

# Rapport de la Direction de santé publique Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière

## Sommaire

### Rapport Saint-Thomas – Atelier potentiel piétonnier et cyclable

2 avril 2016

La municipalité de Saint-Thomas est intéressée depuis plusieurs années à développer un réseau cyclable sur son territoire. La dimension rurale représente à la fois un défi et une opportunité pour réfléchir de façon concertée aux déplacements actifs dans la municipalité. 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 liés aux déplacements actifs tout en sensibilisant les élus, les gestionnaires, les représentants d'organismes et les citoyens 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-Thomas – Atelier potentiel piétonnier et cyclable* issu de la journée d'atelier du 2 avril 2016 tenue à Saint-Thomas. 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 six élus, de quatre employés municipaux, de deux représentants d'organismes et de dix-sept 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 telles 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 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 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 la salle Saint-Joseph forme une boucle sillonnant au départ, en partie la rue principale, la rue Robitaille, la rue Josaphat-Adam, la rue Aline-Bourret et, finalement, encore une fois la rue principale. 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'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. Voici quelques éléments soulevés lors de nos observations sur le terrain :

- La rue principale a un trottoir bien entretenu sur un côté. Les rues collectrices telles que la rue Robitaille et la rue Josaphat-Adam, par exemple, n'ont pas de trottoir;
- Les sentiers traversant le terrain des loisirs et le passage piétonnier au bout de la rue Aline-Bourret proposent des trajets plus courts pour les piétons et les cyclistes;
- La rue Principale et la rue Robitaille ont des traverses pour piétons;
- L'intersection devant l'école primaire a certains aménagements pour favoriser la sécurité des élèves, mais elle serait à améliorer pour la traversée de la rue Principale et de la rue Robitaille ainsi que dans les zones d'attente du piéton aux coins de l'intersection. Les zones où les parents stationnent pour le débarquement des élèves est aussi un problème à évaluer;
- La rue Robitaille est large et droite, elle n'est pas aménagée pour induire une réduction de la vitesse;
- Il y a peu de marquage au sol. Le piéton est vulnérable à la plupart des intersections, en bordure des rues collectrices et dans la courbe de la rue Josaphat-Adam. L'espace attribué au piéton en attente de la traversée aux intersections ou pour ses déplacements en bordure de rue est mal défini;
- Certaines entrées charretières sur la rue Principale sont larges et rendent le piéton vulnérable. Elles permettent l'accès à l'automobile sur un trottoir abaissé et réduisent la sécurité du piéton sur ces portions du trottoir;

- L'intersection du rang St-Charles avec la route 158 et du rang St-Charles avec la rue Principale représentent un défi pour le piéton comme pour le cycliste;
- Il n'y a pas de voie cyclable aménagée dans le noyau villageois et il y a peu de stationnements pour les vélos visibles.

## L'analyse du potentiel de transport actif

Les participants ont complété en équipe 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, etc.) à un moment précis. Par contre, la mise en commun de ces perceptions nous donne un indice des forces, des points d'amélioration 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

- La municipalité consulte les groupes de citoyens pour faire des aménagements pour les piétons;
- Les trottoirs et les bordures de rues sont entretenus en été et en hiver.

#### Points d'amélioration

- Pas de séparation entre les piétons et les automobilistes en bordure des rues ou routes (zones 70 à 90 km/h);
- Pas de trajet ou corridor scolaire identifié dans les rues;
- Peu de mobilier urbain sur les rues collectrices ou commerciales;
- La municipalité ne dispose pas de politique ou de planification officielle pour les piétons.

#### Divergence d'opinion

Les groupes ont des perceptions différentes sur treize indicateurs: L'aménagement de trottoirs et sentiers reliés entre eux et aux destinations principales, leur attrait, leur signalisation ainsi que leur entretien n'obtenaient pas le consensus. Les indicateurs liés aux rues, tels que les accotements, les mesures de réduction de la vitesse, l'éclairage et la traversée sécuritaire sont perçus différemment selon les profils d'utilisateurs.

#### Facteurs d'importance pour inciter aux déplacements piétons

- Des accotements identifiés ou des espaces séparés de la circulation selon les zones de 30 à 50 km/h ou de 70 à 90 km/h;
- La traversée sécuritaire des rues et des intersections;
- Des vitesses légales appropriées, respectées et accompagnées de mesures pour réduire la vitesse;
- La présence et l'entretien d'un réseau de trottoirs et de sentiers attrayants, liés aux destinations et proposant des trajets directs;
- Un éclairage adéquat dans les zones piétonnières;
- La planification officielle des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement de lieux publics, de conception de rues ou de gestion de la circulation;
- Le mobilier urbain présent le long des axes de déplacements (bancs, poubelles, fleurs et attrait).



## POTENTIEL CYCLABLE

### Forces

- La municipalité consulte les groupes de citoyens.

### Points d'amélioration

- Il y a peu de voies cyclables aménagées ou désignées;
- Il y a peu d'accotement ou de signalisation permettant le partage de la route sécuritaire;
- Les voies cyclables ne sont pas liées entre elles aux infrastructures piétons et aux destinations importantes;
- Il y a peu de stationnements pour vélos visibles et accessibles dans les lieux publics.

### Divergence d'opinion

Il y a neuf indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les groupes; voici quelques éléments qui ont été soulignés : l'existence d'un plan de développement cyclable, la considération des vélos dans la planification et la conception des rues ou des développements, l'existence de sentiers cyclables de loisirs en lien avec les lieux publics, éclairés, libres d'obstacles ou accessibles à tous les citoyens.

### Facteurs d'importance pour inciter aux déplacements cyclistes

- Les chemins et les rues ont des accotements larges et asphaltés;
- La signalisation indique le partage de la route avec les cyclistes;
- La municipalité a un plan de déplacement cyclable et considère le cycliste dans la planification et la conception des rues;
- Les voies cyclables sont entretenues et en bonne condition, elles permettent le déplacement dans le noyau villageois;
- Les voies et les sentiers cyclables sont liés entre eux et mènent vers des destinations;
- Les stationnements pour vélos sont accessibles et installés dans les lieux publics;
- Les sentiers cyclables/multifonctionnels hors route sont aménagés vers les villes voisines.

## 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.

L'école, la bibliothèque, le terrain des loisirs ainsi que les salles municipales et communautaires font partie des destinations importantes pour les citoyens. Des lieux de commerces ou de services tels que le commerce d'alimentation, la caisse populaire, le bureau de poste et la pharmacie, les dépanneurs et les industries Harnois 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. Les quartiers résidentiels ainsi que le terrain des loisirs ont été cités majoritairement sécuritaires. Des portions de la rue principale et de la rue Voligny sont sécuritaires pour les piétons. Ensuite, les groupes s'entendent pour identifier des endroits qui présentent de grands défis de sécurité. La rue Robitaille, le rang St-Charles et le rang Brûlé ont été cités par la plupart des participants. Plusieurs intersections de la rue Principale, de la route 158 et du rang St-Charles, entre autres, ont fait l'objet de discussions. Les courbes des rues Josaphat-Adam, L.-M.-Drainville, de la rue Thomas-Brassard et de la rue Principale ont été mentionnées. Les participants ont aussi fait des propositions intéressantes pour l'amélioration des déplacements à pied ou à vélo. Ces propositions visent à développer des axes de déplacement cyclable nord/sud et est/ouest ainsi qu'une boucle dans le périmètre urbain et des voies cyclables vers les villes voisines. Nous vous suggérons de consulter la section 5 du rapport ainsi que l'annexe 8.6.

## La priorisation du transport actif

À partir de la réflexion des quatre groupes, vingt actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Saint-Thomas. 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 vingt 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-Thomas. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que les annexes 8.7 et 8.8 pour voir l'ensemble des actions proposées.

1. Signalisation, marquage
  - Les chevrons (dessins);
  - Installation de bollards (poteaux noirs dans les rues);
  - Réduire les limites de vitesse;
  - Zones pédestres bien définies, ajout de lignes, affiches;
  - Pancarte de signalisation à l'entrée des parcs; jeux disponibles, distance, facilités, etc.
2. Installation de mobilier urbain partout sur rue principale et parc
  - Ajout de bancs, supports à vélos, etc.
3. Radar vitesse mobile pour réduire la vitesse dans les zones à risque
4. Ajout de supports à vélos et à planches adéquats
5. Abaisser la vitesse à 40 km/h dans les quartiers résidentiels. Délai : 4 mois
6. Comité de suivi/comité citoyens pour suivre les démarches. Délai : Au besoin

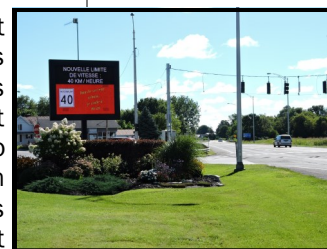
## Conclusion, Constats et Recommandations

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-Thomas. 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 et 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**

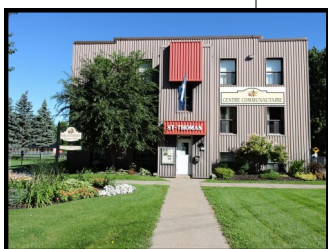
Saint-Thomas dispose de peu d'infrastructures de transport actif. Par contre, la municipalité démontre une volonté d'impliquer les piétons et cyclistes dans la réflexion permettant d'augmenter le potentiel piétonnier et cyclable. Les participants à l'atelier ont démontré un intérêt et sont maintenant informés, sensibilisés et mobilisés pour jouer un rôle dans les changements que la municipalité pourrait entreprendre. La concentration des destinations

quotidiennes et des services de proximité autour de la rue principale et le trottoir sur la rue Principale représente un atout indéniable pour augmenter ce potentiel. La proximité des villes voisines est aussi un avantage pour la planification d'un réseau de déplacements à l'extérieur du périmètre urbain. Les rues collectrices et résidentielles n'ont pas de trottoir ou d'espace défini pour le piéton et le cycliste, la configuration des rues offre peu de connexité dans l'axe est/ouest, la traversée de la rue Principale ou de la route 158 peut parfois être difficile et, finalement, le territoire rural représente un défi particulier pour les déplacements actifs des familles. Par contre, des actions ciblées peuvent améliorer la sécurité et le confort des citoyens de tous les âges.

## 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-Thomas.

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



- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution des 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;
- Maintenir la concentration des services et des commerces de proximité au centre du périmètre urbain afin de créer un achalandage piétonnier et cyclable sur la rue Principale;
- Augmenter l'attrait pour la marche et le vélo à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre urbain, en installant du mobilier urbain sur les trajets principaux (stationnements à vélos visibles, bancs, poubelles, fontaines d'eau, halte, éclairage, etc.);
- Aménager les prochains quartiers ou prévoir les réfections de rues en priorisant les piétons et les cyclistes. Des trottoirs sur les rues collectrices perpendiculaires à la rue Principale, des voies cyclables, des accès directs aux destinations, des tracés courts vers la rue Principale, mais aussi dans l'axe est/ouest;
- Identifier les espaces piétons ou cyclables afin de favoriser un meilleur partage de la route à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre urbain. Les lignes de dérive, les délinéateurs, le marquage aux intersections, l'aménagement d'un espace d'attente suffisant aux intersections, la formalisation de trajets cyclables peuvent avoir un impact intéressant sur le sentiment de sécurité;
- Aménager des trajets cyclables en fonction des attraits et des destinations. La planification des étapes, l'affectation d'un budget récurrent annuel et l'amélioration progressive des circuits formels et informels existants en fonction d'un échéancier pourrait mettre en branle un projet désiré depuis longtemps. L'utilisation de différents types de voies cyclables de la piste séparée à la voie partagée permettrait un tracé en continu qui serait en évolution et en amélioration d'année en année;
- Améliorer la signalisation pour les piétons et pour les cyclistes à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre urbain (temps de marche, trajet, corridor scolaire, voies partagées, temps moyen requis/destination, niveau de difficulté ou d'effort);
- 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. Impliquer les autorités

concernées dans ces observations et ainsi les gestionnaires pourront prévoir des améliorations qui avantagent réellement les piétons et cyclistes aux intersections;

- Promouvoir et améliorer le transport collectif avec les municipalités limitrophes pour consolider les liens avec les trajets piétons et cyclistes et les destinations des différentes clientèles.

**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
- 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.



**Auteure**

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

**Référence suggérée**

COULOMBE, L. (2017). *Sommaire Rapport Saint-Thomas - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 8 p.

Dépôt légal :

Premier trimestre 2017

ISBN: 978-2-550-77700-7 (version imprimée)

978-2-550-77701-4 (version électronique)

**Centre intégré  
de santé  
et de services sociaux  
de Lanaudière**

Québec 