



# Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



Saint-Eustache est une ville de la MRC de Deux-Montagnes, dans la région des Laurentides, dans la couronne nord de la région métropolitaine de Montréal. Elle comptait 44 154 habitants en 2011 et la proportion de personnes âgées (14,2% au recensement de 2011), se trouve dans la moyenne de la métropole. Il s'agit d'un milieu fortement résidentiel, composé majoritairement de maisons unifamiliales. Outre le secteur du vieux Saint-Eustache, les activités commerciales et les services sont surtout localisés le long des axes autoroutiers et près des croisements d'autoroutes. On trouve plusieurs centres commerciaux et de vastes zones industrielles le long de l'autoroute 640. À proximité des autoroutes 13 et 15, l'économie de la ville est en étroite relation avec les villes de Laval et Montréal.

L'analyse de marchabilité présentée dans les paragraphes suivants a été faite en prenant en considération une évaluation du confort (sécurité) et de l'attractivité des divers segments analysés. Un système de pointage a été utilisé pour chacune des variables associées à ces deux attributs de marchabilité. Chaque segment de rue obtient ainsi une évaluation en quatre niveaux : Excellente, Bonne, Quelconque, Médiocre. Une fois combinées, ces deux évaluations donnent place à une typologie de marchabilité en sept niveaux: Formidable, Intéressant, Plutôt attrayant, Plutôt confortable, Quelconque, Mauvais, Médiocre. Les variables associées à l'évaluation du confort et de l'attractivité sont présentées sommairement dans le tableau ci-dessous. Pour connaître en détail le pointage attribué à chaque variable, veuillez contacter les responsables de la recherche.

Confort
Présence de zone tampon entre le bâti et le trottoir
Type de marge-Végétation, Mobilier
Type de marge-Sortie de garage ou zone de stationnement collectif
Type de marge-Stationnement collectif séparé d'un espace vert
Type d'activités qu'on y retrouve
Présence de commerces avec vitrines
Espace public présent
Présence d'éclairage destiné aux piétons

Attractivité
Présence d'aide aux piétons
Présence d'abaissé de trottoir
État de l'abaissé de trottoir
Présence de trottoir
Trottoir interrompu
Trottoir continu (niveau)
Largeur du trottoir
Obstacles sur le trottoir
Présence d'un arrêt de transport public
Mobilier dans un segment
Présence d'une zone d'ombrage



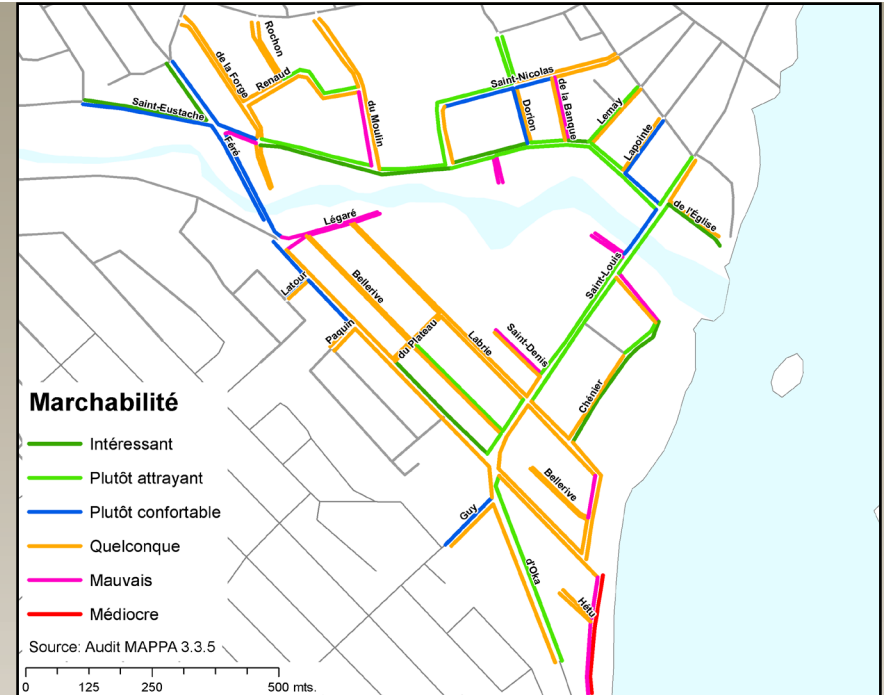
## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



Le territoire à l'étude comprend deux secteurs : un autour de l'ancien noyau villageois et un autre au sud de l'autoroute 640, à proximité du boulevard Arthur-Sauvé (route 148). L'audit a été appliqué sur un total de 193 segments de rue (une même section de rue contient deux segments) en juin 2016, avec la version 3.3.5 de MAPPA. L'analyse a été faite de manière séparée pour les deux sections afin de mettre de l'avant les spécificités de chacun.

Le premier secteur englobe la partie historique de la ville; il est délimité par les rues Saint-Eustache, Saint-Louis et Féré. Le secteur, principalement résidentiel, est formé en grande partie d'anciennes maisons unifamiliales localisées sur de vastes terrains avec une végétation souvent abondante (voir photo 1). Au total, 115 segments ont été audités dans ce secteur. Au niveau de la marchabilité, on y recense 46% de segments quelconques, 14% de segments mauvais, 13% de segments plutôt confortables, 19% de segments plutôt attractants et 7% des segments intéressants à la fois au niveau du confort et de l'attractivité.

Ce secteur présente de meilleurs résultats par rapport au secteur qui se trouve plus au nord. Effectivement, les conditions de marche y sont bonnes et se traduisent par la présence : d'aide aux piétons dans 63% des intersections auditées, la présence d'abaissé de trottoir dans 48% des segments et des trottoirs dans presque la totalité des segments (96%). Les segments comportent aussi plusieurs éléments contribuant au confort de la marche. On y compte seulement 21% d'abaissés de trottoir troués ou fissurés, 8% d'abaissés avec obstacles,



11% de trottoirs interrompus, 5% de trottoirs avec obstacles, et 13% de trottoirs en faible état. Toutefois, en fin de journée la marche peut être difficile, puisque seulement 13% des segments disposent d'un éclairage destiné aux piétons.

Le secteur offre également de meilleures conditions de confort en ce qui concerne le déplacement en transport collectif car on y retrouve des arrêts d'autobus sur 15% des segments et du mobilier urbain dans quelques segments, dont 5 bancs avec dossier et 3 parklets récemment aménagés sur la rue Saint-Eustache pour la saison estivale (voir photo 2).



## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



Photo 1: Rue Bellerive



Photo 2: Rue Chenier

Puisqu'on se trouve dans l'ancien noyau villageois, les rues exclusivement résidentielles sont plutôt étroites (98% des segments ont 1 ou 2 voies de circulation) et manquent très souvent de trottoir (52% des segments), ou doivent parfois se contenter d'un trottoir délimité au sol (voir photo 2). Lorsque présent, le trottoir est plutôt étroit, puisque pour 33% des segments avec trottoir, la largeur est de moins de 4 pieds. Mais ces segments sont plutôt attrayants, ils ont presque tous (91%) une marge avant de bonne taille (pour 80% elle a au moins 10 pieds de profond), le plus souvent avec un aménagement paysager (81%) et 17% des segments offrent des zones d'ombre aux marcheurs. La rue Saint-Eustache joue le rôle de rue principale, offrant de nombreux commerces avec vitrines aux passants et quelques espaces publics (voir photo 3). Aussi, quelques murs aveugles et segments de trottoirs ont été transformés en œuvres d'art pour le plaisir des piétons (voir photo 4). La rue Saint-Louis (qui



Photo 4: Parklet et murale créant un espace de séjour intéressant



Photo 3: Espace public



Photo 6: Vue sur la rivière des Milles-Îles



## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



Photo 5: La rue Saint-Louis reçoit une importante circulation de transit.

devient le chemin d'Oka une fois à Deux-Montagnes) offre aussi un environnement plutôt attrayant, notamment en raison de la présence d'activités commerciales ponctuelles. Toutefois, l'ambiance est moins intéressante que sur la rue Saint-Eustache, notamment en raison d'un trafic plus important, notamment aux heures de pointe (voir photo 5).

Outre la présence de quelques espaces publics (5% des segments), la proximité du secteur aux rivières du Chêne et des Mille-Îles permet d'avoir de belles vues panoramiques à partir de certaines rues, contribuant à l'attractivité globale du secteur du secteur (voir photo 6). Toutefois, les segments de rue à proximité de ces cours d'eau ont des conditions de confort très faibles, de sorte que leur marchabilité est plutôt mauvaise. À l'opposé, les segments qui se trouvent plus au nord, disposent de meilleures conditions de confort.

Nombre de segments audités	115	
Version de l'audit MAPPA	3.3.5	
	<b>Nombre</b>	<b>Taux</b>
<b>Typologie de marchabilité</b>		
Formidable	0	0%
Intéressant	8	7%
Plutôt attrayant	22	19%
Plutôt confortable	15	13%
Quelconque	53	46%
Mauvais	16	14%
Médiocre	1	1%
<b>Confort</b>		
Excellent	0	0%
Bon	23	20%
Quelconque	82	71%
Médiocre	10	9%
<b>Attractivité</b>		
Excellent	8	7%
Bon	23	20%
Quelconque	82	71%
Médiocre	10	9%



## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



Intersection en début de segment (segments pairs uniquement)	Parmi 65 segments	
Aide aux piétons à l'intersection	41	63%
Panneau d'arrêt	33	80%
<b>Zones tampon</b>		
Présence d'une zone tampon	5	4%
Zone tampon avec arbres	4	80%
Présence d'une marge avant	104	90%
Stationnement extérieur (résidentiel)	75	72%
Cour avant aménagée (verdure)	84	81%
Stationnement (collectif)	24	23%
3-10 pieds	21	20%
10-20 pieds	53	51%
20-30 pieds	28	27%
plus de 30 pieds	2	2%
<b>Trottoirs</b>		
Segments avec trottoir	55	48%
Trottoir interrompu	6	11%
Avec un niveau continu	6	11%
Moins de 4 pieds	18	33%
Entre 4 et 6 pieds	37	67%

Trottoir avec obstacle	16	29%
Trottoir en faible état	7	13%
Abaissé de trottoir	53	96%
Troué/fissuré ou détérioration à la jonction	11	21%
Abaissé avec obstacle	4	8%
<b>Présence d'obstacles</b>		
Obstacles: Arbres et végétation	5	9%
<b>Occupation du sol/Bâtiment</b>		
Commerces avec vitrines	8	7%
Esaces publics	6	5%
Arrêt d'autobus	17	15%
Mobilier aux arrêts d'autobus	1	1%
Mobilier hors arrêts	9	8%
Banc	8	7%
Présence de zone d'ombre	19	17%



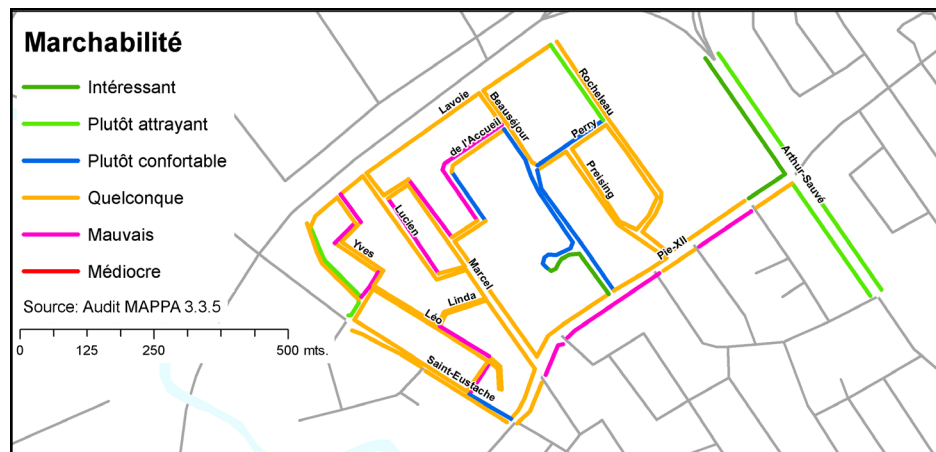
## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



Caractéristiques de la chaussée		
Pente – plate ou douce	84	73%
1 ou 2 voies de circulation	113	98%
Aménagements réduisant la vitesse	26	23%
<b>Entretien</b>		
Aucune dégradation sur le bâti	113	98%
Éclairage destiné aux piétons	15	13%

Le deuxième secteur se trouve dans le quadrant sud de l'intersection de l'autoroute 640 et la route 148 (boulevard Arthur-Sauvé). Il est globalement délimité au nord-est par le boulevard Arthur-Sauvé, au sud-est par le boulevard Pie- XII, au sud-ouest par la rue Saint-Eustache et au nord-ouest par la rue Lavoie. Au total, 78 segments ont été audités pour ce secteur. Au niveau de la typologie de marchabilité, on trouve 64% des segments classés quelconques, 15% de segments classés comme ayant une mauvaise marchabilité, 8% de segments qui sont plutôt confortables, 8% qui sont plutôt attrayants et 5% des segments qui peuvent être considérés comme intéressants à la fois au niveau du confort et de l'attractivité.

La sécurité du piéton est parfois mise à l'épreuve. D'une part, par la faible présence de trottoirs dans les segments audités (24%) et dont seulement 32% ont un niveau continu et 26% sont interrompus. De plus, la difficulté de traverser des rues se traduit par la présence



de seulement 41% des intersections auditées qui offrent aux piétons une aide pour traverser et de 29% de segments qui disposent d'abaissés de trottoir. Toutefois, contrairement au secteur précédent, seulement 5% des trottoirs ont une largeur inférieure à 4 pieds et on ne retrouve aucun obstacle sur les trottoirs.

Les boulevards Pie-XII et Arthur Sauvé sont les axes qui assurent une circulation de transit dans le pourtour du secteur. En raison de leur géométrie et leur connexion avec d'autres axes du réseau artériel, ces deux axes reçoivent un important flux de trafic. D'autre part, l'absence totale de zone tampon dans l'ensemble du secteur, mais surtout le long de ces deux axes diminue le confort de la marche pour le piéton. Ceci est particulièrement inquiétant dans le



## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



cas du boulevard Arthur-Sauvé, puisque celui-ci donne accès à de nombreux commerces et services (voir photo 7), malheureusement souvent avec de vastes stationnements à l'avant des bâtiments. La rue Saint-Eustache, de son côté, n'a plus le même rôle que dans le premier secteur, puisqu'elle devient exclusivement résidentielle. Toutefois, elle garde une métrique piétonne, avec des faibles marges avant et une chaussée réduite à deux voies (voir photo 8).

La marche pourrait être particulièrement agréable et praticable en dehors de ces deux boulevards, grâce à la présence d'une marge avant aménagée avec de la verdure dans 66% des segments, et du faible niveau de circulation de transit dans les rues résidentielles. Malheureusement, la continuité des parcours piétons est souvent interrompue par les sorties de voitures provenant de stationnements collectifs présents dans 12% des segments (voir photo 9) et des stationnements résidentiels (56% des segments).



Photo 7: Boulevard Arthur-Sauvé



Photo 8: Rue Saint-Eustache Nord

De plus, malgré la présence d'arbres dans les marges avant des résidences, la profondeur de celles-ci (61% des marges ont 20 pieds ou plus) fait en sorte qu'il y a une absence d'ombrage dans presque 80% des segments (voir photo 10), rendant la marche difficile les journées d'été.

Le niveau d'attractivité du secteur est donc plutôt moyen, cela est principalement dû à la configuration du paysage environnant, qui est fortement orienté en fonction des déplacements en automobile. De plus, le secteur est principalement résidentiel, on y recense seulement 6% de rues abritant au moins une activité commerciale ou institutionnelle, on y retrouve uniquement 2 segments de rue avec un espace public, un seul banc, un seul segment avec un arrêt de transport collectif, et de l'éclairage destiné aux piétons dans seulement 3 des segments audités. L'ensemble des segments ne représente pas des caractéristiques très défavorables à la marche à pied, car la majorité des rues



## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



sont étroites, la circulation automobile y est douce (à part dans les boulevards Arthur-Sauvé et Pie XII et Saint-Eustache) et les trottoirs, lorsque présents, sont en bon état. Cependant, quelques interventions restent nécessaires pour améliorer l'expérience de marche dans ce secteur.



Photo 9: Sortie auto Rue Beauséjour



Photo 10: Rue Lucien

Nombre de segments audités	78	
Version de l'audit MAPPA	3.3.5	
	<b>Nombre</b>	<b>Taux</b>
<b>Typologie de marchabilité</b>		
Formidable	0	0%
Intéressant	4	5%
Plutôt attrayant	6	8%
Plutôt confortable	6	8%
Quelconque	50	64%
Mauvais	12	15%
Médiocre	0	0%
<b>Confort</b>		
Excellent	9	12%
Bon	55	71%
Quelconque	12	15%
Médiocre	2	3%
<b>Attractivité</b>		
Excellent	10	13%
Bon	67	86%
Quelconque	1	1%
Médiocre	0	0%





## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



Intersection en début de segment (segments pairs uniquement)	Parmi 44 segments	
Aide aux piétons à l'intersection	18	41%
Panneau d'arrêt	14	78%
<b>Zones tampon</b>		
Présence d'une zone tampon	0	0%
Zone tampon avec arbres	0	0%
Présence d'une marge avant	77	99%
Stationnement extérieur (résidentiel)	43	56%
Cour avant aménagée (verdure)	51	66%
Stationnement (collectif)	9	12%
3-10 pieds	3	4%
10-20 pieds	27	35%
20-30 pieds	42	55%
plus de 30 pieds	5	6%
<b>Trottoirs</b>		
Segments avec trottoir	19	24%
Trottoir interrompu	5	26%
Avec un niveau continu	6	32%
Moins de 4 pieds	1	5%
Entre 4 et 6 pieds	18	95%

Trottoir avec obstacle	0	0%
Trottoir en faible état	0	0%
Abaissé de trottoir	23	29%
Troué/fissuré ou détérioration à la jonction	2	9%
Abaissé avec obstacle	0	0%
<b>Présence d'obstacles</b>		
Obstacles: Arbres et végétation	0	0%
<b>Occupation du sol/Bâtiment</b>		
Commerces avec vitrines	3	4%
Esaces publics	2	3%
Arrêt d'autobus	7	9%
Mobilier aux arrêts d'autobus	4	5%
Mobilier hors arrêts	1	1%
Banc	1	1%
Présence de zone d'ombre	16	21%



## Analyse de la marchabilité à Saint-Eustache



<b>Caractéristiques de la chaussée</b>		
Pente – plate ou douce	70	90%
1 ou 2 voies de circulation	72	92%
Aménagements réduisant la vitesse	13	17%
<b>Entretien</b>		
Aucune dégradation sur le bâti	78	100%
Éclairage destiné aux piétons	3	4%