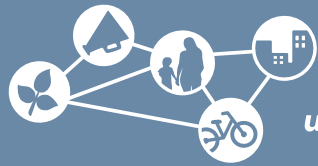


Aménagements favorables aux déplacements actifs pour le quartier Saint-Marc

DIAGNOSTIC
ET RECOMMANDATIONS



**Centre d'écologie
urbaine de Montréal**



© 2017 Centre d'écologie urbaine de Montréal
(Société de développement communautaire
de Montréal)

Toute forme de reproduction et de diffusion
du contenu de cette publication est fortement
encouragée à condition d'en mentionner
respectueusement la source.

ISBN 978-2-924108-16-1

La réalisation de ce projet a été rendue possible grâce à une contribution financière provenant de l'Agence de la santé publique du Canada. Les vues exprimées ici ne reflètent pas nécessairement leur position officielle.

Nous tenons à remercier l'ensemble des partenaires du projet Réseau Quartiers verts. Nous remercions particulièrement les citoyens et la Ville de Shawinigan qui ont rendu possible la démarche d'urbanisme participatif menée dans le quartier Saint-Marc, à Shawinigan.

Réseau Quartiers verts (RQV) est un réseau de communautés à travers le Canada qui utilisent l'urbanisme participatif – c'est-à-dire l'urbanisme pour et avec les citoyens – afin de bâtir des quartiers verts. Les partenaires de ce réseau travaillent ensemble pour que se multiplient des milieux de vie mieux adaptés aux déplacements à pied et à vélo. Les quartiers verts sont à la fois sécuritaires, confortables et conviviaux.

Recherche, rédaction et relecture :

Tristan Bougie, Odile Craig, Isabelle Gaudette, Ariane Paquin (stagiaire) du Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM)

Mélissa Bouchard, technicienne en aménagement; Suzanne Marchand, urbaniste; Stéphanie Lajoie, urbaniste de la Ville de Shawinigan.

Ont aussi collaboré au projet :

- Yves Blanchet, Denis Brodeur, Jeanne Charbonneau, Audrey Laroche (stagiaire), Philippe Lemieux Plante, Alain Lord, Odile Tessier, Xavier Ouellette, Jean-Yves Tremblay, Ville de Shawinigan
- Xavier Guay-Marleau (stagiaire) et Laurence Nault (bénévole) du CEUM
- Nancy Therrien, Revitalisation des quartiers Saint-Marc et Christ-Roi

TABLE DES MATIÈRES

Liste des cartes.....	4
PROJET.....	5
Mise en contexte	6
Le projet Réseau Quartiers verts.....	9
Ligne du temps du projet.....	11
PORTRAIT	12
Une population aux besoins bien réels.....	13
Une forme urbaine propice aux déplacements actifs.....	14
L'avenue Saint-Marc, le cœur du quartier en manque d'amour	16
Le marché public : un pôle commercial dont les espaces publics sont à bonifier.....	19
Peu de mesures pour soutenir les déplacements actifs.....	23
Des lieux peu conviviaux générateurs d'insécurité qui freinent les déplacements actifs.....	28
Peu de végétation et beaucoup d'espaces sous-utilisés	30
La vision des citoyens et des partenaires	34
ACTIONS.....	35
Quatre stratégies d'interventions	36
Stratégie 1 : Créer et valoriser les espaces de rencontre	37
Stratégie 2 : Embellir et verdier le quartier	42
Stratégie 3 : Implanter des mesures temporaires et saisir les opportunités de réfection routière	49
Stratégie 4 : Concentrer les efforts de revitalisation autour du marché et sur l'avenue Saint-Marc.....	55
Secteur du marché	55
Secteur de l'avenue Saint-Marc.....	60
RÉSUMÉ	65
ANNEXES	67
Impacts des espaces verts urbains sur la santé de la population	68
6 principes pour un environnement urbain sécuritaire	69
What Makes a Great Place?	70
Détails des activités du projet.....	71

LISTE DES CARTES

Carte 1 - Communautés du projet RQV	9
Carte 2 - Situation du quartier Saint-Marc dans la région	10
Carte 3 - Territoire d'intervention	10
Carte 4 - Indice de défavorisation, Ville de Shawinigan	13
Carte 5 - Indice du potentiel piétonnier du quartier Saint-Marc	14
Carte 6 - Lieux de destination et distance de marche	15
Carte 7 - Synthèse des résultats de l'enquête du potentiel piétonnier	17
Carte 8 - Zones et nombre de places de stationnement étudiés	20
Carte 9 - Intensité de l'occupation des cases de stationnement dans le stationnement public	22 et 55
Carte 10 - Zone de stationnement à 2,5 minutes de marche du marché public	22
Carte 11 - Localisation des feux de circulation, des arrêts obligatoires, des traverses piétonnières et des trottoirs	23
Carte 12 - Circuits et arrêts d'autobus	24
Carte 13 - Pistes cyclables	25
Carte 14 - Lieux problématiques identifiés par les citoyens	28
Carte 15 - Îlots de chaleur	30
Carte 16 - Terrains vacants	32
Carte 17 - Parcs	33
Carte 18 - Positionnement des actions proposées	55

PROJET



29/06/2016

MISE EN CONTEXTE

L'aménagement des villes influence la santé de la population

L'environnement bâti¹ des villes est l'un des déterminants de la santé des populations qui y vivent. Il influence la pratique d'activités physiques par les citoyens, en raison de la présence ou l'absence d'infrastructures sécuritaires à la pratique de la marche ou du vélo, par exemple. Au même titre qu'un territoire étalé, avec une faible diversité des usages, peut rendre difficile l'accès à des aliments frais ou à des espaces verts de qualité permettant de pratiquer des activités physiques et de favoriser les interactions sociales. La relation entre l'aménagement de nos villes et la santé des populations est d'autant plus importante qu'au Canada, 80% de la population vit dans les villes².

L'aménagement de nos villes a aussi un impact sur la consommation d'énergie et la production de gaz à effet de serre (GES). La production de GES est associée à plusieurs problèmes de santé reliés à la pollution et est reconnue comme l'une des plus inquiétantes causes des changements climatiques d'origine humaine. Au Québec, 45% des GES émis en 2012 provenaient du secteur du transport; le transport routier représentait 78,3 % des émissions du secteur, soit 35,0 % des émissions totales de GES³. L'aménagement de la ville à échelle humaine, c'est-à-dire plus compacte, avec un service de transport collectif fiable, des aménagements favorables au transport actif, et des services de proximité, peut diminuer en grande partie les déplacements en automobile, donc les émissions de GES⁴.

« Si on planifie la ville pour les autos, on aura des autos et de la circulation. Si on planifie selon les besoins des personnes et pour créer des places publiques, on attirera les personnes dans l'espace public » Fred Kent, Project for Public Spaces⁵

Place d'Armes, Montréal, 2012.



1 - Tous les éléments constituant l'environnement physique construits par l'homme.

Source : BOUCHER, Isabelle et Nicolas FONTAINE (2011). L'aménagement et l'écomobilité : Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, p194.

2 - Rapport de L'administrateur en chef de la santé publique sur l'état de la santé publique au Canada 2008 et www.perspective.usherbrooke.ca.

3 - Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. 2015. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2012 et leur évolution depuis 1990. Québec, Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, direction des politiques de la qualité de l'atmosphère, 21 p.

4 - Condon, P., et al. Urban Planning Tools for Climate Change Mitigation, (2009) Lincoln Institute of Land Planning, 52p.

5 - Traduction libre de : "If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places". Cities Alive: toward a walking world. www.pps.org

La ville à échelle humaine

Pour le CEUM, c'est dans l'espace public que se déploie la ville à échelle humaine et son approche est axée sur l'écologie urbaine. L'écologie urbaine envisage la ville comme un écosystème construit par l'humain, pour répondre à ses besoins. La ville serait donc :

INCLUSIVE



Les espaces publics - y compris les rues - sont aménagés pour tous.

ÉCOLOGIQUE



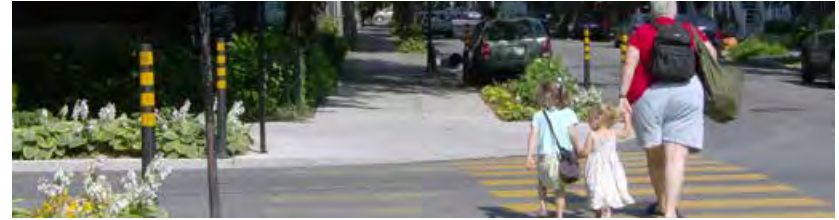
Les aménagements écologiques et le verdissement sont intégrés aux espaces publics.

QUALITÉ DE VIE



Les actions réalisées s'inscrivent dans une vision globale et concertée de « vivabilité ».

SÉCURITAIRE



Les déplacements actifs et collectifs sont efficaces et favorisés par des aménagements adéquats.

ENGAGÉE

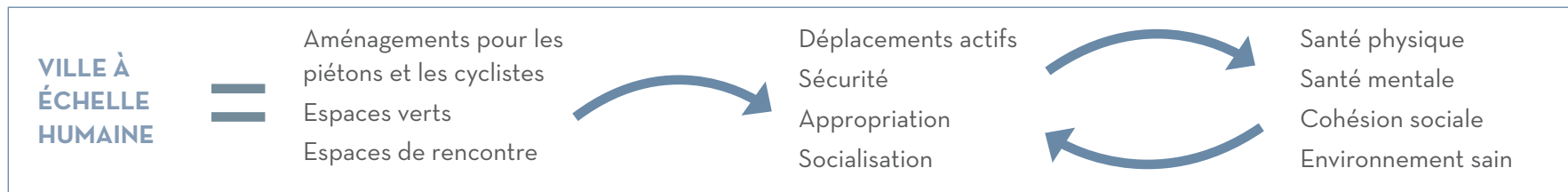


La communauté est activement engagée dans le devenir de son quartier.

ENRACINÉE



Le caractère identitaire du quartier est valorisé afin de renforcer le sentiment d'appartenance.



Déplacements actifs, de quoi s'agit-il?

DÉPLACEMENTS ACTIFS : Toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu qui se déplace pour un motif utilitaire (ex. pour le travail).

La marche et le vélo sont les plus communs, mais ils comprennent aussi : le patin à roues alignées, la trottinette, la planche à roulettes, etc. On distingue trois usages différents du cyclisme :

- transport;
- loisirs;
- tourisme.

LE SAVIEZ-VOUS?

CHOIX DES MODES DE TRANSPORT

Sur de courtes distances, les modes de transport actifs sont les choix les plus efficaces et populaires. Ils procurent beaucoup plus de flexibilité.

En milieu urbain, pour les trajets d'une distance inférieure à 5 km le vélo est plus rapide.

La marche s'avère être plus performante que le transport en commun pour les trajets de moins de 1,5 km et plus performante que la voiture pour des trajets de moins de 0,5 km⁶.

Différents usagers, différents besoins

Vitesse moyenne de déplacement (Vélo Québec, 2010)



Piéton enfant/ainé
0,9 à 1,6 m/s (3 à 6 km/h)



Piéton adulte
1,2 à 2,1 m/s (4 à 8 km/h)



Cycliste 20 à 30 km/h,
jusqu'à 50 km/h en descente

Distance moyenne franchie

en 5 minutes de marche

en 20 minutes à vélo



Jeunes et aînés
400 mètres



Adultes
500 mètres



Adultes
5 km

Au Québec, plus du tiers des travailleurs habitent à moins de 5 kilomètres - ou 20 minutes à vélo - du travail.

Le potentiel d'adopter le vélo-boulot est donc important et pas seulement dans les grandes villes. En effet, 45% des travailleurs de Sherbrooke, de Trois-Rivières ou de Saguenay résident à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail.⁷

6 - Vélo Québec. Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes: Guide technique. 2009, 168p.

7 - Vélo Québec, L'état du vélo au Québec en 2015, page 11.

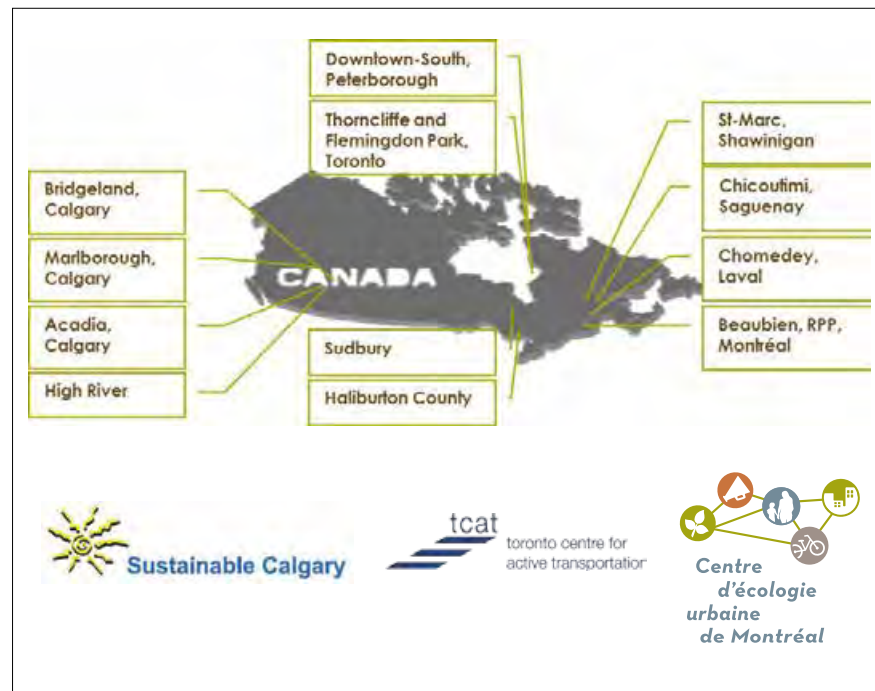
LE PROJET RÉSEAU QUARTIERS VERTS

Douze communautés en action

Dans ce contexte et en vue de réduire les inégalités en santé, le Centre d'écologie urbaine de Montréal s'est engagé, avec le soutien de l'Agence de santé publique du Canada, à mettre sur pied le projet Réseau Quartiers verts.

Ce réseau comprend douze communautés au Québec, en Ontario et en Alberta, dont Saint-Marc à Shawinigan, qui travaillent à transformer l'aménagement d'un quartier existant pour le rendre à la fois sécuritaire, convivial et à échelle humaine. Un quartier vert est conçu afin de favoriser les transports actifs et la réappropriation des espaces publics avec les citoyens au cœur du processus de transformation.

Carte 1 - Communautés du projet RQV



Objectif du projet

Susciter un changement des normes et des pratiques professionnelles en faveur des aménagements pour les déplacements actifs au Canada.

L'urbanisme participatif pour aménager la ville avec et pour ses citoyens

Les projets pilotes du Réseau Quartiers verts s'inspirent du processus d'urbanisme participatif en 6 phases développé par le Centre d'écologie urbaine de Montréal. Il s'agit d'un cadre de référence qui s'adapte au contexte des différentes communautés⁸.

1. DÉMARRER

Établir un partenariat avec les acteurs locaux et définir le plan d'action.

Codéfinition d'une entente de partenariat
Cartographie des acteurs

2. COMPRENDRE

Réaliser un portrait-diagnostic de l'utilisation de l'espace.

Marche exploratoire
Kiosque de consultation
Sondage

3. EXPLORER

Identifier les possibilités d'aménagement répondant aux besoins et aux enjeux.

Atelier de travail professionnel
Atelier jeunesse

4. DÉCIDER

Valider, auprès des différents acteurs, les solutions développées et les enrichir.

Atelier de validation des scénarios
Séance de travail avec les professionnels de la municipalité

5. AGIR

Planter des aménagements et prendre des engagements.

Activité de plantation
Projet pilote ou mesures temporaires
Création d'un comité de suivi

6. INAUGURER

Souligner les aménagements réalisés avec un événement mobilisateur.

Soirée de lancement
Conférence de presse
Visite sur le terrain

ÉVALUER EN CONTINU LE PROCESSUS ET LES RÉSULTATS

Questionnaire, Activité d'évaluation participative, Bilan annuel

8 - Guide de l'urbanisme participatif : Aménager la ville avec et pour ses citoyens. , 2015:

<http://www.ecologieurbaine.net/fr/documentation/guide-techniques-documents/71-lurbanisme-participatif-amenager-la-ville-avec-et-pour-ses-citoyens/file>

Le projet du quartier Saint-Marc à Shawinigan

Saint-Marc est un ancien quartier ouvrier situé au cœur de la ville de Shawinigan en Mauricie. Il s'agit d'une zone dévitalisée de la ville. Le niveau socio-économique de la population est faible et il y a très peu d'investissements privés. Toutefois, ce quartier possède de beaux atouts. Doté d'une position géographique enviable au sein de la ville de Shawinigan, il est bien desservi par de nombreux services et commerces et est situé à distance de marche de plusieurs commodités. Ce secteur de la ville est marqué par une vie communautaire dynamique et une culture de participation citoyenne.

Le territoire visé par le projet est délimité par les boulevards des Hêtres et Saint-Sacrement, la rue Trudel et le parc des Trois-L. Au sud, le territoire est bordé par une falaise et la rivière Saint-Maurice, ce qui représente une frontière physique qui limite les déplacements actifs.

Les objectifs généraux du projet tel qu'exprimés par la Ville de Shawinigan :

- Revitaliser le quartier Saint-Marc.
- Améliorer la qualité de vie des citoyens du quartier.
- Améliorer la qualité de l'environnement.
- Mettre en œuvre les outils d'urbanisme participatif avec les partenaires et la population de ce quartier.

La municipalité poursuit l'objectif de revitaliser ce secteur dans le but d'améliorer tant le cadre bâti que les activités socio-économiques, et ce sur plusieurs années. Le projet Réseau Quartiers verts vise spécifiquement l'amélioration de la mobilité active, du verdissement et des espaces publics dans le quartier.

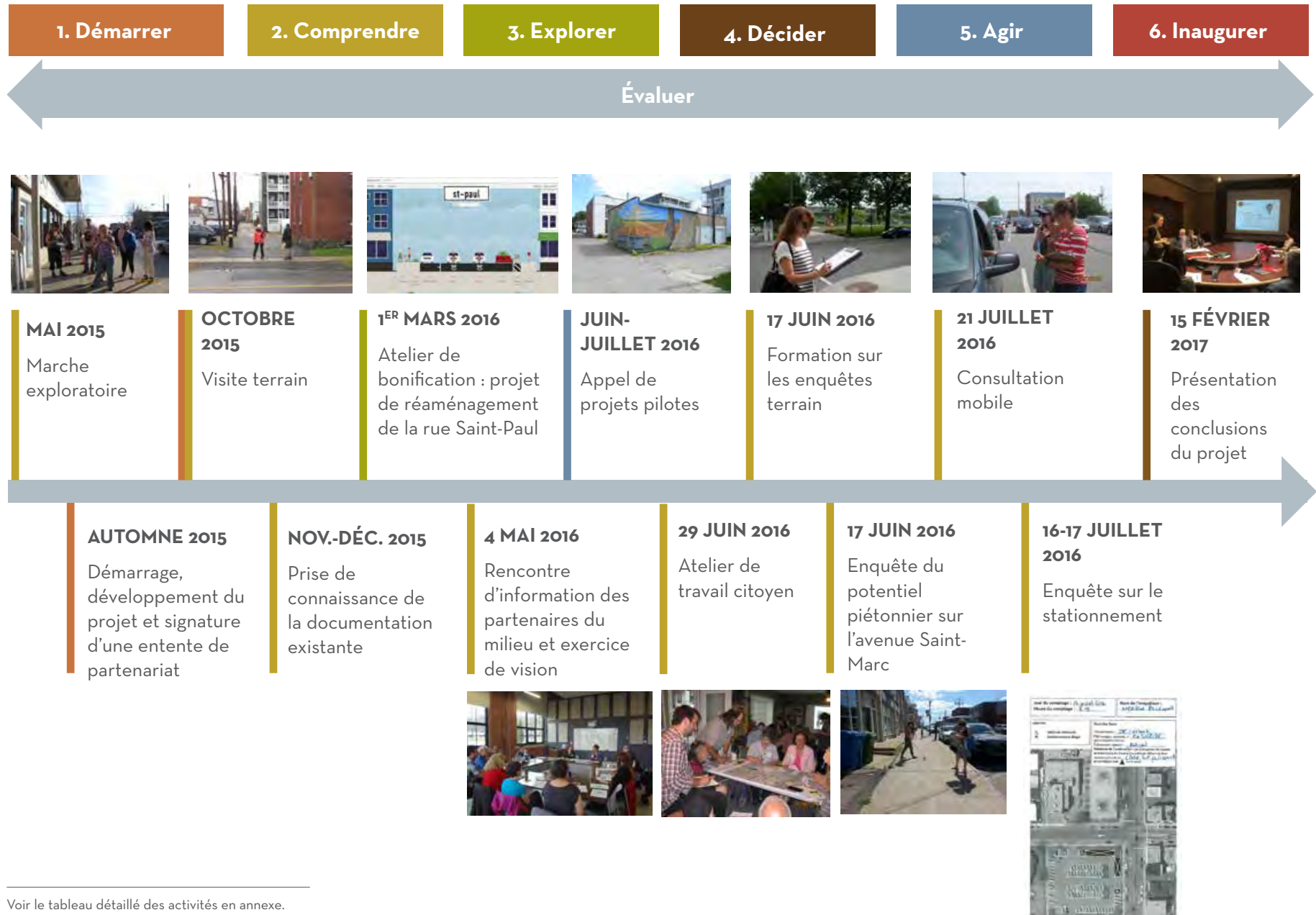
Carte 2 - Situation du quartier Saint-Marc dans la région



Carte 3 - Territoire d'intervention



LIGNE DU TEMPS DU PROJET



Voir le tableau détaillé des activités en annexe.

PORTRAIT



Projet pilote de murale réalisé par un citoyen, ruelle entre les avenues George et Cloutier à proximité de la rue Lambert, juillet 2016

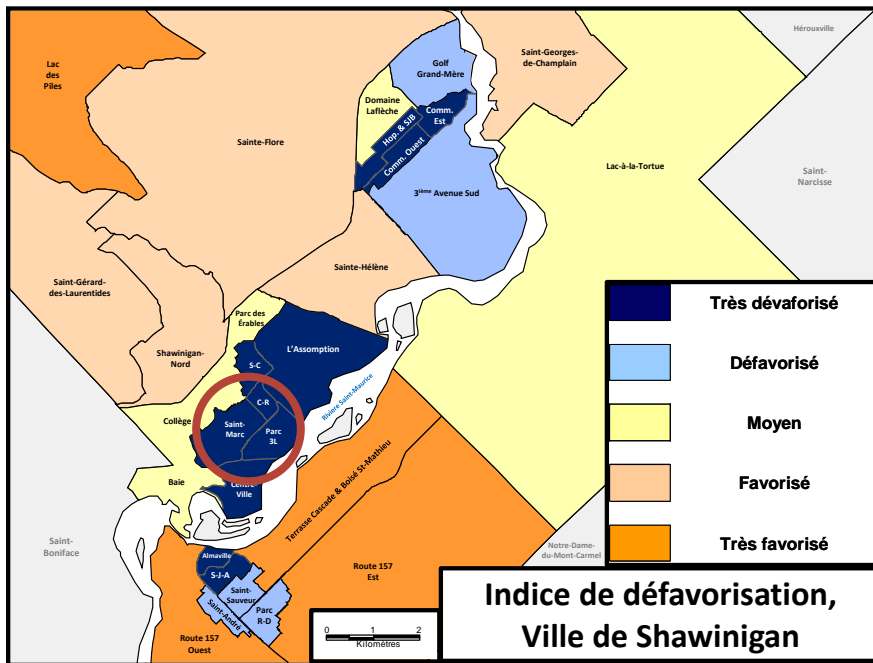
UNE POPULATION AUX BESOINS BIEN RÉELS

Faits saillants

Niveau de défavorisation matérielle ou sociale très élevé:

- Revenus très bas
- Ménages locataires
- Population âgée
- Faible scolarité
- Faible taux d'emploi

Carte 4 - Indice de défavorisation, Ville de Shawinigan⁹



Les données du territoire du projet Réseau Quartiers verts Saint-Marc-Shawinigan sont issues des données du territoire de trois communautés : Christ-Roi, Saint-Marc et Parc des Trois-L.

Indicateur	Christ-Roi	Saint-Marc	Parc des Trois-L	Mauricie	Québec
65 ans et plus	28,8 %	27,4 %	20,3 %	20,5 %	15,9 %
14 ans et moins	9,1 %	8,6 %	7,8 %	13,2 %	15,9 %
Personnes vivant seules	37,2 %	33,7 %	33,5 %	17,2 %	14,2 %
Familles monoparentales	55,9 %	63,2 %	57,1 %	32,6 %	28,7 %
Ménages locataires	81,2 %	79,4 %	79,9 %	38,1 %	38,8 %
Taux de faible scolarité	48,1 %	34,0 %	44,0 %	24,2 %	22,2 %
Taux d'emploi	27,6 %	36,1 %	28,1 %	52,7 %	59,9 %
Revenu moyen	17 487 \$	22 525 \$	19 749 \$	31 475 \$	36 352 \$

Un projet de justice sociale et environnementale

La justice sociale et environnementale est une valeur qui préconise le droit de tous les citoyens à un environnement sain et à des conditions de vie décentes. Celle-ci implique de concentrer les efforts sur la réduction des inégalités dans les milieux les plus défavorisés d'une ville tel que le quartier Saint-Marc. Un environnement plus sain ainsi que des aménagements favorables aux déplacements actifs et à la socialisation contribueront à l'amélioration de la santé de la population.

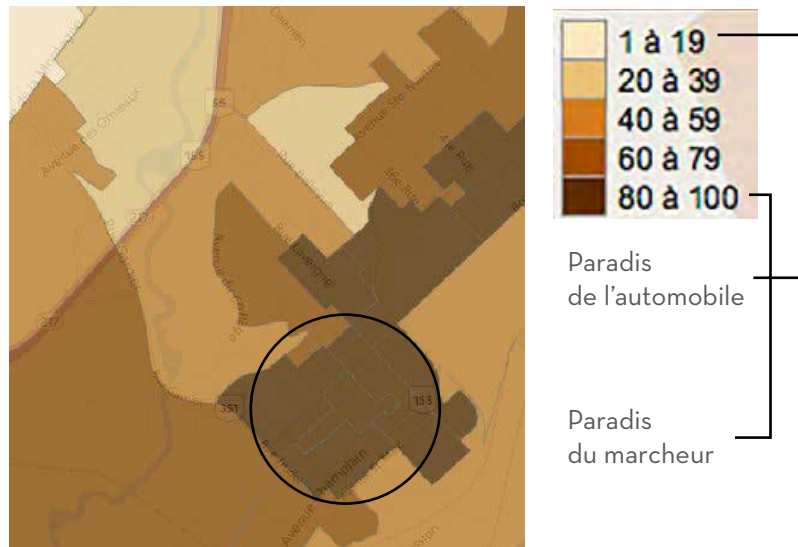
UNE FORME URBAINE PROPICE AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS

Un environnement favorable aux déplacements actifs

Le quartier Saint-Marc a un fort potentiel piétonnier, selon les indicateurs de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) et l'organisme Québec en forme.

Le potentiel piétonnier est calculé à partir de la densité des intersections, de l'indice de mixité de l'utilisation du sol, de la densité résidentielle et de la densité des destinations par aire de diffusion.¹⁰

Carte 5 - Indice du potentiel piétonnier du quartier Saint-Marc ¹¹



Bien que le quartier soit en partie enclavé au sud par la falaise, la voie ferrée et la rivière Saint-Maurice, la diversité des usages (résidentiel, commercial, communautaire et institutionnel) conjuguée à une bonne densité résidentielle ainsi qu'une certaine compacité contribuent à rendre le quartier favorable aux déplacements actifs. De plus, la trame de rue orthogonale permet des déplacements plutôt directs et rapides.

L'ÉCHELLE DES BÂTIMENTS UN POINT FORT

La hauteur homogène des immeubles de deux à trois étages contribue à rendre le quartier agréable pour la marche, favorise les interactions sociales et témoigne d'un milieu compact. La communication entre l'immeuble et la rue n'est possible que jusqu'au quatrième étage¹². Au-delà de cette limite, le contact avec la rue est perdu et se déplacer à pied devient insécurisant et monotone.

Immeuble à 4 étages résidentiels et commercial, rue Saint-Paul, 2015



10 - INSPQ - centre d'expertise et de référence en santé publique. Indicateurs de l'environnement bâti - indice de potentiel piétonnier, 2016. <https://www.inspq.qc.ca/environnement-bati/indicateurs/indice-de-potentiel-pietonnier>

11 - http://atlas.quebecenforme.org/geoclip_v3/index.php?l=fr;i=envbati3.pindicep;v=map1;z=-8101684,5872954,9550,9818

12 - GEHL, Jan, Pour des villes à échelle humaine, Écosociété, 2010, p.53

De nombreux lieux de destination appréciés par la population à distance de marche

De nombreux lieux de destination sont localisés dans un rayon de 1 km. Cette distance représente 15 minutes de marche et 5 minutes en vélo. Ainsi, pour des trajets de moins de 20 minutes en milieu urbain, les transports actifs sont plus performants que les déplacements en voiture.

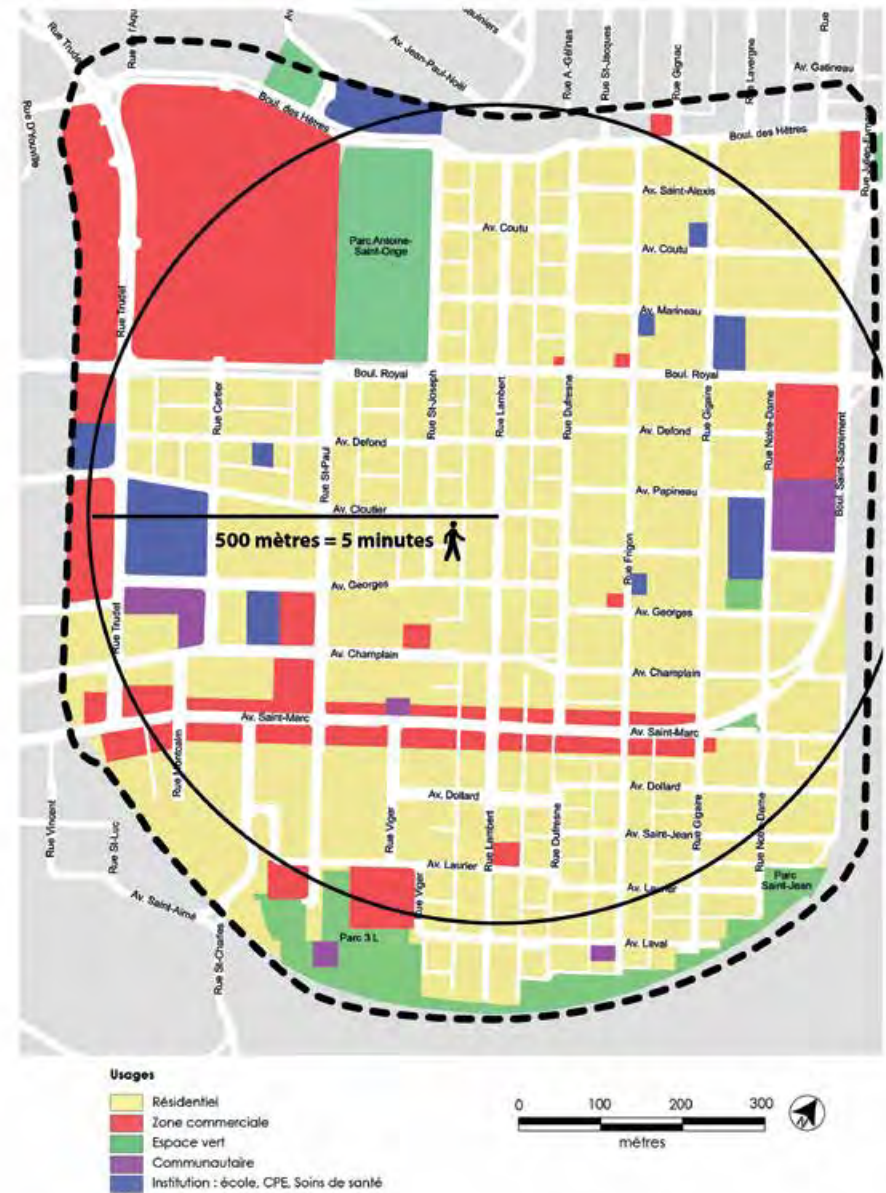
À titre d'exemple, une adulte sortant du Centre Roland-Bertrand ou du marché public qui se rend à pied au carré Trudel ou au parc Antoine Saint-Onge par la rue Saint-Paul arrivera à destination en 7 minutes (600 m)¹³. On peut imaginer un temps similaire en voiture si on inclut le déplacement vers la voiture et le temps pour stationner le véhicule.

Centre Roland-Bertrand, organisme situé sur l'avenue Saint-Marc



Source : Google maps

Carte 6 - Lieux de destination et distance de marche



L'AVENUE SAINT-MARC, LE CŒUR DU QUARTIER EN MANQUE D'AMOUR

Une enquête du potentiel piétonnier a été réalisée au mois de juin 2016 sur l'avenue Saint-Marc entre les rues Trudel et Notre-Dame. L'enquête de potentiel piétonnier est une méthode de caractérisation qui permet d'évaluer une rue en fonction de son accessibilité à pied. Il constitue un outil permettant de contribuer à la prise de décision.

Peu de mobilier urbain et d'espaces pour s'arrêter et se rencontrer

- Seulement 6 poubelles, dont 5 sur le côté sud de l'avenue.
- Aucun support à vélo à l'exception d'une initiative sur un terrain privé (4 places).
- Aucune place publique pour s'asseoir.
- 114 places privées pour s'asseoir en terrasse (5 commerces).
- Faible présence de végétation qui nuit à l'ambiance de la rue.
- 25 arbres (situés à une distance maximale de 2 mètres du trottoir) dont 9 arbres en bacs, ce qui limite leur croissance et peut nuire à leur survie.

Bon exemple de façades perméables qui permet de voir à l'intérieur



Avenue Saint-Marc à l'intersection de la rue Viger

- Les trottoirs bordent la chaussée. Un seul tronçon détient un espace tampon gazonné entre la rue et le trottoir.
- Espaces tampons entre les bâtiments commerciaux et le trottoir (emprise privée) asphaltés ou bétonnés.

Les activités et les bâtiments : de beaux atouts à mettre en valeur

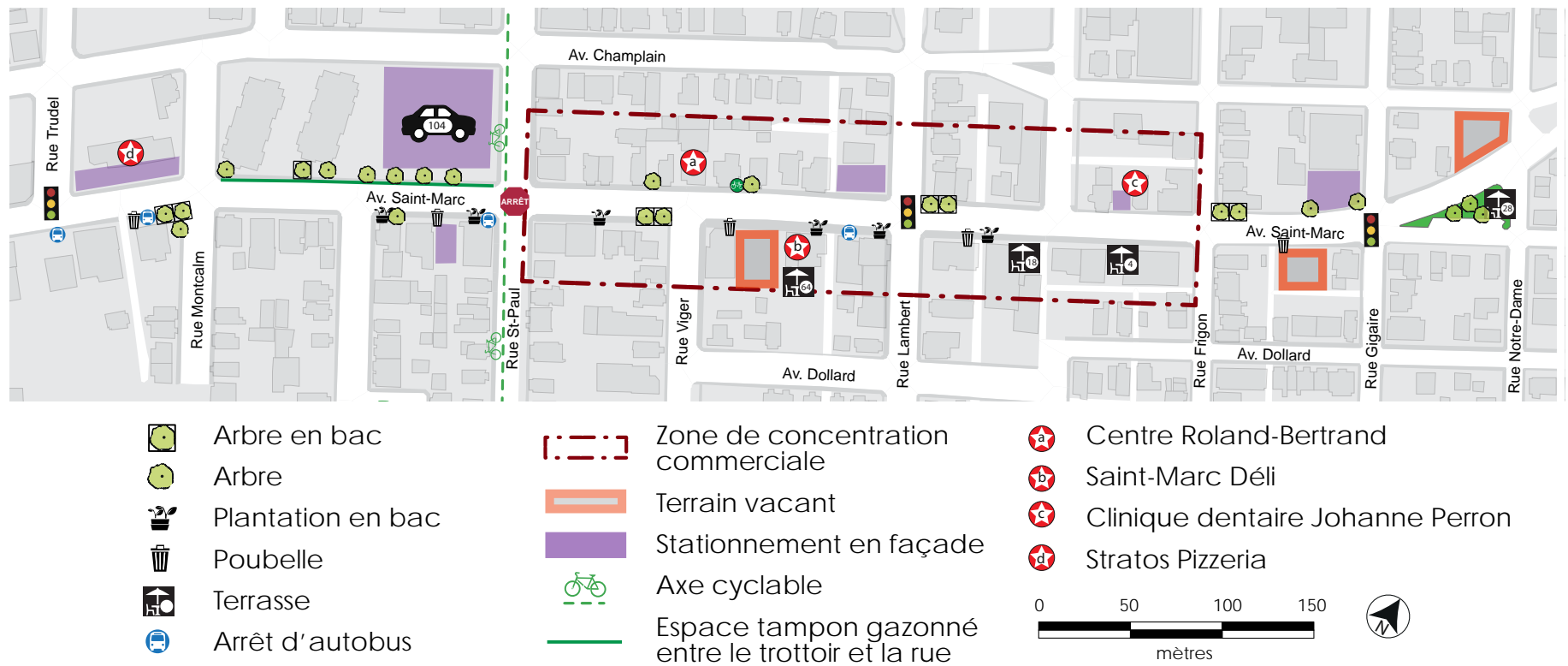
- Plusieurs locaux commerciaux vacants.
- 3 terrains vacants non aménagés.
- Secteur compris entre les rues Saint-Paul et Frigon constitue la zone la plus dynamique de concentration commerciale.
- Plusieurs stationnements en façade nuisent à l'expérience piétonne de la rue commerciale.
- Présence de résidences aux étages contribue à la vitalité et la sécurité de la rue.
- Présence de deux circuits d'autobus et de quatre arrêts.
- Peu de portes et de fenêtres des façades permettent de voir les activités et les produits à l'intérieur, ce qui limite l'expérience piétonne.

Exemple de façades non perméables qui limitent l'expérience piétonne



Avenue Saint-Marc à l'intersection de la rue Dufresne

Carte 7 - Synthèse des résultats de l'enquête du potentiel piétonnier



« Nous on aime la rue Saint-Marc et on veut qu'elle soit belle. Les bus de touristes y passent pour voir le quartier, ça serait bien que ce soit beau. »

*Participante à l'atelier de travail citoyen,
juin 2016*

Espace généralement libre d'obstacle et suffisamment large pour assurer la sécurité des piétons

- Plusieurs tronçons du côté sud sont dotés de trottoirs de plus de 3 mètres de large.
- Trottoirs du côté nord sont généralement d'une largeur de 1,5 m.
- Larges trottoirs d'environ 3 m des deux côtés de rue dans la zone commerciale plus dynamique.
- Lampadaires à l'échelle du piéton étonnamment orientés vers la chaussée plutôt que vers le trottoir.
- Aucun éclairage sur un tronçon entre les rues Frigon et Gigaire ainsi que sur deux tronçons entre les rues Gigaire et Notre-Dame.

BONNES PRATIQUES POUR L'AMÉNAGEMENT DES TROTTOIRS

Recommandé : min 1,5 m

Plus de confort pour se croiser et meilleur pour entretien hivernal : 1,8 m

Rues commerciales et haute densité résidentielle : min 2 à 2,5 m.

OPPORTUNITÉS

- Large espace déjà dédié aux piétons.
- Large chaussée de 15 m.
- Beaucoup d'espace disponible pour une variété de configurations possibles.

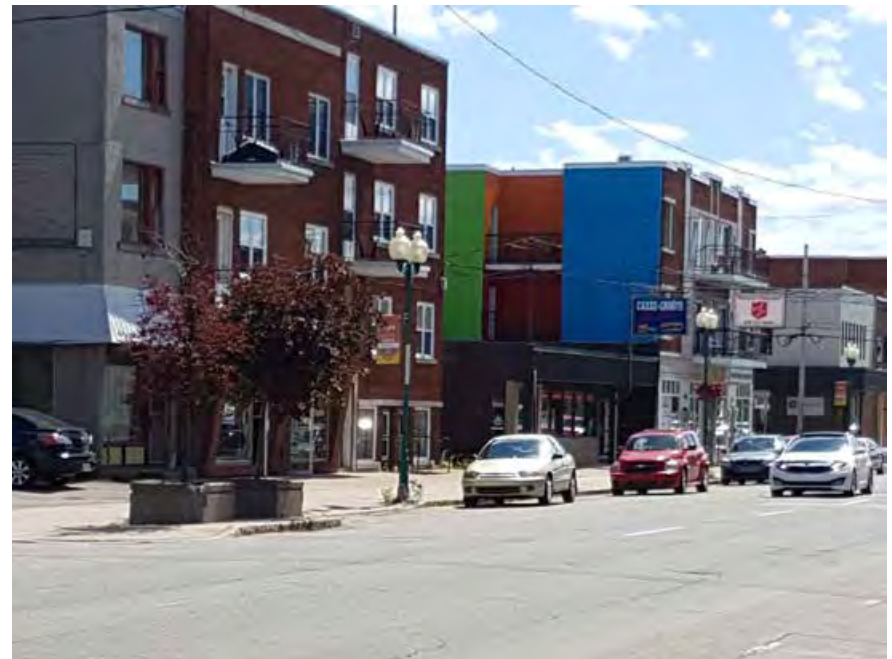
Local commercial vacant, 2016



Stationnement en cours avant, avenue Saint-Marc, intersection de la rue Lambert



Avenue Saint-Marc, à l'intersection de la rue Viger



LE MARCHÉ PUBLIC : UN PÔLE COMMERCIAL DONT LES ESPACES PUBLICS SONT À BONIFIER

Véritable pôle d'attraction régional très apprécié de la population, le Marché public de Shawinigan est un atout pour le quartier.

Le marché, un lieu de destination apprécié et important pour la région

- Devenu une Coopérative de solidarité en 2011.
- Rénové en 2015 pour offrir une expérience unique des marchés actuels près des gens.
- 33 commerçants (3 fois plus qu'avant la rénovation).¹⁴
- Fréquentation a doublée de 2015 à 2016.¹⁵
- Attire une clientèle régionale et touristique.
- Diversité de produits qui s'adressent à une clientèle variée.
- Au cœur du quartier Saint-Marc : proximité de la population et d'autres services.
- Heures d'ouverture du marché : mercredi au vendredi de 8 h 00 à 18 h 00 ; samedi et dimanche de 9 h 00 à 17 h 00.

L'expérience unique à l'intérieur du marché se déploie peu à l'extérieur

- L'aménagement aux abords du marché est conçu pour la voiture : grand stationnement, intersection peu aménagée et peu de végétation.
- Absence d'espace de rencontre gratuit pour s'asseoir autour du marché.
- Terrasse d'environ 12 places pour les clients du marché.
- Pas de support à vélo malgré la chaussée désignée (rue Saint-Paul) et des clients qui viennent au marché à vélo.
- Absence de poubelles extérieures au pourtour du marché, la plus près se trouvant à l'intersection de l'avenue Saint-Marc et de la rue Saint-Paul à côté de la colonne d'affichage.

Espace intérieur du marché



Petite terrasse située rue Saint-Paul




Espace extérieur du marché



Stationnement municipal situé devant le marché





« Il n'y a pas suffisamment d'espaces pour socialiser sans avoir à dépenser de l'argent. Le marché public c'est un peu cher, mais nous apprécions le service personnalisé et humain. »

Atelier de travail citoyen, 16 juin 2016

¹⁴ - Site internet du Marché public de Shawinigan, <http://marchepublicshawinigan.com/>, consulté le 31 août 2016.

¹⁵ - 231 438 passages comptabilisés à la borne de la porte d'entrée en 2016. Compilation de la clientèle 2015-2016, Coopérative de solidarité du Marché public de Shawinigan

Une offre de stationnement largement suffisante

L'espace consacré au stationnement autour du marché est considérable. Le sujet du stationnement et de la vitalité commerciale est toujours une grande préoccupation des commerçants, de la clientèle et des élus. Pour connaître l'offre disponible et savoir si les espaces de stationnement autour du marché sont utilisés à plein rendement, une enquête terrain a été réalisée en juillet 2016. Cette dernière a révélée qu'il ne manque pas de places de stationnement et leur utilisation gagnerait à être optimisée.

OFFRE DE STATIONNEMENT DISPONIBLE ÉTUDIÉE

- 154 places de stationnement gratuit soit :
 - 45 places = courte durée (120 minutes les jours de semaine) (4 places obstruées par construction durant l'enquête)
 - 109 places de longue durée (maximum 24 heures en tout temps) (6 places obstruée durant l'enquête¹⁶)
- La fin de semaine, le stationnement longue durée est autorisé pour les 154 places.

Dans les espaces étudiés, il y a 41 places situées sur rue et 104 places dans le stationnement municipal.

Une enquête à deux volets

Objectif : Documenter l'occupation et le roulement du stationnement à proximité du Marché public de Shawinigan.

Volet 1 - zones A à J : 41 places de stationnement sur l'avenue Champlain et la rue Saint-Paul ainsi que les 15 places courte durée situées dans le stationnement municipal.

Volet 2 - zone K : 89 places longue durée du stationnement municipal.

Méthodologie : Comptage des espaces occupés et libres à l'aide d'une grille de relevé et de prise de photos. Il y a eu sur 40 périodes de comptage sur deux jours de semaine et deux jours de fin de semaine. Ces comptages ont permis de connaître le taux d'occupation (rapport entre le nombre de places de stationnement occupées sur le nombre de places de stationnement disponibles et autorisées).

Carte 8 - Zones et nombre de places de stationnement étudiés



Légende	
	Interdiction de stationner
	Limite: 120 minutes
	Limite: 24 heures
A, B, C...	Zones d'études
1, 2, 3...	Nombre de places
	Passage piéton

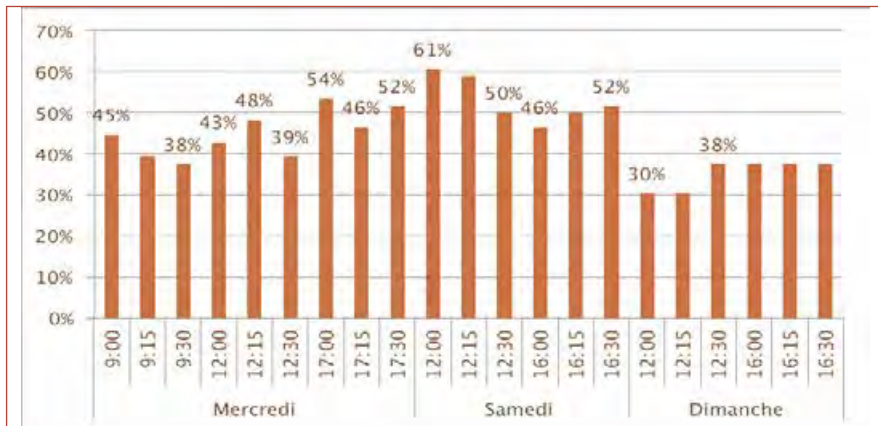
¹⁶ Dans les espaces étudiés, il y a 41 places situées sur rue et 104 places dans le stationnement public.

Constats de l'enquête du volet 1 - zones A à J

Beaucoup d'espace disponible

- 39 à 70 % des places (soit 22 à 39 places) sont toujours libres durant les périodes étudiées. La période où le taux d'occupation est le plus élevé est le samedi à 12 h (61 %) tandis que le taux d'occupation le plus bas est le dimanche à 12 h (31 %).
- Limite de 120 minutes pas toujours respectée.
- Des véhicules sont restés stationnés au-delà de la limite permise (120 minutes) dans les zones de stationnement A, B, D, J et H.

Taux d'occupation de toutes les zones de stationnement sur rue et de 120 minutes¹⁷



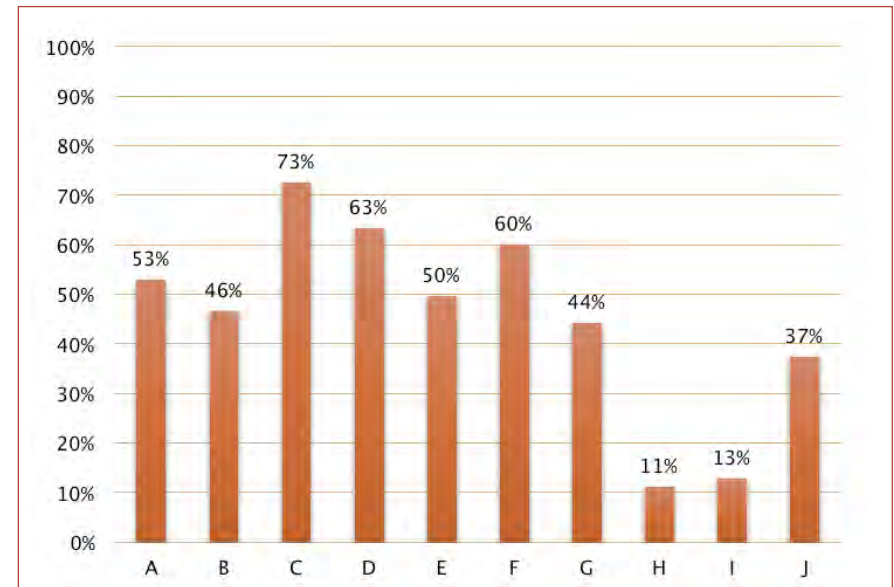
GRATUIT LE STATIONNEMENT?

Tout stationnement a un coût : sa construction et son entretien. Même dans une banlieue où le prix des terrains est abordable, les coûts du stationnement existent bel et bien. Les coûts mensuels moyens d'une place de stationnement oscillent entre 59 \$ et 350 \$.¹⁸

Ces coûts sont rarement assumés par l'utilisateur (automobiliste, l'individu) dans leur intégralité. C'est dans son rôle de propriétaire, de locataire et de consommateur, d'employé ou de contribuable que ce même individu assumera le plein coût du stationnement.¹⁹

Ainsi, bien qu'il soit « gratuit » le stationnement municipal a un coût qui est assumé au final par les contribuables.

Taux d'occupation moyen par zones



¹⁷ - Le stationnement sur rue inclut les zones A et J.

¹⁸ - Source : Victoria Transportation Policy Institut

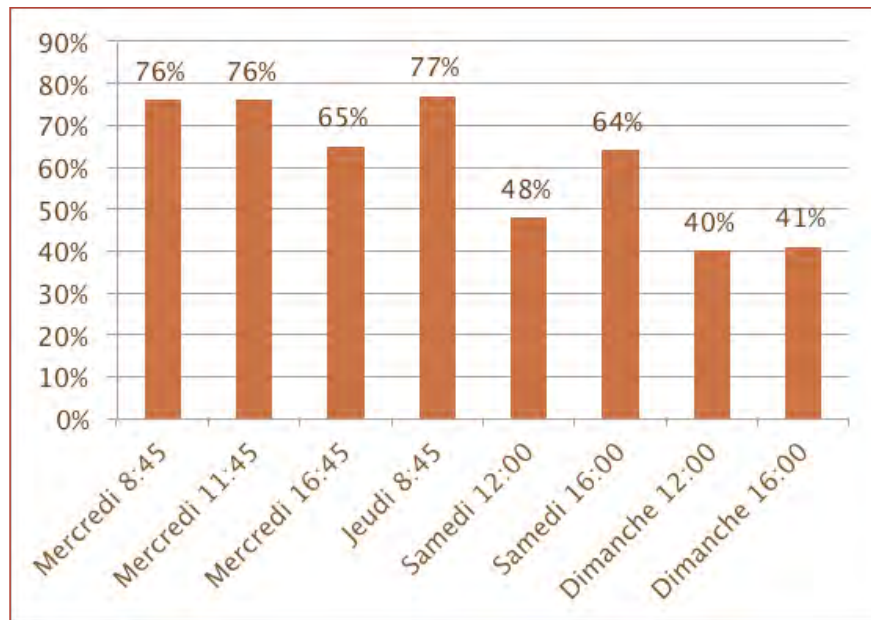
¹⁹ - Source : CRE Montréal, Guide : Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables, p.14-15.

Constats de l'enquête du volet 2 - zone K

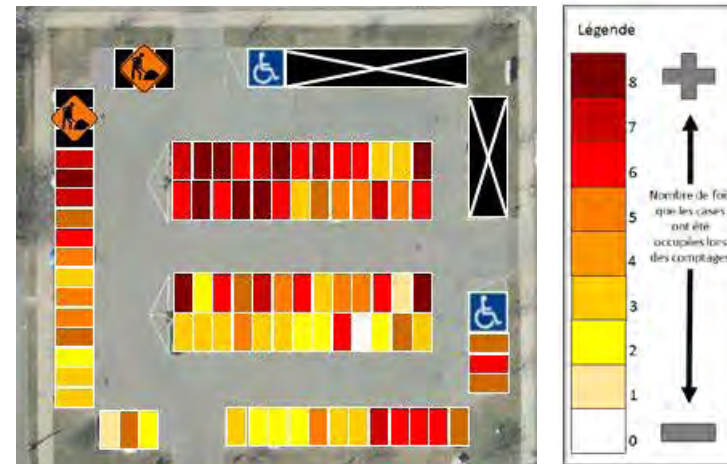
Le stationnement public n'est pas utilisé à plein rendement

- 33 à 60 % des places (20 à 30 places) sont toujours disponibles dans le stationnement public durant les périodes étudiées.
- Les espaces de stationnement à proximité du marché et de l'entrée par l'avenue Champlain sont les espaces de stationnement les plus souvent occupés.
- La période où le taux d'occupation est le plus élevé est le jeudi à 8 h 45 (77 %) tandis que le taux d'occupation le plus bas est le dimanche à 16 h 00 (41 %).

Taux d'occupation du stationnement municipal (zone k) par période de comptage



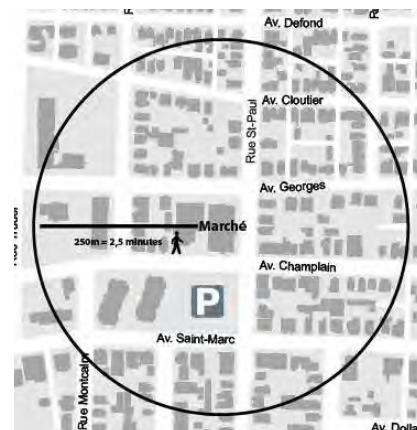
Carte 9 - Intensité de l'occupation des cases de stationnement dans le stationnement public



Encore plus d'espaces de stationnement à moins de 3 minutes de marche

En plus des 154 places de stationnement étudiées, il y a d'autres espaces de stationnements disponibles dans un rayon de 250 m du marché, soit à moins de 3 minutes de marche. L'offre de stationnement est donc abondante à proximité du Marché public de Shawinigan.

Carte 10 - Zone de stationnement à 2,5 minutes de marche du marché public



PEU DE MESURES POUR SOUTENIR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Des résidents contraints à se déplacer de manière active

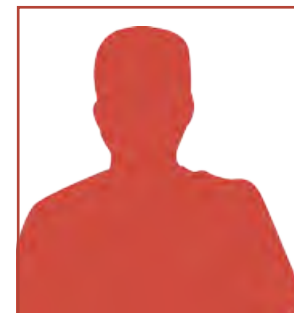
Très peu de données sont disponibles afin de connaître le mode de déplacement et le taux de motorisation²⁰ des résidents du quartier Saint-Marc.

Compte tenu du coût annuel d'utilisation d'une voiture (7724 \$ par an pour une compacte²¹) et du revenu moyen de résidents (moins de 19 000 \$ par an), l'hypothèse selon laquelle les résidents du quartier possèdent moins de voitures qu'ailleurs dans la région est plausible. Ainsi, il peut être affirmé que plusieurs sont contraints à se déplacer à pied et à vélo, ce qui confirme le besoin d'aménagements pour sécuriser leurs déplacements.

Quelques mesures qui soutiennent la marche

- Des trottoirs sont présents sur toutes les rues du secteur à l'exception de certains tronçons de grandes artères.
- L'hiver, la neige est chargée sur presque tout le territoire et les trottoirs sont tous déneigés.
- Bien que la majorité des intersections du quartier ont des arrêts ou des feux de circulation pouvant faciliter la traversée de la rue, cela ne signifie pas qu'elles sont sécuritaires et conviviales pour les piétons. Ainsi, sur les artères, à plusieurs intersections l'arrêt se trouve sur la rue locale donc sur 2 des 4 coins. Si un feu de circulation est présent, les citoyens ont mentionné que le temps de traverser pour le piéton est souvent insuffisant.

Carte 11 - Localisation des feux de circulation, des arrêts obligatoires, des traverses piétonnières et des trottoirs



« Je viens ici pour rencontrer et jaser avec du monde au lieu de rester entre mes quatre murs. »

Homme assis dans sa voiture dans le stationnement municipal rencontré lors d'une visite sur le terrain, juillet 2016.

20 - Rapport entre le nombre de véhicules individuels immatriculés et la population totale du territoire

21 - Coûts de fonctionnement et de propriété pour une Civic XL qui parcourt 12 000 KM selon l'Association canadienne des automobilistes. http://www.equiterre.org/sites/fichiers/caa_driving_costs_french.pdf

Aucun banc ni lieu de rencontre gratuit dans l'espace public

- Il n'y a aucun banc public sur l'avenue Saint-Marc ni autour du Marché public de Shawinigan²².
- Il y a une douzaine de places privées sur une terrasse aménagée au Marché public de Shawinigan qui compte 33 commerçants majoritairement du secteur de l'alimentation et de la restauration.
- En période estivale, 114 places privées en terrasse sont aménagées sur l'avenue Saint-Marc par des commerçants : une terrasse de 64 places au St-Marc Déli) et une de 18 places au Monarque Billard ainsi que 4 places improvisées et informelles en face du Jim Publix²³.

Les bancs et placettes offrent aux résidents des lieux de repos et de rencontre sans devoir déboursier pour s'asseoir. La présence des personnes qui s'arrêtent crée une surveillance informelle qui contribue au sentiment de sécurité.

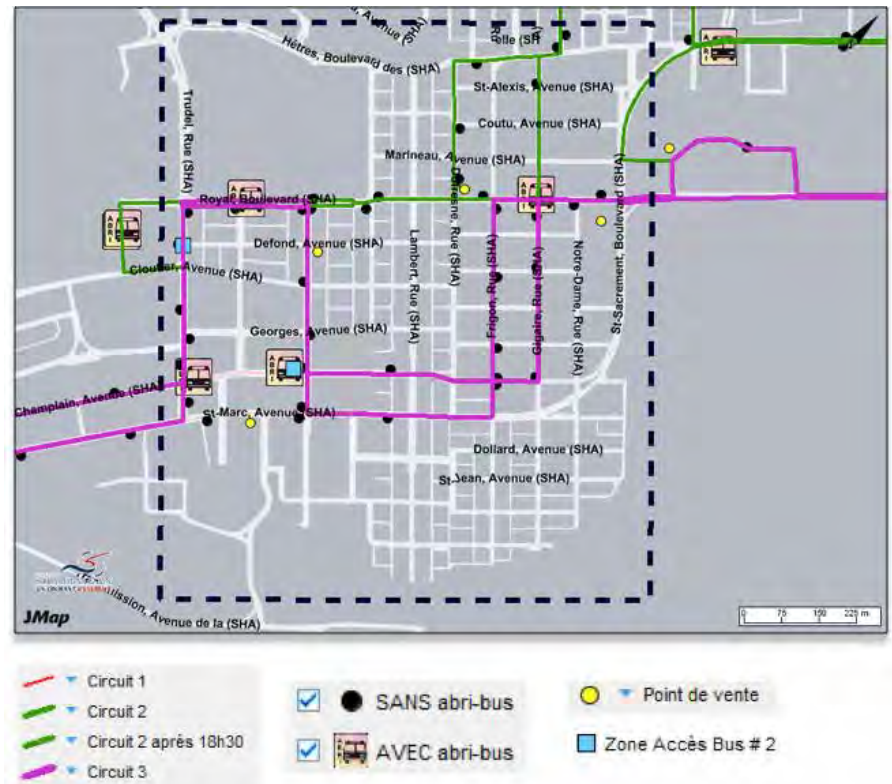
Une offre de transport collectif bien implantée qui reste limitée

- Une trentaine d'arrêts de bus dont quatre avec abribus permettent d'utiliser les trois lignes d'autobus qui circulent dans le quartier et qui ont pour destinations Shawinigan-Sud et Saint-Georges.²⁴
- Le service est offert de jour, de soir et en fin de semaine.
- Le transport intermunicipal en direction de La Tuque, Trois-Rivières est accessible à la frontière du territoire quatre jours par semaine.
- Le service de transport adapté est offert dans le secteur.
- Le nombre de billets vendus pour l'ensemble de la ville se situent entre 15 000 et 25 000 passages par mois²⁵. Les statistiques ne sont pas disponibles pour le quartier Saint-Marc.

TOUS PIÉTONS

Les usagers du transport en commun, tout comme les automobilistes et les cyclistes, dès qu'ils arrivent à destination deviennent des piétons pour leurs déplacements. Ainsi, implanter une mesure pour sécuriser les déplacements actifs, c'est une mesure utile pour tout le monde.

Carte 12 - Circuits et arrêts d'autobus



« Il n'y a pas d'espace pour socialiser sans avoir à dépenser comme l'ancien café alternatif sur Viger. »
 « Il manque de place pour s'asseoir avec de l'ombre et de la verdure. »

Participants à l'atelier de travail citoyen

22 - Audit de potentiel piétonnier, entre les rues Trudel et Notre-Dame, juin 2016

23 - Idem

24 - <http://jmap.shawinigan.ca/RTCS/index.html>

25 - Régie de transport en commun de Shawinigan (RTCS), 2015

Peu d'aménagements pour les cyclistes

- Il y a une chaussée désignée²⁶ sur la rue Saint-Paul. Cette rue présente un dénivelé important qui peut constituer un obstacle pour les cyclistes.
- Une piste cyclable bidirectionnelle en site propre se retrouve sur les boulevards Trudel et des Hêtres.
- Il n'y a pas de voie cyclable dans l'axe est-ouest, ce qui crée une fragmentation du réseau.
- Il n'y a aucun stationnement à vélo sur l'avenue Saint-Marc à part une initiative de location de vélo communautaire qui offre 4 places sur l'emprise privée de la salle La Source²⁷ du Centre Roland-Bertrand²⁸.
- Il n'y a aucun support à vélo au Marché public de Shawinigan.
- Bien qu'il y ait une projection pour améliorer le réseau cyclable, le réseau actuel est incomplet et discontinué.

Carte 13 - Pistes cyclables



26 - Rue ou route officiellement reconnue comme voie cyclable, que les cyclistes et les automobilistes partagent. La présence de cyclistes est signalée par un panneau ainsi que par le marquage de la chaussée. (Vélo québec, Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes: guide technique, p76. 2009)

27 - 2213 avenue Saint-Marc

28 - Audit de potentiel piétonnier, entre les rues Trudel et Notre-Dame, juin 2016

Chaussée désignée, Rue Saint-Paul



Source : Google map

Les vélos verrouillés sur la terrasse du marché public démontrent le besoin de supports à vélo



Des choix d'aménagement qui priorisent la voiture

- Le quartier est parcouru par cinq artères où l'aménagement favorise la fluidité de la circulation automobile : larges chaussées, peu d'arrêts ou de feux de circulation.
- Bien que plusieurs rues ont une vocation locale, elles sont très larges, ce qui incite à la vitesse et contribue à augmenter le sentiment d'insécurité des piétons tout en occasionnant de longues traversées aux intersections.
- Beaucoup d'espace est consacré au stationnement tant sur le domaine privé que public.
- Les derniers pôles commerciaux développés (Carré Trudel et Plaza) ainsi que les derniers immeubles commerciaux construits sur l'avenue Saint-Marc s'adressent à des clients se déplaçant en voiture : grands stationnements et stationnement en façade.

Intersection de l'avenue Saint-Marc et de la rue Notre-Dame

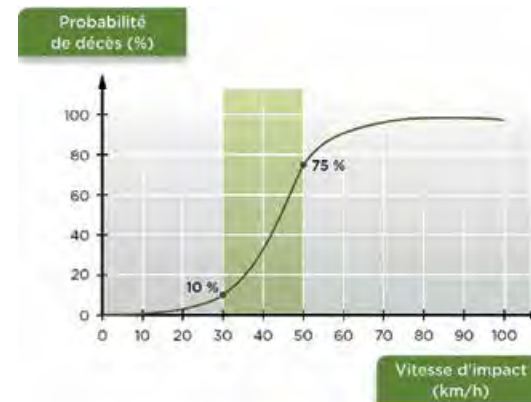


LES INTERSECTIONS ET LES ARTÈRES SONT LES LIEUX OÙ IL Y A LE PLUS D'ACCIDENTS IMPLIQUANT LES PIÉTONS.

Il est reconnu que les endroits à plus haut risque de conflits entre les usagers de la route sont les intersections puisque la trajectoire des automobilistes, des piétons et des cyclistes se croisent. Plus le débit de véhicules, de piétons et de cyclistes est élevé, plus le risque de conflits et d'accidents est grand²⁹. Le nombre de blessés aux intersections est fortement associé à :

- la hiérarchie routière³⁰
- la déficience des aménagements piétons
- le nombre élevé de voies de circulation
- la largeur des voies de circulation

Au-delà de 30km/h la probabilité de décès est significative



Le risque de décès d'un piéton frappé par une voiture circulant à 50 km/h est 7,5 fois plus élevé qu'une voiture roulant à 30 km/h. Pour faire respecter une vitesse réduite (30 km/h), la signalisation ne suffit pas, il faut des aménagements sécuritaires, conviviaux et à échelle humaine.

Source : MTQ

29 - Agence de la santé et des services sociaux de Montréal. Sécurité des piétons en milieu urbain : enquête sur les aménagements routiers aux intersections, p.2, Montréal, 2013.

30 - Sur l'île de Montréal, à volume de circulation automobile égal, les intersections avec artère(s) comptent 2,4 fois plus de piétons blessés. Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Sécurité des piétons en milieu urbain: enquête sur les aménagements routiers aux intersections, 2013.



29/06/2016

Atelier de travail citoyen, juin 2016

DES LIEUX PEU CONVIVIAUX GÉNÉRATEURS D'INSÉCURITÉ QUI FREINENT LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Carte 14 - Lieux problématiques identifiés par les citoyens



1 Intersection boulevard des Hêtres et rue Trudel



- Intersection de deux artères de 3 à 5 voies par direction et 2 bretelles d'accès.
- Temps de traverser du feu piéton trop court.
- Insécurité au passage piéton de la bretelle sur des Hêtres.
- Interdiction aux piétons de traverser sur deux côtés de l'intersection.
- Piste cyclable à l'intersection.

2 Rue Trudel



- Rue peu conviviale et peu attrayante pour les piétons.
- Manque d'arbres et de verdure.
- Piste multifonctionnelle partagée entre les piétons et les cyclistes.
- Rue à l'échelle de l'automobile.

3 Intersection boulevard Royal et rue Trudel



- Intersection de deux artères à 4 voies dans chaque direction.
- Présence de cyclistes; piste cyclable sur boulevard Royal.
- Temps de traverser du feu piéton trop court.
- Feux piétons à trois des quatre traverses.
- Interdiction aux piétons de traverser d'un côté de l'intersection.
- Arrêts de bus et piste cyclable à l'intersection.

4 Intersection rue Frigon et boulevard Royal



- Temps de traverser du feu piéton trop court.
- Insécurité liée à la vitesse.

5 Intersection boulevards Royal et Saint-Sacrement



- Intersection de deux artères à 4 voies dans chaque direction et une bretelle d'accès.
- Temps de traverse du feu piéton trop court.
- Feux pour piétons aux 4 traversées.
- Arrêts de bus à proximité.

6 Avenue Champlain devant le Marché public de Shawinigan



- Difficulté à traverser au passage piéton lié à la vitesse et au non-respect de la priorité aux piétons malgré le brigadier statique.
- Passage piéton non utilisé par plusieurs car non aligné avec l'entrée du marché.

7 Intersection avenue Champlain et rue Lambert



- Manque de visibilité des piétons (forte inclinaison).
- Intersection évitée par plusieurs piétons.
- Vitesse de circulation élevée et bruit.

8 Intersection boul. Saint-Sacrement et avenue Champlain



- Sentiment d'insécurité.
- Absence d'aménagement pour les piétons.
- Terrains vacants à l'entretien négligé.
- Surlargeur de rue et nombre de voies de circulation important pour le débit.

9 Avenue Saint-Marc



- Manque de mobilier urbain : poubelles, bancs, arrêts de bus.
- Plusieurs commerces et terrains vacants.
- Besoin d'embellissement et de verdure.

10 Voie cyclable de la rue Saint-Paul



- Insécurité liée à la vitesse de circulation.
- Manque de supports à vélo.
- Manque d'indication de la voie cyclable.
- Besoin de réparation de la chaussée pour le confort.

11 Parc des Trois-L et Parc Antoine-St-Onge

- Insécurité urbaine.
- Manque de mobilier.



12 Secteur situé entre l'avenue Saint-Marc et la voie ferrée

- Insécurité urbaine : présence de chiens errants et de personnes intoxiquées ou présentant des problèmes de santé mentale.
- Secteur enclavé par la falaise.

PEU DE VÉGÉTATION ET BEAUCOUP D'ESPACES SOUS-UTILISÉS

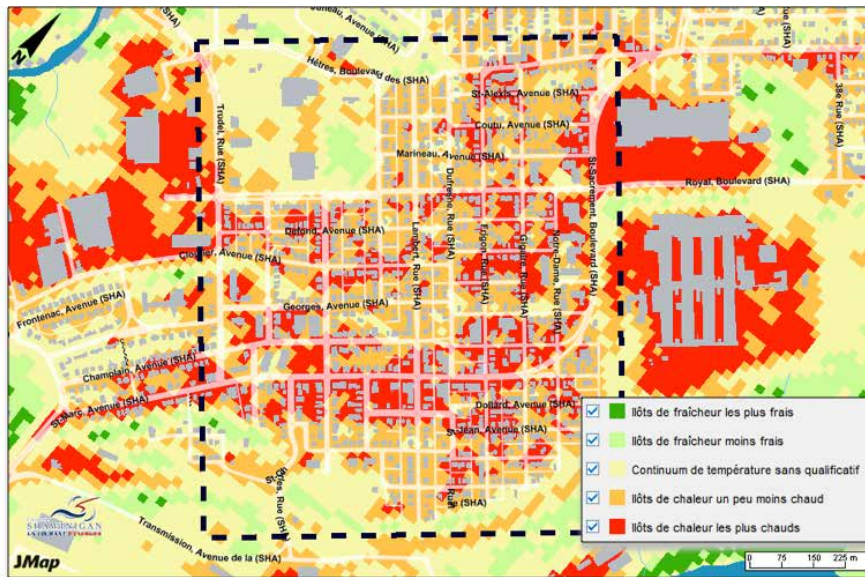
De grandes zones minéralisées qui créent des îlots de chaleur urbains et nuisent à la qualité du paysage

Depuis plusieurs années, la question des îlots de chaleur urbains est une préoccupation majeure des pouvoirs publics, considérant les effets néfastes que ceux-ci ont sur l'environnement et la santé de la population. À titre d'exemple, on constate une aggravation des maladies chroniques chez les aînés.

Les résidents de Saint-Marc peuvent être particulièrement incommodés puisqu'il y a une proportion importante de personnes âgées (plus de 25 %, 15 % au Québec)³¹.

- Il y a très peu d'arbres sur le domaine public et privé. À titre d'exemple, il n'y a que 25 arbres sur les 15 tronçons de l'avenue Saint-Marc entre la rue Trudel et la rue Notre-Dame.
- Les grandes zones de stationnements des artères et des grands centres commerciaux présentent peu de verdure.
- Depuis 2003, seulement 20 arbres ont été plantés par le service horticole dans le quartier et ce principalement dans les parcs.³²

Carte 15 - Îlots de chaleur



Absence d'arbres sur le domaine public, rue Gigaire, 2016.



LE SAVIEZ-VOUS?

L'expression « îlots de chaleur urbain » signifie la différence entre les milieux urbains et les zones rurales environnantes. Les observations ont démontré que les températures des centres urbains peuvent atteindre jusqu'à 12°C de plus que les régions limitrophes.³³

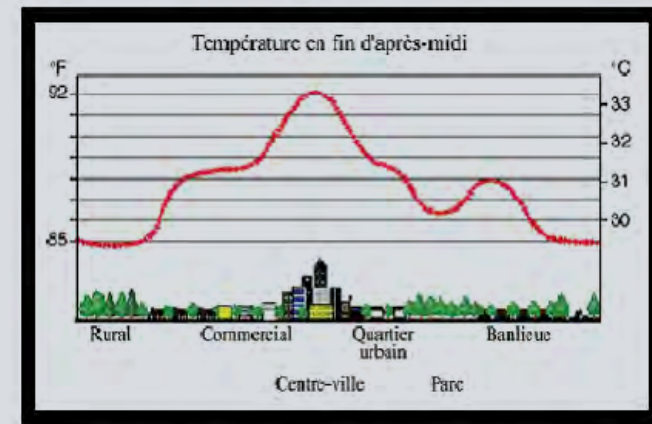


Figure 1 Schéma de l'îlot de chaleur urbain

Source : Lawrence Berkeley National Laboratory, 2000.

31 - Moyenne tirée des données de l'Atlas des inégalités de santé et de bien-être Mauricie et Centre-du-Québec <http://aisbe-mcq.ca/> Données de 2011

32 - Inventaire de plantations d'arbres par le service d'horticulture de la Ville de Shawinigan, de 2003 à 2015.

33 - Institut national de santé publique du Québec. Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains, p.5, Québec, juillet 2009.

Absence d'arbres sur le domaine public, rue Saint-Paul, 2016



Beaucoup d'espaces publics disponibles

Même si le quartier est compact, il y a tout de même plusieurs espaces sous-utilisés, souvent asphaltés qui gagneraient à être requalifiés par exemple pour créer de petits lieux de rencontre, recevoir du mobilier urbain ou accueillir des végétaux ou des arbres.

- Trottoirs, rues et intersections très larges qui offrent de l'espace à récupérer.
- Réseau de ruelles très peu aménagées et utilisées à d'autres fins que la circulation automobile.

Les traces dans la neige laissées par les voitures démontrent l'espace pouvant être réaménagé.



La rue Lambert réaménagée en 2015 offre de grandes banquettes gazonnées.



« J'utilise peu les ruelles, car je ne m'y sens pas toujours en sécurité. J'aimerais par contre qu'elles soient plus vertes et plus propres. »

Participante à l'atelier de travail citoyen, juin 2016

« J'aime le nouvel aménagement de la rue Lambert avec la bande gazonnée et les avancées de trottoir. »

Participant à la consultation mobile, juillet 2016

Un réseau de ruelles à valoriser

Plusieurs résidences du secteur sont bordées par une ruelle. Lorsqu'on s'y sent en sécurité, les ruelles sont des raccourcis pour les usagers des déplacements actifs qui permettent d'être à l'abri de la circulation des rues. Elles sont aussi des espaces de jeux libres pour les enfants et de socialisation entre voisins. C'est donc tout un réseau existant d'espaces publics à réinvestir par la population majoritairement locataire (80 % quartier Saint-Marc, 38,8 % au Québec³⁴) qui n'a pas toujours accès à une cour. Plus il y aura d'initiatives pour que les citoyens les verdissent et les utilisent, plus elles deviendront des lieux sécuritaires.

Ruelles du quartier Saint-Marc, 2016.

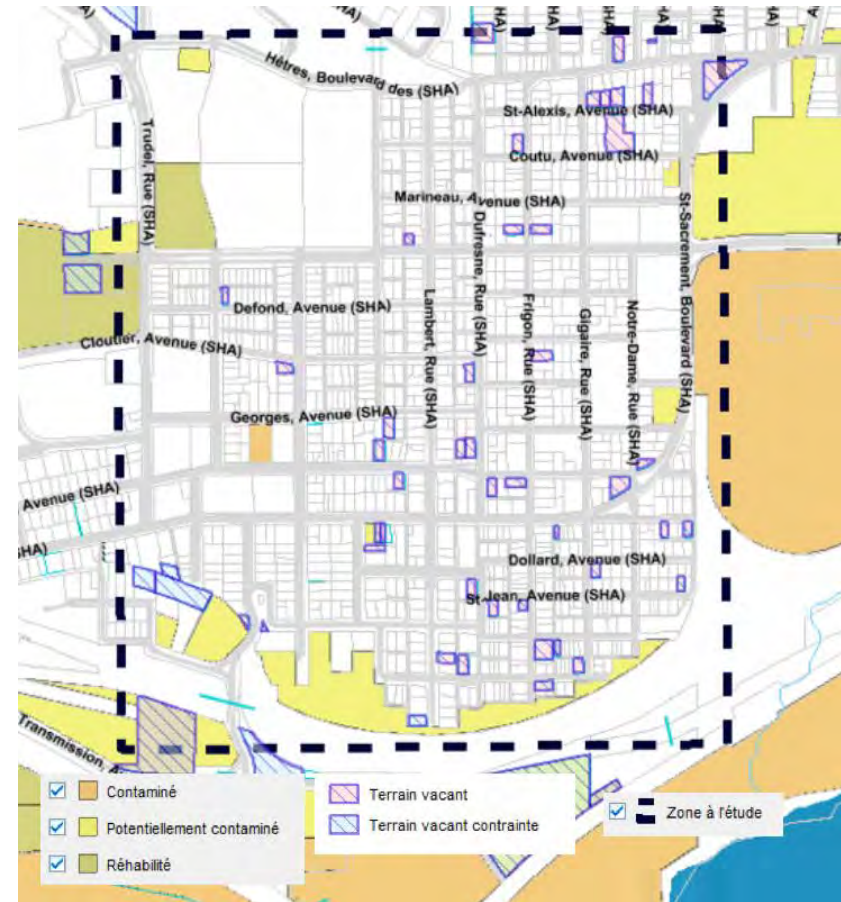


Des terrains vacants à valoriser

Lors des activités de consultation, les citoyens ont identifié certains endroits qui nuisent au cachet du quartier et qu'ils aimeraient améliorer. À cet égard, c'est en grande partie les terrains vacants qui sont identifiés principalement sur l'avenue Saint-Marc.



Carte 16 - Terrains vacants



Quelques parcs à optimiser

Quartier de locataires et de population à faible revenu, l'accès aux espaces verts est important, tant pour faire des activités physiques que pour briser l'isolement. Les citoyens du quartier Saint-Marc rassemblés lors de l'atelier de travail citoyen ont abondamment parlé des parcs en regard des besoins et des enjeux pour ces derniers. Globalement, le parc Antoine St-Onge semble être le plus apprécié, bien qu'ils dénotent certains éléments à améliorer.

Parc Antoine-St-Onge

- Insécurité urbaine liée à l'itinérance, présence de personnes intoxiquées et de chiens sans laisse.
- Manque de mobilier urbain : ex. bancs.
- Pollution lumineuse créée par l'éclairage du dekhockey.
- Déneigement de commerces environnants sur le terrain du parc : bris et déchets sur le site.

Parc des Trois-L

Bien que les résidents apprécient la vue sur la rivière Saint-Maurice, plusieurs commentaires sur le parc démontrent les besoins d'amélioration.

- Parc peu attrayant situé dans une zone enclavée par la falaise.
- Insécurité urbaine : parc à l'écart, présence de chiens sans laisse et flânage.
- Manque d'activités, de mobilier urbain, de fleurs et de verdure : bancs, poubelles, tables à pique-nique à l'ombre, fontaine à boire non fonctionnelle.
- Installations et modules de jeux désuets, voir non sécuritaires.
- Manque de poubelles pour jeter les excréments de chiens.

Parc des Trois-L



Carte 17 - Parcs



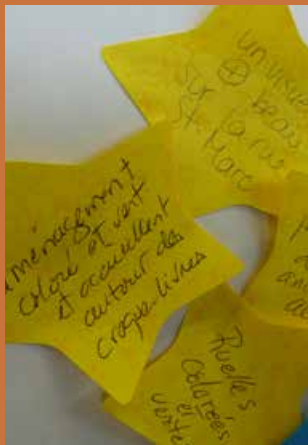
Parc Antoine-St-Onge



LA VISION DES CITOYENS ET DES PARTENAIRES

Deux exercices de vision ont été réalisés dans le but de connaître les rêves et les racines du quartier Saint-Marc. Ces éléments peuvent servir de guide pour la revitalisation du quartier.

Rencontre d'information des partenaires du milieu le 4 mai 2016 et Atelier de travail citoyen le 29 juin 2016



ACTIONS



La caserne no.2 du Service de sécurité incendie de la Ville de Shawinigan, bâtiment patrimonial, avenue Champlain, 2015

QUATRE STRATÉGIES D'INTERVENTIONS

STRATÉGIE 1

CRÉER ET
VALORISER
LES
ESPACES DE
RENCONTRE



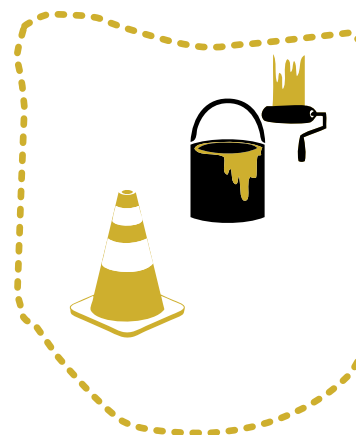
STRATÉGIE 2

EMBELLIR ET
VERDIR LE
QUARTIER



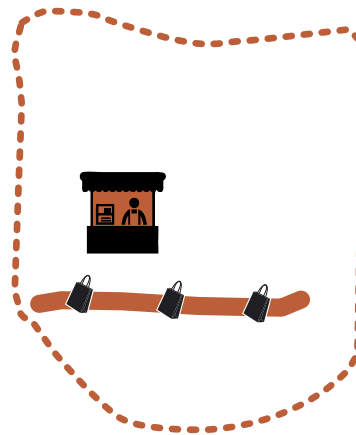
STRATÉGIE 3

IMPLANTER
DES MESURES
TEMPORAIRES
ET SAISIR LES
OPPORTUNITÉS
DE RÉFECTION
ROUTIÈRE



STRATÉGIE 4

CONCENTRER
LES EFFORTS DE
REVITALISATION
SUR L'AVENUE SAINT-
MARC ET AUTOUR
DU MARCHÉ PUBLIC
DE SHAWINIGAN



Ce logo vise à souligner des actions et bonnes pratiques déjà réalisées par la Ville de Shawinigan.

STRATÉGIE 1 : CRÉER ET VALORISER LES ESPACES DE RENCONTRE



Objectifs :

- Augmenter l'animation de la rue et la fréquentation des parcs.
- Offrir des lieux d'arrêt et de détente aux piétons et cyclistes.
- Soutenir les commerces locaux.

Les bancs, les placettes et les parcs offrent aux résidents des lieux de repos et de rencontre sans devoir déboursier pour s'asseoir. La présence des personnes qui s'arrêtent crée une surveillance informelle qui contribue au sentiment de sécurité. De plus, ces lieux de socialisation gratuits permettent d'observer l'action sur la rue, agrémentent la vie de quartier et contribuent à briser l'isolement de la population. Les espaces publics de qualité à proximité du lieu de résidence encouragent les déplacements actifs. L'achalandage ainsi créé sur les rues est toujours bénéfique pour les commerces.

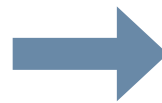
ACTION 1. CRÉER DES PLACETTES PUBLIQUES

Exemples :

- Ajouter des bancs sur les trottoirs.
- Créer des « placottoirs » pour la période estivale en utilisant des places de stationnement sur rue.
- Réaliser un projet pilote sur un terrain vacant.



Avenue
Saint-Marc,
2016.



Rue Fleury,
Ahuntsic-
Cartierville,
Montréal, 2012.



Intersection de la rue Saint-Paul et de l'avenue Saint-Marc, 2015.



Petite placette avec mobilier original, rue Marie-Anne, Plateau Mont-Royal, Montréal, 2014.



Avenue Saint-Marc à l'intersection de la rue Viger, 2015.



La placette Bégin, un espace citoyen du Vieux-Lévis, 2016.

Crédit : Corporation de développement du Vieux-Lévis

L'AMÉNAGEMENT ET L'ENTRETIEN CONTRIBUENT À LA SÉCURITÉ

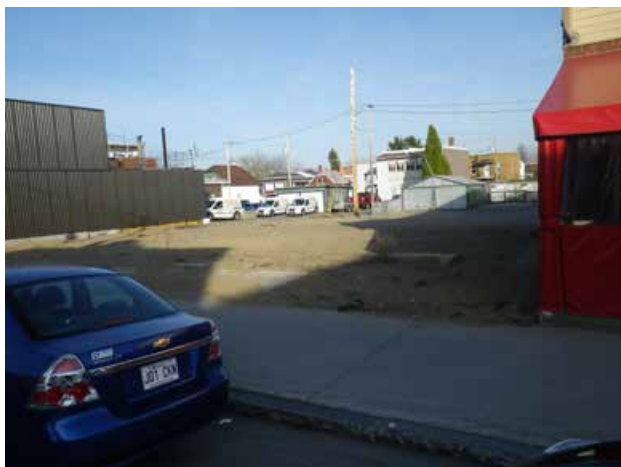
Un lieu bien entretenu et embelli par des œuvres d'art dénote la présence et l'intérêt des propriétaires et des occupants, devient plus sécuritaire, entraîne une augmentation de la fréquentation et incite moins les délinquants à y commettre des actes de vandalisme.³⁵



Avenue Champlain, 2016.



Terrasse publique créée sur un espace de stationnement, rue Masson, Rosemont-La Petite-Patrie, 2016.



Terrain vacant de l'avenue Saint-Marc à proximité du Resto-Bar Pasta Grill, 2015.



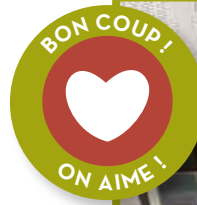
Terrain vacant aménagé en parc, Vieux-Montréal, 2012.



« On pourrait réaménager les terrains vacants en parc avec aires de jeux pour enfant, avec une clôture »

Participant, marche exploratoire 2015.

Les personnes vivant à proximité d'espaces verts ressentent moins la solitude, même si elles n'ont pas plus de contacts avec des amis ou voisins.³⁶



Source : Google maps, 2015.

Placette à l'intersection des rues des Hêtres et Frigon, quartier Saint-Marc, Shawinigan, 2015.

ACTION 2. BONIFIER LES INSTALLATIONS ET SÉCURISER LES ABORDS DES PARCS

Exemples :

- Analyse des installations actuelles des parcs en fonction des besoins.
- Mise aux normes des parcs en privilégiant des installations simples et en harmonie avec la nature.
- Mesures d'apaisement de la circulation pour faciliter l'accès des parcs aux piétons.



Parc des Trois-L,
2016.



Espace de jeu 0-5 ans aménagé dans le but de ne pas dénaturer l'espace vert, Deschambault-Grondines, 2015.³⁷

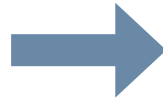
Crédit : Patrick Bouillé, Projet Espaces, 2015

36 - Institut national de santé publique du Québec (INSPQ), Les espaces verts urbains et la santé, 2011.

37 - http://www.projetespaces.ca/uploads/BulletinEspaces_automne2015.pdf



Entrée du Parc Antoine St-Onge à l'intersection du boulevard Royal et de la rue Saint-Joseph, 2015.



Passage piétonnier mi-tronçon, rue Bigarré, Victoriaville, 2016.

Source : Google maps, 2015.

Source : Google maps, 2016.

ACTION 3. IMPLANTER UNE SIGNALÉTIQUE DES LIEUX DE FRÉQUENTATION ET DES DISTANCES DE MARCHÉ

Exemples :

- Affiche ou carte sur la colonne Morris près du marché public pour indiquer les temps de marche vers les parcs.
- Affiche du plan du quartier indiquant les principaux lieux de destination.



Colonne Morris, avenue Saint-Marc à l'intersection de la rue Saint-Paul, 2015.



Affichage des temps de parcours pour les piétons, Ville de Lytton, Nouvelle-Zélande.

Source : Inconnue

STRATÉGIE 2 : EMBELLIR ET VERDIR LE QUARTIER



Objectifs :

- Créer un quartier convivial propice à stimuler les déplacements actifs.
- Atténuer les impacts des îlots de chaleur.

Les aménagements écologiques et le verdissement intégrés aux espaces publics sont bénéfiques pour la santé physique et mentale par l'amélioration de la qualité de l'air et le contact avec la nature et la biodiversité. Spontanément, l'humain aura tendance à choisir les rues plus animées et conviviales pour marcher, ainsi un effort mis pour embellir le quartier encouragera les transports actifs et le sentiment de sécurité. Les arbres fruitiers et les sites d'agriculture urbaine dans l'espace public, en plus de contribuer à la sécurité alimentaire, favorisent l'interaction sociale.

ACTION 4. ENCOURAGER L'INTERVENTION DES CITOYENS POUR AMÉLIORER ET COLORER LE QUARTIER

Exemples :

- Distribution d'arbres à planter sur le domaine privé.
- Appel de projets d'intervention des citoyens.
- Projet pilote ou programme de réalisation de murales.
- Projet pilote de mobilisation des citoyens pour la réappropriation et verdissement d'une ruelle.



Terrain vacant,
avenue Champlain et
rue Dufresne, 2016.



Arrêt berçant
réalisé par des
citoyens de
Rosemont, La
Petite-Patrie,
Transforme ta
ville 2015.

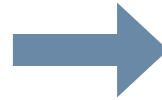


«C'est plus chaud qu'ailleurs, ça manque d'arbres, il y a beaucoup trop de béton.»

Participant à la marche exploratoire, 2015.



Ruelle du quartier Saint-Marc, 2015.



Embellissement d'une ruelle avec des margelles et peinture par des citoyens du Plateau-Mont-Royal, Montréal, Transforme ta ville 2014.



Parc Antoine St-Ones, 2015.



Embellissement d'un banc public par un organisme pour les familles, Longueuil, Transforme ta ville 2014.

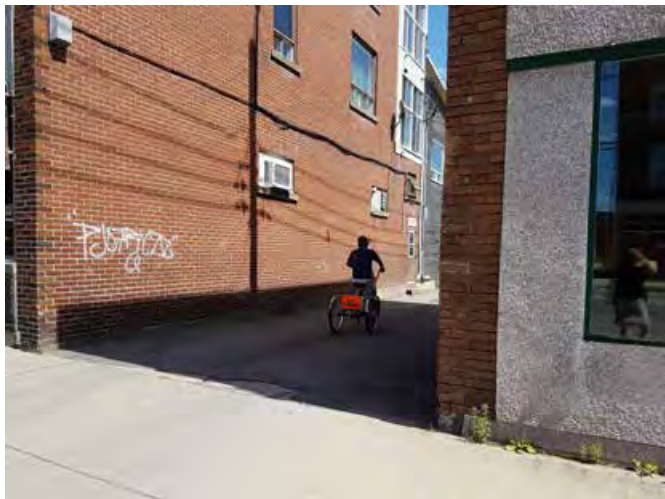


Ruelle du quartier
Saint-Marc,
2016.



Source : Radio-Canada Mauricie-Centre du Québec, Elyse Allard.

Première ruelle verte inaugurée à Trois-Rivières en 2016. Située derrière Le Bucafin, elle relie les rues Laviolette et Sainte-Julie.



Mur aveugle à
l'entrée d'une
ruelle, avenue
Saint-Marc,
2016



Crédit : Alexandre Lambert

Murale dans la ruelle entre les avenues Georges et Cloutier réalisée par un citoyen et soutenue par le projet RQV, quartier Saint-Marc, Shawinigan, 2016

ACTION 5. INCLURE ET AUTORISER L'AGRICULTURE URBAINE DANS L'ESPACE PUBLIC

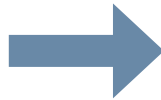
En plus de contribuer à la sécurité alimentaire de la population du quartier, les aménagements nourriciers embellissent les lieux sous-utilisés. Un appel de projets ou une simple autorisation peut permettre la réalisation de projets communautaires très créatifs.

Exemples :

- Projet de jardinage sur un terrain vague ou sur le terrain d'une institution publique.
- Plantation d'arbres fruitiers sur le domaine public et récolte des fruits par un organisme en sécurité alimentaire³⁸.



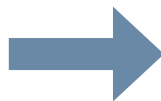
Rue Saint-Paul et
avenue Champlain,
2016.



Bac de nourriture
à partager, Plateau
Mont-Royal,
Montréal, 2015.



Institut du
commerce de
Shawinigan, avenue
Papineau et rue
Notre-Dame, 2015.



Potager urbain,
Jardin des Rendez-
vous, boul. Labbé
sud devant l'École
nationale du meuble
et de l'ébénisterie,
Victoriaville, 2015.

Source : Google maps, 2015.

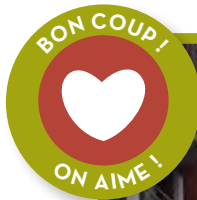
Source : Flickr du Jardin des Rendez-vous.



Avenue Champlain et boulevard Saint-Sacrement, 2016.



Projet citoyen Boa fragoa, fraisières en tubes, Traverse du Coteau, Chicoutimi, Saguenay, 2016.



Création d'une bande plantée lors de la réfection routière qui accueillera des arbres, rue Lambert, Shawinigan, 2015.

ACTION 6. AUGMENTER LES PLANTATIONS DANS LES SECTEURS TRÈS MINÉRALISÉS

LES ARBRES, UNE DIFFÉRENCE POUR UN MILIEU EN SANTÉ

Les arbres captent la poussière en suspension jusqu'à ce qu'elle retombe au sol lors d'averses de pluie.

Il est rapporté que dans les rues sans arbres, 10 000 à 12000 particules par litre d'air sont présentes, par rapport à 3 000 particules par litre d'air dans les rues voisines bordées d'arbres.³⁹



Boulevard Trudel,
2016.



Terre-plein verti,
avenue McGill
College, Montréal,
2011.



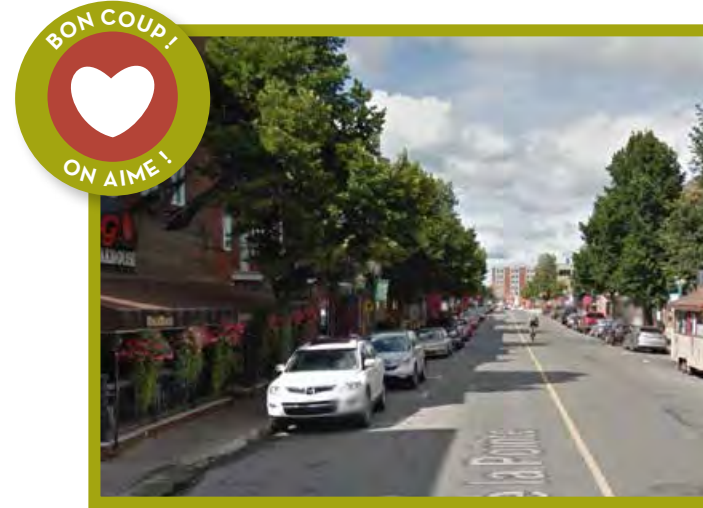
Rue Dollard angle rue
Gigaire, 2015.



Rue résidentielle
bordée d'arbres,
rue Parthenais,
Plateau Mont-Royal,
Montréal, 2010.



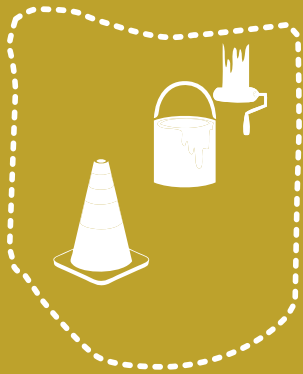
Artère commerciale,
avenue Saint-Marc,
2016.



Rue commerciale
bordée
d'arbres,
5e Rue de
la Pointe,
Shawinigan,
2014.

Source : Google maps, 2014.

STRATÉGIE 3 : IMPLANTER DES MESURES TEMPORAIRES ET SAISIR LES OPPORTUNITÉS DE RÉFECTION ROUTIÈRE



Objectifs :

- Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.
- Partager équitablement l'espace public pour favoriser les déplacements de l'ensemble des usagers.
- Intervenir avec un impact rapide à faibles coûts.
- Tester des aménagements avant d'investir des sommes importantes.

Les infrastructures ont généralement une durée de vie de 15 à 25 ans. Lorsqu'une rue ne nécessite pas de travaux à court terme, les interventions légères ou temporaires sont des façons de transformer l'espace public à peu de frais. Elles sont aussi une opportunité d'évaluer l'efficacité des mesures et peuvent représenter une étape d'adaptation au changement pour la population avant l'investissement de sommes considérables.

Lorsqu'implantées pendant des réfections routières, le coût des mesures d'apaisement de la circulation et de verdissage est bien moindre. Ces travaux sont l'occasion de réduire la largeur de la chaussée, diminuer la vitesse des véhicules et revoir le partage de la rue entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes.



L'ACUPUNCTURE URBAINE⁴⁰: AGIR OÙ L'IMPACT EST LE PLUS GRAND!

Dans les projets de renouvellement urbain, les interventions pointues, ciblées, avec une approche participative ouvrent la porte à l'originalité et permettent souvent d'avoir plus d'impact sur un quartier que de vastes interventions à grande échelle et à grand budget.

En période de restrictions budgétaires, il importe donc d'agir aux endroits « clés », d'avoir des actions qui feront image, à peu de frais pour un impact majeur.

ACTION 7

UTILISER LA PEINTURE, LES BORNES ET DU MOBILIER POUR TRANSFORMER L'ESPACE PUBLIC À PEU DE FRAIS

Exemples :

- Rétrécissement de la chaussée imitant les avancées de trottoirs.
- Dégagement du 5 mètres à l'intersection pour assurer la visibilité des piétons, des cyclistes et des automobilistes.⁴¹
- Aménagement de bandes cyclables.



Traverse piétonne à mi-tronçon et marquage à rayures avec bollards, avenue de la Cathédrale, Rimouski, 2015.



Mise à sens unique, retrait du stationnement et aménagement de bandes cyclables par marquage au sol, avenue Laurier, Plateau-Mont-Royal, Montréal, 2011.



Aménagement temporaire d'une piste cyclable boulevard de Maisonneuve, Montréal, 2011.



Marquage en bordure du trottoir pour réduire la largeur de la chaussée, rue Plessis, Montréal, 2015.

41 - Le dégagement du 5 mètres de l'intersection est prescrit par l'article 386 du code de la sécurité routière du Québec.



Signalisation interdisant le stationnement à moins de cinq mètres d'une intersection.

Source : Arrondissement Villeray- St-Michel-Parc Extension.



Bac de plantation et marquage à l'approche d'une intersection, Lanaudière, 2013.

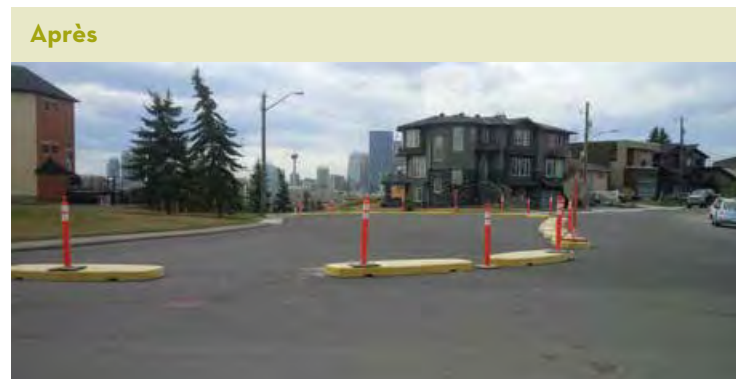
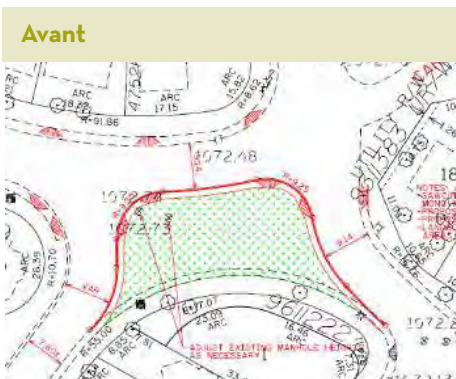


Marquage et bac de verdissement pour rétrécir la chaussée et réduire la vitesse, Candiac.

Source : Google maps.

L'exemple de Bridgeland à Calgary : La réduction de la chaussée en bordure d'un parc.

Alors que la méthode traditionnelle pour créer une avancée de trottoir prend des semaines à construire et aurait coûté près de 115 000 \$. Le projet pilote d'apaisement de la circulation a été réalisé en six heures par deux employés pour 18 000 \$.



Pop-Up Traffic Calming Curb Pilot

Source : Ville de Calgary.

ACTION 8**SAISIR TOUTES LES OPPORTUNITÉS DE RÉFECTIONS DE RUES ET DE STATIONNEMENTS POUR INTÉGRER DES AMÉNAGEMENTS ÉCOLOGIQUES OU FAVORABLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS**

rue de l'Hôtel de Ville, arrondissement de Chicoutimi, Ville de Saguenay, 2016.



Avancées de trottoir, Saint-Jacques de Montcalm, 2013.



Passage piéton texturé et coloré et surface avertissante sur le bateau pavé, Chemin des Prairies, Brossard, 2015.

Crédit : Ville de Brossard



Rétrécissement de la chaussée, création d'un espace tampon entre la chaussée et sentier multifonctionnel partagé par les piétons et les cyclistes, rue Fortier, Saint-Hilaire.

Crédit : Objectif paysage



Dos d'âne et brigadier statique pour réduire la vitesse, rue de Rouen, Montréal, 2013.

L'exemple de la rue Saint-Paul en réfection en 2017.

En mars 2016, une rencontre de travail avec les professionnels de différents services de la Ville de Shawinigan et du Centre d'écologie urbaine de Montréal a permis d'explorer des pistes de solutions pour améliorer la rue Saint-Paul. Voici un exemple des aménagements explorés :

- Élargissement des trottoirs pour le confort des piétons;
- Rétrécissement de la chaussée pour réduire la vitesse;
- Ajout d'une bande plantée d'un côté de la rue qui sépare le piéton de la voie de circulation;
- Ajout de terrasses estivales sur les espaces de stationnement pour soutenir la vitalité commerciale.



Actuel



Source : Google maps

Rue Saint-Paul angle Champlain, 2015.



Après



L'exemple de la 5e rue de la Pointe à Shawinigan est une très belle démonstration d'améliorations réalisées lors de la réfection.

Avant

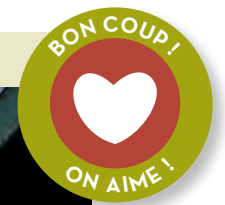


Crédit : Asclepias wikimediacommons, 2012

Après



Source: Facebook de Shawinigan, 2017. Crédit: Caroline Walker.



L'exemple de réaménagement du stationnement de l'avenue Saint-Louis, Beaconsfield.

Avant



Crédit : Groupe IBI-CHBA

Après



Crédit : Groupe IBI-CHBA

STRATÉGIE 4 : CONCENTRER LES EFFORTS DE REVITALISATION AUTOUR DU MARCHÉ ET SUR L'AVENUE SAINT-MARC



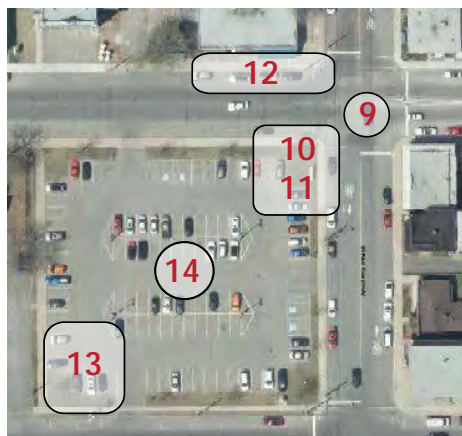
Le Marché public Shawinigan et l'avenue Saint-Marc sont des pôles commerciaux et communautaires au cœur du quartier reconnu et utilisés par la population. Ils offrent des commerces de proximité à distance de marche. Ces lieux chargés d'histoire ont une forte connotation identitaire pour la population. Toute implantation de nouveaux pôles commerciaux à proximité représenterait une concurrence directe et contribuerait au déclin de la vitalité du quartier Saint-Marc.

SECTEUR DU MARCHÉ

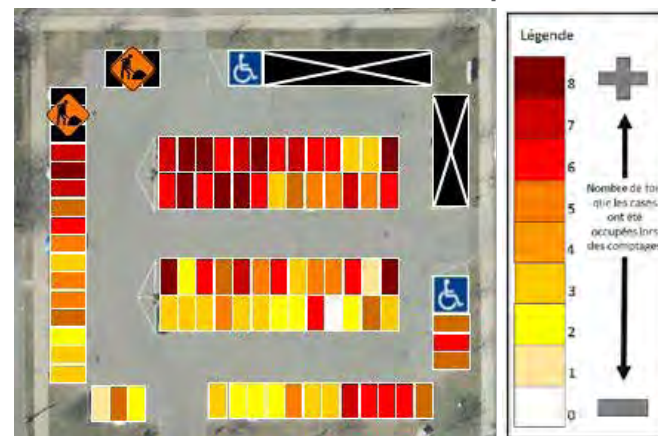
Objectifs :

- Profiter du projet de réfection de la rue Saint-Paul pour sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.
- Améliorer l'expérience des clients du marché en mettant à leur disposition un mobilier urbain pour se détendre.
- Optimiser l'utilisation du stationnement.

Carte 18 - Positionnement des actions proposées



Carte 9 - Intensité de l'occupation des cases de stationnement dans le stationnement public



LA CIRCULATION AUTOMOBILE N'ANIME PAS LES ARTÈRES COMMERCIALES

Le flux de circulation automobile peut donner la sensation de dynamisme et de sécurité urbaine grâce au bruit et au mouvement générés par les véhicules. La place accordée à l'automobile, quelle que soit la rue, se fait au détriment des piétons, alors que les consommateurs sont toujours piétons à un moment donné. Les rues commerciales qui ont mis en place des mesures d'apaisement voient généralement leur achalandage de piétons bondir, parce qu'ils sont attirés par les aménagements plus conviviaux.⁴²

ACTION 9. RÉAMÉNAGER L'INTERSECTION DE L'AVENUE CHAMPLAIN ET DE LA RUE SAINT-PAUL POUR Y CONCENTRER LA TRAVERSÉE DES PIÉTONS

Il est souhaité de réduire la largeur de la traversée, dégager le 5 mètres à proximité du passage piéton et marquer clairement la présence des piétons aux quatre traverses de l'intersection. Les nouveaux aménagements, s'ils sont confortables et s'ils assurent la sécurité des piétons, seront utilisés. Ainsi, le passage pour piétons actuel située à mi-tronçon à la sortie du stationnement pourrait être retiré.

Exemples :

- Avancées de trottoirs.
- Passage piéton texturé et coloré.
- Intersection surélevée.



Aménagement
actuel, 2016.



Passage piéton
texturé et
intersection
surélevée, Saint-
Lambert, 2013.



Shéma d'un
réaménagement
potentiel de
l'intersection.

Source :
Ville de Shawinigan

LE BON CLIENT AUTOMOBILISTE, UN MYTHE TENACE

Parce qu'ils peuvent transporter plus d'achats que les piétons ou les cyclistes, les automobilistes semblent consommer davantage que les autres. Toutefois, les usagers des transports actifs sont plus fidèles aux commerces et services de proximité. Ils consomment en moins grande quantité, mais plus régulièrement.⁴³

ACTION 10.**CRÉER UNE PLACETTE OU UN PLACOTTOIR SUR RUE À L'INTERSECTION DE L'AVENUE CHAMPLAIN ET DE LA RUE SAINT-PAUL**

Étant donné que la zone D (voir carte 8, p. 20), adjacente au marché, est la zone la plus achalandée, elle pourrait être maintenue en stationnement de courte durée (120 minutes). La zone B ou I à proximité de l'entrée principale du marché, avec un taux d'occupation moins élevé et une exposition du soleil avantageuse, s'avère un lieu privilégié pour implanter un placottoir. De plus, le retrait de quelques places de stationnement dans les zones A et J pourrait servir à créer une placette intégrée au nouvel aménagement de l'intersection. En plus d'améliorer l'expérience des clients du marché, ce nouvel espace de rencontre gratuit dirigerait le piéton à sa sortie du stationnement public tout naturellement vers l'intersection.



Placottoir sur rue,
rue Saint-Hubert,
Montréal, 2013.

ACTION 11. IMPLANTER DES SUPPORTS À VÉLO

Exemples :

- Utiliser un des 8 espaces à moins de 5 mètres de l'intersection et par le fait même appliquer l'article 306 du Code de la sécurité routière.
- Transformer une case de stationnement dans le stationnement public en stationnement pour vélo.



Support à vélo
artistique, New
York, 2009.



Espaces de
stationnement
pour vélos sur rue,
Plateau-Mont-Royal,
2010.

ACTION 12. CRÉER UN ESPACE DE DÉBARCADÈRE DANS LA ZONE DEVANT LE MARCHÉ

La zone C (voir carte 8, p. 20) est la zone où le taux d'occupation est le plus élevé. En créant une zone de stationnement temporaire, gratuit de moins de 15 minutes, on accomode les personnes à mobilité réduite et ceux qui ont un achat rapide à effectuer. Le stationnement de courte durée encourage la rotation dont un plus grand nombre de visiteurs peuvent bénéficier. De plus, l'ajout de marquage pour délimiter les cases de stationnement peut optimiser la capacité.



Marquage qui délimite les cases de stationnement, Pointe-Claire, 2013.

ACTION 13. DÉFINIR UNE ZONE RÉSERVÉE AUX TRAVAILLEURS DANS LE STATIONNEMENT PUBLIC

Afin de maintenir à disposition de la clientèle du marché les places les plus prisées et les plus près du marché, une zone du stationnement public pourrait être réservée aux travailleurs et aux gens d'affaires du marché et du quartier.



ACTION 14. VERDIR LE STATIONNEMENT POUR L'EMBELLIR ET LUTTER CONTRE LES ÎLOTS DE CHALEUR

Considérant qu'il y a toujours 33 % à 60 % des places (20 à 30 places) qui sont disponibles dans le stationnement public de longue durée, il serait judicieux d'envisager des espaces de plantation dans le stationnement lorsqu'il requerra des rénovations. En plus d'embellir le secteur et d'améliorer l'expérience des usagers, les arbres et la végétation contribueraient à augmenter l'absorption des eaux de pluie.



Stationnement
Centre civique,
St-Hilaire.

Crédit : www.objectifpaysage.com

ACTION 15. DISTRIBUER DES CONTRAVENTIONS DE COURTOISIE

En début de saison estivale, des contraventions de courtoisie pourraient être distribuées aux automobilistes qui utilisent le stationnement de courte durée au-delà de la limite permise afin d'encourager le respect des limites de temps et assurer la rotation des véhicules.

SECTEUR DE L'AVENUE SAINT-MARC⁴⁴

Objectifs :

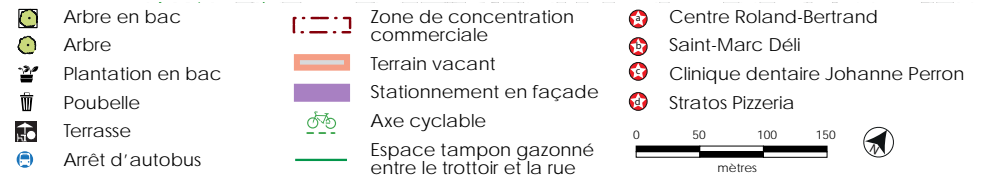
- Rendre plus conviviale l'avenue Saint-Marc pour améliorer l'expérience des piétons et de la clientèle.
- Sécuriser et stimuler les déplacements actifs.
- Soutenir les gens d'affaires afin de positionner l'avenue Saint-Marc comme lieu de destination.

ACTION 16.

IMPLANTER DU MOBILIER URBAIN DANS LA ZONE DE CONCENTRATION COMMERCIALE DE L'AVENUE ET AUX ARRÊTS D'AUTOBUS

L'activité commerciale est concentrée entre les rues Saint-Paul et Frigon. Du mobilier devrait être ajouté dans cette zone afin d'améliorer l'espace public. Exemples :

- Ajout de bancs aux arrêts d'autobus.
- Ajout de poubelles.
- Ajout de supports à vélo.
- Placette publique.
- Lampadaires qui assurent un éclairage à l'échelle du piéton.



44 - Les propositions d'actions s'appuient sur les constats de l'enquête du potentiel piétonnier réalisée en juin 2016 entre les rues Trudel et Saint-Sacrement.



Placette avec mobilier urbain distinctif et coloré, rue Fairmount, Plateau-Mont-Royal, Montréal, 2015.



Lampadaire qui offre un éclairage à la fois vers le trottoir et vers la rue, rue Ontario, Montréal, 2017.

ACTION 17. SÉCURISER LA TRAVERSÉE DE LA RUE POUR LES PIÉTONS

Exemples :

- Marquage de la chaussée aux intersections.
- Avancées de trottoir qui réduit la longueur de la traversée pour les piétons.
- Traverse à mi-tronçon dans la zone de concentration commerciale.



Avancées de trottoir et passage piéton sur la rue Gill, Granby 2013.



Traverse piétonne surélevée de couleur à mi-tronçon, Candiac, 2013.

Crédit : DSP Montérégie

ACTION 18. VERDIR L'AVENUE AVEC DES ARBRES AFIN DE L'EMBELLIR ET APAISER LA CIRCULATION

Exemples :

- Plantation d'arbres en fosses sur le trottoir en bordure de la rue ou dans les avancées de trottoirs;
- Grandes fosses communicantes pour une irrigation efficace, favorisant la survie des arbres;
- Essences d'arbres diversifiées et qui s'adaptent bien au milieu urbain;
- Soutien aux gens d'affaires en offrant des végétaux afin qu'ils verdissent l'espace entre leur bâtiment et le trottoir.



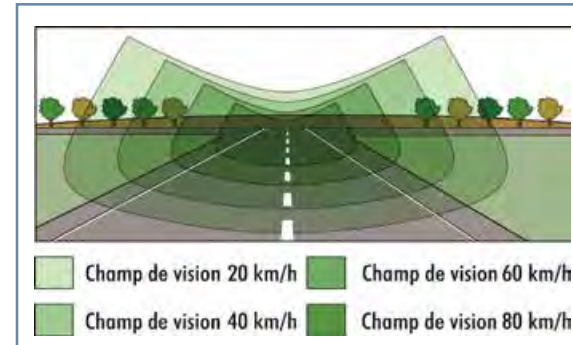
Fosses d'arbres communicantes.

Crédit: Ville de Québec⁴⁵



Espace verdi dans l'espace entre le bâtiment et le trottoir.

Crédit: Conseil régional de l'environnement de Montréal.⁴⁶



Champs de vision de l'automobiliste selon la vitesse

DES ARBRES POUR RÉDUIRE LA VITESSE

La présence de bandes plantées le long des rues, en plus de leur fonction esthétique, permet de créer un corridor visuel plus étroit qui ralentit les voitures. Elles peuvent également faire office de « zone tampon » entre l'espace piéton et la voie de circulation, ce qui augmente la sécurité des piétons.⁴⁷



« On fait avec le trafic, mais ça serait plus facile, s'il y avait possibilité de réduire la vitesse. »

Participant à la marche exploratoire, mai 2015.

45 - Ville de Québec, tirée d'une présentation power point: Foresterie urbaine à la ville de Québec, nouvelles réalités et nouvelles pratiques, Colloque 2013 de L'AF2R, Marie-Josée Coupal, Service de l'environnement

46 - Conseil régional de l'environnement de Montréal, Le verdissement montréalais: pour lutter contre les îlots de chaleur urbain, le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique, p.24, 2007.

47 - Citation tirée du Portrait des déplacements Verdun, 2012. Visuel de source inconnue.

CHOISIR LA MARCHÉ... SI ON SE SENT EN SÉCURITÉ!

Se sentir en sécurité lors d'un déplacement est un élément primordial dans le choix d'un mode de transport.

Plusieurs facteurs influencent le sentiment de sécurité :

- l'animation de l'espace public;
- la signalisation;
- l'éclairage;
- la visibilité;
- l'entretien.⁴⁸ (voir aussi l'annexe « Les 6 principes pour un environnement urbains sécuritaire. »)

ACTION 19. SOUTENIR LES ACTIONS CONCERTÉES DES COMMERÇANTS ET DE LA COMMUNAUTÉ

Exemples :

- Sonder l'intérêt des commerçants à se regrouper en association ou en société de développement commercial.
- Effectuer une étude sur la diversité commerciale de l'avenue et développer une vision et une planification stratégique afin de recruter de nouveaux commerces pour compléter l'offre.
- Mettre en place un programme de revitalisation des façades des commerces.



« On aime les commerces, mais on a pas le temps de s'attacher, car ils ferment tous au bout de quelques mois. »

Participant à la marche exploratoire, mai 2015.

ACTION 20. RÉALISER DES PROJETS PILOTES D'AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE

Exemples :

- Requalifier les terrains vacants en espaces de rencontre et de détente.
- Tenir un événement communautaire et commercial de fermeture de rue d'une journée.
- Permettre l'occupation transitoire dans les locaux commerciaux vacants (exemples : prêt de locaux à des artistes, location à court terme).
- Habiller les vitrines des commerces vacants avec des affiches attrayantes ou des œuvres d'art durant la période innocupée.



Habillage des vitrines des locaux à louer, Trois-Rivières, 2015.

Crédit : SDC Centre-Ville Trois-Rivières.



Rue piétonne d'un jour, rue Saint-Viateur, Plateau-Mont-Royal, Montréal, 2010.

ACTION 21.

MODIFIER LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME POUR QUE L'IMPLANTATION DE NOUVEAUX BÂTIMENTS RESPECTE LA TRAME URBAINE DE LA RUE

Pour assurer la continuité du cadre bâti, améliorer l'expérience piétonne et soutenir la vocation commerciale de la rue, il est préférable de favoriser l'implantation de nouveaux bâtiments le plus près possible de la rue et non en fond de lot. Encourager les projets qui incluent du stationnement en cours arrière ou souterrain. Si le stationnement se retrouve en façade, s'assurer d'exiger une portion d'arbres au pourtour du stationnement.

Trame non continue



Trame continue



RÉSUMÉ



AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES DÉPLACEMENTS ACTIFS POUR LE QUARTIER SAINT-MARC: DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS

6 CONSTATS

Une population aux besoins bien réels

Une forme urbaine propice aux déplacements actifs

L'avenue Saint-Marc, le cœur du quartier en manque d'amour

Le marché public : un pôle commercial dont les espaces publics sont à bonifier

Peu de mesures pour soutenir les déplacements actifs

Peu de végétation et beaucoup d'espaces sous-utilisés

4 STRATÉGIES



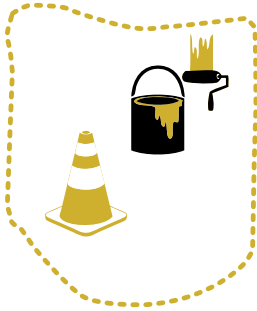
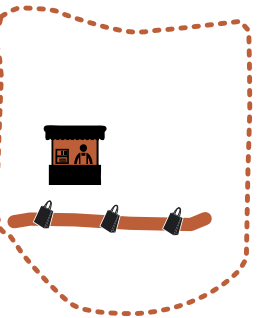
STRATÉGIE 1

CRÉER ET VALORISER LES ESPACES DE RENCONTRE

Action 1. Créer des placettes publiques

Action 2. Bonifier les installations et sécuriser les abords des parcs

Action 3. Implanter une signalétique des lieux de fréquentation et des distances de marche

**STRATÉGIE 2****EMBELLIR ET VERDIR
LE QUARTIER****STRATÉGIE 3****IMPLANTER
DES MESURES
TEMPORAIRES
ET SAISIR LES
OPPORTUNITÉS
DE RÉFECTION
ROUTIÈRE****STRATÉGIE 4****CONCENTRER
LES EFFORTS DE
REVITALISATION
SUR L'AVENUE SAINT-
MARC ET AUTOUR
DU MARCHÉ PUBLIC
DE SHAWINIGAN**

Action 4. Encourager l'intervention des citoyens pour améliorer et colorer le quartier

Action 5. Inclure et autoriser l'agriculture urbaine dans l'espace public

Action 6. Augmenter les plantations dans les secteurs très minéralisés

Action 7. Utiliser la peinture, les bornes et du mobilier pour transformer l'espace public à peu de frais

Action 8. Saisir toutes les opportunités de réfections de rues et de stationnements pour intégrer des aménagements écologiques ou favorables aux déplacements actifs

Secteur du marché

Action 9. Réaménager l'intersection de l'avenue Champlain et de la rue Saint-Paul pour y concentrer la traversée des piétons

Action 10. Créer une placette ou un placotoir sur rue à l'intersection de l'avenue Champlain et de la rue Saint-Paul

Action 11. Implanter des supports à vélo

Action 12. Créer un espace de débarcadère dans la zone devant le marché

Action 13. Définir une zone réservée aux travailleurs dans le stationnement public

Action 14. Verdir le stationnement pour l'embellir et lutter contre les îlots de chaleur

Action 15. Distribuer des contraventions de courtoisie

Secteur de l'avenue Saint-Marc

Action 16. Implanter du mobilier urbain dans la zone de concentration commerciale de l'avenue et aux arrêts d'autobus

Action 17. Sécuriser la traversée de la rue pour les piétons

Action 18. Verdir l'avenue avec des arbres afin de l'embellir et apaiser la circulation

Action 19. Soutenir les actions concertées des commerçants et de la communauté

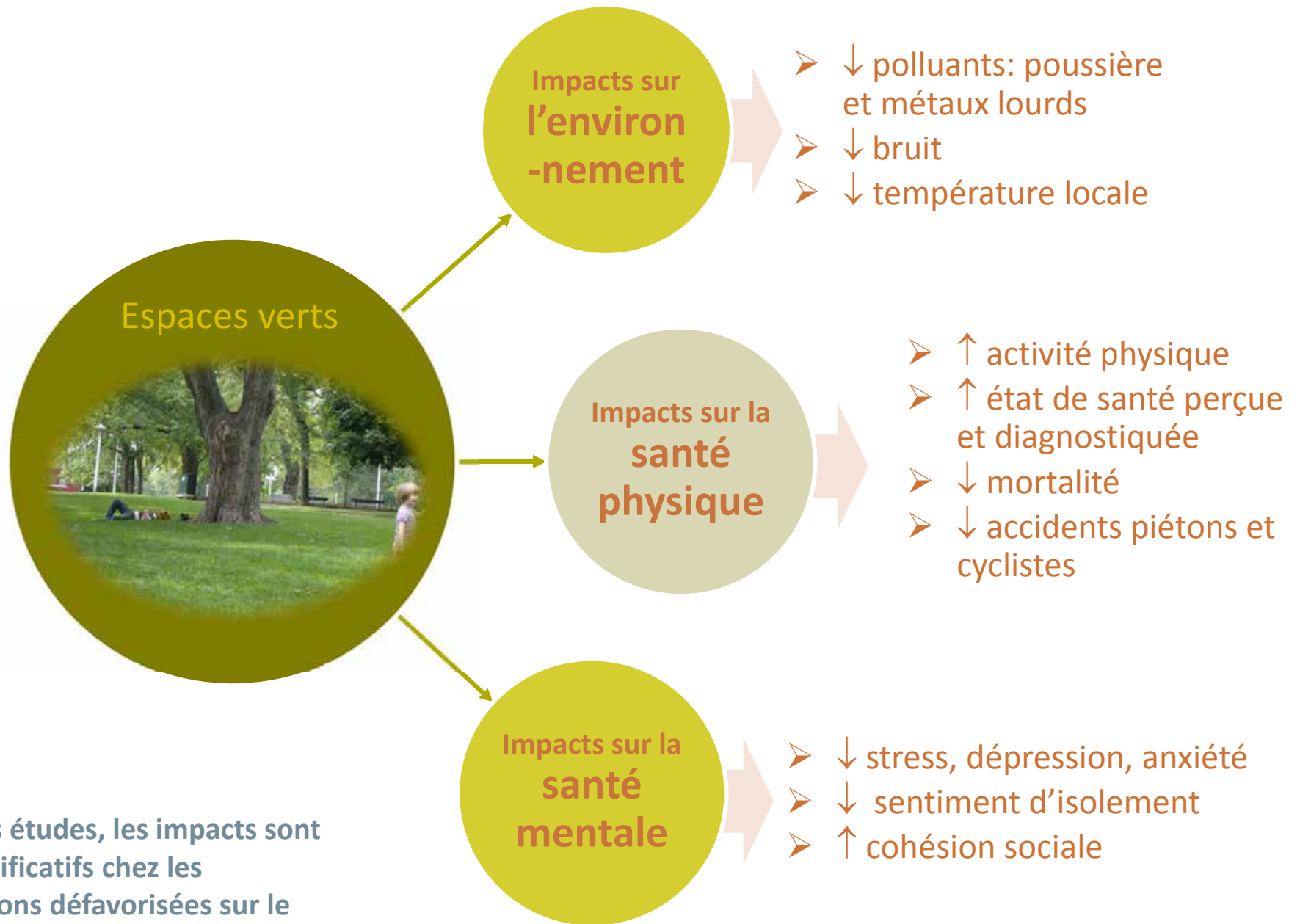
Action 20. Réaliser des projets pilotes d'aménagement temporaire

Action 21. Modifier le règlement d'urbanisme pour que l'implantation de nouveaux bâtiments respecte la trame urbaine de la rue

ANNEXES



IMPACTS DES ESPACES VERTS URBAINS SUR LA SANTÉ DE LA POPULATION



Selon les études, les impacts sont plus significatifs chez les populations défavorisées sur le plan socioéconomique.

6 PRINCIPES POUR UN ENVIRONNEMENT URBAIN SÉCURITAIRE

1. Savoir où l'on est et où l'on va

La signalisation



2. Voir et être vu

La visibilité

l'éclairage
les cachettes
le champ de vision
les déplacements prévisibles



3. Entendre et être entendue

L'affluence

fréquenter des lieux animés



4. Pouvoir s'échapper et obtenir du secours

La surveillance formelle et l'accès à l'aide



5. Vivre dans un environnement propre et accueillant

L'aménagement et l'entretien des lieux



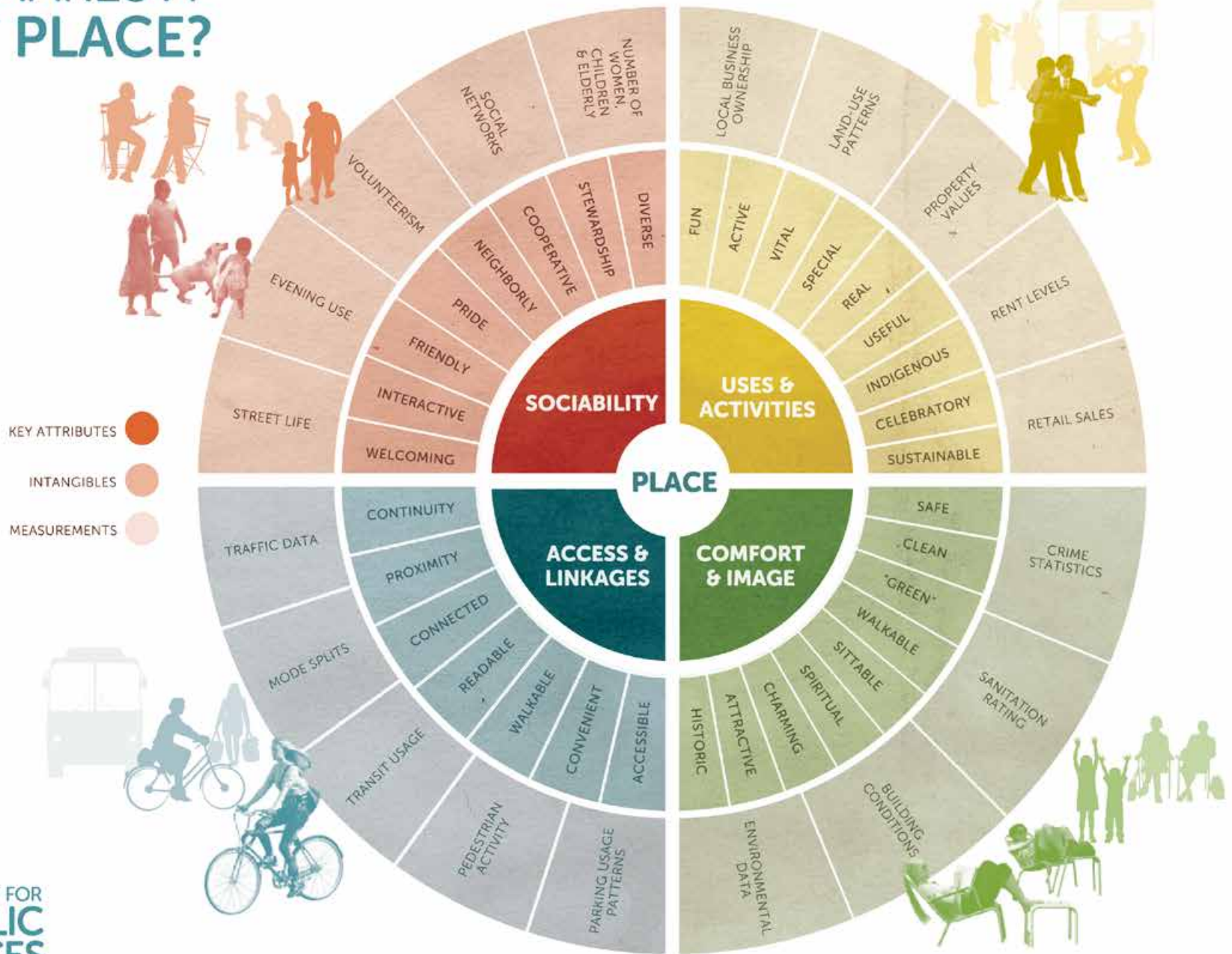
6. Agir ensemble

La participation de la communauté

les marches exploratoires
la mobilisation de la population
et des groupes locaux
l'appropriation des lieux publics
par la population



WHAT MAKES A GREAT PLACE?



DÉTAILS DES ACTIVITÉS DU PROJET

ACTIVITÉS	OBJECTIFS	PARTICIPATION
Marche exploratoire Mai 2015	<ul style="list-style-type: none"> ○ Identifier les problèmes et des recommandations d'aménagement pour créer un quartier plus sécuritaire et convivial. 	27 résidents du quartier accompagnés de 5 professionnels de la Ville de Shawinigan.
Démarrage, développement du projet et signature d'une entente de partenariat Automne 2015	<ul style="list-style-type: none"> ○ Définir les objectifs et les livrables du projet. ○ Préciser le partage des rôles. 	
Visite terrain Octobre 2015	<ul style="list-style-type: none"> ○ Connaître le quartier et prendre des photos. ○ Partager des connaissances sur les enjeux du territoire. 	5 professionnels de la Ville de Shawinigan et du CEUM.
Prise de connaissance de la documentation existante Nov.-déc. 2015	<ul style="list-style-type: none"> ○ Connaître le quartier et comprendre les enjeux. 	
Atelier de bonification d'un projet de réaménagement 1 ^{er} mars 2016	<ul style="list-style-type: none"> ○ Conjuguer les savoirs et les compétences de l'urbanisme et du génie pour développer un concept d'aménagement convivial et sécuritaire pour la rue Saint-Paul. 	6 professionnels de la Ville de Shawinigan et du CEUM.
Rencontre d'information des partenaires du milieu et exercice de vision 4 mai 2016	<ul style="list-style-type: none"> ○ Présenter le projet et ses activités. ○ Identifier quelques éléments de vision de la revitalisation du quartier. ○ Connaître l'intérêt des partenaires à bonifier le projet. 	13 personnes: 1 citoyen, 1 élu, 2 organismes et institutions et 5 administrations municipales.
Appel de projets pilotes Juin- juillet 2016	<ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorer la qualité de vie d'un lieu dans la ville. ○ Démontrer le potentiel des espaces publics : rues, ruelles, parcs. ○ Renforcer le tissu social. ○ Permettre aux citoyens de s'approprier la ville. 	1 projet réalisé : murale dans la ruelle entre les avenues Georges et Cloutier à proximité de la rue Lambert
Atelier de travail citoyen 29 juin 2016	<ul style="list-style-type: none"> ○ Connaître les lieux aimés et moins appréciés dans le quartier. ○ Raffiner le portrait des problèmes vécus en matière de déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun. ○ Faire connaître le projet et des activités à venir. ○ Identifier des éléments de vision pour la revitalisation du quartier Saint-Marc. 	18 résidents, 1 élu, 1 représentant d'un organisme, 3 stagiaires, 4 professionnels de la ville et du CEUM
Formation sur les enquêtes terrain 17 juin 2016	<ul style="list-style-type: none"> ○ Former les professionnels de la municipalité à quatre méthodes d'enquêtes terrain. ○ Tester sur le terrain trois des méthodes. Évaluer le potentiel de ces enquêtes pour nourrir la pratique des professionnels. 	5 professionnels de la Ville Shawinigan
Enquête du potentiel piétonnier sur l'avenue Saint-Marc 17 juin 2016	<ul style="list-style-type: none"> ○ Recueillir des données qualitatives et quantitatives sur la qualité de l'espace pour les piétons. 	5 enquêteurs du CEUM et stagiaires de la Ville de Shawinigan
Enquête sur le stationnement 16-17 juillet 2016	<ul style="list-style-type: none"> ○ Documenter l'occupation et le roulement du stationnement public à proximité du marché public de Shawinigan. 	3 enquêteurs 21 périodes d'enquête sur 4 jours
Consultation mobile 21 juillet 2016	<ul style="list-style-type: none"> ○ Informer sur la démarche. ○ Constituer une liste de contacts ○ Cibler les lieux d'intérêts et les lieux problématiques. ○ Connaître les habitudes de déplacement. 	14 personnes rencontrées
Présentation des conclusions du projet 15 février 2017	<ul style="list-style-type: none"> ○ Présenter le portrait-diagnostic et les recommandations aux élus et à la direction. ○ Favoriser le passage à l'action. 	15 personnes présentes : membres du CCU, 2 élus et 6 professionnels de la Ville de Shawinigan

