que la limite permise ou que l'achalandage de piétons le permet<sup>1</sup>, nommons :

- le nombre de voies et la largeur des voies et de la rue ;
- la présence d'espaces de stationnement sur la rue et leur taux d'utilisation ;
- le type et la densité d'utilisation du sol aux abords ; des rues et des emprises visuelles larges et longues, avec peu d'accès, d'intersections et de véhicules stationnés sur la rue.

Ces facteurs sont, de façon générale, assez bien réunis dans ce secteur industriel. Par exemple, et en faisant fi des boulevards Thimens et Poirier, la largeur moyenne de l'emprise des voies de circulation est de 17 mètres. De plus, en moyenne, les rues présentent 3,5 voies officielles et 3 voies effectives. Cela veut donc dire qu'en moyenne, 0,5 voie sert au stationnement sur rue.

<sup>1</sup> Ministère des Transports du Québec. *Guide à l'intention des municipalités. Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain*, 2015. 55p. [en ligne] : [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca).



Photo 7 : Rue Dobrin, absence de trottoir



Photo 8 : Panneaux indiquant un passage piéton sur Marc-Blain

Parallèlement, nous n’avons pas trouvé de panneaux indiquant une limite de vitesse sur presque tous les tronçons audités, à l’exception du boulevard Thimens et de la voie de service de la route Transcanadienne.

### *Un environnement physique pour la marche fonctionnelle*

Le secteur à l’étude a la particularité d’être unifonctionnel et est éloigné des zones résidentielles. En d’autres mots, la marche a une vocation fonctionnelle, sauf pour des travailleurs qui voudraient par exemple profiter de leur pause repas pour se balader à pied. Aucun élément agréable au niveau de l’architecture et du paysage ne se démarque. L’entretien des immeubles est, de façon générale, considéré comme bon et les lieux sont bien entretenus (pas de déchets ni de graffitis, ni d’immeubles abandonnés ou de terrains vacants observés). L’éclairage est orienté vers la route. Comme l’étude a été menée de jour, il est difficile de dire s’il est suffisant pour les piétons lorsque le soleil se couche. En ce qui a trait à la végétation, deux des neuf tronçons étudiés présentaient des arbres créant un peu de fraîcheur, le reste était marqué par une végétation que l’on pourrait qualifier de minimale. Ces zones très minéralisées, en plus de former des ilots de chaleur, ne sont pas intéressantes pour le confort des piétons, surtout durant l’été. Somme toute, malgré l’usage industriel du secteur, la marche fonctionnelle pourrait être agréable avec certaines interventions, sauf au niveau de la route Transcanadienne, où le flux de circulation nous semble trop abondant.

### **Autres modes de transport alternatifs**

Des arrêts d’autobus sont présents sur 100 % des tronçons, dont 3 tronçons offrent au moins un abribus. Sur le boulevard Poirier, on retrouve aussi des panneaux sur les horaires de bus. Ces panneaux sont judicieux, car le boulevard est desservi par plusieurs lignes de bus du secteur. Cela amène un certain achalandage piéton pour des portions de trajets, de l’arrêt de bus au lieu de travail et du travail vers l’arrêt de bus et justifie des améliorations pour les piétons. Par ailleurs, une bande cyclable unidirectionnelle passe sur Thimens, ce qui favorise la pratique du vélo dans le secteur.



Photo 9 : Bande cyclable sur le boulevard Thimens

## 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, et ce, même dans un secteur industriel. De plus, les bienfaits du transport actif sont reconnus, autant sur la santé, la société et l'environnement. Les conditions des déplacements piétonniers du secteur industriel de Saint-Laurent sont sans doute être en partie connues par l'Arrondissement. Néanmoins, en regard de la volonté de l'arrondissement de rendre le transport actif plus attractif et sécuritaire pour la population et les travailleurs et dans le contexte où le Plan de transport local sera revu, des données pertinentes sur l'environnement piéton sont utiles. De plus, le secteur à l'étude accueillera également en octobre 2016 l'entreprise Ericsson sur la rue Cohen qui entrainera les déplacements de 1 600 employés quotidiennement, constituant ainsi un enjeu, mais aussi une opportunité d'améliorer le secteur pour les déplacements actifs et collectifs.

Nous recommandons de :

- Prévoir des trottoirs, idéalement de chaque côté sur les rues Cohen et Dobrin ou, si ce n'est pas possible, faire un marquage au sol réservé aux déplacements piétons (zone hachurée, pictogramme, etc.);
- Ajouter en priorité des passages piétons dans les corridors de déplacements aux arrêts de bus (attente des données de la STM sur les utilisateurs des transports en commun);
- Assurer un déneigement efficace des voies piétonnes;
- Installer des panneaux de limite de vitesse sur chaque rue;
- Renforcer la sécurité à l'intersection des boulevards Thimens et Poirier par des mesures telles : remplacer les feux piétons actuels pour des feux avec pictogramme et décompte, augmenter les temps des traverses, installer des panneaux de signalisation des passages piétons et implanter des bateaux pavés;
- Réaliser un sondage parmi les utilisateurs du secteur pour connaître les besoins (la sécurité des femmes le soir, le service de transport alternatif à l'auto solo, etc.);
- Relier le secteur à la voie cyclable sur Thimens et à la bibliothèque du boisé en s'assurant que le parcours est sécuritaire (en réalisant un audit de potentiel piétonnier);
- Revoir l'alignement des bateaux pavés et prévoir des bateaux pavés où il n'y en a pas, lors des réfections;



Photo 10 : Exemples de marquage améliorant la visibilité de zone piétonne

- Végétaliser davantage les espaces pour piétons afin d'augmenter les ilots de fraîcheur et d'améliorer la qualité visuelle de l'espace. S'assurer d'un entretien et d'un élagage réguliers;
- Inciter les entreprises et les gestionnaires immobiliers à aménager des espaces verts avec des plantations créant des ilots de fraîcheur pour les pauses et les temps de repas.