COMPTE RENDU DES **MARCHES EXPLORATOIRES**

MAI 2017

Préparé par le Service de l'urbanisme et du développement durable

RÉAMÉNAGEMENT URBAIN DU BOULEVARD SAINT-JOSEPH

PARTICIPATION PUBLIQUE

Ville de Gatineau

Table des matières

1 Mise en contexte ... 3

Le projet de réaménagement urbain du boulevard Saint-Joseph ... 3

En quoi consiste une marche exploratoire ... 3

Informations générales ... 4

2 Principales observations lors des marches exploratoiresn ... 6

Tronçon 1 – Entre les boulevards Alexandre-Taché et des Allumettières ... 7

La protection ... 7

Le confort ... 7

Le plaisir ... 7

Tronçon 2 – Entre les boulevards des Allumettières et Montcalm ... 8

La protection ... 8

Le confort ... 8

Le plaisir ... 8

Tronçon 3 – Entre les boulevards Montclair et Saint-Raymond ... 9

La protection ... 9

Le confort ... 9

Le plaisir ... 9

Rond point ... 10

3 Conclusion et prochaines étapes ... 11

4 Annexes

A - Tracés détaillés des marches exploratoires ... 12

B - Documentations utilisées lors des marches exploratoires ... 15

C - Photographies prises dans le cadre des marches exploratoires ... 24

1 MISE EN CONTEXTE

Le projet de réaménagement urbain du boulevard Saint-Joseph

Le projet de réaménagement urbain du boulevard Saint-Joseph s'inscrit dans le cadre du plan d'investissement 2015-2020, qui prévoit la reconstruction des infrastructures et des aménagements de surfaces du boulevard Saint-Joseph, entre les boulevards Saint-Raymond et Alexandre-Taché, soit sur une longueur de 2,74 kilomètres environ, ainsi que de certaines rues adjacentes.

Lors de la démarche de planification du PPU centre-ville, des secteurs d'intervention ont été identifiés sur le territoire du centre-ville. Le boulevard Saint-Joseph, entre les boulevards Saint-Raymond et Alexandre-Taché traverse trois de ces secteurs d'intervention : *une partie du Nord du centre-ville, le secteur Carrière/Brasserie et le secteur Montcalm/Saint-Joseph Sud/Université du Québec en Outaouais*. C'est d'ailleurs dans ces secteurs que prend place la présente démarche.

Plusieurs activités de participation publique sont planifiées dans le cadre de ce projet et à des moments précis. Ces activités constitueront des moments privilégiés de validation et de convergence pour dégager les éléments-clés qui permettront de bonifier le projet.

Le présent rapport offre un compte rendu de la première activité de participation publique dans ce projet, soit les trois marches exploratoires organisées par la Ville de Gatineau les 6 et 8 mars 2017.

En quoi consiste une marche exploratoire

La marche exploratoire est une méthode d'observation sur le terrain qui vise l'évaluation d'un secteur et l'identification des caractéristiques d'un environnement. Ce type d'activité permet également de repérer à la fois les problèmes et les aspects positifs de chacun des tronçons du boulevard Saint-Joseph identifiés au projet. C'est également l'occasion de partager de l'information entre les citoyens, les représentants d'organismes et d'autres parties prenantes, facilitant l'identification de solutions à apporter au secteur. Les données recueillies sont qualitatives, principalement des témoignages et des opinions issues d'expériences des participants.

Informations générales

Les 6 et 8 mars 2017, trois marches exploratoires ont été organisées pour le projet de réaménagement urbain du boulevard Saint-Joseph entre les boulevards Alexandre-Taché et Saint-Raymond :

- **Tronçon 1 - entre les boulevards Alexandre-Taché et des Allumettières**
  - Date et heure : 6 mars 2017 de 14 h à 16 h 30
  - Lieu de rassemblement : Centre communautaire Yvon-A.-Grégoire
  - Nombre de participants : 13 participants
- **Tronçon 2 - entre les boulevards des Allumettières et Montclair**
  - Date et heure : 8 mars 2017 de 15 h 30 à 18 h
  - Lieu de rassemblement : Centre communautaire Larocque
  - Nombre de participants : 18 participants
- **Tronçon 3 - entre les boulevards Montclair et Saint-Raymond**
  - Date et heure : 8 mars 2017 de 9 h 30 à midi
  - Lieu de rassemblement : Centre communautaire Laurent-Groulx
  - Nombre de participants : 19 participants

La méthode utilisée pour susciter la participation aux marches exploratoires a été de solliciter la contribution d'organismes des milieux concernés (par exemple : Vision centre-ville, les commerçants du boulevard Saint-Joseph, Action Vélo Outaouais, l'Association des résidents du quartier Wright, le CISSS de l'Outaouais et le Regroupement des associations pour personnes handicapées). De façon plus précise, ils agissaient à titre de courroies de transmission auprès de leurs réseaux afin d'encourager la participation aux marches exploratoires.

Ainsi, des commerçants et des représentants d'organismes communautaires et institutionnels ont participés à ces marches exploratoires. Notons également la présence des conseillers municipaux concernés, du directeur du Centre de services de Hull et du consultant Projet|Paysage à titre d'observateur.

Planifiés par le Service de l'urbanisme et du développement durable (SUDD) et la Section de la planification stratégique de la Ville de Gatineau, les traçés des marches exploratoires et la désignation des différents arrêts réalisés ont été déterminés de manière à offrir le plus d'opportunités aux participants d'observer et de partager leurs opinions à des endroits clés des trois tronçons (voir Annexe A).

2 PRINCIPALES OBSERVATIONS LORS DES MARCHES EXPLORATOIRES

Les trois marches exploratoires organisées ont permis à la Ville de Gatineau de mieux comprendre les enjeux auxquels les citoyens font face lorsqu'ils empruntent le boulevard Saint-Joseph.

Il était demandé aux participants de porter une attention particulière à la qualité des espaces offerts pour les déplacements à pied le long du boulevard. Plus spécifiquement, ceux-ci étaient invités à rester attentifs aux éléments d'aménagement, aux infrastructures et au paysage urbain ayant un impact positif ou négatif sur leur niveau de sécurité, de confort et de plaisir le long du boulevard. De plus, la Ville de Gatineau demandait également de réfléchir à la question des déplacements à vélo sur et autour du boulevard. Les intersections et différentes traverses du boulevard ont également été analysées plus en détail en vue de leur importance crutiale dans la sécurité des différents usagers du boulevard.

Pour présenter les éléments à observer, la Ville a rappelé certains principes d'aménagement tels que proposés par Jan Gehl « un célèbre architecte et urbaniste danois » devant répondre à une série de composantes pour favoriser la marche et les interactions humaines :

- Sécurité (par rapport à la circulation motorisée notamment) ;
- Sentiment de sécurité (surveillance informelle contre les crimes, les agressions) ;
- Protection contre les expériences sensorielles désagréables (le vent, la pluie, le froid, la pollution, le bruit, la poussière, etc.) ;
- Nécessité ou désir de marcher, de rester debout, de s'asseoir, de regarder, de parler (interactions sociales), de jouer ;
- Désir de profiter du climat (soleil ou ombre, chaleur ou fraîcheur, brise) ;
- Désir de profiter des qualités esthétiques, de la beauté d'un lieu.

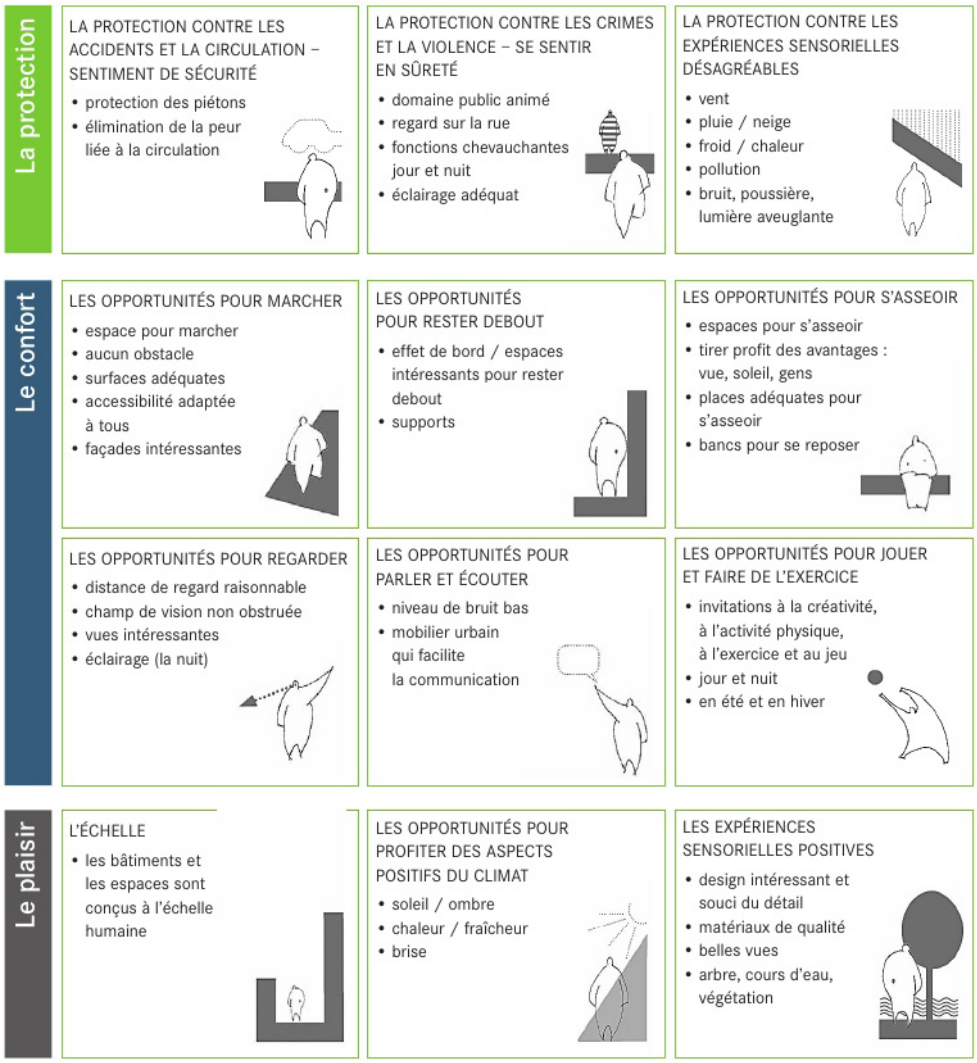
Selon Jan Gehl, les espaces urbains les mieux réussis du monde répondent à tous ces critères de qualité. Rien n'y a été laissé au hasard.*

*Source : *Pour des villes à échelle humaine*, Jan Gehl, page 250.

Déroulement générale des marches exploratoires

Les participants étaient conviés à se présenter au lieu de rassemblement avant de débuter la marche exploratoire. C'est à ce moment qu'une courte présentation de la démarche de réaménagement urbaine du boulevard Saint-Joseph était effectuée et en quoi consiste une marche exploratoire. Par la suite, les participants étaient divisés en deux groupes. Chacun des groupes suivaient un tracé prédéterminé comportant différents arrêts à des endroits clés et permettant l'expression d'opinions. Pour terminer, les participants étaient invités à retourner au lieu de rassemblement pour effectuer une courte récapitulation des propos recueillis lors des marches exploratoires.

Douze critères de qualité pour les espaces fréquentés par les piétons



Référence de l'image : https://www.slideshare.net/GehlArchitects/urbanite-hiver2011

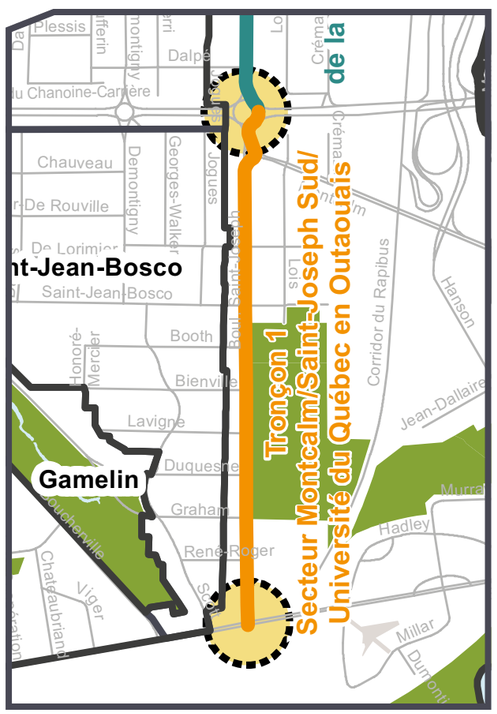
Source : Jan Gehl, Lars Gemzoe, Sia Kirknaes et Britt Sternhagen, New City Life, Copenhague, Arkitektens Forlag, 2006. Approfondi par Gehl Architects - Urban Quality Consultants, 2009.

RÉAMÉNAGEMENT URBAIN DU BOULEVARD SAINT-JOSEPH

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

TRONÇON 1

Secteur Montcalm/Saint-Joseph Sud/ Université du Québec en Outaouais



PROTECTION

ENSEMBLE DU TRONÇON

- La sécurité des usagers du transport en commun est compromise, car certains abribus sont trop près du boulevard ou mal localisés. Il est donc dangereux d'y embarquer ou d'y descendre;
- Le déneigement est une problématique pour la sécurité et le confort des déplacements;
- Il n'y a aucune mesure de protection pour contrer la pollution sonore importante;
- Certains feux sonores ne fonctionnent pas.

INTERSECTION SAINT-JOSEPH / SAINT-JEAN-BOSCO

- L'intersection doit être retravaillée en considérant l'accessibilité universelle (résoudre le problème de descentes de trottoir, les matériaux non contrastés, la ligne d'arrêt à améliorer, la visibilité problématique, les poteaux dans le chemin, etc.);
- Il est intéressant d'avoir un quatre arrêts, mais ce lieu est perçu comme un lieu de transit pour les voitures.

TRONÇON SAINT-JEAN-BOSCO À ALEXANDRE TACHÉ

- Aucun trottoir du côté est de Saint-Joseph et le parc n'est pas déneigé;
- Il y a un arrêt d'autobus du côté est, mais aucune traverse sécuritaire pour s'y rendre ou y débarquer;
- La rue Duquesne est très passante en après-midi et ça nécessiterait sans doute un feu piéton;
- Les voitures accélèrent quand la rue est large;
- Il faut sécuriser les intersections;
- Il est plus sécuritaire de marcher du côté ouest.

INTERSECTION SAINT-JOSEPH / ALEXANDRE TACHÉ

- Le virage à droite au feu rouge devrait être interdit;
- Le bouton sonore fonctionne bien;
- L'alignement des traverses semble compliquer les traversées.

CONFORT

ENSEMBLE DU TRONÇON

- Les poteaux électriques sont dans la rue ou sur le bord des trottoirs. Ils sont défraîchis et constituent un obstacle aux déplacements pour les cyclistes et les piétons. Ils sont même parfois dangereux;
- L'accessibilité vers les commerces est difficile. Leurs entrées sont inadaptées;
- Il n'y a pas d'espace d'arrêt munit de mobilier urbain agréable et il n'y a aucune poubelle;
- Le déneigement est une problématique pour le confort des déplacements des piétons;
- Le manque d'accotements rend la période hivernale problématique pour les cyclistes et piétons;
- Le revêtement des trottoirs est dégradé;
- Il faut élargir les trottoirs et limiter les pentes vers la chaussée. La nouvelle largeur ne devra cependant pas être problématique pour les non-voyants;
- Réduire les espaces de stationnement pour gagner de l'espace.

INTERSECTION SAINT-JOSEPH / SAINT-JEAN-BOSCO

- Dénivellation du trottoirs trop accentuée et désagréable;
- Bordures de trottoir très hautes, causant un problème pour les personnes à mobilité réduite.

TRONÇON SAINT-JEAN-BOSCO À ALEXANDRE TACHÉ

- Les trottoirs sont de mauvaise qualité et ne sont pas assez larges;
- Les poteaux empiètent sur le trottoir;
- Le côté du parc n'est pas déneigé en hiver car il manque un trottoir;
- Les descentes sont trop accentuées, non idéales pour les triporteurs;
- L'eau amène des plaques de glace au printemps ;
- Aucun mobilier urbain : un banc sans bras n'est pas utile pour des personnes âgées;
- Les bancs du parc ne sont pas déneigés.

PLAISIR

ENSEMBLE DU TRONÇON

- Le parc est un lieu de destination locale. Il est très achalandé durant l'été et pour les chiens. Il est un atout et le seul lieu agréable à proximité;
- Possibilité de mixité et plus de services, et possibilité de mixité d'usages;
- S'assurer d'offrir assez de poubelles pour conserver la propreté des espaces;
- Bac de fleur, embellir le milieu;
- Expérience sensorielle désagréable (bruyant);
- Attribuer un caractère distinct pour chacun des tronçons.

AUTRES COMMENTAIRES

- 25 % à 30 % des résidents du quartier Wright utilisent le transport actif;
- Durant les travaux, rendre les voies praticables pour les piétons et s'assurer de considérer les lumières et priorisations;
- Prendre exemple sur la rue Principale d'Aylmer. Il faudrait que Saint-Joseph devienne une rue d'ambiance et que les éléments soient connectés pour piétons, cyclistes, autos et personnes à mobilité réduite;
- À l'heure actuelle, pourquoi viendrait-on marcher sur Saint-Joseph, c'est un lien de transit piétonnier, plutôt qu'un lieu de destination;
- Ce tronçon constitue un chemin important pour l'UQO. Les gens utilisent le côté ouest;
- La boîte aux lettres de Postes Canada est non accessible au Pain d'Alain;
- Il y a des courses d'auto le samedi soir dans les rues;
- Il faudrait penser à un design ludique et attrayant. Choisir le même éclairage sur l'ensemble du boulevard.

DÉPLACEMENTS À VÉLO

- Généralement, le tronçon est perçu comme difficile;
- Le manque d'accotement pour les vélos amène certains à circuler sur le trottoir;
- Il manque de supports à vélo;
- L'accès aux commerces à vélo est dangereux;
- Présence de poteaux électriques problématique pour la sécurité des cyclistes;
- Le stationnement sans limites sur rue pourrait disparaître au profit d'une belle piste cyclable le long du parc;
- Perte commerciale si on passe par les rues parallèles pour le vélo.

DE SAINT-JOSEPH VERS D'AUTRES DESTINATIONS

- La connectivité ouest-est est difficile, surtout quand les cyclistes arrivent à l'intersection Saint-Jean-Bosco / Alexandre Taché.

EN RÉSUMÉ

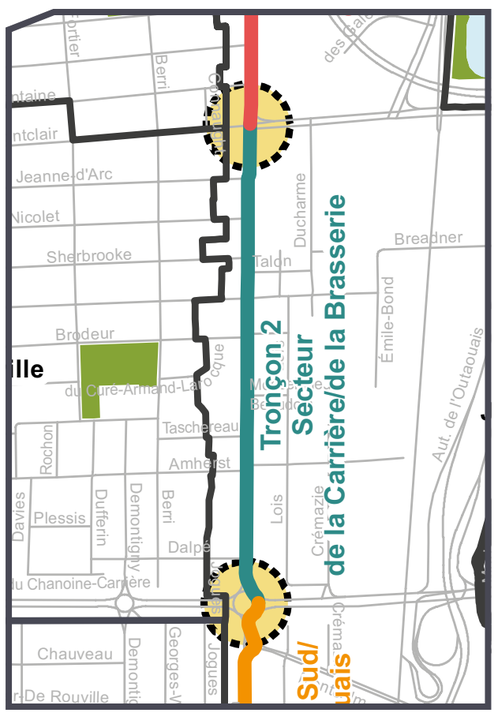
- **Le tronçon 1 n'offre pas une expérience de déplacement à pied, à vélo ou en transport en commun agréable. Les trottoirs et les intersections doivent être réaménagés pour offrir un plus grand confort et une plus grande sécurité pour tous les usagers du boulevard.**
- **La présence du parc constitue un atout du tronçon, mais il faut en améliorer l'accès.**
- **À l'heure actuelle, le parc constitue une barrière aux déplacements nord-sud en hiver, puisqu'il n'y a pas de trottoir déneigé de ce côté à partir du collège militaire.**
- **Le manque d'aménagements et de mobilier urbain dédiés au repos, à la contemplation et à la récréation renforce le fait que ce tronçon constitue un lieu de transit, plutôt qu'un lieu de destination.**
- **Le réaménagement du tronçon doit venir solutionner l'ensemble des problématiques actuelles liées à l'accessibilité universelle.**
- **L'accessibilité des différents points de destinations (parc, commerces, centre communautaire, etc.) sur ce tronçon doit être améliorée pour les piétons et les cyclistes.**

RÉAMÉNAGEMENT URBAIN DU BOULEVARD SAINT-JOSEPH

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

TRONÇON 2

Secteur de la Carrière/de la Brasserie



PROTECTION

ENSEMBLE DU TRONÇON

- Besoin de plus de protection contre les intempéries, notamment aux arrêts d'autobus;
- Les traverses sont trop larges aux intersections et il faudrait des avancées du trottoir;
- Mieux prioriser les piétons aux feux pour qu'ils se déclenchent automatiquement;
- Les feux devraient devenir vert 3 à 4 secondes pour les piétons avant les autos;
- Plusieurs intersections sont désalignées et il faudrait penser à des solutions (ex. giratoire).

TRONÇON BRODEUR À AMHERST

- Il y a de nombreuses entrées charretières notamment celles de la cathédrale Saint-Joseph, qui constituent de nombreux points de conflits;
- Pourquoi n'y a-t-il pas de traverse devant l'église?

INTERSECTION MONTCLAIR/ST-JOSEPH

- L'absence de dénivellation devant le Maxi pose un problème de lecture de l'espace.

INTERSECTION AMHERST/ST-JOSEPH

- L'intersection Amherst et St-Joseph est désalignée, ce qui complique fortement la traversée;
- Il manque un feu sonore et on ne sait pas où traverser l'hiver en raison de la neige;
- Un autre système de gestion de l'intersection serait souhaitable, comme un carrefour giratoire.

PLAISIR

ENSEMBLE DU TRONÇON

- L'espace devant la cathédrale pourrait être plus agréable;
- Il faudrait ajouter de la verdure le long de la rue afin de rendre la balade plus intéressante;
- L'éclairage est adéquat pour ce tronçon selon certaines personnes;
- Donner un caractère distinct pour chacun des tronçons.

CONFORT

ENSEMBLE DU TRONÇON

- Il est bruyant de marcher sur le tronçon de Saint-Joseph;
- Les personnes qui désirent se déplacer sur Saint-Joseph, vers des destinations comme les Galeries de Hull, ne disposent pas de banc ou structure pour se reposer;
- Si on pense à du mobilier urbain à même St-Joseph, il faudra veiller à son alignement pour ne pas créer d'obstacles aux déplacements (objectif d'accessibilité universelle);
- Les lampadaires sont parfois trop éloignés de la chaussée, ce qui cause un effet de rétrécissement;
- Il est désagréable de circuler le soir sur St-Joseph. Il est difficile de découvrir les nouveaux restos en passant par les rues arrières. L'éclairage est là et on se sent en sécurité;
- Certains arrêts d'autobus achalandés n'offrent pas d'abribus;
- Plusieurs commerces ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite;
- L'éclairage tamisé crée de l'insécurité;
- Beaucoup d'espace semble perdu;
- Certaines pentes de trottoirs sont trop abruptes pour un triporteur.

TRONÇON BRODEUR À AMHERST

- Trous dans le trottoir pour les arbres et les lampadaires;
- Pavé uni renfoncé par endroit;
- Le trottoir change de largeur et cette largeur devrait être homogénéisée;
- L'interface entre le ciment et l'interlock augmente le risque que les piétons trébuchent;
- Les voitures circulent trop rapidement, alors qu'il s'agit d'un axe commercial et non un lieu de transit;
- Problème d'abaissée du trottoir pour certaines intersections (Taschereau);
- Il serait intéressant d'avoir des terrasses sur ce tronçon;
- Reconfigurer les devants de commerces afin qu'ils soient plus flexibles pour les utilisations.

INTERSECTION AMHERST/ST-JOSEPH

- Un arbre sur Amherst est problématique, car il est en plein milieu du trottoir;
- Le coin Amherst/St-Joseph est mal déneigé.

INTERSECTION BRODEUR/ST-JOSEPH

- La largeur est intéressante, mais il y a plusieurs obstacles comme les lampadaires et les parcomètres;
- Dans ce coin, les espaces de stationnement offrent une zone tampon entre les piétons et les véhicules;
- Le long du stationnement de la caisse populaire, il faudrait un mur de verdure pour cacher les autos et régulariser les entrées afin que les voitures ne coupent pas les piétons;
- Les pentes de descentes aux intersections sont trop élevées, car les bordures sont trop épaisses.

INTERSECTION MONTCLAIR/ST-JOSEPH

- Les trottoirs sont en mauvais état;
- Les gens laissent des chariots à l'abribus;
- Espace sous-utilisé au coin de Montcalm, devant les Galeries de Hull. Potentiel inutilisé.

TRONÇON ENTRE MONTCLAIR ET BRODEUR

- à l'arrêt Dumas, le panneau d'interdiction de stationner est mal positionné;
- Il faudrait penser aux triporteurs pour définir la largeur des trottoirs;
- Le feu protégé du Maxi est non fonctionnel;
- Le dégagement du trottoir au Maxi est non suffisant.

DÉPLACEMENTS À VÉLO

- Faire des avancées de trottoir pour les intersections, mais le cycliste se sent coincé. Faire des avancées là où le vélo peut passer;
- Il faudrait installer des parcomètres avec des supports à vélos pour les combiner ensemble;
- La bande de béton est dangereuse pour les cyclistes;
- Il serait idéal d'avoir une piste cyclable sur Saint-Joseph, entre Alexandre Taché et Saint-Raymond, mais la faisabilité n'est peut-être pas évidente. Le tronçon des Allumetières à Montclair serait plus pratique pour une piste cyclable sur St-Joseph, d'après certains;
- Aucun support à vélo, ou presque.

DE SAINT-JOSEPH VERS D'AUTRES DESTINATIONS

- La piste cyclable doit être à côté du trottoir pour une utilisation quatre saisons. Plus pratique pour le déneigement;
- Le lien avec les réseaux existants (Rapibus et pistes) est presque inexistant.

EN RÉSUMÉ

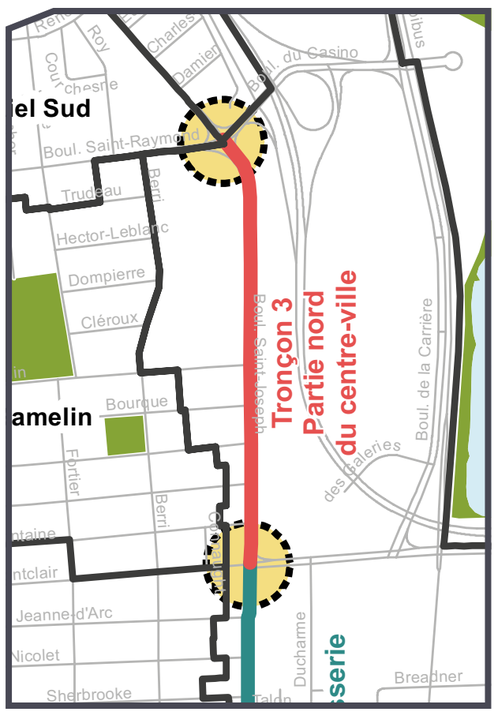
- **Les problématiques aux intersections sont nombreuses (désalignement, temps de traverse ou d'attente inadéquats, largeur trop importante, manque d'espace d'attente, descentes de trottoir inadaptées aux personnes à mobilité réduites et mal voyants). Toutes celles-ci diminuent le confort et la sécurité des piétons.**
- **Les trottoirs présentent parfois des largeurs intéressantes, mais les obstacles, les dégradations et les variations de largeur diminuent fortement le confort le long du boulevard.**
- **Le tronçon 2 ne constitue pas un espace agréable pour la détente ou le flânage. Il manque de mobilier urbain, d'arbres et de terrasses.**
- **L'éclairage serait à repenser pour améliorer l'ambiance et le sentiment de sécurité.**
- **L'espace devant la cathédrale pourrait devenir un espace intéressant s'il était réaménagé. Pour l'instant, il n'y a pas de traverse devant celle-ci.**
- **Les nombreuses entrées charretières des commerces et services constituent des points de conflit important qu'il faut régler.**
- **Le tronçon 2 n'offre pas d'infrastructure pour le vélo (pas de supports ou d'aménagement). Les cyclistes soulignent l'intérêt et le potentiel de cette section (Allumetière-Montclair).**

RÉAMÉNAGEMENT URBAIN DU BOULEVARD SAINT-JOSEPH

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

TRONÇON 3

Partie nord du centre-ville



PROTECTION

TRONÇON
SAINT-RAYMOND À GAMELIN CÔTÉ OUEST

- Aux intersections lumières, problème avec les entrées charretières;
- Les autos ont tendance à contourner les piétons et les vélos pour tourner dans les rues transversales;
- Réduire la vitesse, parce qu'on a l'impression que ça roule à 70 km/h alors que la limite est de 50 km/h;
- La proximité des autos et le bruit font que certaines personnes ne se sentent pas en sécurité.

TRONÇON
SAINT-RAYMOND À GAMELIN CÔTÉ EST (PLACE FLEUR DE LYS)

- Le stationnement de la Place Fleur de Lys, côté est de Saint-Joseph, est problématique. Pour l'entrée charretière au centre commercial, il faudrait interdire le virage à droite (lorsque le stationnement du centre d'achat sera refait);
- Il n'y a pas de descente pour les chaises roulantes et c'est dangereux;
- Améliorer la traverse piétonne.

INTERSECTION
GAMELIN/ST-JOSEPH

- Il y a un poteau en plein milieu de la traverse piéton au coin de Gamelin et Saint-Joseph.

COIN LAFONTAINE/ST-JOSEPH

- Il n'y a pas de traçage aux intersections. Les voitures tournent très proche des trottoirs et il manque d'espace pour une aire d'arrêt piéton. On ne sait pas qu'elles arrivent.

INTERSECTION
MONTCLAIR/ST-JOSEPH

- Pas assez de secondes pour traverser Montclair/St-Joseph;
- Le stationnement et deux entrées de la pataterie, au coin sud-ouest de l'intersection, génèrent des conflits avec les piétons;
- Il n'y a pas assez de place pour les coins piétons et les camions risquent de frapper les piétons au coin sud-est;
- Il n'y a pas assez de temps pour traverser;
- Le virage à droite est dangereux et les voitures tournent rapidement. Supprimer la voie de virage à droite;
- L'entrée des Galeries de Hull est dangereuse pour les piétons.

CONFORT

ENSEMBLE DU TRONÇON

- Il y a un manque de mobilier urbain, et plus particulièrement de mobilier adapté aux personnes âgées;
- Le pavage des trottoirs doit répondre davantage à l'accessibilité universelle;
- L'éclairage jaunâtre du boulevard est mal adapté et rend le trottoir indistinct;
- Il y a un manque de traverses, plus particulièrement aux abords des arrêts d'autobus. Actuellement, les piétons ne traversent pas aux intersections contrôlées;
- Le tronçon est très bruyant;
- Prévoir une continuité du trottoir et penser aux matériaux sur l'ensemble du boulevard.

INTERSECTION
SAINT-RAYMOND/ST-JOSEPH

- De très nombreuses problématique ont été soulevées du point de vue de la sécurité, du bruit, des feux de circulation, de la géométrie et de l'accessibilité universelle. Selon les participants, celle-ci devrait être réaménagée en profondeur.

TRONÇON
SAINT-RAYMOND À GAMELIN CÔTÉ OUEST

- Le trottoir est large, mais on se fait arroser par les voitures. Se trouver loin des commerces et plus près des autos ne favorise pas les déplacements piétons.
- Les stationnements privés sont bien déneigés, mais la neige se retrouve sur les trottoirs.

TRONÇON
GAMELIN À LAFONTAINE

- La terrasse du Moca Loca empiète sur le trottoir;
- C'est très venteux près des bâtiments quand on marche sur le trottoir. Ceci rend les commerces peu conviviaux et ne donne pas envie de prendre un café sur une terrasse;
- L'aménagement du Bâton Rouge est en zigzag ce qui fait que le chien suit le muret et amène les gens dans les zigzags;
- Le déneigement est difficile devant la Ferme Columbia;
- Il faut s'assurer que la sortie de la nouvelle tour à condos ne pose pas de problème pour les piétons.

INTERSECTION
LAFONTAINE/ST-JOSEPH

- Aucun signal sonore à l'intersection;
- Il est moins sécuritaire de marcher sur ce tronçon;
- Il y a un poteau dans l'emprise.

PLAISIR

ENSEMBLE DU TRONÇON

- Faire attention aux aménagements proches des abribus et le long du trottoir. S'assurer, notamment, de la présence de poubelles pour éviter les déchets dans la rue;
- Il y a de nombreux îlots de chaleur, notamment liés aux stationnements et renforcer par le manque de verdure;
- L'espace n'est pas à l'échelle humaine, mais plutôt à l'échelle de l'automobile;
- Pourrait-on traiter le terrain vacant au coin de Montclair et Saint-Joseph, car cet espace est peu invitant;
- Le développement d'un caractère distinct pour chacun des tronçons permettra d'augmenter l'agréabilité.

AUTRES COMMENTAIRES

- Tout le monde veut utiliser Saint-Joseph puisqu'il s'agit d'une voie de transit et il faudrait trouver un moyen d'accommoder tous les usagers;
- Il faut que le piéton et le cycliste reprennent leur place, et il s'agit d'un changement de comportement.

DÉPLACEMENTS À VÉLO

- En vélo, on évite Saint-Joseph le plus possible, on fait des détours par en arrière dans les rues, et on marche au niveau de Saint-Joseph pour accéder aux commerces;
- Un cycliste utilise plus Berri en vélo, mais une bande cyclable quatre saisons sur Saint-Joseph serait utile;
- Si on donne l'espace aux vélos, ils vont prendre la place et les commerçants s'y adapteront. Si un lien cyclable est possible, il faudrait prévoir de rouler en vélo à la hauteur des piétons;
- Les feux ne détectent pas les cyclistes;
- Il manque de supports à vélo aux destinations;
- L'accotement est dangereux pour les cyclistes, parce qu'il y a différents matériaux utilisés;
- Il pourrait y avoir une piste cyclable entre Montclair et Gamelin du côté est.

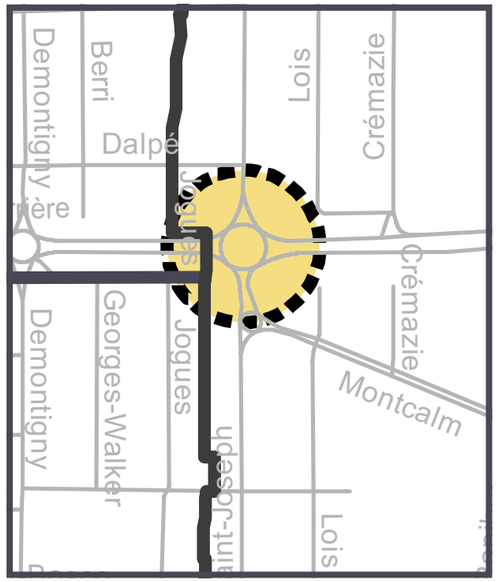
EN RÉSUMÉ

- **L'échelle du tronçon 3 est celle de la voiture et non des modes vulnérables. On se sent petit dans un environnement bruyant et inhospitalier.**
- **De nombreuses problématiques liées aux confort et à la sécurité des usagers aux intersections et aux entrées charretières coupant les trottoirs sont à régler.**
- **Il faut veiller à une meilleure continuité et une meilleure qualité des trottoirs.**
- **L'accessibilité aux zones commerciales, particulièrement au nord de Gamelin/Saint-Joseph, est pensée seulement pour les autos.**
- **Le tronçon 3 est caractérisé par de nombreux terrains vacants et de stationnement créant des îlots de chaleur et devrait faire l'objet d'un verdissement.**
- **Le coin entre Montclair et Saint-Joseph est peu invitant, alors qu'il offre un potentiel intéressant.**
- **L'intersection Saint-Joseph / Saint-Raymond est considérée comme une des pires intersections de Gatineau aux yeux de tous les usagers, et particulièrement sous l'oeil de l'accessibilité universelle.**

RÉAMÉNAGEMENT URBAIN DU BOULEVARD SAINT-JOSEPH

SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS

ROND-POINT ALLUMETIÈRE



PROTECTION

ROND-POINT ALLUMETTIÈRE

- Il y a des lumières sur un côté, mais pas sur l'autre;
- Il y a une problématique de visibilité;
- Il y a des courses d'auto le samedi soir dans les rues;
- Il n'y a pas de feux d'arrêt d'un côté;
- Les traverses ne sont pas assez mises en évidence;
- Les véhicules s'arrêtent difficilement aux sorties du rond-point;
- Les espaces sont parfois mal définis et il n'y a pas assez de dénivellations pour les personnes mal voyantes;
- Pourquoi n'y a-t-il pas de traverse ouest-est du côté sud du grand rond-point?;
- Nécessité de réflecteurs pour traverser, tant l'éclairage est faible. Il faut s'assurer que les lumières au-dessus des traverses soient bien adaptées;
- Il faut s'assurer que les traverses soient suffisamment reculées pour assurer la sécurité des piétons;
- La vitesse des véhicules est trop importante à l'intérieur et autour du rond-point. Serait-il intéressant de faire des dos d'âne?;
- Le sonore à la traverse piétonne est très faible ou le bouton d'appel ne fonctionne pas;
- Demande de feu piéton dans tous les giratoires, tous les côtés, feu protégé.

TRAVERSE DU CÔTÉ NORD

- Aucun feux de circulation pour la traverse du côté nord au carrefour giratoire. Par contre, les piétons soulèvent que les conducteurs de véhicules adoptent parfois un comportement dangereux aux lumières;
- Pourrai-t-on changer les lumières jaunes en continu pour les mettre rouge si elles sont actionnées par un piéton ou un cycliste;
- La traverse des Allumettières/St-Joseph est considérée comme très dangereuse;
- L'angle de la traverse sud est à corriger.

CONFORT

ROND-POINT ALLUMETTIÈRES

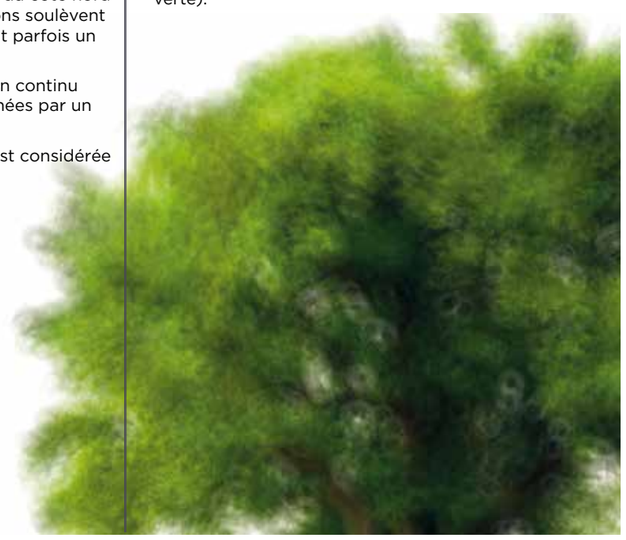
- Le rond-point constitue un obstacle pour les personnes âgées;
- Les dossiers des bancs ne sont pas confortables et sont de mauvaise qualité;
- Il y a une problématique d'accessibilité universelle, car il faut faire le tour au complet pour atteindre le prochain bouton d'appel;
- L'étroitesse du coin sud-ouest génère un problème de déneigement.

ROND-POINT ALLUMETTIÈRES TRAVERSE DU CÔTÉ NORD

- Il y a un manque de visibilité en soirée car il n'y a pas assez d'éclairage;
- Le luminaire est mal positionné;
- Pourrait-on mieux signaler le carrefour giratoire?;
- Il y a une pente abrupte direction est. Ceci n'est pas évident pour les automobilistes et pas agréable de s'y garer.

PLAISIR

- Revêtir la structure d'Hydro-Québec au coin Allumettières et St-Joseph Nord-Est (boîte carrée verte).



EN RÉSUMÉ

- **Le rond-point Allumettières / Saint-Joseph constitue actuellement, aux yeux des citoyens, la plus grosse barrière aux déplacements nord-sud du boulevard, malgré les aménagements qui étaient sensés le sécuriser.**
- **Il faudrait retravailler l'ensemble des traverses autour des ronds-points sur des Allumettières afin de prioriser la sécurité et le confort des modes les plus vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, mal voyants).**
- **La traverse des ronds-points est rendue encore plus dangereuse en soirée, car l'éclairage n'est pas efficace au-dessus des traverses. Il faut travailler sur la visibilité des traverses en soirée et en journée, ainsi que durant les quatre saisons.**
- **Les feux de circulation sont mal programmés et les feux sonores ne fonctionnent pas bien.**
- **La vitesse des véhicules traversant les ronds-points est élevée à l'approche de ceux-ci et à leurs sorties.**
- **Les personnes à mobilité réduite et les personnes mal voyantes évitent cet endroit du boulevard.**

3 CONCLUSION ET PROCHAINES ÉTAPES

En conclusion, ces marches exploratoires ont permis de soulever différentes problématiques d'aménagement et d'infrastructures à améliorer le long du boulevard Saint-Joseph ainsi que d'identifier des pistes de solutions de réaménagement. Les observations réalisées ont permis de faire ressortir les problématiques saillantes à travers le regard et le ressenti des citoyens. La plupart de ces problématiques ont été catégorisées en fonction de leur lien avec la sécurité, le confort ou le plaisir des usagers du boulevard lorsqu'ils s'y déplacent à pied ou à vélo.

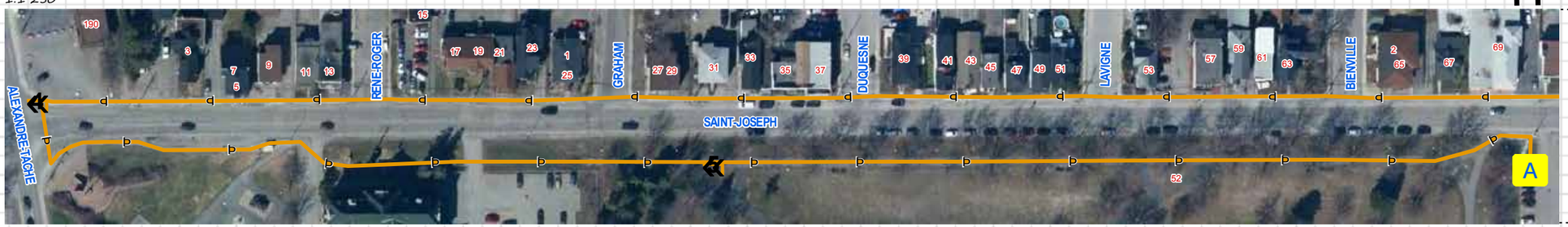
Les principaux constats des participants pour le tronçon situé entre les boulevards Alexandre-Taché et des Allumettières est qu'il n'offre pas une expérience de déplacement à pied, à vélo ou en transport en commun agréable selon eux. En renforçant la vocation du parc et par la présence d'aménagement et de mobilier urbain, ce tronçon pourrait devenir un lieu de destination selon eux. Pour le tronçon situé entre les boulevards des Allumettières et Montclair, les participants soulignent les nombreuses possibilités d'améliorations. L'ajout de mobilier urbain, de terrasses, d'arbres et d'éclairage rehausserait l'expérience du piéton sur ce tronçon. De plus, les participants constatent deux problématiques importantes pour ce tronçon. Il s'agit des nombreuses intersections et entrées charretières. Pour le tronçon entre les boulevards Montclair et Saint-Raymond, les participants trouvent qu'il s'agit d'un environnement bruyant et inhospitalier. Ce tronçon est conçu principalement pour la voiture, malgré un potentiel intéressant pour les piétons.

Les éléments soulevés durant les marches exploratoires seront considérés lors de la réalisation du nouveau concept préliminaire pour les trois tronçons du boulevard Saint-Joseph qui vont être réaménagés. Ces éléments constitueront également une base solide qui viendra soutenir le contenu des discussions lors de la prochaine activité de participation publique.

Boulevard Saint-Joseph - Marches exploratoires

Tronçon 1 *entre les boulevards Alexandre-Taché et des Allumettières 6 mars 2017 – 14 h à 16 h 30*

1:1 250



1:1 250

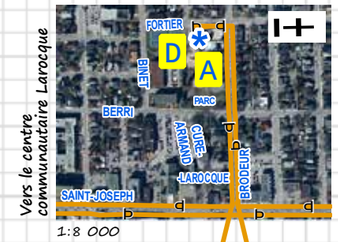
* RASSEMBLEMENT A ARRIVÉE D DÉPART ARRÊT

LIEU DE RASSEMBLEMENT: CENTRE COMMUNAUTAIRE YVON-A.-GRÉGOIRE
ADRESSE: 70, BOULEVARD SAINT-JOSEPH

Boulevard Saint-Joseph - Marches exploratoires

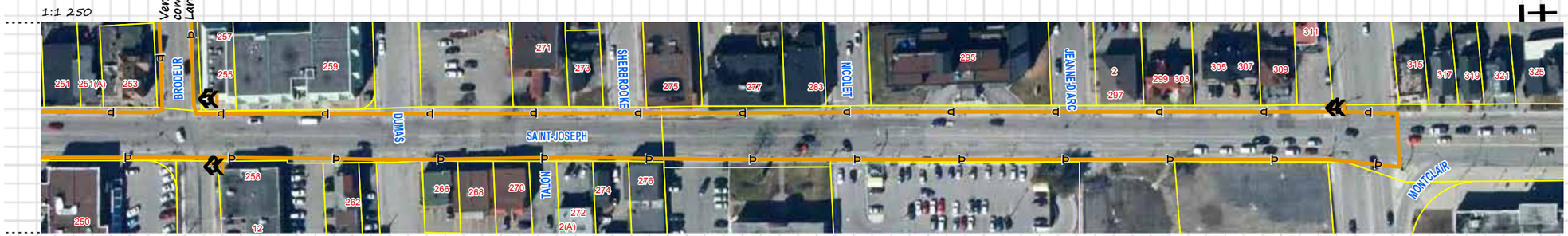
Tronçon 2

entre les boulevards des Allumettières et Montclair 8 mars 2017 – 15 h 30 à 18 h



1:1 250

1:1 250



* RASSEMBLEMENT A ARRIVÉE D DÉPART ARRÊT

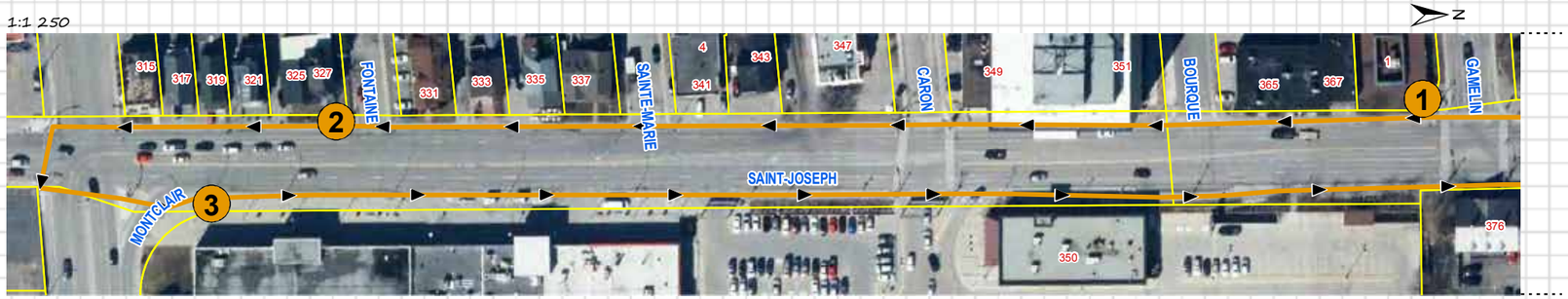
LIEU DE RASSEMBLEMENT: CENTRE COMMUNAUTAIRE LAROCQUE
ADRESSE: 2, RUE FORTIER

Boulevard Saint-Joseph - Marches exploratoires

Tronçon 3

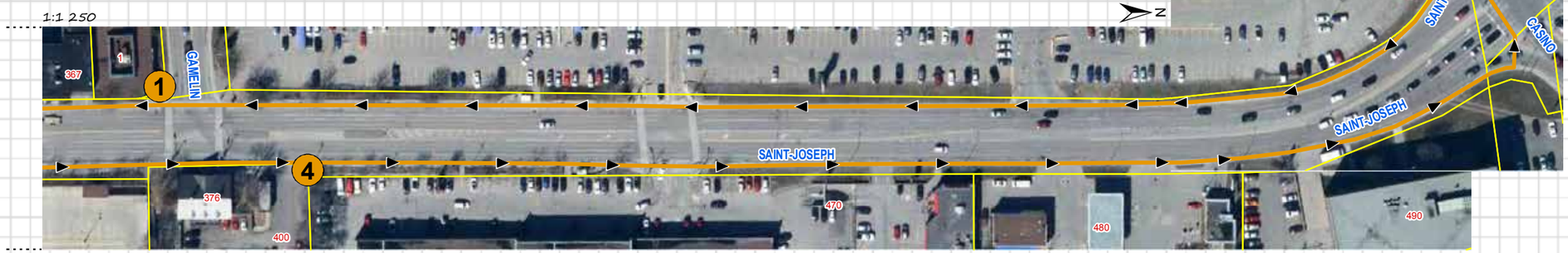
entre les boulevards Montclair et Saint-Raymond 8 mars 2017 – 9 h 30 à 12 h

1:1 250



1:6 000

1:1 250



* RASSEMBLEMENT | A ARRIVÉE | D DÉPART | # ARRÊT

LIEU DE RASSEMBLEMENT: **CENTRE COMMUNAUTAIRE LAURENT-GROULX**

ADRESSE: **1, RUE LÉVESQUE**

Boulevard Saint-Joseph
MARCHES EXPLORATOIRES

Tronçon 3 - Entre les boulevards Montclair et Saint-Raymond
Faites une promenade pour évaluer le potentiel piétonnier de votre quartier.

Ville de Gatineau

Localisation des arrêts :

1 : Gamelin
2 : Fontaine
3 : Montclair
4 : Ferme Columbia
5 : Saint-Raymond
6 : Centre communautaire Laurent-Groulx

1. Comment sont l'état, la continuité et la largeur de l'espace pour marcher ?

	Parfait	Problématique
Arrêt 1	☐	☐
Arrêt 2	☐	☐
Arrêt 3	☐	☐
Arrêt 4	☐	☐
Arrêt 5	☐	☐
Arrêt 6	☐	☐

Justifiez :

- Les trottoirs ou sentiers sont discontinus
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Les trottoirs sont décrépits ou fissurés
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Les trottoirs sont encombrés par des poteaux, des panneaux de signalisation, etc.
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il n'y a ni trottoir, ni sentier, ni accotement
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Les trottoirs sont trop étroits
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐

Autre :

Emplacement des problèmes :

Cote : veuillez encercler un chiffre | 1-Inapproprié à 6-Excellent
1 2 3 4 5 6

L'état, la continuité et la largeur de l'espace pour les déplacements présentent-ils des défis complémentaires pour les personnes à mobilité réduite, les malvoyants et/ou les enfants?

Notes et commentaires supplémentaires

2. Est-il facile de traverser la rue à l'intersection ?

	Oui	Pas tout à fait	N/A
Arrêt 1	☐	☐	☐
Arrêt 2	☐	☐	☐
Arrêt 3	☐	☐	☐
Arrêt 4	☐	☐	☐
Arrêt 5	☐	☐	☐
Arrêt 6	☐	☐	☐

Justifiez :

- La rue est trop large.
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il y a des problèmes de priorité de passage pour piétons lors de la traversée.
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Les feux de circulation nous font attendre trop longtemps.
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Les feux de circulation ne nous laissent pas assez de temps pour traverser.
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il n'y a pas de passage pour piétons, d'arrêt ou de feu de circulation.
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Les voitures stationnées et/ou la végétation nuisent à la visibilité.
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il n'y a pas de dénivellation pour accéder au trottoir, ou elle est en mauvais état.
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐

Emplacement des problèmes :

Cote : veuillez encercler un chiffre | 1-Inapproprié à 6-Excellent
1 2 3 4 5 6

La traverse est-elle sécuritaire pour les personnes à mobilité réduite, les malvoyants et/ou les enfants?

Notes et commentaires supplémentaires

3. Y a-t-il des motifs de déplacement à pied utilitaire à proximité ?

	Pas vraiment	Oui
Arrêt 1	☐	☐
Arrêt 2	☐	☐
Arrêt 3	☐	☐
Arrêt 4	☐	☐
Arrêt 5	☐	☐
Arrêt 6	☐	☐

Si oui, lesquels :

- Commerce/service/centre communautaire
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- École
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Parc/installation de loisir et de sport
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Arrêt de transport en commun
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Lieu de travail
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Lieu de culte
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐

Autre :

Cote : veuillez encercler un chiffre | 1-Inapproprié à 6-Excellent
1 2 3 4 5 6

Les différents lieux de destination sur le tronçon que nous avons marché sont-ils facilement accessible pour les personnes à mobilité réduite et/ou les malvoyants?

Notes et commentaires supplémentaires

4. Si vous marchiez ici seul(e), le soir, est-ce que vous vous sentiriez en sécurité ?

	Oui	Pas tout à fait
Arrêt 1	☐	☐
Arrêt 2	☐	☐
Arrêt 3	☐	☐
Arrêt 4	☐	☐
Arrêt 5	☐	☐
Arrêt 6	☐	☐

Justifiez :

- Ce n'est pas adéquatement éclairé
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il y a des cachettes/obstacles visuels
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il n'y a pas de repère visuel pour s'orienter
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il n'y a pas de passants autour
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il n'y a pas de points d'aide accessibles (commerces, surveillants, téléphone, etc.)
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐

Autre :

Emplacement des problèmes :

Cote : veuillez encercler un chiffre | 1-Inapproprié à 6-Excellent
1 2 3 4 5 6

Notes et commentaires supplémentaires

5. La promenade est-elle agréable?

	Oui	Pas tout à fait
Arrêt 1	☐	☐
Arrêt 2	☐	☐
Arrêt 3	☐	☐
Arrêt 4	☐	☐
Arrêt 5	☐	☐
Arrêt 6	☐	☐

Justifiez :

- Le paysage et les bâtiments ne sont pas vraiment attrayants visuellement
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il manque de verdure
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il manque de mobiliers urbain (bancs/poubelles...)
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il y a des chiens/des individus inquiétants
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- C'est sale; il y a beaucoup de détritus/graffitis
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il y a trop de circulation automobile/les véhicules roulent trop vite
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐
- Il y a des barrières physiques (autoroute, voie ferrée, rivière sans pont, etc.) qui obligent à faire des détours
  Arrêts 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐

Autre :

Emplacement des problèmes :

Cote : veuillez encercler un chiffre | 1-Inapproprié à 6-Excellent
1 2 3 4 5 6

Notes et commentaires supplémentaires

Alors, comment se classe votre quartier?
Additionnez vos notes pour chaque arrêt et divisez par le nombre d'arrêts effectués. Vous obtiendrez la moyenne pour votre quartier. (Questions 1 à 5)

26-30 Vous vivez au paradis des piétons!

21-25 Soyez content! Votre quartier n'est pas mal du tout!

16-20 Ce n'est pas mal, mais il y a du travail à faire.

11-15 Il y a beaucoup de pain sur la planche. Vous méritez mieux que ça.

5-10 Comment faites-vous pour marcher là!

6. Le tronçon offre-t-il des aménagements adéquats pour les usagers du transport en commun?

☐ Oui
☐ Non
☐ Pas vraiment

Précisez vos observations :

____
____
____

7. Les tronçons réalisés offrent-ils, selon vous, un environnement favorable aux déplacements à vélo?

☐ Pas du tout favorable
☐ Pas vraiment favorable
☐ Ni favorable, ni défavorable
☐ Favorable
☐ Vraiment favorable

Justifiez :

☐ Le trafic automobile est trop important

- Sur tout le tronçon
- Entre l'intersection____________________________ et __________________________________
- Entre l'intersection____________________________ et __________________________________

☐ La chaussée est trop dégradée

- Sur tout le tronçon
- Entre l'intersection____________________________ et __________________________________
- Entre l'intersection____________________________ et __________________________________

☐ Il y a trop de zones de conflits

- Sorties d'entrées charretières
- Sorties des stationnements
- Stationnements sur rue
- Autre :__________________________________

Vos suggestions des améliorations à apporter pour la sécurité des cyclistes :

____
____
____
____

Notes et commentaires supplémentaires

L'ESPACE URBAIN DOIT RÉPONDRE À UNE SÉRIE DE COMPOSANTES POUR FAVORISER LA MARCHE ET LES INTERACTIONS HUMAINES :

- Sécurité (par rapport à la circulation motorisée notamment);
- Sentiment de sécurité (surveillance informelle contre les crimes, les agressions);
- Protection contre les expériences sensorielles désagréables (le vent, la pluie, le froid, la pollution, le bruit, la poussière, etc.);
- Nécessité ou désir de marcher, de rester debout, de s'asseoir, de regarder, de parler (interactions sociales), de jouer;
- Désir de profiter du climat (soleil ou ombre, chaleur ou fraîcheur, brise);
- Désir de profiter des qualités esthétiques, de la beauté d'un lieu.

La protection		
La protection contre les accidents et la circulation - sentiment de sécurité • protection des piétons • élimination de la peur liée à la circulation	La protection contre les crimes et la violence - se sentir en sureté • domaine public animé • regard sur la rue • fonctions chevauchantes jours et nuit • éclairage adéquat	La protection contre les expériences sensorielles désagréables • vent • pluie/neige • froid/chaleur • pollution • bruit, poussière, lumière aveuglante

L'ESPACE URBAIN DOIT RÉPONDRE À UNE SÉRIE DE COMPOSANTES POUR FAVORISER LA MARCHE ET LES INTERACTIONS HUMAINES :

- Sécurité (par rapport à la circulation motorisée notamment);
- Sentiment de sécurité (surveillance informelle contre les crimes, les agressions);
- Protection contre les expériences sensorielles désagréables (le vent, la pluie, le froid, la pollution, le bruit, la poussière, etc.);
- Nécessité ou désir de marcher, de rester debout, de s'asseoir, de regarder, de parler (interactions sociales), de jouer;
- Désir de profiter du climat (soleil ou ombre, chaleur ou fraîcheur, brise);
- Désir de profiter des qualités esthétiques, de la beauté d'un lieu.

Le confort		
Les opportunités pour marcher • espace pour marcher • aucun obstacle • surfaces adéquates • accessibilité adaptée à tous • façades intéressantes	Les opportunités pour rester debout • effet de bord/espaces intéressants pour rester debout • supports	Les opportunités pour s'asseoir • espaces pour s'asseoir • tirer profit des avantages : vue, soleil, gens • places adéquates pour s'asseoir • bancs pour se reposer
Les opportunités pour regarder • distance de regard raisonnable • champ de vision non obstruée • vues intéressantes • éclairage (la nuit)	Les opportunités pour parler et écouter • niveau de bruit bas • mobilier urbain qui facilite la communication	Les opportunités pour jouer et fait de l'exercice • invitation à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et au jeu • jouer et nuit • en été et en hiver

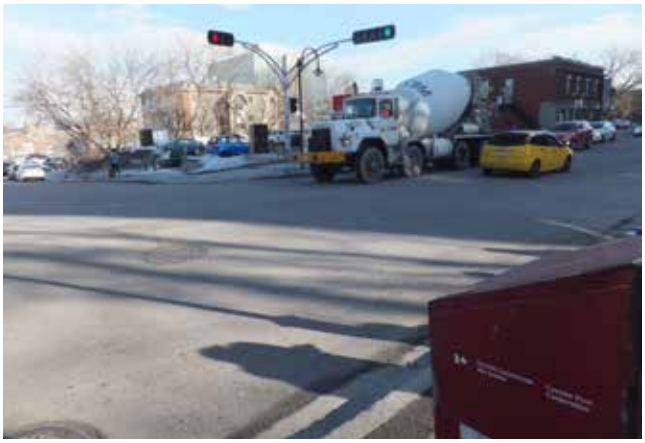
L'ESPACE URBAIN DOIT RÉPONDRE À UNE SÉRIE DE COMPOSANTES POUR FAVORISER LA MARCHE ET LES INTERACTIONS HUMAINES :

- Sécurité (par rapport à la circulation motorisée notamment);
- Sentiment de sécurité (surveillance informelle contre les crimes, les agressions);
- Protection contre les expériences sensorielles désagréables (le vent, la pluie, le froid, la pollution, le bruit, la poussière, etc.);
- Nécessité ou désir de marcher, de rester debout, de s'asseoir, de regarder, de parler (interactions sociales), de jouer;
- Désir de profiter du climat (soleil ou ombre, chaleur ou fraîcheur, brise);
- Désir de profiter des qualités esthétiques, de la beauté d'un lieu.

Le plaisir		
L'échelle • les bâtiments et les espaces sont conçus à l'échelle humaine	Les opportunités pour profiter des aspects positifs du climat • soleil/ombre • chaleur/fraîcheur • brise	Les expériences sensorielles positives • design intéressant et souci du détail • matériaux de qualité • belles vues • arbres, cours d'eau, végétation

Tronçons 1
Entre les boulevards Alexandre-Taché et des Allumettières

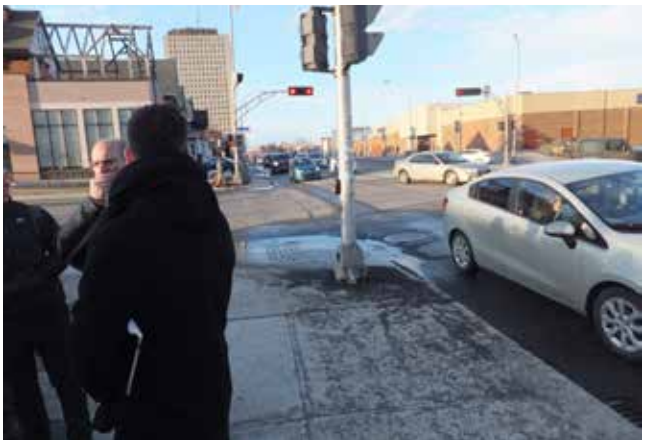
Tronçons 2
Entre les boulevards des Allumettières et Montclair



STATIONNE

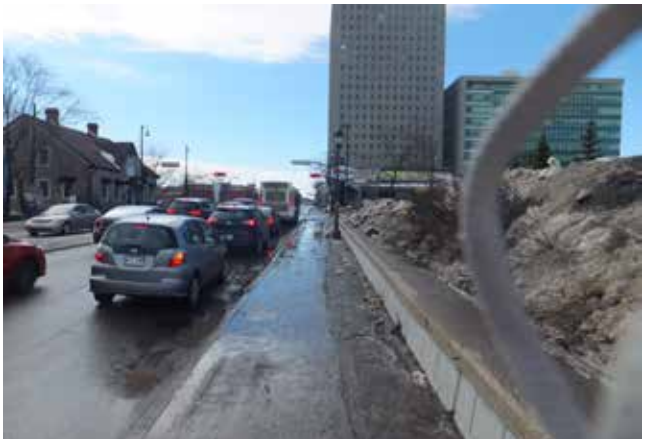
ARRÊT

À vendre
514 868-1215



Tronçons 3
Entre les boulevards Montclair et Saint-Raymond

ASINO



SOLDE
50%