

22 juin 2015

La ville de Joliette présente un potentiel piéton et cyclable intéressant. Elle investit régulièrement dans les voies piétonnes et cyclables. Elle a plusieurs initiatives planifiées et réalisées et a l'opportunité de planifier ses prochaines actions en intégrant les notions de transport actif et de développement durable. Elle pourrait devenir un leader du déplacement actif et collectif dans la région. L'organisation d'un atelier d'une journée sur le potentiel piétonnier et cyclable permettait de se doter d'une vision commune et d'entendre les citoyens utilisateurs sur les déplacements actifs.

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 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 à pied et à vélo. 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 « *Joliette—Atelier potentiel piétonnier et cyclable* » issu de la journée d'atelier du 22 juin 2015 tenue à Joliette. 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 deux élus, six gestionnaires et employés municipaux, d'un représentant de la Sûreté du Québec et de trois citoyens.

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 déplacements en accordant une place importante aux déplacements utilitaires dans la planification municipale. Un milieu favorable au transport actif permet une meilleure gestion de la circulation automobile, une diminution des émissions polluantes et une amélioration de la santé des



Auteur
Line Coulombe, Agente de planification en habitudes de vie
Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière

Référence suggérée
COULOMBE, L. (2015). *Sommaire Rapport Joliette- Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 8 p.

© Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière
Dépôt légal :
Quatrième trimestre 2015
978-2-550-74533-4 (version imprimée)
978-2-550-74534-1 (version en ligne)

citoyens. Les modes de déplacements actifs sont accessibles à tous âges autant pour l'enfant, l'ainé 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 d'environ deux kilomètres 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 de la salle L' Arsenal forme une boucle sillonnant en partie les rues Archambault, St-Marc, Richard, Ste-Anne, Baby, St-Charles-Borromée, St-Viateur, St-Joseph et finalement St-Louis. Des endroits stratégiques ciblés permettaient de s'interroger. Qu'est-ce que je vois? Est-ce que les voies piétonnes et cyclables sont bien intégrées? Est-ce la meilleure initiative? L'ensemble est-il cohérent? Qui est le mieux desservi par l'aménagement? Est-ce adapté à tous les groupes d'âges, tous les types de mobilité? 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. Voici quelques éléments soulevés lors de nos observations sur le terrain;

- La plupart des rues empruntées sont déjà aménagées avec des trottoirs sur un côté ou sur les deux côtés ;
- La largeur et l'état des trottoirs sont très variables d'une rue à l'autre;
- La présence de banquettes en bordure de quelques rues augmente le confort du piéton ;
- Les trottoirs ne sont pas toujours munis d'abaissements ou de bateaux pavés faciles à utiliser pour toutes les clientèles ;
- Des voies cyclables sont aménagées en continu. Elles mènent généralement à des lieux de loisirs. Elles sont bidirectionnelles et peu de bollards y sont installés;
- Les voies cyclables ne permettent pas de traverser les principales artères, d'accéder aux destinations utilitaires directement ni d'accéder au centre-ville;
- Le piéton est vulnérable à plusieurs intersections ou sur le trottoir. Les intersections arrondies à plusieurs endroits insécurisent le piéton en attente de la traversée. Certaines entrées charretières sont très larges et permettent l'accès à l'automobile sur un trottoir abaissé et elles réduisent la sécurité du piéton sur ces distances ;
- Le marquage au sol et les abaissements de trottoirs ne sont pas toujours dans la trajectoire du piéton ;
- La traversée de certaines rues peut être difficile et il y a peu de traverses piétonnes aménagées aux intersections ou sur la rue près des destinations importantes pour les citoyens ;
- La signalisation pour piéton aux intersections, n'est pas toujours accessible, pratique et/ou sécuritaire.

UNE DEUXIÈME STRATÉGIE serait de 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 et de l'Occupation du territoire. Cette stratégie plus globale, transversale et objective permettrait d'inscrire 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
- UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL DE TRANSPORT ACTIF
- RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET
- ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR

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.



Constats

Joliette est un milieu de vie avec un fort potentiel de développement de transport actif. La municipalité, en se dotant d'une vision de mobilité active combinée avec un transport collectif efficace pourrait devenir un leader dans sa MRC, dans la région de Lanaudière et un exemple au Québec pour les municipalités de son envergure. Par contre, certains aspects des infrastructures piéton et cycliste ont soulevé des questionnements, tels que la signalisation, la qualité des trottoirs, la traversée des rues, la cohérence des aménagements avec les destinations utilitaires, les trajets courts pour les cyclistes. Finalement, les participants à l'atelier sont maintenant informés, sensibilisés et mobilisés. Ils peuvent jouer un rôle au sein de la communauté et de la municipalité que ce soit du point de vue de la sécurité comme celui de la qualité de vie et de la mobilité des citoyens de tous âges de la municipalité.

Recommandations

Les sept pistes d'actions identifiées à la page 29 devraient être réalisées à court terme. Dans les suites de cet atelier, la municipalité peut envisager deux autres stratégies complémentaires qui pourraient l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Joliette.



UNE PREMIÈRE STRATÉGIE consiste à cibler rapidement des actions directement inspirées des recommandations liées aux constats énoncés précédemment. Nous pourrions vous proposer les six suivantes :

- 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. L'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges ainsi que le partage de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires enrichissent un projet;
- Aménager les nouveaux quartiers ou prévoir les réfections de rues et de trottoirs à venir en priorisant les piétons et les cyclistes. Des accès directs aux destinations, des trajets courts, des liens avec les quartiers centraux et des éléments de sécurité et de confort des piétons et des cyclistes pourraient être envisagés;
- Améliorer la signalisation dans les sentiers périurbains et les voies cyclables urbaines existants en indiquant les destinations, le temps requis à la marche et en vélo, la distance, le niveau d'effort, etc.;
- Observer le comportement des piétons et cyclistes sur le terrain et organiser des sorties avec des écoliers, des familles avec enfants (niveau primaire) et avec poussette pour étudier les besoins et les comportements aux intersections ciblées. Les gestionnaires pourront prévoir des améliorations qui avantagent réellement les piétons et cyclistes aux intersections;
- Améliorer l'accès piéton et cyclable aux destinations quotidiennes principales selon les clientèles et leurs besoins et intérêts spécifiques (écolier, famille, adolescent, aîné) en favorisant des trajets courts et directs, du mobilier urbain le long des trajets (bancs, poubelles, fontaines d'eau, éclairage, etc.), des traversées sécuritaires, la signalisation adaptée aux utilisateurs de transport actif (temps de marche, trajet, corridor scolaire, etc.), des stationnements à vélos visibles, sécuritaires et même couverts;
- Organiser le transport collectif pour consolider les liens avec les trajets piétons et cyclistes et les destinations des différentes clientèles.

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 une série d'indicateurs sur le potentiel piétonnier et le potentiel cyclable. Cette grille permet à chaque groupe 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 amorcent 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'opinions 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

- Les rues collectrices et principales sont munies de trottoirs;
- Les trottoirs et sentiers pédestres sont généralement attrayants et invitants;
- Les mesures de réduction de la vitesse sont en place lorsque nécessaires;
- L'éclairage sur la rue et dans les zones piétonnières est adéquat;
- La municipalité tient compte des déplacements piéton dans son développement.

Points d'améliorations

- La signalisation et les informations dans les sentiers pédestres;
- Les trajets et corridors scolaires;
- La traversée des rues;
- Le respect des automobilistes envers les piétons.

Divergence d'opinion

Les groupes ont des perceptions différentes sur huit indicateurs: l'entretien et la condition des sentiers pédestres, la disponibilité du mobilier urbain sur les rues principales, les bordures protectrices qui séparent les piétons de la circulation, le respect des piétons pour la signalisation, les liens entre le réseau pédestre et les sentiers pédestres et les liens avec les destinations utiles, la consultation des citoyens et la promotion des déplacements piétonniers auprès des citoyens.

Facteurs d'importance pour inciter au déplacement piéton

- L'aménagement et l'état des trottoirs ainsi que l'accessibilité pour tous les citoyens;
- La présence de trottoirs sur les rues principales, collectrices, commerciales et près des écoles;
- Les trajets courts vers les destinations;
- La planification officielle des déplacements des piétons;
- Le respect des usagés piétons et automobilistes.

POTENTIEL CYCLABLE

Forces

- Les sentiers cyclables ou multifonctionnels hors routes sont accessibles;
- Les aménagements saisonniers permettent les déplacements actifs;
- Les voies et sentiers cyclables sont attrayants, invitants, éclairés et libres d'obstacles;
- Les accotements sont généralement larges ou asphaltés;
- La municipalité tient compte des déplacements des cyclistes dans la planification de développement.

Points d'améliorations

- Les mesures pour les cyclistes en lien avec le transport collectif;
- La signalisation, les informations et les règles à suivre;
- Les stationnements pour vélo accessibles et sécuritaires dans les lieux publics;



- L'application des règlements municipaux dans les voies cyclables;
- Le respect des règles par les cyclistes;
- Les trajets courts vers les destinations utiles;
- La promotion des déplacements à vélo auprès des citoyens.

Divergence d'opinion

Il y a six indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les groupes: la traversée des intersections à vélo, le respect des automobilistes envers les cyclistes, les liens entre le réseau cyclable et les sentiers et les liens avec les destinations utiles, la consultation des citoyens, la planification des déplacements des cyclistes.

Facteurs d'importance pour inciter au déplacement cycliste

- La traversée des rues facile et sécuritaire;
- Les voies cyclables aménagées et entretenues dans les secteurs urbains et le noyau villageois;
- Le respect des automobilistes envers les cyclistes;
- La planification officielle pour les déplacements cyclistes;
- Les stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires dans les lieux publics.

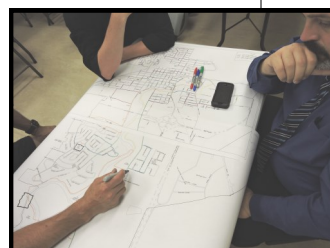
L'exercice de cartographie

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 les moyens 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 institutions offrant des services, le palais de justice, les écoles et les collèges, la bibliothèque, le bureau de poste, l'aréna, le club sportif, l'hôtel, les garderies, les parcs, les attraits culturels, l'arrêt d'autobus ainsi que l'église font partie des destinations importantes pour les participants. Des lieux de commerces ou de services tels que le centre d'achat, les grandes surfaces, la Place Bourget, les marchés d'alimentation, les dépanneurs, la pharmacie et certains restaurants sont aussi nommés comme destinations. Les participants ont aussi mentionné l'usine Bridgestone ainsi que le parc industriel parmi les générateurs de déplacements quotidiens pour le citoyen.

Des trajets ou sections ont été identifiés comme étant 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 de voies cyclables existant est perçu plutôt sécuritaire. Les déplacements piétons sont généralement considérés sécuritaires sur les rues munies de trottoirs. Les participants s'entendent, par contre, pour identifier des sections de rues ou des intersections qui présentent de grands défis de sécurité pour le piéton, pour le cycliste ou encore pour les deux types d'utilisateurs.

Les participants ont aussi fait des propositions intéressantes pour l'amélioration des déplacements à pied ou à vélo. Ces propositions visent principalement à créer des liens cyclables entre les différentes destinations utilitaires et les différents quartiers de la ville souvent en complétant les voies cyclables déjà présentes. Des propositions ont aussi été formulées pour faciliter l'accessibilité des utilisateurs des villes limitrophes à certaines destinations. Nous vous suggérons de consulter la section 5 du rapport ainsi que les annexes 8.5 et 8.6.



La priorisation du transport actif

À partir de la réflexion des trois groupes, quinze actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Joliette. 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 quinze actions, le vote de chaque participant a contribué à prioriser les sept 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 Joliette. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que l'annexe 8.7 pour voir l'ensemble des actions proposées.

1. Baby : Réaménagement des voies;
2. Campagne de sensibilisation piétons/cyclistes/ automobilistes : sécurité, partage de la route et présence policière;
3. Plan de communication et campagne promotionnelle sur le réseau cyclable : sentier et parc (utilisation), accès carte du réseau cyclable et promotion des déplacements à vélo;
4. Plan de transport durable;
5. Aménagement de supports à vélos et mobilier en milieu urbain (fontaine, stationnements à vélos, bancs, etc.);
6. Abreuvoir sur le réseau pédestre et cyclable (débuter);
7. Transport en commun gratuit.

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 Joliette. 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.

