

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

Sommaire

Rapport Saint-Côme

Atelier potentiel piétonnier et cyclable

20 juin 2017

La municipalité de Saint-Côme a entrepris des démarches pour repenser son noyau villageois dans cette optique elle démontre un intérêt pour améliorer le déplacement piéton et cyclable pour ces citoyens. 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.

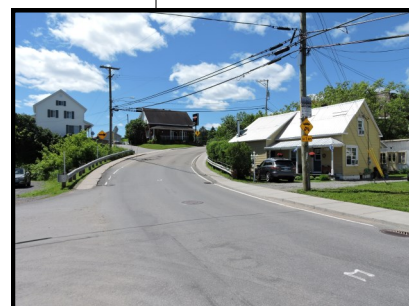
Ce sommaire vous propose un aperçu du rapport *Saint-Côme — Atelier potentiel piétonnier et cyclable* issu de la journée d'atelier du 20 juin 2017 tenue à Saint-Côme. Vous retrouverez les différentes étapes de cette journée, les principales idées issues des discussions, les pistes d'action identifiées 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 quatre élus, de quatre employés municipaux, de 4 représentants d'organismes, d'un commerçant 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 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'un kilomètre et demi 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 de loisirs Marcel Thériault sillonne en partie la 65^e Rue, la 55^e Rue, un chemin piéton parallèle à la 57^e Avenue permettant de rejoindre la rue Principale. Le groupe a parcouru la rue Principale vers l'est jusqu'à la hauteur de la 48^e Avenue avant de revenir au point de départ en empruntant la rue de l'Hôtel de Ville. 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 et 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 est munie de trottoirs sur les deux côtés. La 55^e Rue a aussi un trottoir sur un côté. La largeur des trottoirs est variable et ils sont généralement en mauvais état. Ils sont interrompus dans plusieurs entrées charretières. Le piéton est vulnérable aux intersections, et ce malgré la présence de trottoir;
- Quelques destinations importantes pour les citoyens, telles que l'épicerie et la pharmacie, se situent à la limite du noyau villageois et ne sont pas desservies par les trottoirs;
- Les cyclistes observés se déplacent sur les trottoirs de la rue Principale. La vitesse des véhicules, le stationnement en bordure de rue ainsi que la côte s'avèrent des obstacles importants;
- La place du piéton, du cycliste et de l'automobile n'est pas bien définie, en bordure des rues de la municipalité, en bordure de la rue Principale (malgré la ligne de dérive) et aux intersections;
- Il y a des mesures de réduction de vitesse aux abords de l'école telle que l'affichage de la zone scolaire et de la vitesse ainsi que le dos-d'âne, mais les entrées charretières ne sont pas munies de trottoir en continu et le corridor scolaire n'est pas bien défini;
- Une seule traverse piétonne a été aménagée pour traverser la rue Principale. La limite de vitesse ainsi que le respect de la priorité piétonne semblent peu respectés;

- L'intersection de la rue Principale avec la 57^e Avenue et celle de la rue Principale avec la 7^e Avenue sont difficiles à traverser pour un piéton ou un cycliste. Le sentiment de sécurité et le confort du piéton en attente de la traversée sont peu élevés. Il n'y a pas de marquage au sol, les limites de la rue et des entrées charretières ne sont pas définies et la traversée est longue;
- Il n'y a pas de mobilier urbain tel que stationnements pour vélos ou bancs le long des trajets.

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, de neige et de glace;
- Les mesures de réduction de la vitesse sont mises en place lorsque nécessaire.

Points d'amélioration

- L'aménagement des trottoirs (largeur, abaissements) et leur état;
- Les trottoirs et les sentiers pédestres aménagés, entretenus, attrayants, reliés entre eux;
- Les limites de vitesse appropriées et respectées;
- La traversée sécuritaire des rues et des intersections;
- Le mobilier urbain sur les rues collectrices ou commerciales;
- La planification officielle des déplacements et la promotion du déplacement actif;
- Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettant des trajets courts vers les destinations.

Divergence d'opinions

Les groupes ont des perceptions différentes sur sept indicateurs : l'aménagement et l'entretien des sentiers pédestres, les accotements plus larges en bordure de rues sans trottoir, les bordures protectrices séparant les piétons de la circulation, les trajets ou corridors scolaires, le respect des automobilistes pour les piétons, la planification de la localisation des destinations publiques et finalement la consultation des citoyens dans la planification des déplacements piétonniers.

Facteurs d'importance pour inciter aux déplacements piétons

- La présence et l'entretien d'un réseau de trottoirs et de sentiers attrayants, invitants avec une signalisation claire;
- Les rues principales, collectrices, commerciales ou près des écoles sont dotées de trottoir, d'éclairage adéquat et de mobilier urbain;
- La traversée sécuritaire des rues et des intersections, des traverses piétonnes visibles;
- Des mesures de réduction de la vitesse;
- Les accotements larges aménagés sur les rues sans trottoir;
- Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les destinations de proximité.

POTENTIEL CYCLABLE

Forces

- Aucun élément n'a été identifié par les participants.

Points d'amélioration

- Les voies cyclables aménagées, accessibles, attrayantes;
- La signalisation permettant le partage sécuritaire de la route;
- La traversée sécuritaire des rues et des intersections à vélo;
- L'éclairage dans les voies cyclables permet de voir et d'être vu;
- L'application des règlements municipaux relatifs à la circulation;
- Les voies cyclables liées entre elles, aux infrastructures piétonnes et aux destinations importantes;
- Les voies cyclables et les sentiers permettant des trajets courts vers les destinations;
- Le transport collectif permet de combiner l'utilisation du vélo avec les trajets collectifs;
- La planification et la promotion des déplacements à vélo.

Divergence d'opinions

Il y a cinq indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les groupes; voici quelques éléments qui ont été soulignés: Les voies cyclables libres d'obstacles, les aménagements saisonniers créant des liens vers les destinations, les stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires dans les lieux publics, la planification de la localisation, de l'aménagement des lieux et de la conception des rues ainsi que la consultation citoyenne.

Facteurs d'importance pour inciter aux déplacements cyclistes

- Les voies cyclables sont aménagées dans le noyau villageois et amène les cyclistes vers des lieux publics;
- Les voies et les sentiers cyclables sont attrayants et libres d'obstacles;
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels ont une signalisation claire;
- Les chemins et les rues ont des accotements larges et asphaltés;
- Les stationnements pour vélos sont accessibles et installés dans les lieux publics;
- Les services policiers font appliquer les règlements;
- La municipalité a un plan de déplacement cyclable, 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, le centre de la petite enfance, les différents services municipaux tels que l'hôtel de ville, le centre de loisirs, le garage municipal, le parc et les places font partie des destinations importantes pour les citoyens. Des lieux de commerces ou de services tels que l'église, le bureau de poste, la pharmacie, l'épicerie, la boulangerie, la quincaillerie, les restaurants, les garages, le dépanneur ainsi que la crèmerie sont aussi nommés comme destinations. Les équipes ont aussi cité le site pour le vélo de montagne et l'entreprise de canot et de kayak comme étant des destinations récréatives intéressantes.

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. La rue de l'Hôtel de Ville est considérée comme étant sécuritaire par les équipes, certaines rues du village ont aussi été mentionnées. Certaines sections de la rue Principale munies de trottoirs sont considérées comme relativement sécuritaires. Ensuite, les groupes s'entendent pour identifier des endroits qui présentent des défis pour les piétons et les cyclistes. Plusieurs intersections principalement sur la rue Principale insécurisent les

citoyens. Des sections de la rue Principale, la 65^e Avenue, la 55^e Rue, le 7^e Rang et la rue Alphonse-Marion sont citées par les équipes pour un enjeu sécuritaire. Les participants ont aussi fait des propositions intéressantes pour l'amélioration des déplacements à pied et à vélo. Ces propositions visent d'abord à sécuriser les deux principaux axes de déplacement. Ils proposent aussi des mesures qui permettraient d'améliorer la qualité et le confort du déplacement actif. 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, seize actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Saint-Côme. 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 seize 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-Côme. 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.

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-Côme. 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

1. Engager un dialogue avec le MTQ afin de sécuriser la côte sur la rue Principale;
2. Faire un plan de développement du réseau de transport actif;
3. Acheter des espaces de stationnement (rue Principale);
4. Démolir l'ancienne caserne et aménager l'espace;
5. Réparations urgentes aux trottoirs - corrections pentes / trous / coins de rues.

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-Côme démontre de l'intérêt pour la revitalisation de son périmètre urbain et comprend que la mobilité active en est un aspect important. Le réseau piétonnier actuel offre un potentiel intéressant. Le développement d'un réseau cyclable est un objectif réaliste s'il est bien planifié pour maintenir la qualité de vie de ses citoyens, l'attractivité pour les familles et pour une bonne gestion de l'affluence touristique et des événements annuels. 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 de trottoirs, mais ces derniers sont en mauvais état et la configuration aux intersections et aux entrées charretières est moins sécuritaire. Plusieurs rues étroites ont peu ou pas d'espace pour le piéton ou le cycliste en bordure de la rue et la gestion du stationnement automobile pourrait être un enjeu. 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 Saint-Côme.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soient 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;
- Choisir la localisation et l'aménagement des prochains quartiers ou commerces en priorisant les besoins des piétons et des cyclistes pour des voies cyclables, des accès directs aux destinations, des tracés courts vers la rue Principale ou des liens entre les rues dans l'axe est-ouest;
- Prévoir les réfections de rues en améliorant leur configuration pour réduire la vitesse des véhicules. L'asphaltage du bord, le marquage des lignes de dérive, l'ajout de mobilier ou d'obstacle créant une diminution de la largeur du champ de vision contribue au sentiment de sécurité et au confort des piétons et des cyclistes;
- Définir l'espace attribué aux différents utilisateurs, entre autres, sur la 57^e Avenue et sur le 7^e Rang près de l'intersection avec la rue Principale, et ainsi, favoriser un meilleur partage de la route. Le marquage d'une ligne centrale, de lignes de dérives, de ligne d'arrêt, la redéfinition de l'espace public et de l'espace privé, l'aménagement d'un espace d'attente suffisant aux intersections et la gestion du stationnement peuvent avoir un effet intéressant sur le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes;
- Revoir la réglementation pour les entrées charretières. Inciter les propriétaires à améliorer l'accès à leur installation pour les piétons, cyclistes et pour les automobilistes;
- Réparer les trottoirs endommagés. Refaire les trottoirs interrompus dans les entrées charretières de la municipalité, de l'école et de certains commerces. Prolonger les trottoirs jusqu'à la pharmacie et l'épicerie;

- Établir des espaces d’attentes protégés aux intersections des entrées charretières de l’école. Prévoir un corridor de déplacement pour que les élèves accèdent à la cour arrière en sécurité (marquage, délinéateurs, etc.);
- Baliser le déplacement des véhicules autour et derrière l’Hôtel de Ville pour sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes utilisant les installations de loisirs;
- Augmenter l’attrait pour la marche et le vélo dans le périmètre urbain, en installant du mobilier urbain sur les trajets principaux ou à des points d’intérêt tels que les commerces, l’arrêt du transport collectif, les abords du pont, les parcs ou les haltes (stationnements à vélos visibles, bancs, poubelles, fontaines d’eau, halte, éclairage, etc.);
- Augmenter l’attrait pour la marche et le vélo en augmentant la signalisation (marquage, rappel de la présence des autres usagers, etc.);
- Promouvoir le transport actif auprès des commerçants et des citoyens et en faisant la promotion des mesures que vous aurez mises en place pour le transport actif des citoyens;
- Prévoir des périodes d’observation et documenter le comportement des piétons et des cyclistes. Répertorier les trajets les plus empruntés en fonction des destinations telles que l’école, le bureau de poste, l’épicerie, l’accès aux activités de loisirs. Repérer les lignes de désir, les endroits les plus utilisés pour traverser la rue Principale. Utiliser ces informations pour la planification de vos mesures d’amélioration et votre plan de développement d’un réseau de déplacement actif;
- Documenter les besoins réels de stationnement sur la rue Principale. Vérifier les espaces disponibles et les espaces nécessaires pour chaque commerce. Étudier la possibilité d’acquérir des terrains pour créer des stationnements incitatifs si nécessaire. Développer une politique de stationnement cohérente avec les besoins réels et les objectifs de transport actif de façon à faciliter les déplacements piétons et cyclables en bordure de rue.

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. (2018). *Sommaire Rapport Saint-Côme - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 8 p.

Dépôt légal :

Premier trimestre 2018

ISBN: 978-2-550-80681-3 (version imprimée)

978-2-550-80682-0 (version électronique)

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

Québec 