

26 mai 2014

La municipalité de Saint-Michel-des-Saints projetait de développer des voies cyclables dans la municipalité et en périphérie. Ils voulaient améliorer la qualité de vie de leurs citoyens, mais aussi mettre en valeur les attraits naturels de la municipalité. 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-Michel-des-Saints—Atelier potentiel piétonnier et cyclable* » issu de la journée d'atelier du 26 mai 2014 tenue à Saint-Michel-des-Saints. Vous retrouverez les différentes étapes de cette journée, les principales idées issues des discussions, les pistes d'action identifiées par les participants et finalement les recommandations de l'auteure.

## Le potentiel piétonnier et cyclable

Les participants de l'atelier avaient des intérêts différents et provenaient de milieux variés. Le groupe se composait de deux élus, de deux gestionnaires municipaux, de deux 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 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



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

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

Dépôt légal :  
978-2-550-73678-3 (version imprimée)  
978-2-550-73679-0 (version électronique)  
Bibliothèque nationale du Canada  
Bibliothèque nationale du Québec  
Troisième trimestre 2015



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 de la mairie forme une boucle sillonnant en partie les rues Brassard, Boucher, Beauséjour, St-Michel, Matawin, St-Maurice Ouest et finalement le retour par la rue Brassard. 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'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 et les questions des participants portaient sur l'interprétation des forces et des points d'amélioration de l'environnement et sur les comportements de plusieurs marcheurs et cyclistes observés. Voici quelques éléments soulevés lors de nos observations sur le terrain;

- Plusieurs marcheurs de tous âges ont été observés. Traversent-ils aux intersections ?
- Il n'y a pas (sauf devant l'école primaire) de traverses piétonnes aux intersections ou près des destinations principales. Les automobilistes respectent-ils la priorité piéton aux intersections ?
- L'espace piéton n'est pas toujours bien défini, plusieurs trottoirs sont discontinus ou ont une zone d'attente non sécuritaire à l'intersection. L'espace pour la marche n'est pas clairement défini sur les rues sans trottoir puisque les limites entre la chaussée, l'accotement et les terrains privés sont inégales. Est-ce que le piéton, le cycliste et l'automobiliste respectent la place de chacun sur la rue ? Est-ce que le piéton ou le cycliste se sent en sécurité en bordure des grandes rues collectrices ?
- Des lignes de désir (marque d'usure au sol) indiquent que les marcheurs ou les cyclistes cherchent à raccourcir leur trajet vers leurs destinations privilégiées ou vers la rue Brassard;
- Les cyclistes observés sur la rue Brassard circulent souvent à contresens ou sur les trottoirs. Ont-ils accès facilement aux destinations ciblées ? Se sentent-il en sécurité sur la chaussée ou sur l'accotement asphalté ? L'accotement asphalté est-il souvent obstrué par les autos stationnées ?
- Le mobilier urbain est présent et visible à plusieurs endroits (supports à vélo, bancs, poubelles, etc). Est-il suffisant et bien positionné ?



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
- UN 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.





et la discontinuité diminuent la qualité de l'expérience du piéton. Il n'y a pas de voie cyclable identifiée et le stationnement gêne les déplacements cyclable ou piéton en bordure de rue. Le sentiment de sécurité est faible aux intersections et lors de la traversée de la rue Brassard particulièrement à certaines périodes du jour. 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-Michel-des-Saints.

Recommandations

Les sept pistes d'actions identifiées à la page 31 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-Michel-des-Saints.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. L'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges ainsi que le partage de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires enrichissent un projet;
- Améliorer le réseau de trottoirs et de sentiers existant pour bonifier le potentiel piétonnier de Saint-Michel-des-Saints. 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 trottoir ainsi que l'aménagement de passages piétonniers;
- Sécuriser la traversée de la rue Brassard aux intersections principales et donner aux piétons et cyclistes un espace d'attente sécuritaire. Les espaces piétonniers ou cyclables doivent être définis et visibles par rapport à ceux de la circulation automobile et du stationnement;
- Planifier un réseau de voies cyclables permettant d'accéder en sécurité, en continu, dans un trajet court et libre d'obstacle aux destinations définies selon les différentes clientèles autant pour le loisir que pour les destinations utilitaires quotidiennes (école, emploi, loisir, commerces, services);
- Gérer le stationnement automobile en bordure de rue. L'utilisation des espaces vacants à l'arrière et sur le côté des bâtiments ou commerces pour créer des stationnements incitatifs permettrait de maintenir le même nombre de places de stationnement pour les automobiles tout en diminuant les entraves aux déplacements piéton et cycliste. De plus, la réduction de la place accordée au stationnement devant les commerces et en bordure de rue encourage le déplacement actif et augmente le niveau d'animation de la rue;
- Accorder autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires des piétons et des cyclistes 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.



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 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...) 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

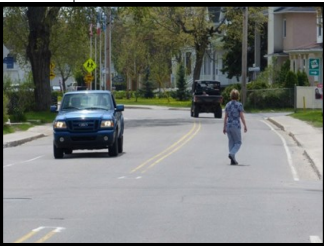
- Les trottoirs, pistes ou sentiers peu encombrés par les obstacles;
- La largeur des trottoirs, pistes ou sentiers;
- L'éclairage

Points d'améliorations

- Le sentiment de sécurité lors de la traversée des rues;
- Peu d'aménagement améliorant la sécurité ou le confort des piétons (mesures de réduction de vitesse, marquage au sol, signalisation, identification des sentiers, banc, protection contre le soleil ou le vent);
- Pas de séparation physique entre le trafic rapide (70 km/h) et les piétons;
- Peu de liens entre les trottoirs, sentiers et les destinations utilitaires;
- Le respect des règles des usagers (piéton, cycliste, automobiliste);
- Pas de groupe communautaire s'intéressant à la marche ou au transport actif.

Divergence d'opinion

Il y a sept indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les trois groupes de participants. Les questions sur la présence de trottoirs, pistes, sentiers et accotements asphaltés, l'existence de cartes accessibles pour les sentiers, de poubelles et de contenant de recyclage ou d'un comité aviseur pour la marche et d'une planification pour les déplacements piéton.



POTENTIEL CYCLABLE

Forces

Plusieurs parcs et endroits publics ont des accommodements pour les cyclistes.

Points d'améliorations

- Peu ou pas d'accotement asphalté permettant de faire du vélo en sécurité;
- Pas de voie cyclable sur rue en lien avec destinations utiles;
- L'absence de structure locale (groupe ou comité) pour le cyclisme;
- La signalisation;
- L'application des règles et lois municipales.

Divergence d'opinion

Il y a sept indicateurs qui démontrent un écart de perception entre les trois groupes de participants. Les questions sur la présence d'obstructions dans les voies cyclables ou de signalisation « partage de la route », d'un comité pour les intérêts des cyclistes, des accommodements cyclistes en lien avec le transport en commun, d'incitatifs pour le déplacement des jeunes à vélo et la réalité de la planification des déplacements vélo lors de la conception des rues.





POTENTIEL « AUTRES USAGES »

Forces

- La présence d'un parc de planche à roulettes bien situé et lié aux infrastructures de transport actif;
- La tolérance de la ville pour l'usage de patins à roues alignées et de planches à roulettes dans les parcs;
- La présence d'un comité prêt à recevoir les commentaires d'utilisateurs.

Points d'améliorations ou méconnaissances des participants

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

- La présence et l'utilisation d'aide à la mobilité, tel que le fauteuil roulant, ne sont pas planifiées officiellement;
- Les pistes et sentiers ne sont pas conçus pour favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite ou encore des familles avec des poussettes;
- Les toilettes dans les parcs ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Divergences d'opinion

Plusieurs indicateurs ne faisaient pas consensus. Ces écarts se résument aux questions sur la permission de l'usage des planches à roulettes et du patin à roues alignées dans les rues et sur les trottoirs, sur l'adaptation de la communauté vis-à-vis de l'usage des planches à roulettes, sur les actions des écoles et des milieux de travail pour faciliter les déplacements utilitaires en planche et en patins et sur la préoccupation des personnes à mobilité réduite ainsi que la participation des jeunes dans la planification des aménagements.

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.

Les écoles, le centre communautaire, le centre récréatif, les places et les parcs des loisirs, l'hôtel de ville, le CHSLD, la Résidence St-Georges ainsi que l'église font partie des destinations importantes pour les citoyens. Des lieux de services tels que le bureau de poste, la garderie, la caisse Desjardins, le CLSC, la buanderie sont aussi nommés comme destinations. Plusieurs commerces de proximité sont cités, la quincaillerie, la pharmacie, l'épicerie, la boulangerie, le dépanneur, le magasin Korvette, les restaurants et la crèmerie.

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 plupart des rues de St-Michel-des-Saints ont été citées comme étant majoritairement sécuritaires. Par contre, les trois groupes s'entendent pour identifier des endroits spécifiques qui présentent de grands défis de sécurité. Plusieurs intersections, particulièrement sur la rue Brassard, la rue Brassard elle-même ainsi que des sections des rues St-Michel et Des Aulnaies inspirent un faible sentiment de sécurité à pied ou à vélo.

Les participants ont aussi fait des propositions intéressantes pour l'amélioration des déplacements à pied ou à vélo. Ces propositions visent à créer un réseau piéton et cyclable utilitaire, de loisirs ainsi que touristique. Les liens entre les écoles, les commerces et les espaces verts vacants ou aménagés de la municipalité seraient assurés par le développement d'axes de déplacement nord/sud et est/ouest complétés par quelques boucles secondaires. 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, dix-sept actions concrètes et réalistes ont été identifiées pour contribuer à promouvoir le transport actif à Saint-Michel-des-Saints. 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 dix-sept actions, le vote de chaque participant a contribué à prioriser les sept 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-Michel-des-Saints. Nous vous suggérons de consulter la section 6 du rapport ainsi que l'annexe 8.8.

1. Aménager des sections de piste cyclable;
2. Utiliser des sentiers de ski de fond en été, à court terme, débroussailler + signalisation adéquate;
3. Informer les citoyens des rues cyclables et mettre le marquage « vélo » sur l'asphalte;
4. Installer des supports à vélo adéquats au terrain des loisirs;
5. Revoir affichage et signalisation d'information (ski de fond, lieux importants, patinoire, etc.);
6. Faire une pétition MTQ pour traverses piéton et zone à 30 km/h;
7. Faire un camp de jour ou journée de vélo avec enseignement, clinique de vélo (police), tirage.

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-Michel-des-Saints. 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-Michel-des-Saints pourrait offrir des conditions idéales pour le piéton et le cycliste. Les commerces et services y sont regroupés, certaines rues recèlent un potentiel d'animation intéressant et la ville a déjà un réseau de trottoirs. Par contre, certaines lacunes de ce réseau comme la présence d'obstacles, l'entretien, l'inaccessibilité aux poussettes et fauteuils roulants

