

Sommaire Rapport Mandeville – Atelier potentiel piétonnier et cyclable



3 octobre 2013

La municipalité de Mandeville s'intéresse aux déplacements des jeunes mais aussi des citoyens. Le service de loisirs s'est intéressé à cet atelier puisqu'il s'adapte bien à la réalité des petites municipalités et permet 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 « Mandeville—Atelier potentiel piétonnier et cyclable » issu de la journée d'atelier du 3 octobre 2013 tenue à Mandeville. 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 municipaux, de deux employés municipaux, d'une personne représentant un organisme jeunesse et d'un citoyen.

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 la circulation automobile, une



Auteur

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

Référence suggérée

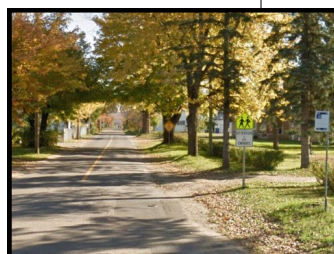
COULOMBE, L. (2014). *Sommaire Rapport Mandeville - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 8 p.

Dépôt légal :

978-2-923513-97-3 (version imprimée)
978-2-923513-98-0 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Quatrième trimestre 2014

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

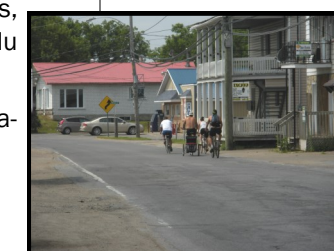
Une marche exploratoire d'un kilomètre a permis aux participants d'expérimenter le rôle d'un piéton et d'observer si l'environnement municipal a été conçu à l'échelle de celui-ci. L'itinéraire partant de l'école primaire se rendait, via la rue Desjardins, jusqu'à l'Hôtel de ville. Au retour vers l'école un petit détour empruntant la rue St-Charles-Borromée, la rue St-Joseph et la rue Girard permettait de retourner au point de départ devant l'école. 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 rue Desjardins est l'axe central permettant d'atteindre plusieurs destinations importantes (école, Hôtel de ville, bureau de poste, caisse populaire, parcs, dépanneur...). C'est un générateur de déplacement autant pour le piéton et le cycliste que pour l'automobiliste. L'accotement asphalté est, soit étroit ou soit suffisamment large et à plusieurs endroits il offre une surface inégale pour les vélos, poussettes ou fauteuils roulants. Il y a des trottoirs par sections discontinus sur les deux côtés de la rue.
- La zone scolaire est bien identifiée pour les automobilistes. Les jeunes se déplacent à pied et à vélo et fréquentent plusieurs destinations (maison, dépanneur, parcs) sur l'heure du dîner. Ils circulent des deux côtés de la rue Desjardins. Ils traversent de vastes stationnements et se faufilent entre les véhicules.
- Le stationnement vélo de l'école primaire est visible, bien positionné et très utilisé. Le dépanneur a aussi un stationnement vélo peu visible et mal situé par rapport aux besoins des cyclistes. D'autres commerces pourraient offrir ce mobilier. Il n'y a peu de stationnement pour vélo dans les parcs et services de la municipalité.
- La place du piéton et de l'automobile aux intersections est mal définie. Les véhicules se permettent des virages arrondis offrant peu de protection aux piétons à plusieurs intersections.
- Il y a peu de marquage au sol pour identifier la traversée des piétons. Le marquage présent est partiellement effacé. La traverse devant l'école est mal positionnée par rapport à l'arrêt d'autobus.
- Les zones de stationnement sont vastes et bénéficient d'entrées larges sur la rue. En bordure de ces rues, l'espace piéton étant mal défini, les utilisateurs sont vulnérables sur toute la longueur où peut circuler l'automobile.

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:
 - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétons, 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 les facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et les 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 les points à améliorer 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 Mandeville devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Entre autres, 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;



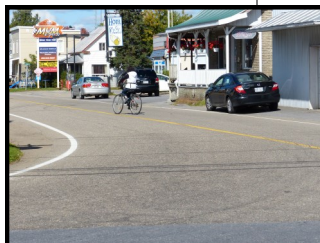
Remerciements

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.

D'un autre côté, on constate un défi pour l'accès sécuritaire à l'école et à plusieurs destinations importantes. La configuration des rues, le positionnement et le marquage des traverses piétonnes aux intersections, la continuité des trottoirs, l'accotement étroit de la rue Desjardins, l'absence d'un réseau cyclable, la présence de nombreuses lignes de désir indiquant le manque de connectivité des trajets utiles sont des enjeux importants pour la planification des déplacements. 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 tout âge à Mandeville.

Recommandations

De par ses nombreux espaces naturels et son cœur du village au cachet unique, Mandeville est un lieu possédant plusieurs forces et attraits mentionnés précédemment. Ajouté à cela, mentionnons la proximité de plusieurs destinations qui permet l'utilisation du transport actif. En plus, des pistes d'action identifiées à la page 32 qui devraient être réalisées à court terme et dans les suites de cet atelier, la municipalité peut envisager deux types de stratégies complémentaires qui pourraient l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Mandeville.



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

- Se doter d'une vision claire pour l'avenir, un « ce qu'on veut voir au cœur du village... »
- Augmenter la perméabilité et la connectivité des rues se terminant en cul-de-sac au sud et au nord de la rue Desjardins pour réduire les distances à la marche et à vélo et ainsi s'ajuster à la réalité des utilisateurs. Par exemple pour se rendre au parc de loisirs, au lac Mandeville ou vers les sentiers pédestres;
- Se doter d'un espace pour piéton et cycliste bien défini en bon état sur la rue Desjardins, et ce, dès l'entrée du village;
- Délimiter l'espace piéton aux intersections par du marquage au sol (ligne d'arrêt, passage piétonnier, ligne de côté, réduction de la chaussée) et de l'affichage piétonnier où les gens circulent vers les destinations principales;
- Baliser les stationnements hors rue;
- Poursuivre la mise en valeur des lieux ciblés en y ajoutant un aménagement paysager, du mobilier urbain (bancs, poubelles, balançoires) pour donner le goût d'y passer du temps: ex.: Parc des générations, définir la vocation de certaines maisons au cœur du village, bonifier les lieux près du Lac Mandeville, etc.
- Développer le réseau cyclable autant pour les destinations de loisirs que les destinations utilitaires (lacs, parc des loisirs, marché local et autres destinations ciblées par les groupes.
- Mettre des mesures de réduction de vitesse (réduire le champ visuel, ligne de côté, îlot d'accueil sur la chaussée).

- De nombreuses rues se terminent en cul-de-sac et offrent peu de connectivité pour les piétons et cyclistes afin de lier les destinations importantes. Des lignes de désir (marques d'usure au sol) sont visibles partout dans la municipalité. De plus, les vastes stationnements sont très utilisés pour raccourcir les trajets parfois au détriment de la sécurité. Les grands espaces clôturés restreignent aussi l'accès et imposent des détours.
- Plusieurs points d'intérêt sont présents dans la municipalité dès l'entrée au village autant au niveau des paysages que du cachet des bâtiments. La position des parcs et des espaces verts de part et d'autre de la rue principale offre un potentiel d'animation intéressant.
- Outre la présence d'éléments de mobilier urbain de qualité au Parc des générations, il n'y a pas de banc ou de poubelle en bordure de rue ou près des commerces de proximité.

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 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 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 sentiers pédestres;
- L'éclairage des rues;

Points d'améliorations

- Le sentiment de sécurité lors de la traversée des rues;
- Le respect des règles de circulation par les piétons et les automobilistes;
- La largeur des voies piétonnes (accotement ou trottoir)
- La connectivité des sentiers pédestres avec les destinations utiles
- L'absence de structure locale (groupe ou comité) et de plan officiel pour la marche.

Divergence d'opinion

Il y a deux indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les deux groupes de participants. Les questions sur l'attrait et la protection des intempéries en lien avec les trottoirs, pistes ou sentiers.

POTENTIEL CYCLABLE

Forces

Il n'y a pas d'indicateurs qui se démarquent fortement pour le potentiel cyclable. Par contre l'existence de plusieurs sentiers sur le territoire est perçue comme un avantage.

Points d'améliorations

La plupart des indicateurs du potentiel cyclable ont suscité des discussions sur leurs faiblesses autant du point de vue de la planification de la cohabitation des cyclistes (bandes cyclables, accotements asphaltés, signalisation...) avec les automobilistes que des différentes mesures favorisant l'utilisation du vélo (stationnement, information, formation, incitatif, liens avec destinations utiles, attraits des destinations...).



Divergences d'opinion

Il y a trois indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les deux groupes de participants. La question sur les mesures pour accommoder ou favoriser la sécurité des cyclistes dans les endroits publics, celle sur les formations destinées aux cyclistes et la disponibilité de cartes des sentiers et voies cyclables.

POTENTIEL « AUTRES USAGES »

Forces

- La présence d'un parc de planches à roulettes à proximité des quartiers et de l'école;
- L'usage de planches à roulettes est toléré dans les rues;
- La communauté encourage d'autres formes de loisirs non motorisés;
- La planification reflète 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.

- Le parc de planches à roulettes n'est pas relié aux trottoirs et aux autres infrastructures de déplacements actifs;
- L'absence de structure locale (groupe ou comité) spécifique;
- La communauté ne tient pas toujours compte des planchistes dans sa programmation;
- Les pistes et les sentiers hors routes 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;
- L'usage des fauteuils roulants n'est pas favorisé dans la planification officielle.

Divergences d'opinion

Il y a six indicateurs qui démontrent un écart de perception. Ces écarts se résument 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.

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 loisir 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 tout âge.

L'école primaire, les lieux de loisirs tels que le terrain des loisirs, la maison des jeunes, la bibliothèque, le Parc des générations, le Parc des chutes du Calvaire, la plage, les sentiers du Lac Mandeville, les sentiers du Lac en Cœur et des services de proximité comme l'église, la caisse, les dépanneurs, le comptoir vestimentaire, la FADOQ, le marché local et le bureau de poste ont été cités comme étant des destinations importantes pour les citoyens.

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. Trois rues ou secteurs ont été identifiés comme étant sécuritaires, soit la 21^e avenue, le rang St-Pierre, la route Mandeville. Le rang St-Augustin, la 20^e avenue, et des sections des rues Desjardins, Saint-Charles-Borromée et du Chemin du parc sont jugés non sécuritaires par les deux groupes. Le rang Lafrenière pourrait aussi être amélioré selon un des deux groupes. Les deux groupes ont aussi réfléchi aux améliorations qui pourraient être apportées et dessiné des tracés pour améliorer l'accessibilité et la sécurité des déplacements actifs. Nous vous suggérons de consulter la section 5 du rapport ainsi que les annexes 8.6 et 8.7.

La priorisation du transport actif

À partir de la réflexion des deux groupes, douze actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Mandeville. 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 douze actions, le vote de chaque participant a contribué à prioriser les cinq 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 Mandeville. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que l'annexe 8.8.

1. Installation de boîtes à fleurs, de bancs de parc et des balançoires le long du chemin du Lac Mandeville et dans le village;
2. Peindre les poteaux électriques dans le village (zone hot) »;
3. Installer des panneaux de signalisation « sympathiques » aux passages piétonniers;
4. Asphaltage d'une partie du chemin du Lac Mandeville pleine largeur;
5. Supports à vélo au Parc des générations et à la maison des jeunes.

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 Mandeville. 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 tout âge 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

Mandeville a plusieurs attraits offrant un potentiel de transport actif. Plusieurs installations sont appréciées et donnent le goût de s'y promener et d'y passer du temps. Le Parc des générations, les murales comme éléments de décor au cœur du village, les maisons ancestrales du village, les liens piétonniers entre certains quartiers, l'ambiance et la propreté, la nature et ses sentiers pédestres, les lieux de loisirs au village et près des lacs et des cours d'eau et la parc de planches à roulettes sont des éléments qui favorisent les déplacements actifs.

