

Sommaire Rapport Saint-Jacques — Atelier potentiel piétonnier et cyclable



28 mai 2014

La municipalité de Saint-Jacques a profité de la réorganisation de son service des loisirs et du projet d'élaboration d'un plan des voies cyclables pour se questionner sur l'adoption d'un mode de vie actif au quotidien. Au-delà de l'offre de loisirs, elle s'est intéressée aux déplacements des citoyens. L'organisation d'un atelier d'une journée sur le potentiel piétonnier et cyclable permettait de se doter d'une vue d'ensemble sur les déplacements de toutes les clientèles.

La tenue d'un tel atelier peut devenir un levier pour la mobilisation des décideurs qui façonnent le territoire municipal. Il permet d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant les élus, les gestionnaires et les représentants d'organismes communautaires à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Il exerce une influence positive sur les décisions municipales qui mènent à une amélioration des déplacements actifs. Finalement, il permet de dégager de premières pistes d'action à la fois pour le déplacement utilitaire et pour le loisir.

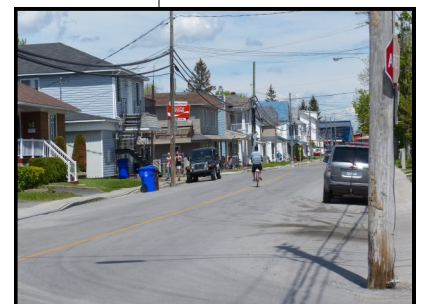
Ce sommaire vous propose un aperçu du rapport « *Saint-Jacques—Atelier potentiel piétonnier et cyclable* » issu de la journée d'atelier du 28 mai 2014 tenue à Saint-Jacques. Vous retrouverez les différentes étapes de cette journée, les principales idées issues des discussions, les pistes d'action identifiées 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 trois élus municipaux, de trois employés municipaux, d'un brigadier scolaire, d'une étudiante du secondaire 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 déplacements non motorisés 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 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,



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

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

Dépôt légal :
978-2-924462-11-9 (version imprimée)
978-2-924462-12-6 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Premier trimestre 2015

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.*



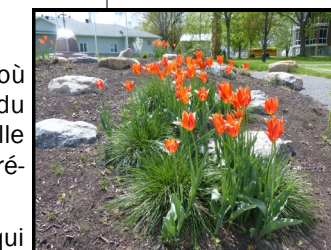
La marche exploratoire

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 l'hôtel de ville forme une boucle sillonnant des parties des rues Maréchal, Venne, Bro et de la rue Beaudry, se poursuivant sur la rue St-Jacques pour finalement revenir au point de départ via la rue Dupuis. Des endroits stratégiques ciblés permettaient de s'interroger. Qu'est-ce que je vois? Est-ce une bonne/mauvaise initiative? L'ensemble est-il cohérent? Qui est le mieux desservi par l'aménagement? Est-ce adapté à tous les groupes d'âges, tous les types de mobilité? Est-ce que les voies piétonnes et cyclables sont bien intégrées? Pour obtenir plus d'informations, consulter la section 3 du rapport ainsi que l'annexe 8.2.

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

- La municipalité est traversée par la rue Saint-Jacques achalandée où la circulation est constante et rapide. La Montée Allard / rue Venne et les rues Beaudry et Ste-Anne amènent aussi un flux important de circulation. Ces rues sont aussi des axes de déplacements pour les piétons et les cyclistes vers la plupart des services et commerces de proximité.
- Plusieurs rues sont dotées d'un ou deux trottoirs. Sur certaines rues, des sections de trottoirs sont disparues. Il n'y a pas toujours de bateaux pavés (abaissments de trottoir), pour permettre l'accès aux poussettes et aux personnes à mobilité réduite. Lors de la marche de nombreuses poubelles obstruaient le trottoir. Certains des piétons observés préfèrent marcher dans la rue plutôt que d'emprunter les trottoirs discontinus ou encombrés.
- Des avancées de trottoirs qui diminuent la distance vulnérable lors de la traversée et des traverses piétonnes sont aménagées sur la rue St-Jacques. La signalisation est présente mais peu visible. Les automobilistes ne donnent pas la priorité aux piétons et les piétons hésitent à s'engager pour traverser la rue.
- Nous avons observé des autos stationnées sur le trottoir dans l'entrée de l'église. Sur la plupart des rues, le stationnement semble permis des deux côtés, les entrées charretières (entrées des commerces ou stationnements) sont larges et peu définies, le trottoir est recouvert ou disparaît sous l'asphalte des entrées. L'espace piéton, lorsqu'il est présent, est peu respecté.
- Les mesures de réduction de vitesse et la signalisation sont très visibles près de l'école et des parcs.
- Il y a des stationnements pour les vélos devant l'édifice municipal et dans les parcs.
- Il n'y a aucune voie cyclable, ni aucune signalisation pour le partage de la route. Les cyclistes observés circulent sur le trottoir ou dans la rue.
- Le mobilier urbain de qualité et les aménagements paysagers présents sur les espaces municipaux sont esthétiques et accommodent les piétons et les cyclistes.

- **ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS:**
 - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétonniers, la signalisation...;
 - Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur les trajets scolaires et les inciter à encourager leurs enfants à se rendre à pied à l'école.
- **UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL DE TRANSPORT ACTIF:**
 - Former un groupe représentatif d'élus, de gestionnaires et d'utilisateurs et le consulter pour valider la cohérence entre les différents types d'usages (loisir et utilitaire) et en fonction des clientèles sur les projets d'améliorations prévus pour les réseaux piétons et cyclables;
 - Consulter le groupe lors de la réalisation d'un diagnostic;
 - Impliquer le groupe dans la planification du développement de la municipalité.
- **RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET:**
 - Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacements des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école);
 - Recenser les obstacles et facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et requêtes des citoyens, les lignes de désir permettant d'identifier les itinéraires naturels et de réduire la distance à parcourir, les rues étroites ou larges, les obstacles à contourner, la présence ou non d'abaissments de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau piétonnier existant, les difficultés rencontrées par les cyclistes, etc.;
 - Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tous âges (jeunes, aînés, familles).
- **ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR:**
 - Définir et mettre en place les stratégies pour que Saint-Jacques devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Entre autre, en tenant compte du diagnostic et des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (Échelle de la rue, densité, mixité, trame des rues, connectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...) dans le développement de la municipalité;
 - Mettre en place ou maintenir les mesures spécifiques pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo ainsi que ceux conduits à l'école par les parents;
 - Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétisme...) les destinations principales identifiées (les commerces, l'école, les parcs...) mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations (conditions d'entretien, maisons, rues, rivière, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent...);
 - Faire les liens avec les politiques de la municipalité (familiale, sportive, culturelle, sécurité publique...).



Remerciements

Nous désirons remercier tous les initiateurs et organisateurs de l'atelier ainsi que les participants pour le travail réalisé lors de la journée. Un portrait réaliste ne peut être obtenu sans la contribution des gens du milieu et les solutions identifiées doivent être issues de leurs discussions.

sur certains trottoirs et la largeur des entrées charretières diminuent la qualité de l'expérience du piéton. Certaines traversées de la rue St-Jacques sont difficiles malgré la présence de marquage et plusieurs secteurs de la municipalité manquent de connectivité vers les destinations utiles. La circulation à vélo est difficile, aucune mesure autre que les stationnements pour vélo n'est prévue pour accommoder les cyclistes. Les rues sont larges, mais le stationnement des deux côtés nuit au partage de la route entre les utilisateurs. Ces éléments sont 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 tous âges à Saint-Jacques.

Recommandations

Les 5 pistes d'actions identifiées devraient être réalisées à court terme. Dans les suites de cet atelier, la municipalité peut envisager deux autres stratégies complémentaires pour s'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Saint-Jacques.



UNE PREMIÈRE STRATÉGIE, cibler rapidement des actions inspirées des recommandations liées aux constats énoncés précédemment :

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. L'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges ainsi que le partage de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires enrichissent un projet;
- Utiliser le réseau de trottoirs existant pour bonifier le potentiel piétonnier de Saint-Jacques. Une réflexion englobant l'âge, la mobilité des utilisateurs, les destinations ciblées (scolaire, commerciale, résidentielle, industrielle), la circulation, la sécurité en bordure de rues permettrait de cibler les besoins de réfection et de planifier ou prioriser les nouveaux tronçons de trottoirs ainsi que l'aménagement de passages piétonniers;
- Aménager des passages piétonniers et des sentiers qui permettent de créer des liens dans l'axe nord-ouest/sud-est principalement au nord de la rue St-Jacques afin de réduire la distance de déplacement et d'augmenter la connectivité entre les différents secteurs. La priorisation de trajets courts et des tracés naturels déjà empruntés par les utilisateurs favorise les déplacements actifs;
- Revoir la signalisation et les mesures de réduction de la vitesse sur la rue St-Jacques et sur les rues avoisinant les écoles et les parcs;
- Planifier un réseau de voies cyclables permettant d'accéder en sécurité et en continu aux destinations définies selon les différentes clientèles autant pour le loisir que pour les destinations utilitaires quotidiennes (école, emploi, loisir, commerces, services);
- Aménager les trottoirs, les voies cyclables, les passages piétonniers et les sentiers pour qu'ils soient en continu, mais aussi liés entre eux et aux destinations;
- Définir des stratégies pour augmenter le sentiment de sécurité et améliorer l'expérience du piéton et du cycliste. L'amélioration de l'esthétisme des façades, la gestion des obstacles sur le trottoir et du stationnement sur les rues, l'éducation des marcheurs, les cyclistes et les automobilistes favorisent les déplacements actifs;
- Accorder autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires des piétons et des cyclistes dans les nouveaux projets ou nouveaux développements qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts si tous les utilisateurs sont considérés dans la planification que de faire des correctifs.

UNE DEUXIÈME STRATÉGIE, 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.

L'analyse du potentiel de transport actif

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

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

POTENTIEL PIÉTONNIER

Forces

Aucun élément n'a été qualifié d'« Excellent » par contre certains indicateurs semblaient convenir aux groupes

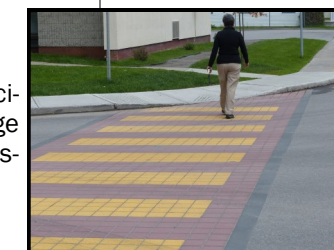
- L'existence de trottoirs et de sentiers;
- La largeur, l'entretien et le déneigement des trottoirs;
- Les trottoirs et sentiers ont été qualifiés d'attrayants et invitants.

Points d'améliorations

- Les mesures de réduction de vitesse lorsqu'il n'y a pas de trottoir;
- Les sentiers ne sont pas nécessairement liés aux trottoirs et aux destinations;
- La signalisation et l'accessibilité des informations pour les sentiers;
- Le respect des règles de circulation par les piétons et les automobilistes;
- L'absence de structure locale (groupe ou comité) et de plan officiel pour la marche.

Divergence d'opinion

Il y a six indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les trois groupes de participants. Principalement, les questions sur la sécurité lors de la traversée des rues, l'éclairage des rues et des zones piétonnières, les liens entre les sentiers pédestres actuels et le transport actif ainsi que la présence d'accotements asphaltés lorsqu'il n'y a pas de trottoir.



POTENTIEL CYCLABLE

Forces

- Les stationnements vélos sont pratiques et bien situés.

Points d'améliorations

Presque tous les indicateurs se sont retrouvés dans les améliorations à apporter puisqu'il n'y a aucune voie cyclable identifiée dans la municipalité.

Divergences d'opinion

Il y a quatre indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les trois groupes de participants. Les questions sur les aménagements offerts aux cyclistes dans les parcs et les accotements asphaltés dans la municipalité se démarquent.

POTENTIEL « AUTRES USAGES »

Forces

- Les trottoirs sont conçus pour l'usage des fauteuils roulants et il y a des bateaux pavés aux intersections;
- La communauté encourage et planifie d'autres formes de loisirs non motorisés;

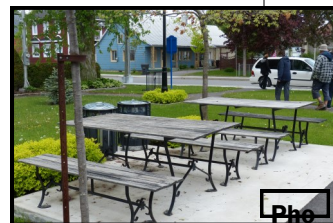
Points d'améliorations ou méconnaissances des participants

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

- Il n'y a pas de parc de « skate » dans la municipalité;
- Il n'y a pas de structure locale (groupe ou comité) spécifique;
- La communauté ne tient pas toujours compte des planchistes ou des patineurs à roues alignées dans sa programmation;
- L'implication des jeunes dans la prise de décisions sur les infrastructures de transport actif;

Divergences d'opinion

Il y a trois 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 pour se rendre à l'école ainsi que la place accordée à l'usage des fauteuils roulants sur les trottoirs dans la planification municipale.



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 primaire et le collège, la bibliothèque, l'hôtel de ville, les différents parcs, le centre culturel, le bureau de poste ainsi que l'église font partie des destinations importantes pour les citoyens. L'Horeb, le centre de la petite enfance, les institutions financières, la clinique médicale, les résidences pour aînés, l'entreprise IPEX sont aussi nommés comme destinations. Plusieurs commerces de proximité sont cités, le poste d'essence, le magasin Korvette, la pharmacie, les restaurants, la crêmerie, les dépanneurs, le kiosque saisonnier de fruits et légumes et l'épicerie.

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. Tous les groupes ont fait une distinction importante entre le sentiment de sécurité perçu à pied et à vélo, par exemple les rues du Collège et Ste-Anne sont généralement considérées sécuritaires pour le piéton seulement. Les rues Beaudry, Marion et Venne ont aussi été qualifiées de sécuritaires. Des tronçons des rues Dupuis, Maréchal et St-Jacques sont identifiés sécuritaires alors que certaines sections seraient à évaluer.

La majorité des participants s'entendent pour identifier certaines rues ou portions de rues présentant de grands défis de sécurité parfois à pied, mais surtout à vélo. L'axe de déplacement de la rue Venne et de la Montée Allard ainsi que l'axe de déplacement formé du rang et de la rue St-Jacques sont parmi ceux-là. La rue Dupuis, la rue Ste-Anne, la courbe de la rue Lapointe, la courbe du chemin du Bas-de-l'Église Sud sont aussi citées.

Les trois groupes ont aussi réfléchi aux améliorations qui pourraient être apportées et ont dessiné des tracés pour améliorer l'accessibilité et la sécurité des déplacements actifs. 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 Saint-Jacques. 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 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-Jacques. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que l'annexe 8.8.

1. Refaire la signalisation, le re-marquage et le nouveau marquage des rues;
2. Se concerter avec la Sûreté du Québec : Sensibilisation par des billets de courtoisie aux traverses piétonnes;
3. Prévoir transport actif, piste cyclable et connectivité dans les prochains développements;
4. Initier les pistes cyclables dans les quartiers résidentiels les plus récents;
5. Approcher les commerçants.

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-Jacques. Toute la journée, les réflexions et les discussions se faisaient à l'ombre de deux principes importants qui favorisent le succès d'une démarche vers une mobilité active soit la planification des déplacements et la notion d'un réseau intégré.

DES CONDITIONS GAGNANTES

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

La notion de réseau intégré ramène à la connectivité des différents secteurs et destinations et à leur cohérence. Pour que les réseaux piétonniers ou cyclables soient cohérents, il faut que les acteurs de la municipalité se dotent d'une vision commune, il doit y avoir des liens entre les différents niveaux de planification et un arrimage entre tous les services municipaux. Il faut aussi que cette démarche amène ces acteurs à aller directement sur le terrain à pied, à vélo pour vérifier l'échelle humaine de la rue et vivre l'expérience du piéton et du cycliste. La notion d'un réseau « intégré » se réfère aussi aux actions complémentaires qui supportent les déplacements actifs. Au-delà de la planification et des infrastructures, c'est aussi l'éducation et la mise en place de politiques et de programmes qui favorisent et supportent les modifications de comportement chez le citoyen.

Constats

Saint-Jacques pourrait offrir une expérience agréable et sécuritaire pour le piéton et pour le cycliste. Les commerces et services y sont regroupés, la rue principale est agréable et bien aménagée avec de grands stationnements à proximité, il y a des mesures de réduction de la vitesse près de l'école et des parcs, la municipalité dispose déjà d'un réseau de trottoirs et de mobilier urbain de qualité. Par contre, certaines lacunes de ce réseau comme la discontinuité, l'espace disponible pour les piétons aux intersections, la présence d'obstacles, l'inaccessibilité aux poussettes et fauteuils roulants

