

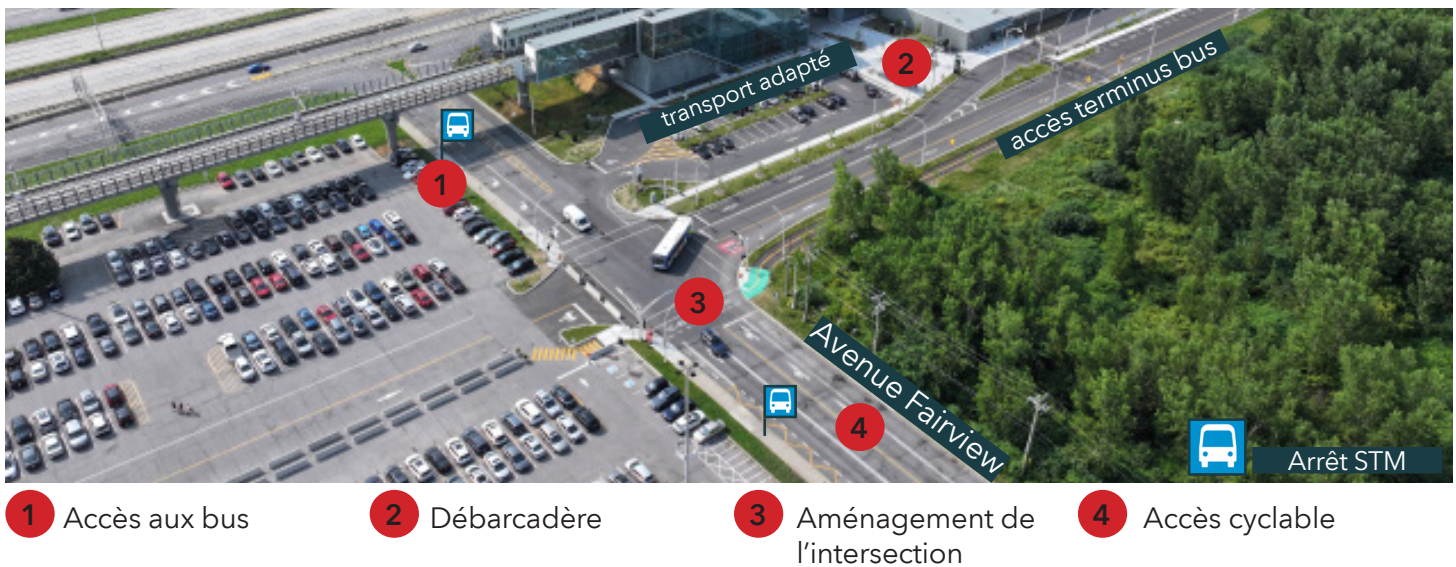
Station Fairview-Pointe-Claire du REM: évaluation de la sécurité des accès et des comportements

Le problème

La station Fairview-Pointe-Claire, ouverte en mai 2026, est une station sur le réseau du REM située dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. La station est directement reliée à un terminus d'autobus desservant plusieurs lignes de la STM. Afin d'évaluer comment la conception de la station et l'infrastructure environnante influencent le comportement des usagers, des vidéos du secteur ont été enregistrées et analysées à différents moments de la journée. Les observations révèlent plusieurs cas de comportements dangereux qui semblent être influencés par la conception de la station.

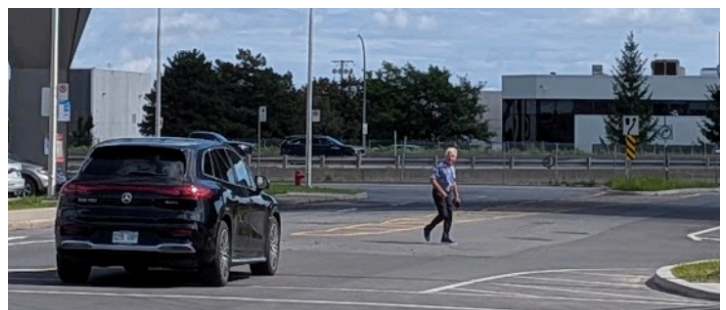
Constats

L'aménagement de la station présente 4 principaux points de conflit



1. Correspondances autobus-REM

- Deux arrêts d'autobus de la STM sont actuellement situés de l'autre côté de l'avenue Fairview par rapport à la station, obligeant les passagers à traverser la rue lors des correspondances avec le REM.
- Malgré la présence d'un passage pour piétons à proximité, des passagers ont été observés traversant l'avenue Fairview au milieu de la rue. Lors d'un cycle observé (105 s), 8 piétons sur 19 ont traversé ainsi.



Figures 2 et 3: Des usagers traversent l'avenue Fairview pour rejoindre le REM à partir des arrêts de la STM

2. Zone de débarcadère des passagers

- La zone de débarcadère du transport adapté est couramment utilisée par les automobilistes qui déposent des passagers, car la zone de débarcadère désignée manque de signalisation et est moins pratique d'accès, nécessitant un détour plus long (Figure 5).

3. Fonctionnement de l'intersection

- Les piétons doivent actuellement attendre une phase piétonne exclusive. Le long cycle (105 s) semble inciter de nombreux piétons à traverser pendant la phase de circulation des véhicules. À la pointe du matin, certains cycles voient 6 piétons sur 12 (50 %) traverser sans feu piéton

4. Accès cyclable

- La piste cyclable de l'avenue Fairview se termine abruptement juste au nord de la station, sans accès à un réseau cyclable (Figure 7). De plus, la voie cyclable en direction sud est partagée entre les cyclistes et les autobus et est en mauvais état, avec des nids-de-poule courants.

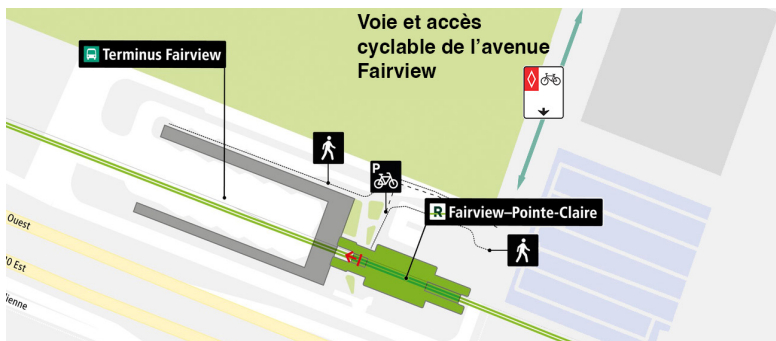


Figure 6: Configuration des accès cyclables de la station



Figure 4: Le débarcadère pour le transport adapté occupé par des véhicules en train de déposer des passagers

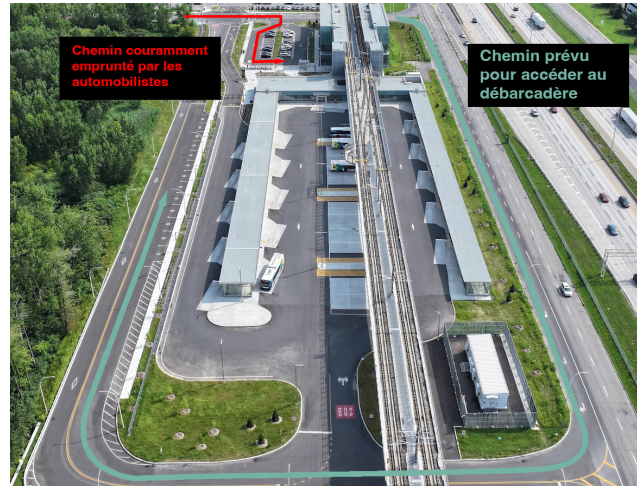


Figure 5: Configuration des zones de débarcadère de la station



Figure 7: Fin abrupte de la voie cyclable sur l'avenue Fairview

Recommandations

- » **Déplacer tous les arrêts d'autobus en bordure de rue vers le terminus d'autobus** afin de réduire les traversées dangereuses sur l'avenue Fairview et d'améliorer l'expérience d'attente.
- » **Convertir l'aire de stationnement actuelle du transport adapté et des employés en une zone de débarcadère générale pour les passagers, avec une signalisation claire.** Le stationnement des employés et des chauffeurs d'autobus devrait être relocalisé.
- » **Mettre à jour la synchronisation des feux piétons à l'intersection** afin de réduire la durée du cycle et de minimiser le temps d'attente des piétons, ce qui devrait réduire l'incitation à traverser pendant la phase des véhicules et décourager les traversées illégales.
- » **Prolonger la piste cyclable existante sur l'avenue Fairview** afin de relier la station du REM et le terminus d'autobus aux réseaux cyclables existants.