

Sommaire Rapport Notre-Dame-des-Prairies — Atelier potentiel piétonnier et cyclable



Décembre 2013

La municipalité de Notre-Dame-des-Prairies dans son premier plan d'action en saines habitudes de vie cherche à favoriser un mode de vie actif au quotidien. Au-delà de l'offre de loisirs, elle s'intéresse aux déplacements des jeunes mais aussi 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 « *Notre-Dame-des-Prairies—Atelier potentiel piétonnier et cyclable* » issu de la journée d'atelier du 2 juillet 2013 tenue à Notre-Dame-des-Prairies. 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 d'un élu municipal, de deux gestionnaires municipaux, d'une personne du milieu scolaire, de trois représentants d'organismes, d'un citoyen et de trois observateurs.

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 façon de poser le regard sur notre environnement municipal.*



La marche exploratoire

Une marche exploratoire de deux kilomètres 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 de la bibliothèque municipale forme une boucle sillonnant des parties de la 1^{ère} avenue, du boulevard Antonio-Barrette, de la rue Gauthier Nord, de la rue Brûlé et finalement le retour sur la 1^{ère} avenue. 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? 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 des artères de déplacement automobile importantes telles que le boulevard Antonio-Barrette et la rue Gauthier Nord. Ces dernières sont aussi des axes de déplacements pour les piétons et les cyclistes puisque plusieurs commerces de proximité, des infrastructures de loisirs ainsi que des organismes communautaires s'y retrouvent.
- Les deux grandes artères de déplacement ont un trottoir sur un seul côté et une voie cyclable est présente sur le boulevard seulement. La réglementation municipale restreignant l'usage de la piste cyclable aux cyclistes seulement est peu respectée puisqu'elle oblige les piétons à faire la difficile traversée du boulevard.
- La traversée de ces deux artères s'avère difficile aux intersections. Les lignes de désir (marques d'usure de passages fréquents au sol) sont présentes sur les côtés sans trottoir et sur les pelouses aux intersections qui offrent une protection aux piétons en attente de la traversée.
- Des feux piétons sont présents à certaines intersections sur Antonio-Barrette. Le groupe a constaté qu'à l'intersection de Gauthier Nord et Antonio-Barrette, l'attente aux feux est longue et les étapes de la traversée peu accessibles.
- Les rues Jetté, Brûlé, Curé-Rondeau et la 1^{ère} rue sont aussi des axes importants de déplacement automobile. Elles sont larges, droites et favorisent la circulation de transit rapide malgré la limite de vitesse à 40 km/heure et les mesures de réduction de vitesse en place.
- Ces grandes rues favorisent la connectivité et les trajets plus courts pour les piétons et cyclistes mais ne sont pas aménagées. Elles permettent l'accès à plusieurs services ; les écoles primaires, la bibliothèque, l'église, les infrastructures municipales principales. Elles n'ont pas de trottoirs ni de voies cyclables (sauf signalisation sur une portion de la 1^{ère} avenue).
- Les rues entourant l'école ne sont pas favorables aux déplacements à pied et à vélo. L'absence de débarcadère pour les parents augmente le défi de la sécurité.

- Le marquage au sol est présent sur Antonio-Barrette aux intersections dans l'axe est-ouest et dans les deux sens aux intersections avec feux. Les corridors piétons marqués ne sont pas toujours alignés avec les trottoirs pour assurer la continuité. La piste cyclable se termine aussi sans indication.
- Les grands espaces de stationnement bordant la rue comme celui de l'église et ceux de plusieurs commerces ne sont pas délimités et offrent peu de protection aux piétons ou cyclistes en bordure de la rue. Les coins de rue très arrondis favorisent le ralentissement plutôt que l'arrêt malgré la signalisation et réduisent l'espace piéton et sa sécurité. Certains trottoirs se terminent en arrondis aux intersections ce qui réduit la place du piéton et favorise le virage automobile rapide.
- Les lignes de désir (marques d'usure au sol) présentes à plusieurs endroits dans la municipalité sont l'indice d'un manque de connectivité des rues et de trajets trop longs pour les piétons.

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'opinion 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

- L'existence de trottoirs, de pistes et de sentiers;
- L'éclairage des rues;
- La limitation de la vitesse dans les rues;
- La signalisation et l'accessibilité des informations pour les sentiers.

Points d'améliorations

- Le sentiment de sécurité lors de la traversée des rues;
- 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. Les questions sur l'attrait, l'encombrement ou de l'entretien des trottoirs, pistes et sentiers existants, Les liens entre les sentiers pédestres actuels et le transport actif ainsi que les mesures qui rendent la marche plus accessible lorsqu'il n'y a pas de trottoir.

POTENTIEL CYCLABLE

Forces

- Les sentiers et les pistes sont attrayants et invitants;
- Il y a des aménagements spécifiques (voies, stationnements) pour les cyclistes;
- La signalisation et l'accessibilité des informations pour les sentiers.

Points d'améliorations

- Les sentiers et les pistes cyclables ne sont pas nécessairement liés aux destinations utiles;
- La sécurité des aménagements (voies, stationnements) cyclables;
- La promotion des déplacements à vélo après des jeunes;
- Les liens entre les utilisateurs de vélo et le transport collectif;
- L'absence de structure locale (groupe ou comité) pour le cyclisme.



Divergences d'opinion

Il y a neuf indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les trois groupes de participants. Les questions sur les liens et la signalisation entre les sections de voies cyclables. Celles sur l'intégration des voies cyclables avec le réseau de transport actif et les destinations utiles, les accotements asphaltés et la sécurité dans les sentiers.

POTENTIEL « AUTRES USAGES »

Forces

- La présence d'un parc de planche à roulettes à proximité des quartiers et de l'école;
- L'usage de patins à roues alignées et de planches à roulettes est toléré dans les rues;
- 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.

- Le parc de planche à roulettes n'est pas relié aux trottoirs et aux autres infrastructures de déplacements actifs;
- L'absence de structure locale (groupe ou comité) spécifique;
- La communauté ne tient pas toujours compte des planchistes dans sa programmation;
- Les pistes et les sentiers hors routes ne sont pas conçus pour les planchistes ou les patineurs;
- L'implication des jeunes dans la prise de décision sur les infrastructures de transport actif;
- L'usage des fauteuils roulants n'est pas favorisé dans la planification officielle.

Divergences d'opinion

Il y a neuf 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 l'adaptation de la communauté vis-à-vis de l'usage des planches à roulettes et sur les actions des écoles et des milieux de travail pour faciliter 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.

Les écoles primaires, la bibliothèque, l'hôtel de ville, le chalet des loisirs, les différents parcs ainsi que l'église font partie des destinations importantes pour les citoyens. Le centre de la petite enfance, la quincaillerie, la crèmerie, la maison des jeunes sont aussi nommés comme destinations. Plusieurs commerces de proximité sont cités, la caisse populaire, la Ferme Régis, le Tim Horton, les dépanneurs, le centre de conditionnement physique 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. Le réseau cyclable identifié sur la carte a été cité comme majoritairement sécuritaire avec quelques exceptions. Quelques intersections ont aussi obtenu l'approbation des participants, alors que d'autres auraient avantage à être évaluées. La majorité des participants s'entend pour identifier certaines rues ou portions de rue présentant de grands défis de sécurité, principalement le boulevard Antonio-Barrette, la rue Gauthier Nord ainsi que l'intersection de la route 131 avec la 2^e Chaloupe. La plupart des rues résidentielles sont qualifiées de sécuritaires. 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, quatorze actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Notre-Dame-des-Prairies. 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 Notre-Dame-des-Prairies. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que l'annexe 8.8.

1. Étudier la faisabilité d'un lien cyclable avec la ville de Joliette via la rue Gauthier Nord;
2. Déployer le programme « À pied, à vélo, ville active »;
3. Ajouter des supports à vélo dans des endroits stratégiques;
4. Améliorer les traverses piétonnes existantes rue Gauthier Nord / boulevard Antonio-Barrette et possiblement faire des traverses piétonnes avec la 1^{ère} avenue et avec la rue Coulombe. Faire une traverse piétonne à l'intersection 1^{ère} avenue / rue Jetté.
5. Améliorer la signalisation du réseau cyclable.

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 Notre-Dame-des-Prairies. 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 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.



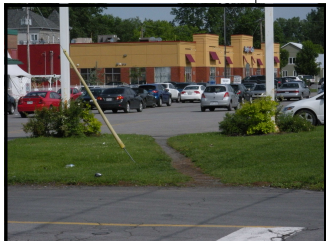
Constats

Notre-Dame-des-Prairies est un milieu de vie agréable avec un potentiel de mobilité active. Plusieurs installations sont appréciées et adéquates pour favoriser les déplacements actifs soit la présence d'un trottoir sur certaines rues collectrices, le réseau cyclable continu en milieu urbain, le sentier champêtre et les mesures de réduction de la vitesse déjà en place. D'un autre côté, on constate un défi pour l'accès sécuritaire à l'école et à plusieurs destinations importantes. La trame de rue initiale de la municipalité impose de long trajet, les lignes de désir (usure au sol) montrent les itinéraires facultatifs plus courts ou plus sécuritaires. La place accordée aux automobiles, la vocation en évolution de certains secteurs ainsi que les liens piétons et cyclables avec les municipalités voisines.

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 tout âge à Notre-Dame-des-Prairies.

Recommandations

Plus de la moitié de la population active pourrait se déplacer à vélo pour se rendre au travail ou à l'école. 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 l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Notre-Dame-des-Prairies.



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. La consultation, la mobilisation et le partage de l'expérience des citoyens utilisateurs de tout âge, de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires peuvent enrichir un projet;
- Bonifier le plan de développement cyclable actuel pour qu'il conserve souplesse et adaptation face aux opportunités et contraintes. Une réflexion sur les destinations, les usages (loisir vs utilitaire), la connectivité et la place des piétons permettrait de développer une vision complète de la mobilité active;
- Analyser les comportements des jeunes et des parents autour de l'école, planifier des mesures et des aménagements pour en sécuriser l'accès piétonnier et cyclable. La promotion de ces changements devient une opportunité pour éduquer et rassurer les parents sur les déplacements actifs sécuritaires;
- Faciliter l'usage des intersections pour les piétons et les cyclistes. Augmenter la cohérence des messages (marquage, signalisation, trajet/temps de traversée) pour faciliter la compréhension, la convivialité et le respect des règles;
- Augmenter la perméabilité et la connectivité pour réduire les distances de marche et de vélo et ainsi s'ajuster à la réalité des utilisateurs. Les liens piétons et cyclables, les traverses piétonnes sur les artères principales, la connectivité avec les municipalités voisines sont des moyens à envisager;
- Donner plus d'espace à la mobilité active en accordant autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires piéton et cyclable qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts sur les différents utilisateurs s'ils sont tous 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, des Régions 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:**
 - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétons, la signalisation...;
 - Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur les trajets scolaires et les inciter à encourager leurs enfants à marcher le chemin de 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'usage (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'abaissements de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau cyclable existant...;
 - 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 Notre-Dame-des-Prairies 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 des 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, esthétique...) 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.

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 Notre-Dame-des-Prairies - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 8 p.

Dépôt légal :

978-2-923513-68-3 (version imprimée)
978-2-923513-69-0 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Quatrième trimestre 2013