

2019

# Corridor d'autonomie : POINTE SAINT-CHARLES

PROPOSITION POUR UN CORRIDOR D'AUTONOMIE



6000 RUE NOTRE-DAME OUEST | Montréal, H4C 3K5, QC



## Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>5</b>
Méthodologie (notre approche).....	5
Notre compréhension d'un corridor d'autonomie.....	6
<b>Proposition du corridor d'autonomie de Pointe Saint-Charles .....</b>	<b>7</b>
Carte des générateurs de déplacement et les axes du corridor d'autonomie.....	8
Actions transversales nécessaires pour la mise en place du corridor autonomie : .....	9
L'intersection Charlevoix et Centre .....	10
Carte des aménagements prioritaires aux abords du métro Charlevoix .....	11
Partenaires nécessaires pour la mise en place du corridor autonomie : .....	12
<b>Conclusion .....</b>	<b>12</b>
Perspective des retombées du corridor d'autonomie .....	12
<b>Bibliographie &amp; documents de références.....</b>	<b>13</b>
<b>Annexe 1 : Liste des générateurs de déplacement .....</b>	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>



## Introduction

Le quartier de Pointe-Saint-Charles a beaucoup évolué au fil des années et a vu son territoire et sa population énormément changer. En effet, depuis plusieurs années, le quartier vit une revitalisation importante, l'immobilier s'est amplement développé et sa proximité avec le centre-ville en fait un quartier attrayant pour les jeunes populations qui viennent s'y installer. Toutefois ce nouvel attrait pour le quartier questionne, notamment, sur l'aménagement du territoire qui a la particularité d'être très enclavé :

- Au nord par le canal de Lachine
- A l'est par l'autoroute Bonaventure
- Au sud par le fleuve Saint-Laurent, les voies ferrées et le Parc d'entreprises
- A l'ouest par les autoroutes 15 et 20 (et l'arrondissement de Verdun)
- Au centre par une voie ferrée, scindant le quartier en deux parties (Nord et Sud)

A l'ajout de cette transformation importante et de l'augmentation du nombre de nouvelles habitations, notons également que le quartier est mal desservi sur plusieurs aspects dont l'alimentation (désert alimentaire) et les services de santé. Dans ce contexte, il devient donc important que chacun puisse se déplacer de manière indépendante et sécuritaire.

## Méthodologie (notre approche)

Actif dans le Sud-Ouest depuis plus de 30 ans, l'organisme à but non lucratif Prévention Sud-Ouest (PSO) a pour mission, entre autres, de favoriser la cohésion sociale, d'inciter et favoriser le bénévolat et la création d'emplois et de mettre en œuvre des mesures de prévention qui améliorent la qualité de vie, la sécurité et le sentiment de sécurité de la population. Les déplacements sécuritaires font donc partie de nos préoccupations.

Prévention Sud-Ouest a développé, au fil des ans, une expertise tant dans les marches exploratoires que dans les audits de potentiel piétonnier. C'est dans cette optique que nous avons entrepris la réalisation de ce rapport.

Pour ce faire, voici les étapes entreprises pour y arriver :

- Établir notre compréhension d'un corridor d'autonomie
- Analyser des rapports, diagnostiques et de la littérature
- Réaliser un audit piétonnier
- Réaliser des marches exploratoires
- Créer et distribuer un sondage et/ou des rencontres avec les usagers potentiels

À la suite de la réalisation de chacune de ces étapes, nous avons été en mesure d'émettre une proposition d'un corridor d'autonomie répondant aux besoins des citoyens d'aujourd'hui et de demain.

Dans le cadre de ce rapport, nous avons travaillé en collaboration avec la table de quartier « Action-Gardien ». Nous nous sommes appuyés sur les préoccupations émises par la table, sur les rapports réalisés par cette dernière, sur les différentes marches exploratoires réalisées en 2014 et 2016 et ainsi que sur un audit de potentiel piétonnier réalisé à l'été 2019 pour proposer ce corridor d'autonomie. Les retombées de ces activités nous ont permis de dresser un portrait global de la mobilité dans le quartier et c'est ainsi que nous avons choisi de prioriser les interventions d'aménagement afin d'améliorer le nœud de transports actifs présent aux abords du Métro Charlevoix.

## Notre compréhension d'un corridor d'autonomie

Selon notre compréhension, le corridor d'autonomie consiste en un sentier universellement accessible qui relie différents points de service et d'intérêt (qu'ils soient publics ou privés) pour les usagers. Ce corridor est revu et réaménagé sous la lunette de l'Accessibilité Universelle et de la chaîne d'accessibilité universelle qui prend en compte les enjeux pouvant entraver les déplacements de tout un chacun. Pour qu'un tel circuit soit mis en place et utilisé par la population ciblée, quelques principes et interventions-clés sont à prendre en considération:

- Un parcours sans obstacle et universellement accessible pour tous
- L'ajout de mobilier urbain (bancs, appuis ischiatiques ou autres) pour offrir l'opportunité de prendre des pauses dans le parcours
- La réparation des bateaux pavés et descentes de trottoir endommagés
- L'ajout d'éclairage
- L'ajout de décomptes visuels pour les piétons
- L'ajout de feux de circulation sonores
- Le fait de raccourcir la distance à traverser et de prolonger le temps alloué pour la traverse aux croisements dangereux
- Le verdissement du circuit pour améliorer le confort, l'expérience et le sentiment de sécurité
- La sécurisation des intersections dans le parcours
- Le fait de baliser le parcours en fonction des lieux d'intérêt (services de proximité, parcs et espaces publics, etc.) et des principales résidences âgées
- Le fait de penser à la sécurité, au confort et au plaisir pour une expérience positive<sup>1</sup>
- Un parcours bien entretenu
- Etc.

---

<sup>1</sup> Propositions pour un corridor autonomie : Groupe de travail sécurité, transports actifs, parcs et espaces publics. Concertation Ville-Énard Côte-Saint-Paul. Mars 2017.

## Proposition du corridor d'autonomie de Pointe-Saint-Charles

En réponse à l'analyse et aux constats établis, voici une carte représentant une proposition de parcours pour le corridor d'autonomie à partir des principaux axes utilisés par les citoyens. On y retrouve les principaux services de proximité, les lieux culturels et de divertissement ainsi que la majorité des routes de transport collectif. Nous proposons dans cette section le tracé ainsi que les actions nécessaires pour sa mise en place. Nous avons choisi des axes qui desservent des points d'intérêt pour l'ensemble des habitants du quartier avec une attention particulière apportée à la desserte des résidences pour personnes âgées ainsi qu'au croisement de la rue Charlevoix et du Centre, pôle principal de déplacements des citoyens. Cette stratégie permet à la population d'accéder à plus de destinations, de mieux répondre à leurs besoins immédiats et de participer à la vie de quartier.

Liste des générateurs de déplacements :

### Éducation

- École Charles-Lemoyne (1)
- École Jeanne-Leber (2)
- École St-Gabriel (3)

### Santé

- Brunet (4)
- Clinique communautaire de Pointe-Saint-Charles (5)
  - Rue du Centre
  - Rue Ash
- Familiprix (6)

### Centres de la Petite-Enfance (CPE)

- CPE Les Enfants de l'Avenir (7)
- Garderie Beaujeau (8)
- Garderie Pointe St-Charles (9) (YMCA)

### Espaces commerciaux

- Bureau de poste (10)
- IGA (10)
- MAXI (11)

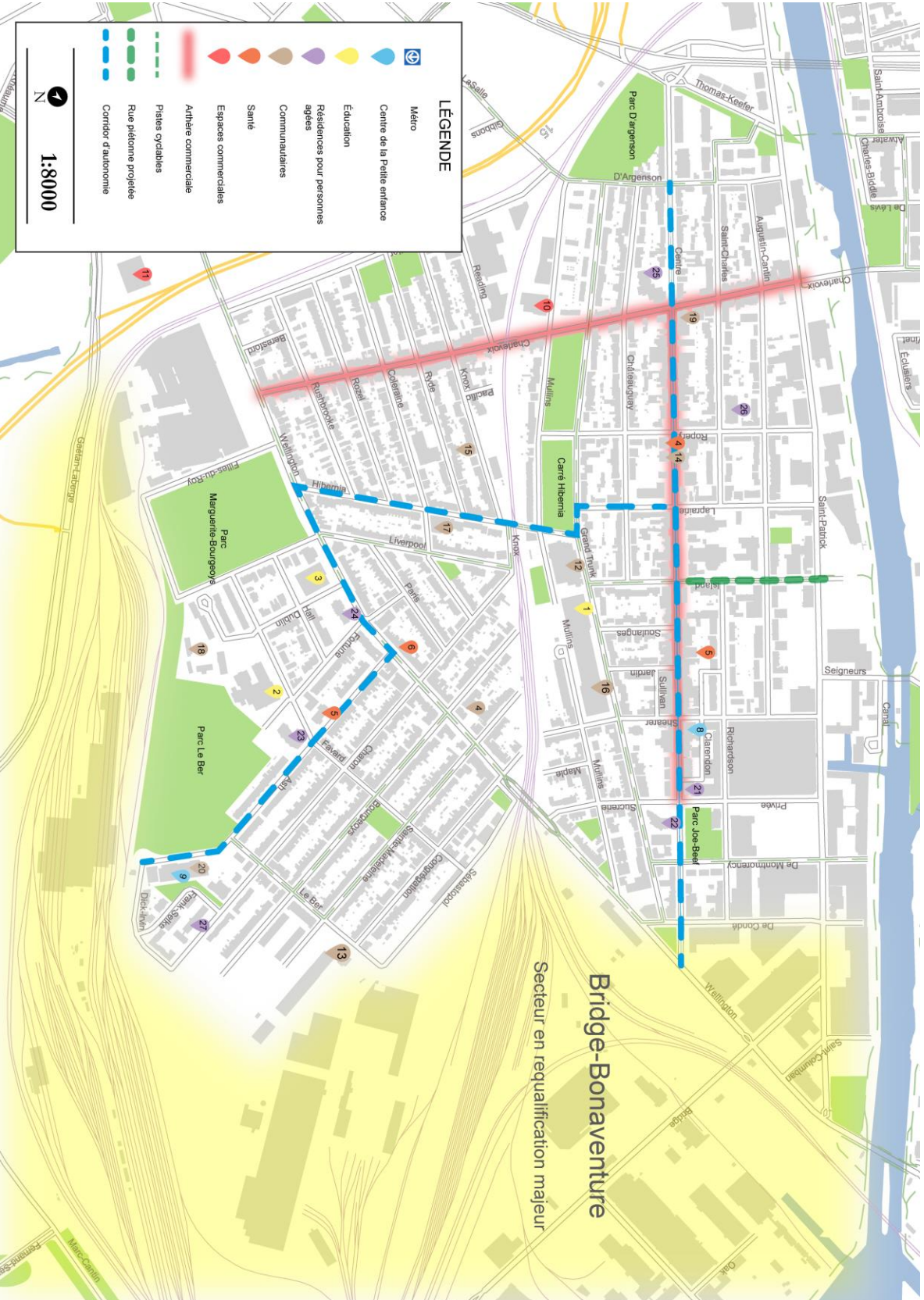
### Communautaires et socio-culturel

- Aréna (12)
- Bâtiment B7 (13)
  - Épicerie le Détour
  - Point-St-Charles ART School
  - Les Sans-Taverne - coop
- Carrefour d'éducation populaire de Pointe-Saint-Charles (14)
- Centre Lorne (Action-Gardien) (15)
- Centre Saint-Charles (16)
  - Bâtir son quartier
  - Maison des Jeunes
  - Club populaire des consommateurs
  - Garde-Manger Pour Tous
  - Cuisine-Atout
  - Jardins collectifs
  - Madame prend congé (Centre de femmes de Pointe-Saint-Charles)
- Maison du Partage (17)
- Maison Saint-Gabriel (18)
- Services juridiques communautaires de Pointe-Saint-Charles et Petite-Bourgogne (19)
- YMCA (20)
  - Écoquartier

### Résidences pour personnes âgées

- Cité-des-bâisseurs (21)
- Habitation Montmorency (22)
- Habitation Favard (23)
- Habitation Dublin Fortune (24)
- Habitation Charlevoix (25)
- Habitation André-Laurendeau (26)
- Habitation Alexandra (27)

# Carte des générateurs de déplacement et les axes du corridor d'autonomie





## Actions transversales nécessaires pour la mise en place du corridor autonomie

:

En appliquant les principes suivant sur l'ensemble des axes, il sera possible d'établir un corridor d'autonomie dans le quartier de Pointe-Saint-Charles. Les axes ciblés ont également été retenus dû au fait qu'ils présentent très peu d'obstacles et que certaines des intersections sont déjà sécurisées. Ces principes assureront un corridor d'autonomie accessible et sécuritaire pour l'utilisation de tous.

### **Mobilier urbain :**

Sans doute un des aspects les plus importants à déployer sur l'ensemble des rues concernées par ce corridor. En effet, on ne retrouve pratiquement aucun banc et aucune rampe d'appui sur l'ensemble du territoire. Il s'agit pourtant d'une caractéristique indispensable pour les personnes à mobilité réduite.

- Installer les bancs au 100 mètres sur une surface plate, toujours en bordure de rue pour laisser le long des murs sans obstacle pour le corridor piétonnier
- Installer l'ensemble du mobilier en bordure de rue
- Ajouter des poubelles
- Veiller à avoir un éclairage suffisant pour les trottoirs

### **Accessibilité et sécurité**

- Réduire les distances de traverse, quand c'est possible, par des avancées de trottoirs
- Allonger le temps accordée à la traverse : cadence de 0.8 m/sec + 2 sec. pour réagir=18-19 sec pour 8 m; 22-23 secondes pour 10m; 26-27 sec. pour 12m
- Inciter les commerces à adopter des mesures d'accessibilité universelle (à travailler avec la SDC)

### **État de la chaussée et des trottoirs :**

- Importance d'aligner les coins de rue faisant en sorte que les dénivellations des bateaux-pavés soient face à face
- Aménagement facilitant le déneigement prioritaire des trottoirs
- Entretien des trottoirs pour éviter les cavités dangereuses
- Éviter les dénivellations brusques
- Sécuriser les fosses d'arbres et émonder les arbres

### **Signalisation et marquage au sol :**

- Utiliser des textures différentes au sol, notamment pour les non-voyants
- Établir une signalisation sur le long du corridor d'autonomie pour indiquer les points d'intérêt
- Utiliser un marquage unique et uniformisé pour le corridor d'autonomie
- Choisir des matériaux de couleur contrastante

- Donner la priorité aux piétons, un feu rouge dédié uniquement aux piétons
- Éviter, lors de travaux de réfection, d'utiliser les trottoirs pour entreposer du matériel

#### **Verdissement et expérience positive :**

- Comblent les fosses de plantation et les bacs de béton appartenant à l'arrondissement
- Faire des aménagements paysagers d'intérêt
- Intégrer l'art et de la couleur dans le parcours
- Faire des démarches auprès de Pharmaprix pour installer des placotoirs par exemple

## **L'intersection Charlevoix et Centre**

L'intersection Charlevoix et Centre constitue un lieu de convergence privilégié par tous à l'échelle de l'arrondissement. Abritant la seule station de métro du quartier, une importante quantité d'autobus et de piétons y transitent. Cette intersection est reconnue comme étant accidentogène par plusieurs membres de la communauté. Cette impression est confirmée par les statistiques du SPVM<sup>2</sup>.

À l'heure de la rédaction de ce rapport, le feu de circulation sur l'axe Charlevoix est seulement partiellement protégé, c'est-à-dire que certains mouvements de véhicules sont interdits durant la première partie de la phase piétonne, puis permis par la suite. Par exemple, la flèche verte (mouvement tout droit) est utilisée pour empêcher les voitures de s'engager dans la voie de virage durant quelques secondes. Toutefois, cette précaution reste plutôt superficielle et n'est pas toujours respectée par les automobilistes. Sur la rue Centre, cette mesure n'est même pas utilisée. Le feu, de type non protégé, ne possède pas de phase priorisant le piéton. De plus, dans aucune des directions il n'y a de bouton d'appel ou encore de signal sonore pour les personnes ayant une déficience visuelle.

Après ces observations et grâce aux marches exploratoires réalisées dans le secteur, nous avons constaté que de nombreux piétons considèrent que le temps de travers n'est pas suffisant. Ce problème est d'autant plus réel pour la population âgée qui a parfois des problèmes de mobilité et qui ne marche pas à la même vitesse que la population générale. Ce manque d'accessibilité brime non seulement les aînés, mais d'autres groupes de la population. Les participants de ces marches ont aussi remarqué un manque d'aménagement et de mobilier urbain aux abords du métro Charlevoix, ce qui peut nuire au sentiment de sécurité, un facteur important à considérer lorsque l'on parle de transport actif. L'aspect de la verdure est aussi un élément considéré incontournable par tous, mais est pratiquement absent à l'intersection.

---

<sup>2</sup> Arrondissement du Sud-Ouest. (2017). *Plan d'intervention spécifique – Pointe-Saint-Charles nord*. Ville de Montréal. Récupéré de : <https://www.realisonsmtl.ca/3520/documents/7927/download> , page 18.

## Carte des aménagements prioritaires aux abords du métro Charlevoix

Voici les recommandations classées en priorité pour rendre l'intersection plus sécuritaire, mais surtout plus accessible universellement. C'est recommandations ont d'ailleurs été considérer suite au multiples demandes et recommandations des groupes communautaires, don le comité mobilité d'Action-Gardien qui regroupe plusieurs d'entre eux, ainsi que de la part des résidents :

**1** Ajouter des feux piétons de type protégé, donc un feu rouge s'allumant simultanément aux 4 coins et interdisant tous les mouvements de véhicules durant toute la phase piétonne, accompagné d'un décompte pour les piétons

**2** Ajouter un signal sonore aux feux de circulation

**3** Ajouter des plaques podotactiles dans les bateaux pavés

**4** Ajouter un marquage au sol d'une couleur différente pour le passage piéton

**5** Ajouter des bancs et beaucoup de verdure autour du métro

**6** Ajouter des saillies de trottoir si possible pour faciliter la traversée de l'intersection

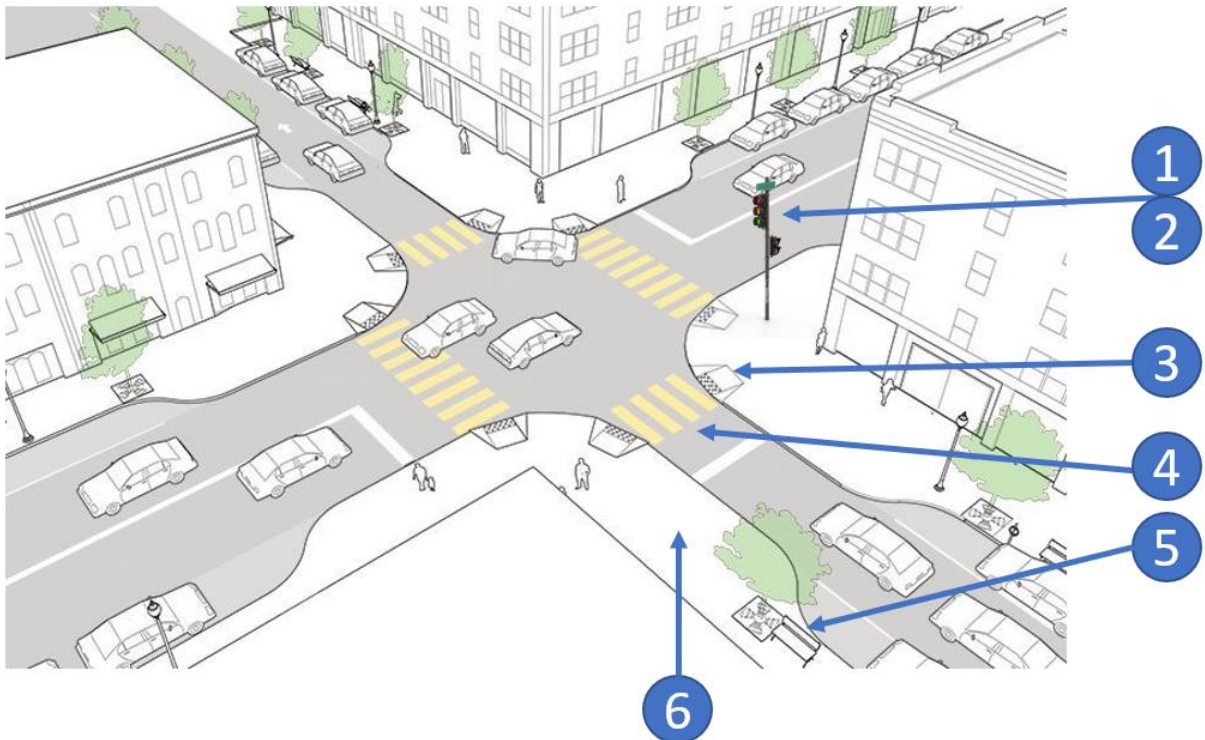


Image tire de: National Association of City Transportation Officials. (2013). Urban street design guide. [PDF]

## Partenaires nécessaires pour la mise en place du corridor d'autonomie :

Société de Développement Commercial (SDC) pour;

- Inciter les commerces à adopter des mesures d'accessibilité universelle;
- Ajouté du verdissement à leurs façades.

Arrondissement Le Sud-Ouest pour;

- le déneigement prioritaire des trottoirs du corridor autonomie;
- La réparation des trottoirs et des descentes de trottoirs;
- La réparation des trous et cavités;
- L'installation des feux de circulation et le marquage au sol;
- L'éclairage;
- Le mobilier urbain;
- Le verdissement.

## Conclusion

### Perspective des retombées du corridor d'autonomie

Pour terminer, ce corridor permettra au quartier de Pointe-Saint-Charles de se rapprocher des objectifs fixés par la ville de Montréal. En effet, depuis 2011, avec l'adoption de sa Politique municipale d'Accessibilité Universelle, la ville de Montréal s'efforce de promouvoir et de favoriser l'accessibilité pour tous. Basé sur des principes comme l'inclusion, l'objectif de l'approche est de répondre à une réalité touchant tous les aspects de la vie des citoyens. Quelles que soient les capacités d'une personne, il importe que tous les services et lieux d'intérêt soient équitablement accessibles pour tous, simultanément et de manière autonome. Grâce à ce rapport, nous avons pu établir les principales actions à réaliser pour atteindre les objectifs émis par la ville.

### Ce n'est pas tous...

Bien que ce rapport détaille les éléments principaux du projet de corridor d'autonomie, Prévention Sud-Ouest s'est engagée à réaliser d'autres marches exploratoires dans un futur rapprocher dû aux vacances estivales. Ces marches de validation serviront à synthétiser et aussi à garantir que les besoins des résidents d'aujourd'hui et de demain seront comblés.

Les marches à venir prendront place à ces deux endroits approximatifs :

- À la demande des résidents de la cités-des-Bâtisseurs : de la cités-des-Bâtisseurs jusqu'à la caisse Desjardins;
- Dans le sud du quartier où il y a peu d'aménagements dédiés à l'accessibilité universelle présentement.

## Bibliographie & documents de références

Action-Gardien. (2011). *Mémoire de l'Opération populaire d'aménagement déposé au conseil d'arrondissement du Sud-Ouest le 6 décembre 2011*. [PDF]

Arrondissement du Sud-Ouest. (2017). *Plan d'intervention spécifique – Pointe-Saint-Charles nord*. Ville de Montréal. Récupéré de : <https://www.realisonsmtl.ca/3520/documents/7927/download>

Action-Gardien. (2018). *Portrait des enjeux et solutions proposées pour améliorer la sécurité des déplacements dans la portion nord du quartier Pointe-Saint-Charles*. [PDF]

Concertation Ville-Émard Côte-Saint-Paul. (2017). *Propositions pour un corridor autonomie : Groupe de travail sécurité, transports actifs, parcs et espaces publics*.

National Association of City Transportation Officials. (2013). *Urban Street Design Guide*. Island Press. [PDF]

Prévention Sud-Ouest. (2016). *Rapport du projet QADA : Projet de cartographie des chemins sécuritaires pour les déplacements des aînés à pied et en aide à la mobilité motorisée*. [PDF]

Prévention Sud-Ouest. (2016). *Rapport de la marche exploratoire sur les rues du Centre et Laprairie*. [PDF]

Prévention Sud-Ouest. (2012). *Rapport : Marches exploratoires – Recueille*. [PDF]

Société logique. (2017). *Pour un quartier réellement durable et inclusif*. [PDF]

Société Logique. (s. d.). *Design universel*. Récupéré de : <https://societelogique.org/>

Ville de Montréal. (2018). *Profil sociodémographique : Arrondissement du Sud-Ouest*. [PDF]

Ville de Montréal. (2013). *Profil des ménages et des logements : Arrondissement du Sud-Ouest*. [PDF]

Ville de Montréal. (s.d.). *Politique municipale d'accessibilité universelle de la Ville de Montréal*. Récupéré de : <http://ville.montreal.qc.ca/>