



QUELQUES PAS DE PLUS: L'AUDIT PPAS POUR SOUTENIR LE DESIGN ACTIF

SOPHIE PAQUIN, PhD et urbaniste

3 octobre 2016
MONTRÉAL

PLUS FORT
AVEC VOUS

Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal

Québec

AUDIT DE POTENTIEL PIÉTONNIER ACTIF SÉCURITAIRE PPAS

Portrait de l'environnement piéton pour:



- ❑ La mobilisation des parties prenantes
- ❑ L'aide à la décision

GRILLE PPAS



Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Est-de-
Québec

Nom de l'évaluateur : _____ Date : _____ Heure début : _____ Heure fin : _____

FORMULAIRE III : ÉVALUATION DE L'INTERSECTION / TRAVERSES

1. Les caractéristiques des intersections 1.1 N° Intersection : _____ 1.2 Id. traverse : _____ 1.3 Nom rue : _____

1.4 Nb. voies officielles : _____ 1.5 Nb. voies effectives : _____ 1.6 Nb. voies protégées : _____ 1.6a Longueur de la traverse : _____

| | 0/2 | 1/2 | 2/2 | +2 | | OUI | NON | N/A |
|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1.7 Stationnement interdit au coin (à moins de 5m) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 1.18 Terre-plein, refuge pour piéton | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 1.8 Obstacles sur la voie piétonne | | | | | 1.17 Panneau arrêt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| a. Poteau, lampadaire | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 1.18 Ligne d'arrêt | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| b. Support à vélo | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 1.19 Qualité du marquage de la ligne d'arrêt | | | |
| c. Mobilier urbain | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | a. Visible | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1.9 Obstruction de la visibilité au coin | | | | | b. Peu visible | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| a. Végétation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 1.20 Feu de signalisation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| b. Arbustes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 1.21 Feu piéton | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| c. Mobilier urbain | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 1.22 Feu piéton avec décompte | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 1.10 Présence de bateau pavé | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | a. Temps réel du décompte : | | | |
| 1.11 Problème avec le bateau pavé | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | b. Temps complet du passage : | | | |
| | | | | | 1.23 Virage à droite autorisé au feu rouge | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 1.12 Passage piéton | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | 1.24 Feu flèche tout droit | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| 1.13 Type de passage piéton | | | | | 1.25 Feu priorité autobus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| a. 2 lignes parallèles | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | 1.26 Panneau indiquant passage pour piéton | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| b. Bandes blanches | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | 1.27 Entrée charnière à proximité de l'intersection | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | |
| c. Bandes jaunes | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| d. Autre : | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | 1.28 Nommer un élément qui se démarque pour la traverse : | | | |
| 1.14 Qualité du marquage du passage piéton | | | | | | | | |
| a. Visible | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | 1.29 Commentaires : | | | |
| b. Peu visible | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| 1.15 Mesure d'apaisement de la circulation | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| a. Avancée de trottoir | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| b. Bollard/Bac à fleurs sur rue | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| c. Support à vélo sur rue | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |
| d. Autre : | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | |

Audit de Potentiel Piétonnier Actif Sécuritaire (PPAS) - Direction de santé publique du CIUSSS Centre-Est-de-Île-de-Montréal (2015)

http://www.dsp.santemontreal.qc.ca/dossiers_thematiques/environnement_urbain/thematiques/audit_de_potentiel_pietonnier_actif_securitaire/documentation.html

PPAS : 80 INDICATEURS



Les caractéristiques des voies de circulation et des traverses aux intersections (30 indicateurs)



Les fonctions urbaines et les bâtiments (10 indicateurs)



Les caractéristiques des voies de déplacement piétonnier (14 indicateurs)



Les voies cyclables et l'accès physique au transport en commun (10 indicateurs)



L'ambiance urbaine, le paysage et l'aménagement pour la sécurité urbaine (16 indicateurs)

VOIES PIÉTONNES

Fonctionnalité, largeur et état
des voies piétonnes,
obstacles



Mobilier urbain, accessibilité
universelle



SÉCURITÉ URBAINE ET PAYSAGE

Aménagement sécuritaire
des espaces publics
(visibilité, éclairage,
entretien)



Crédits photos: DSP Montréal



Crédits photos: DSP Montréal

Ambiance, plantation et
espace vert

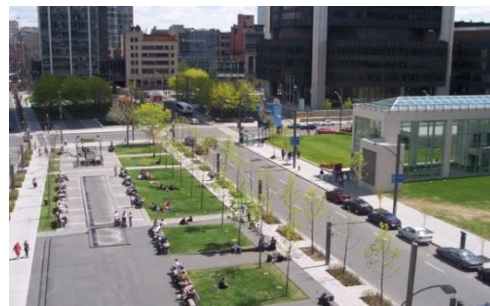


Photo : Imtl



Source: Eric Fredericks, Walkable Neighborhoods

TRAVERSES ET INTERSECTIONS

Les traverses: présence, qualité, visibilité, dégagement au 5m



Marquage peu visible

Source : DSP Montréal



Source: Ville de Montréal

La gestion des flux: feux de circulation, panneaux



Sources : DSP Montréal



feux pour piétons

Source : MTQ, 2013



Source: Google Maps

Mesures d'apaisement de circulation et de protection des piétons



Crédit photo: S. Paquin



Crédit photos : New York City

VOIES CYCLABLES ET ACCÈS AU TRANSPORT COLLECTIF

Type d'arrêt de TC

Présence d'équipements de confort : abribus, banc, horaire

Présence et type de voie cyclable



Crédit photo: Martine Laurin



Crédit photo: M.-H. Poirier

LE PPAS UTILISÉ DANS DIFFÉRENTS PROJETS

Plusieurs projets ont utilisé le PPAS, dont:

- ❑ VIVRE EN VERT (ex: RUI Laurentien-Grenet)
- ❑ TCAIM et CREMTL: Vieillir en santé dans des quartiers sécuritaires
- ❑ TANDEM (Sécurisation des gares du train de l'Est, diagnostic PAT, HOMA)

Les derniers en titre sont des projets financés par MPA:

- ❑ Centre de gestion des déplacements MOBA et VOYAGEZ FUTÉ
- ❑ CREMTL et TCAIM

RÉALISATION



Une démarche d'appropriation de l'aménagement



réalisée grâce à la participation de 100 aînés de Bordeaux-Cartierville



VIEILLIR EN SANTÉ | dans des quartiers sécuritaires



Un partenariat



grâce au soutien financier du Ministère de la Famille - Secrétariat aux aînés - Programme QADA régional

Rapport final
Ahuntsic-Cartierville
HIVER 2015

L'audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS)* révèle que :

56% des intersections permettent le **stationnement à moins de 5 mètres** du coin

56% des intersections **n'ont pas** de **passage piéton**

Le marquage au sol de **56%** des **lignes d'arrêt** étaient **peu visibles**



- Absence de trottoir
- Impossibilité de traverser
- Absence de végétation

- Absence feux circulation
- 5 Voies de circulation

RÉALISATION



Figure 9 : Comme ce bateau pavé se trouvant à l'intersection des boulevards Côte-Vertu et Jules Poitras, plusieurs bateaux pavés présentait 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.

RÉALISATION



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.

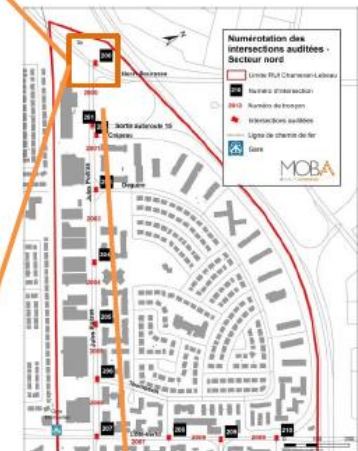


Figure 7 : Lors de l'étude, le bateau pavé de la traverse nord n'était pas aligné avec le passage piéton presque totalement effacé de l'intersection des boulevards Henri-Bourassa et Jules Poitras.

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.



RÉALISATION



Figure 3 : On retrouve, sur plus de la moitié des tronçons, des entrées charretières comme celle-ci à l'intersection de Saint-Germain et de Côte-Vertu. Les entrées charretières peuvent être problématiques pour la cohabitation piétons/automobilistes de même que présenter un danger pour les piétons vulnérables durant l'hiver. (Source de l'image : GoogleStreet)



Figure 5 : Le marquage à l'intersection de Côte-Vertu et de Gohier est défectueux, pourtant, il se situe directement en face de la station de métro, une traverse achalandée par les piétons.

Figure 6 : La traverse ouest de l'intersection de Côte-Vertu et de Gohier est interdite aux piétons à l'instar de l'intersection Côte-Vertu/Saint-Germain pourtant bordée de part et d'autre par des quartiers résidentiels et des arrêts d'autobus. (Source de l'image : GoogleStreet)



RÉALISATION

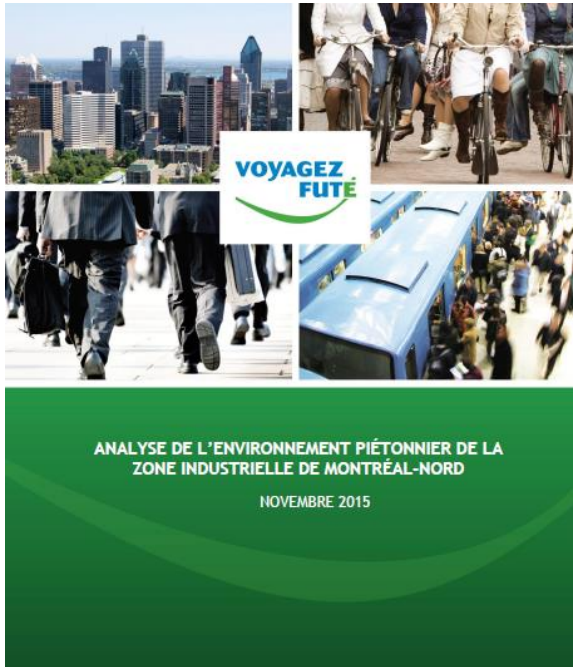


Figure 1 : Un nouveau projet résidentiel sur l'avenue de Belleville



Figure 14 : Une traverse complètement bloquée par des voitures stationnées

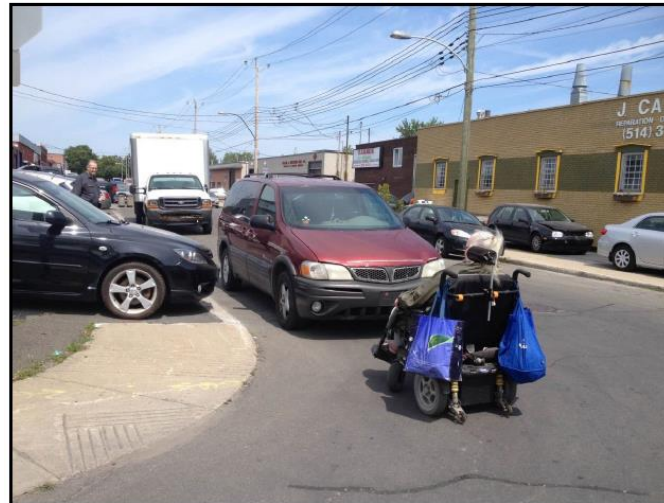


Figure 9 : Un exemple de la discontinuité de certains trottoirs, sur de Castille

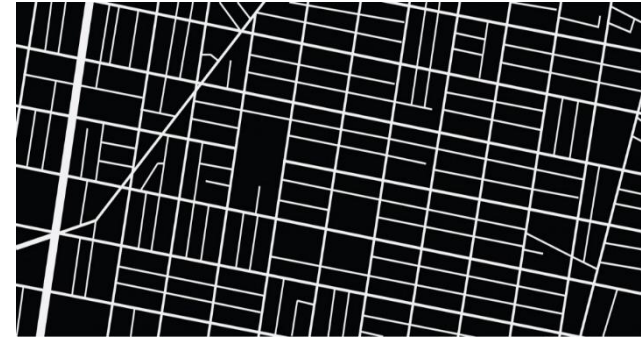


CONCLUSION

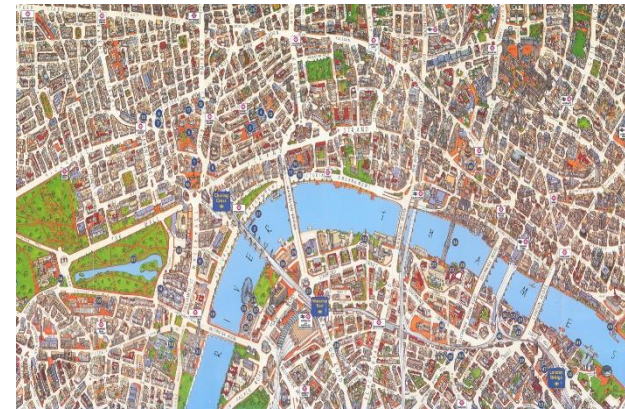
Voir les espaces piétons dans un système

Produire et intégrer systématiquement des données sur l'environnement piéton

Saisir les opportunités (réfection, planification, projet pilote, ...)



<http://postgreenhomes.com/urban-planning-101-block-size>



<http://mappinglondon.co.uk/>



Photo: Michaël Monnier Le Devoir

Merci de votre attention

Des questions?

sophie.paquin.ccsmtl@ssss.gouv.qc.ca

PLUS FORT
AVEC VOUS

Centre intégré
universitaire de santé
et de services sociaux
du Centre-Sud-
de-l'Île-de-Montréal

Québec 