

Sommaire Rapport Crabtree — Atelier potentiel piétonnier et cyclable



Mai 2013

La sécurité des jeunes d'âge scolaire qui se déplacent à pied et à vélo pour se rendre à l'école est au cœur des préoccupations municipales à Crabtree. L'organisation d'un atelier d'une journée sur le potentiel piétonnier et cyclable offrait l'occasion de réfléchir aux déplacements actifs scolaires. Au-delà de cette préoccupation initiale, l'événement 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 « *Crabtree—Atelier potentiel piétonnier et cyclable* » issu de la journée d'atelier du 16 novembre 2012 tenue à Crabtree. 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 étaient issus de milieux variés. Le groupe se composait de trois élus municipaux, de deux gestionnaires municipaux, de trois représentants d'organismes et de cinq 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, une diminution des émissions polluantes et une amélioration de la santé des citoyens. Les modes de déplacement actif sont accessibles à tout âge autant pour l'enfant, l'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 perspective, une nouvelle façon de poser le regard sur notre environnement municipal.*

La marche exploratoire

Une marche exploratoire d'environ trois 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 de la marche forme une boucle sillonnant la 6^e rue, la 8^e rue, la 9^e rue et la 4^e rue. Des endroits stratégiques ciblés permettaient de s'interroger. Qu'est-ce que je vois ? Est-ce une bonne/mauvaise initiative ? L'ensemble est-il cohérent ? Qui est le mieux desservi par l'aménagement ? Est-ce adapté à tous les groupes d'âge, tous les types de mobilité ? Est-ce que les voies piétonnes et cyclables sont bien intégrées ? Nous vous suggérons de consulter la section 3 du rapport ainsi que l'annexe 8.2 pour obtenir plus d'informations.

Les observations et les discussions des participants portaient autant sur l'interprétation des forces et des points d'amélioration de l'environnement que sur les comportements des différents usagers observés;

- Le positionnement de l'école et la proximité des quartiers résidentiels favorisent les déplacements scolaires à pied. La présence des trottoirs dans la plupart des quartiers est un élément favorable. Les nouveaux quartiers n'ont pas de corridor scolaire formellement identifié et sécuritaire. Certaines intersections pourraient être sécurisées.
- La circulation autour de l'école présente un défi de sécurité important. Des éléments font obstruction à la visibilité des écoliers et des automobilistes. Il n'y a pas de débarcadère pour les parents déposant leurs enfants. Le positionnement du support à vélo pourrait être amélioré. L'accès réservé aux autobus est aussi utilisé par des piétons.
- Plusieurs voies cyclables mènent à des destinations de loisirs. Certains tronçons présentent des obstacles ou des intersections difficiles à traverser. Les tronçons ne sont pas tous reliés. Il y a un marquage au sol clair dans certaines sections mais la signalisation est inexistante dans d'autres. Il y a un potentiel intéressant pour définir un circuit cyclable sécuritaire permettant d'accéder à l'école.
- Les trottoirs n'ont pas tous un abaissement ce qui rend la circulation avec la poussette difficile et réduit l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- Plusieurs lignes de désir (marques d'usure de passages fréquents au sol) sont présentes dans la municipalité. Il y aurait des avantages à formaliser ces sentiers naturels pour donner un accès plus direct aux commerces de la 8^e rue, à l'école ou encore à l'usine.
- Sur la 8^e rue, on observe des avancées de trottoir visant à réduire la vitesse des automobiles et des intersections stratégiques où transitent autant le transport lourd que les piétons.
- La circulation à vélo sur l'artère commerciale semble non sécuritaire.

L'analyse du potentiel de transport actif

Les participants ont formé trois groupes. Chaque équipe a complété une grille d'analyse du potentiel de transport actif pour ensuite présenter la grille et expliquer ses résultats aux deux autres groupes.

La grille a permis à chaque groupe de discuter et de faire un consensus sur les forces et les points d'améliorations perçus non seulement lors de la marche mais sur l'ensemble du territoire municipal. Les participants ont attribué une cote de très faible à excellent en 75 items divisés en trois sections, le potentiel piétonnier, le potentiel cyclable et les autres usages. De plus, ils ont aussi fait un premier exercice de priorisation permettant de cibler, pour chacune des sections, les cinq indicateurs les plus importants.

Cette évaluation subjective représente la « perception » des participants dans un contexte précis (composition de l'équipe, jeux d'influence...) à un moment précis. Par contre, la mise en commun de ces perceptions nous donne un indice des forces, des points d'améliorations et des divergences marquées d'opinion quant au potentiel de transport actif de la municipalité de Crabtree. Vous êtes invités à consulter la section 4 du rapport ainsi que les annexes 8.3 et 8.4 pour obtenir plus d'informations.

POTENTIEL PIÉTONNIER

Forces

- L'existence de trottoirs, de pistes et de sentiers à l'intérieur de la municipalité;
- L'éclairage des rues;

Points d'améliorations

- Le peu de mesures de réduction de vitesse et de division physique entre les marcheurs et les automobilistes lorsque le trafic est rapide;
- Le faible sentiment de sécurité lors de la traversée des rues;
- Les sentiers pédestres actuels ne favorisent pas le transport actif;
- Les lacunes dans la signalisation;
- La cartographie des sentiers ou réseaux piétonniers n'est pas disponible;
- Le manque de structure locale, de groupe, de comité ou de plan officiel pour la marche.

Divergence d'opinion

Les sentiers sont pour les uns suffisamment reliés entre eux et pas suffisamment pour les autres.

POTENTIEL CYCLABLE

Force

- Les sentiers/pistes sont attrayants et invitants;

Points d'améliorations

- Les sentiers et les pistes cyclables sont peu utiles au déplacement actif;
- Les sentiers et les pistes cyclables ont peu de liens entre eux;
- Les lacunes dans les indications/signalisation ;
- La cartographie des voies cyclables n'est pas disponible;
- Le réseau de transport collectif n'a pas de mesures facilitant l'usage du vélo;
- Le manque de surveillance dans les sentiers;
- Pas de structure locale, de groupe ou de comité pour le cyclisme.

Divergences d'opinion

Il y a cinq indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les trois groupes de participants. La question de l'intégration du vélo dans la planification, la présence des stationnements pour vélos, la présence des accotements asphaltés, l'application des lois municipales concernant les vélos et la promotion de la pratique du vélo pour les déplacements scolaires.



POTENTIEL « AUTRES USAGES »

Forces

- La présence d'un parc de planche à roulettes à proximité des quartiers et de l'école;
- La communauté encourage d'autres formes de loisirs non motorisés;
- La planification reflète d'autres formes de loisirs non motorisés;

Points d'améliorations ou méconnaissances des participants

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

- Les écoles ne favorisent pas les déplacements en planche ou en patins à roues alignées;
- Le parc de planche à roulettes n'est pas relié aux trottoirs et aux autres infrastructures de déplacements actifs;
- La communauté ne s'adapte pas aux planchistes dans sa programmation officielle;
- Les pistes/sentiers hors route ne sont pas conçus pour les planchistes ou les patineurs;
- Les jeunes ne sont pas formellement impliqués dans la prise de décision en matière d'infrastructures de transport actif;

Divergences d'opinion

Il y a cinq indicateurs qui démontrent un écart de perception. Ces écarts se résument aux questions sur la permission de l'usage des planches à roulettes et du patin à roues alignées dans les parcs et sur les trottoirs, sur la présence d'un comité aviseur pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs et sur l'avis des milieux de travail sur les déplacements utilitaires en planche et en patins.

L'exercice de cartographie

La destination est une composante essentielle de la notion du transport actif. La destination ne représente pas le but de l'activité lors des déplacements de loisir mais pour l'adepte du transport actif, elle est primordiale. La marche ou le vélo sont pour lui le moyen d'atteindre la destination. L'itinéraire doit être court, sécuritaire, convivial et doit mener à une destination utile pour les activités quotidiennes des citoyens de tout âge.

L'église, l'école, le centre de petite enfance, la salle communautaire, la bibliothèque, l'aréna et les autres bâtiments municipaux ainsi que le bureau de poste font partie des destinations importantes pour les citoyens. Les parcs, les terrains de planche à roulettes, de soccer et de baseball, les espaces verts (incluant l'Érablière) sont aussi nommés comme destinations. Plusieurs commerces se situent principalement sur la 8^e rue, la caisse populaire, le garage, la quincaillerie, l'épicerie, la pharmacie, le dentiste, la crèmerie, le dépanneur, le restaurant et l'usine.

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 trajets sont identifiés sécuritaires par la présence de trottoirs ou de voies cyclables sur de nombreuses rues mais certains trajets et certaines intersections seraient à améliorer. De plus, les groupes ont proposé des tronçons pour augmenter la connectivité et les liens entre les destinations utiles et les itinéraires déjà existants de déplacement actif. 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 Crabtree. 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 Crabtree.

1. Proposer, au plan d'action de la Politique familiale municipale, la révision du plan directeur des pistes cyclables;
2. Créer un comité « Amis des sentiers » qui va s'approprier le Parc de l'Érablière;
3. Marquer les traverses (rue principale);
4. Organiser une première sortie de Pédibus avec école/municipalité/bénévoles/Centre de la petite enfance;
5. Créer et publier une carte des sentiers pédestres et des réseaux cyclables incluant les services adjacents;
6. Organiser une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes avec la Sûreté du Québec sur la sécurité / respect des piétons (organiser une activité de sensibilisation de la sécurité à vélo avec la Sûreté du Québec lors de la fête de la Famille).

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 Crabtree. L'engagement des participants lors des différents exercices et les commentaires de l'évaluation nous permettent d'affirmer que les objectifs de la journée ont été atteints. Les participants sont maintenant sensibilisés à la différence entre le transport actif et les activités de loisir. De plus, ils se sont appropriés des principaux concepts et ont dressé un portrait réaliste des forces et des améliorations à apporter pour une mobilité active à Crabtree. Toute la journée, les réflexions et les discussions se faisaient à l'ombre de deux principes importants qui favorisent le succès d'une démarche vers une mobilité active soit la planification des déplacements et la notion d'un réseau intégré.

DES CONDITIONS GAGNANTES

La planification de la mobilité permet de respecter la réalité du milieu, autant de ses contraintes et de ses avantages physiques que des utilisateurs potentiels de tout âge et de leurs besoins. Elle assure la connectivité et vise le développement continu des modes de déplacements actifs.

La notion de réseau intégré ramène à la connectivité des différents secteurs et destinations mais elle fait aussi référence 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

Crabtree est un milieu de vie agréable avec un fort potentiel de mobilité active. Plusieurs installations sont appréciées et adéquates pour favoriser les déplacements actifs soit la trame de rue initiale, la présence de trottoirs, la concentration des commerces et la présence d'un employeur important dans le noyau villageois. Les voies cyclables existantes ont été planifiées pour une pratique de loisir mais ne tiennent pas nécessairement compte des destinations importantes de la municipalité. D'un autre côté, l'aménagement d'une résidence pour les aînés sur l'artère principale, les nouveaux développements résidentiels et l'accès cyclable aux municipalités voisines sont aussi des enjeux importants pour la planification des déplacements. Les participants à l'atelier sont maintenant informés, sensibilisés et mobilisés. Ils peuvent jouer un rôle au sein de la communauté et de la municipalité que ce soit du point de vue de la sécurité comme celui de la qualité de vie et de la mobilité des citoyens de tout âge à Crabtree.

Recommandations

Nous proposons à court terme de réaliser les six pistes d'action identifiées lors de l'exercice de priorisation (voir page 5). Pour poursuivre et aller plus loin dans la mise en valeur du potentiel actif de la municipalité, nous pourrions suggérer quatre interventions inspirées des interactions et des commentaires des participants eux-mêmes, des deux conditions gagnantes (planification et réseau « intégré ») et des meilleures pratiques en aménagement.

ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS

- Planifier une ou des campagnes d'éducation pour tous les utilisateurs avec différentes thématiques telles que le respect et le partage de la route, la signalisation des limites de vitesse...;
- Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur la sécurité des trajets scolaires et les inciter à encourager les enfants dans leurs déplacements actifs.

UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL DE TRANSPORT ACTIF

- Former un groupe composé de gestionnaires, d'élus mais aussi d'utilisateurs (piétons, cyclistes et autres usagers) qui poserait un regard autant sur la pratique de la marche et du vélo pour le loisir que pour le déplacement actif. Il en résulterait un meilleur équilibre entre une utilisation facile, pratique et sécuritaire pour l'usager et les compromis liés aux contraintes auxquelles fait face la municipalité;
- Impliquer le groupe dans la réalisation d'un diagnostic représentatif, dans les réflexions sur la sécurité, la signalisation, les destinations principales, les heures de circulation spécifique, l'ajout de tronçons, les mesures incitatives, les campagnes de sensibilisation... ;
- Consulter le groupe pour donner des avis en matière de cohérence entre les différents types d'usage (loisir et utilitaire) en fonction des clientèles;
- Impliquer le groupe dans la planification du développement de Crabtree pour maintenir une vision commune des environnements favorables entre utilisateurs et gestionnaires tout en tenant compte des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (échelle humaine de la rue, densité, mixité, trame des rues, interconnectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...).

RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET

- Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacement des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école);
- Recenser les obstacles et les facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et requêtes des citoyens, les lignes de désir qui permettent 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'abaisséments de trottoirs (sur rues ou avenues collectrices), de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et les points d'améliorations du réseau cyclable existant...;
- Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tout âge (jeunes, aînés, familles).

ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR

- Définir et mettre en place les stratégies pour que Crabtree devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer;
- Réaliser des mesures spécifiques pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo ainsi que de ceux conduits à l'école par un parent;
- Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (esthétisme, accessibilité, signalisation, convivialité...) les destinations principales identifiées (la 8^e rue, les commerces, l'école, les parcs...). Il faut aussi prendre en compte « l'expérience du déplacement » et prévoir des actions qui haussent l'attractivité des tronçons qui relient ces destinations (condition d'entretien, maisons, rues, rivière, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent...).



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.

Auteur

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

Référence suggérée

COULOMBE, L. (2013). *Sommaire Rapport Crabtree - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 8 p.

Dépôt légal :

978-2-923513-62-1 (version imprimée)

978-2-923513-63-8 (version électronique)

Bibliothèque nationale du Canada

Bibliothèque nationale du Québec

Deuxième trimestre 2013