

NA
9053
S6
L191
QAM
Ex: A



L'aménagement et la sécurité *dans les lieux publics*

GUIDE À L'USAGE
DU MILIEU
LOCAL

Québec

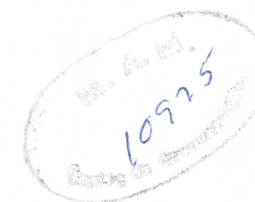


L'aménagement et la sécurité *dans les lieux publics*

GUIDE À L'USAGE
DU MILIEU
LOCAL



L'aménagement et la sécurité dans les lieux publics



La circulation	1
L'habitation	2
Les équipements du quartier	3
Les équipements régionaux	4
Le milieu rural	5
Bibliographie	6

Le guide *L'aménagement et la sécurité dans les lieux publics* a été préparé par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole.
Sa reproduction totale ou partielle est autorisée à la condition d'en mentionner la source.

Recherche, rédaction, repérage photographique, illustration et conception graphique :	Christine Lajoie, architecte de paysage
Support informatique :	Doris Frenette, technicien en arts graphiques
Révision de contenu :	Claude Michaud, architecte
Révision juridique :	Line Desharnais, avocate
Conseiller linguistique :	Éditia inc.
Responsable de l'édition :	Jocelyne Montminy
Réalisation graphique, montage et page couverture :	Pouliot Guay, graphistes
Photogravure et impression :	J.B. Deschamps inc.

Dépôt légal – été 1999
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-550-34578-9
© Gouvernement du Québec

Remerciements

L'auteure tient à remercier les personnes suivantes dont l'apport a contribué à amorcer et à aiguiller cette recherche.

Dans le cadre d'une convention de stage entre l'Université d'Aix-en-Provence et la Ville de Québec, deux étudiants, en gestion urbaine, ont dressé durant quelques semaines, un inventaire de lieux significatifs sur le territoire de la Ville de Québec et en ont esquissé une évaluation générale à l'aide de critères de sécurité.

Madame Magali Lalauze et monsieur Denis Carpentier ont aussi effectué une recherche bibliographique et une synthèse d'ouvrages annotés avec l'appui du centre de documentation de la Ville de Québec.

Madame Nathalie Prudhomme, de la Ville de Québec, qui a supervisé le stage des étudiants agissait alors comme représentante de l'association des urbanistes et des aménagistes du Québec, sur la table sectorielle municipale du troisième plan d'action de la politique familiale.

En début de projet, Madame Anne Gagnon, du bureau des relations avec la population de la Ville de Québec, et Madame Anne Michaud du service des Sports, des Loisirs et du Développement social de la Ville de Montréal, agissant à titre de représentantes respectives des « Comités Femmes et Villes » ont situé le contexte de la sécurité en milieu urbain.

Un bilan des attentes et des besoins a été établi, ainsi qu'un tableau des enjeux ayant trait à la sécurité réelle et à la perception de la sécurité auxquels sont confrontées les femmes dans les villes.

Madame Anne Gagnon a transmis un compte rendu de diverses interventions de groupes de femmes intéressées par la qualité de vie de leur quartier central. Madame Anne Michaud, pour sa part, a fourni des cibles de recherche à partir des expériences qui se poursuivent à la Ville de Montréal sur l'aménagement et la sécurité.

L'aménagement et la sécurité dans les lieux publics

Table des matières

Introduction

1 La circulation

- 1.1 L'autoroute
- 1.2 La halte routière
- 1.3 L'artère commerciale
- 1.4 Le carrefour
- 1.5 Le trottoir
- 1.6 La traversée piétonne
- 1.7 Le cheminement piéton
- 1.8 Le cheminement cycliste
- 1.9 Les équipements du transport public
- 1.10 Les ouvrages du cheminement public

2 L'habitation

- 2.1 L'habitation de haute et moyenne densité
- 2.2 L'habitation de basse densité
- 2.3 Le foyer de personnes âgées
- 2.4 Le parc de maisons mobiles

3 Les équipements du quartier

- 3.1 Le centre du quartier
- 3.2 Le stationnement extérieur
- 3.3 Le stationnement étagé
- 3.4 La cour d'école
- 3.5 Le parc de quartier
- 3.6 La garderie

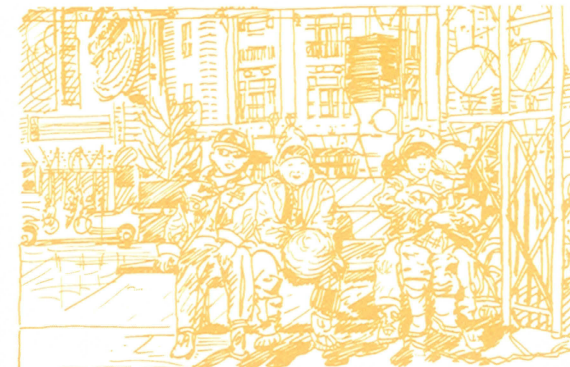
4 Les équipements régionaux

- 4.1 La zone industrielle
- 4.2 Le site d'attrait naturel
- 4.3 Le campus universitaire et collégial

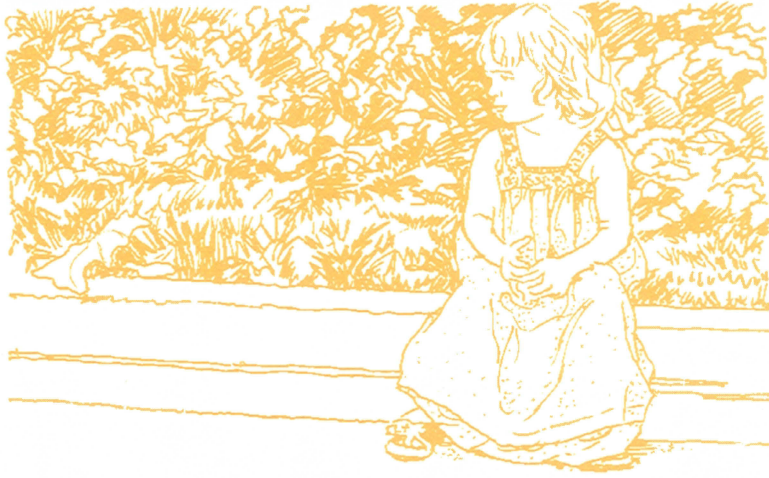
5 Le milieu rural

- 5.1 La route nationale
- 5.2 La traversée d'agglomération
- 5.3 Le village et la petite agglomération

Bibliographie



Introduction



Introduction

1. Le but du document

L'étude vise à sensibiliser les responsables municipaux et tous les intervenants qui ont une responsabilité dans l'organisation du milieu de vie à l'égard de la sécurité des personnes qui fréquentent les endroits publics, et surtout les espaces d'usage communautaire.

Plusieurs citoyens éprouvent des difficultés particulières dans leurs déplacements quotidiens et sont souvent, en raison de leur sexe, de leur âge, plus vulnérables que d'autres de leurs concitoyens. L'isolement de certains parcours, l'obligation de déplacements plus solitaires hors des heures de pointe et même la nuit sont à prendre en compte dans la planification et l'organisation des aménagements physiques des municipalités.

Des études et des réflexions collectives, de même que des interventions concrètes, voire des stratégies publiques ont mis en lumière des solutions qui peuvent inspirer des améliorations aux aménagements des lieux publics qui nous sont familiers et dont nous assumons la responsabilité civique.

Ce travail n'est pas une démarche théorique, même s'il s'inspire des théories qui ont été élaborées ces dernières années sur les fondements de la sécurité et de l'intégrité de la personne. Il s'agit plutôt d'un instrument de réflexion pratique qui, par l'analyse de la conception et des composantes d'un site, peut contribuer à faire comprendre les particularités qui portent atteinte à la sécurité de ceux et celles qui le fréquentent ainsi que les correctifs qui pourraient y être apportés.

En choisissant d'analyser un certain nombre de lieux parmi les plus familiers, nous avons pensé attirer l'attention notamment sur les personnes qui seraient davantage vulnérables, soit les personnes âgées et les enfants, mais aussi les femmes pour qui les situations d'isolement présentent souvent à juste titre un risque accru.

Nous croyons répondre à des attentes exprimées par le groupe de travail chargé d'élaborer le *Guide sur la sécurité dans les milieux de vie* et qui souhaitait que soit en outre rendu disponible un document d'application pratique à l'usage des différents intervenants publics et privés qui ont le souci d'en améliorer l'aménagement pour les rendre toujours plus sécuritaires.

2. La sécurité en question

La préoccupation principale de la démarche concerne donc la sécurité des personnes. La sécurité réelle et le sentiment de sécurité sont des concepts qu'il faut relier entre eux, mais qu'il faut également savoir distinguer dans une démarche qui vise des interventions précises dans un cheminement donné.

Il existe plusieurs façons d'intervenir sur la sécurité. Les campagnes d'information et d'éducation préventive, les consignes ont toutes leur raison d'être. On peut penser entre autres aux campagnes annuelles destinées aux écoliers qui font leur apprentissage du chemin vers l'école, en collaboration avec les corps policiers locaux. D'autres sont destinées aux automobilistes et touchent différents aspects de la conduite automobile. Les campagnes visant le port du casque de sécurité pour les cyclistes et également les motocyclistes sont courantes. La diffusion de consignes concernant la protection des propriétés est aussi chose habituelle. Mais on peut aussi intervenir sur la sécurité des lieux publics en étudiant leur aménagement physique : c'est le but du présent document.

Au terme d'un inventaire qui aurait recensé minutieusement tous les détails d'un aménagement donné, il faudra encore se demander si l'on a réussi à atteindre l'objectif de sécurité, c'est-à-dire qu'il faudra aussi prendre en considération le sentiment de sécurité qu'éprouve la personne appelée à fréquenter le site. Cette assurance de sécurité, comme nous en parlons plus loin, repose sur des conditions bien précises, et il faut s'assurer que s'effectue la liaison entre les interventions, les aménagements et dispositifs qui sont mis en place en un lieu donné et l'aisance ressentie par l'utilisateur.

En effet, nous savons très bien que des endroits invitants qui semblent présenter toutes les qualités de design et d'accueil, des sites pittoresques, peuvent, selon les circonstances, masquer des pièges et receler des dangers latents.

Des comportements dangereux ou téméraires doivent aussi être prévenus, et l'information disponible sur les accidents, les agressions pourrait être utilisée davantage comme une mesure de prévention sur des sites spécifiques.

3. La démarche en aménagement

Depuis quelques années au Québec, les municipalités peuvent élaborer une réglementation qui intègre des critères d'évaluation pour certains types de projets ou sur des parties spécifiques de leur territoire. L'élaboration de ces critères vise à traduire des préoccupations relatives à la qualité du design et peut donc prendre en considération plusieurs éléments relatifs à la sécurité des lieux destinés à la fréquentation du public.

Il y a deux aspects distincts qu'il faut considérer dans l'analyse d'un équipement, d'un lieu donné. On doit, dans un premier temps, saisir sa vocation, *son utilité et sa raison d'être*. Une route, une rue, par exemple, n'a pas pour seule fonction de porter la circulation automobile. Elle constitue également une voie pour d'autres types d'utilisateurs, et elle sert de support au transport public. Comme elle sépare aussi bien qu'elle relie différentes parties du territoire, elle doit incorporer des équipements qui visent la sécurité de tous les utilisateurs. Un parc de quartier peut, de la même façon, remplir différentes fonctions de détente, de repos, mais également, si possible, faire place à la pratique de certaines activités compatibles, faciliter les rencontres par exemple.

C'est cette appréhension large et complète d'un lieu qui permettra d'y appliquer un *concept d'aménagement*, qui va exprimer sa vocation en s'appuyant sur les caractéristiques physiques du lieu, en tirant parti de toutes les contraintes présentes, en modifiant ou en ajoutant des éléments qui lui donnent son identité et son utilité. On comprendra, bien sûr, que certains lieux offrent déjà un potentiel alors que d'autres doivent être créés complètement.

Une intervention qui viserait l'amélioration d'un lieu donné devrait s'inspirer de la même démarche. C'est-à-dire qu'il faut questionner sa raison d'être, l'analyser sous ses aspects les plus fondamentaux et le confronter dorénavant à des critères de sécurité qui n'ont peut-être pas prévalu à l'origine.

4. Les critères de sécurité

Pour rassurer les usagers des lieux publics, pour leur permettre d'évoluer avec confiance dans un environnement donné, il faut créer chez eux un sentiment d'aisance, de sécurité, c'est-à-dire, briser l'isolement qu'ils peuvent ressentir. On doit leur procurer des moyens de communiquer avec leur entourage, leur montrer qu'ils sont observés et leur donner les possibilités d'échapper à un agresseur éventuel.

La technique que nous avons appliquée s'inspire des différentes recherches qui traitent de la lecture et de la dynamique des lieux. L'étude intitulée *Safe Cities* propose une série de critères permettant d'évaluer la sécurité des lieux publics. Ce sont ces critères qui sont adaptés à l'analyse des lieux soumis par notre étude et dont nous offrons le résumé qui suit.

A. Perception du site.

Dans la conception des espaces, différents éléments peuvent permettre à une personne qui aborde un lieu donné de le décoder, d'en saisir les tenants et aboutissants, de planifier ses parcours, d'en anticiper les zones obscures et potentiellement dangereuses. Voici les éléments qui peuvent faciliter la lecture du site et rassurer l'usager.

L'éclairage. L'éclairage constitue un élément déterminant pour assurer la sécurité des personnes. Celui-ci doit toutefois être analysé et pondéré en tenant compte des aspects négatifs qu'il peut comporter par son intensité et selon la diversité des contours d'un lieu donné. L'éblouissement peut nuire à la lecture des lieux, alors que des sources trop éloignées ou trop rares peuvent introduire des zones d'ombre qui favoriseraient les refuges à des agresseurs potentiels. La bonne planification de l'éclairage constitue donc un facteur déterminant quant à l'accessibilité et à la fréquentation des lieux publics.

Les dégagements visuels. La personne qui aborde un endroit pour la première fois doit pouvoir saisir en un coup d'œil ses différentes composantes spatiales, c'est-à-dire les pleins, les vides, les dénivellés, les obstacles. La perception instantanée d'un parcours clair est essentielle au sentiment de sécurité.

Les parcours confinés. Certains itinéraires comportent des dispositifs tels que passerelles, tunnels, escaliers qui peuvent faciliter les choses à un agresseur potentiel. C'est-à-dire qu'il lui sera facile de prévoir qu'une fois engagé sur un cheminement donné, l'usager débouchera en un lieu précis. Si de tels dispositifs existent, il faudrait s'assurer qu'ils soient conçus pour éviter le confinement. On peut alors prévoir aux extrémités soit un éclairage plus intense, soit des miroirs ou des caméras d'observation, un élargissement de l'embouchure ou l'atterrissage sur des lieux fréquentés. En dehors des heures de plus grande fréquentation, il y aurait lieu de prévoir, enfin, d'autres parcours, qui assureront la sécurité des usagers même s'ils allongent un peu leurs courses.

Pièges et zones dangereuses. Il faudrait étudier et planifier tous les parcours piétonniers pour s'assurer qu'ils ne sont pas ponctués de retraits et pour éliminer ou modifier tous les endroits qui recèlent des pièges potentiels. Les terrains et bâtiments vacants, les stationnements étagés, les espaces entre les édifices, les entrées de garages et les lieux d'entreposage constituent autant d'endroits qui présentent un danger s'ils sont situés le long de parcours piétonniers. Des améliorations concrètes peuvent être apportées en fermant par des grilles, des portes, des clôtures, en installant des miroirs, en éclairant davantage ces endroits que tout usager averti pourra plus facilement identifier.

B. Visibilité de l'observateur.

La communication. Pour ceux qui se retrouvent dans des lieux avec lesquels ils ne sont pas familiers, ou dans une situation d'isolement relatif, il est rassurant de pouvoir demeurer en contact avec des observateurs tout au long de leur parcours. Des cheminements qui longent des endroits habités, animés, tels que boutiques, restaurants, seront préférés par les usagers aux murs et facades aveugles, aux places désertes, aux aires de stationnement étendues. On peut, de façon notable, augmenter la sécurité en installant des téléphones d'urgence, des interphones, des refuges éclairés adéquatement. Quant aux caméras d'observation, elles seront utiles si elles sont reliées à une personne en faction. Les autocollants du programme enfants-secours constituent des dispositifs passifs qui s'inscrivent dans de telles stratégies.

La mixité des fonctions. Dans la planification des fonctions urbaines, on peut, par un zonage souple, faire en sorte que des parcours régulièrement fréquentés soient jalonnés par des occupations qui sont davantage à l'échelle des piétons et qu'ils soient ponctués de façon rassurante par des ouvertures sur la rue ainsi que par l'éclairage qu'elles y projettent.

Les générateurs d'activités. En s'inspirant des mêmes principes, il y a lieu de remettre en cause des pratiques de zonage qui ont pour effet d'éliminer de certains secteurs de la ville des activités qui pourraient s'avérer fort utiles à certaines heures d'occupation moins intense. En effet, la localisation appropriée de petits commerces, restaurants et de services divers peut maintenir en tout temps un niveau d'activités qui sera apprécié par des travailleurs nocturnes. De la même façon, on devrait apporter une attention toute particulière à la localisation des gares, arrêts, carrefours de transport pour qu'ils puissent offrir à l'usager l'assurance d'une activité complémentaire minimale lors des heures d'attente et un sentiment accru de sécurité aux passants.

Le sentiment d'appartenance. Pour éviter la désertion de certains lieux par les usagers, il faut éviter leur dégradation et corriger sitôt qu'ils apparaissent des signes d'abandon, de détérioration. Le bon entretien rassure les usagers et stimule leur sentiment de bien-être et d'appartenance à un milieu donné.

C. Facilité d'orientation.

Quoique ceci puisse sembler évident, il faut rappeler l'importance pour l'usager de comprendre la structure de l'espace où il se situe et d'y trouver des références physiques qui lui sont familières. Dans la conception des aménagements, l'introduction judicieuse d'éléments verticaux peut aider au repérage spatial. Sur les parcours, des plans de site peuvent permettre en cas d'urgence de rejoindre rapidement des secteurs plus fréquentés, et de localiser des boîtes téléphoniques et des lieux de secours et d'assistance.

La signalisation. La signalisation publique est d'abord conçue pour l'automobiliste, et s'adresse très rarement aux piétons si ce n'est que pour leur signaler la présence des véhicules. Une signalisation enrichie et propre aux piétons est souhaitable pour leur procurer une information claire sur les lieux qu'ils fréquentent, sur les parcours qu'ils peuvent emprunter ou sur d'autres parcours plus sécuritaires.

5. Les lieux publics

Dans l'étude, les lieux dits publics ont été répartis en cinq groupes. Cette nomenclature, nous en sommes conscients, n'est pas exhaustive et pourrait en outre se présenter de façon différente. Elle permet néanmoins, croyons-nous, de faire ressortir des caractéristiques communes à certains lieux, mais aussi d'aider la réflexion sur des aspects propres à d'autres.

La presque totalité des lieux étudiés renvoie à des espaces extérieurs qui relèvent surtout de la gestion publique. Les exemples recueillis dans différentes régions du Québec témoignent de la grande diversité des situations et des aménagements que l'on peut y rencontrer.

Si nous avons mis consciemment un certain accent sur les lieux de circulation, c'est que les statistiques révèlent que la grande majorité des accidents s'y retrouvent. Ce sont également des endroits propices aux confrontations, aux vols et aux agressions.

Sous une première rubrique se retrouvent donc la plupart des *lieux de circulation* tant motorisée que piétonne ainsi que leurs équipements et ouvrages. Dans le deuxième groupe, on analyse quatre *types d'habitation* ainsi que leur environnement immédiat.

Viennent ensuite les *équipements* que l'on trouve *dans un quartier urbain* et qui font l'objet d'une fréquentation régulière parce qu'ils répondent à des besoins de services courants.

À une autre échelle, on trouvera les *équipements régionaux* qui sont également des lieux plus spécialisés mais de fréquentation plutôt intensive. Enfin, en *milieu rural*, nous avons choisi de décrire trois milieux qui présentent certains aspects plus spécifiques.

6. Méthodologie

Pour chacun des lieux étudiés, la démarche consiste à établir un diagnostic et ensuite à suggérer des solutions aux problèmes relevés. Ainsi, pour un lieu donné, on a tenté d'illustrer, à l'aide de un ou de plusieurs exemples, des situations familières qui ne présentent croyons-nous aucune exagération et dans lesquelles le lecteur pourra facilement se retrouver.

L'analyse de chaque situation est présentée en trois points qui visent à rappeler l'idée que la sécurité et le sentiment de sécurité, tout en étant reliés, sont deux concepts distincts.

Le site est d'abord analysé pour en faire ressortir le concept et les composantes qui peuvent porter préjudice à son bon fonctionnement ou présenter des dangers d'utilisation, de fréquentation.

L'usager est ensuite considéré pour faire ressortir les difficultés qu'il peut éprouver dans un environnement qui lui est hostile ou qui ne lui donne pas satisfaction et sécurité.

L'interaction met ensuite en relief les effets négatifs découlant des carences identifiées sur le site compte tenu des attentes des usagers. Ces effets portent en outre des conséquences qui débordent de l'usager et qui se répercutent parfois sur la collectivité.

À l'inverse, dans le volet qui suggère des solutions, nous avons regroupé des situations qui nous semblaient exemplaires ou des lieux qui ont été modifiés pour les rendre conformes aux fonctions qu'ils doivent remplir.

De la même façon, l'analyse porte sur le site, sur l'usager, puis sur l'interaction, c'est-à-dire qu'elle fait ressortir les effets positifs qui peuvent découler d'un bon aménagement physique et qui peuvent satisfaire les attentes de l'usager.

Ces propositions se veulent concrètes, et font appel à des actions qui sont à la portée des intervenants habitués à agir sur les aménagements physiques. Quoique s'inspirant de solutions proposées et mises en application dans divers pays, le guide illustré présente essentiellement des situations puisées dans les milieux que nous fréquentons de façon courante.

7. Schéma de lecture

Rubrique

Le lieu en question
0.0

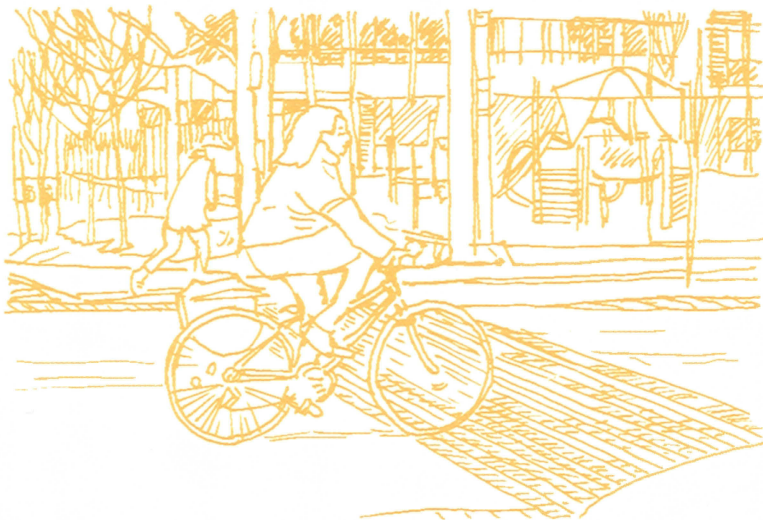
Diagnostic

Le site  L'usager  L'interaction 

Solutions

Le site  L'usager  L'interaction 

La circulation 1



Tel qu'il a été mentionné en introduction, nous avons jugé utile de développer davantage l'étude de ce chapitre en raison de la très haute fréquence d'accidents et d'incidents rapportés dans ces endroits. En outre, les déplacements, qu'ils se fassent en voiture, à pied ou dans les transports publics, constituent une part très importante, répétitive et régulière, des activités de tout individu.

Dans un pays où les longs trajets sont fréquents, il nous semble qu'une attention toute particulière doit être apportée à la sécurité des usagers des autoroutes. Ces tronçons routiers portent régulièrement des charges de circulation dont l'intensité justifie la mise en place de dispositifs simples qui pourraient améliorer grandement la sécurité des très nombreux utilisateurs.

Quant à la sécurité des piétons, elle est menacée par le partage avec les véhicules d'une voie publique qui ne leur accorde pas l'importance qu'ils méritent. Par ailleurs, les piétons se retrouvent dans leurs déplacements confrontés à toute une gamme de défis et de contraintes. Ces piétons, au surplus, sont diversement vulnérables en raison de leur âge, de leur sexe, et aussi en raison de la grande diversité de leurs déplacements à toute heure du jour et de la nuit.

Enfin, les cyclistes deviennent au fil des ans une composante plus importante des usagers de la route.

Les exemples qui suivent illustrent des situations qui se présentent couramment et qui nous sont familières.

L'autoroute	1.1
La halte routière	1.2
L'artère commerciale	1.3
Le carrefour	1.4
Le trottoir	1.5
La traversée piétonne	1.6
Le cheminement piéton	1.7
Le cheminement cycliste	1.8
Les équipements du transport public	1.9
Les ouvrages du cheminement public	1.10

1 La circulation

Diagnostic

Le site

Les séquences sont souvent longues et monotones. Un même type de paysage rectiligne et plat, parfois ouvert et sans repère, parfois resserré et sombre, où les mêmes composantes visuelles accentuent l'impression de solitude.

L'éblouissement est fréquent soit par les phares, soit par de forts éclairages parasites incontrôlés.

Puisqu'il n'existe pas de bornes kilométriques et peu de balises réfléchissantes, le suivi de la route est ardu. De plus, il existe une carence de refuges d'urgence, de téléphones, de références géographiques, de bornes kilométriques, de numéros d'appel. Les panneaux routiers sont muets sur les mesures à prendre en cas d'urgence.

La conduite hivernale ajoute ses difficultés et il n'existe pas sur place de dispositifs d'information sur la météo et sur l'état des routes. Au surplus, les panneaux sont parfois enneigés.

Les panneaux routiers n'indiquent pas avec précision les commerces et services disponibles ainsi que leur éloignement et leurs heures de fonction.

L'utilisateur

L'insécurité guette le conducteur solitaire. Sans information fréquente, le stress augmente et, en cas de panne, il est laissé à lui-même et devient vulnérable. De toute manière, les parcours semblent plus longs, en partie par le manque d'information sur les conditions de la route. L'absence régulière de téléphone de secours et de panneaux indiquant les recours crée un sentiment d'insécurité permanente, et amène le conducteur à prendre le risque de s'engager sur l'autoroute en dépit de conditions adverses.

Des difficultés à communiquer et à demander assistance, une fatigue excessive pour la vue et un accroissement des défaillances ajoutent à l'insécurité de l'utilisateur de la route. Cet état de fait est souvent la cause des manœuvres maladroites.

Il risque en outre de se retrouver isolé aux sorties d'autoroute, car l'information y est inadéquate et imprécise.

L'interaction

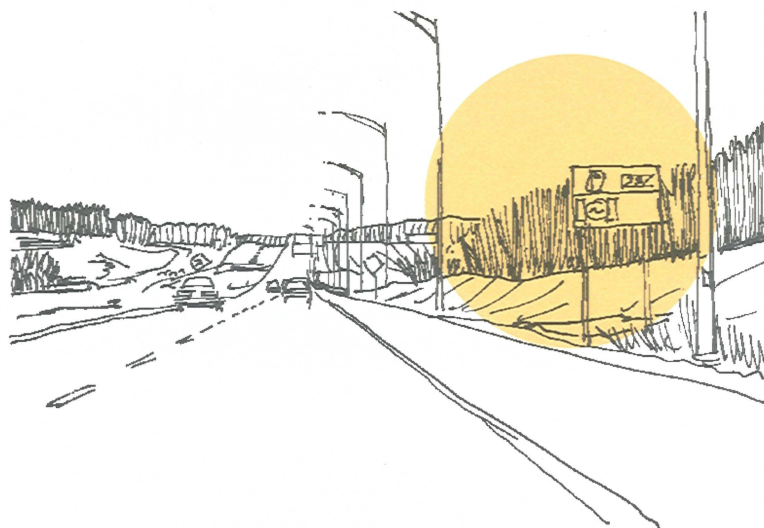
Plusieurs autoroutes parcourent des territoires relativement isolés et éloignés des agglomérations. C'est pourquoi il faut déplorer l'absence d'équipements et de dispositifs qui peuvent assurer la sécurité des voyageurs.

L'éloignement et souvent la rareté des services ne sont pas adéquatement compensés par l'information sommaire et incomplète qui s'y rapporte.

Plusieurs tronçons présentent en outre en hiver de réels défis aux conducteurs en raison du manque de balisage et de protection contre le vent.

La conduite dans ces conditions est très hasardeuse même sur les meilleures autoroutes.

1.1



1 La circulation

Solutions

Le site

L'organisation des séquences routières devrait tenir compte davantage de la sécurité permanente des usagers de la route sous diverses conditions. Le voyageur occasionnel n'aura pas l'assurance d'un routier initié au parcours.

On ne doit pas lésiner sur l'information et rendre les panneaux indicateurs plus loquaces sur les services et les mesures d'urgence.

Une meilleure signalisation et une attention particulière à l'éclairage peuvent atténuer grandement le stress de la conduite et augmenter la sécurité des usagers de la route.

La conduite hivernale requiert des mesures qui sont essentielles à la sécurité sur de longs parcours.

L'utilisateur

L'utilisateur est rassuré avant et durant son trajet.

Plus facilement tenu en éveil et prévenu des zones à risques, il est adéquatement informé des mesures à prendre en cas de panne ou d'autres difficultés.

Son attention est maintenue quand il dispose d'informations précises et, à tout moment, il doit savoir où il se trouve et connaître la proximité des services qu'il peut requérir.

S'il est adéquatement informé de sa situation géographique, il pourra repérer des éléments du paysage pour les intégrer à son parcours.

L'interaction

1.1

La prévention et l'information sont essentielles à la planification d'un parcours.

Communiquer l'information sur les dispositions à prendre en cas de difficultés.

Assister les usagers par une signalisation fréquente et enrichie quant aux services et quant à leur accessibilité de jour et de nuit.

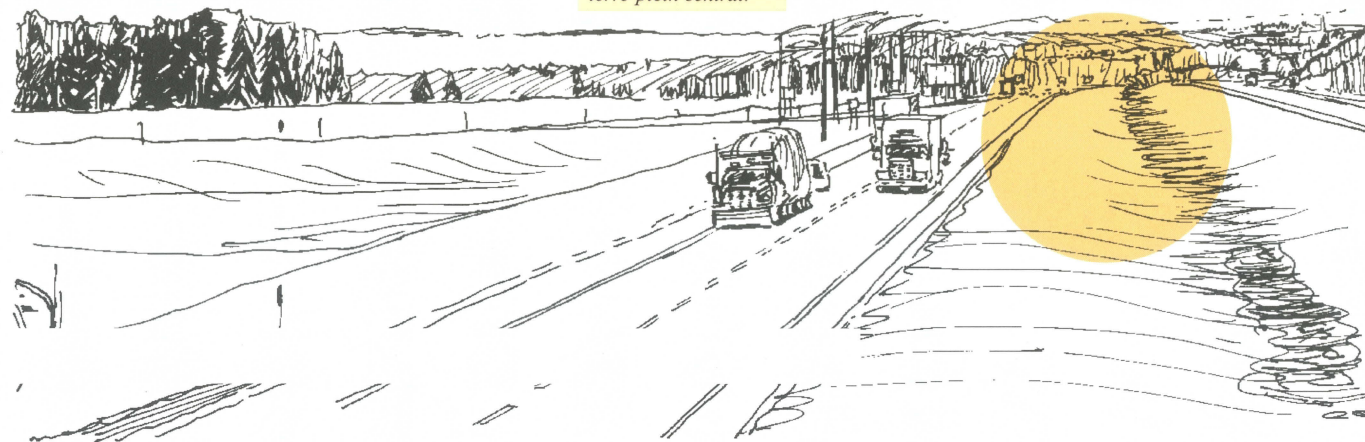
Communiquer sur une fréquence radio dédiée des informations sur la météo, la région fréquentée, les services, les travaux en cours, les haltes.

Enrichir et améliorer les dispositifs de balisage des routes qui garderont leur efficacité en hiver et mieux protéger le conducteur des intrusions lumineuses dans sa conduite. Soutenir tous les parcours par une meilleure information de localisation.

Le fleuve et les montagnes

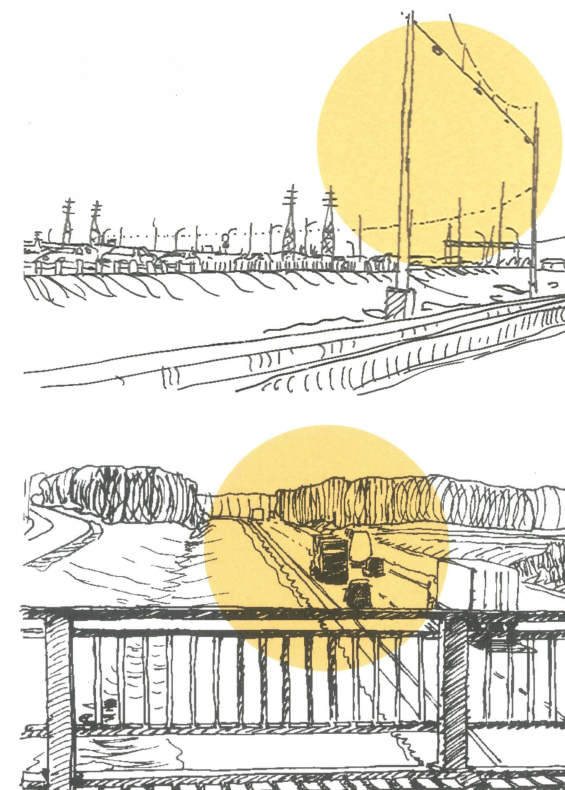
Autoroute à quatre voies séparées par un terre-plein central.

Le clocher



Une zone centrale contribue à tempérer l'éblouissement. Le passage à travers des lieux successifs et la vue d'éléments repères situent le conducteur dans son parcours.

Ici, la protection d'un boisé permet de varier le paysage, d'enrichir le parcours et d'en briser la monotonie.



Des luminaires suspendus au centre de l'autoroute facilitent la lecture du parcours.

1 La circulation

Diagnostic

Le site

La localisation des haltes routières sur le parcours est trop aléatoire. On ne peut y établir une relation entre la route et les ressources du lieu où elles sont situées. Souvent retirées dans un boisé, elles ajoutent à l'isolement du voyageur qui les fréquente.

Les bâtiments sont souvent déserts, peu accueillants et dépourvus de certains services de base. De plus, les téléphones accessibles depuis l'auto, qui offrent un recours sécuritaire, n'y sont pas encore assez répandus.

Au mieux, les lieux disposent parfois d'une surveillance informelle s'il s'y trouve une cantine mobile, cependant leur aménagement aussi bien que leur entretien sont sommaires, voire négligés.

L'utilisateur

L'utilisateur qui a besoin de services, de secours, d'information sera déçu. S'il est seul, il devient vulnérable et échappe à toute surveillance. Il lui est impossible d'établir une relation avec la région et ses agréments et son sentiment d'isolement et d'insécurité augmente.

Ne disposant pas de services de repos adéquats ni de restauration, le voyageur ne peut dialoguer, s'informer des points d'intérêt et des itinéraires locaux.

En somme, il n'est pas incité à s'attarder sur les lieux ou à faire usage des haltes suivantes.

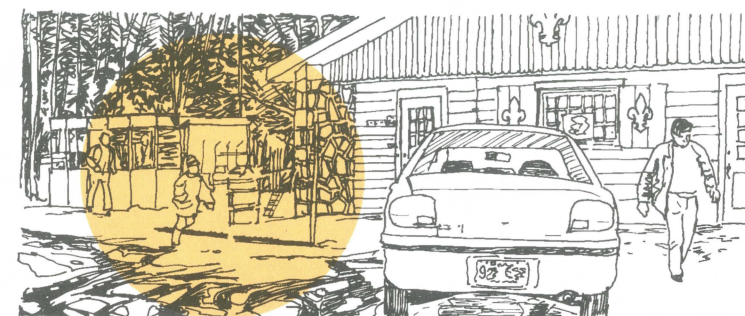
L'interaction

1.2

L'état précaire de ces installations et le peu de services qu'elles déploient réduisent leur intérêt pour le voyageur.

Elles ne constituent pas vraiment des points de service bien équipés, surtout pour celui qui a besoin de secours. Leur caractère, leur aménagement, leur localisation et leur entretien offrent peu d'attrait et en réduisent de beaucoup l'utilité: elles ne procurent qu'un point d'arrêt hors de la route. En permettant au visiteur de s'exclure de la circulation rapide, elles le confinent néanmoins à un isolement qui frôle l'insécurité.

Seul le préposé à la cantine mobile assure une surveillance informelle sur le site extérieur de cette halte routière, et non à l'intérieur des bâtiments. Des boîtes téléphoniques traditionnelles obligent l'utilisateur à quitter la sécurité de son véhicule.



1 La circulation

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

La halte routière

1.2

Reconnaître la nécessité des haltes routières.

Les concevoir comme de véritables centres de services et d'information régionaux.

Les localiser aux entrées d'agglomération avec accès dans les directions opposées.

Faire participer les acteurs régionaux à leur conception et à leur aménagement.

Concevoir des lieux qui répondent aux besoins des différents usagers : routiers, touristes, voyageurs.

Intégrer tous les services essentiels dans un bâtiment multifonctionnel et esthétique.

Aménager le site en y incorporant des activités de détente et y assurer un entretien permanent.

L'utilisateur sait ce qu'il va trouver à la halte routière.

Il reçoit tous les services et l'information complémentaires à son itinéraire et l'aborde avec confiance et aisance.

Disposant d'une organisation efficace pour répondre à ses besoins d'assistance et de secours si requis, il peut en outre profiter des attraits et des services régionaux.

Évoluant dans un cadre soigné qui reflète le dynamisme local, il est rassuré quant aux étapes à venir et anticipe positivement l'utilisation des haltes subséquentes.

La halte routière constitue une attraction assurée pour tous les voyageurs et leur offre un point de service complet et sécuritaire. Elle devient une plateforme pour l'interaction entre tous les usagers de la route et une vitrine sur la région, ses attraits et ressources.

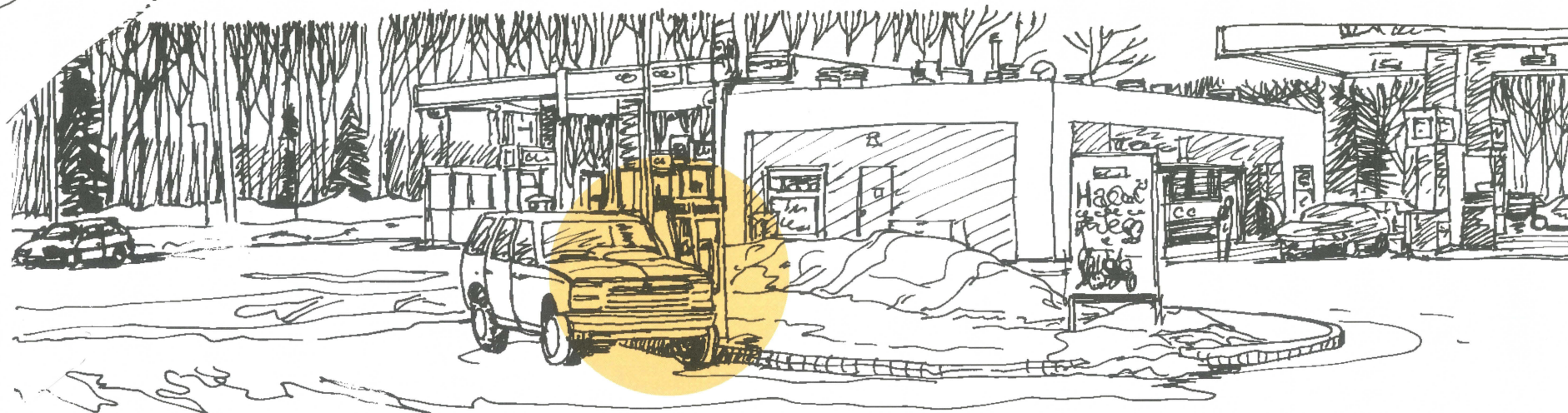
Les touristes, les chauffeurs au long parcours comme les usagers occasionnels y retrouvent confort, sécurité et secours, le cas échéant. La halte ainsi revalorisée devient un élément d'attrait qui enrichit les plus longs itinéraires et qui constitue un réel recours en cas de nécessité.



Tous les services ainsi que le nom de la halte sont indiqués sur le panneau d'entrée.

La localisation de cette halte routière au centre d'une autoroute contribue à doubler sa fréquentation. La présence de services autoroutiers génère un achalandage sécuritaire : restaurant et station d'essence, et deux aires de stationnement pour véhicules lourds.

Aire d'arrêt à court terme et aire de repos à long terme, boisée invitant à la détente incluant une aire de pique-nique, boîtes téléphoniques conçues pour converser depuis le véhicule.



1 La circulation

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

1.3

L'artère commerciale est caractérisée par la domination des véhicules. C'est le lieu des conflits de circulation locale, d'achalandage, de transit et de desserte. La signalisation multiple, le mobilier hétéroclite, les accès nombreux et l'éclairage souvent inadéquat entretiennent une dangereuse confusion tant pour l'automobiliste que pour le piéton.

La grande diversité des fonctions et leur implantation aléatoire compliquent la situation et empêchent une lecture claire des lieux.

L'automobiliste pas plus que le piéton ne peuvent se sentir à l'aise sur ces artères. La diversité des options de mouvement rend le conducteur hésitant et modifie sa conduite. Sa vigilance est sollicitée au maximum.

Le piéton qui ne dispose ni de refuges ni de cheminements complètement protégés est à tout moment vulnérable.

Les traversées autant que les accès aux transports publics le placent en situation dangereuse.

Il chemine sur des voies parsemées d'embûches où les véhicules s'imposent allègrement.

Il est forcé à de nombreux déplacements et traversées sans protection en raison de l'absence de concentration des commerces.

La confusion du paysage routier et l'intensité aussi bien que la diversité des mouvements des véhicules rendent ces artères dangereuses.

La signalisation et l'éclairage ne réussissent pas à clarifier les déplacements respectifs des véhicules et des piétons.

Le mobilier et les dispositifs de sécurité sont trop rares pour offrir protection et appui aux différents usagers. Les traversées sont insuffisamment marquées et non sécuritaires.

La multiplicité des points d'accès pour les véhicules crée une menace permanente pour les marcheurs et augmente aussi les risques d'accrochages.

Artère commerciale à quatre voies, sans îlot central de protection. Trottoir d'un seul côté et déserté. Entrées de commerces non délimitées.

Vente, entreposage, trafic lourd de camionnage, restaurants et cinémas, mécanique automobile: confusion du paysage.

1 La circulation

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

1.3

Il faut regrouper les établissements fréquentés par les piétons et rapprocher certains commerces et services de la rue : restaurants, dépanneurs, banques et guichets, arrêts d'autobus et zones de débarcadères de transporteur public.

La signalisation épurée sur les activités et l'éclairage modulé en fonction des activités piétonnes et des véhicules clarifient les mouvements.

Des traversées piétonnes évidentes et des refuges plus généreux confortent l'utilisateur.

Le stationnement en parallèle sur rue sert de protection aux piétons circulant sur le trottoir.

Les véhicules sont dirigés vers des accès mieux identifiés et confinés.

Le piéton est mieux isolé des autos et gère mieux ses déplacements.

La protection contre les intempéries et les chemine-ments confortables et sécuritaires facilitent la fréquentation du secteur.

L'accès direct depuis le transport en commun et l'identification plus facile des parcours et des destinations assurent le repérage facile des zones sécuritaires et le piéton s'y sent observé en tout temps.

L'automobiliste ajuste naturellement sa vitesse au caractère de la zone à traverser. Une meilleure lecture des lieux rend sa conduite sécuritaire.

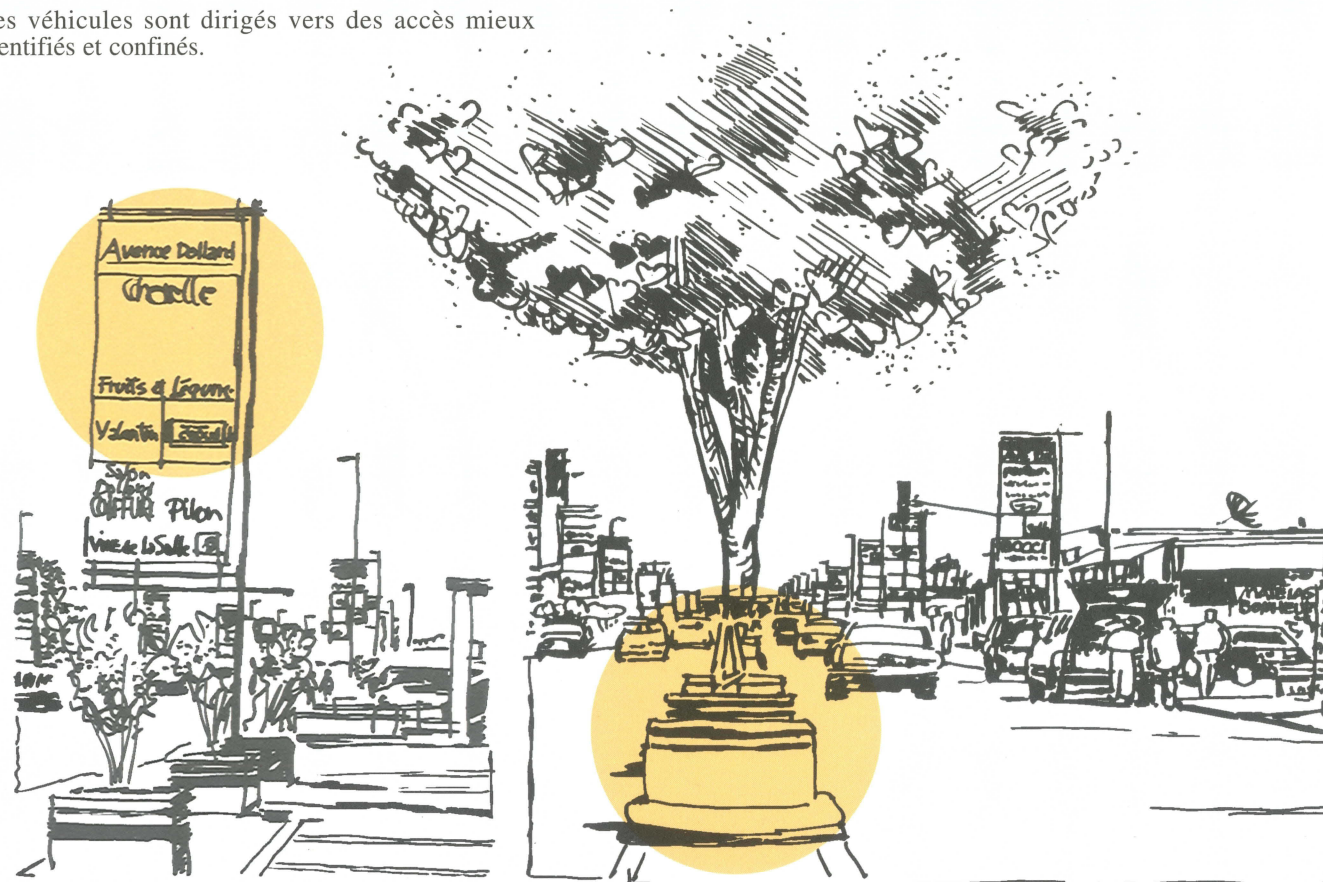
Les piétons et les véhicules circulent en situation de sécurité accrue.

Les empiètements réciproques sont réduits et les déplacements se font dans une ambiance plus sereine.

Le repérage des destinations est facilité et les traversées clairement identifiées sont plus sécuritaires.

L'éclairage est modulé en fonction des usagers qui disposent d'une signalisation à leur échelle.

Le mobilier remplit ici une fonction essentielle et facilite l'implantation et la protection des végétaux qui ajoutent à l'ambiance agréable des lieux.



Des enseignes modulaires en porte-à-faux donnent une identité et une échelle à cette artère. Des bacs de plantation servent de repères à une conduite urbaine plus civilisée.



Les stationnements en parallèle forment une zone-tampon entre les voies de circulation et les trottoirs agréables et achalandés.

1 La circulation

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

Le carrefour

1.4

Le carrefour est un point de conflit où s'entrecroisent piétons et voitures. Selon son importance et sa position stratégique, on y retrouve de simples arrêts, un feu clignotant ou des feux de complexité variable.

Les aménagements physiques du carrefour sont souvent sommaires et incomplets même pour un achalandage soutenu. C'est pourquoi une grande proportion des accidents s'y produisent.

Certains aménagements comme les virages en échappée menacent carrément la sécurité des piétons puisqu'ils augmentent la vitesse des véhicules.

L'absence de marquage, d'éclairage adéquat et de surveillance policière accroît les dangers.

L'arrivée au carrefour met en compétition fréquente l'automobiliste pressé et impatient et le piéton dont le temps de traversée est chichement compté. L'expérience d'une traversée au carrefour devient alors généralement pénible et exige une grande attention.

N'étant pas soutenus par des dispositifs et équipements adéquats, les piétons sont fortement dominés par les véhicules qui viennent en tous sens. Ils sont également forcés de franchir des obstacles horizontaux et verticaux et ne disposent souvent pas de signaux adéquats. La signalisation est davantage conçue et dirigée vers les conducteurs.

Ces derniers sont peu disciplinés et empiètent ou accélèrent au détriment des piétons et des autres voitures.

La chaussée est large et séparée par un îlot trop étroit pour offrir une protection adéquate aux piétons. Les angles du carrefour sont arrondis pour faciliter le mouvement des véhicules. Le piéton éprouve des inquiétudes à passer du trottoir à la chaussée.

Les feux de signalisation ne sont pas facilement repérables et lisibles par les piétons durant la traversée de larges boulevards. La localisation, la hauteur et l'orientation des feux visent les véhicules.

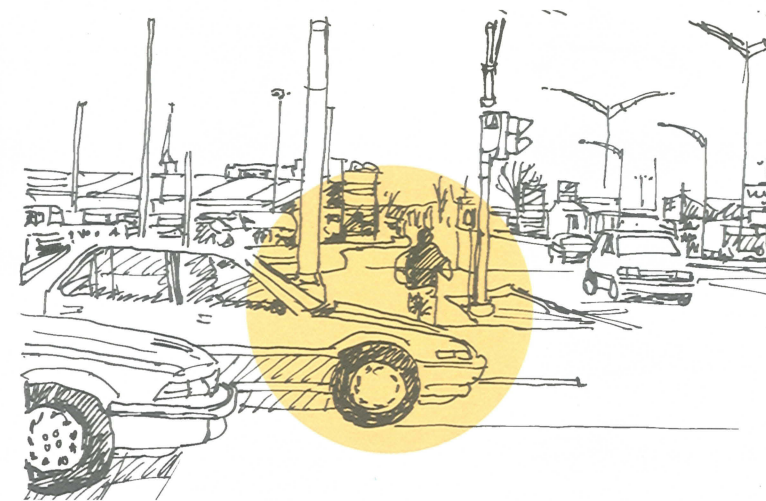
Certains carrefours présentent dans leur conception même des vices qui en rendent la fréquentation difficile et dangereuse. Les améliorations apportées le sont encore trop souvent à l'avantage des véhicules et au détriment des piétons. La conception des carrefours ne reçoit pas suffisamment d'attention compte tenu des habiletés variables des usagers : revêtement de sol, éclairage, temps de traversée, signaux lumineux et sonores.

Leur traitement relativement uniforme ne convient pas toujours aux flots variables de circulation.

La pauvreté et la standardisation, voire la banalisation de leurs aménagements constituent une menace permanente pour les usagers.

En hiver, le déblaiement incomplet des trottoirs et le rétrécissement des voies ajoutent aux difficultés. Sur une chaussée glissante où les repères sont moins visibles, la traversée peut être pénible.

Les véhicules dépassent la ligne d'arrêt. Ce piéton court pour se réfugier après sa traversée.



1 La circulation

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

Le carrefour

1.4

La situation hivernale ajoute beaucoup aux contraintes imposées aux piétons. Les intersections ne sont pas adéquatement dégagées et les repères disparaissent, incitant les automobilistes à des empiètements plus fréquents.

Le piéton ne peut identifier un parcours défini et sent toujours la menace des virages brusques et rapides. Chaque traversée est une expérience pénible. En perdant ses repères, et même ses passages et trottoirs, le piéton est contraint de cheminer sur la chaussée, avec les risques inhérents.

L'accent est mis sur la facilité de virage et la distance de traversée est accrue d'autant et rendue moins sécuritaire.

L'avancée excessive des véhicules menace les piétons qui ne disposent ni du temps requis ni de refuges adéquats sur l'intersection élargie.

Les intersections à angles arrondis sont dédiées exclusivement aux véhicules. Il y a absence de coordination entre les traversées des piétons et les déplacements des véhicules.



Des flots d'élèves d'une école avoisinant un centre commercial sont confrontés chaque midi à ce carrefour hostile qui comporte des virages en échappée.

1 La circulation

Solutions

Le site

En milieu urbain, il importe d'éliminer les virages en échappée pour les véhicules.

Il faut également clarifier l'intersection et améliorer son éclairage et sa signalisation.

Il faut introduire des dispositifs convenables pour aider le piéton dans ses choix.

On reculera les lignes d'arrêt au droit de l'intersection.

On établira des aires d'attente pour le piéton ainsi que des refuges à mi-intersection et on installera une signalisation facile à lire et à entendre.



Ce carrefour est souligné par la présence d'un mobilier urbain particulier. C'est un coin de rue élargi où l'on retrouve une horloge, un ensemble de luminaires, un jeu de pavés, avec des couleurs et des textures qui délimitent les espaces réservés aux piétons, aux cyclistes et aux véhicules.

L'utilisateur

Dans des parcours bien identifiés et des aménagements au sol appropriés et continus, le piéton est mis en confiance.

Disposant d'une bonne information avant de s'engager, il peut se réfugier à mi-chemin, au besoin. Il sait qu'il est toujours vu par les conducteurs.

Il n'emprunte que des courses directes et sécuritaires, et connaît le temps résiduel à sa traversée. L'éclairage adéquat le rassure et il se sent observé.

L'automobiliste fait une meilleure lecture du carrefour et est rassuré quant aux mouvements des piétons.

Avec des aménagements et des équipements adéquats, on permet le respect mutuel des usagers en un endroit névralgique et dangereux.

Le carrefour

L'interaction

1.4

Les carrefours sont de nature très variable. En milieu urbain, ils doivent absolument tenir compte des traversées piétonnes et être aménagés en conséquence.

S'ils sont munis de feux de circulation, on y ajoutera des dispositifs qui assurent le passage protégé des piétons sitôt que les débits observés le réclament.

Dans tous les cas, on devra signaler aux automobilistes la présence des piétons et ceux-ci disposeront en outre de passages bien marqués et de refuges fonctionnels.

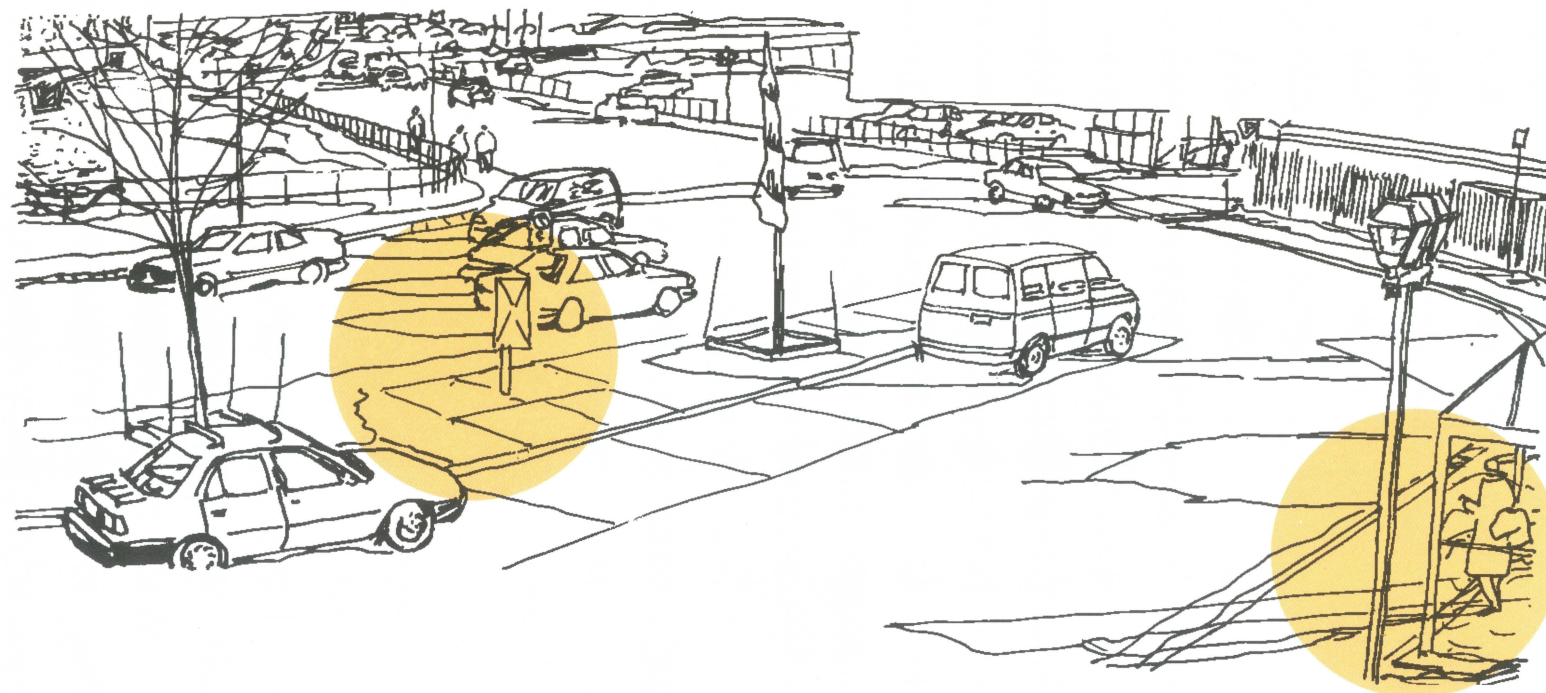
Les limites de vitesse seront rappelées avant le carrefour et son éclairage, amélioré.

On assurera ainsi une meilleure équité entre les usagers et ce point de conflit sera rendu plus sécuritaire.

Cette avancée dans un carrefour permet aux piétons de vérifier facilement l'arrivée des véhicules. Les conducteurs le détectent aisément ainsi que les piétons qui s'apprêtent à traverser.



Carrefour complexe d'aménagement sécuritaire. Chaque type de circulation a sa place : circulation de transit, transport en commun, débarcadère maritime, départs de croisière, calèches, taxis, refuges pour piétons. L'éclairage est adapté à l'échelle urbaine. Des lampadaires de trois à quatre mètres de hauteur soulignent le passage des piétons.



Ce boulevard commercial est très achalandé. Il récupère à cet endroit une partie du trafic autoroutier régional. Le signal indique un point de conflit. Des passages piétons sont marqués de couleur et de texture différentes.

1 La circulation

Diagnostic

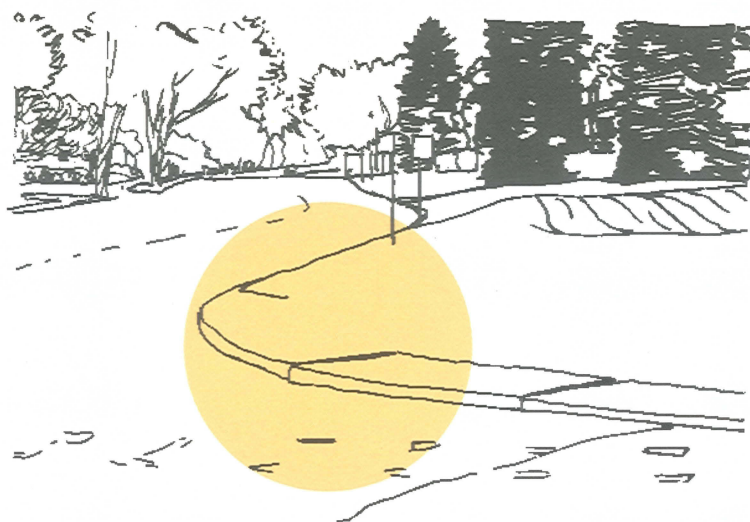
Le site

Même sur des artères achalandées, on constate souvent l'absence de trottoirs et certains se présentent sans continuité. Aux intersections, les raccords exigent aussi des détours inutiles.

L'état de leur surface et leur drainage sont parfois déficients. Ils peuvent être encombrés d'éléments disparates, de poteaux, haubans, etc.

Leur implantation en bordure immédiate de voies d'intense circulation n'est pas idéale, surtout s'ils sont très étroits.

Le trottoir se termine sans préavis à un coin de rue en arrondi. Le parcours se poursuit d'un seul côté de la rue.



L'utilisateur

Les piétons sont forcés à d'inutiles parcours en l'absence de trottoirs continus. Certains n'ont pas l'agilité requise pour aborder certaines montées, et voient leur cheminement coupé brusquement par les virages et accès de véhicules.

S'ils doivent marcher en bordure de voies de circulation intense, c'est leur sécurité qui est en jeu.

L'accès aux véhicules de transport public est souvent malaisé et encombré. En hiver, des trottoirs restent enneigés, glacés, disparaissent, et les piétons se retrouvent dans la rue et font face à d'énormes difficultés pour poursuivre un cheminement continu et sécuritaire.

L'hiver, les trottoirs ne sont pas déblayés sur une rue collectrice qui relie un quartier résidentiel à une artère commerciale et au réseau de transport en commun. Le tracé en ligne droite et le surdimensionnement encouragent une vitesse excessive.

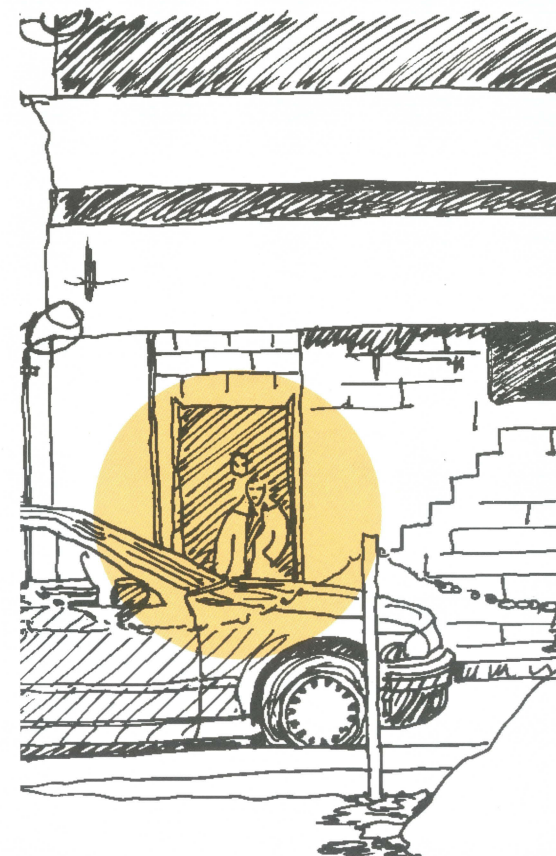


L'interaction

1.5

Les trottoirs restent les parents pauvres du réseau routier à l'intérieur et en périphérie des agglomérations. On n'y sent pas l'hiver comme l'été une priorité d'entretien.

Il en résulte un système de liaisons piétonnières assez pauvre, plus ou moins fonctionnel et peu invitant pour la marche. On embellit peu les abords, par des plantations, un éclairage, un mobilier, des accès et des matériaux de qualité. Aussi, les trottoirs ne sont qu'utilitaires et souvent non sécuritaires. L'absence d'un réseau intégré relié à des traversées protégées prive les citoyens d'un agrément important et réduit la sécurité des écoliers, des usagers des transports publics et des promeneurs.



Accès non sécuritaire vers un stationnement intérieur: délabrement, manque d'éclairage, pièges nombreux.

1 La circulation

Solutions

Le site

Dès que l'intensité des circulations et des activités bordantes le commande, il faut établir un réseau complet de trottoirs. Leur implantation tiendra compte des exigences de sécurité, de confort et d'esthétique.

Plus qu'un ruban de béton fonctionnel, le trottoir est complété par des plantations, un éclairage à l'échelle, une signalisation pertinente et par tous les éléments qui peuvent assister le piéton, lui servir d'appui, de protection, de recours.

Le stationnement en parallèle offre une protection aux enfants qui retrouvent une aire de jeux confinée.



L'utilisateur

Le piéton sait reconnaître et utiliser les chemine-ments sur lesquels il se sent en sécurité et à l'aise.

Il peut varier ses itinéraires quand les raccords sont prévus et rejoindre avec aisance tous les lieux qu'il fréquente.

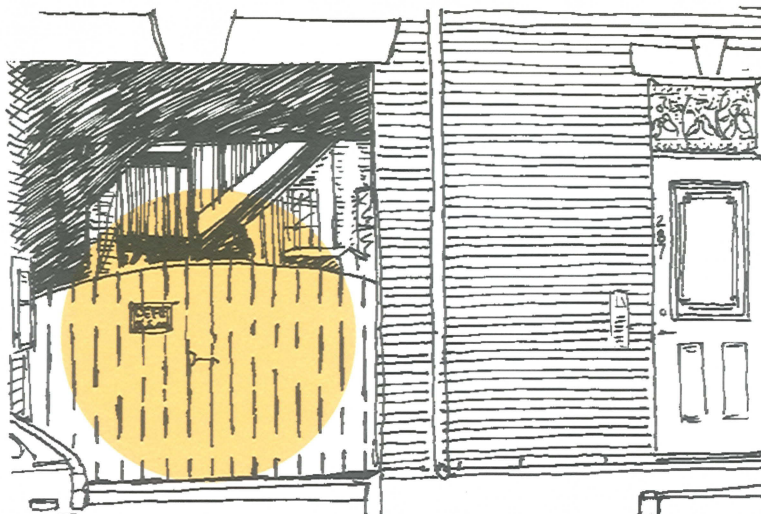
Son déplacement est aisé ; il se sent en sécurité, observé, même le soir et l'hiver.

Il peut adopter des trajets animés, agréables, où il n'entre pas en conflit constant avec les véhicules.

Les enfants, les personnes en chaises roulantes ou à mobilité réduite circulent en confiance.

Les écoliers peuvent franchir des distances plus longues sur des parcours agréables et sécuritaires.

La barrière ajourée de la porte cochère assure une intimité et permet aussi l'observation sécuritaire.



L'interaction

Le trottoir

1.5

Un bon réseau de trottoirs doit intégrer des éléments propres au piéton et qui le conforteront dans ses itinéraires principaux. Des surfaces élégantes, bien entretenues, vont inciter à la promenade. Des raccords et traversées sécuritaires peuvent aider à rétablir le piéton dans ses droits. Un réseau bien planifié, bien aménagé et adéquatement entretenu va inciter les citoyens à la marche sécuritaire.

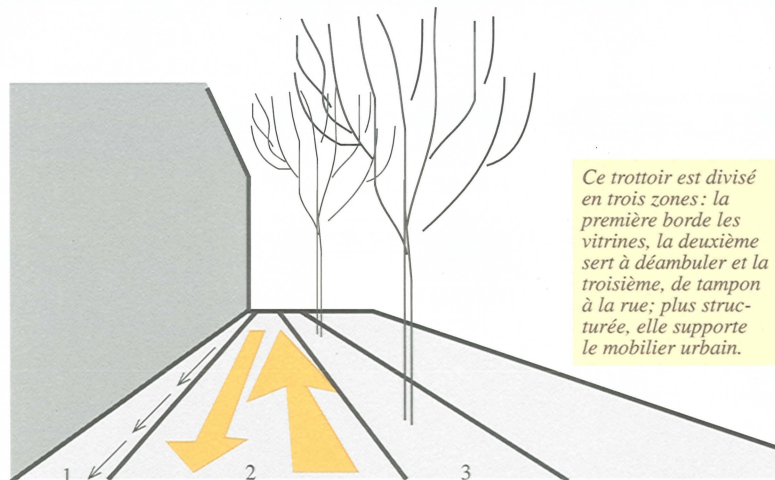
L'inventaire périodique des débits de circulation piétonne permet de répondre à un besoin fondamental de l'organisation des activités urbaines et d'apporter un support adéquat à l'utilisation sécuritaire des transports publics.

Les accès à la station-service sont encadrés par des bordures de granit et des plantations d'arbustes. Cet aménagement signale l'entrée et aussi le trottoir.



1 La circulation

Solutions



1 La circulation

Diagnostic

Le site

Il manque souvent de traversées piétonnes le long d'artères achalandées : les piétons y suppléent alors au prix de leur sécurité.

Aux intersections, sur feux, les aménagements par ailleurs sont déficients. Le marquage de la chaussée est sommaire, parfois effacé, et il disparaît en hiver.

S'il n'y a pas de phase de traversée protégée, les virages automobiles menacent le piéton. Les temps alloués sont souvent trop courts et les refuges à mi-chemin sont inadéquats.

De plus, la course droite peut être obstruée par un poteau ou un relèvement de la chaussée. L'éclairage et les feux ne sont généralement conçus qu'à l'échelle de l'automobiliste. Enfin, les virages en courbe imposent aux piétons une course allongée et une vigilance accrue.

Un îlot de protection trop étroit au centre d'une artère à quatre voies. Traversée piétonne achalandée entre un centre commercial et une institution d'enseignement.



L'usager

Le piéton est pénalisé par la rareté des traversées sur les artères et voit sa course allongée pour les atteindre.

En abordant une traversée, il doit déjà contourner les véhicules trop avancés et s'assurer d'être vu par ceux qui arrivent à l'arrêt.

Ses traversées ne sont pas toujours assistées par des appuis physiques et électroniques.

Là où des virages sont permis, il doit demeurer sur ses gardes et bien calculer le temps requis pour atteindre un point de refuge ou pour compléter sa traversée. Il est en situation précaire et très sollicité, ayant à surveiller les mouvements de véhicules dans plusieurs directions en même temps.

La traversée piétonne

L'interaction

1.6

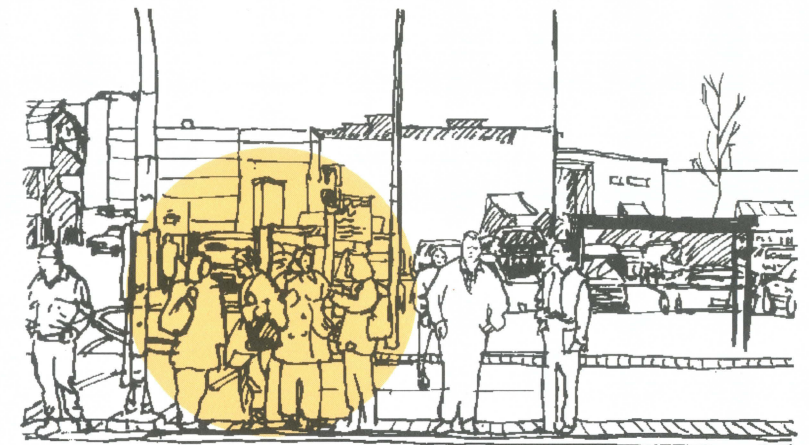
On accorde généralement peu d'attention aux traversées des piétons. Même là où des débits importants de marcheurs sont observés, les dispositifs qui pourraient les assister sont absents.

Les personnes âgées et les enfants sont particulièrement vulnérables.

Les automobilistes ne sont pas respectueux des dégagements prescrits pour les piétons ni de leur priorité sur les virages aux intersections.

Les traversées constituent un point de conflit très dangereux et le peu d'importance qui y est consacré, notamment hors des carrefours, renforce la prédominance des véhicules dans les zones de circulation mixte.

Les piétons sont restés captifs sur cet îlot en raison du temps de traversée trop court. D'où l'importance d'ajuster les délais de traversées piétonnes.



1 La circulation

Solutions

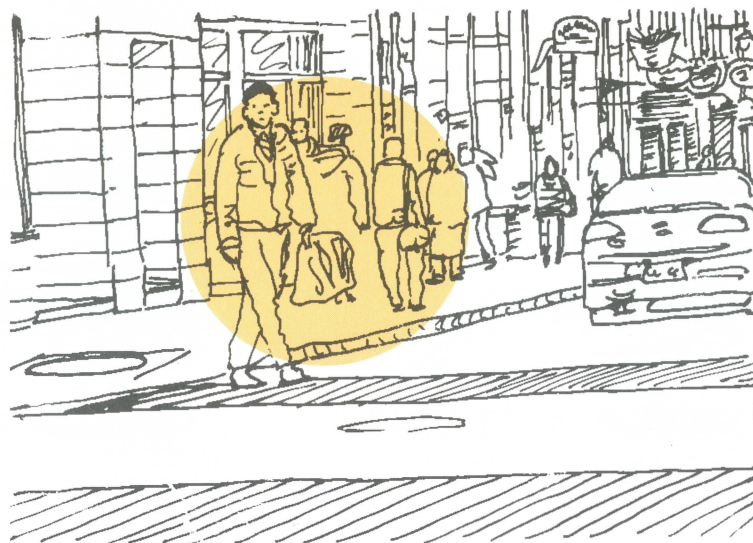
Le site

Le nombre de traversées devrait être augmenté compte tenu des mouvements piétonniers observés. Leur aménagement doit être complet et inclure les éléments suivants : éclairage, marquage de la chaussée, feux et signal sonore, passage dégagé et refuge à mi-chemin.

Les traversées sur simple arrêt des véhicules seront soulignées davantage par un fort marquage de la chaussée, une signalisation en évidence, un éclairage spécifique et des refuges définis.

On doit éliminer les virages en échappée aménagés sur des carrefours urbains.

Deux bandes de texture différente guident les piétons et préviennent les conducteurs de la traversée.



L'utilisateur

Avec un plus grand nombre de traversées, le piéton peut rejoindre en sécurité les arrêts d'autobus. Il peut aborder les traversées avec assurance s'il en reconnaît l'aménagement adéquat. Il dispose des appuis requis et se sent soutenu par un marquage et un éclairage spécifiques.

Quand il anticipe un temps de traversée raisonnable, il peut cheminer à l'aise sans se précipiter.

En voyant le retrait des voitures respecté, il se sent observé et peut amorcer sa course avec plus de sérénité.



L'élargissement du trottoir de part et d'autre de la rue force les automobilistes à ralentir et procure aux piétons une meilleure assise et un angle de vue élargi.

La traversée piétonne

L'interaction

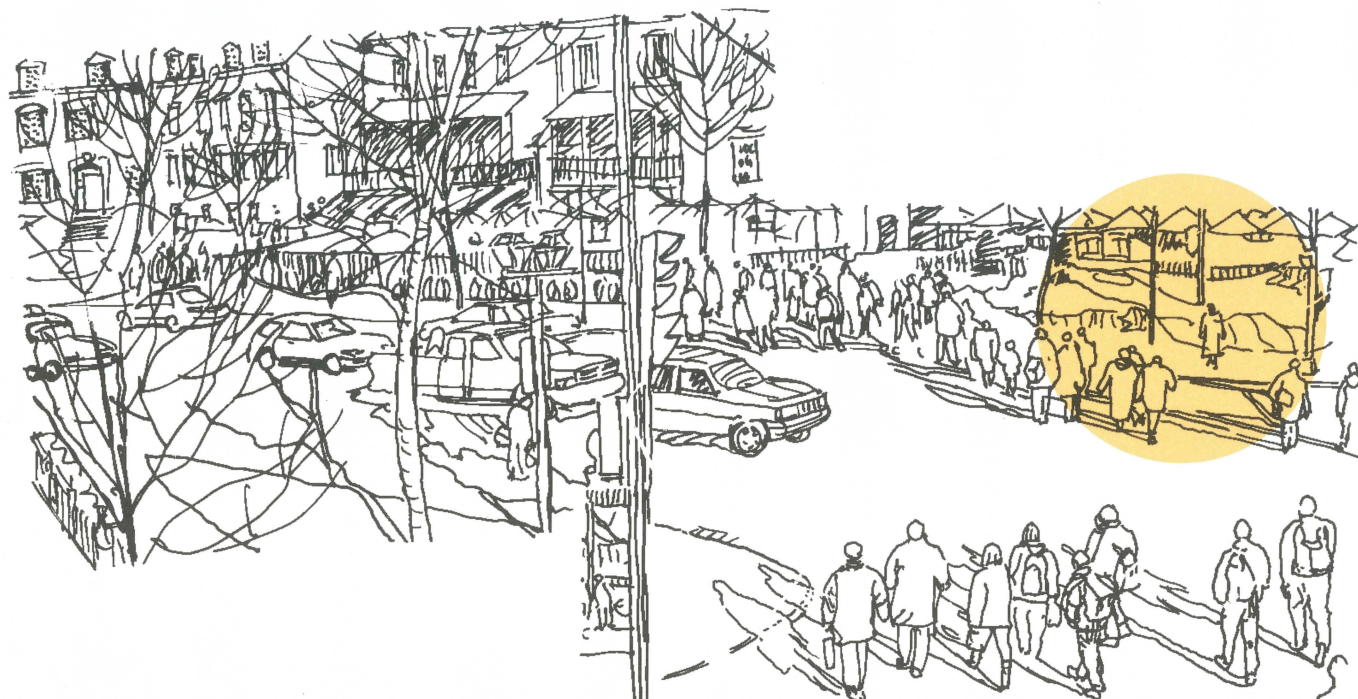
1.6

Des traversées en nombre et en qualité assurent au piéton des déplacements sécuritaires. Les traversées improvisées et laborieuses sont réduites. Les automobilistes sont mieux renseignés sur la présence de piétons et augmentent leur vigilance. Les services de transport en commun y gagnent aussi en efficacité et en sécurité.

L'implantation d'une signalisation et d'aménagements propres aux traversées piétonnes, avec un marquage et un éclairage distinctifs, a fait ses preuves et permet d'assurer qu'une certaine priorité soit reconnue aux piétons.

Aménagement d'un goulot d'étranglement à ce coin de rue pour ralentir le trafic automobile et marquer le caractère résidentiel de la rue. Sans en posséder les attributs, elle servait jadis de raccourci. Une surlargeur est attribuée aux trottoirs plantés d'arbres qui soulignent, par leur volume végétal, la barrière au trafic de transit.





Des cohortes de piétons issus des transporteurs urbains traversent facilement l'artère grâce à une minuterie électronique spécifiquement réglée.



La minuterie à chiffre lumineux et à signal sonore rassure et conforte les piétons sur ce boulevard urbain.

1 La circulation

Diagnostic

Le site



L'utilisateur



L'interaction



1.7

En milieu habité, il existe des cheminements aménagés, mais d'autres existent également qui sont improvisés par les piétons. Dans tous les cas, ils ne reçoivent pas l'attention requise. Même les cheminements officiels ne possèdent pas toujours d'éclairage qui en facilite la fréquentation le soir et leur entretien est négligé. Tous les cheminements informels peuvent aussi présenter des dangers qui ne sont pas suffisamment reconnus, et qui devraient être relevés et signalés aux usagers.

Contrairement aux trottoirs qui bordent les rues, ces liens piétonniers sont fréquemment isolés et échappent à l'observation informelle des passants.

Le piéton ne se sent pas en sécurité sur des trajets qui sont peu entretenus et qui échappent à une surveillance même occasionnelle.

Quoiqu'il soit naturel d'emprunter des raccourcis qui évitent de longs détours, le piéton non averti peut se placer en situation de danger.

La diversité des usagers, enfants, personnes âgées, promeneurs peut provoquer des rencontres non souhaitées.

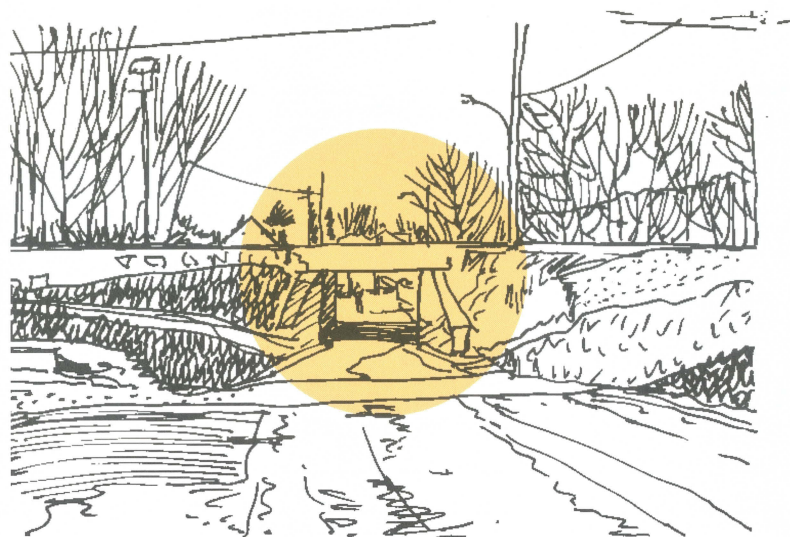
Les usagers de ces cheminements ne sont pas suffisamment prévenus des dangers que présentent ces parcours informels et dont certains tronçons sont quelquefois plus isolés.

Les réseaux informels et non reconnus ne font pas l'objet de surveillance et d'interventions régulières. Même sur des parcours reconnus publics, l'habitude peut rendre téméraire si l'on ne dispose pas de rappels, ni de signalisation ou d'éclairage de prévention.

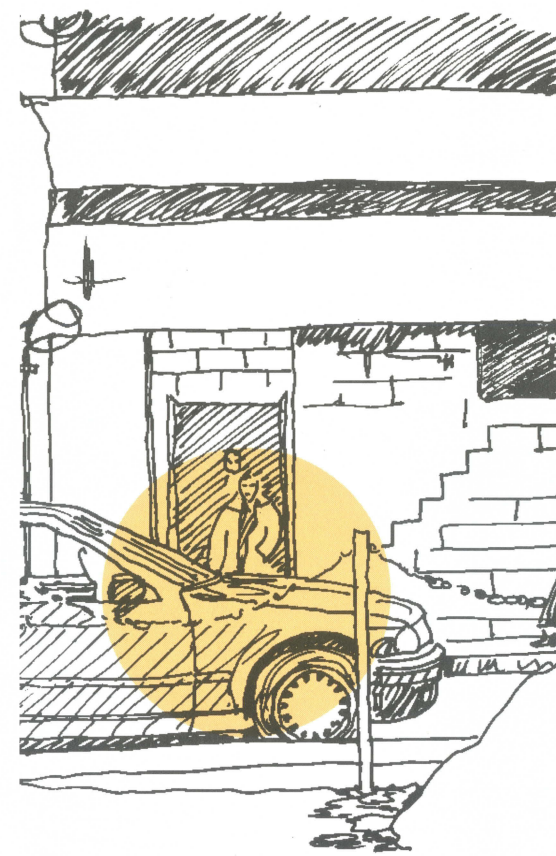
Le mauvais état de ces lieux, leur isolement, la végétation mal contrôlée peuvent attirer des promeneurs aux intentions suspectes.

Le confinement et l'absence de recours facilitent les agressions. L'inventaire de ces parcours et leur surveillance ne font pas l'objet d'attention suffisante de la part des autorités locales.

Abords délabrés et mal définis d'un cheminement piéton reliant un quartier résidentiel unifamilial au centre-ville.



Sortie d'un stationnement public délabré sur un trottoir du centre-ville.



1 La circulation

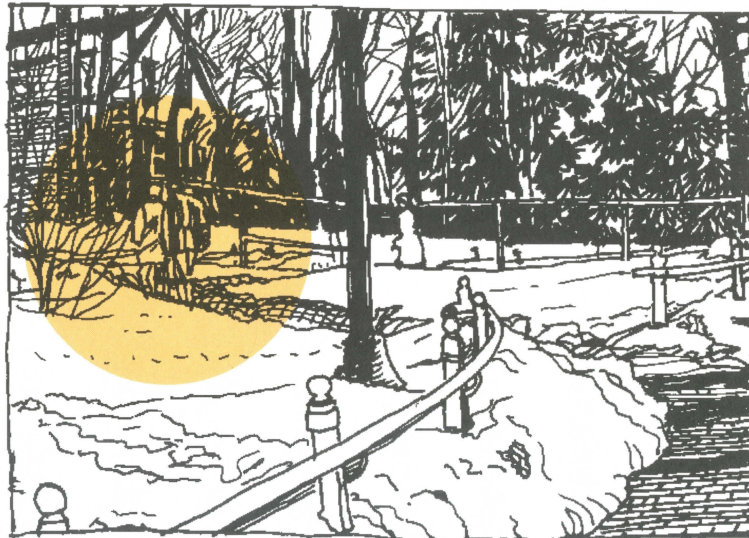
Solutions

Le site

Il importe de faire un inventaire complet de tous les cheminements publics ainsi que des cheminements informels habituellement utilisés. On doit évaluer leur état, leur entretien et, au besoin, apporter les correctifs qui peuvent rehausser leur sécurité : éclairage, signalisation, végétation et issues.

Introduire des aménagements même sommaires qui peuvent améliorer la qualité des lieux, intervenir pour éclairer et éliminer les pièges potentiels.

Faire des interventions discrètes qui respectent les paysages, la topographie et la végétation.



Ce cheminement assure l'approche de la gare et relie les zones résidentielles et commerciales d'une municipalité de banlieue.

L'utilisateur

Le piéton, le promeneur pourront emprunter en confiance leurs cheminements familiers en sachant qu'ils font l'objet d'une reconnaissance et d'un entretien régulier.

En voyant les rappels relatifs à sa sécurité, ils seront rassurés et augmenteront aussi leur vigilance.

L'utilisation plus intense de ces parcours en assure la surveillance pour l'avantage des usagers.

Ils pourront ainsi bénéficier des améliorations et du soutien dans leurs déplacements les plus habituels.

Les enfants pourront de même utiliser des parcours plus sécuritaires et cheminer sur des surfaces propres et invitantes qui égaieront leur marche vers l'école.

Le cheminement piéton

L'interaction

1.7

Ces cheminements, qui ne sont pas rares en milieu urbain mais plus fréquents en banlieue, sont des liens essentiels au même titre que les trottoirs.

En les prenant en considération et en les améliorant graduellement, on assure à la communauté des infrastructures de qualité qui remplissent plusieurs fonctions : raccourci, promenade, jogging, patinage, cyclisme. Ils ont une originalité qui les démarque des parcours rectilignes et sont plus près de la nature.

L'organisation systématique de ces parcours en un réseau intégré constitue un élément d'attraction. C'est une façon d'en augmenter la fréquentation et ainsi de pourvoir à leur sécurité.

Sentier faisant partie d'un réseau de cheminements piétons, indépendant du réseau routier.



1 La circulation

Diagnostic

Le site

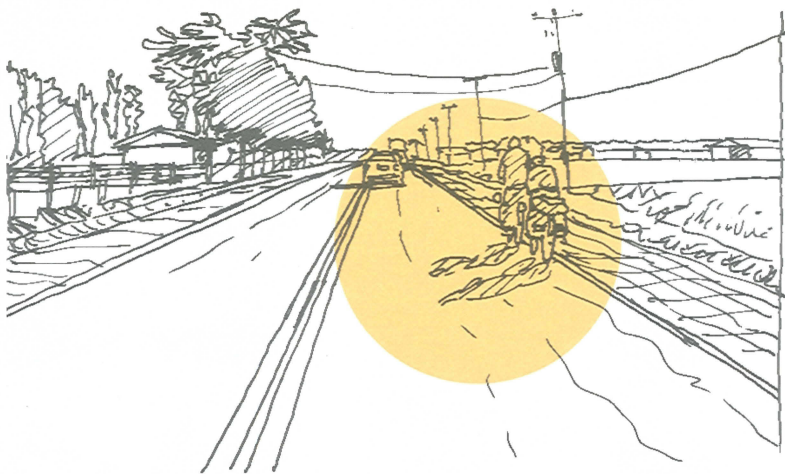
Il faut être cycliste pour constater le piètre état de la chaussée, le peu d'entretien dont elle fait l'objet, la saleté qui y est accumulée. Sur les routes hors des villes, les bas-côtés ne sont pas toujours consolidés, on peut s'y enfoncer. Il existe peu de signalisation rappelant la présence des vélos malgré leur nombre accru.

Certains aménagements pour les cyclistes présentent des lacunes : bornes d'alignement rigides, ponceaux et passerelles trop étroits, pentes raides, pistes mixtes.

La localisation de certaines bandes cyclables entre le trottoir et des voitures peut être dangereuse.

Les points d'attache et les aires de stationnement sont assez rares le long des pistes dédiées.

Accotements mous obligeant les cyclistes à partager la chaussée.



L'utilisateur

Le cycliste, malgré sa vulnérabilité, n'a pas présence sur les voies partagées, et il lui revient toujours de signaler sa présence.

La vitesse des véhicules est excessive et peu de conducteurs ralentissent en le dépassant.

En raison du manque de signalisation et de rappels, le cycliste est considéré comme un intrus même s'il est dans ses droits.

De plus, il doit sans cesse se méfier et surveiller l'état de la chaussée.

Certains cyclistes, par ailleurs, ne sont pas équipés adéquatement pour cheminer sur des voies partagées et roulent sans rétroviseurs, bandes réfléchissantes, vêtements clairs, casque protecteur.

Le cheminement cycliste

L'interaction

1.8

Le partage de la chaussée n'est pas équitable et, sauf sur quelques tronçons, la signalisation est déficiente ou absente.

Aux intersections ou lors de dépassements automobiles, le cycliste risque de se faire déporter ou de voir sa course coupée par les véhicules.

Les directives concernant la conduite automobile en présence de vélos sur la route ne sont pas rappelées.

Les pentes abruptes, courbes, resserrements soudains créent un stress et menacent la sécurité du cycliste.

Accotement asphalté de la chaussée souvent mal entretenu, puisards et autres infrastructures au-dessous du niveau de la surface de roulement.



1 La circulation

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

1.8

La visite régulière des rues et des routes permettrait d'améliorer de beaucoup le confort et la sécurité des cyclistes. L'entretien régulier peut éliminer des irrégularités et pièges sur la route.

La consolidation des bas-côtés donne plus d'aisance sur les routes à usage partagé.

L'introduction d'une signalisation nouvelle et systématique est une mesure peu coûteuse et efficace qui doit se poursuivre.

L'entretien hâtif au printemps permettrait de devancer de quelques semaines la période de roulement à vélo. L'aménagement de pistes en site propre constitue en effet une mesure beaucoup plus coûteuse et davantage orientée vers le loisir.

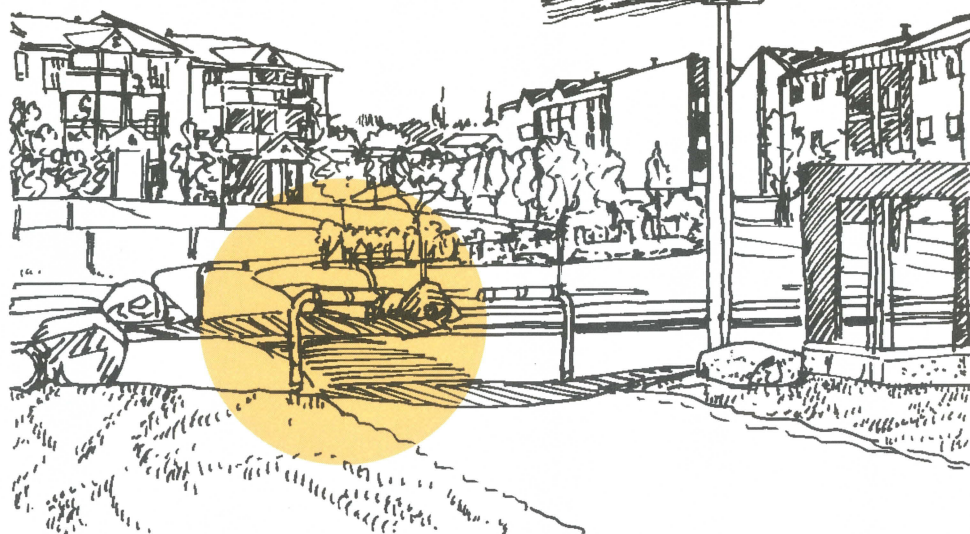
Sur des parcours où la vitesse de circulation est raisonnablement contrôlée, le cycliste peut rouler en sécurité et sans inquiétude.

S'il se sent reconnu dans ses droits, à l'abri des surprises, il peut mieux se concentrer sur la route et anticiper les pièges de la chaussée.

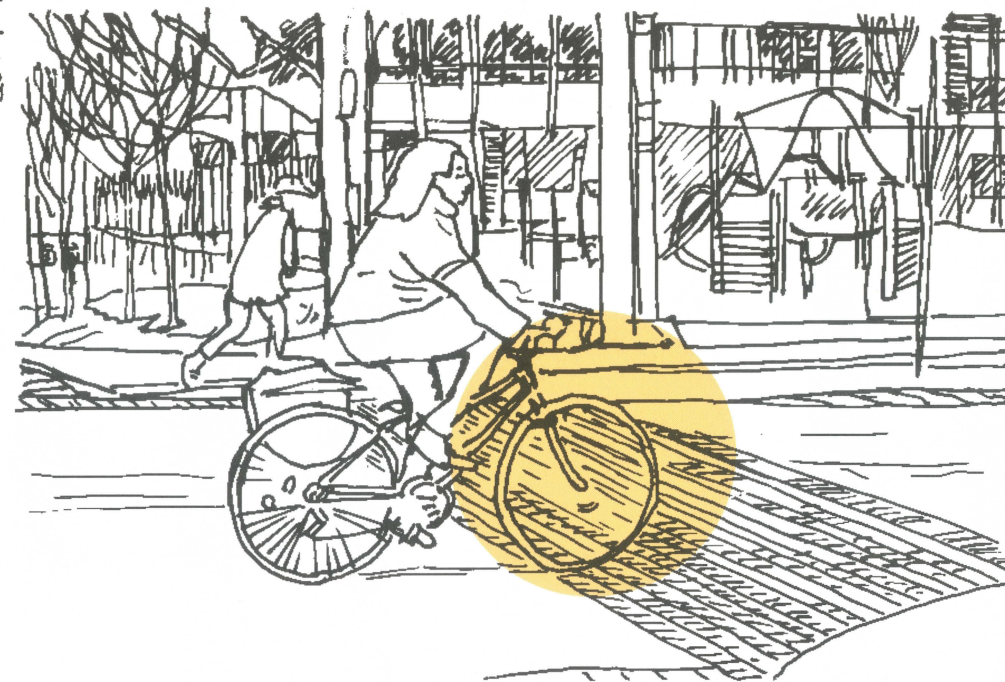
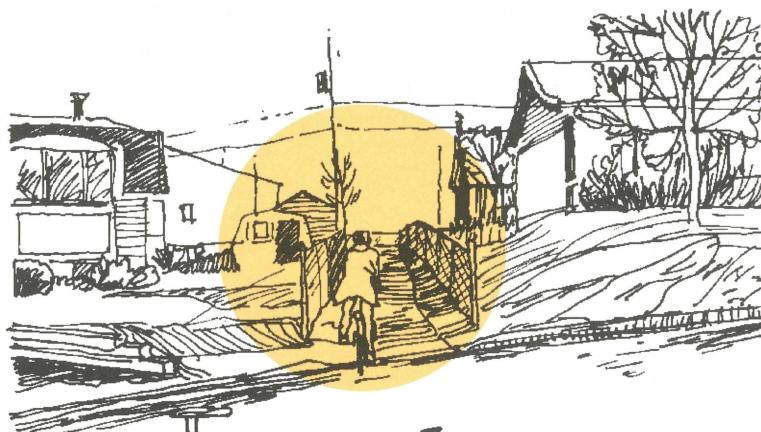
Ainsi, la clientèle pourra se diversifier et un plus grand nombre de cyclistes de tous âges pourront se déplacer avec un minimum de stress sur un même réseau routier qui les exclut sans raison valable.

Un espace entre deux propriétés a été préservé afin de permettre le passage entre deux rues en cul-de-sac dans un secteur résidentiel.

Le pourtour de cette école primaire d'un quartier urbain très dense est ponctué de plusieurs repères de pistes cyclables et de traversées piétonnes.



Cette piste cyclable est attrayante par son parcours sinueux. Des chicanes empêchent l'entrée des véhicules. Cette piste est à la fois un lien plus direct et un trajet agréable. Le soir, des lampadaires soulignent son parcours et permettent de repérer les promeneurs.



1 La circulation

Diagnostic

Le site

Les arrêts et les abribus ne sont pas toujours situés au meilleur endroit pour desservir les centres d'activités. Leur implantation est le résultat de compromis quand ils n'ont pas fait l'objet d'une intégration avant la construction des voies urbaines.

Leur mauvaise implantation gêne même quelquefois l'attente des usagers qui s'y regroupent. Le bâtiment peut être trop ouvert ou présenter des carences d'entretien. Il n'est pas adéquatement équipé : banc, téléphone.

L'éclairage en est souvent absent, et on y trouve peu d'information sur les circuits, les horaires.

L'utilisateur

Les piétons qui doivent rejoindre les abribus sont parfois contraints à des détours et à des traversées hasardeuses.

Aux heures de pointe, ils ne disposent pas de l'espace adéquat pour s'abriter ou pour circuler aisément au pourtour de l'abri. Le peu d'information affichée empêche l'utilisateur occasionnel de se renseigner adéquatement. Le soir, il n'est pas sûr d'être observé et ne dispose pas de recours comme le téléphone pour appeler un taxi. S'il est déposé à un arrêt relativement isolé, il peut se retrouver en danger avant de rejoindre des parcours plus fréquentés.

L'interaction

1.9

La localisation des arrêts et abribus tient parfois compte davantage de la facilité de manœuvres des véhicules que du bien-être des piétons qui se voient imposer des détours fastidieux.

Le peu d'intégration à la trame urbaine et aux activités riveraines place en situation isolée les gens en attente et les prive d'un accès à des services complémentaires.

Sur des sites moins urbanisés et où les attentes risquent d'être longues, les abris et arrêts qui ne sont pas intégrés à des commerces ou centres d'activités offrent peu de sécurité, et ne sont malheureusement pas mieux pourvus pour aider les usagers.

Isolé sur un boulevard urbain, bordé de part et d'autre par un parc, cet abri pourrait être mieux localisé, à peu de distance, à un carrefour achalandé.



1 La circulation

Solutions

Le site

La planification des circuits de transport en commun doit se raffiner pour prendre davantage en considération les points stratégiques de chute et d'embarquement des navetteurs et des voyageurs.

On pourra éviter de créer des lieux de transbordement qui laissent les voyageurs sur des sites isolés insuffisamment intégrés aux activités urbaines avoisinantes. Le bon éclairage de ces lieux, leur aménagement et leur équipement complet vont en assurer le fonctionnement et une fréquentation soutenue.

Le mobilier, l'information complète sur les circuits, l'éclairage et des accès de qualité sont des éléments essentiels à l'aménagement de ces carrefours de voyageurs.

Le trottoir est élargi pour former une petite place bien entourée de végétation et agréablement aménagée, qui donne aisance aux voyageurs. Mobilier, éclairage et revêtement de sol complètent l'intégration aux bâtiments voisins.



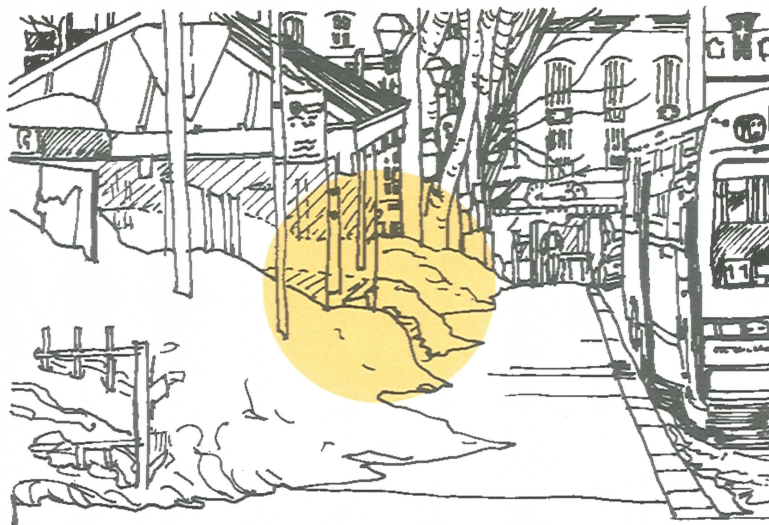
L'utilisateur

Le passager optera toujours pour l'utilisation et la fréquentation régulière des lieux qui offrent le maximum de sécurité et de confort.

L'attente demeure la partie la plus pénible du trajet et, s'il doit la subir, il voudra le faire dans les meilleures conditions.

Avec des aménagements, des accès et des cheminements bien planifiés, l'utilisateur peut bénéficier d'un parcours qui ajoute à sa qualité de vie et où il se sent en sécurité.

Abribus à architecture inspirée des bâtiments avoisinants. Très achalandé par les navetteurs, étudiants, touristes et visiteurs, le jour et le soir. Sa transparence permet l'observation des usagers.



Les équipements du transport public

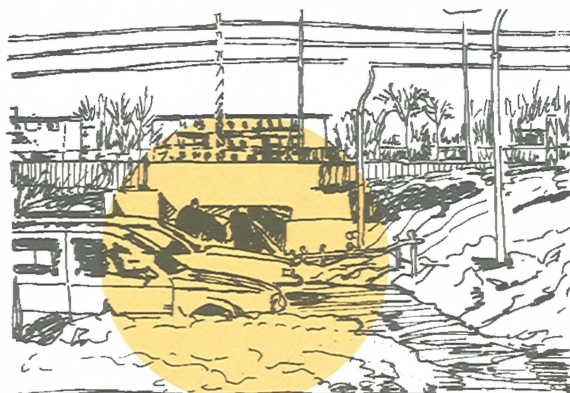
L'interaction

1.9

C'est dans les grandes villes qu'il est plus habituel de retrouver des équipements de qualité pour les usagers des transports publics, et où l'autosurveillance est effective. On pourra néanmoins assurer sécurité et confort partout et pour tous les usagers en tenant compte justement des problèmes que posent la moindre fréquentation et même l'isolement de certains sites, surtout le soir et la nuit. Durant ces heures, la montée et la descente des voyageurs entre les points d'arrêt officiels peuvent augmenter leur satisfaction et leur sécurité.

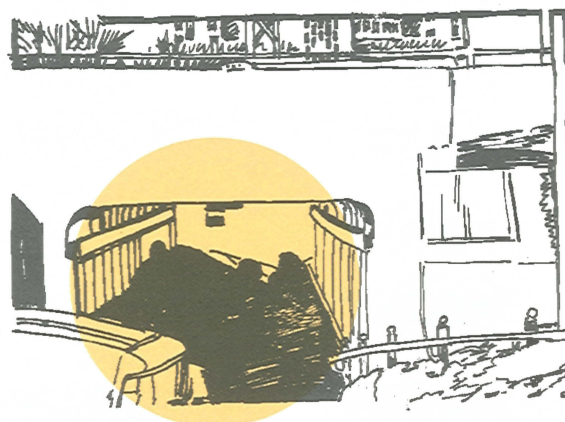
Un élargissement du trottoir, un revêtement de sol particulier, des bancs et quelques lampadaires composent cet arrêt d'autobus. Des arbres et arbustes servent d'appui et l'isolent du stationnement arrière.





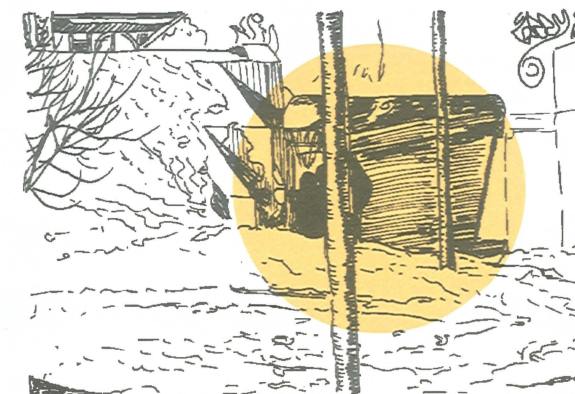
1^{re} séquence

Quelques espaces de stationnement pour les navetteurs.



2^e séquence

Un premier tunnel passe sous les trois voies de l'autoroute. Ses parois polies permettent de réfléchir la lumière naturelle et de le rendre plus lumineux.



3^e séquence

Un deuxième tunnel, sous le viaduc des trois autres voies, est de même facture.



4^e séquence

Ce cheminement apprécié des usagers est intégré dans le réseau des cheminements de la municipalité.



5^e séquence

La gare présente des abords avec fenêtres permettant une surveillance informelle.



Une station centrale de transport par autobus est équipée d'un point de repère pratique : une horloge indique le temps d'attente aux usagers. La station est ouverte à la surveillance informelle des usagers et des passants. Localisé dans une place publique très animée, point de convergence des navetteurs et des gens venant s'y restaurer et s'y divertir, ce terminus participe à l'animation du secteur.



Une gare du réseau de train de banlieue fait office de passage piéton protégé et de carrefour. Elle permet de franchir la barrière des voies ferrées et d'une autoroute urbaine, par son réseau de tunnels. Des caméras électroniques surveillent en permanence le réseau de chemins piétons accédant à la gare, ainsi que les allées et venues à l'intérieur du bâtiment. La fenestration du bâtiment permet une transparence presque complète.

1 La circulation

Diagnostic

Le site

Une panoplie d'ouvrages publics sont déployés sur les parcours piétonniers importants pour aider à franchir diverses barrières physiques. Leur qualité et leur état d'entretien laissent parfois à désirer et leur utilisation en est d'autant réduite.

Des tunnels, viaducs, étroits et sombres, des passages non éclairés ou dépourvus de miroirs ou qui échappent à l'observation ne sont pas invitants. Des escaliers et des pentes trop raides vont contrarier les piétons. Certains revêtements de sol, certains matériaux et un entretien négligé peuvent rebuter les usagers. Des plantations trop denses ont aussi un effet dissuasif.

Accès non sécuritaire, isolé, sans éclairage.



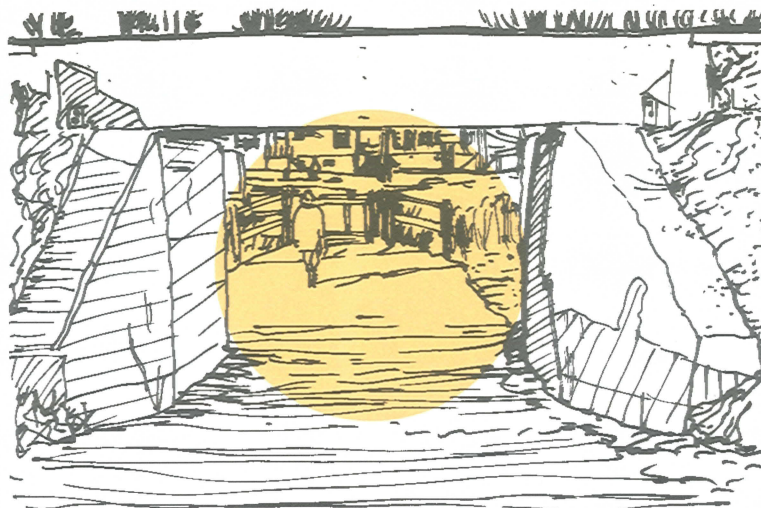
L'utilisateur

Les piétons ne sont pas toujours avantagés dans leurs déplacements quotidiens. Leur besoin d'accéder aux services est permanent, mais la priorité des liaisons est généralement accordée à l'automobile.

La nécessité de rejoindre des destinations quotidiennes, arrêt de bus, gare de navette, commerces de quartier les incite à opter pour les raccourcis et à emprunter des ouvrages qui leur permettent de franchir des obstacles.

Même comme usagers habituels, ils ne sont pas pour autant en sécurité ni à l'abri des agressions dans des endroits qui les isolent, les rendent captifs, les soustraient à l'observation et ne leur offrent, en cas d'agression, aucune possibilité d'appeler à l'aide.

Passage fréquenté mais rendu rébarbatif par un manque d'entretien.



L'interaction

Les ouvrages du cheminement public

1.10

En raison de la topographie, de la configuration des lieux ou de quelque obstacle majeur, il faut recourir à certains ouvrages de raccordement.

Malheureusement, en raison de déficiences inhérentes, ces infrastructures peuvent devenir de véritables pièges qui, parfois, éloignent les usagers plus qu'ils ne les attirent.

Étant destinés aux piétons, ces ouvrages échappent à la surveillance policière puisque celle-ci se concentre en priorité sur les voies automobiles.

Liaison de grande qualité mais qui pourrait réserver de mauvaises surprises.



1 La circulation

Solutions

Le site

S'ils sont bien conçus, les ouvrages de raccordement peuvent constituer une variante et même un attrait original sur des parcours fréquentés. Comme ils s'inscrivent sur des trajets parfois plus longs, ils seront l'objet d'une attention particulière pour rendre leur utilisation sécuritaire et pour y permettre l'observation des piétons.

Dans la conception de ces ouvrages, on tiendra compte des exigences des divers usagers et les pentes, les hauteurs de marches, les mains courantes seront traitées en conséquence.

Le choix des matériaux traduit la qualité et l'importance que l'on apporte à ces dispositifs et leur entretien régulier est essentiel à une fréquentation assidue.

Un système de caméra électronique ainsi que des murs avec fenêtres permettent l'observation des usagers.



L'utilisateur

Il y a possibilité d'approprier un parcours, mais un habitué, pour être en sécurité, doit fréquenter des circuits et des ouvrages dont les critères de conception dépassent les exigences minimales de sécurité. Un équipement bien conçu accueille et attire les piétons qui bénéficient d'un environnement agréable dans leurs déplacements quotidiens.

Ils se sentent en sécurité dans des lieux familiers qui leur offrent un allègement et qui leur procurent des soutiens et des recours, le cas échéant. Même le soir, ils se sentent observés si l'éclairage est adéquat.



Les ouvrages du cheminement public

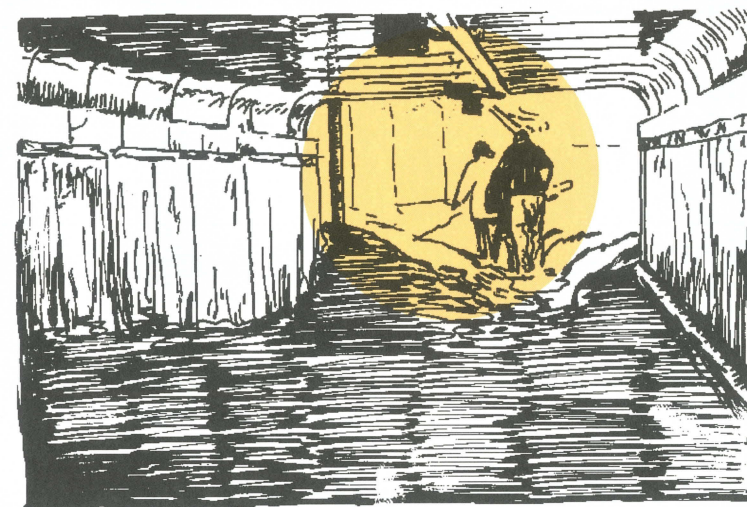
L'interaction

1.10

La simplicité peut primer sur l'originalité pour proposer des ouvrages de qualité le long des parcours piétonniers. Les équipements complexes vont toujours exiger des dépenses d'entretien plus élevées. S'ils sont faciles d'entretien, ils peuvent à l'inverse conserver une tenue qui garantit leur fréquentation.

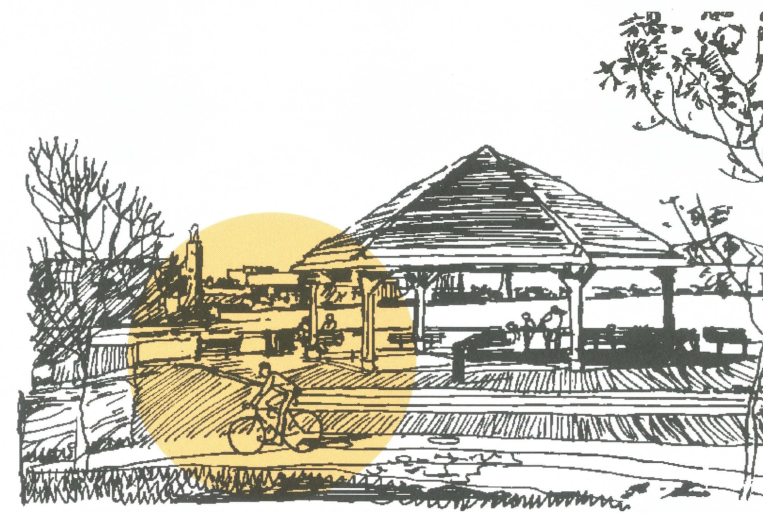
Une surveillance policière à pied peut s'avérer une mesure peu coûteuse, de nature à rassurer constamment les utilisateurs, et qui pourra contribuer à identifier des améliorations visant la sécurité.

Le béton poli qui réfléchit la lumière naturelle et un éclairage d'appoint gardent ce tunnel lumineux.





Des exemples
d'ouvrages simples
et sécuritaires qui
s'appuient sur une
végétation et un
mobilier de qualité.



L'habitation 2



Nous présentons ici quatre ensembles d'habitation qui sont représentatifs des groupements résidentiels les plus courants en milieu urbain et rural. L'analyse porte davantage sur leur organisation et leurs aménagements extérieurs, où l'on note des problèmes liés à la sécurité des résidents.

Quoiqu'il ne s'agisse pas à proprement parler de lieux publics, ils présentent, dans une certaine mesure, une interface avec l'organisation de l'espace et, à ce titre, ils peuvent être l'objet de mesures qui, dans leur planification, leur conception, favorisent l'intimité, l'intégrité et la liberté des personnes qui s'y trouvent.

La sécurité des unités de voisinage forme une problématique particulière qui fait l'objet dans plusieurs pays d'une préoccupation telle qu'elle a donné naissance à une homologation des ensembles résidentiels qui, soumis à une analyse rigoureuse, s'avèrent conformes à des critères de sécurité reconnus.

Cette démarche, désignée sous le nom de *Label de sécurité*, pourrait servir de référence dans le processus d'approbation des ensembles résidentiels qui prennent forme chez nous et dans l'évaluation de certains ensembles où des problèmes de sécurité ont été relevés.

L'habitation de haute et moyenne densité 2.1

L'habitation de basse densité 2.2

Le foyer de personnes âgées 2.3

Le parc de maisons mobiles 2.4

2 L'habitation

Diagnostic

Le site

Des accès non sécuritaires et sans surveillance, un éclairage trop faible, des encoignures et des zones retirées facilitent les intrusions.

La mauvaise localisation des services internes, des accès, corridors, escaliers et passages retirés compromettent la sécurité des résidents.

À l'extérieur, des aménagements qui comportent des méandres, des écrans visuels, des espaces et cheminements confinés ont le même effet négatif.

Les clôtures, haies protectrices autour des stationnements et piscines n'ont pas la hauteur requise et facilitent les intrusions visuelles et physiques.

Sans dispositif de sécurité, les balcons bas et portes-fenêtres sont une cible facile pour les intrus.

L'utilisateur

La personne se retrouve souvent en situation d'isolement dans des endroits où elle peut se sentir piégée facilement.

Même ses déplacements habituels ne sont pas agréables, si elle ne se sent pas observée et si elle perd contact avec les autres résidents.

Il lui est difficile d'atteindre et de fréquenter les aménagements extérieurs et si elle y parvient, elle ne se sent pas en sécurité ou alors son intimité n'est pas respectée.

Elle évolue dans des espaces où elle peut être en tout temps vulnérable et, le cas échéant, elle ne dispose pas de moyens de recours.



L'habitation de haute et moyenne densité

L'interaction

2.1

Les logements du rez-de-chaussée sont évidemment plus vulnérables et sujets aux intrusions et à l'observation depuis le sol. S'il ne s'y trouve pas de dispositifs de sécurité, ils offrent une pénétration facile aux imposteurs.

Les bâtiments, leurs composantes et leur organisation interne recèlent des lacunes qu'il aurait été facile de prévoir.

Les aménagements extérieurs comportent pour leur part de nombreuses déficiences qui découlent souvent du peu d'importance que l'on y accorde et qui compromettent aussi grandement la sécurité des résidents.

Cette construction d'allure solide est dépréciée par des aménagements extérieurs mal conçus.

Un stationnement coincé au revêtement négligé et mal entretenu où dominent les bennes à vidange.

Face à un talus improvisé où l'accumulation de la neige empêche l'observation depuis le premier niveau.

Limiter l'accès de l'immeuble aux seuls occupants par des dispositifs appropriés d'intercommunication.

Réviser l'éclairage et inventorier les lieux pour éliminer tous les recoins. Ajouter des baies vitrées et des miroirs aux encoignures.

Localiser les services communs pour qu'ils ne soient pas isolés de l'observation.

Concevoir les aménagements extérieurs en fonction de l'intimité et de la sécurité des usagers.

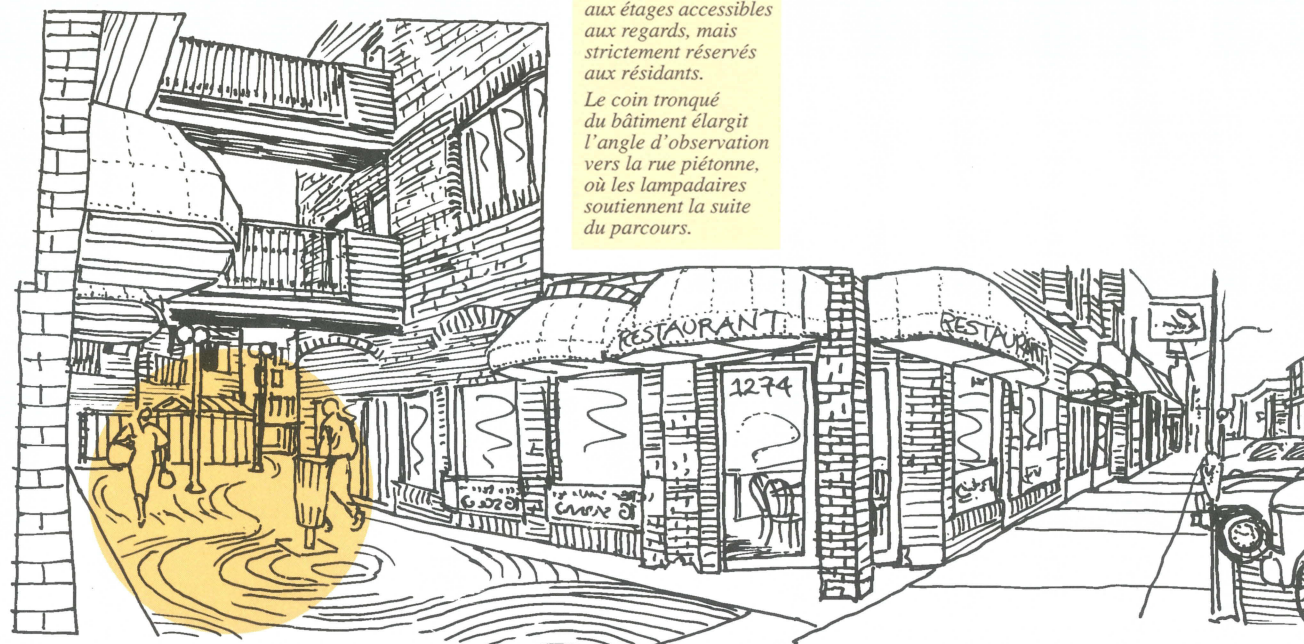
Établir des cheminements clairs, directs et bien éclairés.

Protéger de clôtures et haies les stationnements, piscines et zones de détente et de jeux des petits.

Rehausser les gardes de balcons bas et munir les portes et fenêtres de loquets.

Installer des dispositifs de secours et un éclairage d'urgence.

Restaurant et dépanneur assurent une surveillance informelle. Large fenêtrage le long des rues. Passages extérieurs aux étages accessibles aux regards, mais strictement réservés aux résidents. Le coin tronqué du bâtiment élargit l'angle d'observation vers la rue piétonne, où les lampadaires soutiennent la suite du parcours.



L'occupant maîtrise ses accès à l'immeuble et participe à sa sécurité.

Il évolue dans un environnement qui lui est familier et dont il maîtrise tous les aspects.

Dans ses déplacements, il se sait observé, peut vaquer avec confiance à ses activités et évolue aisément dans les aires d'extension de son logement en conservant son intimité.

Il connaît les mesures et les dispositifs qui visent à assurer sa tranquillité. Son assurance est renforcée par des aménagements bien conçus et efficaces.

Il participe même de façon informelle à conserver au milieu une ambiance de sécurité.

Les conditions sont en place pour contrôler les entrées et sorties de l'immeuble.

Les déplacements s'y font de façon sécuritaire, discrètement, mais sans échapper à une surveillance, même informelle.

L'utilisation et la fréquentation des aménagements extérieurs sont optimisées à l'avantage des usagers.

Toutes les mesures élémentaires de protection sont mises en place pour conférer aux espaces extérieurs le maximum de protection.

Malgré une densité assez élevée cet ensemble de qualité préserve l'intimité et offre une grande diversité dans l'agencement des unités d'habitation.



Les alignements réguliers de maisons détachées peuvent engendrer monotonie et banalité quand les implantations se font sans effort de définition d'un paysage d'ensemble.

L'éclairage est parfois trop puissant, parfois insuffisant, et la signalisation est banalisée.

L'absence de trottoirs amène les piétons, surtout les enfants, à partager la chaussée de rues collectrices plus achalandées.

En hiver, l'encombrement des trottoirs provoque des conflits aux multiples usagers, à pied et en véhicule.

La signalisation est répétitive, banalisée, et le support végétal, rare et clairsemé, en retrait de la rue, en accentue la largeur excessive.

Les résidents se retrouvent dans un ensemble dépourvu d'agréments essentiels. Parce que les constructeurs et les promoteurs ne sont préoccupés que par l'espace construit, le résident ne bénéficie pas d'un paysage urbain structuré qui favorise un sentiment d'appartenance, de bien-être et de sécurité.

Sans références et repères familiers, il est privé de la chaleur d'un lieu accueillant et, en l'absence d'arbres de forte taille et de massifs de végétaux, il se sent isolé par la nudité du paysage et fortement dominé par la libre circulation des véhicules.

L'absence d'une organisation spatiale d'ensemble cohérente confère à plusieurs quartiers résidentiels une monotonie qui en accentue l'anonymat.

Avec les forts retraits des maisons, la rue est un espace vide, banalisé et peu invitant. L'éclairage depuis des lampadaires élevés détruit l'intimité du secteur.

L'absence de trottoir amène sur la chaussée le piéton, les enfants surtout qui sont à la merci des véhicules.

L'absence d'éléments végétaux forts ne permet pas de définir une échelle piétonnière.

Dans les ensembles résidentiels, c'est d'abord l'unité résidentielle de base qui est valorisée, mais l'organisation d'ensemble recèle des carences pour le résident.

L'absence de liens avec les quartiers et les services complémentaires environnants le confine à son domicile.

Rues trop larges dans un ensemble dénudé, et sans repères visuels.



Au-delà du seul tracé des rues et du lotissement, c'est l'organisation préalable à la construction d'un ensemble résidentiel qui va garantir son caractère identitaire.

On peut ainsi varier le recul des maisons par rapport à la rue, ou moduler l'éclairage pour marquer le caractère des lieux, implanter sur les rues des trottoirs et des arbres qui vont créer l'intimité, l'échelle.

La signalisation sera revue et adaptée au caractère intime des espaces résidentiels.

On assurera la sécurité des intersections, des traversées piétonnes et, par des liens piétonniers, les contacts avec les autres quartiers et les services environnants.

Cet ensemble résidentiel offre déjà une certaine intimité par la position judicieusement variée des résidences. Le caractère privé de la rue invite à la promenade.



Le résidant développe un sentiment d'appartenance et peut s'identifier à un paysage qui, même limité, possède un caractère qui lui est propre.

La relation organisée avec les équipements et les services, ainsi que la facilité de les atteindre à pied assurent le déploiement de la vie de quartier.

Les résidents de différents âges, qui sont les premiers utilisateurs de la rue, accèdent ainsi en sécurité aux parcs, aux écoles, etc.

Ils peuvent s'identifier à un paysage familier parce que la rue bien conçue et pourvue des aménagements adéquats, devient un prolongement de l'aire d'action des riverains.

Ces maisons en rangée offrent une zone d'intimité à chaque résidence malgré l'étroitesse des lots. Un jeu de retraits et d'avancées des façades souligne chaque unité.

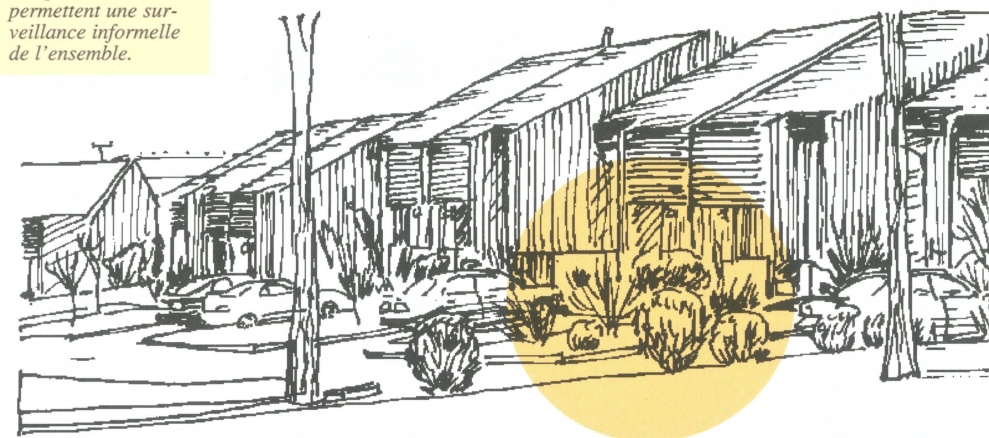
Des aménagements extérieurs contribuent à délimiter le territoire de chacune sans pour autant cloisonner les espaces privés. Des plantations basses permettent une surveillance informelle de l'ensemble.

La réalisation d'un ensemble résidentiel découle nécessairement d'une planification d'ensemble qui pourvoit, en amont de la construction, à la mise en place des agréments essentiels d'un quartier et à l'établissement des liens qui peuvent y faire naître une vitalité naturelle.

Les regroupements de maisons et l'élaboration de plans d'ensemble peuvent mieux assurer la création d'authentiques paysages résidentiels offrant confort et sécurité.

Le plan de végétation est un complément essentiel au bien-être, aux activités et à la sécurité des résidents et des autres usagers.

L'ambiance esthétique d'un ensemble est un facteur d'appartenance et de sécurité, et les résidents qui s'y identifient en tireront une fierté et une meilleure sécurité.



2 L'habitation

Diagnostic

Le site



L'usager



Le foyer de personnes âgées

L'interaction



2.3

La localisation trop en retrait dans le quartier peut être négative compte tenu des liens à maintenir avec les agréments et les services. Les cheminements piétonniers, les accès aux transports publics, aux réseaux de promenades, aux parcs ne sont pas dans un état qui permette à des personnes plus lentes et vulnérables de s'y aventurer.

L'utilisation des espaces extérieurs peut être également rendue difficile en raison d'aménagements mal planifiés ou mal entretenus. Les surfaces de marche, le drainage, les dénivelés, les rampes présentent des faiblesses qui rebutent les résidents et qui les empêchent de profiter pleinement des séjours à l'extérieur.

En hiver, les problèmes sont aggravés par un entretien imparfait ou par le renoncement facile aux séjours extérieurs.

La personne âgée qui conserve une certaine autonomie peut être facilement confinée sur les lieux de sa résidence et ainsi privée de sorties quotidiennes, puisque celles-ci s'avèrent trop ardues. Si elle se retrouve trop à l'écart des circuits de transport en commun, elle sera en outre privée de déplacements essentiels ou tributaire des taxis plus coûteux.

L'éloignement des espaces publics, des parcs et des services de première nécessité, institution bancaire, commerces, bibliothèque, va frustrer les personnes âgées d'occasions essentielles de contacts sociaux et les faire se replier sur elles-mêmes.

La vie devient plus confinée et artificielle et la pression augmente sur les responsables des centres d'hébergement.

Une résidence qui n'est pas judicieusement localisée va priver les personnes d'activités courantes et des agréments qu'offre le quartier.

Les carences dans l'aménagement des espaces internes aussi bien qu'externes peut compromettre leur sécurité et réduire de beaucoup leur autonomie.

À défaut d'une application rigoureuse de critères de qualité et de sécurité, même des investissements coûteux ne réussiront pas à faire de certains immeubles des endroits propices à la vie harmonieuse des personnes âgées.

L'implantation de cette résidence sur une butte est déjà un handicap à son accès piéton. Que dire en hiver où la glace et la neige s'allient pour multiplier les risques d'accidents. Aucun support à la marche, comme un escalier et une main courante.



Seuls des sites qui répondent bien à des critères d'organisation esthétique et fonctionnelle sont retenus pour ce type de résidences.

Analyser les qualités intrinsèques du site quant aux services et au confort qu'il doit offrir.

Revoir chaque élément des aménagements extérieurs en fonction des besoins et handicaps propres à ces personnes.

Installer un éclairage efficace, non aveuglant, qui contribue à l'intimité et à une ambiance souhaitable.

Élargir les trottoirs, éliminer les dénivelés, ajouter des garde-corps.

Aménager des traversées piétonnes balisées et pourvues de dispositifs électroniques au pourtour et en liaison avec les rues avoisinant le site.

Une galerie protégée et ensoleillée s'avère toujours un agréable point d'observation sur l'animation de la rue.



Les résidents de ces lieux, qui y recherchent la sécurité, y trouveront aussi le confort, le calme, ainsi qu'une liberté de mouvements et d'agir diversifiés.

L'appropriation facile de l'environnement constitue un avantage apprécié par les usagers qui souffrent parfois de déficiences visuelles, auditives et motrices.

Le site est adapté à ces besoins spécifiques et ceux-ci ne s'y sentent pas confinés, mais jouissent d'une réelle liberté de mouvement et d'activités d'échange.



Des promeneurs en provenance de résidences bien intégrées à la trame villageoise.



2 L'habitation

Diagnostic

Le site



L'usager



On constate souvent une mauvaise localisation de ces regroupements de maisons en regard des activités urbaines qui y sont complémentaires et nécessaires.

On peut déplorer une implantation trop dense des unités, sans respect des orientations préférables, le manque d'agréments sur le site et le peu de souci pour ce qui concerne l'aménagement paysager, les plantations, les cheminements.

Contrairement aux ensembles résidentiels plus traditionnels, l'organisation de l'espace est disparate et manque parfois de références visuelles, comme la végétation à maturité. L'ambiance de précarité y est manifeste.

L'occupant de ce type d'habitat risque de se sentir exclu, du fait de la localisation de l'ensemble et n'y retrouve pas un milieu de vie de qualité.

Même en situation transitoire, celui-ci a besoin des services de base comme tout autre résidant de l'agglomération et la haute densité d'occupants réclame des services et agréments sur le site même.

S'il est mal intégré aux quartiers environnants, le résidant ne peut se déplacer en sécurité avec la même facilité que dans d'autres ensembles résidentiels.

Les jeunes qui y habitent ne jouissent pas toujours des mêmes avantages que ceux des autres quartiers et risquent de se voir marginalisés.

La présence d'un parc de maisons mobiles est peu perceptible à travers la gamme de fonctions d'une artère commerciale. Pas de trottoir, ni d'éclairage spécifique pour appuyer les piétons.



Le parc de maisons mobiles

L'interaction



2.4

L'intégration à la trame urbaine environnante est difficile. La mauvaise implantation des unités et leur orientation ne permettent pas d'assurer l'intimité et les bienfaits de l'ensoleillement.

L'absence de services à proximité ou sur les lieux mêmes force davantage le recours à l'automobile.

Sans planification des équipements de base, ces groupements résidentiels ne favorisent pas la vie communautaire.

La fréquentation des visiteurs peut s'avérer difficile.

L'absence de cheminements propres au piéton, le mauvais éclairage et le peu de signalisation entravent ses déplacements.

Le dégagement insuffisant entre la chaussée et les maisons mobiles réduit la marge de manœuvre des véhicules privés ou de service. Ici, l'accès au site est difficile étant donné le haut débit de circulation.



Choisir pour ce type d'habitat des sites qui facilitent l'intégration urbaine.

Faciliter les liaisons avec les services périphériques comme les écoles, les parcs, les commerces.

Exiger un plan d'ensemble qui prévoit des densités acceptables de bâtiments bien orientés, sur des sites de qualité paysagère et pourvus des mêmes attraits de base que tout ensemble résidentiel.

Assurer la présence d'infrastructures de base ainsi que des équipements de voisinage (parcs, aires de détente et de jeux) et des espaces de stationnement délimités.

Faciliter la rencontre sécuritaire de tous les usagers : piétons, adeptes du vélo et de la moto, et automobilistes. Assurer un entretien hivernal de qualité.

Cette forme d'habitat plus économique satisfait les ménages qui cherchent un lieu de résidence temporaire ou transitoire. On y retrouve souvent une bonne proportion de familles avec des enfants.

Même dans une contexte d'intimité plus précaire et de plus haute densité, le résidant peut retrouver un habitat de qualité.

Avec des services de première nécessité à proximité et des accès faciles aux services publics, il bénéficiera des mêmes avantages que les autres résidents de la ville.

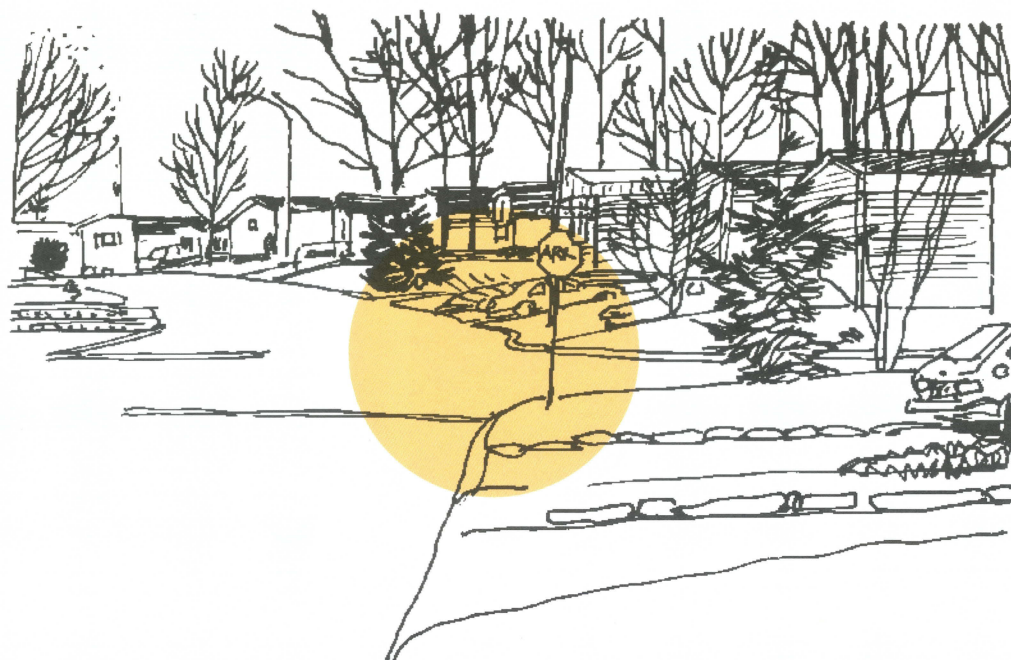
Il peut ainsi jouir d'une bonne qualité de vie, participer à la vie communautaire et assurer son insertion sociale.

Ici, agréable implantation des bâtiments, rythme des reculs, végétaux bien disposés, arbres de bonne tenue.

Les exigences de la municipalité au moment de la planification vont assurer une organisation cohérente de l'espace : bonne planification et implantation de l'ensemble, bonne orientation des unités et plan d'aménagement paysager.

L'intégration à la trame urbaine garantit la qualité de vie des personnes et la présence sur place des équipements et des infrastructures de voisinage rendent viables et autonomes ces ensembles.

La qualité trouve sa place dans tous les types d'habitat et de bons aménagements sont de nature à maintenir un sentiment de fierté et d'appartenance et à offrir de meilleures conditions de sécurité.



Les équipements du quartier 3



Voici regroupés des lieux présents dans tous les ensembles urbains le moins structurés et qui, d'un point de vue morphologique autant qu'utilitaire, répondent aux besoins les plus courants des citoyens.

Ces lieux sont familiers, mais leur fréquentation régulière ne s'avère pas pour autant une expérience toujours positive. Ces équipements varient dans leur conception, dans leur forme, mais aussi par rapport à l'intensité de leur utilisation.

Parmi les facteurs qui peuvent en réduire l'attrait, il y a leur niveau de sécurité et l'aisance qu'ils offrent aux utilisateurs. Quoique plusieurs de ces équipements soient soumis à une évaluation normative fonctionnelle lorsqu'ils sont implantés, d'autres facteurs qui pourraient mieux garantir leur sécurité ne sont pas considérés. La vitalité commerciale d'un quartier et la vie quotidienne des citoyens à travers une série d'équipements de première nécessité facilitent l'intégration et la cohésion communautaires en apportant un plus haut niveau de sécurité, une bénéfique promiscuité.

Le centre du quartier	3.1
Le stationnement extérieur	3.2
Le stationnement étagé	3.3
La cour d'école	3.4
Le parc de quartier	3.5
La garderie	3.6

3 Les équipements du quartier

Diagnostic

Le site



L'utilisateur



L'interaction



Le centre du quartier

3.1

Là où la desserte d'une population concentrée le justifierait, l'animation du quartier n'est pas toujours pleinement développée : absence de certains services de base ou dispersion d'activités génératrices d'animation.

L'ambiance d'accueil peut être amoindrie par la présence de certaines nuisances, comme des bâtiments et terrains abandonnés ou négligés.

La confusion d'un affichage hétéroclite et la présence trop intense de véhicules divers risquent de compromettre la sécurité des usagers.

On déplore aussi parfois l'absence des refuges et de petits parcs, d'activités de support au piéton.



Activités incompatibles et nuisances diverses : camionnage, vrac, etc.
Envahissement désordonné des espaces publics et confusion dans les mouvements de véhicules et de piétons.
Terrains vacants, bâtiments, façades négligés.
Absence de zones de repos, d'observation : arbres, ombre, bancs, fontaines.

Le visiteur qui ne trouve pas à satisfaire en un lieu précis des besoins courants de services et d'achats est forcé à d'inutiles et longs déplacements. Il risque du même coup de réduire ses occasions de contacts sociaux dans une ambiance conviviale. Les enfants et les personnes âgées ne peuvent évoluer en sécurité, si elles ne sont pas supportées par des infrastructures fonctionnelles et à leur échelle.

Sans trottoirs généreux, traversées faciles, aires de retrait et de repos, éclairage à l'échelle, l'achalandage de cette zone ne s'effectue pas avec aisance et sécurité.

Éclairage et enseignes inappropriés et négligés.
Manque d'entretien, équipements désuets.

Plusieurs centres de quartier recèlent un fort potentiel inexploité qui ne demande qu'à être ravivé : bâtiments patrimoniaux délaissés, gamme de commerces mal diversifiés, services publics disséminés. Victimes souvent d'une indifférence passagère, ces lieux ont été envahis par les automobiles, les chaussées élargies au détriment des piétons.

Mais sans diagnostic précis, et à défaut d'une planification d'ensemble, les conflits de circulation et de sécurité risquent de se perpétuer. S'il ne fait pas l'objet d'une vigilance à l'égard de ses aménagements physiques, ce quartier ne pourra non plus bénéficier de la synergie découlant de la localisation d'activités stratégiques.



3 Les équipements du quartier

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

Le centre du quartier

3.1

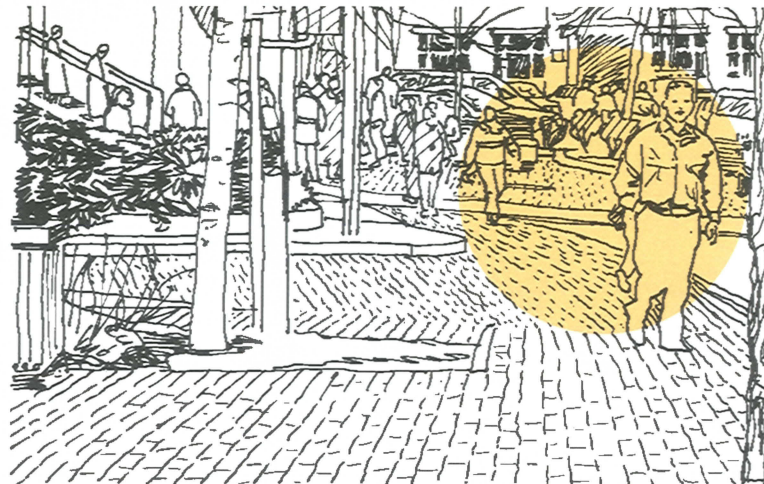
L'identification et la mise en valeur des composantes, activités, commerces, services et leur relation spatiale vont donner un caractère unique à cette zone.

Bien pourvue des aménagements et infrastructures de base, avec une signalisation, un éclairage, un entretien soignés, elle devient un point de ralliement.

Les véhicules sont pourvus de stationnements et les piétons en sont isolés. Des zones de retrait et de repos et un bon mobilier vont retenir les usagers.

L'aménagement judicieux des espaces publics a généralement un effet d'entraînement sur les espaces privés. C'est l'amorce de la revitalisation du centre de quartier.

Le piéton se sent à l'aise, protégé et accueilli : bancs, cafés, terrasses, arbres, marquises. Il peut s'isoler des véhicules, rues, stationnements, bruits, nuisances.



En retrouvant commodément disposés les services qu'il utilise, l'utilisateur peut s'adonner en sécurité et avec quiétude à ses activités et même prolonger sa visite puisque l'ambiance l'y incite. Il dispose de trottoirs larges, d'aires de repos, et peut flâner à sa guise et multiplier les rencontres dans une atmosphère sereine. Des zones sécuritaires lui sont réservées.

L'ensemble des déplacements à l'intérieur du quartier contribuent de façon évidente à une saine animation qui sécurise les résidents.

La fréquentation en soirée assure une auto-surveillance. La concentration d'activités de services et de commerces répond aux attentes et limite les déplacements.



La communauté dispose d'un lieu de référence animé, bien pourvu et agréable à fréquenter. Ceci lui donne une identité qu'elle pourra développer et améliorer en y greffant naturellement les éléments nouveaux qui vont assurer son dynamisme et en faire un réel lieu de services.

Moins de recours à l'automobile pour les courses puisque tous les commerces et services de première nécessité s'y retrouvent concentrés.

L'organisation physique du secteur sécurise l'utilisateur et lui procure une occasion de contacts sociaux. L'image du secteur devient un atout pour attirer de nouvelles activités et enrichir la vie du quartier pour tous les groupes d'âge.

3 Les équipements de quartier

Solutions

Le site

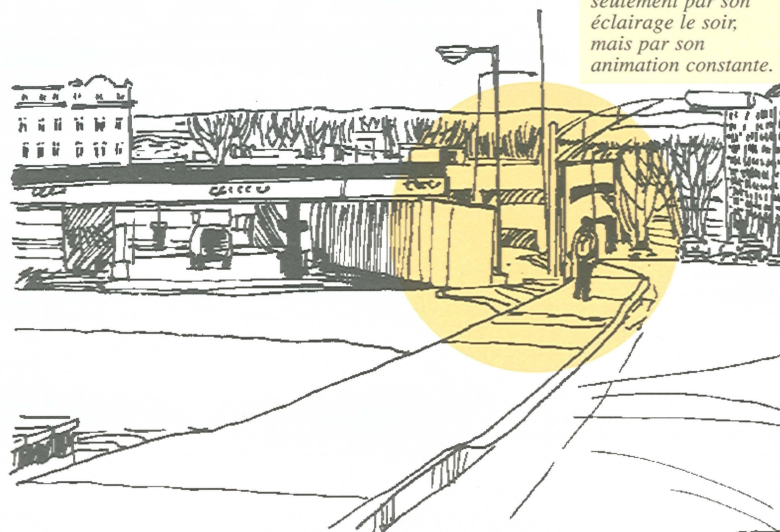
L'utilisateur

L'interaction

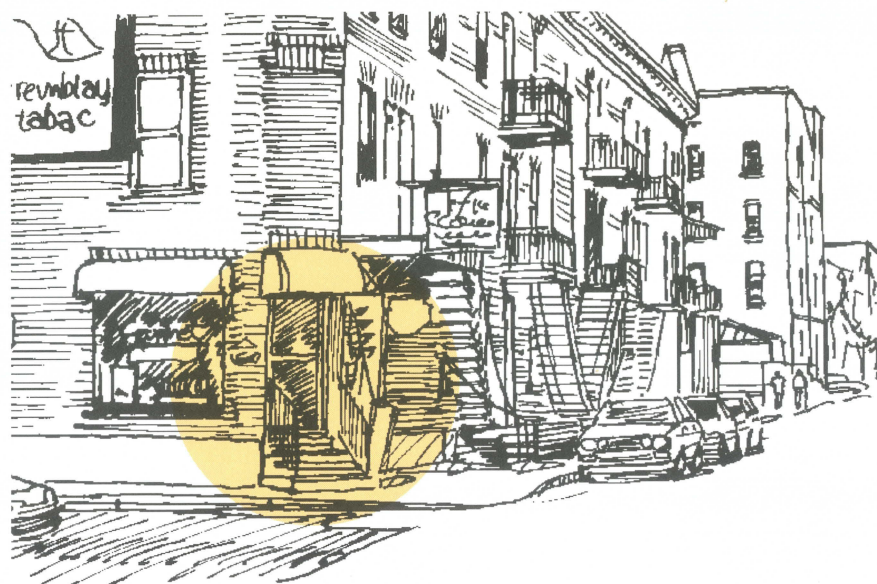
Le centre du quartier

3.1

Une station-service implantée en bordure de la rue offre un point de repère non seulement par son éclairage le soir, mais par son animation constante.



Les résidents trouvent plusieurs raisons de fréquenter ce secteur. Il est bien planifié et on y retrouve les commerces et services d'utilité courante dans une ambiance agréable et invitante.



Encourager la diversité des commerces et implanter des activités de service qui créent une animation naturelle. Le dépanneur du coin apporte sur des rues résidentielles un œil rassurant, par ses larges vitrines et son entrée à angle.



3 Les équipements du quartier

Diagnostic

Le site

Plusieurs déficiences se conjuguent pour conférer à ces espaces un caractère déplaisant. L'organisation des aires de stationnement tient peu compte des cheminements piétonniers.

Il en résulte des déplacements erratiques, mal éclairés, sans délimitations ni surfaces différenciées, où sont absents les repères verticaux, la signalisation spécifique, et les plantations.

Les guérites trop basses ne permettent pas l'observation et la surveillance ; il y a des zones obscures, non protégées, confinées. En hiver, le marquage de la chaussée disparaît et provoque une confusion dans les déplacements.

En hiver, le piéton doit souvent improviser des accès, des raccourcis pour atteindre sa destination.

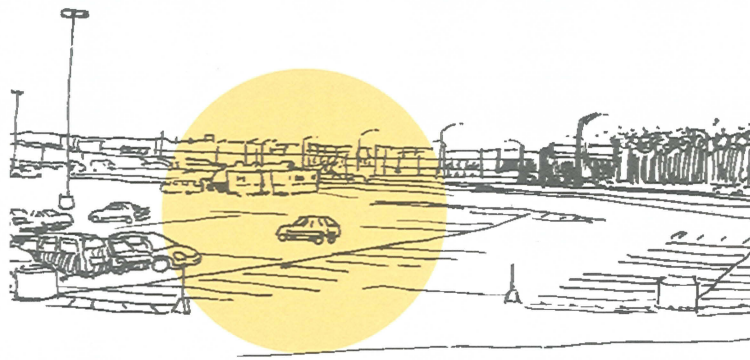


L'utilisateur

L'automobiliste avance sans balises et insécurise les piétons qui ne sont pas sur des cheminements réservés. Souvent isolés sur des aires très étendues, ceux-ci sont vulnérables et sans recours.

La signalisation et l'éclairage inadéquats ne permettent pas de repérer les zones plus sécuritaires. La fréquentation de ces espaces constitue une expérience souvent désagréable et laborieuse.

Espaces non structurés, sans délimitations précises où les manœuvres aléatoires des véhicules menacent les piétons. De plus, les piétons sont exposés aux intempéries.



Le stationnement extérieur

L'interaction

3.2

Les dangers de collisions et d'accrochages divers sont évidents si l'organisation de ces vastes espaces n'est pas bien planifiée. L'ampleur des lieux facilite l'isolement et en réduit la sécurité tant pour les personnes que pour les véhicules.

En l'absence de surveillance formelle ou informelle, le piéton est isolé, vulnérable. L'automobiliste même est plus exposé aux dangers.



3 Les équipements de quartier

Solutions

Le site

L'usager

Le stationnement extérieur

L'interaction

3.2

Il faut organiser les espaces pour séparer voitures et piétons. En constituant des îlots visiblement délimités, en installant un éclairage adéquat et des repères verticaux, on guide les usagers.

En surélevant les guérites de péage, on peut faciliter une certaine surveillance. Une signalisation adéquate assure des parcours simples et sécuritaires. En hiver, il faut prévoir une signalisation complémentaire et un bon entretien.

Le piéton identifie facilement les cheminements sécuritaires et s'y trouve à l'abri des manœuvres des véhicules. Il se sent observé sur des parcours délimités et éclairés et repère ceux qu'il doit emprunter.

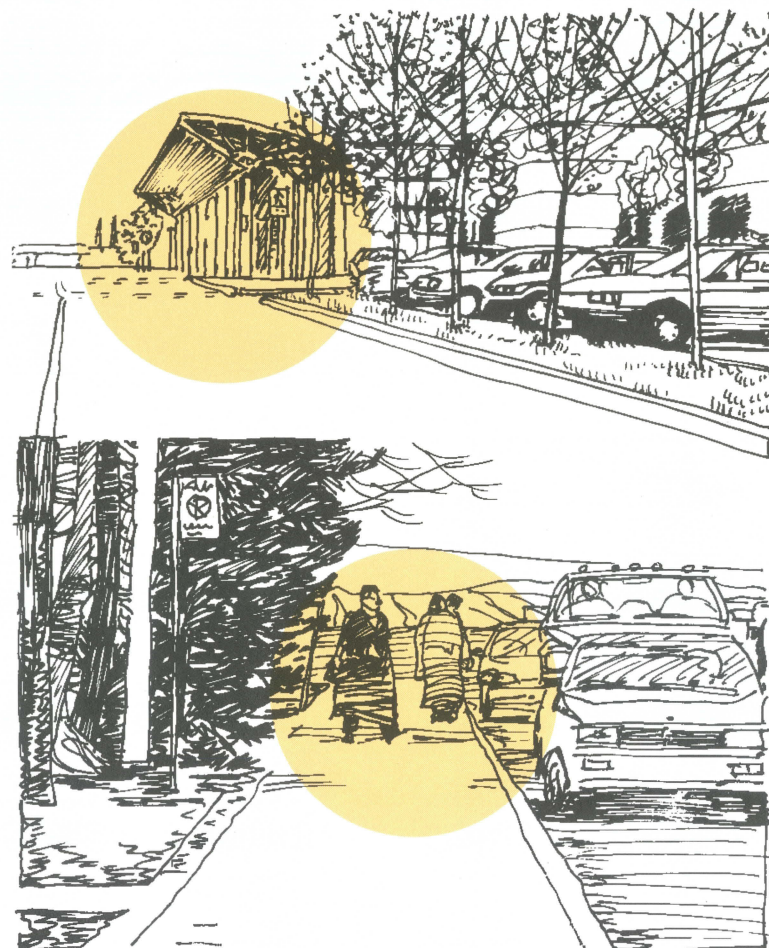
Le conducteur peut aussi atteindre plus directement sa destination et éviter les manœuvres inutiles et conflictuelles qui menacent à tout moment les piétons en déplacement.

Guidés, les piétons comme les véhicules accèdent directement à leur destination. L'organisation des espaces confère aux usagers un sentiment d'aisance et de sécurité.

L'observation mutuelle est ainsi facilitée et les mouvements erratiques sont éliminés. L'entretien des lieux en été comme en hiver assure leur visibilité et leur sécurité.



À gauche et à droite, une bordure végétale le long d'une zone de débarcadère donne un caractère d'intimité et de sécurité. À gauche, le cheminement est protégé par des véhicules stationnés.



Ce trottoir longe le stationnement extérieur et les murets du bâtiment commercial. Il traverse l'accès au stationnement étagé. Quelques marches ralentissent l'approche. La façade est vitrée : surveillance informelle de cet accès au centre commercial.

3 Les équipements du quartier

Solutions

Le site

L'utilisateur

Le stationnement extérieur

L'interaction

3.2

Indiquer à l'automobiliste les zones moins sécuritaires et rappeler les consignes de sécurité.

Établir si possible des activités bordantes qui offrent une surveillance informelle.

Aménager adéquatement les cheminements piétons, îlots, trottoirs, plantations basses et arbres, éclairage direct, textures de sol adéquates.

Éliminer l'éclairage éblouissant de sources extérieures.

Utiliser la neige, en hiver, pour délimiter les cheminements sécuritaires.

Le piéton se sent accompagné, observé et attiré vers des cheminements dédiés et accueillants.

Les conducteurs ne sont pas éblouis, identifient aisément les accès et se dirigent vers les points d'arrêt les plus sécuritaires.

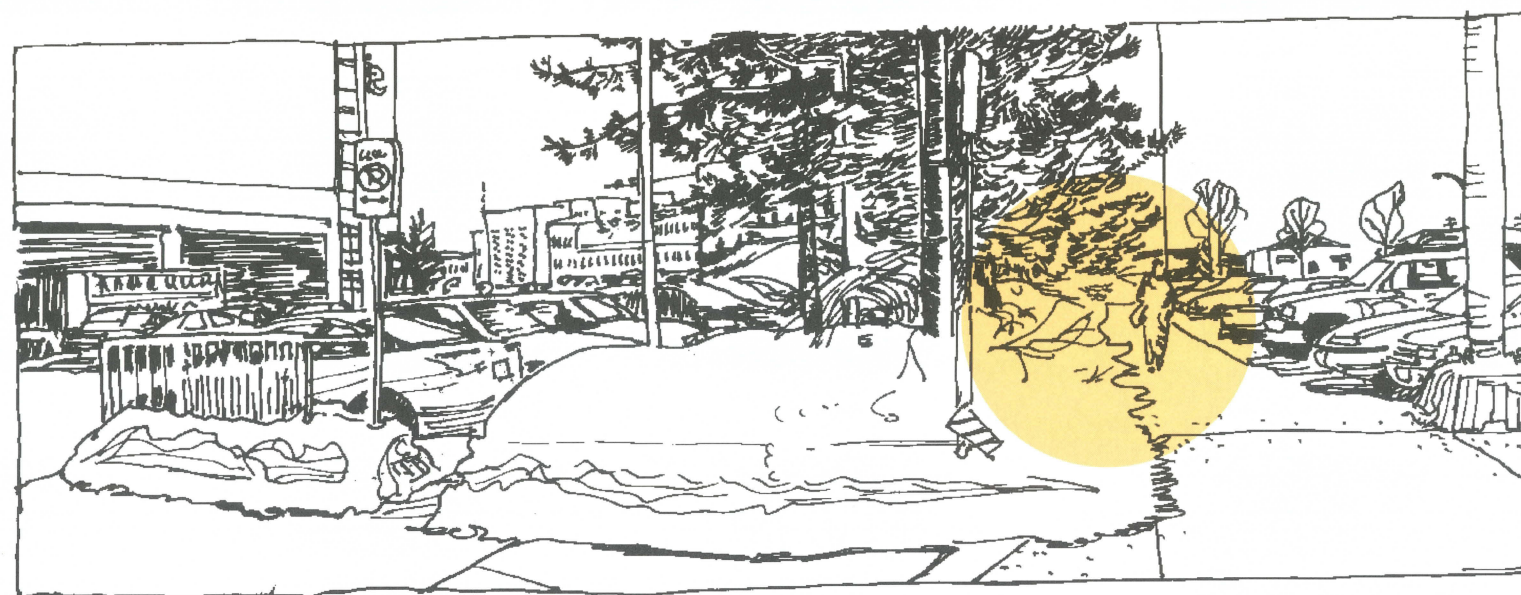
Meilleure ambiance et animation de lieux solitaires.

Les piétons sont canalisés hors des zones de manœuvre.

Possibilité de voir à l'intérieur du véhicule avant d'y accéder et d'y entrer.



Un monticule boisé sert de référence spatiale. Il délimite les aires du stationnement, appuie les cheminements piétons ainsi que les zones de desserte des transporteurs publics.



3 Les équipements du quartier

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

Le stationnement étagé

3.3

Les stationnements étagés comportent souvent des déficiences majeures qui les rendent répulsifs. Les accès des véhicules comme ceux des piétons sont coincés, mal éclairés, les recoins sont nombreux et la signalisation, déficiente.

Les cheminements, les issues, les escaliers et les ascenseurs constituent autant de pièges potentiels. L'observation de l'utilisateur est limitée et les recours, quasi inexistantes. Les dispositifs de surveillance et d'assistance n'existent souvent pas.

1^{re} séquence

Le passage à travers le stationnement



Le piéton traverse un stationnement étagé, sombre et inquiétant. Il passe inaperçu dans cet éclairage à contre-jour. Il ne dispose pas d'une position d'observation parce que son parcours n'est pas surélevé.

L'utilisateur non familier des lieux n'est pas guidé adéquatement, ce qui le rend plus vulnérable.

Il doit souvent cheminer à travers les voitures en mouvement, ou sans éclairage suffisant, guidé par une signalisation minimale. En l'absence de signes évidents de recours, il éprouve un inconfort et un sentiment d'isolement qui vont l'amener souvent à désertier ces lieux.

C'est, à l'évidence, un endroit à éviter pour beaucoup d'utilisateurs qui s'y retrouveraient seuls.

2^e séquence

L'approche du boulevard



À l'approche du boulevard, le piéton perçoit plus clairement les alentours.

Les déficiences quasi généralisées de ces équipements expliquent le peu d'attrait qu'ils présentent pour nombre d'utilisateurs.

Au-delà du sentiment d'isolement qu'ils provoquent, leur mauvaise conception augmente les risques réels de conflits et d'accidents.

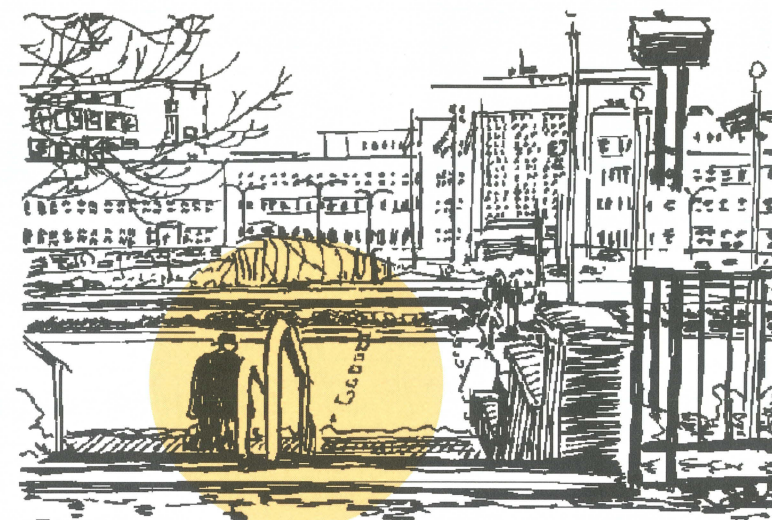
La surveillance, l'éclairage, la géométrie, la couleur, le dégagement visuel sont autant de points qui présentent des déficiences importantes.

Mal conçus, ces équipements sont perçus comme des prototypes de pièges et de sites d'agression.

3^e séquence

Les issues piétonnières

L'accès à ce boulevard urbain est soigné et fonctionnel et laisse présager un passage piétonnier de même qualité à travers le stationnement sous le bâtiment commercial.



3 Les équipements du quartier

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

Le stationnement étagé

3.3

La planification rigoureuse doit intégrer outre l'aisance de circulation des véhicules et des piétons, un réel souci de sécurité.

L'isolement visuel doit être évité. Les accès vitrés facilitent l'observation des piétons et des véhicules.

L'aisance de manœuvres est un attrait pour les automobilistes. La qualité des cheminements piétonniers, de l'éclairage et de la signalisation donne une ambiance et une facilité de mouvement qui rassurent les usagers.

En constatant la facilité d'accès, l'automobiliste est rassuré et aborde avec confiance l'étape piétonne de son itinéraire. Par une lecture facile des lieux, il se dirige aisément dans un environnement où il se sent observé et sous un éclairage adéquat vers des issues bien indiquées.

Le repérage de son véhicule est facilité à son retour, et il marche avec célérité et confiance.

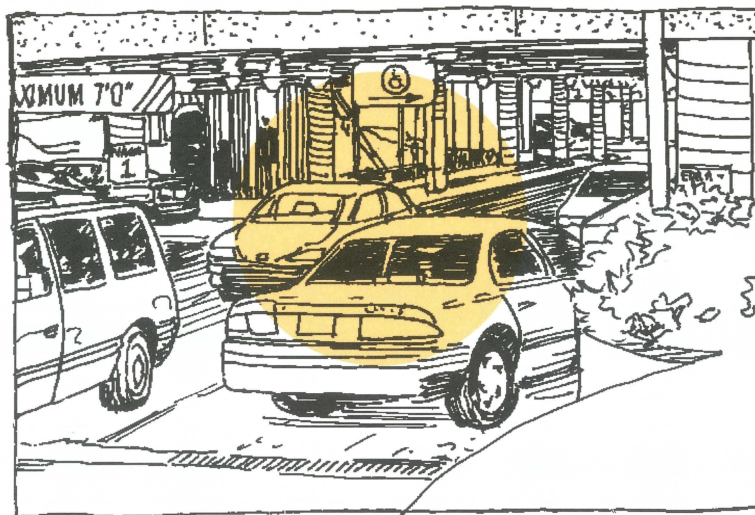
L'éclairage et la bonne signalisation ont permis des déplacements agréables et limité la recherche des issues et du véhicule au retour.

Les attentes des usagers sont comblées par des aménagements de qualité qui prennent en compte leur sécurité.

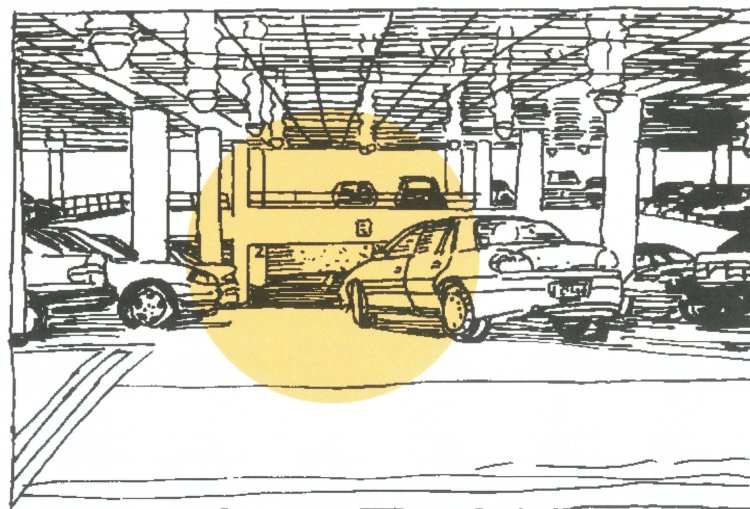
L'atmosphère générale, la grande facilité de mouvement, la bonne localisation des issues et les nombreux repères rendent cet endroit accueillant et d'utilisation facile.

Les parois vitrées des escaliers garantissent une observation constante tant des piétons que des véhicules. C'est un lieu rassurant, plus accueillant, très fonctionnel et de fréquentation facile.

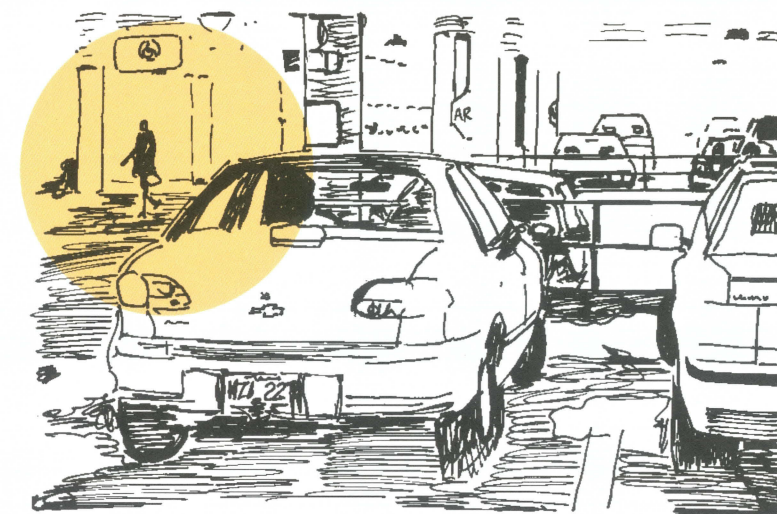
1^{re} séquence
L'accès au
demi-sous-sol.



2^e séquence
L'accès au premier
sous-sol.

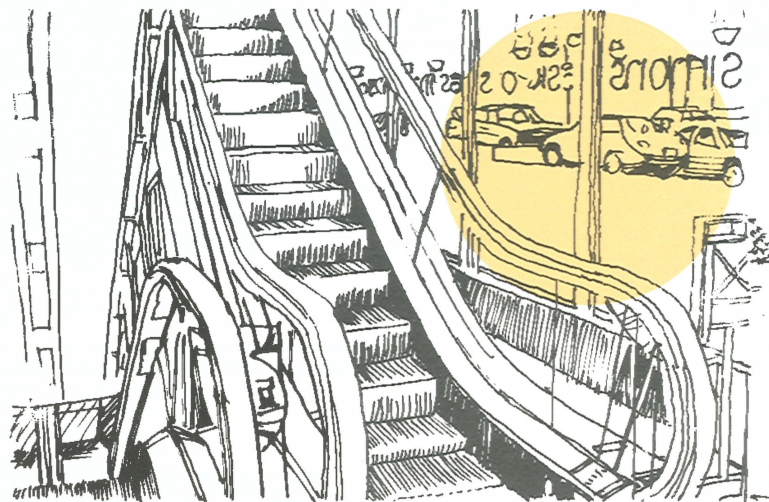


3^e séquence
Le stationnement
et les accès vers les
escaliers mobiles.



3 Les équipements du quartier

Solutions



La transparence totale de la cage d'escalier mobile facilite une surveillance informelle.

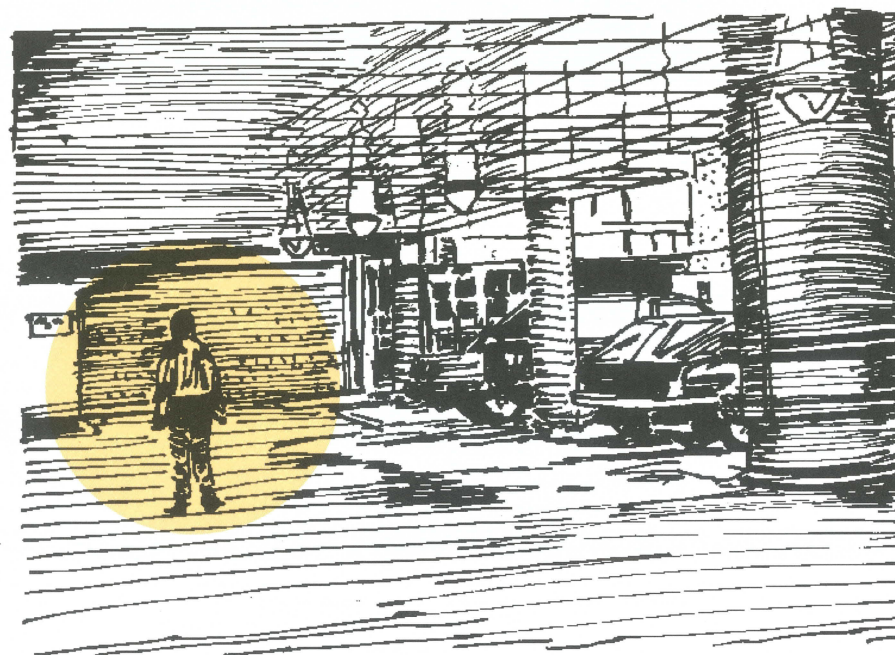
Logo du commerce qui établit un lien avec le stationnement.

Qualité du design et bon entretien.

Le plafond lustré reflète la lumière.

La forme conique des plafonniers augmente l'intensité lumineuse et guide les usagers.

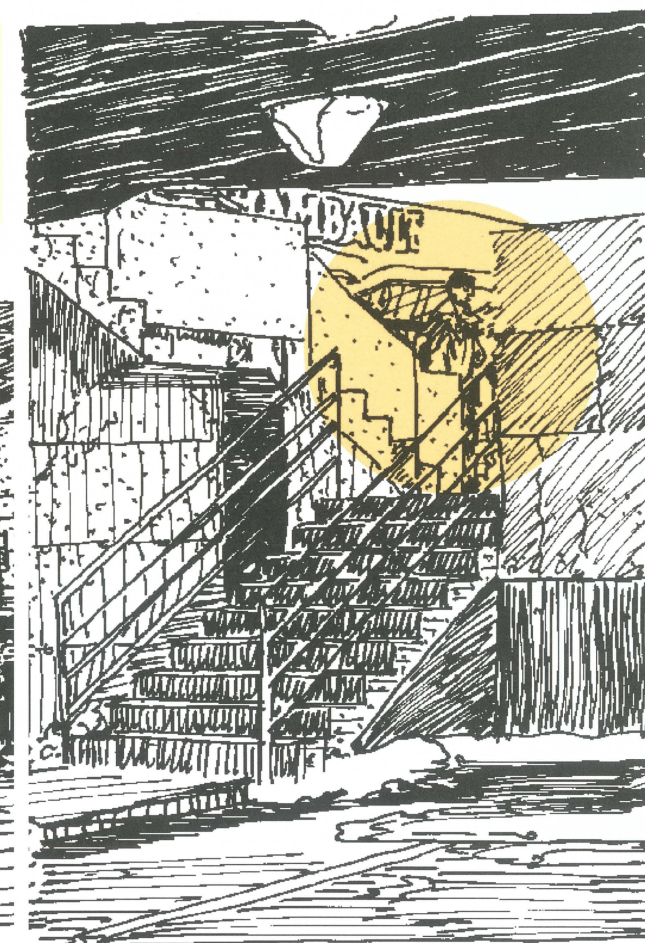
Les colonnes rondes reflètent la lumière naturelle et artificielle.



Le choix de parcours: escalier extérieur, escalier intérieur.

Accès visibles et lisibles.

Surveillance informelle par les passants et les usagers.



3 Les équipements du quartier

Solutions

Le stationnement étagé

3.3

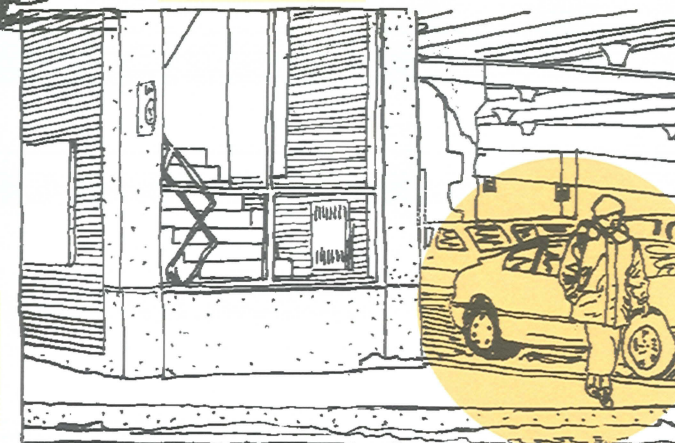
Trottoirs larges, voie de desserte et débarcadère délimités.
Bandes de passage colorées.
Brique pâle de revêtement qui accentue la luminosité naturelle.



Plafonnier de forme conique qui contribue à accentuer le degré de luminosité.
Une seule entrée vers les étages.
Demi-sous-sol ouvert à la lumière naturelle et à la surveillance informelle par les accès piétons longeant le bâtiment.

Vers le centre commercial

Transparence des nœuds de circulation : vestibule et escalier avec fenêtres.
Signalisation directionnelle précise.



3 Les équipements du quartier

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

La cour d'école

3.4

La pauvreté de la végétation, l'absence d'arbres, l'exposition à l'ombre, aux vents dominants, ou une localisation trop en retrait sont des facteurs qui peuvent limiter l'usage de la cour d'école.

Un mauvais drainage et des surfaces improprement entretenues, un éclairage déficient et des haies et clôtures négligées restreignent la fréquentation des usagers potentiels en dehors des heures de classe.

L'état des équipements, du mobilier, l'entretien des lieux en hiver comme en été, la signalisation des issues peuvent aussi en réduire la fréquentation.

Les élèves qui utilisent régulièrement des espaces improprement aménagés ne s'y sentent pas à l'aise et n'y retrouvent pas une ambiance de détente et de repos. L'uniformité des traitements au sol et l'absence de zonage des activités ainsi que d'abris et d'éléments végétaux forts accentuent l'austérité de la cour d'école.

Sans délimitation adéquate des aires de jeu et de repos, il y a risque de heurts et la diversité des activités est limitée.

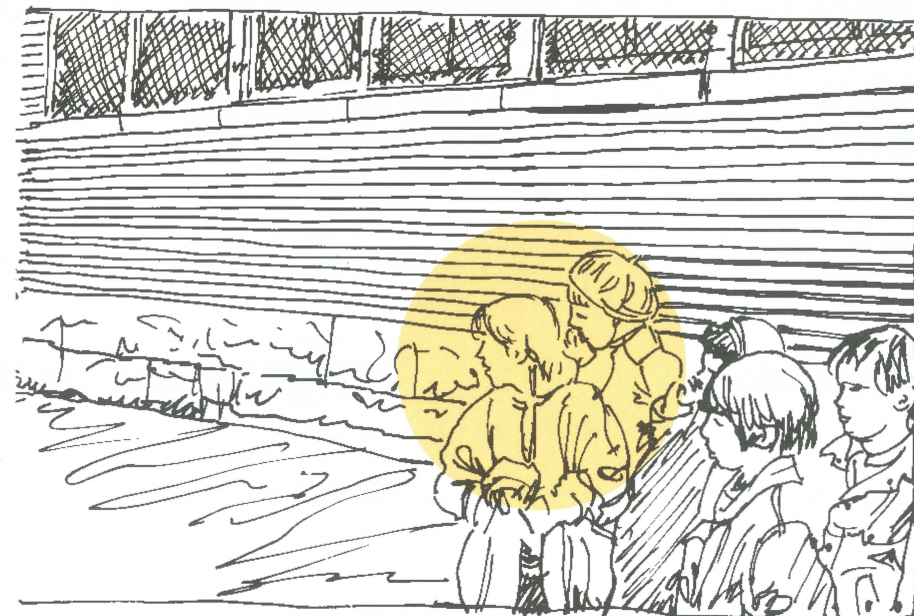
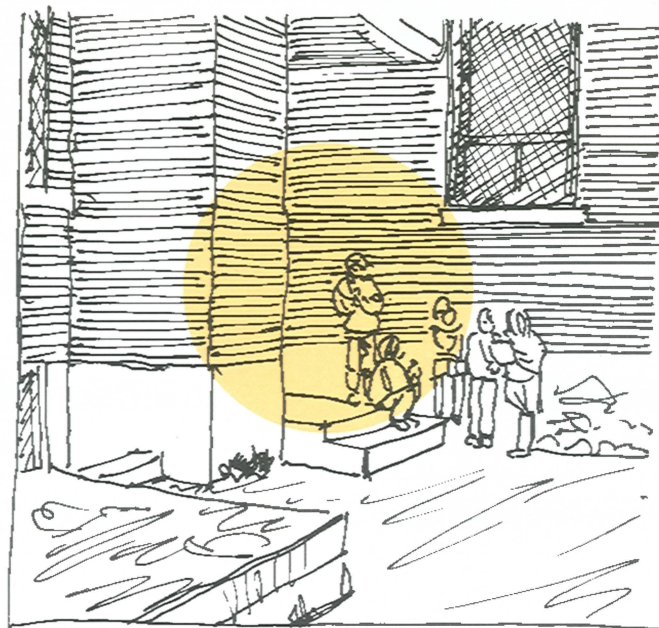
Quant aux usagers du quartier, ils ne s'y sentiront pas plus à l'aise, et risqueront de se retrouver isolés et sans recours s'ils échappent à une surveillance informelle.

Si elle comporte des carences importantes, la cour d'école verra son usage limité tant par les élèves que par les usagers occasionnels. L'état des terrains, équipements, surfaces, éclairage, mobilier n'invitera pas à l'utilisation assidue de l'endroit et peut même en faire un site plus propice à attirer les groupes qui recherchent les endroits isolés.

Un quartier résidentiel se voit ainsi privé de l'utilisation d'un équipement qui répond à des besoins d'appoint d'un large bassin d'utilisateurs.

Absence de mobilier, d'éclairage, de végétation.

Traitement austère pour un lieu de détente quotidienne.



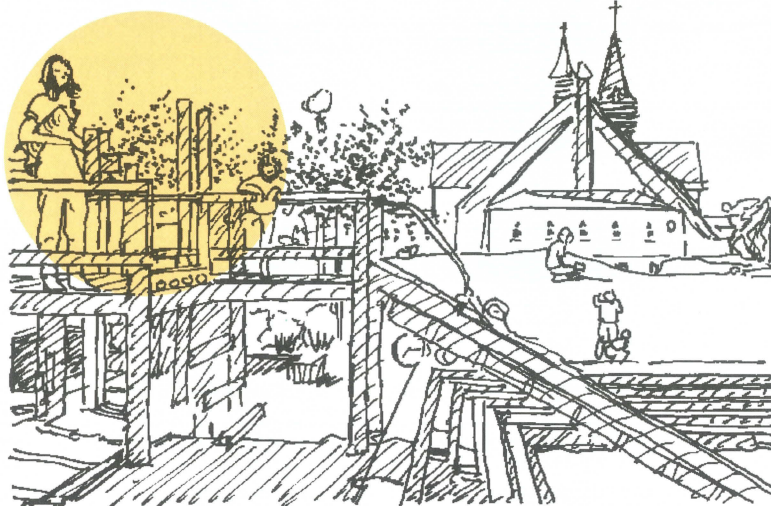
Dans la planification de la cour d'école, on tiendra compte de tous les facteurs naturels qui peuvent assurer le confort et l'esthétique des lieux : ensoleillement, perspectives, végétation, vents.

Des végétaux sains et de bonne taille, des surfaces convenant aux activités diverses, et des équipements de qualité et bien entretenus vont en assurer l'utilisation optimale et agréable en été comme en hiver. Le confort trouve aussi sa place dans les espaces extérieurs.

La planification doit intégrer des critères de polyvalence pour augmenter la fréquentation et la rentabilité :

- prévoir une végétation robuste, généreuse et utilitaire autant qu'esthétique ;
- soigner les surfaces en prévoyant la diversité des usages et la facilité d'entretien ;
- assurer un éclairage bien adapté et varié ;
- installer tous les équipements requis par les fonctions de cet espace et les maintenir en bon état en tout temps ;
- pourvoir le site d'abris contre la pluie : préau, galerie, kiosque, etc.

En bordure de l'église, la cour d'école profite d'espaces spacieux.



Les élèves se retrouvent quotidiennement dans un lieu auquel ils s'identifient, agréable, beau et fonctionnel. En dépit des intempéries, ils peuvent s'y regrouper et en faire quand même usage. Le contact avec la nature, même de façon restreinte, est devenu possible.

Les gens du quartier se sentent attirés par la qualité de cet espace aménagé et y maintiennent une animation et une surveillance informelle par leur présence assidue. Confrontés à un milieu de qualité, les usagers ont davantage tendance à respecter les équipements.

Ici des plantations soulignent une perspective, protègent des vents et structurent l'espace des jeux.



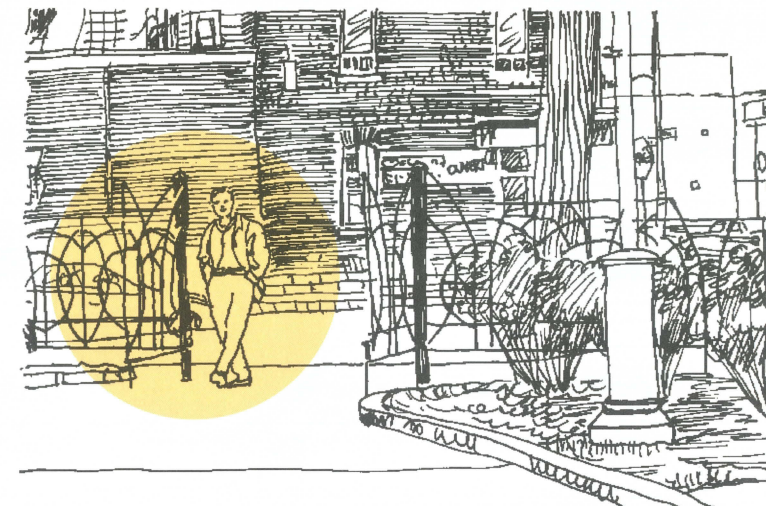
Un endroit bien aménagé saura créer un sentiment d'appartenance et remplir des fonctions essentielles durant les heures de classe. Au-delà, il demeure invitant pour poursuivre l'activité physique et peut servir la communauté qui y retrouve un endroit propice à l'entraînement, au sport et à la détente. Un espace bien localisé et bien orienté verra son utilisation augmenter.

En s'appropriant davantage ce lieu, les usagers occasionnels assurent une surveillance et une animation qui peuvent suppléer aux patrouilles policières.

Un éclairage approprié y encourage l'utilisation de soirée et hivernale et une plus grande polyvalence.

L'information précise sur l'utilisation des lieux permet une fréquentation assidue et élargit l'usage qui peut en être fait à différentes périodes du jour, et en toutes saisons.

Des équipements communautaires de quartier peuvent prendre la relève de la cour d'école.



3 Les équipements du quartier

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

3.5

La localisation peut être excentrique, trop éloignée des plus fortes densités résidentielles et à l'écart des voies d'accès piétonnes. La fréquentation peut aussi être atténuée en raison d'une topographie trop marquée ou d'une densité végétale excessive.

Parmi les problèmes éprouvés, citons : les surfaces de cheminement déficientes, le nivellement, le drainage, les matériaux et l'entretien, les surfaces gazonnées. D'autres déficiences ont trait aux aires d'activité mal définies ou mal réparties, à un couvert végétal inadéquat, trop dense ou clairsemé. Les équipements de jeux et le mobilier, l'éclairage, la signalisation, les chicanes d'accès, les points d'eau sont soit absents, soit mal entretenus.

Le citoyen ne peut rejoindre facilement le parc du quartier ou n'y accède pas à partir de ses trajets habituels.

Il ne s'y sent pas en sécurité et protégé des intrusions indésirables. Les nouveaux usagers ne peuvent se repérer facilement et ignorent l'organisation des lieux.

Les personnes âgées ou plus fragiles n'y trouvent pas le lieu de détente recherché, de socialisation et de contact avec la nature.

On ne peut s'y déplacer avec aisance et trouver une ambiance de paix et une esthétique paysagère de qualité, ou s'y sentir en sécurité dans la nature pour lire, se détendre, s'asseoir, s'attarder, faire jouer les petits, observer et ce, à différentes heures du jour.

Sans un certain zonage, le simple geste de pousser un carrosse peut se révéler hasardeux.

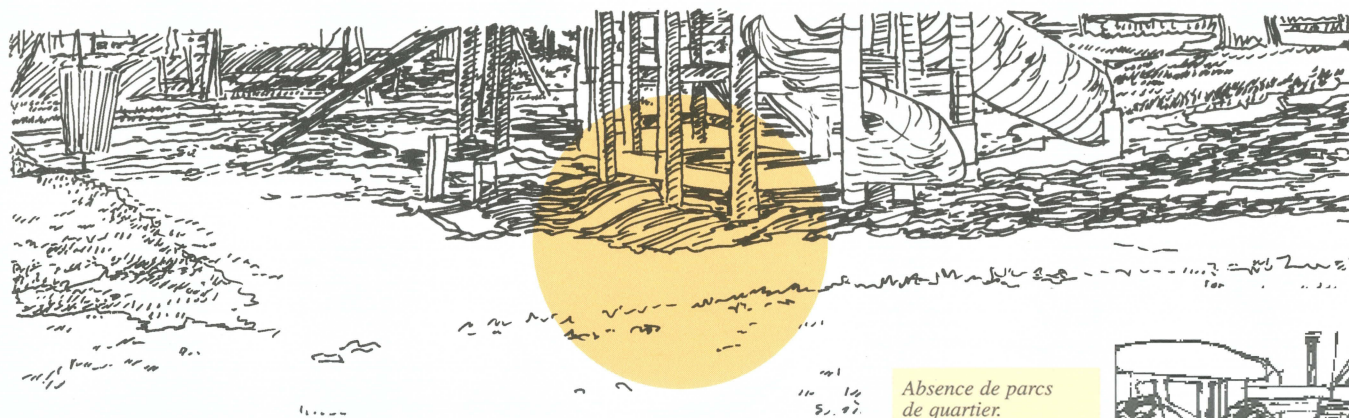
Plusieurs parcs sont sous-utilisés en raison d'une localisation déficiente.

Certains d'entre eux n'offrent pas, par leur conception, l'attrait et la sécurité requis.

Les déficiences ou le mauvais entretien des voies rebutent les utilisateurs ; les interférences entre les aires de jeux et les aires de repos sont fréquentes et nuisent aux différents types d'usagers.

La piètre qualité des équipements, voire leur état dangereux, limite leur utilisation.

Certains parcs sont envahis par des bicyclettes ou des motos qui n'y ont pas leur place et le mauvais éclairage, l'absence de signalisation adéquate et un couvert végétal mal réparti en réduisent l'usage.



Le mauvais entretien des équipements réduit leur utilisation et n'assure pas une sécurité adéquate.

*Absence de parcs de quartier.
Dans d'autres cas, déficience dans les équipements de jeux et dans le mobilier urbain : bancs, poubelles, points d'eau, clôture et éclairage.
Absence de chicanes pour retenir certains véhicules hors du site : motos, bicyclettes.
Absence de signalisation, de repérages, d'usages et de recours.*



3 Les équipements du quartier

Solutions

Le parc du quartier

Le site

L'utilisateur

L'interaction

3.5

On doit bien choisir la localisation et la qualité des sites retenus pour cette fonction en tenant compte des densités résidentielles et des voies de communication. On retiendra des terrains qui présentent une qualité paysagère et des attraits topographiques qui permettent un aménagement paysager de qualité. On offre ainsi une diversité d'expériences visuelles et utilitaires.

À défaut d'atouts naturels, le concept fera une part généreuse à la végétation. L'utilisation des végétaux et matériaux arrivera à créer des zones d'activité, d'observation et de repos. Comme les déplacements aussi bien que l'utilisation statique sont importants, il faudra conserver des cheminements clairs, réalisés avec des matériaux de qualité et un bon drainage. L'éclairage, la signalisation et le mobilier confèrent à ces lieux un caractère unique qui en assure l'attrait pour le quartier.

Le résident doit pouvoir rejoindre facilement son parc de quartier et y accéder de façon naturelle et fonctionnelle.

Il reconnaît ce lieu qui présente un attrait particulier et qu'il peut fréquenter régulièrement. Il y retrouve une ambiance favorable à la détente et des échanges passifs ou actifs avec d'autres types d'utilisateurs.

C'est pour plusieurs l'occasion unique d'un contact avec la nature. Mais c'est aussi le prétexte pour établir des liens, définir une certaine solidarité et assurer la sécurité d'un quartier.

La localisation optimale et la qualité des parcs de quartier vont assurer leur fréquentation.

De plus, l'amélioration qualitative de la valeur paysagère du parc, son mûrissement ainsi que les soins qui y sont prodigués vont garantir au fil des ans la bonne réputation et la qualité de la fréquentation d'un parc, et en augmenter la sécurité.

La végétation s'y présente sous sa meilleure forme et peut s'y déployer naturellement, sans contrainte.

La diversification des végétaux et des arbres notamment, la présence d'un point d'eau, bassin, fontaine pourront combler les attentes quotidiennes des habitants d'un quartier.

Tirer parti des atouts naturels et faire appel à un mobilier de qualité.



3 Les équipements du quartier

Solutions

Le parc de quartier

3.5

Installer des équipements offrant toutes les qualités d'esthétique, de robustesse, et qui sont faciles d'entretien.

Répartir les différentes zones d'activités en pensant à la sécurité des clientèles.

Appuyer le caractère général et les usages particuliers par un éclairage modulé.

Soigner les accès et la signalisation et protéger adéquatement les usagers.

La plupart des usagers sont à l'aise, peuvent se déplacer en sécurité et trouver des aires de repos.

Pour des locataires, le parc présente souvent l'occasion unique de demeurer en contact avec la nature.

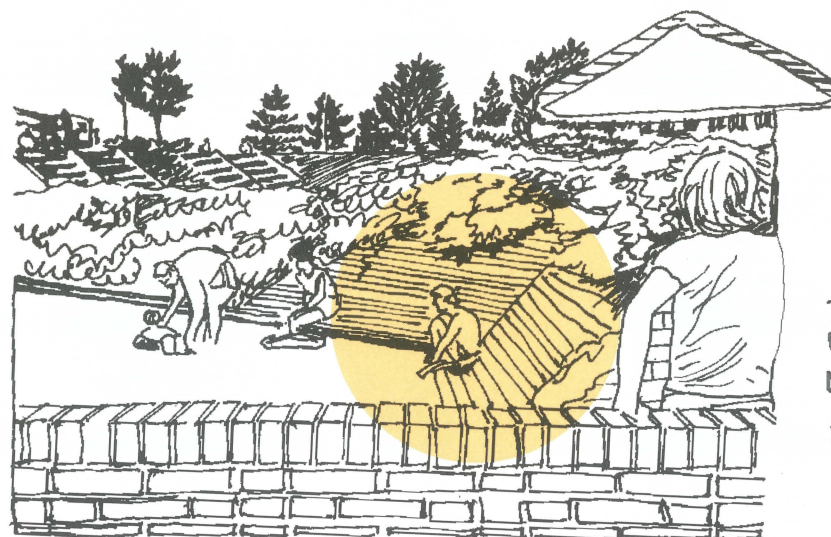
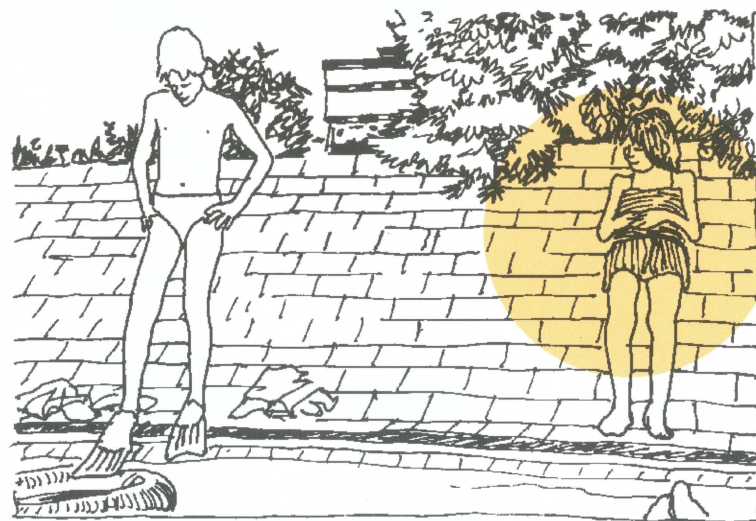
Les enfants sont en contact avec la flore et la faune et peuvent s'ébattre facilement.

L'équipement d'un parc lui confère aussi son caractère.

Celui-ci peut évoluer pour s'adapter aux besoins des utilisateurs en conservant ses qualités intrinsèques.

Un bon entretien confirme l'intérêt de la municipalité au bien-être des familles.

Se reposer, c'est aussi abaisser un peu son niveau de vigilance.



3 Les équipements du quartier

Diagnostic

La garderie

Le site

L'utilisateur

L'interaction

3.6

Cet équipement peut être mal intégré au quartier qu'il dessert. Trop à l'écart des services de transport, il force les utilisateurs à de plus longs parcours. Les accès à l'édifice et sa desserte générale peuvent aussi présenter des lacunes qui rebuteront la clientèle.

Des conflits résultent de la planification des fonctions et réduisent la sécurité des utilisateurs.

La mauvaise organisation des espaces extérieurs augmente les besoins de surveillance et ne permet pas une utilisation optimale des lieux.

Le manque de protection contre les intrus, la mauvaise orientation en regard du vent, de l'ensoleillement, et l'absence de couvert végétal sont fréquents.

La clientèle se voit imposer des détours quotidiens souvent hors des circuits habituels. L'organisation des lieux n'offre pas une ambiance accueillante et fonctionnelle suffisamment sécuritaire. Selon les horaires et les activités de la journée, les différentes circulations piétonnes et de véhicules entrent en conflit mutuel.

Les enfants ne peuvent éprouver d'entrée de jeu, dans une ambiance déficiente, un sentiment de confort, de sécurité et d'aisance pourtant essentiel à leurs activités. La pauvreté des aménagements extérieurs réduit de beaucoup les possibilités de contact avec les éléments naturels.

Les erreurs de localisation d'un tel équipement entretiennent des frustrations qui se répercuteront tout au long de l'année. La mauvaise planification des lieux, même en respectant des normes d'aménagement prescrites, va entraîner des contraintes et des inconvénients qui influenceront la vie de l'établissement.

Si à des carences d'organisation spatiale interne et externe s'ajoute un entretien insuffisant, le bien-être et la sécurité de la clientèle en sont diminués grandement.

Le peu de soins apporté aux aménagements extérieurs, à la végétation, à l'éclairage, aux haies, clôtures vont réduire considérablement la diversité des expériences des enfants.

L'utilisateur doit se distancer de circuits habituels ou mieux desservis, et il ne peut accéder facilement avec son véhicule ou par autobus.

Localisation déficiente: mauvaise intégration au quartier, accès difficile par véhicule ou par les services publics.

Aménagements extérieurs peu soignés ou inexistant, chemins complexes, dénivelés, etc.

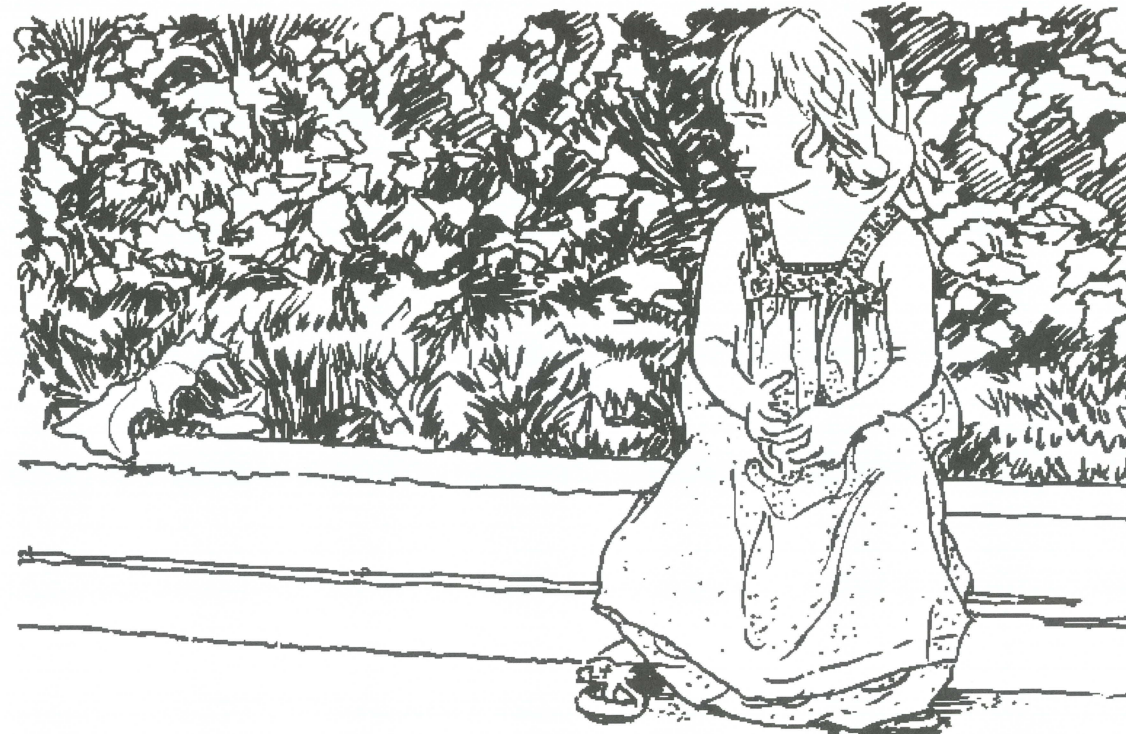
Absence de garde-corps, d'éclairage, de rampes.

Conflits entre les services et les accès des usagers.

Manque de recul ou de protection contre les intrus: haies, clôtures et éléments construits.

Absence de végétation, d'ombre ou de soleil.

Appareils de jeux déficients ou mal entretenus.



3 Les équipements de quartier

Solutions

Le site

Repérer les lieux offrant les conditions optimales de localisation dans le quartier. Privilégier des sites qui se situent près de parcours bien desservis par les services publics et concevoir des aménagements extérieurs simples, fonctionnels, esthétiques et bien éclairés.

Pourvoir les cheminements de dispositifs d'assistance en évitant les dénivelés, les escaliers, etc.

Reléguer les accès de service hors des zones d'achalandage de la clientèle et protéger des intrus le bâtiment et les aires de jeux.

Aussi importante que les aménagements intérieurs, l'ambiance du terrain de jeux extérieur peut avoir un effet déterminant sur l'atmosphère et le fonctionnement de la garderie.

L'organisation et la fréquence des sorties sont d'autant facilitées par la proximité de zones invitantes, sécuritaires et bien aménagées.

Le manque de protection contre les intrus, la mauvaise orientation en regard du vent, du soleil, et l'absence de couvert végétal sont fréquents.



L'utilisateur

Les parents ne sont pas astreints à des détours inutiles pour atteindre la garderie. Ils la trouvent idéalement sur la route qui les mène à leur travail.

Les déplacements avec des enfants, plus lents et plus laborieux, sont pris en compte dans les aménagements.

L'utilisateur retrouve un milieu de qualité pour son enfant et peut éviter les conflits dans ses accès au bâtiment.

L'enfant peut alors faire l'expérience quotidienne de contacts intimes avec un environnement naturel de qualité.

L'interaction

La localisation stratégique de la garderie constitue un attrait pour les usagers et une économie de temps et d'énergie quotidienne.

L'approche, les accès et les manœuvres sont simples, agréables et commodes, grâce à des équipements solides et bien disposés.

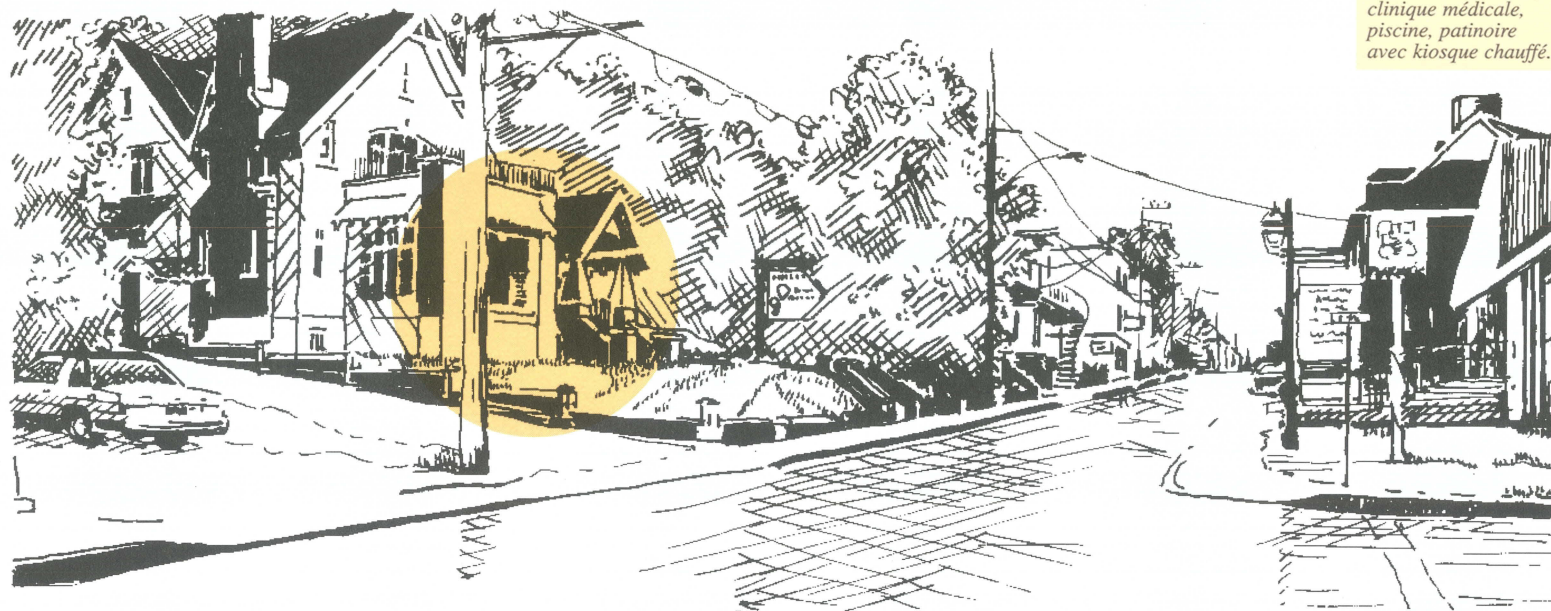
La ségrégation des circulations facilite les accès à la clientèle et augmente l'ambiance accueillante des lieux.

Le traitement des éléments extérieurs est judicieux et ajoute au plaisir des usagers par un apport végétal. La localisation près d'un parc ou de parcours en nature peut, de surcroît, constituer un avantage de taille.

Bâtiment d'architecture vivante, adossé à un espace naturel.

Situation stratégique sur voie fréquentée et bien desservie.

Services au voisinage : clinique médicale, piscine, patinoire avec kiosque chauffé.

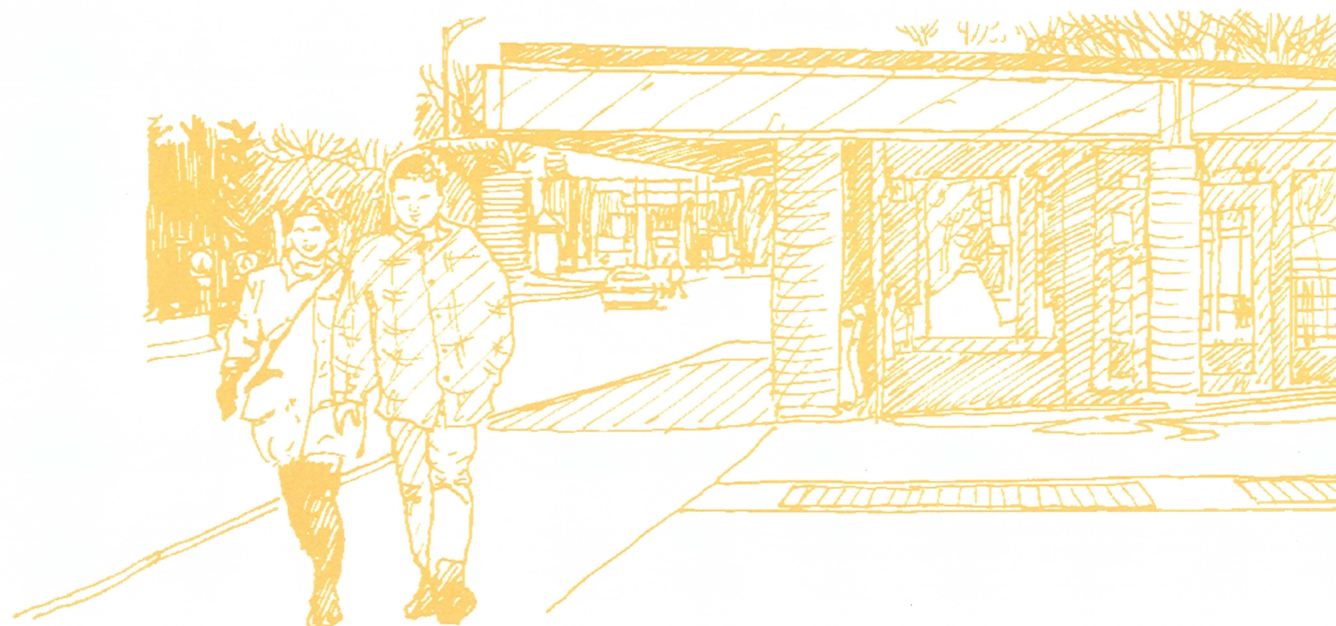


La garderie

3.6

Les équipements régionaux

4



Nous avons regroupé dans ce chapitre trois lieux qui se situent à une échelle régionale et qui ont pour trait commun de présenter des problèmes de sécurité d'envergure. Nous nous trouvons sur des lieux de très grande dimension, quoique d'intensité et de fréquentation variables. C'est la capacité d'orientation, la possibilité de garder un contact constant avec des observateurs et de regagner facilement une zone fréquentée qui peuvent mieux rassurer ceux qui ne se sentiraient pas en sécurité en ces lieux, à certaines heures, hostiles au visiteur solitaire.

Les zones industrielles constituent souvent des secteurs très isolés et peu intégrés aux quartiers urbains, ou mal rattachés aux agglomérations, ce qui rend leur fréquentation difficile et hasardeuse.

La fréquentation accrue des sites de nature et la pratique de plus en plus intensive et diversifiée d'activités physiques exigeantes réclament que des critères de sécurité y soient davantage appliqués.

Les grands campus éducatifs, en dépit de leur haut niveau d'activités, confrontent leurs usagers à des situations difficiles, surtout le soir et en retrait des dessertes de transport public.

L'évaluation participative permanente en matière de sécurité doit se poursuivre pour permettre notamment de maintenir le niveau de vigilance des usagers de ces lieux.

La zone industrielle 4.1

Le site d'attrait naturel 4.2

Le campus universitaire et collégial 4.3

4 Les équipements régionaux

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

La zone industrielle

4.1

Localisation peu attrayante quant aux accès stratégiques, à la capacité portante des sols, aux services complémentaires et à l'expansion.

Protection insuffisante quant aux aspects visuels, aux bruits et autres nuisances.

Accès et entrées difficiles et mal définis : voirie, rayons de virage, signalisation, éclairage des sites et accès.

Clôtures, dépôts de vracs disséminés, stationnements erratiques.

Absence d'aménagements paysagers et de parcours piétonniers définis.

Mauvaise desserte de transport en commun.

Les employés, livreurs, transporteurs et usagers occasionnels ne peuvent facilement s'orienter sur le site.

Les entreprises de qualité qui appliquent des critères précis pour localiser leurs usines et entrepôts n'y trouvent pas leur compte.

L'entreposage et la distribution comme la fabrication de biens concernent de multiples intervenants qui sont désorientés par la confusion qui existe sur certains sites industriels.

Les employés ne peuvent accéder facilement aux lieux de travail, ni s'y déplacer facilement de façon sécuritaire, et y demeurent plus ou moins captifs durant de longues heures.

Les facteurs de localisation et les qualités intrinsèques des sites ne sont souvent pas reconnus et pris en compte dans la localisation et la planification des zones industrielles.

Dans un contexte de forte concurrence, les sites qui ont peu d'attraits stratégiques fonctionnels et visuels ne seront pas retenus par les entreprises.

L'isolement des usagers et l'insécurité autant que le manque de commodités ne les incitent pas à s'y implanter.

La confusion est facile et fréquente sur des sites qui présentent peu de définition architecturale et paysagère. Leur manque d'entretien et leur faible protection peuvent au surplus favoriser les méfaits.

Ambiance austère, absence d'aménagements paysagers. Les employés ne peuvent se déplacer de façon sécuritaire. L'isolement et l'insécurité n'incitent pas les entreprises à choisir ces sites.



4 Les équipements régionaux

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

4.1

Retenir à ces fins des sites bien pourvus en accès routiers et autres dessertes, et qui tiennent compte des vents dominants, des bruits, des odeurs et des contraintes visuelles.

Intégrer si possible ces zones à l'agglomération et aux services qu'elle peut offrir.

Bien éclairer et signaler les zones d'accès et de manœuvres plus difficiles, et la présence des poids lourds.

Planifier l'aménagement physique et paysager sans rupture avec le tissu urbain environnant.

Prévoir les équipements de desserte piétonne.

Les préposés à l'approvisionnement et aux opérations du site disposent d'infrastructures, de signalisation et d'éclairage adéquats pour leurs manœuvres.

Les travailleurs de ces zones trouvent une qualité de vie, un sentiment de sécurité et une ambiance comparables aux autres secteurs d'activité.

L'isolement relatif des employés de ces secteurs est allégé par la meilleure intégration au reste de l'agglomération.

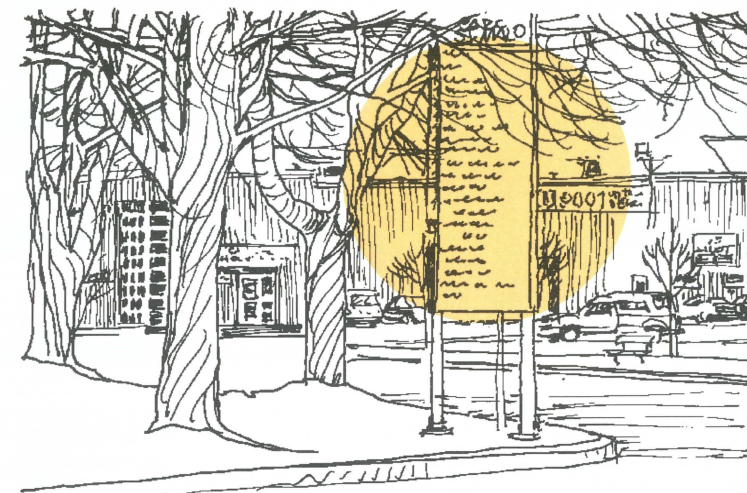
La présence de parcs et de mobilier de qualité procure un cadre de vie plus agréable aux travailleurs.

Une bonne planification du site, des accès et des aires de manœuvres facilitent les mouvements et les déplacements et rendent les lieux plus sécuritaires. Le bon traitement et la tenue adéquate des lieux sont des atouts qui peuvent attirer des entreprises de qualité.

Les employés qui travaillent dans des zones industrielles de bonne tenue se trouvent mieux intégrés à la communauté. Ils peuvent en utiliser les services, bénéficier de ses avantages et s'y sentiront également plus en sécurité.



Ces aménagements soignés comme ceux des autres secteurs urbains permettent aux travailleurs de vivre dans un environnement de qualité.



4 Les équipements régionaux

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

Le site d'attrait naturel

4.2

Plusieurs sites d'intérêt naturel présentent des carences dès l'accueil des visiteurs. L'information est incomplète quant au site même, quant à ses caractéristiques, et quant à ses dangers.

Le plan des parcours, les services disponibles, les croisements, les heures de fréquentation sécuritaire et les recours ne sont pas toujours suffisamment indiqués.

Sur des sites extensifs, la surveillance n'est pas adéquate, n'est régie par aucun critère et est laissée à l'initiative des responsables qui en sous-estiment parfois les aspects sécuritaires.

La signalisation ainsi que l'éclairage peuvent être absents : les points dangereux, les distances, les accès et les issues ne sont pas indiqués et il n'y a pas de consignes en cas d'urgence.

Les conflits entre les divers types d'utilisateurs ne sont pas indiqués : skieurs et motoneigistes, nageurs et bateaux à moteur.

On omet de rappeler les dangers dus à des causes naturelles et les éléments qui concernent les contraintes écologiques.

L'attrait spontané de certains sites peut amener le visiteur occasionnel à sous-estimer les dangers que présente leur découverte. L'insouciance peut l'entraîner au-delà des zones de fréquentation sécuritaire. Les personnes âgées et les enfants sont à l'évidence plus vulnérables en certaines situations : proximité de l'eau, déclivité importante.

À défaut d'une assistance raisonnable, plusieurs utilisateurs potentiels n'osent pas, à juste titre, s'aventurer et sont ainsi privés de certains avantages de leur visite.

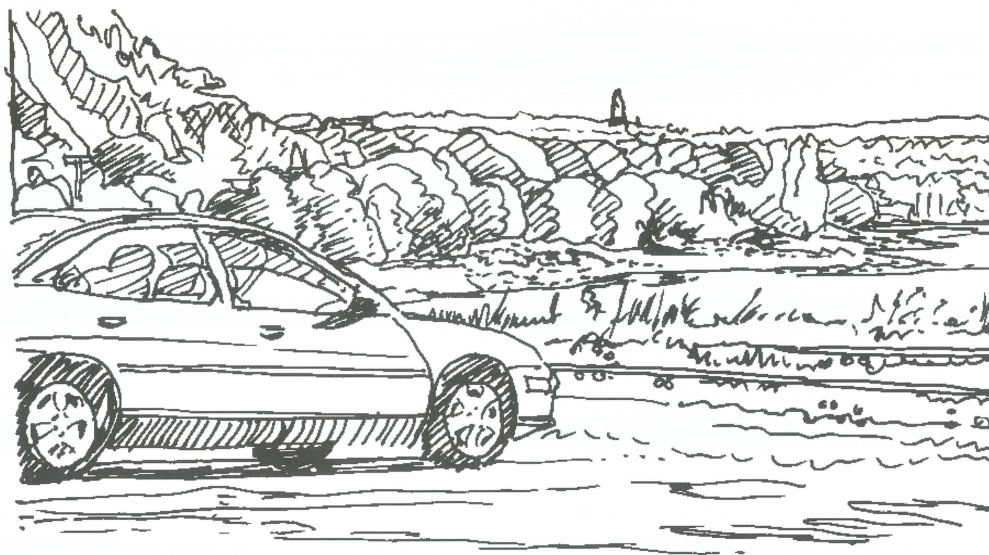
Si des conditions minimales d'accueil ne sont pas réunies, la fréquentation des sites de nature peut présenter des dangers. Plusieurs d'entre eux sont sous-utilisés précisément parce que l'on accorde peu d'importance aux craintes que leur fréquentation suscite.

Même de grands parcs urbains sont laissés souvent à l'usage des plus téméraires parce qu'ils ne font pas l'objet d'une surveillance minimale essentielle.

Les citoyens sont ainsi privés de la pleine jouissance d'un contact assidu et renouvelé avec la nature.

Privés d'information minimale sur ce site d'attrait naturel, ces visiteurs se limitent à le contempler.

Un simple panneau indicateur suffirait à les rassurer.



4 Les équipements régionaux

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

Le site d'attrait naturel

4.2

Un plan des lieux est le premier élément à mettre en place aux points d'accueil et aux endroits stratégiques. La signalisation à l'aide de pictogrammes rappelle les points de vue, les parcours et les mises en garde si nécessaire.

On fera connaître en outre les mesures de sécurité mises en place et les recours disponibles.

Au besoin, les croisements, les pistes de véhicules et les vitesses prescrites sont indiqués.

L'éclairage est en place, les téléphones, les recours et les accès aux secours sont indiqués aux utilisateurs.

Le visiteur peut consulter un plan du site pour élaborer, selon ses préférences et sa capacité, un parcours qui lui convient.

Il peut se déplacer en sécurité puisque son itinéraire est balisé et signalisé régulièrement. Il est averti des pièges et dangers et connaît les issues et les recours dont il dispose.

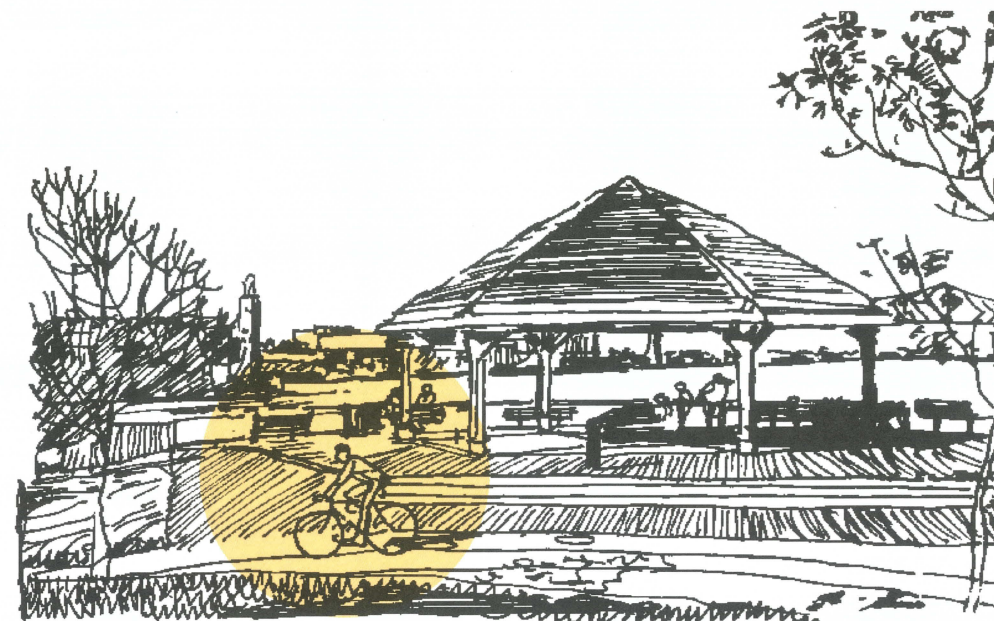
Puisqu'il peut bien planifier et suivre son itinéraire, il risque moins de s'attarder hors des heures de fréquentation et de se rendre vulnérable aux agressions.

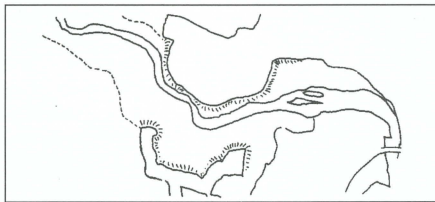
Hors des lieux très familiers, il convient de rassurer les usagers en leur donnant une image claire et explicite du site.

On va ainsi augmenter la fréquentation des espaces naturels où plusieurs n'osent pas s'aventurer surtout s'ils sont seuls.

L'expérience de contact avec la nature est ainsi encouragée et, de façon préventive, on réduit par une information adéquate les occasions d'accidents inhérents à plusieurs lieux qui présentent un aspect pittoresque en raison de leur nature même.

Carrefour à la jonction de plusieurs circuits, ce relais offre différents services et rassure les promeneurs par son animation.





Aménagement intensif d'un parc urbain en bordure de rivière.



Site d'accueil et de retour comprenant l'information sur les circuits et les services aux visiteurs.



Entretien des abords boisés d'un quartier résidentiel.



Aménagements adaptés au milieu naturel ainsi qu'à une diversité de parcours.



4 Les équipements régionaux

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

L'interaction

4.3

Le caractère même de ces équipements implantés sur des espaces extensifs n'est pas toujours de nature à rassurer les nouveaux visiteurs. La diversité des pavillons et des terrains qui les bordent crée souvent une confusion.

L'absence de plan d'ensemble des lieux et une signalisation sommaire, avec le soir un éclairage insuffisant, n'aident pas les usagers.

De vastes zones de stationnement sans surveillance et des parcours trop retirés favorisent les agressions. On ne dispose pas de zones de refuge, de points d'appel, et la végétation dense de certains aménagements ajoute aux dangers des lieux.

Des cheminements élégants et attrayants n'offrent pas toujours la sécurité à des marcheurs isolés.



En dehors des zones de haute activité de ces lieux par ailleurs accueillants, le piéton solitaire va se sentir rapidement vulnérable.

L'absence de mises en garde et le peu d'information l'empêchent de planifier son itinéraire, d'emprunter les parcours les plus sécuritaires et, en cas de besoin, d'anticiper ses points de fuite.

S'il n'a pas de compréhension claire de son parcours il peut être facilement piégé.

S'il doit attendre les transports publics dans des endroits trop isolés, il n'est pas sûr d'être observé et risque de se faire accoster ou agresser.

Faire une première lecture claire et assez complète des lieux n'est pas facile sans l'aide de plans. Poursuivre un itinéraire sans indications de rappel est également difficile. L'étalement des différents points d'activité sur un vaste espace laisse beaucoup de zones solitaires qui facilitent les choses aux agresseurs.

L'absence de zone de refuge ou d'autres dispositifs d'aide le long des parcours ou aux abords des zones de stationnement maintient le sentiment d'insécurité. La présence de pièges potentiels incommode tous les usagers surtout la nuit.

Si des campus offrent des services d'accompagnement le soir, c'est qu'il y a un danger réel.

Un point d'accès mal aménagé peut devenir un piège quand le marcheur échappe à l'observation.



4 Les équipements régionaux

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

4.3

On doit porter une attention particulière à l'accueil sur un site aussi extensif. Aux points d'accès principaux et aux carrefours stratégiques, des plans permettent de repérer les accès aux différentes composantes de l'ensemble.

Une signalisation efficace vise tous les parcours et identifie les trajets plus sécuritaires ainsi que les dispositifs de recours, téléphones, abris, etc.

L'aménagement paysager est conçu pour appuyer les parcours et pour créer des perspectives intéressantes, mais en tenant compte également de la sécurité des marcheurs.

Avec une information adéquate, il est facile de n'emprunter que les parcours les plus directs et les plus sécuritaires. Les rappels permettent néanmoins aux piétons de demeurer sur leurs gardes en période de moindre fréquentation et le soir d'éviter les parcours isolés.

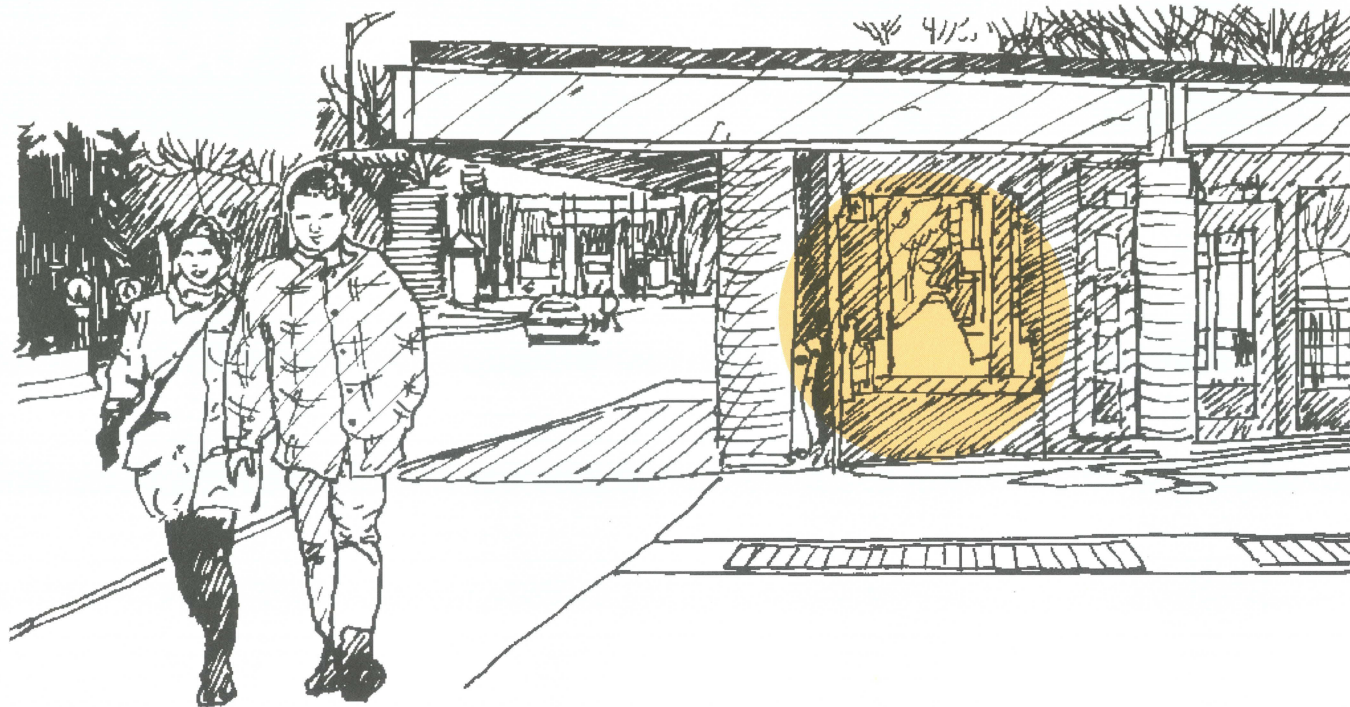
Selon son mode d'accès, le visiteur peut compter sur des équipements de soutien et cheminer d'un endroit à l'autre en sécurité. Il bénéficie du bon éclairage, se sent observé et garde davantage contact avec les autres personnes qui fréquentent le site.

En réévaluant l'ensemble des parcours à partir des critères rigoureux de sécurité, on pourra diminuer grandement les risques qui sont nombreux sur de tels sites. Repérer les pièges potentiels, analyser les parcours en fonction des possibilités d'observation. La qualité des aménagements et leur bon entretien rehaussent aussi le sentiment de sécurité.

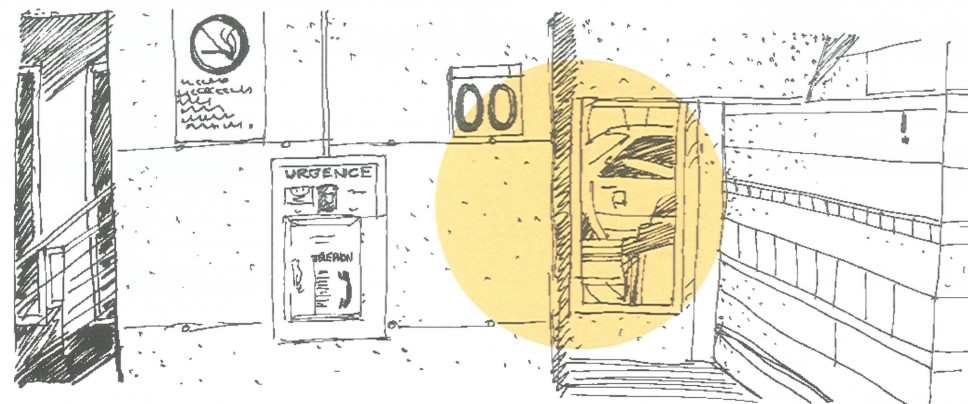
La fréquentation soutenue des campus par un grand nombre d'utilisateurs motive le déploiement de mesures de sécurité qu'il serait plus difficile de justifier ailleurs.

Surveillance informelle d'un stationnement depuis les fenêtres du bâtiment.

Abrus fonctionnel, spacieux et vitré, offrant information, confort et plusieurs services aux étudiants.



Dispositif d'urgence dans un endroit confiné.



Le milieu rural 5



Ce qui caractérise le milieu rural du point de vue de la sécurité, c'est la dissémination sur un vaste territoire de plusieurs centres d'activité. C'est également la confrontation de petites localités avec un trafic routier parfois intense qui s'y infiltre avec des effets destructurants majeurs. L'aménagement sécuritaire des entrées d'agglomération, l'organisation judicieuse des fonctions et commerces qui s'y retrouvent représentent une opération préventive et défensive. La planification de ces espaces stratégiques, avec ses contraintes, peut toutefois intégrer des mesures qui améliorent la visibilité et l'accueil de la localité.

Par ailleurs, les nombreuses routes nationales et autres grandes voies régionales constituent vraiment, après les autoroutes, les artères sur lesquelles se produisent, hors des régions urbaines, la majorité des déplacements, mais aussi la majorité des accidents. La conduite sur des routes à géométrie très variable et parsemées de surprises constitue tout un défi, surtout en raison des caprices du climat.

La route nationale	5.1
La traversée d'agglomération	5.2
Le village et la petite agglomération	5.3

5 Le milieu rural

Diagnostic

Le site



Les grandes routes régionales conservent des caractéristiques qui les rendent moins sécuritaires que les autoroutes. Leurs courbes accentuées, leurs pentes plus abruptes ainsi que les croisements qui s'y greffent en font des itinéraires très diversifiés. La signalisation, l'éclairage et les balises n'y sont pas toujours de qualité uniforme. Plusieurs intrusions s'y produisent et les chaussées sont partagées entre différents usagers allant à des vitesses différentes.

Elles ne disposent pas de services de soutien et d'assistance, ni d'une surveillance constante comme les autoroutes. De longs parcours isolés et des conditions d'entretien hivernal plus sommaires rendent la conduite plus hasardeuse.

L'utilisateur



Le conducteur voit son attention beaucoup plus sollicitée sur ces routes, à vitesse élevée. Plusieurs éléments contribuent à sa fatigue et à son stress : intersections voilées, aveuglement de face, éclairage parasite, courbes soudaines. Par ailleurs, sur certains tronçons rectilignes, la monotonie et la solitude le portent à la somnolence.

La recherche permanente d'information et l'absence de services réguliers ajoutent aux difficultés de la conduite.

Les conditions hivernales font courir des risques accrus aux conducteurs alors que l'information est grandement réduite.

L'interaction



Malgré les améliorations qui y sont régulièrement apportées, ces routes présentent encore un défi permanent pour les utilisateurs. Ces routes à vitesse élevée sont considérées comme des parcours où les risques d'accidents sont grands. Les carences de la signalisation et de l'équipement général de la route en augmentent le danger. Le peu de protection contre les intrusions diverses, interruptions soudaines, éclairage latéral, rend beaucoup plus exigeante la conduite et s'ajoute aux autres inconvénients et dangers.

5.1

Sur les routes nationales, les vitesses varient sans cesse, au gré des obstacles, des entrées d'agglomération, des multiples accès et des différents usagers aux rythmes plus lents.



L'information soutenue et mise à jour ainsi qu'une meilleure signalisation constituent des aides essentielles aux voyageurs : relais permanents reconnus et publicisés, état des routes, etc.

Le meilleur éclairage aux intersections et le strict contrôle des intrusions d'éclairage latéral sont essentiels.

Sur les plus longs tronçons entre deux agglomérations, aménager des haltes ou refuges éclairés, pourvus de téléphones et donnant une information sur les ressources de la région traversée.

Faire connaître les services et leur accessibilité en saison hivernale, notamment.

Le voyageur occasionnel aussi bien que les habitués des longs trajets solitaires ou difficiles apprécieront d'être mieux renseignés sur leur parcours. Davantage prévenus des points critiques et protégés des intrusions, ils pourront concentrer leur attention sur une conduite toujours exigeante.

En cas de difficultés, ils trouvent rapidement soutien.

En hiver, des mesures d'assistance leur sont disponibles pour éviter qu'une simple panne ne devienne un cauchemar.

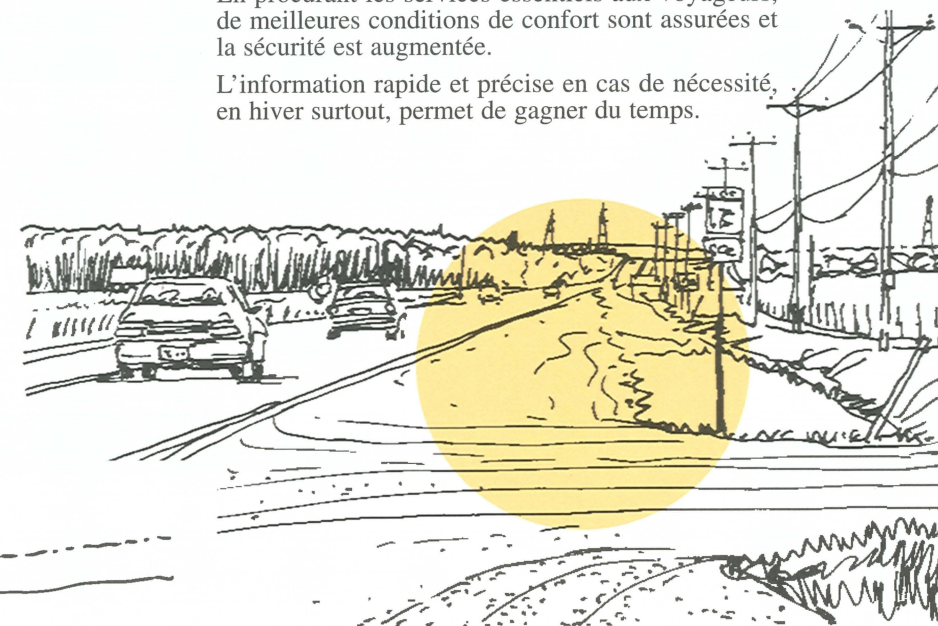
On fournit l'assistance requise à l'utilisateur quand il aborde un nouveau parcours.

Surtout en hiver, des parcours longs et solitaires sont abordés avec confiance compte tenu des informations disponibles.

En procurant les services essentiels aux voyageurs, de meilleures conditions de confort sont assurées et la sécurité est augmentée.

L'information rapide et précise en cas de nécessité, en hiver surtout, permet de gagner du temps.

Les longs parcours en région peuvent devenir des expériences agréables et rassurantes plutôt qu'un défi ardu et dangereux.



5 Le milieu rural

Diagnostic

Le site

L'utilisateur

La traversée d'agglomération

L'interaction

5.2

L'entrée dans une agglomération est une occasion de multiples conflits. Quand elle n'est pas bien signalée et préparée, elle autorise des vitesses excessives dans des zones déjà actives.

En effet, des activités plus extensives et disparates se retrouvent à la périphérie des agglomérations et les mouvements de véhicules y sont nombreux et erratiques.

L'éclairage, la signalisation et les aménagements ne sont pas souvent à la hauteur de cette confusion et des dangers qu'elle recèle.

C'est le lieu de prolifération des enseignes, panneaux et poteaux, et de camionnage, sans abords de chaussée délimités.

Le conducteur voit soudain son paysage et son parcours se modifier. Son attention est sollicitée par de multiples messages qu'il distingue avec difficulté, d'autant que l'éclairage est subitement violent.

Les nombreux accès et les manœuvres qui s'y déroulent requièrent davantage sa vigilance et il doit être très attentif aux mouvements erratiques des piétons.

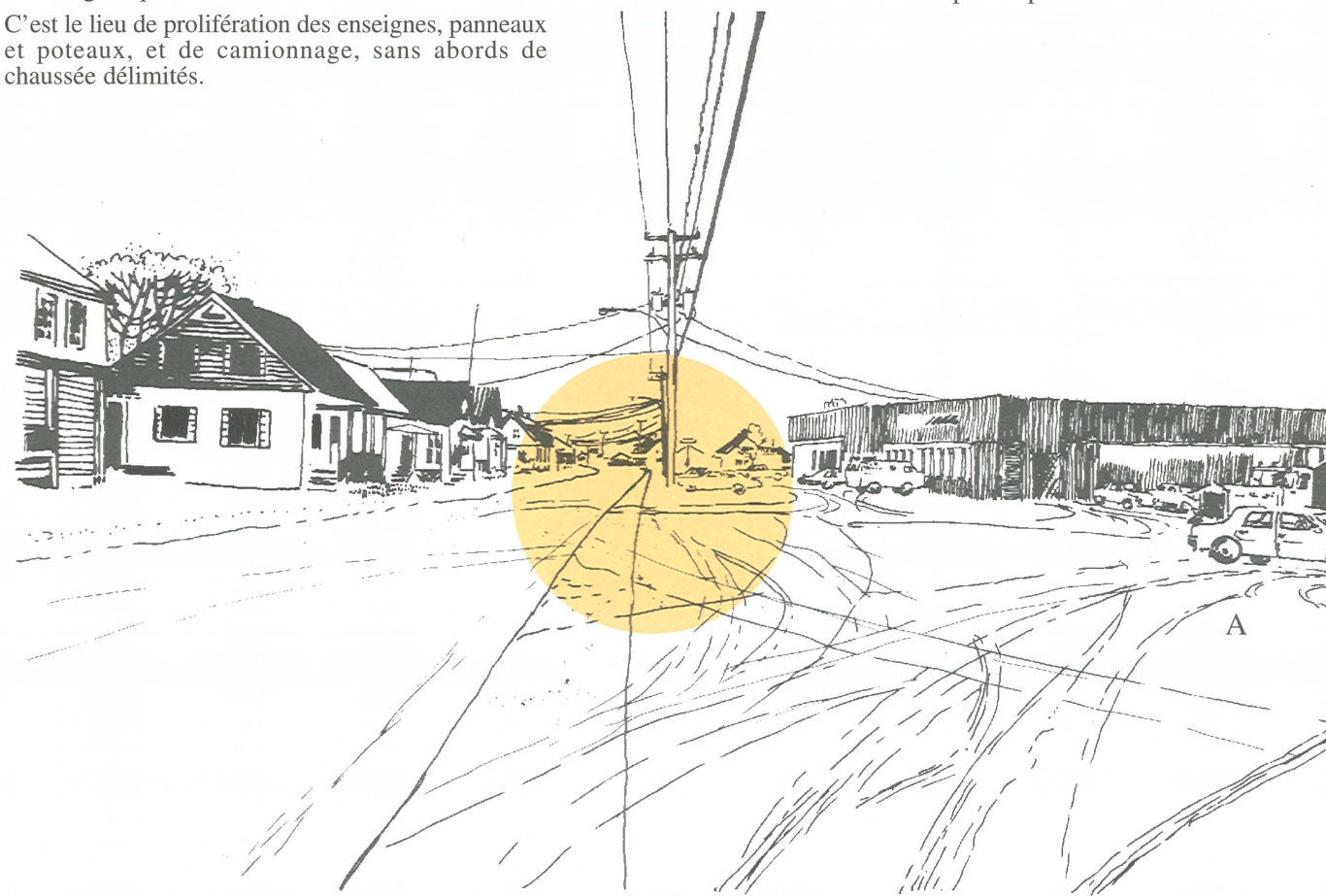
Ces derniers sans trottoirs ni refuges doivent se frayer un chemin à travers des obstacles qui banalisent leur présence et qui les mettent en danger. Ils se retrouvent alors plus exposés aux véhicules.

Aux entrées et sorties des agglomérations et de leur trame construite, on trouve souvent des élargissements subits de la chaussée et des abords qui engendrent la plus grande confusion.

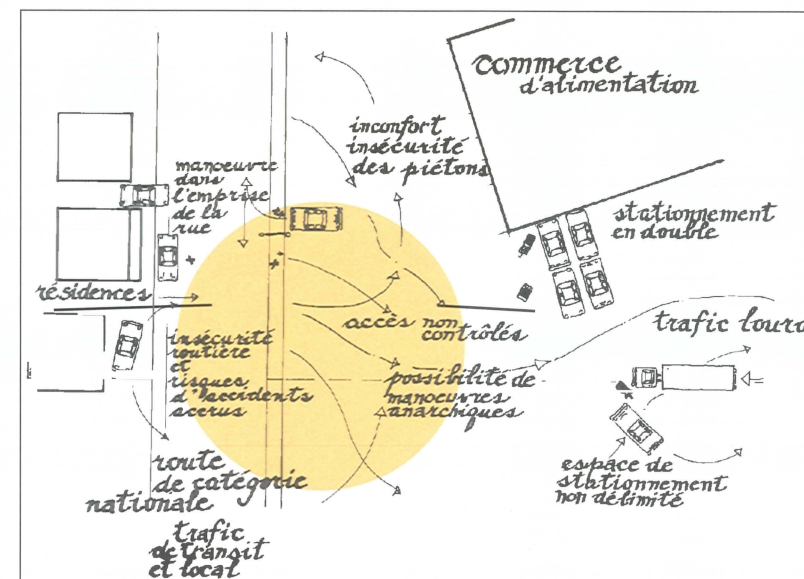
C'est aussi un point de rupture entre une vitesse de circulation locale et celle des parcours plus longs, et les ajustements ne s'y font pas toujours de façon automatique.

À défaut d'aménagements spécifiques, ces entrées d'agglomération sont des lieux de prédilection de conflits et d'accrochages.

Ces paysages banalisés et négligés ne sont pas de nature à inciter le visiteur à pousser plus loin sa visite du lieu et il optera plutôt pour une voie de contournement.



Paysage complexe et déstructuré sans délimitation claire des accès latéraux.



5 Le milieu rural

Solutions

Le site



L'utilisateur



L'interaction



5.2

L'ajustement graduel de l'éclairage ainsi que l'établissement de repères visuels visant à resserrer la chaussée vont aider à modifier le comportement des conducteurs.

Une clarification efficace de la signalisation leur permettra en outre d'éviter les hésitations et la conduite erratique à la recherche de leur itinéraire.

Quant aux principaux services offerts dans l'agglomération, ils seront affichés sur un panneau les regroupant. Les aménagements destinés à soutenir le piéton doivent être présents jusqu'aux abords des activités périphériques qui l'attirent.

Le conducteur peut reconnaître à des dispositifs et aménagements spécifiques l'arrivée dans l'agglomération et une densification d'activités.

Plutôt que d'être ébloui par diverses sources d'éclairage violent, son attention est attirée par le panneau de signalisation qu'il recherche pour se guider et s'informer sur les services du lieu.

Les mouvements de véhicules et de piétons sont signalés par des aménagements faciles à identifier par les conducteurs.

Les piétons sont adéquatement protégés par des trottoirs et refuges et, idéalement, par un éclairage à leur échelle.

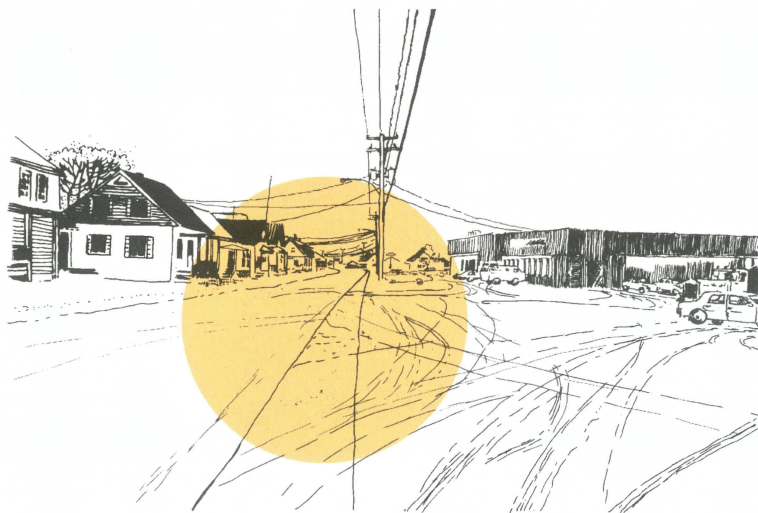
Cet endroit, qui se présente de prime abord comme un lieu de confusion, peut avec une bonne planification, se convertir en un endroit stratégique de premier contact avec l'agglomération.

L'accueil et l'information y trouvent une place prépondérante, dans une forme qui vise tant la sécurité que l'assistance efficace aux conducteurs et autres usagers.

La bonne tenue et la qualité des aménagements sont de nature à rassurer tous ceux et celles qui, en traversant une agglomération, ont besoin d'aide, d'assistance ou de secours.

C'est l'endroit idéal pour capter et susciter l'intérêt des voyageurs et des touristes.

Circulation de transit et circulation locale cohabitent en harmonie grâce à des accès délimités et à des repères visuels.



5 Le milieu rural

Diagnostic

Le site

L'usager

L'interaction

5.3

On peut déplorer parfois le manque d'intérêt à l'égard de ce que représente le cœur d'un village ou d'une petite agglomération.

Cet important patrimoine risque de se détériorer s'il est soumis à une circulation de transit trop intense. Les risques d'accidents augmentent alors de façon importante.

Le mauvais état des trottoirs, de l'éclairage, des infrastructures et des places publiques est encore fréquent dans plusieurs centres d'agglomération.

D'autre part, une voie de contournement peut en retirer les activités les plus dynamiques, si un zonage préventif n'y est pas associé.

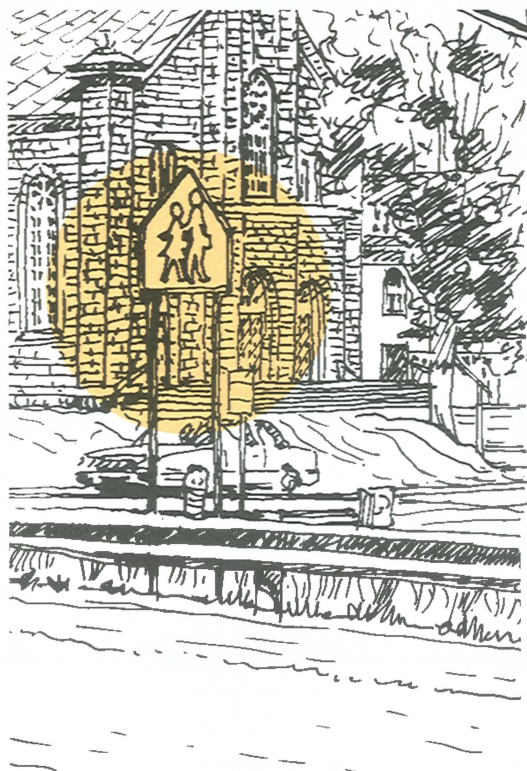
Le résidant du village qui doit cohabiter avec une circulation de transit mal canalisée, trop intense et rapide, en est généralement incommodé.

Il évolue dans un cadre qui ne lui offre pas la quiétude et la sécurité. Il lui est plus difficile de vaquer sereinement à ses courses quotidiennes et de trouver des motifs à prolonger sa présence en cet endroit.

L'éparpillement des services et commerces et l'absence de liens piétonniers, de dégagements, de places publiques, le privent de références spatiales qui pourraient l'aider à développer à l'égard de ce lieu unique un sentiment d'appartenance. Il ne peut le fréquenter en sécurité.

Si l'on n'apporte pas une attention constante à l'envahissement de la circulation, le cœur de l'agglomération peut subir une dégradation qui ira en augmentant. La survie de certains commerces se verra menacée, le piéton pourra se retrouver marginalisé, refoulé, et des lieux publics perdront leur ambiance, leur importance. Le bruit, la vitesse et l'intensité de la circulation ont eu raison de plus d'un village. Il peut en résulter une dissémination fort dommageable des activités mêmes qui donnent un sens au cœur des agglomérations.

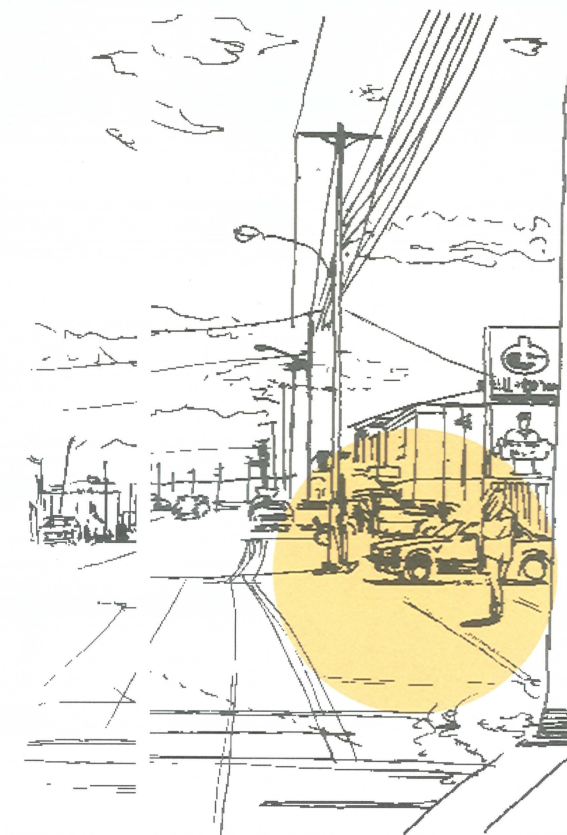
On annule ainsi la fréquentation d'un lieu central animé par des piétons et qui pourrait constituer une expérience sociale enrichissante.



Même au cœur de la petite agglomération, on dirige la circulation de transit au moyen d'une glissière de sécurité, comme sur une route nationale.



Voies en échappée, priorité à l'auto et absence de trottoirs.



5 Le milieu rural

Solutions

Le site

L'utilisateur

L'interaction

5.3

Un zonage judicieux assure la survie et la bonne répartition des activités du secteur urbanisé et de sa périphérie.

Les édifices et les lieux publics offrent une qualité visuelle qui attire les résidents et les visiteurs.

La diversité et la santé des commerces de base font l'objet d'interventions continues. On retrouve des parcours, des places publiques et des espaces de repos bien équipés, éclairés et protégés, ainsi qu'une présence végétale de qualité.

Le stationnement est ordonné, clarifié, et les conflits avec les piétons ont été éliminés.

Qualité d'un petit aménagement ponctuel. Présage de l'ambiance de l'agglomération.



Le résident du village trouve des services publics et des commerces commodément situés, qui répondent à ses besoins courants. Les visiteurs pourront en profiter également.

Il peut évoluer dans une ambiance urbaine qui maintient les occasions de socialiser, d'échanger et de se détendre, à l'abri des intrusions des véhicules.

La recherche de lieux agréables et la fierté des résidents se conjuguent pour créer une animation permanente et naturelle, et enrichir la vie communautaire.

La planification des activités et leur évolution ordonnée vont créer les conditions propices au développement du noyau d'agglomération.

La bonne gestion de la circulation et même son détournement peuvent être l'occasion d'une meilleure organisation spatiale.

La qualité des interventions et la recherche d'une meilleure qualité de vie locale ont un effet positif sur la fréquentation du secteur central.

C'est un espace bien structuré où l'on peut évoluer avec aisance et en sécurité.

La force structurante de ces éléments patrimoniaux a un effet rassurant et constitue un attrait permanent.



Bibliographie

Ouvrages

Articles de revues
et articles de journaux

Bibliographie

Ouvrages

Alexander, Christopher et al. *A New Theory of Urban Design*, New York, USA, Oxford University Press Inc., 1987, 251 pages.

Anderson Pinsof, Susan et Terri Musser. *Bicycle Facility Planning: A Resource for Local Governments*, American Planning Association, PAS, Chicago Ill., octobre 1995, 41 pages.

Beaudin, Luc et Louis Massicotte. *Rapport du comité sur les communautés rurales. Vers un réseau municipal fiable*, mars 1996, Direction de l'aménagement et du développement local, ministère des Affaires municipales, 79 pages.

Bengtsson, Arvid. *Le droit de l'enfant à jouer*, Sheffield, England, IPA, Association internationale des terrains de jeux, 1978, 112 pages.

CAFSU. *Agir pour une ville sans peur*, Actes du forum organisé par le comité d'action Femmes et sécurité urbaine, Ville de Montréal, novembre 1993, 47 pages.

CCFV. *Rapport de la Commission consultative Femmes et Ville*, Ville de Québec, mai 1995, 208 pages.

CETUR. *Savoir-faire et techniques. Ville plus sûre, quartiers sans accidents*, Bayeux, ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, 1993, 317 pages.

CIPC. Centre international de prévention de la criminalité, *Diverses publications relatives à la sécurité*, 507, Place d'Armes, bureau 2 100, Montréal (Québec) H2Y 2W8, CIPC, Centre international pour la prévention de la criminalité, (Pages consultées le 24 octobre 1997) Site du Centre international pour la prévention de la criminalité, Adresse URL : <http://www.crime-prevention-intl.org/francais/general/accueil.htm>, Adresse par courrier électronique : cipc@crime-prevention-intl.org

Cantin, Marcellin et Carl Gauthier. *Dites non à l'agression. Le guide de prévention. À sa défense*, Montréal, 1995, 79 pages.

Chombart de Lauwe, Marie-Josée et al. *Enfant en jeu*, Éditions du CNRS, France, 341 pages.

Cisneros, Henry G. *Defensible Space: Deterring Crime and Building Community*, Washington D.C. USA, Department of Housing and Urban Development, février 1995, 30 pages.

Comité Femmes et Ville. *Rapport de la commission sur la problématique des femmes en milieu urbain*, Commission de l'aménagement, de l'habitation et des travaux publics, Ville de Montréal, mars 1989, 86 pages.

Comité Femmes et Ville. *Actes du colloque Femmes et espaces urbains*, Centre Callixa-Lavallée, Ville de Montréal, avril 1990, 55 pages.

Comité Femmes et Ville. *Notre sécurité en milieu urbain. Guide d'aménagement sécuritaire des stationnements*, Service de l'habitation et du développement urbain, Module de Planification urbaine, Ville de Montréal, mai 1994, 33 pages.

Comité Femmes et Ville. *Notre sécurité en milieu urbain. Guide d'aménagement sécuritaire des ensembles résidentiels*, Service de l'habitation et du développement urbain, Module de Planification urbaine, Ville de Montréal, mai 1994, p. 18.

Comité Femmes et Ville. *Guide pour un environnement sécuritaire. Concepts et exemples*, Services des sports, des loisirs et du développement social., Ville de Montréal, décembre 1997, 43 pages.

Cooper Marcus, Clare et Carolyn Francis. *People Places. Design Guidelines for Urban Open Places*. Department of Architecture and Landscape Architecture, University of California, Berkeley, New York, Van Nostrand Reinhold, 1990, 295 pages.

Cullen, Gordon. *Townscape*. England, Architectural Press, 1970, 199 pages.

Dattner, Richard. *Design for play*, New York, Van Nostrand Reinhold, 1969, 144 pages.

Descelle, Dominique et al. *Espace industriel, espace social. L'aménagement des zones d'activités*. Culture au quotidien, Centre National d'art et de culture Georges Pompidou, Centre de création industrielle / CCI 1992, Lagny, 79 pages.

Division de la vie communautaire des Services récréatifs, *Milieu de vie sécuritaire. Ville et citoyens partenaires. La sécurité urbaine*, Ville de Sherbrooke, avril 1996, 22 pages.

Ford Victor, architecte de paysage et al. *Bicycle Use Development Study. for the City of Windsor*, Ontario, Comité intergouvernemental de recherches urbaines et régionales, s.d., 101 pages.

Friedberg, Paul et Ellen Perry Berkeley. *Play and Interplay*, New York, The Macmillan Company, 1970, 167 pages.

Gagnon, Nathalie et Didier Dupont. *Femmes et loisir, un nouvel enjeu social*, Document 1, Rapport de recherche, Université Concordia en collaboration avec le Service des Sports, des Loisirs et du Développement social, Programme Femmes et villes, Ville de Montréal, décembre 1996, 151 pages.

Germain, Annick et al. *Cohabitation interethnique et vie de quartier*, Collection « ÉTUDES ET RECHERCHES N°12 », INRS-urbanisation, avec la collaboration du ministère des Affaires internationales, du ministère de l'Immigration et des Communautés culturelles et de la Ville de Montréal, septembre 1995, 325 pages.

Han, Robert G. et Kathryn Asbury. The Research Group, *Reprise en main des quartiers urbains. Évaluation des nouvelles démarches et stratégies en matière de sécurité dans onze collectivités canadiennes de logements sociaux*, SCHL, octobre 1993, 91 pages.

IAURIF. *Les deux roues dans la ville*, Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région de l'Île-de-France, ministère de l'Équipement, DAEL, Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme, service technique de l'urbanisme, Paris, DAFU. s.d., 188 pages.

Jacobs, Jane. *Déclin et survie des grandes villes américaines. Liège, Belgique, Éditions Pierre Mardaga*, 1991, 433 pages.

Kabundi, M., et A. Normandeau. *Se protéger contre le vol*, Montréal, Les éditions de l'Homme, 1986, 203 pages.

Langlois, Simon et al. *Tendances 60-90*. IQRC, Institut québécois de recherche sur la culture, 1991, 542 pages.

Langlois, Simon et al. *Québec 99. Tendances de la société québécoise*, les Éditions Fides en collaboration avec Le Devoir, sous la direction de Rock Côté, 1999, pages 3 à 58 incl.

Bibliographie

Ouvrages

Langlois, Simon et al. *Québec 99. L'évolution de la criminalité. Le taux de criminalité continue de fléchir*, les Éditions Fides en collaboration avec *Le Devoir*, sous la direction de Rock Côté, 1999, pages 59 à 64 incl.

Lessard, France. *L'Habitation et les familles*, ministère des Affaires municipales, Québec, 1994, 40 pages.

Lynch Kevin. *Voir et planifier. L'aménagement qualitatif de l'espace*, France, Dunod, 1982, 215 pages.

McCluskey, Jim. *Road form and Townscape*, London, The Architectural Press, s.d., s.p.

Mertes, James D. et James R. Hall. *Park, Recreation, Open Space and Greenway Guidelines*, National Recreation and Park Association., s.l., 1995, 164 pages.

Ministère des Affaires municipales. *Le village*, Collection « Aménagement et urbanisme », 1988, 61 pages.

Ministère des Affaires municipales. *Les abords du village*, Collection « Aménagement et urbanisme », 1988, 66 pages.

Ministère des Transports du Québec, *Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier comportant au plus deux voies de circulation*, Service de la sécurité dans les transports, 1997, 59 pages.

Ministère des Transports et ministère des Affaires municipales, gouv. de l'Ontario. *Lignes directrices pour un aménagement du territoire axé sur les transports en commun*, Toronto, avril 1992, 119 pages.

Ouvrage Collectif, sous la direction de Yvon L'Abbé. MAPS. *La violence chez les jeunes*, Montréal, Éditions Sciences et Culture, 1995, 207 pages.

Paquin, Sophie. *Le sentiment d'insécurité des femmes en milieu urbain: quelques approches théoriques*, Comité Femmes et Ville, Service des sports, des loisirs et du développement social, Ville de Montréal, 1996, 30 pages.

SCHL. *Deuxième symposium des prix d'excellence en habitation. 1990. Le logement abordable pour les jeunes familles*, Comptes rendus, Vancouver, Colombie Britannique, septembre 1990, 153 pages.

SCHL. *Architecture de paysage et entretien des aménagements paysagers*, Ottawa, 1982, 148 pages.

Schneider, Steeve et al. *La Théorie et la pratique de la prévention du crime par l'aménagement du milieu*, Ottawa, SCHL, 1996, 79 pages.

Szlakmann, Charles. *La violence urbaine*, Réponses, Paris, Laffont, 1992, 202 pages.

Tolley, Rodney. *The Greening of Urban Transport : Planning for Walking and Cycling in Western Cities*, London UK., Behaven Press, 1993, 309 pages.

Tremblay, Marc. *Agir pour les familles dans les municipalités*, Conseil de la Famille, gouv. du Québec, 1991, 35 pages.

Vélo Québec. *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et l'Agence canadienne de développement international, s.d., 149 pages.

Ward, Colin. *The child in the City*, New York, Pantheon Books, 1978, 221 pages.

Wekerle, Gerda R. et Carolyn Whitzman. *Safe Cities. Guidelines for Planning, Design, and Management*, New York, Van Nostrand Reinhold, 1995, 206 pages.

Bibliographie

Articles de revues et articles de journaux

Andrew, James. « ARCH. A Regional Coalition for Housing », *Planning*, avril 1999, page 16.

Appleby, Timothy et John Saunders. « Growing Fear of crime unfounded », data show, *The Globe and Mail*, mercredi le 13 janvier 1999.

Barna Joel, Warren, éditeur du Texas, architecte et correspondant de la revue P/A à Austin. USA. « Affordable Housing. Essays », *Progressive Architecture*, vol. 6, 1991, pages 110 à 117.

Baxter, Sara. « Crime rate drops 35%. Sainte-Anne-de-Bellevue », *The Chronicle*, mercredi le 20 janvier 1999.

Belan, Jerry. « Safety and Security in High Park, Toronto. A case study », *Landscape Architectural Review*, July 1991, pages 19 à 21 incl.

Bain, Barry. « Tierra Contenta », *Planning*, avril 1999, page 11.

Belgue, David. « Parcs, terrains de jeux , espaces naturels et la contribution des promoteurs », *Municipalité*, décembre-janvier 1995.

Bookout, Loyd W. « Valuing Landscape, Site Planning and Amenities », *Urban Land*, nov. 1994, pages 39 à 43 incl.

Branch, Mark Allen. « Affordable Housing : Build Work and Projects », *Progressive Architecture*, vol. 6, 1991, pages 87 à 109.

Bruno, Serge. « Villes et sécurité. Notes pour une conférence présentée dans le cadre du sixième entretien Jacques Cartier », Tandem, Montréal, Ville de Montréal à Lyon, décembre 1993, 18 pages.

Buzetti, Hélène. « Repenser l'éclairage urbain », *Le Devoir*, le 30 janvier 1999.

CAFCV. Centre d'action des femmes contre la violence, « Guide d'évaluation de la sécurité des femmes », Ottawa Carleton, 1996, 66 pages.

CAFSU. Comité d'action Femmes et sécurité urbaine, Le questionnaire. Enquête sur le développement de politiques institutionnelles visant à prévenir le sentiment d'insécurité et la violence faite aux femmes sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal, Montréal, 1996, 17 pages.

Caylor, Peggy. « Translucent wind screens help reduce crime », *American City and Country*, vol. 113, no. 5, Skokie, Illinois, mai 1998, page 16.

Coleman, Dan. « Kids Neighborhood Workshop », *Planning*, avril 1999, page 13.

Comité démographie, Redonner droit de cité aux familles sherbrookoises, Énoncé de politique familiale, Services récréatifs et communautaires, Division activités de quartier, Ville de Sherbrooke, septembre 1992, 30 pages.

Cooper Marcus, Clare et Kim Dovey. « Cohousing. An Option for the 1990 », *Progressive Architecture*, no. 6, 1991, pages 110 à 117 incl.

Cousineau, Sophie. « La pétrolière Flying J à la conquête du Canada », *Les Affaires*, 25 avril 1998, page 5.

Dionne, Hélène et Martin Roy. « Le secret de mon succès. La revitalisation de l'avenue Dollard à la Salle », *Municipalité*, Québec, octobre novembre 1996, pages 16 à 18 incl.

Egan, Jo-Anne. « Breaking through the Myth of Public Safety. The Role of User studies in Park Design », *Landscape Architectural Review*, juillet 1991, pages 7-9 incl.

Finucan, Karen. « Port Towns Revitalization Initiative », Maryland, *Planning*, avril 1999, page 10.

Galléty, Jean-Claude. CETUR. « Entrées de ville. Vers une américanisation des villes françaises? », tiré à part *Tech. Transport Environnement Circulation*, France, mai juin 1992, no. 112, 6 pages.

Galléty, Jean-Claude. CETUR. « Le paysage des entrées de villes », Bayeux, *Recherche, Transports, Sécurité*, no. 32, déc. 1991, pages 127 à 137 incl.

Gironnay, Sophie. « Formes », *Le Devoir*, Les samedi 03 et dimanche 04 décembre, 1994, page D16.

Gironnay, Sophie. « Formes », *Le Devoir*, Les samedi 21 et dimanche 22 février 1998, page D10.

Grand-Maître Hélène, et Luc Phillion. dir. des Loisirs et de la Culture, « Ville de Gatineau, Un réseau cyclable récréatif et utilitaire », *Municipalité*, juin 1992, pages 29 à 32 excl.

Guénette, Maryse. « Ville et délinquance. Des conjoints de fait », *Justice*, été 1990, pages 25 à 30 incl.

Hamann, Jean. « La loi de la route », *Contact*, Le magazine de l'Université Laval, printemps été 1996, pages 16 à 19 incl.

Hardy Jacques. « Les pouvoirs municipaux en matière de sécurité routière », *Municipalité*, février mars 1995, pages 28 à 31 incl.

Hebbert, Michael. « The City of London Walkway Experiment », *APA Journal*, automne 1993, pages 433 à 450.

Heiler, Ursula et al. « Charte européenne des femmes dans la cité », *Recherche Action*, 1994-1995, subventionné par l'Unité pour l'Égalité des Chances de la Commission Européenne, La cité, la citoyenneté et le genre, Belgique, City and Shelter, FOPA., groupe Canada Vie, Seirov / Nirov, 1994, 61 pages.

Jacob, Lise. « La municipalité et les familles », Guide, ministère des Affaires municipales, *Municipalité*, gouv. du Québec, 1993, 42 pages.

Khong, Jennifer. « The Community Park Users Survey » Revue d'architecture de paysage, juillet 1991, pages 10 à 12 incl.

Knack, Ruth. AICP. « 1000 Friends of Washington », *Planning*, avril 1999, page 15.

Knack, Ruth. Planning Practice, « When train aren't enough », Trafic Calming Device, *Planning*, Chicago Illinois, mars 1996, page 21.

Knight, Nancy. « An Update on Monitoring the Greater Vancouver Regional District's Livable Region Strategic Plan », partie 2, *Plan Canada*, novembre 1998, pages 30 à 36 incl.

Lemire, Marie-Claude. « Cette peur que l'on voudrait chasser », Réponse à Serge Truffaut, 26 février 1998, *Le Devoir*, page A7.

Montgomery, Roger. « Is There Still Life in The Death and Life », *APA Journal*, été 1998, pages 269 à 274.

Montpetit, Caroline. « La police de quartier fait sa place », *Le Devoir*, le jeudi 28 mai 1998, page A3.

Montpetit, Caroline. « Vivre en paix à l'école », *Le Devoir*, le jeudi 28 mai 1998, page A3.

Bibliographie

Articles de revues et articles de journaux

Morris, Marya. « Vision Partnership Program. Landscape 2000 », *Planning*, avril 1999, page 9.

« Attaque sur la piste cyclable », En bref, *Le Devoir*, le jeudi 28 mai 1998, page A3.

Mulcahy, Kevin V. « The best cities to live in », *The Journal in Arts Management and Law*, vol. 16, no. 3, 1987, page SI.

Mulvihill, David A. « What is traffic calming? », *Urban Land*, mars 1996, page 64.

Newman, Morris. « Marisol Apartments. California », *Planning*, avril 1999, page 14.

Newman, Morris. « Playing it Safe », *Landscape Architecture*, s.l., mai 1996, pages 50 à 55 incl.

Newman, Oscar. « Defensible Space. A New Physical Planning Tool for Urban Revitalisation », *APA Journal*, été 1998, pages 149 à 155.

Newman Peter. « The Search for a Good City », *Town and Country Planning*, Angleterre, octobre 1990, pages 272 à 275 incl.

Paris, AFP. « Les grands boulevards font peau neuve. Nouvel éclairage, harmonisation des enseignes et aménagement des trottoirs, Partir », Paris, *Le Soleil*, page F8.

Pelletier, Lyse. « La sécurité des femmes en milieu urbain », *Municipalité*, février mars 1995, pages 22 à 24 incl.

« Pour diminuer la violence à Longueuil », *La Presse*, le 24 septembre 1998, page A11.

Reichtell, Bobby. « Park Partnerships », *Urban Land*, novembre 1998, vol. 57, no. 11, pages. 74 à 77.

Roy Claudine. « Un premier bilan. Famille et municipalités », *Municipalité*, novembre 1989, pages 9 à 11.

Saint-Pierre, Marc. « Bellechasse a son bureau de tourisme », *Le Soleil*, 6 juin 1998, page A 13.

Sandercock L. et A. Forsyth. « A Gender Agenda », *APA Journal*, Chicago, Illinois, hiver 1992, pages 49 à 59 incl.

Sawicki, Davis. S. et Flynn, Patrice. « Neighborhood Indicators. A Review of Literature and an Assessment of Conceptual and Methodological Issues », *APA Journal*, printemps 1996, pages 165 à 181 incl.

Scarantino, Frank. « Hillsborough Township, New Jersey », *Planning*, avril 1999, p. 12.

Scherpenisse, R. « The Police Label for Secured Housing: initial results in the Netherlands », The Netherlands Steering Committee for Experiments in Public Housing SEV to the EU conference «Crime Prevention: Towards a European Label». Workshop «Urban Planning and Neighbourhood Security », Noordwijk, 13 mai 1997, 4 pages, CIPC, Centre international pour la prévention de la criminalité, (Pages consultées le 24 octobre 1997) Site du Centre international pour la prévention de la criminalité, Adresse URL : <http://www.crime-prevention-intl.org/francais/general/accueil.htm>, Adresse par courrier électronique : cipc@crime-prevention-intl.org

Sicard, Claude et Jacqueline Laliberté. « La lettre de la sécurité routière. Action et promotion en sécurité. 20 ans d'effort collectifs », Société de l'Assurance automobile du Québec, *L'Association québécoise du transport et des routes*, no. 48, automne 1998, page 5.

Tremblay, Denis. « La route verte. Ville de Repentigny », Contact Plus, Association des ingénieurs municipaux du Québec, no. 25, printemps 1998, pages 11 à 17.

Tremblay, Marc. « Agir pour les familles dans les municipalités », Conseil de la Famille, gouv. du Québec, 1991, 35 pages.

Trench, Sylvia , Taner, Oc et Steven Tiesdell. « Safer Cities for Women. Perceived risks and planning measures », *Town Planning Review*, Liverpool, University Press, vol. 63, no. 3, juillet 1992, pages 279 à 296.

ULI. « Crime Prevention through Real Estate Development and management », Prevention Education Policy Forum Series n° 650, Juin 20-21, 1995, Washington, *The Urban Land Institute*, février 1996, pages 1 à 7 incl.

Van Soomeren, Paul et Tobias Woldendorp. « Secured by Design in the Netherlands », *Security Journal*, Amsterdam, no. 7, Elsevier, Irlande, 1996, pages 185 à 195 incl., CIPC, Centre international pour la prévention de la criminalité, (Pages consultées le 24 octobre 1997) Site du Centre international pour la prévention de la criminalité, Adresse URL : <http://www.crime-prevention-intl.org/francais/general/accueil.htm>, Adresse par courrier électronique : cipc@crime-prevention-intl.org

Watson, Alan E. « The Evolving Relationship Between Wilderness and the American People », US Dept. of the Interior. National Park Service. National Recreation and Park Association, Washington D.C., *Trends*, vol. 26, no. 3, 1989, pages 23 à 34.

Wekerle, Gerda. R. et al. « A Working Guide for Planning and Designing Safer Urban Environments », s.l., octobre 1992, 63 pages.

Wekerle, Gerda R. «From Refuge to Service Center: Neighborhood that Support Women », Faculty of Environmental Studies, York University, 1985, 25 pages.

Wekerle, Gerda. R. « Planning Safer Park for Women », *Landscape Architectural Review*, July 1991, p. 6.

Woonerf. Royal Touring Club des Pays-Bas. Woonerf, ANWB, cour urbaine, une autre façon d'aménager l'espace urbain et les nouvelles règles qui en découlent pour la circulation. Département de la Circulation, La Haye, s.d., 4 pages.

NA Lajoie, Christine
9053
S6 L'aménagement et la sécurité
L191 dans les lieux publics: guide
QAM à l'usage du milieu local
Ex:A

**MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES
ET DE LA MÉTROPOLE
CENTRE DE DOCUMENTATION**
20, rue Pierre-Olivier-Chauveau
Aile Chauveau , Sous-sol
Québec (QUÉBEC) Tél.: (418) 691-2018
G1R 4J3 Télécopieur: (418) 644-2487

N.B. LE PRÊT DE CE VOLUME EST D'UN MOIS



Gouvernement du Québec
Ministère des Affaires municipales
et de la Métropole

Affaires municipales



QAM A 008 416