

Sommaire Rapport Saint-Gabriel – Atelier potentiel piétonnier et cyclable



9 mai 2014

La municipalité de Saint-Gabriel a entrepris plusieurs actions au cours des dernières années pour améliorer la qualité de vie à Saint-Gabriel. La démarche de diversification et de développement du pôle Brandon, la nouvelle politique familiale ainsi qu'un nouveau plan d'urbanisme ont mis en lumière l'opportunité d'entreprendre des actions favorisant un mode de vie actif au quotidien. Au-delà de l'offre de loisirs, la municipalité s'est intéressée aux déplacements des citoyens. 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 « Saint-Gabriel—Atelier potentiel piétonnier et cyclable » issu de la journée d'atelier du 9 mai 2014 tenue à Saint-Gabriel. 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, d'une personne du milieu scolaire, de trois représentants d'un organisme et de deux 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 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,



Auteure

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

Référence suggérée

COULOMBE, L. (2015). *Sommaire Rapport Saint-Gabriel - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 8 p.

Dépôt légal :

978-2-924462-08-9 (version imprimée)
978-2-924462-07-2 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Premier trimestre 2015

Centre de santé et de services sociaux
du Sud de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux
du Nord de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux
du Sud de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux
du Nord de Lanaudière

une diminution des émissions polluantes et une amélioration de la santé des citoyens. Les modes de déplacement actif 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 de 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 du Centre sportif et communautaire de Brandon forme une boucle sillonnant en partie les rues Beausoleil et Dequoy, le boulevard Houle et finalement les rues Cohen et St-Gabriel. 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'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;

- La plupart des rues de la ville présentent une diversité visuelle intéressante offrant un paysage varié au piéton ou au cycliste;
- La mixité des usages résidentiel, commercial et institutionnel propose des destinations proches les unes des autres et favorise les déplacements courts;
- Plusieurs rues de Saint-Gabriel sont aménagées avec des trottoirs sur un côté ou sur les deux côtés;
- Les trottoirs sont parfois en mauvais état ou trop étroits pour y circuler avec une poussette ou un fauteuil roulant;
- La place du piéton et sa priorité ne sont pas clairement définies. Les automobiles empiètent sur les espaces destinés aux piétons réduisant leur confort et leur sécurité. Citons en exemple l'accès asphalté jusqu'à la porte du Centre sportif et communautaire de Brandon et les entrées privées où l'asphalte est posée sur le trottoir qui propose la priorité à l'automobile. Les entrées charretières très larges de plusieurs commerces et stationnements en sont un autre exemple. Elles permettent l'accès à l'automobile sur un trottoir abaissé et réduisent la sécurité du piéton sur de bonnes distances;
- Les coins de plusieurs rues sont arrondis et les trottoirs sont réduits aux intersections offrant peu de protection au piéton en attente de la traversée;
- Le stationnement autorisé des deux côtés sur plusieurs rues représente un obstacle au déplacement linéaire et continu du piéton ou du cycliste ainsi que des obstructions visuelles près des écoles et des parcs.
- La traversée de certaines rues peut être difficile et il y a peu de traverses piétonnes aménagées aux intersections ou sur la rue;
- L'intersection de la rue Dequoy avec la rue St-Gabriel est fréquentée par les jeunes et les familles. L'intersection est dangereuse, les feux piétons sont difficiles à comprendre et à utiliser (l'accès au bouton d'appel, le sens de la traversée, le positionnement des feux, le marquage au sol) et il n'y a pas d'espace piéton sécuritaire aux coins des rues.

- **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 se rendre à pied à 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'usages (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 piétonnier existant, créer un réseau de voies cyclables utilitaires, etc.;
 - 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 Saint-Gabriel 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, l'école, 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.

ter l'intérêt des piétons et cyclistes et traverser les rues ou les intersections est difficile à plusieurs endroits. 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 à Saint-Gabriel.

Recommandations

Les cinq pistes d'actions identifiées à la page 35 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-Gabriel.

UNE PREMIÈRE STRATÉGIE consiste à cibler rapidement des actions directement inspirées des recommandations liées aux constats énoncés précédemment. Nous pourrions vous proposer les sept 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;
- Utiliser le réseau de trottoirs existant pour bonifier le potentiel piétonnier de Saint-Gabriel. Une réflexion englobant l'âge, la mobilité des utilisateurs, les destinations ciblées (scolaire, commerciale, résidentielle, industrielle), la circulation, la sécurité en bordure de rue permettrait de cibler les besoins de réfection et de planifier ou prioriser les nouveaux tronçons de trottoirs ainsi que l'aménagement de passages piétonniers;
- Sécuriser la traversée aux intersections des piétons et cyclistes sur les axes majeurs de déplacements nord/sud et est/ouest. La cohérence entre les infrastructures et la signalisation devrait être analysée afin de clarifier la compréhension, la convivialité et le respect des règles autant pour le piéton que pour le cycliste. Les espaces piétonniers ou cyclables doivent être définis et visibles par rapport à ceux de la circulation automobile et du stationnement;
- Planifier un réseau de voies cyclables permettant d'accéder en sécurité et en continu aux destinations définies selon les différentes clientèles autant pour le loisir que pour les destinations utilitaires quotidiennes (écoles, emplois, loisirs, commerces, services);
- Aménager les trottoirs, les voies cyclables, les passages piétonniers et les sentiers en continu. La priorisation de trajets plus courts et des tracés naturels déjà empruntés par les utilisateurs augmente la connectivité et favorise les déplacements actifs;
- Revitaliser et créer des espaces municipaux de qualité (esthétisme, façades ouvertes, place publique, aménagement paysager, mobilier urbain, éclairage, musique, gestion du stationnement...) sur certaines rues offrant un bon potentiel d'animation favoriserait les déplacements piétonniers;
- Accorder autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires pour les piétons et les 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.

- Il n'y a pas de stationnement pour les vélos sur les rues principales, devant les services municipaux et les commerces;
- Le secteur du parc Patrick-Gendron n'est pas aménagé pour les piétons, les cyclistes, les familles avec une poussette ou encore les personnes à mobilité réduite;
- Il y a plusieurs lignes de désir qui convergent vers la rue St-Gabriel. Ces marques d'usure visibles au sol sont les tracés informels empruntés par les piétons pour un déplacement plus direct, plus court.

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'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'existence de trottoirs, de pistes et de sentiers entretenus;
- Les groupes communautaires sensibilisés et qui s'intéressent à la marche.

Points d'améliorations

- Le sentiment de sécurité lors de la traversée des rues;
- Peu d'aménagement améliorant la sécurité ou le confort des piétons (mesures de réduction de vitesse, marquage au sol, éclairage, signalisation, banc);
- Peu de liens entre les trottoirs, sentiers et les destinations utilitaires;
- L'absence de planification officielle 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'entretien des trottoirs, pistes et sentiers existants ainsi que l'existence de cartes accessibles pour les sentiers.



POTENTIEL CYCLABLE

Forces

Aucune force n'a été identifiée en lien avec les déplacements cyclables.

Points d'améliorations

- Peu ou pas d'accotement asphalté permettant de faire du vélo en sécurité;
- Peu ou pas de sentiers cyclables;
- Pas de voie cyclable sur rue;
- Pas d'accommodement pour les cyclistes dans les lieux publics;
- L'absence de structure locale (groupe ou comité) pour le cyclisme.

POTENTIEL « AUTRES USAGES »

Forces

- La tolérance de la ville pour l'usage de patins à roues alignées et de planches à roulettes sur les trottoirs et dans les rues;
- La tolérance de l'école pour l'utilisation des planches à roulettes.

Points d'améliorations ou méconnaissances des participants

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

- L'absence d'un parc de planche à roulettes à proximité des quartiers et de l'école;
- La présence et l'utilisation des aides à la mobilité, tel que des fauteuils roulants, n'est pas planifiée officiellement;
- Les trottoirs ne sont pas conçus pour favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite ou encore des familles avec des poussettes.

Divergences d'opinion

Plusieurs indicateurs ne faisaient pas consensus. 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 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, le centre sportif et communautaire, le parc des loisirs, la plage, les sentiers Brandon, le site du presbytère, le jardin communautaire, les maisons de retraités ainsi que l'église font partie des destinations importantes pour les citoyens. Des lieux de services tels que le bureau de poste, les institutions financières, le CLSC, la maison des jeunes, l'organisme Source de vie, les cliniques médicales et le débarcadère d'autobus sont aussi nommés comme destinations. Plusieurs commerces de proximité sont cités, la quincaillerie, la pharmacie, l'épicerie, les restaurants et la crèmerie.

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 de St-Gabriel, dotées d'un trottoir sur au moins un côté, ont été citées comme étant majoritairement sécuritaires. Certaines rues ou sections de rues sans trottoir telles que l'avenue du Parc et la rue Provost ont obtenu l'approbation des participants. Les sentiers hors rues, formels ou informels, suscitent un sentiment de sécurité puisqu'ils sont séparés de la circulation automobile. La majorité des participants s'entend pour identifier les endroits spécifiques qui présentent de grands défis de sécurité. Plusieurs intersections et tronçons des rues Dequoy et St-Gabriel ainsi que l'intersection des rues Michaud et Beauvilliers ont été cités. Les participants ont aussi fait des propositions intéressantes pour l'amélioration des déplacements à pied ou à vélo. Ces propositions visent à créer des liens entre les écoles et les espaces verts vacants ou aménagés de la municipalité, à assurer la continuité des déplacements dans l'axe nord/sud et à créer des axes complémentaires pour mener aux destinations utilitaires. 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, dix actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Saint-Gabriel. 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 dix 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 Saint-Gabriel. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que l'annexe 8.8.

1. Actualiser le projet de marche en groupe de personnes (50 ans et plus) pour le mois de septembre 2014, circuits à déterminer (Santé à cœur);
2. Acheter des supports à vélos (parc municipal, centre sportif et communautaire, plage, bibliothèque...);
3. Avoir la programmation /promotion concernant les déplacements actifs dans les commerces, accompagnée d'une campagne de sensibilisation « Marche ta ville »;
4. Ajouter des bancs (avenue du Parc, rue Beausoleil, centre funéraire, club de pétanque);
5. Déposer un plan d'aménagement intégrant les recommandations pour le déplacement actif.

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-Gabriel. 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-Gabriel pourrait offrir des conditions idéales pour le piéton et le cycliste. Les commerces et services y sont regroupés, certaines rues recèlent un potentiel d'animation intéressant et la ville a déjà un réseau de trottoirs. Par contre, certaines lacunes de ce réseau comme la présence d'obstacles, 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. La circulation à vélo est difficile, aucune mesure n'est prévue pour accommoder les cyclistes. Le Centre sportif et communautaire de Brandon n'est pas aménagé pour susci-

