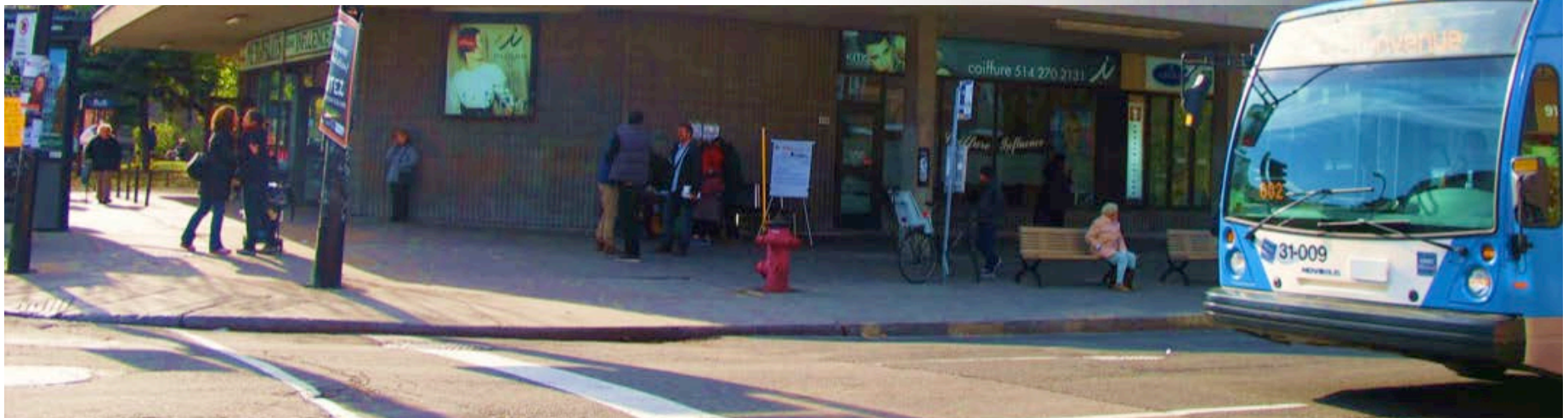


# Portrait de quartier

## Métro Beaubien



© 2017 Centre d'écologie urbaine de Montréal  
(Société de développement communautaire de Montréal)

Toute forme de reproduction et de diffusion du contenu de cette publication est fortement encouragée à condition d'en mentionner respectueusement la source.

ISBN 978-2-924108-17-8



Réseau Quartiers verts (RQV) est un réseau de communautés à travers le Canada qui utilisent l'urbanisme participatif — c'est-à-dire l'urbanisme pour et avec les citoyens — afin de bâtir des quartiers verts. Les partenaires de ce réseau travaillent ensemble pour que se multiplient des milieux de vie mieux adaptés aux déplacements à pied et à vélo. Les quartiers verts sont à la fois sécuritaires, confortables et conviviaux.

La réalisation de ce projet a été rendue possible grâce à une contribution financière provenant de l'Agence de la santé publique du Canada. Les points de vues exprimés ici ne reflètent cependant pas nécessairement leur position officielle.

#### Recherche et rédaction

Alexandra Coelho, Chargée de projet RQV et auteur  
Tristan Bougie, Conseiller en aménagement et auteur  
Anne Juillet, Chef d'équipe Aménagement et transport actif et auteur  
Moussa Sène, Organisateur communautaire  
Geneviève Sauriol, Conseillère aux communications

#### Partenaires de projet

Arrondissement Rosemont–La Petite-Patrie  
Regroupement des tables de concertation de La Petite-Patrie (RTCPP)  
Société de développement environnemental de Rosemont (SODER)

Note : les photos dont le crédit n'est pas spécifié, appartiennent au Centre d'écologie urbaine de Montréal.



---

## TABLE DES MATIÈRES

1. LE PROJET RÉSEAU QUARTIERS VERTS. ....	4
2. LES PRINCIPES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS .....	7
3. MISE EN CONTEXTE .....	9
4. LE QUARTIER .....	11
4.1 Une population jeune vivant majoritairement seule .....	11
4.2 Des résidents adeptes de la mobilité durable .....	12
5. LA RUE BEAUBIEN .....	15
5.1 Un pôle de transport et une diversité des commerces et services .....	15
5.2 Des espaces piétonniers et cyclables à optimiser .....	17
5.3 Des intersections achalandées .....	22
5.4 Réseau de transport en commun .....	26
5.5 Réseau routier .....	27
5.6 Les abords de la station de métro .....	29
5.7 Le profil des utilisateurs .....	30
5.8 Les activités réalisées dans l'espace public .....	31
5.9 Accueillir des citoyens dans les abords de la place Beaubien. ....	34
6. LES FAITS SAILLANTS .....	37
6.1 La rue Beaubien .....	37
6.2 Les abords de la station de métro Beaubien .....	37

# 1. LE PROJET RÉSEAU QUARTIERS VERTS

Réseau Quartiers verts (RQV) est un réseau de 12 communautés au Québec, en Ontario et en Alberta, qui utilisent l'urbanisme participatif – c'est-à-dire l'urbanisme pour et avec les citoyens – pour bâtir des quartiers verts. Les partenaires de ce réseau travaillent ensemble pour que se multiplient des milieux de vie mieux adaptés aux déplacements à pied et à vélo. Les quartiers verts sont à la fois sécuritaires, confortables et conviviaux.

## Objectifs

- Soutenir le milieu dans un processus participatif menant à l'élaboration d'un concept d'aménagement pour la rue Beaubien.
- Partage de connaissances sur les outils d'urbanisme participatif auprès des professionnels de l'arrondissement.
- La création d'espaces permettant aux citoyens de participer aux prises de décisions concernant leur milieu de vie.

Ce portrait-diagnostic illustre la première communauté québécoise de Réseau Quartiers verts, qui se trouve aux abords de la station de métro Beaubien, à Montréal. Le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) a soutenu l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie (RPP) durant 12 mois, en collaboration avec des partenaires locaux : le Regroupement des tables de concertation de La Petite-Patrie (RTCPP) et la Société de développement environnemental de Rosemont (SODER). Ce portrait vise à bonifier l'analyse effectuée en se concentrant sur les conditions de déplacements des piétons et des cyclistes et d'évaluer la qualité de l'espace public. Ce portrait combine des activités participatives, des études techniques, des enquêtes terrain et des recherches secondaires dans du matériel existant produit par nos partenaires, entre autres.



**« Les cultures et les climats sont différents partout dans le monde, mais les gens sont les mêmes. Ils changent leurs habitudes en fonction des services, des équipements que nous mettons à leur disposition. »**

*Jan Gehl, architecte et urbaniste, Copenhague*

## Déroulement des projets pilotes

Un processus complet d'urbanisme participatif se déroule en six phases, illustrées ci-dessous. Ce processus s'adapte au contexte à différents égards,

Ce portrait décrit les phases 2 et 3 d'un processus d'urbanisme participatif qui a été initié autour du métro Beaubien.

## Pourquoi agir sur les aménagements pour le transport actif

L'aménagement dicte le comportement des différents usagers de la rue (piétons, cyclistes, automobilistes). Agir sur l'aménagement en faveur des déplacements actifs... c'est agir sur la santé de la population.

## Étapes d'un processus d'urbanisme participatif

### 1. DÉMARRER

Établir un partenariat avec les acteurs locaux et définir le plan d'action.

Codéfinition d'une entente de partenariat

Cartographie des acteurs

### 2. COMPRENDRE

Réaliser un portrait-diagnostic de l'utilisation de l'espace.

Marche exploratoire

Kiosque de consultation

Sondage

### 3. EXPLORER

Identifier les possibilités d'aménagement répondant aux besoins et aux enjeux.

Atelier de travail professionnel

Atelier jeunesse

### 4. DÉCIDER

Valider, auprès des différents acteurs, les solutions développées et les enrichir.

Atelier de validation des scénarios

Séance de travail avec les professionnels de la municipalité

### 5. AGIR

Planter des aménagements et prendre des engagements.

Activité de plantation

Projet pilote ou mesures temporaires  
Création d'un comité de suivi

### 6. INAUGURER

Souligner les aménagements réalisés avec un événement mobilisateur.

Soirée de lancement



Conférence de presse

Visite sur le terrain

## ÉVALUER EN CONTINU LE PROCESSUS ET LES RÉSULTATS

Questionnaire, Activité d'évaluation participative, Bilan annuel

## Un début pour Beaubien : Ligne du Temps

	Activités	Étapes importantes
<b>Démarrer</b> Mars 2014 – Septembre 2014 	<b>Cartographie</b> des acteurs avec le comité de travail. <b>Marche exploratoire</b> du comité de travail : 11 membres du comité ont échangé leurs constats préliminaires.	<b>Signature</b> de la lettre de collaboration entre le CEUM et RPP <b>Rencontres du comité de travail</b> (CEUM, RPP, RTCPP, SODER et STM) pour la mise en contexte et l'identification des objectifs du projet sur Beaubien et la révision de la proposition de partenariat.
<b>Comprendre</b> Septembre 2014 -Novembre 2014 	<b>Prise de photos du site</b> <b>L'audit de potentiel piétonnier actif sécuritaire (PPAS)</b> développé par la Direction de la santé publique de Montréal permet l'analyse des caractéristiques favorables à la marche. <b>Enquête Public Space Public Life</b> : Une méthode développée par Gehl Architects, pour avoir un portrait des utilisateurs des espaces publics et les activités qu'ils réalisent dans l'espace public. <b>L'audit du potentiel piétonnier</b> développé par le CEUM permet de recueillir de l'information sur l'espace utilisé par les piétons et les cyclistes : 17 indicateurs sont recueillis pour chacun des tronçons. <b>Kiosque de consultation</b> aux abords du métro Beaubien par le CEUM, 250 participants. <b>Activités avec les enfants</b> du conseil d'étudiants de l'école La Mennais, 14 participants. Partie 1 : <b>Marche exploratoire</b> . Cette activité permet de sensibiliser les jeunes aux enjeux d'aménagement urbain et aussi d'avoir le point de vue des plus vulnérables, les jeunes, sur ce qu'ils apprécient et ce qu'ils n'apprécient pas.	<b>Novembre 2014-Février 2015</b> : Réalisation du portrait-diagnostic.

## Explorer

Décembre 2014 -  
Mars 2015



**Activités avec les enfants** du conseil d'étudiants de l'école La Mennais, 14 participants. Portrait et développement de solutions.

### Autres activités d'exploration.

Des activités de codesign avec les citoyens, les acteurs locaux et les professionnels de divers domaines étaient prévues afin de nourrir la réflexion collective quant au réaménagement de la rue Beaubien au cœur de La Petite-Patrie.

Des changements dans les échéanciers et l'émergence de nouvelles opportunités nous ont amenés à réviser nos objectifs communs. La collaboration entre le Centre d'écologie urbaine de Montréal et l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie s'est interrompue à cette étape du projet.

**Mars 2015 :** Présentation du portrait-diagnostic aux partenaires locaux.

## Décider, Agir et Inaugurer

À poursuivre

La transformation de la rue Beaubien dans le cœur de La Petite-Patrie reste une priorité pour l'administration et les élus locaux. Des actions ont été entreprises par l'arrondissement et la ville-centre pour créer une place publique à l'intersection des rues Beaubien et Boyer.

La documentation des conditions existantes présentées dans le présent document et la mobilisation des acteurs locaux serviront de base pour la poursuite du travail.

## 2. LES PRINCIPES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS

Déplacements actifs, de quoi s'agit-il?

DÉPLACEMENTS ACTIFS : Toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu qui se déplace pour un motif utilitaire<sup>1</sup>.

### Le saviez-vous?

#### CHOIX DES MODES DE TRANSPORT

Sur de courtes distances, les modes de transport actifs sont les choix les plus **efficaces** et **populaires**. Ils procurent beaucoup plus de flexibilité. En milieu urbain, pour les trajets d'une distance inférieure à 5 km le vélo est plus rapide. La marche s'avère être plus performante que le transport en commun pour les trajets de moins de 1,5 km et plus performante que la voiture pour des trajets de moins de 0,5 km.

La marche et le vélo sont les plus communs, mais les déplacements actifs comprennent aussi : le patin à roues alignées, la trottinette, la planche à roulettes, etc. On distingue trois usages différents du cyclisme :

- transport;
- loisirs;
- tourisme.

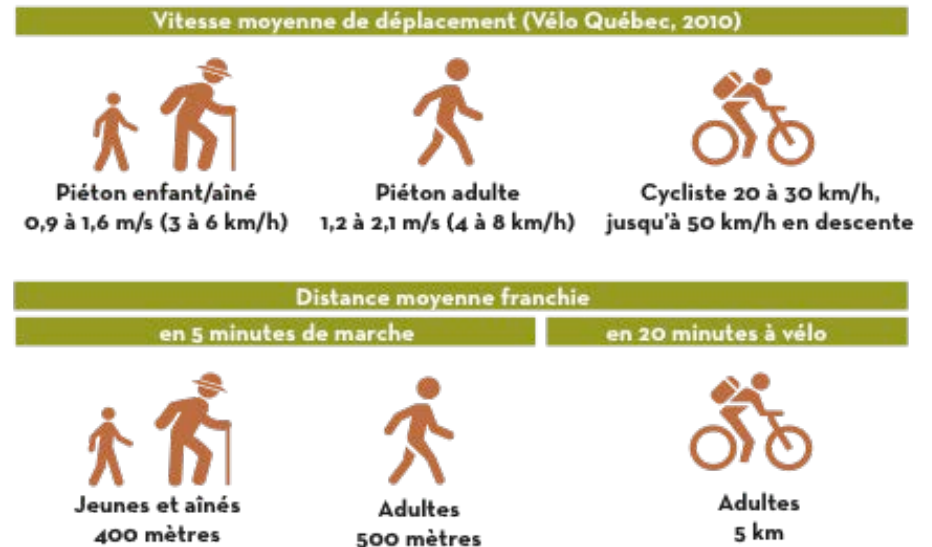
#### Déplacements de moins de 1 km effectués à pied ou à vélo .

- 62 % à Montréal
- 50 % à Québec
- 40 % À Laval, Longueuil, et Sherbrooke

Différents usagers, différents besoins

#### La vitesse de déplacements et les distances franchies

Sur de courtes distances, les modes de transport actifs sont les choix les plus efficaces et les plus populaires.



*Plus du tiers des travailleurs des grandes villes du Québec habitent à moins de 5 km - ou 20 min à vélo - du travail.<sup>2</sup>*



## Caractéristiques des déplacements actifs

### Les jeunes

- Perception réduite et vision périphérique limitée.
- Attention et capacités cognitives limitées.
- Difficulté à estimer la vitesse, la distance et à localiser la provenance des sons.
- Agissements impulsifs et imprévisibles.
- Méconnaissance de la signalisation routière et des conventions liées à la circulation.

### Les aînés

- Déplacements plus lents.
- Faible acuité visuelle et auditive.
- Peu de tolérance au mauvais temps.
- Agilité et équilibre restreints.
- Craintif pour sa sécurité.
- Réflexes plus lents.
- Endurance plus faible.

### Les personnes à mobilité réduite

- Usage de dispositif d'aide à la mobilité.
- Stabilité, sens de l'équilibre et agilité limités.
- Endurance réduite et limitée.
- Dextérité et coordination des mouvements réduites.

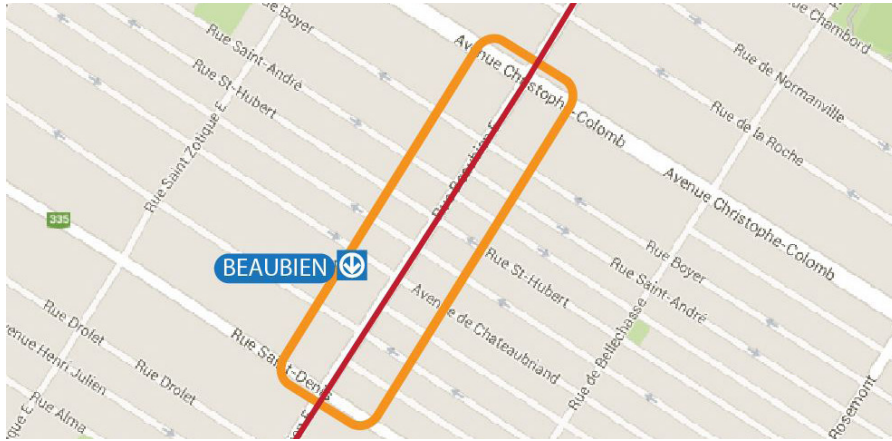
## 11 Principes pour une ville qui marche

1. **Réduire la vitesse** de circulation réelle sur les rues résidentielles et près des lieux fréquentés.
2. **Partager** équitablement les rues pour favoriser les déplacements de l'ensemble des usagers.
3. Aménager les rues achalandées et les artères commerciales en **respectant les milieux de vie** qu'elles traversent.
4. **Sécuriser la traversée** des rues pour accroître la sécurité, la visibilité et le confort des piétons et des cyclistes.
5. Concevoir des infrastructures de transport actif permettant des **déplacements directs** entre les pôles d'activité.
6. **Réduire les îlots de chaleur** en intégrant aux rues et aux espaces publics des aménagements écologiques, du verdissement et de l'agriculture urbaine.
7. **Stimuler l'attachement** des citoyens et des citoyennes à leur quartier en faisant appel à leur créativité pour le design de l'espace public.
8. Assurer une **densité** à échelle humaine.
9. **Impliquer la communauté** dans la transformation de son quartier.
10. Passer de la planification à l'**action**.
11. Avoir les **moyens de ses ambitions**.



### 3. MISE EN CONTEXTE

L'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie (RPP) prévoit, en 2016-2017, le réaménagement de la rue Beaubien, à proximité de la station de métro Beaubien, pour un meilleur partage entre les usages et en donnant plus de place aux transports actifs : « Il s'agit donc de rétrécir la largeur de chaussée sur la rue Beaubien entre les rues Saint-Denis et Christophe-Colomb pour augmenter les largeurs de trottoirs, afin d'offrir un plus grand confort aux piétons.<sup>3</sup>»



La construction d'une place publique sur le stationnement municipal situé à l'intersection des rues Boyer et Beaubien a été annoncée dans le cadre du 375<sup>e</sup> de Montréal.

Selon l'arrondissement RPP, le réaménagement de la rue Beaubien s'effectuera en deux phases :

#### Phase 1 : La rue Beaubien

Réaménagement du domaine public sur la rue Beaubien entre les rues Saint-Denis et Christophe-Colomb.

#### Phase 2 : La place publique

Réaménagement des abords de la station de métro Beaubien.



## Les orientations du Plan local de déplacement

Le réaménagement de la rue Beaubien et des abords de la station de métro s'insère dans le Plan local de déplacement (PLD) élaboré par l'arrondissement RPP en 2013. Voici quelques actions prévues au PLD qui pourraient servir de lignes directrices dans l'élaboration de ce projet.

### Le saviez-vous?

« Un PLD est un document de planification adopté par un arrondissement ou une ville, couvrant son territoire, portant sur tous les modes de transport, en conformité avec la Vision et les objectifs du Plan de transport de Montréal. »<sup>4</sup>

### OBJECTIF DU PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif... »

### Axe 1 Transports collectifs et actifs (TCA):

- TCA 07 Ajout d'espaces de stationnement vélo sur l'espace public, notamment dans les secteurs résidentiels;
- TCA 10 Mise en œuvre d'un programme global de réfection des trottoirs;
- TCA 13 Amélioration par l'arrondissement de l'aménagement à proximité des arrêts d'autobus et des aires d'attente.

### Axe 2 Convivialité des déplacements et qualité de vie (CDQV)

- CDQV 01 Amélioration de l'accessibilité en mode actif des pôles générateurs;
- CDQV 02 Exploration de nouveaux types d'aménagements de rues conviviales;
- CDQV 05 Amélioration de la sécurité des traverses piétonnières.



Intersection de la rue Beaubien et de l'avenue de Châteaubriand

L'arrondissement RPP a entamé le travail d'analyse en produisant une étude d'impact sur la circulation en octobre 2014. Dans le Portrait du réaménagement aux abords du métro Beaubien. Les thèmes suivants y sont abordés :

- la configuration de la rue Beaubien;
- l'analyse du stationnement;
- l'analyse des conditions de la circulation;
- l'offre en transports actifs.

Par ailleurs, au cours de l'automne 2014, l'arrondissement RPP a déposé une proposition à la Ville de Montréal dans le cadre du Programme d'implantation de rues piétonnes ou partagées (PIRPP). Le secteur visé dans cette proposition est la rue Beaubien entre les rues Boyer et Saint-Denis. L'objectif de ce programme est de soutenir « les arrondissements dans la mise en œuvre de projets de piétonnisation de rues dont les concepts variés pourront répondre aux besoins des résidents des différents quartiers »<sup>5</sup>. Le projet n'a pas été retenu par la Ville de Montréal.

<sup>4</sup> Guide des plans locaux de déplacements, Direction des transports, en collaboration avec la Société de transport de Montréal, Avec l'aide d'AECOM - Juin 2010

<sup>5</sup> Ville de Montréal, Rues piétonnes, Site web: ici

## 4. LE QUARTIER

L'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie est le troisième arrondissement le plus peuplé de la ville de Montréal et abrite plus de 134 000 habitants, soit 8,1 % de la population totale de la ville. Le quartier La Petite-Patrie est caractérisé par une très bonne accessibilité au transport en commun et un accès privilégié aux commerces et aux services.

### **En parlant de la rue Beaubien :**

**« Beaucoup de petits commerces (de plus en plus), bonne variété proche du métro, la diversité commerciale en fait un lieu où des gens de tout le quartier s'y promènent. »**

**« L'ajout de placettes publiques (terrasses occupant des caisses de stationnement sur la rue Saint-Hubert) a eu un effet immédiat, c'est positif, les gens les utilisent et aimeraient voir des aménagements semblables aux aménagements faits sur Beaubien entre Saint-Laurent et Saint-Denis. »**

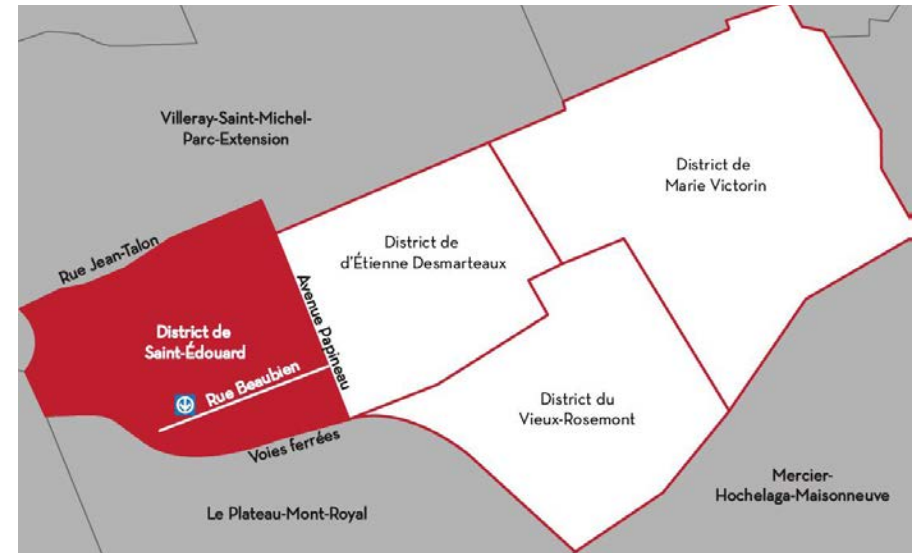
**« Il y a un besoin de plus d'aires de détente ; des endroits où s'asseoir ou s'accoter. L'espace est voué strictement au mouvement : rue et trottoir, une ville c'est aussi la détente. »**

**« [Sur la rue Beaubien] il est difficile de partager la chaussée entre les différents usagers : véhicules, piétons, autobus, vélos, stationnement en double et livraisons. »**



### 4.1 Une population jeune vivant majoritairement seule

Les données présentées proviennent du profil socio-démographique du district de Saint-Édouard produit en 2013<sup>6</sup>.



Les limites du district électoral de Saint-Édouard, dans l'arrondissement RPP.  
Source : Ville de Montréal, 2013 modifié par CEUM, 2015

## Une population jeune et vivant seule et des familles sans enfant

Les 18 820 ménages du district représentent un quart (26 %) de la population de l'arrondissement RPP soit 34475 personnes. La population du district électoral de Saint-Édouard est caractérisée par une surreprésentation des adultes de 25 à 34 ans, des ménages d'une seule personne et de familles sans enfant<sup>7</sup>.

	District électoral Saint-Édouard	Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie	Ville de Montréal
Proportion des 25 à 34 ans	29,2 %	31,2 %	17 %
Proportion de ménages d'une seule personne	51,1 %	49,5 %	40,7 %
Proportion de couples sans enfant	48,4 %	44 %	37,7 %

### Concentration de jeunes dans la zone d'étude

On retrouve aux abords de la rue Beaubien l'école La Mennais : 250 élèves

La population du district électoral est caractérisée par une sous-représentation des jeunes de 0 à 14 ans et des aînés de plus de 65 ans.<sup>8</sup>

	District électoral Saint-Édouard	Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie	Ville de Montréal
Proportion des 0-14 ans	11 %	12,6 %	15 %
Proportion des 65 ans et plus	10,7 %	14,5 %	15,2 %

### Une concentration d'aînés dans la zone d'étude

On retrouve aux abords de la rue Beaubien deux résidences pour personnes âgées :

- La résidence Beaubien (106 logements), qui surplombe la station de métro du même nom.
- La résidence La Mennais (111 logements), érigée à l'intersection des rues Beaubien et Saint-Denis.



Piétons sur la rue Beaubien.

Cette concentration de personnes âgées nous oblige à considérer les besoins particuliers de cette clientèle:

- Déplacements plus lents.
- Faible acuité visuelle et auditive.
- Peu de tolérance au mauvais temps.
- Agilité et équilibre restreints.
- Réflexes plus lents.
- Plus faible endurance.

## 4.2 Des résidents adeptes de la mobilité durable

Les données de l'enquête Origine-Destination de 2008 ne permettent pas de dresser un portrait des habitudes de déplacement de la population du district électoral Saint-Édouard. Selon les découpages territoriaux de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le district électoral Saint-Édouard est inclus dans un territoire nommé « Villeray » incluant des secteurs de Parc-Extension, de Villeray et de La Petite-Patrie. Il a été décidé que le profil est représentatif de la population du district électoral Saint-Édouard considérant la forme urbaine, la densité de population, l'accessibilité au transport en commun, etc.

7 Idem

8 Idem



Le territoire du secteur Villeray tel que déterminé par l'AMT et les limites du district électoral de Saint-Édouard.

Source : AMT, 2008 modifié par CEUM, 2015

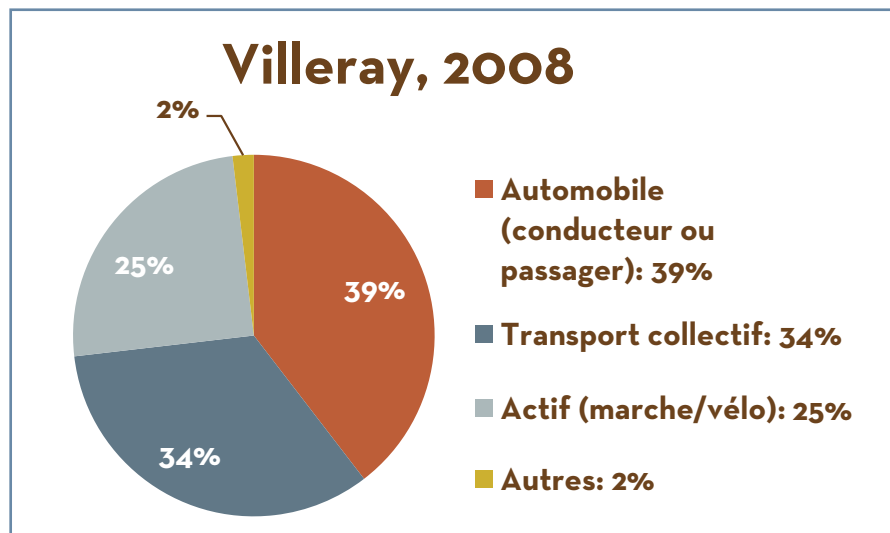
### Les déplacements de résidents

Selon les données de l'enquête Origine-Destination de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), les comportements de mobilité des résidents du secteur Villeray sont moins orientés vers l'utilisation de l'automobile que la population des secteurs centraux de l'île de Montréal.

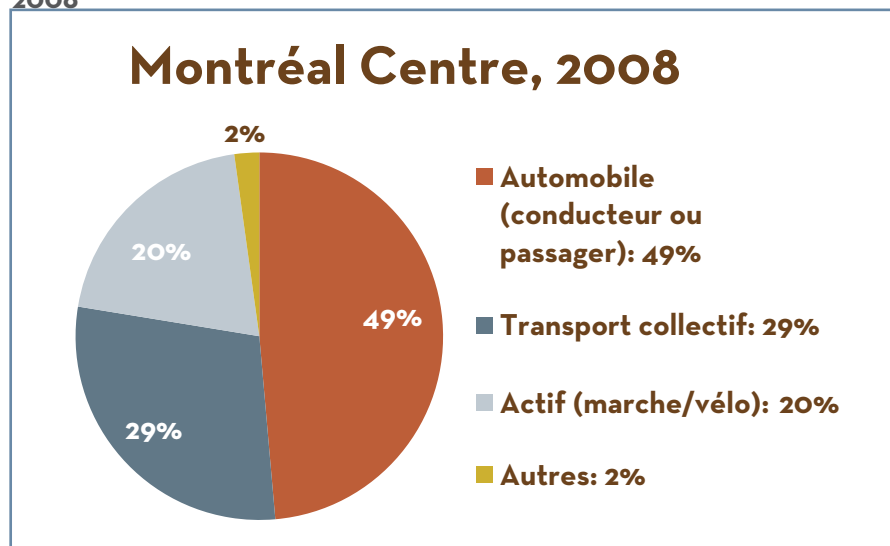
En bref :

- Les ménages possèdent en moyenne moins d'automobiles que ceux des secteurs centraux de Montréal
- Près de 47 % de ceux-ci ne possèdent pas d'automobile
- Près de 60 % des déplacements produits par les résidents sont effectués en transport collectif ou actif.

Répartition des déplacements selon le mode de transport utilisé par les résidents du secteur Villeray, tous motifs sauf retour (24 heures), 2008



Répartition des déplacements selon le mode de transport utilisé par les résidents de Montréal-Centre, tous motifs sauf retour (24 heures), 2008



**Indicateurs de motorisation des ménages du secteur Villeray et des secteurs centraux de l'île de Montréal, 2008**

	Secteur Villeray (découpage de l'AMT)	Secteurs centraux de l'île de Montréal <sup>9</sup>
Nombre moyen d'automobiles par logis	0,69 automobile	0,81 automobile
Nombre d'automobiles par ménage	Répartition des ménages	Répartition des ménages
Aucune	47 %	38,8 %
Une	42,9 %	46,3 %
Deux ou plus	10,1 %	14,9 %

<sup>9</sup> La définition de Montréal-Centre, selon l'AMT, correspond aux secteurs municipaux suivants :

Secteurs de la Ville de Montréal : Sud-Ouest, Notre-Dame-de-Grâce, Côte-des-Neiges, Plateau-Mont-Royal, Villeray, Ahuntsic, Saint-Michel, Rosemont, Sud-Est, Mercier et Outremont.

Villes liées : Mont-Royal, Westmount, Hampstead, Côte-Saint-Luc

## 5. LA RUE BEAUBIEN

### 5.1 Un pôle de transport et une diversité des commerces et services

La zone d'étude s'articule autour d'une infrastructure de transport, la station de métro Beaubien. On y retrouve également une diversité d'établissements commerciaux, institutionnels et de services, ce qui fait de ce pôle un lieu de destination pour les résidents du quartier.

#### Plaza Saint-Hubert: à côté du métro Beaubien et un grand générateur de déplacements

La Plaza Saint-Hubert, entre les rues Bellechasse au sud et Jean-Talon au nord, comporte environ 300 commerces dont des boutiques de vêtements et de robes de mariées, des bars et restaurants. Récemment, de nouveaux commerces à tendance locale, éthique et écologique ont vu le jour diversifiant ainsi l'offre commerciale.

La Plaza est connue pour sa marquise qui protège les piétons de la pluie. À l'occasion des ventes de trottoir et de son défilé de Noël, la rue Saint-Hubert devient occasionnellement piétonne. En terme de transport, la rue Saint-Hubert attire une clientèle locale (40 %), mais également de l'ensemble de la région métropolitaine.

Depuis quelques années, des acteurs se questionnent sur l'avenir de cette artère emblématique de Montréal. D'importants travaux d'infrastructure sont prévus au cours des années 2015 et 2016, il s'agit d'une occasion parfaite pour réfléchir à l'aménagement du domaine public.

Les enjeux particuliers en termes de déplacements recensés auprès de la SDC sont les suivants :

- Des problèmes de livraison sur la rue Saint-Hubert;
- Le manque de stationnements pour les vélos;
- La signalisation à améliorer pour indiquer la rue et les stationnements;
- La circulation des vélos sur les trottoirs.<sup>10</sup>

### Quarantaine d'établissements de typologies variées

La concentration d'établissements commerciaux et de service et la présence d'une station de métro génèrent un achalandage important à différentes périodes de la journée.

Les polygones indiquent les établissements commerciaux et de services situés au rez-de-chaussée. Il n'inclut pas les bureaux aux étages supérieurs. On retrouve aussi sur la carte l'achalandage selon le mode de transport. Les données ont été compilées à l'heure de pointe de l'après-midi, septembre 2014.

### Achalandage autour du métro Beaubien



Établissements commerciaux	Nombre d'établissements
Services et institutions	Nombre d'utilisateurs par jour (moyenne)/lieu
Résidences pour personnes âgées	Nombre de logements

	Intersection de Châteaubriand	Intersection St-Hubert	Intersection Boyer
Piétons	48%	53,8%	33,7%
Véhicules	46,9%	40,5%	38,5%
Cyclistes	5,1%	5,7%	27,9%

Pistes cyclables : Bandes cyclables est / ouest sur de Bellechasse et Saint-Zotique;  
: Piste cyclable nord / sud sur Boyer.

Sources : Relevés terrains, octobre 2014,  
Données des institutions, 2014 ,  
Société de transport de Montréal, Station Beaubien, Profil de la clientèle, 2010,  
Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, Étude d'impact du réaménagement aux abords de la station Beaubien, novembre 2014.

Plusieurs catégories de services et établissements commerciaux sont présentes dans le secteur d'étude :

- Achats courants : boulangerie, dépanneur, pharmacie, banque, etc.
- Achats semi-courants : salon de coiffure, papeterie, dentiste, quincaillerie, etc.
- Restauration et divertissement : restaurants et bars.
- Services publics et institutions : Église Saint-Édouard, l'école La Mennais : 250 élèves et 15 professeurs, CSLC de La Petite-Patrie.



Intersection de la rue Beaubien et de l'avenue de Châteaubriand.

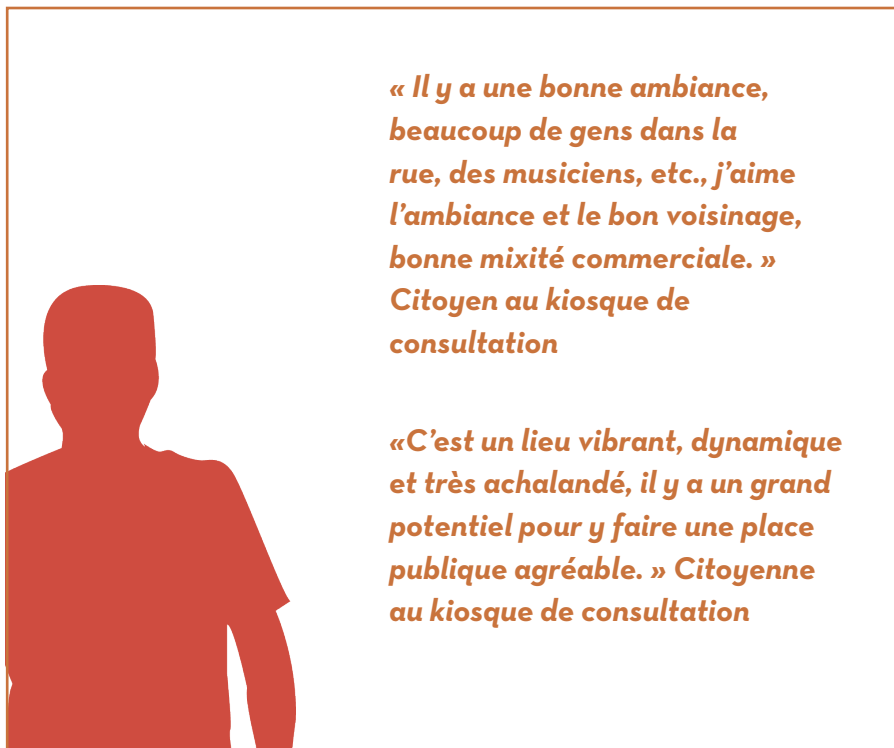


Intersection des rues Saint-André et Beaubien.



## 5.2 Des espaces piétonniers et cyclables à optimiser

Une enquête sur le potentiel piétonnier de la rue Beaubien entre les rues Saint-Denis et Christophe-Colomb et aux abords immédiats de la station de métro Beaubien a été réalisée pendant l'automne 2014.



L'enquête sur le potentiel piétonnier a été réalisée sur les tronçons de rue et les intersections identifiées sur le plan suivant.



### Les trottoirs et les obstacles

Sur la rue Beaubien, les trottoirs mesurent en moyenne de 1,8 mètre de large. Cette largeur, adéquate pour une rue résidentielle, n'est pas suffisante pour accueillir le nombre important de piétons qui se déplacent entre la station de métro et les services et les commerces du secteur. Les trottoirs situés entre l'avenue de Chateaubriand et la rue Boyer sont particulièrement étroits ce qui crée des conflits entre les usagers. La présence d'obstacles oblige les passants à compétitionner pour occuper l'espace, particulièrement près des arrêts de bus.

### Comptages aux intersections, Arrondissement RPP, septembre 2014

	Piéton	Cyclistes	Véhicules
Intersection Beaubien Saint-Vallier	833	152	795
Intersection Beaubien et de Châteaubriand	1254	132	1224
Intersection Beaubien et Saint-Hubert	1542	164	1162
Intersection Beaubien et Boyer	849	616	743

La largeur trop étroite des trottoirs a été identifiée comme facteur le plus désagréable de la rue Beaubien. Voici quelques perceptions des utilisateurs :

- « Je marche dans la rue pour éviter les bouchons. »
- « Lorsqu'il y a une personne à mobilité réduite ou une personne avec une poussette, la congestion se forme. »

En parlant de l'intersection St-Hubert et Beaubien :

- « Le trottoir trop étroit, pas assez de place pour attendre l'autobus. »
- « L'espace est insuffisant pour les piétons, surtout à l'entrée et sortie des autobus : il est difficile de circuler. »



Les trottoirs n'offrent pas assez d'espace pour que deux piétons puissent marcher côte à côte confortablement.

Les trottoirs trop achalandés sont :

- Mauvais pour les affaires, car les gens ont de la difficulté à s'arrêter et à regarder dans les vitrines;
- Mauvais pour la sécurité, car certains piétons rapides empiètent sur la chaussée et d'autres peuvent être accidentellement poussés sur la chaussée;
- Mauvais pour les personnes à mobilité réduite puisque ceux-ci ont généralement besoin de plus d'espace pour marcher confortablement;
- Mauvais pour encourager les gens se déplacer, car ce n'est pas agréable de marcher dans de telles conditions.



Certains piétons circulent dans la rue pour éviter l'engorgement des trottoirs.



Les trottoirs ne sont pas assez large pour accueillir de manière confortable les piétons et les usagers du transport collectif.

Les entrées charretières constituent aussi un obstacle : elles sont un point de conflit potentiel entre les piétons et les véhicules motorisés. Les entrées de ruelles entre les rues de Châteaubriand et Saint-André sont utilisées par des véhicules de livraison et de collecte des ordures, la visibilité est limitée en raison de la présence de bâtiments.

**Une entrée charretière est un abaissement du trottoir qui permet aux véhicules d'accéder plus facilement à un terrain de stationnement, une ruelle, etc.**



### Les avantages des bancs publics :

- Permettent de faire une pause (personnes âgées et à mobilité réduite);
- Permettent d'apprécier l'ambiance de la rue et regarder les gens passer;
- Permettent de rencontrer ou d'interagir avec quelqu'un;
- Permettent de s'asseoir sans avoir à consommer sur une terrasse.

Un facteur clé de l'accessibilité cyclable, mise à part la présence d'un réseau cyclable, est la possibilité de stationner son vélo à proximité de sa destination. L'offre de supports à vélo est d'une vingtaine de places, situées aux abords de la SAQ et de la quincaillerie à l'angle de l'avenue de Châteaubriand et les bornes de stationnement disséminées tout au long de la rue.

Aux abords immédiats de la station de métro, il y a une offre importante de stationnements à vélo : une trentaine de places. Toutefois, nous constatons qu'ils sont localisés, à l'arrière de l'édicule, ce qui n'est pas optimal et leur entretien est négligé.



La concentration de vélos cadennassés au mobilier urbain nous révèle que l'offre ne suffit pas à la demande. Ces vélos peuvent constituer des obstacles à la circulation des piétons et à l'attente.

Deux stations Bixi sont à la disposition des usagers du vélo en libre-service

- Intersection de la rue Beaubien et de l'avenue de Châteaubriand
- Intersection des rues Beaubien et Boyer

Les élèves de l'école La Mennais ont mentionné qu'ils n'aimaient pas les entrées des ruelles de part et d'autre de la rue Saint-Hubert. Il y a « des trous dans la rue, le trottoir est petit et en plus il est bloqué par des camions de livraison. La ruelle est très mal entretenue, elle n'est pas faite pour jouer, ça sent mauvais, on ne se sent pas en sécurité dans la ruelle aussi, les camions n'arrêtent pas leurs moteurs ».

### Le mobilier urbain : bancs et supports à vélo

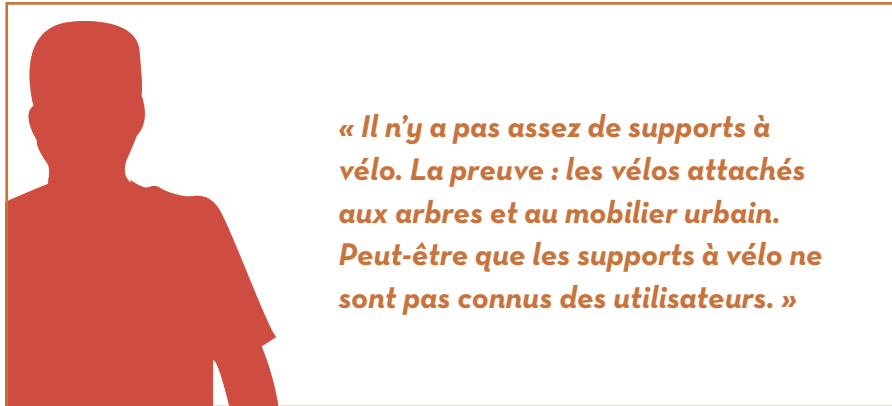
Dans la zone, il y a un total de 22 places pour s'asseoir, un banc représente trois places. Sur la rue Beaubien, il y a un total de 13 places dont deux abribus. Leur localisation est adjacente principalement aux arrêts d'autobus. Par ailleurs, la seule terrasse privée présente dans la zone est située en façade du café Coyote à l'intersection de l'avenue de Châteaubriand.



#### **Commentaire au kiosque sur l'amélioration des arrêts d'autobus :**

**« Il faut améliorer les infrastructures disponibles aux arrêts d'autobus (bancs, abribus, poubelles, le minimum, c'est les bancs). »**

**« Il y a un manque de poubelles aux abords immédiats du métro Beaubien. »**



La piste cyclable de la rue Boyer constitue un accès privilégié au secteur.

### L'espace tampon, arbres et plantations

L'espace tampon est un espace entre le trottoir et la chaussée, utilisé traditionnellement pour y concentrer le mobilier urbain et les plantations. Cet espace peut aussi être utilisé par les piétons lors des périodes d'achalandage. La moitié (50 %) des tronçons de la zone d'étude ne bénéficient pas de cet espace, notamment sur la rue Beaubien. Lorsqu'il est présent, cet espace mesure en moyenne 1,2 mètre de largeur, ce qui est amplement suffisant pour y accueillir plantation et mobilier urbain. Les tronçons de rue entre l'avenue de Châteaubriand et la rue Boyer n'ont pas d'espace tampon.

Dans la zone d'étude, on recense 21 arbres localisés dans l'espace tampon.

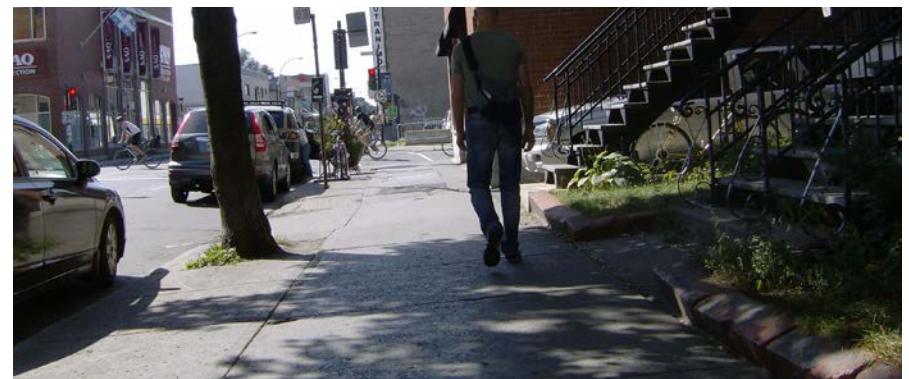
Toutefois, la majorité de ceux-ci produisent peu d'ombre et sont très fragiles. Il n'y a pratiquement aucun arbre entre les rues Boyer et de Châteaubriand.

Les 12 arbres localisés entre les bâtiments et le trottoir sont des arbres matures qui produisent de l'ombre sur l'espace piétonnier.

Les arbres et les plantations dans l'espace public :

- Réduisent l'absorption de la chaleur en milieu urbain minéralisé par la création de zones d'ombre;
- Améliorent la qualité de l'air en captant une partie des polluants;
- Augmentent la biodiversité urbaine;
- Atténuent les corridors de vent;
- Favorisent l'infiltration naturelle de l'eau.

Un espace tampon offre aux arbres un espace suffisant pour croître et permet d'y ajouter de la végétation basse.



Rue Beaubien entre la Rue Boyer et l'avenue Christophe-Colomb.

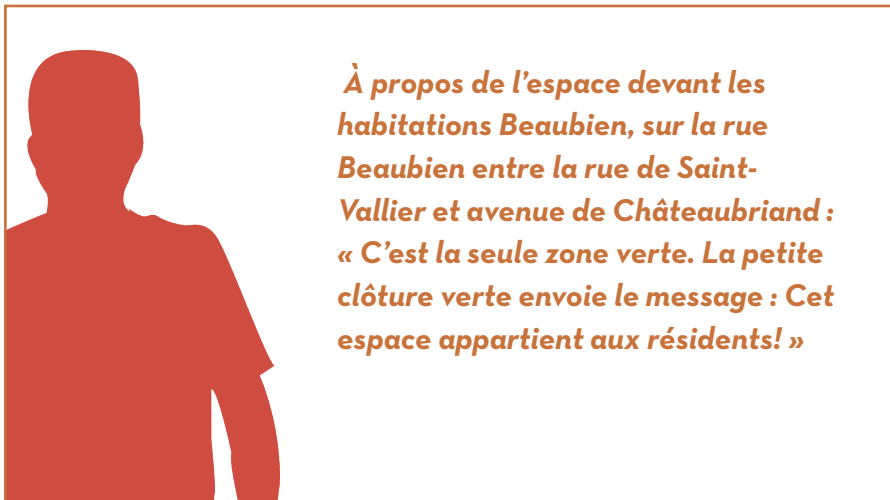
## L'échelle de la rue et le cadre bâti

La largeur de la chaussée, le type d'activité présente, les caractéristiques façades de la rue Beaubien en font un lieu avec une échelle intéressante pour les piétons. La grande majorité des façades, au rez-de-chaussée, sont perméables, c'est-à-dire qu'il y a un matériau translucide, et des portes d'entrée directement sur la rue. En ce sens, la rue Beaubien est une illustration parfaite de la rue commerçante typique de Montréal.



Rue Beaubien entre l'avenue de Chateaubriand et la rue Saint-Hubert.

Une succession de façades translucides influence positivement l'expérience piétonne, elles permettent un « dialogue visuel » entre le privé et le public. La grande majorité des bâtiments est édifée en bordure, ce qui facilite l'accès aux établissements.



Terrain en bordure de l'église Saint-Édouard, angle des rues Beaubien et Saint-Denis.



Terrain en bordure du Centre Alpha Saint-Anne, angle de la rue Beaubien et de l'avenue Christophe-Colomb.

Quelques bâtiments sont implantés en retrait du trottoir, créant des espaces résiduels souvent asphaltés et clôturés. Ceux-ci offrent un potentiel de transformation à des fins de verdissement ou de petite place publique.



Angle des rues Beaubien et Saint-André vers l'ouest.

Malgré une échelle humaine, l'espace est presque exclusivement attribué à la circulation motorisée. Très peu d'espace est voués aux déplacements des piétons, aux aires d'attente pour les autobus et au verdissement.

### 5.3 Des intersections achalandées

Six intersections sur huit sont des intersections à quatre branches. Les intersections de la rue Saint-André forment deux intersections à trois branches. Il y a 30 traverses et 23 d'entre elles sont signalisées avec un passage pour piétons. (77 %)

**Traverse :** À une intersection, portion de la chaussée située entre deux coins de rue.

**Passage pour piétons :** Un marquage au sol précisant l'endroit où le piéton peut traverser la chaussée. Il est généralement implanté dans une traverse ou entre deux intersections.

### Les accidents aux intersections

Entre 2007 et 2011, des collisions ont été recensées sur l'ensemble des intersections de la zone d'étude, à l'exception de l'intersection Saint-André. Les données disponibles ne sont pas très précises, nous savons somme toute que les intersections ont été le théâtre de neuf accidents ou moins durant cette période. Il faut aussi noter que ce nombre n'inclut que les collisions officiellement déclarées.



**« Je ne me sens pas en sécurité. Les intersections accueillant un volume important, telles que les avenues Christophe-Colomb et de Chateaubriand et la rue Saint-Denis, ne sont pas à échelle humaine. Les véhicules circulaient à une vitesse trop élevée compte tenu du milieu traversé et le temps voué à la traversée est trop court. » Citoyen au kiosque de consultation**

### Les traverses

Les traverses pour piétons mesurent en moyenne 14 m de longueur, ce qui représente un temps de traverse pour un adulte de 11,6 secondes (1,2 m/seconde). La même distance est franchie par un aîné en 15,5 secondes (0,9m/seconde).

- La plus grande traverse située à l'intersection de la rue Saint-Denis est de 20 m de longueur. Pour les aînés, les feux piétons n'offrent pas un temps de traverse suffisant, compte tenu de la distance.
- La traverse la plus courte est à l'intersection Saint-André avec 10,2 m.

### Visibilité, obstacles et stationnement aux intersections

13 % des traverses ont un obstacle à la visibilité (mobilier urbain, végétation, bâtiment) sur les deux côtés du coin de rue. Ces obstacles peuvent limiter la visibilité des piétons lorsqu'ils entament la traversée de la rue.



Intersection des rues Boyer et Beaubien.

Un bâtiment érigé à proximité d'une intersection peut constituer un obstacle à la visibilité et au libre cheminement des piétons. 20 % des traverses ont un obstacle au déplacement (poteau) sur l'un des deux côtés du coin de rue. Ces obstacles obligent les piétons à effectuer un détour lorsqu'ils s'engagent dans l'intersection et limitent l'espace disponible pour l'attente.



Intersection de la rue Beaubien et de l'avenue de Chateaubriand.

43 % des traverses bénéficient d'une interdiction formelle de se stationner à moins de 5 mètres de l'intersection des deux côtés de la traverse (borne fontaine, arrêt de bus, etc.). On note que 40 % des traverses possèdent une interdiction formelle de se stationner à moins de 5 mètres de l'intersection de l'un des deux côtés de la traverse. 17 % des traverses n'ont pas d'interdiction formelle.

### Passages pour piétons et bateaux pavés

- 77 % des traverses sont marquées par un passage pour piétons.
- Le marquage le plus utilisé est les deux lignes blanches parallèles, il est utilisé dans 70 % des cas.

Le marquage de bandes blanches plus visibles est utilisé dans 9 % des cas aux intersections ayant le volume de circulation le plus élevé soit les intersections Saint-Denis et Christophe-Colomb. Il est aussi utilisé à l'intersection de la rue Saint-Vallier. Les passages pour piétons à l'intersection des rues Saint-Hubert et Beaubien sont signalisés par des passages pour piétons dont le revêtement est en béton. Ce revêtement est peu visible, car sa couleur ressemble à celle du bitume.



Intersection des rues Boyer et Beaubien.

Le passage pour piétons avec deux lignes parallèles blanches est peu visible. Il peut être opportun dans les secteurs fortement achalandés d'implanter un marquage plus visible, soit les bandes blanches.



Intersection des rues Beaubien et Saint-Denis.

Le passage pour piétons avec les bandes blanches rehausse la visibilité du passage piéton. Il envoie un message clair aux automobilistes qu'il y a un conflit potentiel avec les piétons.

La grande majorité (93 %) des traverses sont munies d'un bateau pavé, dispositif facilitant l'accès à la chaussée pour les piétons. 40 % des traverses ont un ou

deux bateaux pavés en mauvais état : matériaux détériorés, fissures, obstacles, une bordure de plus de 3 cm. Les obstacles et les dénivelées constituent des obstacles non négligeables pour les gens qui ont des conditions de déplacement particulières. Le bateau pavé est en bon état et permet d'accéder directement au passage pour piétons.



Intersection des rues Saint-Hubert et Beaubien.



Intersection de la rue Beaubien et de l'avenue de Chateaubriand.

Le bateau pavé en mauvais état avec une fissure constitue un obstacle aux personnes à mobilité réduite, avec une poussette, etc.



## Gestion des intersections

Le risque de conflits entre les usagers est plus important aux intersections car les les trajectoires des piétons, des véhicules, des cyclistes s'y croisent.

Les intersections :

- Deux intersections sur huit sont régies par des arrêts obligatoires;
- Cinq intersections sur huit sont régies par des feux de circulation;
- Une intersection sur huit n'a pas de système de gestion spécifique.

Les panneaux d'arrêt sont présents à la totalité des approches. Toutefois, la ligne d'arrêt est manquante à trois des approches signalisées par un panneau d'arrêt. La ligne d'arrêt doit accompagner le panneau octogonal, ce dernier pouvant être caché par un véhicule ou par de la végétation.

66 % des traverses sont régies par un feu piéton avec décompte numérique. L'implantation d'un feu piéton peut poursuivre deux objectifs :

- Permettre aux piétons de traverser la chaussée sans possibilité de conflit avec les véhicules.
- Permettre aux piétons d'avoir une longueur d'avance au début du cycle.

Quatre traverses avec feu piéton ont été sélectionnées afin de comparer le temps attribué à la traversée, la distance de parcours et la vitesse de marche de certains usagers types. Les résultats se retrouvent dans le tableau ci-dessous.

Dans deux cas sur quatre, le temps alloué par le feu piéton est suffisant pour qu'un adulte (1,2 m/sec.) puisse traverser l'ensemble de la chaussée. Dans trois cas sur quatre un piéton âgé ou enfant (0,9 m/sec.), n'a pas le temps de compléter sa traversée.

### Les passages et les feux pour les piétons, certaines intersections de la zone d'étude, relevés-terrains 2014

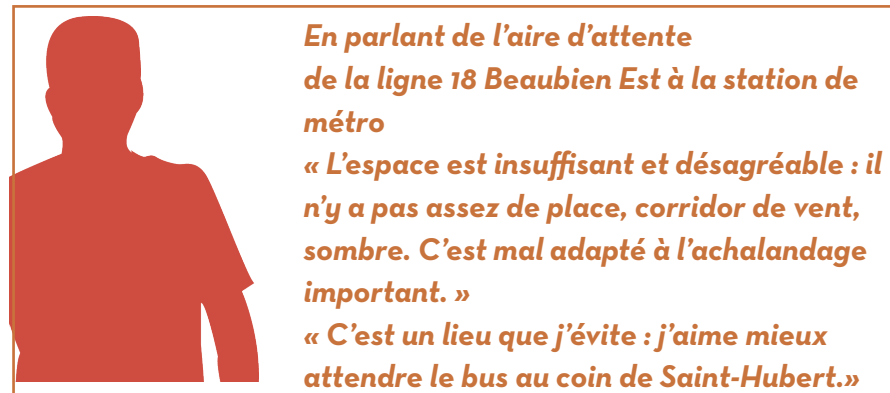
	Distance en mètres	Feu piéton : (sec.)	Feu vert : total (sec.)	Temps de traverse adulte (1,2 m/sec.)	Temps de traverse âgé ou enfant (0,9 m/sec.)	Constat
Saint-Denis/Beaubien : Traverse Nord	19,5m	14 sec.	30 sec.	16,3 sec.	21,6 sec.	Le temps alloué par le feu piéton n'est pas suffisant pour les adultes et les âgés, ils doivent donc utiliser le temps supplémentaire pour traverser.
De Châteaubriand/Beaubien : Traverse Est	13,6m	8 sec.	35 sec.	11,3 sec.	15,1 sec.	Le temps alloué par le feu piéton n'est pas suffisant pour les adultes et les âgés, ils doivent donc utiliser le temps supplémentaire pour traverser.
Saintt-Hubert/Beaubien : Traverse Sud	11,5m	5 sec.	35 sec.	9,6 sec.	12,7 sec.	Le temps alloué par le feu piéton n'est pas suffisant pour les adultes et les âgés, ils doivent donc utiliser le temps supplémentaire pour traverser.
Boyer/Beaubien : Traverse Ouest	12,6m	14 sec.	18 sec.	10,5 sec.	14 sec.	Le temps alloué par le feu piéton est suffisant pour les adultes et les âgés.

## 5.4 Le réseau de transport en commun



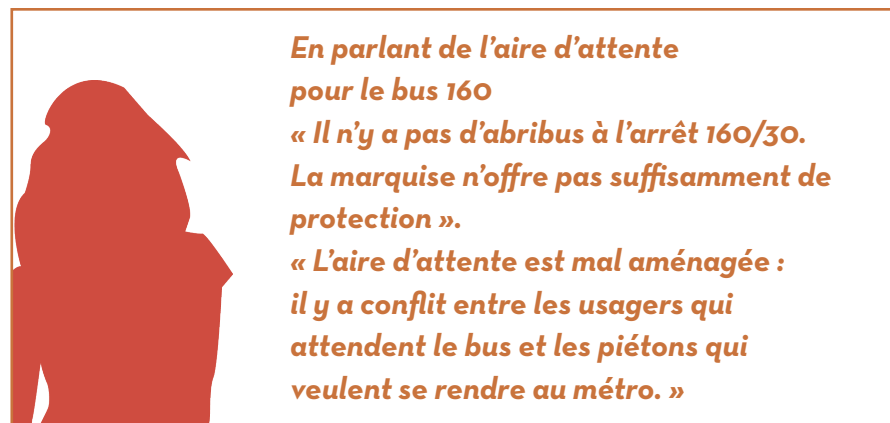
### Ligne 18 - Beaubien

Le circuit dessert la station de métro Beaubien, il y a trois autres arrêts dans chacune des directions au sein de la zone d'intervention. La fréquence moyenne de passages des autobus est très efficace lors des périodes de pointe (4 minutes) et d'environ 8 à 10 minutes à l'extérieur de celles-ci. La voie réservée pour les autobus n'est pas continue, car la largeur de la chaussée n'est pas suffisante à certains endroits. L'achalandage important à certains arrêts de bus crée un obstacle pour la circulation piétonne.



### Ligne 160 - Barclay

Un arrêt est présent au métro Beaubien et à l'intersection des rues Saint-Denis et Beaubien, il s'agit de l'arrêt en tête de ligne. La fréquence moyenne de passages des autobus est limitée à 20 minutes. Cette fréquence peu élevée peut être liée à la proximité de l'axe du métro - ligne bleue.



### Ligne 30 - Saint-Denis/Saint-Hubert

Des arrêts sont présents aux intersections de la rue Beaubien et de l'avenue de Châteaubriand et des rues Beaubien et Saint-Hubert. La fréquence moyenne de passage des autobus est limitée à 30 minutes. Cette fréquence peu élevée peut être liée à la concurrence du métro dans le même axe (métro Beaubien et Jean-Talon).

## 5.5 Le réseau routier



### Réseau routier

La rue Beaubien est une rue collectrice selon la hiérarchisation du réseau routier de la Ville de Montréal. L'axe à l'étude est de compétence l'arrondissement RPP. Les caractéristiques des différentes voies sont présentées dans le tableau ci-dessous :

	Volume	Géométrie	Exemples
Rues locales	Moins de 1500 véh./jour	1 ou 2 voies - 50 km/h	Les rues Saint-Vallier, Saint-André et Boyer
Rues collectrices	1000 à 15000 véh./ jour	4 à 6 voies - 50 km/h	Les rues Beaubien et Saint-Hubert et l'avenue de Châteaubriand
Rues artérielles secondaires	Entre 15000 et 30000 véh./ jour	4 à 6 voies - 50 km/h	Aucune
Rues artérielles principales	Plus de 30000 véh./jour	4 à 8 voies - 50 à 70 km/h	La rue Saint-Denis et l'avenue Christophe-Colomb

### La rue Beaubien

La rue Beaubien est à double sens sur le tronçon étudié. Elle comprend deux voies de circulation et deux voies de stationnement de chacun des côtés de la chaussée. La largeur de la chaussée en tronçon varie de 11 mètres à 13,5 mètres. Celle-ci se décompose comme suit :

- Deux voies de circulation de 3,5 mètres chacune;
- Deux voies de stationnement /arrêt interdit de 2 à 3,25 mètres chacune.<sup>11</sup>



Voies de circulation de la rue Beaubien au coin de la rue Saint-Hubert.

### Circulation de transit

La rue Saint-Hubert et l'avenue de Châteaubriand ont été ciblées comme présentant un problème de circulation de transit. Il s'agit de rues locales et collectrices avec une chaussée très large, limitées à 40 km/h et ayant un usage quotidien ne correspondant pas à leurs fonctions primaires. Certaines rues locales et collectrices résidentielles, en sens unique dans la plupart des cas, sont aujourd'hui utilisées pour effectuer du transit dans l'arrondissement, ce qui induit des volumes de circulation importants ne correspondant pas aux fonctions de ces rues.<sup>12</sup>

La réduction de la capacité routière de la rue Saint-Hubert en 2014 en transformant une voie de circulation en voie vouée au stationnement « 15 minutes et moins », a certainement eu une influence sur la circulation de transit.

<sup>11</sup> Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, Étude d'impact du réaménagement aux abords de la station Beaubien, novembre 2014

<sup>12</sup> Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, Plan local de déplacement, Diagnostic - Rapport technique, novembre 2013

## Conditions de circulation

### Période de pointe de l'avant-midi

La circulation est très fluide à l'ensemble des intersections de la zone d'étude.

- De légers ralentissements sont visibles à de l'intersection Saint-Hubert en raison des mouvements de virage à gauche perturbés par les traversées piétonnes.

### Période de pointe de l'après-midi

Tout comme à l'heure de pointe du matin, aucune problématique importante de circulation n'est présente.

- De légers ralentissements sont visibles au niveau de l'intersection Saint-Hubert en raison des mouvements de virage à gauche qui sont perturbés par les traversées piétonnes
- Le nombre de piétons aux intersections étant plus important, la fluidité est réduite aux intersections Chateaubriand et Saint-Hubert.
- À l'intersection Boyer, les mouvements de virages à droite et à gauche sont perturbés par les traversées piétonnes et par le grand nombre de cyclistes sur la piste cyclable.<sup>13</sup>



Période de pointe de l'après-midi à l'intersection de l'avenue de Châteaubriand et de la rue Beaubien.

Ces zones de ralentissement et la présence de véhicules de livraison peuvent constituer des obstacles aux piétons et cyclistes :

- Des véhicules immobilisés dans les passages pour piétons
- Visibilité réduite par la présence des véhicules
- Stress des usagers, manœuvres impulsives

## Stationnement et livraison sur rue

Plusieurs stationnements hors rue offrent des places de stationnement pour les clients de la Plaza St-Hubert et de la rue Beaubien.

- Angle des rues Beaubien Boyer : 23 places
- Rue St-André entre les rues Beaubien et Bellechasse (1) : 19 places
- Rue St-André entre les rues Beaubien et Bellechasse (2) : 31 places
- Rue Boyer entre les rues Beaubien et Saint-Zotique : 100 places<sup>14</sup>



Stationnement sur la rue Boyer entre les rues Beaubien et Saint-Zotique.

L'offre en stationnement sur la rue Beaubien dans le secteur est complexe. Par la présence d'un métro, on retrouve des zones d'arrêt interdites en tout temps à proximité. On retrouve aussi une voie réservée aux autobus et des zones d'arrêt interdites durant les périodes de pointe. À l'extérieur de ces périodes, on retrouve principalement des espaces de stationnement tarifés, du stationnement pour la livraison et du stationnement de courte durée, limitée à 60 minutes.<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, Étude d'impact du réaménagement aux abords de la station Beaubien, novembre 2014

<sup>14</sup> Stationnement Montréal

<sup>15</sup> Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, Étude d'impact du réaménagement aux abords de la station Beaubien, novembre 2014

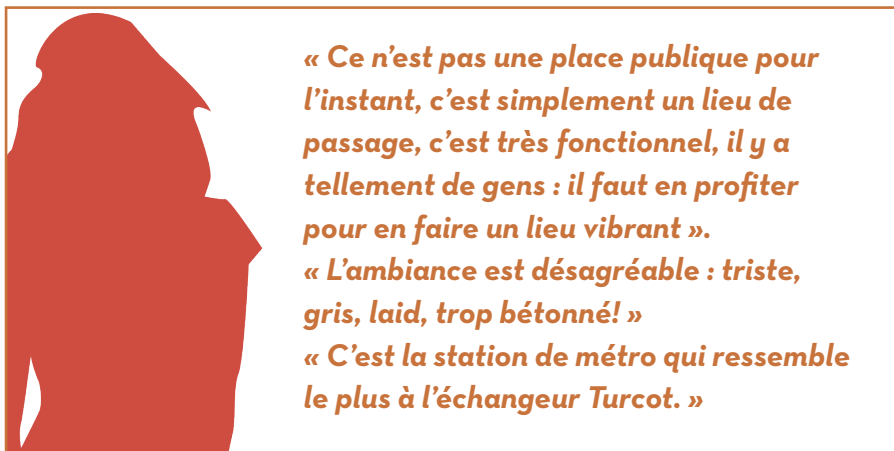


Camions de livraison des deux côtés de la rue Beaubien.

Il a été observé que les camions de livraison s'immobilisent en façade sur la rue, dans la voie réservée aux autobus ou au cours des plages horaires où le stationnement est interdit.

La rue Beaubien entre le boulevard Saint-Laurent et l'avenue Papineau est une route de camionnage permis de jour, soit entre 7h et 19h.

## 5.6 Les abords de la station de métro



Le principal lieu de destination de la rue Beaubien est sans contredit la station de métro Beaubien. Quotidiennement, on observe les achalandages suivants :

- Accès au métro : 21 815 usagers entrants et sortants.
- Autobus 18 Beaubien : 7800 usagers montent ou descendent aux arrêts de correspondance avec la station de métro.<sup>16</sup>



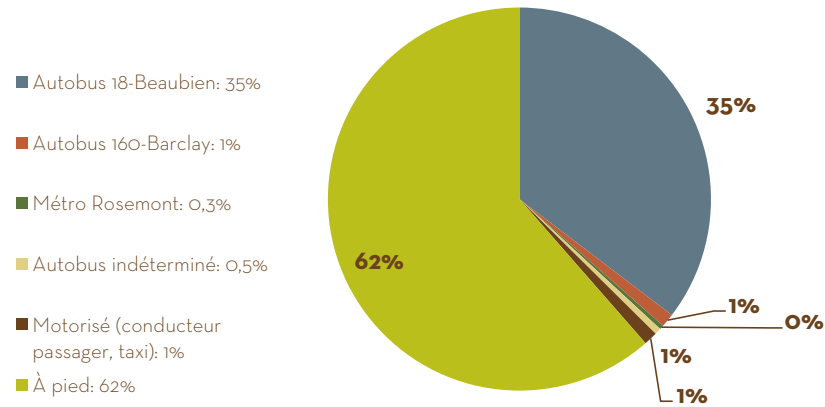
Piétons traversant l'avenue de Chateaubriand devant le métro Beaubien.



Achalandage important en période de pointe de l'après-midi à l'arrêt de l'autobus 18-Beaubien Ouest.

La majorité des usagers (62 %) du métro se rendent à la station Beaubien à pied ou à vélo et plus du tiers (35 %) s'y rendent en utilisant la ligne 18 Beaubien.

Distribution des déplacements en fonction des modes de transport utilisés en amont et en aval de la ligne de métro



Source : STM, 2010 modifié par CEUM 2015

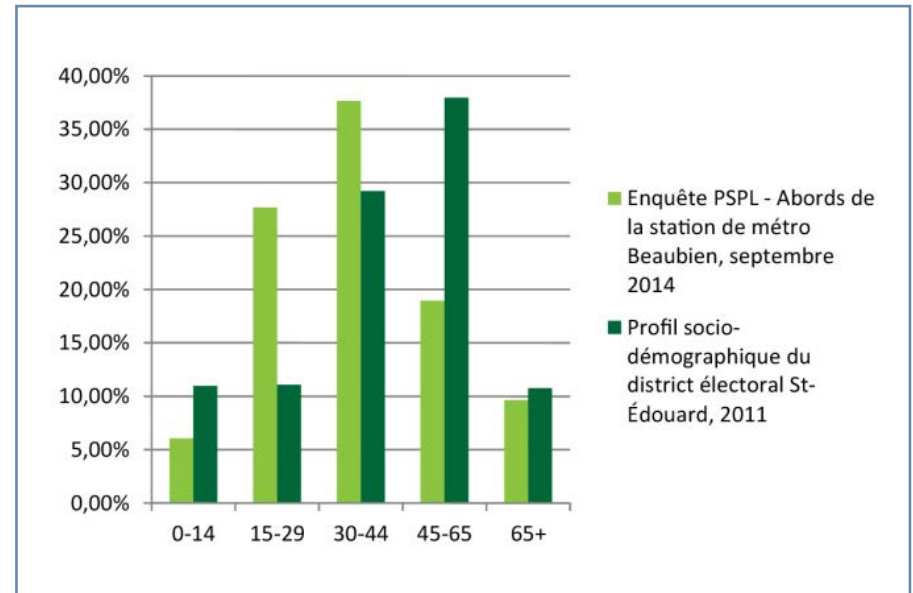
### 5.7 Le profil des utilisateurs

Un profil des utilisateurs des espaces publics a été réalisé par des visites sur le terrain au cours des mois de septembre et d'octobre 2014. Nous avons utilisé une méthode inspirée des enquêtes *Public Space, Public Life* développées par Jan Gehl et son équipe. Nous observons l'âge et le genre des utilisateurs de l'espace public. Les personnes qui réalisaient une activité dans l'espace public (attendre le bus, assis sur un banc, etc.) et les personnes qui ne faisaient que marcher ont été incluses dans cet échantillon de 2258 personnes. Cet échantillon a été formé lors de six périodes d'observation de 30 minutes chacune, le samedi 27 septembre 2014 et le vendredi 17 octobre 2014. L'enquête a été réalisée au sein du périmètre suivant :



Source : Arrondissement Rosemont-La Petite Patrie, 2014 modifié par CEUM 2015

### Répartition de la population du district Saint-Édouard et des usagers de la place publique selon l'âge, 2011 et 2014



Source : Ville de Montréal, Profil de district électoral, Saint-Édouard. Arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie, 2013. CEUM, Enquête *Public Space, Public Life* réalisée aux abords de la station de métro Beaubien, 2014

### Les jeunes de moins de 14 ans sont absents des espaces publics

Bien qu'ils représentent 11 % de la population du district, ils ne représentent que 6,1 % des usagers de l'espace public aux abords du métro Beaubien. Leur présence est concentrée à la période d'entrée des classes, le matin.

Des hypothèses méritent d'être abordées :

- Les jeunes (et leurs parents) évitent les endroits où l'achalandage des véhicules est très important.
- La principale fonction de l'espace public est l'accès au transport en commun, ce groupe se déplace rarement seul et utilise somme toute peu le transport en commun.

## Les aînés occupent l'espace public



L'espace ombragé en façade de la résidence La Mennais est investi par les résidents.

Les personnes âgées de plus de 65 ans représentent 10,8 % de la population du district et 9,8 % des utilisateurs de la zone. On note leur présence dans l'espace public principalement lors de la période du midi. Toutefois, on remarque une surreprésentation de femmes âgées dans l'espace public : elles forment près de 60 % des aînés.

Des hypothèses méritent d'être abordées :

- La présence de deux résidences pour personnes âgées à proximité : Résidences Beaubien et La Mennais.
- L'existence d'une aire gazonnée et ombragée en façade de la résidence Beaubien constitue un lieu de détente prisé par les aînés.
- La densité de commerces à proximité sur la rue Beaubien amène les aînés à y faire leurs emplettes à pied.

## 5.8 Les activités réalisées dans l'espace public

Un profil des utilisateurs des espaces publics a été réalisé par des visites terrain au cours du mois de septembre et d'octobre 2014. Nous avons utilisé une méthode inspirée des enquêtes *Public Space*, *Public Life* développées par Jan Gehl et son équipe. Nous observons le type d'activité réalisé par les utilisateurs de l'espace public. Seulement les personnes qui réalisaient une activité dans l'espace public (attendre le bus, être assis sur un banc, etc.) ont été incluses dans l'échantillon de 680 personnes. Les personnes qui ne faisaient que marcher ont été exclues de l'échantillon, car elles ne réalisaient pas d'activité. Cet échantillon a été formé lors de six périodes d'observation de 30 minutes chacune, le samedi 27 septembre 2014 et le vendredi 17 octobre 2014.

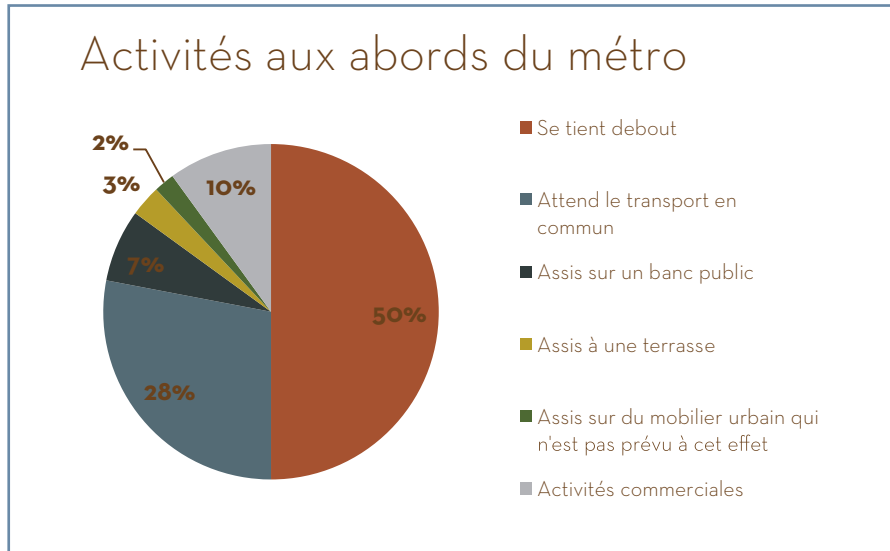


En période de pointe, tout l'espace est utilisé par les usagers du transport en commun

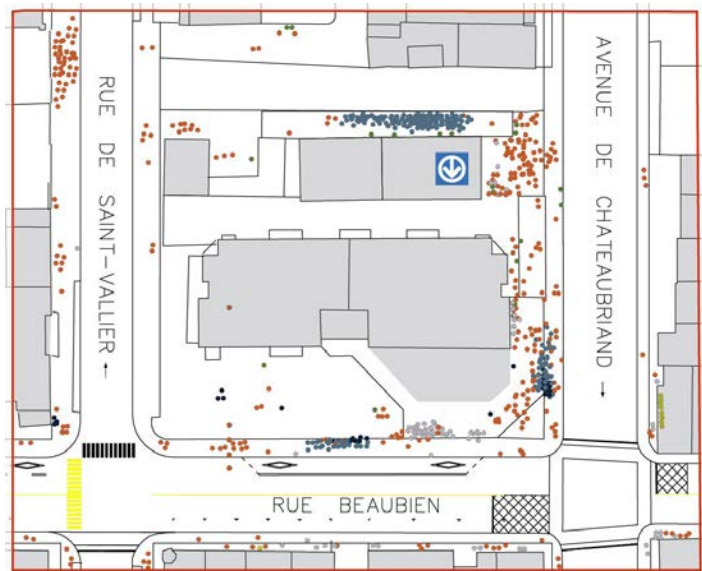


**« La marquise est très utile, elle pourrait être toutefois agrandie. L'espace voué à [voué à l'aire d'attente derrière le métro Beaubien] est insuffisant et désagréable : pas assez de place, corridor de vent, sombre, mal adapté à l'achalandage important, l'éclairage est froid et austère. C'est un lieu que j'évite : j'aime mieux attendre le bus au coin de Saint-Hubert. »**

**Répartition spatiale des activités réalisées selon le type d'activités aux abords immédiats de la station de métro Beaubien. Échantillon de 680 personnes.**



CEUM, Enquête *Public Space, Public Life*, Abords de la station de métro Beaubien, 2014.



CEUM, Enquête *Public Space Public Life*, Abords de la station de métro Beaubien, 2014

**Se tenir debout**

Ces activités sont sans conteste les plus réalisées dans l'espace public : attendre devant l'édicule, consulter son téléphone cellulaire, fumer, cadenasser son vélo, etc.



**« Il faut s'inspirer des autres stations de métro Mont-Royal, Frontenac, Laurier, Papineau : ajouter de la décoration, des fleurs et des bancs. Un marché public trois saisons est une bonne idée pour animer l'espace ».**  
**« Besoin de plus d'aires de détente, endroits où s'asseoir où s'accoter, il y a peu d'espace pour s'arrêter pour une pause. »**

**En parlant de l'intersection de la rue Beaubien et de l'avenue de Châteaubriand :**

**« Il doit y avoir un espace plus ample à l'intersection pour que les piétons puissent attendre, actuellement certains attendent sur la chaussée. »**





## Attendre pour le transport en commun

Cette activité est la raison d'être de cet espace public, on constate trois grandes zones de concentration :

**L'arrêt 18-Beaubien Est** : L'espace voué à la circulation piétonne, entre les piliers de béton, l'édicule est de 1,6 mètre, ce qui ne constitue pas un espace suffisant compte tenu de l'achalandage quotidien de 4208 usagers à cet arrêt (2010).<sup>17</sup>



L'arrêt 18-Beaubien Est.

**L'arrêt 18 Beaubien Ouest** : Lorsqu'un autobus s'arrête à l'arrêt, les passagers engorgent le trottoir de sorte que les passants doivent attendre que ceux-ci se dirigent vers le métro pour poursuivre leur chemin. L'achalandage quotidien à cet arrêt est de 3646 usagers (2010).<sup>18</sup>



Usagers de la STM assis à l'arrêt 160 Barclay sur l'avenue de Châteaubriand.

**L'arrêt 160 Barclay et 30 St-Denis Sud** : bien que la zone d'attente soit suffisamment large, les usagers qui attendent obligent les passants à faire un détour pour se rendre à l'intersection des rues de Châteaubriand et Beaubien.

À chacun de ces endroits, les usagers qui attendent l'autobus constituent à certaines périodes de la journée un obstacle. L'espace n'est pas assez ample ou n'est pas aménagé pour permettre la circulation piétonne et l'attente dans un environnement confortable.

## Activité commerciale

Cette activité est liée à la présence de commerces aux rez-de-chaussée de la majorité des bâtiments de la zone. Les gens qui réalisent cette activité entrent ou sortent d'un commerce ou font du lèche-vitrine. Les commerces localisés à la base de la résidence Beaubien, une fruiterie, un salon de coiffure et une pharmacie attirent aussi des passants.

## Assis sur un banc public

Malgré leur nombre réduit, les bancs publics (trois places assises) sont très utilisés que ce soit pour attendre le bus ou tout simplement pour faire une pause ou attendre quelqu'un. On recense :

- Trois bancs à l'arrêt 18 Beaubien Ouest.
- Deux bancs à l'arrêt 160 Barclay et 30 Saint-Denis.
- Deux bancs dans l'espace gazonné en façade de la Résidence Beaubien.

<sup>17</sup> Société de transport de Montréal, Station Beaubien, Profil de la clientèle, 2010.

<sup>18</sup> Idem

Compte tenu d'une présence marquée de personnes assises sur du mobilier qui n'est pas prévu à cet effet et accotés sur les murs et les colonnes, l'hypothèse est qu'il existe une demande latente de places pour prendre une pause ou s'asseoir.



Les rebords des vitrines commerciales sont utilisés comme des bancs publics.



Les bordures de béton sont utilisées comme des bancs publics.

## Intersections abords de la station de métro

Entre 2007 et 2011, 17 collisions impliquant des piétons et des véhicules ont été répertoriées aux abords immédiats de la station de métro Beaubien. Il est à noter que seules les collisions survenues sur le réseau routier, en intersection ou en section courantes dans un rayon de 150 mètres de l'édicule ont été comptabilisées. Il faut aussi noter que ce nombre n'inclut que les collisions officiellement déclarées.<sup>19</sup>

### 5.9 Les défis identifiés par les usagers de la place Beaubien

#### Place publique

Une place publique n'est pas uniquement commerciale, mais un tissage d'usages, de lieux de travail et de récréation/repos. Dans plusieurs discussions avec des citoyens, ceux-ci indiquent le souhait d'avoir plus d'espaces disponibles à l'appropriation citoyenne - soit pour le verdissement, l'art ou la culture.

**« Il est important d'avoir des espaces intimes pour contempler et se détendre, un lieu de rendez-vous ou de flânerie. »**

**« Il faut utiliser du bois ou des matériaux chauds, une identité propre, audacieuse, cafés et terrasses), comme les placettes St-Hubert. »**

**« Nous avons besoin de plus d'espaces où les gens se côtoient : des espaces où des jeunes aux origines diverses peuvent se rencontrer et échanger dans un espace ludique. »**



La zone d'étude ne détient aucune place publique. C'est l'un des cinq aspects les moins appréciés par les citoyens questionnés. En général, il y a un besoin de plus d'aires de détente, pas que des espaces voués strictement au mouvement : rue et trottoir, « une ville c'est aussi la détente » exprime un citoyen.

Le lieu identifié plusieurs fois comme propice à la création d'une place publique est l'espace autour de l'entrée du métro Beaubien. Pour l'instant, c'est considéré plutôt comme un lieu de passage ou attente, et très fonctionnel. C'est un lieu très achalandé et donc une opportunité de créer un lieu vibrant et invitant avec du mobilier urbain adéquat et de qualité.

### Signalisation

La zone d'étude ne détient qu'un seul repère géographique; une colonne Morris où est affichée une carte de l'arrondissement indiquant les services et lieux de destination, à 60 mètres de l'entrée du métro. Actuellement, certaines personnes ont de la difficulté à s'orienter en sortant du métro. Malgré la signalisation actuelle, certaines personnes ont de la difficulté à repérer l'entrée du métro Beaubien, à partir de l'intersection de l'avenue de Châteaubriand et de la rue Beaubien.



Signalisation du métro sur la rue Beaubien.

**« Il faut mettre en valeur l'église Saint-Édouard avec des panneaux, créer un site touristique. »**

**« Les gens qui sortent du métro ne savent pas où aller et des gens qui cherchent le métro ont souvent de la difficulté à se repérer. »**

**« Une signalétique plus efficace permettrait de se déplacer plus facilement entre les différents modes de transport. Il faut identifier où se trouvent la Plaza St-Hubert et le CLSC. »**

**« Il y a un manque de couleur vive, la structure de béton et le sol peuvent être utilisés. »**



### Art public

Des murales ornent certains murs aux abords de la station de métro, toutefois, celles-ci sont abîmées par des graffitis. Un citoyen exprime le désir de plusieurs en suggérant d'« intégrer des artistes dans le paysage, d'avoir plus d'espace pour des interventions artistiques et des espaces ouverts à l'appropriation et au développement culturel par les citoyens ».

Le lieu identifié comme plus propice pour accueillir de l'art est l'entrée du métro Beaubien. Les citoyens questionnés opinent que cette entrée puisse être plus belle, avec des murales, des marquises artistiques comme au métro Jarry, la peinture sur la marquise et ses piliers ou de la « tapisserie » sur le béton.

### Verdissement

Le manque de vert est un des enjeux qui touchent le plus les citoyens consultés. Pour eux, l'importance de la verdure ne se limite pas juste aux arbres de rue, ils donnent des idées variées des espaces qui pourraient être verdis : plates-bandes, ruelles vertes, arbres, fleurs, fosses d'arbres, des plantes grimpantes, avancées de trottoirs verts, plantes suspendues sur les murs et carrés d'arbres agrandis.

## Climat

Les aléas du climat gênent certains dans leur déplacement et dans l'utilisation de l'espace. Plusieurs personnes plus âgées ou avec des poussettes ont mentionné que le déneigement incomplet était un facteur qui rend leur déplacement difficile. Par contre, les marquises qui protègent de la précipitation et du soleil sur la rue Saint-Hubert et devant le métro Beaubien ont été nommées comme étant très appréciées. La neige rend aussi difficile l'utilisation des poubelles, leur ouverture et fermeture est compromise par les amoncellements de neige.



L'hiver, aux abords du métro Beaubien.



L'hiver, aux abords du métro Beaubien.

---

## 6. LES FAITS SAILLANTS

### 6.1 La rue Beaubien

- L'échelle de la rue agréable pour les piétons : dimensions de la chaussée et le cadre bâti serré avec de nombreuses ouvertures.
- Une quarantaine d'établissements variés de typologies variées :
  - a. Achats courants : boulangerie, dépanneur, banque, etc., et semi-courants : salon de coiffure, papeterie, dentiste, quincaillerie, etc.
  - b. Restauration et divertissement : restaurants, bars, etc.
  - c. Services publics et institutions : Église, école primaire CLSC de La Petite-Patrie, etc.
- Achalandage important à divers moment de la journée pour différents motifs.
- Des trottoirs inadaptés à l'achalandage important ponctués; de divers obstacles : particulièrement entre la rue Saint-André et l'avenue de Châteaubriand.
- Des zones d'attente aux arrêts d'autobus aux dimensions insuffisantes.
- Une quinzaine de places pour s'asseoir, concentrée aux abords des arrêts d'autobus.
- La piste cyclable de la rue Boyer offre une accessibilité privilégiée aux secteurs pour les cyclistes.
- Une vingtaine de supports à vélos et une forte présence de vélos cadencés au mobilier urbain.
- La présence de 21 arbres, procurant de l'ombre est concentrée sur certains tronçons.
- Les intersections des artères sont très larges et possèdent des feux piétons, cependant, leur traversée est difficile pour les marcheurs les plus lents.
- La grande majorité de traverses possède un bateau pavé, du marquage au sol et offrent une bonne visibilité entre les usagers.
- Les conditions de circulation sont généralement bonnes. Des ralentissements sont visibles dans les manœuvres de virage à gauche, ceux-ci sont perturbés par l'achalandage piéton important.
- La présence de livraisons, dans le secteur entre la rue Saint-André et l'avenue de Châteaubriand, entraîne des ralentissements.

### 6.2 Les abords de la station de métro Beaubien

- 21 815 usagers entrants et sortants de la station de métro Beaubien.
- 7800 usagers montent ou descendent aux arrêts de correspondance de la station Beaubien.
- 62 % des usagers se rendent à la station Beaubien à pied ou à vélo et 35 % s'y rendent en utilisant la ligne 18 Beaubien.
- Les jeunes de moins de 14 ans sont peu présents dans l'espace public. Les aînés investissent l'espace public, ils fréquentent l'espace vert aux abords des Habitations Beaubien.
- Les activités réalisées par le plus grand nombre de personnes sont « se tenir debout » : attendre devant l'édicule, consulter son téléphone cellulaire, fumer, cadencasser un vélo, etc., et « attendre le transport en commun ».
- Les supports à vélo sont utilisés, mais leur nombre est insuffisant, la preuve est les nombreux vélos cadencés au mobilier urbain.
- Des bancs publics très utilisés et de nombreuses personnes assises sur du mobilier qui n'est pas prévu à cet effet illustre une demande importante de lieux pour faire une pause et s'asseoir.
- La présence de commerces à la base de la tour des Habitations Beaubien garantit un achalandage constant tout au long de journée.
- Divers types d'espaces sont propices au verdissement : plates-bandes, ruelles vertes, arbres, fleurs, fosses d'arbres, des plantes grimpances, avancées de trottoirs vertes, plantes suspendues sur les murs et carrés d'arbres agrandis.
- Ce lieu de passage offre peu d'espace pour s'arrêter, rencontrer quelqu'un, attendre pour le transport en commun, etc.
- Malgré la signalisation et la signalétique existante plusieurs personnes ont exprimé avoir de la difficulté à se repérer.
- La vocation de l'espace est l'accès à la station de métro Beaubien, on constate la faible quantité d'espace dédiée à la détente, à la contemplation, au verdissement, etc. Ce besoin a été nommé lors des activités avec les utilisateurs de l'espace.

Réseau  
Quartiers  
verts



Active  
Neighbourhoods  
Canada

---

BEAUBIEN