

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

Sommaire

Rapport Sainte-Émélie-de-l'Énergie

Atelier potentiel piétonnier et cyclable

16 mai 2016

La municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie s'intéresse à la qualité de vie de ses citoyens. Les projets qu'elle soutient reflètent l'intérêt qu'elle porte au déplacement actif et sécuritaire à la fois utilitaire et récréatif. 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, 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 *Sainte-Émélie-de-l'Énergie — Atelier potentiel piétonnier et cyclable* issu de la journée d'atelier du 16 mai 2016 tenue à Sainte-Émélie-de-l'Énergie. 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 élus, de trois employés municipaux, du représentant d'un organisme et de huit 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 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 sillonne au départ la rue Coutu, la rue Saint-Michel, la rue Principale et la rue Adèle-Deschênes, se rend à la plage municipale via la rue Émélie-Bolduc, la rue Leprohon, la rue Principale et la rue Belleville pour finalement revenir à l'hôtel de ville par les rues Robitaille et Coutu. 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 :

- Certaines rues collectrices sont munies de trottoir sur au moins un côté. La largeur, l'entretien et la continuité des trottoirs sont variables d'une rue à l'autre;
- Quelques destinations importantes pour les citoyens, telle que la pharmacie, se situent en dehors du noyau villageois. La distance est facile à parcourir en transport actif, mais le déplacement à pied ou à vélo en bordure de la route 347 est peu sécuritaire. La limite de vitesse ne semble pas respectée;
- Une place publique est aménagée au cœur du village. Elle est visible, bien aménagée et bien située;
- La plage et le site du Vieux moulin sont près du noyau villageois. Ce sont des destinations accessibles en transport actif;
- Il y a une signalisation pour la présence d'écoliers, mais le corridor scolaire n'est pas bien défini;
- Plusieurs lignes de désir, qui sont en fait des trajets informels empruntés pour un accès plus direct à une destination, ont été identifiées lors de la marche;
- L'intersection de la rue Coutu et de la rue Saint-Michel est difficile à traverser. Une traverse piétonne a été aménagée devant le marché d'alimentation. La limite de vitesse ainsi que le respect de la priorité piéton semble peu respectés;

- L'intersection de la rue Adèle-Deschênes avec la rue Principale est un point stratégique en raison des destinations qui y sont liées, mais elle n'est pas aménagée pour les piétons et cyclistes;
- L'intersection de la rue Desrosiers avec la rue Principale est large. La traversée peut être difficile. Certains axes offrent peu de visibilité et moins de sécurité pour les piétons et cyclistes;
- L'intersection de la rue Saint-Michel avec la rue Principale (route 347) est difficile à traverser pour un piéton ou un cycliste. Le sentiment de sécurité et le confort du piéton en l'attente de la traversée sont peu élevés. Il n'y a pas de marquage au sol et la traversée est longue;
- Il n'y a aucun arrêt obligatoire sur la rue Principale (route 347) permettant de moduler la vitesse des véhicules qui traversent le noyau villageois. La limite de vitesse ne semble pas respectée aux entrées de la municipalité.



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

- Les rues principales, collectrices ou commerciales sont généralement dotées de trottoir;
- Les trottoirs et les sentiers sont généralement libres d'obstacles;
- Les mesures de réduction de la vitesse mises en place lorsque nécessaire;
- La municipalité consulte les groupes de citoyens pour planifier les déplacements piétonniers;
- La municipalité dispose d'une planification officielle des déplacements piétonniers.

Points d'amélioration

- Les accotements plus larges aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h;
- La traversée des rues aux intersections;
- Le respect des piétons et des automobilistes entre eux et avec les règlements;
- Le trajet ou corridor scolaire identifié dans les rues;
- Le mobilier urbain sur les rues collectrices ou commerciales;
- Les sentiers pédestres aménagés, entretenus, attrayants, reliés entre eux avec une signalisation claire.

Divergence d'opinion

Les groupes ont des perceptions différentes sur cinq indicateurs : L'aménagement, l'accessibilité et la condition des trottoirs, la notion d'éclairage dans les rues, les vitesses légales affichées, la planification de la localisation des destinations publiques et la promotion des déplacements actifs.

Facteurs d'importance pour inciter aux déplacements piétons

- Les accotements identifiés ou des espaces séparés de la circulation;
- Les trottoirs aménagés, entretenus et accessibles à tous les citoyens en été et en hiver;
- La traversée sécuritaire des rues et des intersections, des traverses piétonnes visibles;
- 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, invitants avec une signalisation claire;
- Le respect des automobilistes envers les piétons;
- La promotion du déplacement actif auprès des citoyens.

POTENTIEL CYCLABLE

Forces

- La municipalité consulte les groupes de citoyens.

Points d'amélioration

- Les voies cyclables aménagées ou désignées;
- Les accotements et la signalisation permettant le partage sécuritaire de la route;
- L'application des règlements municipaux relatifs à la circulation;
- Le respect des règles par les cyclistes;
- Les voies cyclables liées entre elles, aux infrastructures piétons et aux destinations importantes;
- Les voies cyclables et les sentiers permettant des trajets courts vers les destinations;
- La planification de déplacements à vélo dans la localisation et l'aménagement de lieux publics, la conception des rues et la gestion de la circulation.

Divergence d'opinion

Il y a cinq indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les groupes; voici quelques éléments qui ont été soulignés : L'opportunité de combiner le déplacement à vélo avec le transport collectif, la traversée sécuritaire des intersections à vélo, le respect des cyclistes par les automobilistes, la planification et la promotion du déplacement à vélo par la municipalité.

Facteurs d'importance pour inciter aux déplacements cyclistes

- Les voies cyclables sont aménagées dans le noyau villageois;
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels ont une signalisation claire;
- Les chemins et les rues ont des accotements larges et asphaltés;
- La signalisation indique le partage de la route avec les cyclistes;
- Les sentiers cyclables/multifonctionnels hors route sont aménagés;
- La facilité de la traversée des intersections à vélo;
- Les stationnements pour vélos sont accessibles et installés dans les lieux publics;
- La municipalité a un plan de déplacement cyclable et considère le cycliste dans la planification et la conception des rues et fait la promotion des déplacements à vélo.

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, l'hôtel de ville (bibliothèque), le bureau de l'infirmière rurale ainsi que le centre communautaire, le chalet des loisirs, la plage, la maison des jeunes font partie des destinations importantes pour les citoyens. Des lieux de commerces ou de services tels que l'épicerie, la boucherie, la caisse populaire, le bureau de poste et la pharmacie, le dépanneur, la quincaillerie et le garage 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 résidentielles sont considérées sécuritaires par les équipes, un tracé cyclable pour les 5 à 10 ans y a même été identifié. La rue Principale et la rue Saint-Michel sont considérées relativement sécuritaires si les intersections en sont exclues. Ensuite, les groupes s'entendent pour identifier des endroits qui présentent des défis pour les piétons et les cyclistes. Plusieurs intersections dans la municipalité insécurisent les citoyens. La rue Adèle-Deschênes est aussi citée par les équipes pour un enjeu sécuritaire. Les participants ont aussi fait des propositions intéressantes pour l'amélioration des déplacements à pied, mais surtout pour le déplacement à vélo. Ces propositions visent d'abord à sécuriser les deux principaux axes de déplacement. Ils proposent aussi de créer une boucle cyclable liant les principales destinations ainsi que la formalisation de quelques lignes de désir pour offrir des circuits plus courts. 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 trois groupes, quatorze actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Sainte-Émélie-de-l'Énergie. 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 quatorze 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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie. 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. Mobilier urbain : Bancs (Dépanneur, Bureau de poste et Maison des jeunes), supports à vélos (Caisse Desjardins, plage, salle Jean-Antoine-Leprohon) et des bacs à fleurs partout;
2. Aménager le coin Desrosiers (balcon);
3. Marquage au sol des traverses piétonnes 131 et 347 (toutes);
4. Panneaux routiers : « À Sainte-Émélie on met la pédale douce ! »;
5. Panneaux lumineux qui indiquent la vitesse pour réduction de la vitesse aux entrées Saint-Joseph et côté Grand Rang.

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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie. 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

Sainte-Émélie-de-l'Énergie dispose d'un attrait naturel indéniable. Elle a peu d'infrastructures de transport actif, mais certains projets sont en cours. Elle pourrait tirer avantage de l'augmentation de son potentiel piétonnier et cyclable à la fois pour maintenir la qualité de vie de ses citoyens, l'attractivité pour les familles et pour le tourisme saisonnier. Les participants à l'atelier ont démontré un intérêt et sont mobilisés pour jouer un rôle dans les changements que la municipalité pourrait entreprendre. La plupart des destinations quotidiennes se trouvent dans le périmètre urbain et à une distance de marche accessible. Plusieurs rues principales ou collectrices sont dotées d'un trottoir, mais certaines rues étroites ont peu ou pas d'espace pour le piéton ou le cycliste en bordure de la rue. Les automobilistes ne remarquent pas leur entrée dans le périmètre urbain ce qui fait que les limites de vitesse sont peu respectées. Les lignes de désir observées à plusieurs endroits, indiquent le besoin de tracés plus courts ou celui d'éviter les intersections moins sécuritaires. Par contre, des actions ciblées peuvent améliorer la sécurité et le confort des citoyens de tous les âges.

Recommandations

Les cinq 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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie.

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;
- Favoriser l'installation mais surtout le maintien des services de proximité, tels que le bureau de poste, l'institution financière, l'épicerie, la pharmacie, le restaurant ou d'autres commerces à l'intérieur du périmètre urbain, spécifiquement au cœur du village. Le noyau villageois, accessible à pied, est propice à la revitalisation de la municipalité ;
- Augmenter la sécurité mais aussi le confort des piétons par du marquage, des réaménagements d'entrées charretières ou du mobilier urbain pour qu'il devienne possible et agréable de s'attarder en bordure de rue;
- Établir un partenariat avec le Ministère du Transport du Québec, afin de sécuriser les intersections principales et les entrées dans le périmètre urbain. Des aménagements permettant de réduire la largeur de la traversée pour le piéton, de mieux définir l'espace piéton ou cyclable, de réduire le champ visuel et de réduire la vitesse pourraient graduellement être planifiés et aménagés;

- Définir, baliser, sécuriser et promouvoir un corridor scolaire qui permettrait l'accès à l'école primaire ainsi qu'aux infrastructures de loisir à partir des principaux quartiers résidentiels. Les tracés devraient être identifiés à partir des déplacements réels des usagers;
- Formaliser les lignes de désir existantes pour offrir des trajets plus directs aux piétons et cyclistes;
- Concrétiser le projet Bicyclade en s'assurant qu'il permet des trajets directs et des boucles sécuritaires dans le périmètre urbain.

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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie - 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: 978-2-550-77704-5 (version imprimée)

978-2-550-77705-2 (version électronique)

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

Québec 