

Sommaire Rapport Saint-Lin-Laurentides — Atelier potentiel piétonnier et cyclable



18 septembre 2014

La ville de Saint-Lin-Laurentides fera face à plusieurs opportunités qui pourraient changer le portrait de la ville et sa qualité de vie au cours des prochaines années. Le projet de voie de contournement, l'arrivée du train de banlieue dans une ville voisine, le développement d'un réseau cyclable seront des enjeux importants. 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 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 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 « *Saint-Lin-Laurentides—Atelier potentiel piétonnier et cyclable* » issu de la journée d'atelier du 18 septembre 2014 tenue à Saint-Lin-Laurentides. 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'auteure.

Le potentiel piétonnier et cyclable

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

Auteure

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 Saint-Lin-Laurentides- Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 8 p.

Dépôt légal :

978-2-73682-0 (version imprimée)
978-2-73683-7 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Troisième trimestre 2015

citoyens. Les modes de déplacements actifs sont accessibles à tous âges 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'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 l'hôtel de ville forme une boucle sillonnant en partie la 12^e Avenue, la rue St-Antoine, la 14^e Avenue, la rue du Parc, la 16^e Avenue et finalement la rue St-Isidore et la passerelle. Des endroits stratégiques ciblés permettaient de s'interroger. Qu'est-ce que je vois? 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? 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. Voici quelques éléments soulevés lors de nos observations sur le terrain;

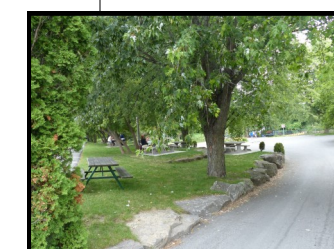
- Plusieurs rues de Saint-Lin-Laurentides sont déjà aménagées avec des trottoirs sur un côté ou sur les deux côtés;
- Il y a déjà de longs tronçons de voies cyclables aménagés;
- Les limites de vitesse sont généralement bien indiquées particulièrement près des zones de parc ou d'école;
- La traversée de certaines rues peut être difficile et il y a peu de traverses piétonnes aménagées aux intersections ou sur la rue, les trottoirs ne sont pas toujours munis d'abaissements ou de bateaux pavés facilitant l'accessibilité;
- Le piéton est parfois vulnérable aux intersections ou sur le trottoir. Les intersections arrondies à plusieurs endroits insécurisent le piéton en attente de la traversée. Les entrées charretières sont nombreuses et trop larges dans les rues commerciales et résidentielles. Elles permettent l'accès à l'automobile sur un trottoir abaissé et réduisent la sécurité du piéton sur ces distances ;
- La marche utilitaire sur la rue St-Isidore est une expérience peu agréable malgré la présence de trottoirs des deux côtés et de destinations commerciales assez variées. La circulation automobile y est dense, le bruit élevé, les trottoirs sont étroits et peu entretenus, les entrées charretières, les vastes stationnements et les grands espaces vacants nuisent au confort et au sentiment de sécurité du piéton.
- Les destinations utilitaires principales comme les écoles, les parcs, la piscine municipale, la bibliothèque ou les commerces de proximité ne sont pas nécessairement reliés par un trottoir en continu ou par une piste cyclable;
- Les voies cyclables semblent régulièrement obstruées par les bacs obligeant le cycliste ou le marcheur à circuler sur la chaussée ;
- Les stationnements pour vélos devant les commerces, les services publics ou les écoles sont absents ou sont peu visibles;
- La passerelle n'est pas identifiée et valorisée comme un lien piéton et cyclable permettant d'éviter l'intersection.



- 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.



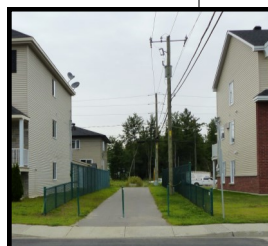
Recommandations

Les six pistes d'actions identifiées à la page 32 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 Saint-Lin-Laurentides.

UNE PREMIÈRE STRATÉGIE consiste à cibler rapidement des actions directement inspirées des recommandations liées aux constats énoncés précédemment. Nous pourrions vous proposer les cinq 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;
- Identifier les lieux où les piétons sont les plus nombreux et les plus vulnérables, afin de prioriser la bonification du réseau de trottoirs existants. Une réflexion englobant l'âge, la mobilité des utilisateurs, les destinations ciblées (scolaire, commerciale, résidentielle, industrielle), la circulation, la sécurité en bordure de rues permettrait de cibler les besoins de réfection, de planifier ou prioriser les nouveaux tronçons de trottoirs ainsi que d'aménager des traverses piétonnes et des passages piétonniers;
- Planifier le réseau de voies cyclables en continu et en lien avec les destinations définies selon les différentes clientèles autant pour le loisir que pour les déplacements quotidiens (école, emploi, loisirs, commerces, services);
- Revitaliser et créer des espaces municipaux de qualité sur la rue St-Isidore au nord de la 12^e Avenue (esthétisme, façades ouvertes, place publique, aménagement paysager, mobilier urbain, éclairage, musique, gestion du stationnement...). Lorsque la voie de contournement deviendra une réalité il sera plus facile de rendre les déplacements piétonniers confortables et augmenter l'attractivité pour les piétons et les cyclistes sur cette rue commerciale;
- Accorder autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires des piétons et des cyclistes qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts si tous les utilisateurs sont considérés dans la planification que de faire des correctifs.

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.



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

- L'accotement asphalté et des mesures de réduction de vitesse sont présents en absence de trottoir;
- Les trottoirs sont entretenus en été et en hiver;

Points d'améliorations

- Pas de sentier pédestre lié aux destinations utiles;
- Pas de carte des sentiers ou des passages piétonniers;
- Peu de mobilier urbain;
- Les automobilistes et les piétons ne respectent pas les règles.

Divergence d'opinion

Les groupes ont des perceptions différentes sur trois indicateurs: Le marquage au sol de lignes réfléchissantes, la séparation physique des piétons lorsque la vitesse est autorisée à plus de 60 km et la présence d'un groupe pouvant recevoir les commentaires des piétons.

Facteurs d'importance pour inciter aux déplacements piétons

- La présence et l'entretien d'un réseau de trottoirs et de sentiers;
- La traversée sécuritaire des rues et des intersections;
- Un éclairage adéquat dans les zones piétonnières;
- Le mobilier urbain présent le long des axes de déplacements (bancs, poubelles, fleurs et attrait)
- Le respect des usagés piétons et automobilistes;
- L'existence d'un comité permettant de recevoir les préoccupations des piétons.



POTENTIEL CYCLABLE

Forces

Aucune force n'a été identifiée en lien avec les déplacements cyclables, mais plusieurs indicateurs obtenaient une cote moyenne.

Points d'améliorations

- Peu ou pas de stationnement pour vélos le long des rues et aux destinations importantes;
- Les voies cyclables ne sont pas liées entre elles, aux infrastructures piétons et aux destinations importantes;
- Peu ou pas de formation pour les cyclistes;
- Les cyclistes et les automobilistes ne respectent pas les règles de la circulation;
- Pas de carte des voies cyclables.

Divergence d'opinion

Il y a quatre indicateurs qui démontre un écart de perception entre les groupes: L'existence d'un plan de développement cyclable, la considération des vélos dans la planification et la conception des rues, l'existence de sentiers cyclables de loisirs, la sécurité des parcs et des endroits publics pour les cyclistes.

Facteurs d'importance pour inciter aux déplacements cycliste

- Les voies cyclables et les sentiers sont conçus pour les déplacements utilitaires cyclistes et pour les loisirs;
- Les parcs sont sécuritaires et conçus pour accommoder les cyclistes;
- Les voies et les sentiers cyclables sont liés entre eux et avec les voies piétonnes;
- Les voies et les sentiers cyclables mènent le cycliste vers les destinations utiles;
- Les chemins et les rues ont des accotements asphaltés;
- La municipalité a un plan de déplacement cyclable et considère le déplacement cycliste dans la planification et la conception des rues;
- Les jeunes sont encouragés à prendre leur vélo pour se rendre à l'école et vers d'autres destinations.

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 écoles, la bibliothèque, l'hôtel de ville, l'aréna, la piscine, les parcs, la salle de spectacle ainsi que l'église font partie des destinations importantes pour les citoyens. Des lieux de commerces ou de services tels que les marchés d'alimentation, la caisse populaire et la pharmacie sont aussi nommés comme destinations.

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. Plusieurs rues ou sections de rue, dotées d'un trottoir sur au moins un côté, ou d'une voie cyclable ont été citées comme étant majoritairement sécuritaires. D'autres sections de rues sans aménagement spécifique ont aussi obtenu l'approbation des participants. La majorité des participants s'entend pour identifier les endroits qui présentent de grands défis de sécurité. Le chemin St-Stanislas malgré la présence d'une voie cyclable, la rue St-Isidore autant au nord qu'au sud du pont, la Montée St-Jacques et la Côte Jeanne ont été cités par les participants. 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. 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 trois groupes, quinze actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Saint-Lin-Laurentides. 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 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 Saint-Lin-Laurentides. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que l'annexe 8.8 pour voir l'ensemble des actions proposées.

1. Revitaliser le centre-ville par la réglementation d'urbanisme, afin d'inciter le consommateur à fréquenter davantage la rue commerciale, par des incitatifs financiers pour les commerçants;
2. Créer un comité de citoyens pour promouvoir des pistes cyclables / intermunicipales. (Collaborer avec d'autres municipalités);
3. Accentuer les traverses piétons;
4. Organiser une journée sans ma voiture;
5. Augmenter la visibilité de la passerelle;
6. Écrire des articles pour promouvoir le transport actif et les envoyer aux médias locaux.

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 Saint-Lin-Laurentides. 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

Saint-Lin-Laurentides dispose déjà d'infrastructures de transport actif et pourrait choisir d'accorder une place importante aux piétons et aux cyclistes dans la planification à moyen et à long terme. Par contre, certaines lacunes des infrastructures piéton et cycliste comme la présence d'obstacles, les entrées charretières, l'entretien, l'inaccessibilité aux poussettes et fauteuils roulants, la discontinuité et le manque de cohérence avec les destinations utiles diminuent la qualité de l'expérience du piéton et du cycliste. La traversée des rues est souvent nécessaire en raison des destinations et n'est pas toujours facile. Il y a peu d'aménagements urbains tels que des bancs, stationnements à vélos ou mesures esthétiques pour rendre le déplacement actif plus confortable et plus agréable en particulier sur la rue St-Isidore. 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.

