

Sommaire Rapport Rawdon – Atelier potentiel piétonnier et cyclable



16 septembre 2013

La municipalité de Rawdon, plus spécifiquement son service des loisirs, s'intéresse aux défis de la mobilité active. Le tiers des demandes adressées au kiosque touristique concerne le vélo et les citoyens se montrent préoccupés par les déplacements des jeunes autour des écoles. L'organisation d'un atelier d'une journée sur le potentiel piétonnier et cyclable permettait de se doter d'une vue d'ensemble sur les déplacements de toutes les clientèles.

La tenue d'un tel atelier peut devenir un levier pour la mobilisation des décideurs qui façonnent le territoire municipal. Il permet d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant les élus, les gestionnaires et les représentants d'organismes communautaires à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Il exerce une influence positive sur les décisions municipales qui mènent à une amélioration des déplacements actifs. Finalement, il permet de dégager de premières pistes d'action à la fois pour le déplacement utilitaire et pour le loisir.

Ce sommaire vous propose un aperçu du rapport « Rawdon – Atelier potentiel piétonnier et cyclable » issu de la journée d'atelier du 16 septembre 2013 tenue à Rawdon. Vous retrouverez les différentes étapes de cette journée, les principales idées issues des discussions, les pistes d'action identifiées par les participants et finalement les recommandations de l'auteur.

Le potentiel piétonnier et cyclable

Les participants de l'atelier avaient des intérêts différents et provenaient de milieux variés. Le groupe se composait de cinq élus municipaux, de quatre gestionnaires municipaux et de quatre représentants d'organismes.

La première partie de la journée a permis, à partir de présentations visuelles, de:

- *Proposer une définition commune du transport actif.* L'expression « transport actif » inclut toutes formes de déplacement non motorisé reposant sur l'utilisation de l'énergie humaine telle que la marche, le ski, le cyclisme, le patinage à roues alignées, le jogging et le fauteuil roulant non motorisé. Ce type de transport se pratique sur route ou hors route (trottoirs, pistes cyclables, sentiers polyvalents) et peut être combiné au transport en commun. Le transport actif se définit aussi par le terme « déplacement utilitaire » par son usage et ses destinations, soit des allers et retours entre le domicile et le travail, les zones de magasinage et de divertissement, l'école et les autres établissements communautaires tels que les centres de loisirs.
- *Comprendre les avantages du transport actif et son importance locale.* Le transport actif est intimement lié au transport motorisé. Il faut favoriser le retour à l'équilibre entre les deux types de déplacement en accordant une place importante aux déplacements utilitaires dans la planification municipale. Un milieu favorable au transport actif permet une meilleure gestion de



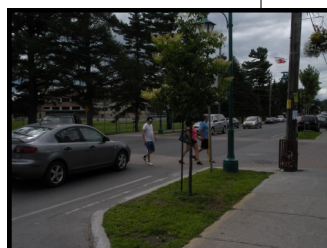
Auteurs
Line Coulombe, Agente de planification en habitudes de vie
Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière

Référence suggérée
COULOMBE, L. (2014). *Sommaire Rapport Rawdon - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 8 p.

Dépôt légal :
978-2-924462-01-0 (version imprimée)
978-2-924462-02-7 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Quatrième trimestre 2014

la circulation automobile, une diminution des émissions polluantes et une amélioration de la santé des citoyens. Les modes de déplacement actif sont accessibles à tout âge autant pour l'enfant, l'aîné ou la personne à mobilité réduite. Ces conditions dynamisent une municipalité du point de vue économique et de celui de la qualité de vie pour tous les citoyens.

- *Connaître les composantes qui influencent le potentiel piétonnier et cyclable d'une municipalité.* La pratique de la marche et du vélo utilitaire est influencée par la mixité des fonctions urbaines, la densité, la connectivité, la sécurité routière/urbaine perçue et objective, la convivialité et l'esthétisme. La planification et la notion d'un réseau intégré de mobilité active en sont deux éléments d'influence.
- *Voir des innovations et pratiques connues favorisant le déplacement actif.*
- *Offrir une nouvelle façon de poser le regard sur notre environnement municipal.*



La marche exploratoire

Une marche exploratoire de un kilomètre et demi a permis aux participants d'expérimenter le rôle d'un piéton et d'observer si l'environnement municipal a été conçu à l'échelle de celui-ci. L'itinéraire partant devant l'hôtel de ville forme une boucle sillonnant des parties de la rue Queen, de la 5^e avenue, de la rue Albert, de la 7^e avenue, du Chemin du Lac-Morgan, de la 6^e avenue et finalement se termine par le retour sur la rue Queen. Des endroits stratégiques ciblés permettaient de s'interroger. Qu'est-ce que je vois? Est-ce une bonne/mauvaise initiative? L'ensemble est-il cohérent? Qui est le mieux desservi par l'aménagement? Est-ce adapté à tous les groupes d'âge, tous les types de mobilité? Est-ce que les voies piétonnes et cyclables sont bien intégrées? Pour obtenir plus d'informations, consulter la section 3 du rapport ainsi que l'annexe 8.2.

Les observations des participants portaient sur l'interprétation des forces et des points d'amélioration de l'environnement et sur les comportements des usagers observés;

- La municipalité est traversée par des artères de déplacement automobile importantes telles que la rue Queen, la rue Albert, le Chemin du Lac-Morgan, les 1^{re}, 4^e et 6^e avenues entre autres. Ces rues sont aussi des axes de déplacements pour les piétons et les cyclistes puisque plusieurs commerces de proximité, des infrastructures de loisirs, des écoles ainsi que des organismes communautaires s'y retrouvent.
- Des trottoirs sont présents d'un seul côté sur certaines rues, mais ne mènent pas toujours aux destinations génératrices de déplacement comme les écoles.
- Les rues et les intersections entourant les écoles observées ne sont pas favorables aux déplacements à pied et à vélo. La place de l'automobile, l'accès aux stationnements, les traversées aux intersections et l'absence de débarcadère pour les parents nuisent au sentiment de sécurité.
- La rue Queen est accueillante, animée et à l'échelle humaine. Un large trottoir est présent de chaque côté de la rue. Plusieurs intersections et traversées sont sécurisées par un marquage au sol (pavés), des avancées de trottoir et des feux pour piétons. La diversité des commerces de proximité, l'attrait des façades et de l'affichage, un parc, du mobilier urbain de qualité (stationnements pour vélo, bancs, poubelles, abribus) font d'elle une destination où le citoyen a envie de s'attarder.
- La rue Queen a un débit de la circulation automobile important. La circulation à vélo sur la chaussée y est peu sécuritaire alors les cyclistes circulent sur les trottoirs au travers des piétons. Plusieurs éléments entravent la sécurité et le déplacement des piétons sur le trottoir; les poteaux électriques, les poubelles, les stationnements vélos mal positionnés, les plantes suspendues trop basses, les trottoirs très arrondis et réduits aux intersections.
- Des lignes de désir (marques d'usure au sol) sont visibles sur les pelouses bordant les trottoirs de la rue Queen et indiquent un volume important de piétons. Derrière les commerces du côté nord de la rue Queen, en bordure du Lac Rawdon, d'autres sentiers sont très visibles et démontrent l'attrait pour le lac ou encore l'intérêt pour des tracés courts menant aux destinations situées sur la rue Queen.

à long terme la place de la mobilité active dans votre municipalité. Quatre grandes orientations permettraient de regrouper plusieurs des actions proposées précédemment pour obtenir un effet marqué sur le potentiel piétonnier et cyclable.

- **ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS:**
 - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétonniers, la signalisation...;
 - Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur les trajets scolaires et les inciter à encourager leurs enfants à marcher le chemin de l'école.
- **UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL DE TRANSPORT ACTIF:**
 - Former un groupe représentatif d'élus, de gestionnaires et d'utilisateurs et le consulter pour valider la cohérence entre les différents types d'usage (loisir et utilitaire) et en fonction des clientèles sur les projets d'améliorations prévus pour les réseaux piétons et cyclables;
 - Consulter le groupe lors de la réalisation d'un diagnostic;
 - Impliquer le groupe dans la planification du développement de la municipalité.
- **RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET**
 - Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacement des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école)
 - Recenser les obstacles et facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et requêtes des citoyens, les lignes de désir permettant d'identifier les itinéraires naturels et de réduire la distance à parcourir, les rues étroites ou larges, les obstacles à contourner, la présence ou non d'abaissements de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau cyclable existant...;
 - Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tous âges (jeunes, aînés, familles).
- **ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR**
 - Définir et mettre en place les stratégies pour que Rawdon devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Entre autre, en tenant compte du diagnostic et des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (Échelle de la rue, densité, mixité, trame des rues, connectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...) dans le développement de la municipalité;
 - Mettre en place des mesures spécifiques pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo ainsi que ceux conduits à l'école par les parents;
 - Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétisme...) les destinations principales identifiées (les commerces, les écoles, les parcs...) mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations (conditions d'entretien, maisons, rues, rivière, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent...);
 - Faire les liens avec les politiques de la municipalité (familiale, sportive, culturelle, sécurité publique...).



Remerciements

Nous désirons remercier tous les initiateurs et organisateurs de l'atelier ainsi que les participants pour le travail réalisé lors de la journée. Un portrait réaliste ne peut être obtenu sans la contribution des gens du milieu et les solutions identifiées doivent être issues de leurs discussions.

véhicules, vélos sur le trottoir, obstructions, cohérence de la signalisation et traversées aux intersections). Les lignes de désir (usure au sol) bordant le Lac Rawdon sont un indice important de l'intérêt des citoyens pour des trajets plus courts ou plus attrayants vers le centre névralgique de la rue Queen. La place accordée aux automobiles entre autre près des écoles et les vastes entrées charretières des stationnements diminuent la sécurité des utilisateurs de transport actif.

Recommandations

Les 6 pistes d'actions identifiées devraient être réalisées à court terme. Dans les suites de cet atelier, la municipalité peut envisager deux autres stratégies complémentaires pour l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Rawdon.



UNE PREMIÈRE STRATÉGIE, cibler rapidement des actions inspirées des recommandations liées aux constats énoncés précédemment :

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. La consultation, la mobilisation et le partage de l'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges, de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires peuvent enrichir un projet.
- Développer un plan directeur cyclable qui tient compte des déplacements de loisirs, scolaires et utilitaires pour toutes les clientèles. Une réflexion sur les destinations, les usages (loisir vs utilitaire), la connectivité, l'accès aux services et à la rue principale, la sécurité et la compréhension du trajet permettrait de créer une vision cohérente du réseau cyclable.
- Développer un plan directeur piétonnier en fonction des destinations principales pour le déplacement utilitaire scolaire, ou commercial particulièrement pour les clientèles vulnérables. Prendre en compte entre autres, les tronçons de trottoirs existants continus et discontinus, la présence ou non d'abaisséments de trottoir, le marquage, les obstructions afin de permettre un lien continu du piéton vers sa destination.
- Analyser les comportements des jeunes et des parents autour des écoles primaires. Vous pourriez planifier des mesures et des aménagements pour en sécuriser l'accès piétonnier et cyclable. La promotion de ces changements devient une opportunité pour éduquer et rassurer les parents sur les déplacements actifs sécuritaires.
- Faciliter l'usage des intersections pour les piétons et les cyclistes particulièrement sur la rue Queen. Il faut augmenter la cohérence des messages (marquage, signalisation, trajet/temps de traversée) pour faciliter la compréhension, la convivialité et le respect des règles.
- Augmenter la perméabilité et la connectivité pour réduire les distances de marche et de vélo et ainsi s'ajuster à la réalité des utilisateurs. Les liens piétons et cyclables, les traverses piétonnes sur les artères principales, l'ajout de voies multifonctionnelles sont des moyens à envisager pour créer des liens avec les quartiers résidentiels et les destinations.
- Envisager un lien piéton et cyclable en bordure du Lac Rawdon. La ligne de désir existante indique l'intérêt pour réduire la longueur des trajets et pour l'attrait de ce circuit. L'officialisation du tracé permettrait d'en contrôler l'usage et d'en augmenter la sécurité.
- Donner plus d'espace à la mobilité active en accordant autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires piéton et cyclable qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts sur les différents utilisateurs s'ils sont tous considérés dès le départ dans la planification que de faire des correctifs.

UNE DEUXIÈME STRATÉGIE, s'engager dans une démarche systémique inspirée du guide « [L'aménagement et l'écomobilité « Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable »](#) du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire. Cette stratégie plus globale, transversale et objective permettrait d'inscrire

- Les tronçons cyclables observés sont généralement liés ensemble et forment un itinéraire continu. Par contre, le lien avec les destinations utilitaires comme les écoles et certains commerces de proximité est faible. Le déplacement cyclable est complexe et les marquages au sol près des écoles ainsi que les changements de côtés de rue de la voie cyclable sont peu logiques. Le cycliste ne respecte pas l'espace qui lui est réservé puisqu'il cherche le trajet le plus simple.

L'analyse du potentiel de transport actif

Les participants, en équipe, ont complété une grille d'analyse du potentiel de transport actif. Ils ont attribué une cote de très faible à excellent à 75 items divisés en trois sections, le potentiel piétonnier, le potentiel cyclable et les autres usages. Cette grille permet à l'équipe de discuter et de faire un consensus sur les forces et les points d'améliorations perçus lors de la marche et sur l'ensemble du territoire municipal. De plus, ils font aussi un premier exercice de priorisation permettant de cibler, pour chacune des sections, les cinq indicateurs les plus importants.

Cette évaluation subjective représente la « perception » des participants dans un contexte précis (composition de l'équipe, jeux d'influence...) à un moment précis. Par contre, la mise en commun de ces perceptions nous donne un indice des forces, des points d'améliorations et des divergences marquées d'opinion quant au potentiel de transport actif de la municipalité. Pour obtenir plus d'informations, consulter la section 4 du rapport ainsi que les annexes 8.3 et 8.4.

POTENTIEL PIÉTONNIER

Forces

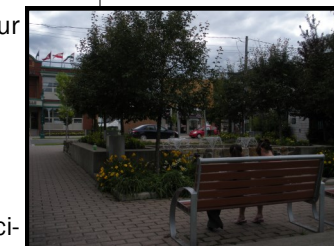
- L'existence de trottoirs, de pistes sur certaines rues;
- La présence de poubelles et de mobilier urbain;
- La présence d'une structure locale communautaire supportant la marche;
- La promotion de la priorité piéton sur la rue Queen.

Points d'améliorations

- L'absence de mesures de sécurité (réduction de vitesse, accotements asphaltés, etc.) sur les rues sans trottoirs;
- La liaison des destinations utiles par des trottoirs ou des sentiers;
- Le respect des règles de circulation par les piétons et les automobilistes;
- L'absence de plan officiel pour la marche.

Divergence d'opinion

Il y a sept indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les trois groupes de participants. Les questions sur l'encombrement des trottoirs, l'entretien hivernal des trottoirs, pistes et sentiers, la traversée sécuritaire des rues, la visibilité des lignes réfléchissantes, les liens entre les sentiers pédestres actuels et le transport actif, la clarté de la signalisation et la disponibilité des cartes pour les sentiers n'ont pas fait consensus.



POTENTIEL CYCLABLE

Forces

- Les sentiers et les pistes sont attrayants et invitants;
- Les parcs et endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes;
- Les voies et pistes cyclables sont exemptes d'obstructions et de déchets.

Points d'améliorations

- La liaison des sentiers et les pistes cyclables avec les destinations utiles;
- L'utilisation de mesures telles que l'accotement asphalté ou la signalisation « partage de la route » pour compléter les itinéraires cyclables;
- L'implication du service de police (sécurité, application des lois, formation);
- La promotion des déplacements à vélo auprès des jeunes
- Les liens entre les utilisateurs de vélo et le transport collectif;
- L'accessibilité aux cartes des itinéraires cyclables;
- L'absence de structure locale (groupe ou comité) pour le cyclisme.

Divergences d'opinion

Il y a trois indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les groupes de participants. Les questions sur les liens et la signalisation claire entre les sections de voies cyclables. Celles sur la présence de voies à même la rue pour les cyclistes et la considération de la place du vélo dans la planification et la conception des rues et la gestion de la circulation automobile.

POTENTIEL « AUTRES USAGES »

Forces

- La présence d'un parc de skate à proximité des quartiers et de l'école lié par des infrastructures de transport actif (trottoirs, voies cyclables);
- Les intersections aménagées avec des abaissements de trottoirs pour fauteuil roulant ou poussette;
- La communauté et la planification municipale encourage d'autres formes de loisirs non motorisés.

Points d'améliorations ou méconnaissances des participants

Les groupes devaient inscrire « 0 » lorsqu'ils ne pouvaient juger d'un indicateur.

- L'absence de structure locale (groupe ou comité) spécifique;
- La communauté ne tient pas compte des planchistes dans sa programmation;
- Les pistes et les sentiers ne sont pas conçus pour les planchistes ou les patineurs;
- L'implication des jeunes dans la prise de décision sur les infrastructures de transport actif.

Divergences d'opinion

Onze indicateurs démontrent un écart de perception. Les écarts se résument principalement aux questions sur la permission de l'usage des planches à roulettes et du patin à roues alignées dans les parcs et sur les trottoirs, sur l'adaptation de la communauté vis-à-vis de l'usage des planches à roulettes et sur les actions des écoles et des milieux de travail pour faciliter les déplacements utilitaires en planche et en patins. Un écart d'opinion quant à la conception des trottoirs, pistes ou sentiers favorables à l'utilisation des fauteuils roulants est aussi à souligner.

L'exercice de cartographie

La destination est une composante essentielle de la notion du transport actif. La destination ne représente pas le but de l'activité lors des déplacements de loisirs, mais pour l'adepte du transport actif, elle est primordiale. La marche ou le vélo sont pour lui le moyen d'atteindre la destination. L'itinéraire doit être court, sécuritaire, convivial et doit mener à une destination utile pour les activités quotidiennes des citoyens de tous âges.

Les écoles publiques et privées, les églises, la bibliothèque, l'hôtel de ville, les parcs, les infrastructures de loisirs tels que la plage, les terrains de tennis, de balle, le centre communautaire et la maison des jeunes font partie des destinations importantes pour les citoyens. Une concentration de commerces sur la rue Queen ainsi que les marchés d'alimentation, les pharmacies, la quincaillerie, les dépanneurs, certains restaurants, la banque, le salon de quilles et le club sportif sont aussi nommés comme destinations. Les résidences pour personnes âgées, le centre de petite enfance, les HLM et certains pôles d'emploi sont aussi des générateurs de déplacements actifs.

Des trajets ou sections ont été identifiés sécuritaires alors que d'autres présentaient des contraintes de sécurité importantes. Les groupes ont abordé cette réflexion en intégrant à des niveaux différents la perspective du marcheur, du cycliste ou encore de la personne à mobilité réduite. Le réseau cyclable existant identifié sur la carte a été cité comme majoritairement sécuritaire. Les équipes ont identifiés plusieurs intersections ou sections de rues qui méritent une réflexion sur la sécurité, principalement sur la rue Queen, la rue Albert, la jonction de la 6^e avenue avec le Chemin du Lac-Morgan et la 1^{re} avenue. Nous vous suggérons de consulter la section 5 du rapport ainsi que les annexes 8.6 et 8.7 pour connaître les détails.



La priorisation du transport actif

À partir de la réflexion des trois groupes, seize actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Rawdon. Pour être retenues, ces actions devaient être précises, spécifiques et réalisables dans les six prochains mois. De plus, les participants devaient détenir une partie du pouvoir pour les réaliser.

Parmi ces seize actions, le vote de chaque participant a contribué à prioriser les six actions suivantes que vous trouverez en ordre d'importance. Elles pourraient être les premiers éléments d'une démarche soutenue de promotion des déplacements actifs sécuritaires à Rawdon. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que l'annexe 8.8.

1. Évaluer les options et réaménager la courbe du Chemin du Lac Morgan dans le secteur du Parc de la Roseraie;
2. Corriger les feux piétonniers aux intersections de la rue Queen avec la 4^e et la 6^e avenue;
3. Créer un comité aviseur (vision/plan/mandat de surveillance);
4. Améliorer les panneaux des passages piétonniers pour en augmenter la visibilité;
5. Sécuriser la route 348 en canalisant et comblant les fossés (Pont à Vincent-Masey);
6. Publier une carte pour mettre en valeur les lieux touristiques et les voies cyclables.

Conclusion

Constats et Recommandations

L'atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable se voulait un temps d'arrêt pour réfléchir à ce qu'est le transport actif à Rawdon. Toute la journée, les réflexions et les discussions se faisaient à l'ombre de deux principes importants qui favorisent le succès d'une démarche vers une mobilité active soit la planification des déplacements et la notion d'un réseau intégré.

DES CONDITIONS GAGNANTES

La planification de la mobilité permet de respecter la réalité du milieu, autant de ses contraintes et de ses avantages physiques que des utilisateurs potentiels de tous âges et de leurs besoins. Elle assure la connectivité et vise le développement continu des modes de déplacements actifs.

La notion de réseau intégré ramène à la connectivité des différents secteurs et destinations et à leur cohérence. Pour que les réseaux piétonniers ou cyclables soient cohérents, il faut que les acteurs de la municipalité se dotent d'une vision commune, il doit y avoir des liens entre les différents niveaux de planification et un arrimage entre tous les services municipaux. Il faut aussi que cette démarche amène ces acteurs à aller directement sur le terrain à pied, à vélo pour vérifier l'échelle humaine de la rue et vivre l'expérience du piéton et du cycliste. La notion d'un réseau « intégré » se réfère aussi aux actions complémentaires qui supportent les déplacements actifs. Au-delà de la planification et des infrastructures, c'est aussi l'éducation et la mise en place de politiques et de programmes qui favorisent et supportent les modifications de comportement chez le citoyen.

Constats

Rawdon est un milieu de vie agréable avec un fort potentiel de développement de la mobilité active. Plusieurs installations sont appréciées et adéquates pour favoriser les déplacements actifs soit la présence d'un trottoir sur un côté de plusieurs rues collectrices, le réseau cyclable continu composé de bandes cyclables sillonnant en partie deux artères importantes et ceinturant un quartier résidentiel et finalement, la rue Queen offrant une expérience significative au piéton avec ses larges trottoirs, son mobilier urbain de qualité, ses intersections aménagées, ses traverses piétonnes à mi-bloc et la signalisation sur la priorité piéton. D'un autre côté, on constate un défi pour l'accès sécuritaire aux écoles et à plusieurs destinations importantes dont les commerces sur la rue Queen (débit de

