

VILLE DE SAINT-HYACINTHE
CONSULTATIONS SUR LE PLAN D'URBANISME

MÉMOIRE RELATIF AU NOUVEAU PLAN D'URBANISME
DE LA VILLE DE SAINT-HYACINTHE

Présenté par

Comité Famille-Transport de la MRC des Maskoutains

Le 28 septembre 2010

MEMBRES DU COMITÉ FAMILLE-TRANSPORT

- Mme Sabine Bachellerie, Ministère de la Famille et des Aînés;
- M. Normand Corbeil, comité Transport de la MRC des Maskoutains;
- Mme Johanne Gaudette, Ministère des Transports;
- Mme Nathalie Delorme, CLD des Maskoutains;
- Mme Lise Désautels, Centre de la santé et des services sociaux ;
- Mme Chantal Frigon, Ville de Saint-Hyacinthe;
- M. Louis Gendron, Cegep de Saint-Hyacinthe;
- Mme Johanne Leduc, Commission scolaire de Saint-Hyacinthe;
- Mme Micheline Martel, MRC des Maskoutains;
- Mme Annie Morin, CRÉ Montérégie Est;
- Mme Manon Pelletier, CLE de Saint-Hyacinthe;
- Mme Raymonde Plamondon, Commission permanente de la famille;
- M. Serge Rousseau, CRÉ Montérégie Est;
- M. Marc-André Taché, CIT Vallée-du-Richelieu.

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE.....	4
MANDAT DU COMITÉ	5
COMPOSITION DU COMITÉ.....	5
RAPPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ	5
RECOMMANDATIONS CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT	6
CONCLUSION	15

Les consultations sur le plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Hyacinthe offrent une opportunité intéressante au comité Famille-Transport du territoire de la MRC des Maskoutains de faire connaître ses travaux. Comme le nom l'indique, le comité s'est intéressé au développement de la mobilité durable sur le territoire de la MRC dans une perspective de conciliation famille-travail-études.

Le comité s'est intéressé particulièrement à dynamique de la Ville de Saint-Hyacinthe, compte tenu de son influence comme pôle régional. Le présent document présente le contexte d'émergence du comité, son mandat, la composition, le rapport sur le développement de la mobilité et finalement, les recommandations concernant l'aménagement du territoire.

CONTEXTE

Le comité Famille-Transport du territoire de la MRC des Maskoutains a été formé en avril 2010 dans le cadre d'un projet pilote. Il est issu d'une initiative de la CRÉ Montérégie Est qui a sollicité la MRC des Maskoutains pour la réalisation d'une étude axée sur des résultats concrets en matière de mobilité durable. Le projet-pilote bénéficie de la contribution financière de la CRÉ Montérégie Est, du ministère de la Famille et des Aînés et de la MRC des Maskoutains. Les objectifs du projet consistent à :

1. Réaliser un portrait exhaustif des services et des projets de transport collectif (réalisation ou non);
2. Identifier des clientèles qui vivent des problèmes de mobilité;
3. Décrire les problématiques liées à la mobilité des personnes et à l'accès au transport collectif sur le territoire;
4. Développer des stratégies d'intervention et une programmation d'initiatives à mettre en œuvre pour résoudre les problématiques identifiées;
5. Identifier les sources de financement possibles pour soutenir la mise en œuvre du plan d'action.

MANDAT DU COMITÉ

Le comité poursuit le mandat d'assurer un suivi de l'étude relative au transport collectif sur le territoire de la MRC des Maskoutains selon le concept de la conciliation famille-travail-études. Il joue un rôle consultatif auprès non seulement de la MRC, mais aussi auprès des autres instances concernées. De plus, il est habilité, de façon générale, à faire des recommandations concernant le transport collectif et à acheminer directement ses recommandations aux instances visées.

COMPOSITION DU COMITÉ

Le comité est formé de différents intervenants locaux. Parmi les membres du comité, on retrouve :

- Un élu du comité Transport de la MRC;
- Un élu de la Commission permanente de la famille;
- La directrice au transport de la MRC des Maskoutains;
- Un représentant du ministère des Transports;
- Un représentant du Centre local de développement Les Maskoutains;
- Un représentant du transport en commun de la Ville de Saint-Hyacinthe;
- Un représentant de la Commission scolaire de Saint-Hyacinthe;
- Deux représentants de la CRÉ Montérégie Est;
- Un représentant du Conseil intermunicipal de transport de la Vallée-du-Richelieu;
- Un représentant du Centre de la santé et des services sociaux Richelieu-Yamaska;
- Un représentant du Centre local d'emploi de Saint-Hyacinthe.

RAPPORT SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ

Un rapport de la situation a été déposé au comité Transport de la MRC des Maskoutains. Le rapport est composé de huit parties :

- La première partie est consacrée à la présentation du projet.
- La deuxième partie porte sur le cadre conceptuel et les définitions opérationnelles entourant la conciliation famille-travail-emploi et la mobilité.
- La troisième partie présente la méthodologie de recherche.
- La quatrième partie regarde l'offre du transport sur le territoire de la MRC.
- La cinquième s'intéresse aux différents programmes susceptibles de contribuer au développement de la mobilité sur le territoire.
- La sixième partie concerne les besoins en mobilité des familles de la MRC.
- La septième partie présente les recommandations.
- La huitième partie porte sur l'évaluation de la mise en place de stratégie d'action.

Le document, dans son intégralité, sera disponible au cours de l'automne de 2010.

RECOMMANDATIONS CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT

Dans le cadre des travaux du comité, une série de recommandations ont été émises pour différentes sphères. Elles visent six grands volets : la concertation, la promotion, le financement, l'accessibilité, le transport et le transport actif. Parmi ces recommandations, certaines concernent directement des questions relatives à l'aménagement. Lors de nos consultations, la population locale nous a fait part de certains irritants ou encore de pistes de solution permettant une meilleure accessibilité au transport collectif sur le territoire.

Les recommandations présentées ci-dessous ont été adoptées par le comité Famille-Transport, mais elles n'ont toutefois pas été entérinées par les organismes représentés. Cette situation découle du fait que les recommandations sont présentement en processus d'évaluation auprès des différents partenaires.

Les recommandations sont présentées par l'entremise d'une grille d'analyse permettant de cerner les différents enjeux susceptibles d'être rencontrés.

Recommandation n° 1

Concevoir l'urbanisme vers des préoccupations considérant le transport collectif comme moyen de mobilité.

Objectif

Considérer le transport collectif dans les différentes interventions spatiales afin de favoriser l'utilisation du transport collectif

Clientèle visée

Les MRC et les municipalités

Constat

C'est la destination qui fait le déplacement. Si les trajets pour les produits de base peuvent se faire autrement qu'en véhicule individuel, c'est la qualité de vie et l'exercice physique qui augmentent, tout en alimentant les petits commerces qui sont les moteurs de la mobilité de proximité.

Un aménagement qui permet d'atteindre les commerces à pied, un assouplissement du zonage pour les commerces de proximité dans les zones de logement, une mixité des fonctions, une diminution de la taille des aires de stationnement pour éviter que les piétons ne se sentent exclus apparaissent tous comme des interventions qui améliorent le milieu de vie. Les trajets courts peuvent facilement faire l'objet d'un report modal : s'il est rendu possible et agréable de le faire à pied plutôt qu'en automobile, il est donc possible de diminuer considérablement ainsi le taux d'utilisation de l'automobile.

Fonctionnement

Un manque d'organisation du sol entraîne non seulement son gaspillage, mais peut avoir des impacts négatifs sur les fonctions qui s'y installent. Il faut que le service d'urbanisme attache de l'importance au futur des infrastructures, à l'évolution des usages et des pratiques, pour éviter de voir se répéter le scénario actuel dans vingt ans.

Il faut faire en sorte que tous les acteurs de l'urbanisme et des transports collaborent et mettent en place des politiques cohérentes en :

- assurant que le réseau routier réduise les distances de marche pour accéder aux arrêts d'autobus ou de prévoir des liens piétonniers;

- assurant que la géométrie des artères et collectrices puisse permettre le passage des véhicules de transport collectif;
- priorisant un design qui favorise les usages du transport collectif.

Personnes impliquées

Les municipalités, les promoteurs et les autorités organisatrices de transport

Responsabilité

Le service d'urbanisme de Saint-Hyacinthe doit assumer un leadership. Il pourrait partager leur expérience avec le comité de suivi du projet Famille-transport.

Difficulté

L'implantation de nouvelles approches urbanistiques peut se heurter aux pratiques traditionnelles. Il faut changer la perception que les considérations urbanistiques ne sont applicables que pour les grandes villes.

Conciliation Famille-Travail-Études

Un environnement physique sain et sécuritaire constitue l'élément essentiel de la qualité de vie pour les familles. Comme la réalité quotidienne impose de plus en plus de mobilité, les familles sont sensibles aux intentions municipales à leur égard. À l'inverse, les municipalités ont considéré leurs préoccupations à travers leur politique familiale. Aujourd'hui, les familles sont confrontées à un éclatement des activités de ses membres. Il constitue un défi aux parents, car pour profiter du temps en famille, la conciliation des activités s'avère nécessaire. Puisque les activités sont souvent dispersées, l'importance des services susceptibles d'être demandés (loisirs, services scolaires, soins de la santé) exige une localisation desservie par le transport collectif.

Expérience

- Le district of Saanich, en Colombie-Britannique, a mis en œuvre des mesures d'encouragement à la marche et au cyclisme en offrant des infrastructures améliorées pour ces deux modes de déplacement. Par l'entremise de plans variés et d'initiatives stratégiques, la municipalité est résolue à diversifier ses options de transport en limitant l'expansion du réseau routier et par l'aménagement de sentiers multifonctionnels, de trottoirs le long de boulevards, de corridors verts et de pistes cyclables sur les artères principales.
- Markham en Ontario a initié ses citoyens au concept de nouvel urbanisme. Elle a élaboré plusieurs politiques d'aménagement, de stationnement et de gestion de la

demande en transport. Les promoteurs sont sollicités pour prendre des mesures de soutien de la gestion du transport, comme des supports à bicyclettes, l'accès des piétons aux transports en commun, des voies cyclables et le stationnement des groupes de covoiturage, dans leurs complexes commerciaux et résidentiels.

Recommandation n° 2

Favoriser l'implantation d'une gare centrale intermodale à Saint-Hyacinthe afin de desservir le territoire de la MRC des Maskoutains

Objectif

Permettre une convergence des différents services de transports sur le territoire

Clientèle visée

Ville de St-Hyacinthe et les différents services de transport collectif et ferroviaire, le taxi

Constat

L'intermodalité constitue l'un des critères déterminants dans le choix des itinéraires. Il faut pour cela qu'il y ait une proximité des réseaux de transport ainsi que la possibilité de construire des stationnements incitatifs susceptibles d'encourager les utilisateurs de véhicules individuels à utiliser plus fréquemment les transports collectifs. La Ville de Saint-Hyacinthe ne possède pas de réels points de chute en transport collectif. Il n'est pas également un poids de convergence entre les différents services et modes de transport. Le terminus central dans son centre-ville n'est pas un espace public attirant. De plus, les usagers ne se sentent pas en sécurité.

Fonctionnement

La réalisation d'une gare intermodale permettrait aux usagers de changer de mode de transport sans pour autant multiplier les correspondances. Par intermodalité, il est fait référence au transport ferroviaire, au transport collectif et au transport actif. Un stationnement incitatif et des considérations à l'égard du transport actif devront être envisagés. Les avantages de l'organisation des infrastructures favorisant les changements modaux sont nombreux (économie d'échelle, organisation logistique, déplacements moins dépendants de l'automobile, etc.). En permettant aux usagers de changer facilement de mode de transport, on les encourage à ne pas utiliser l'automobile pour chaque déplacement. La gare pourrait offrir des services de proximité (garderie, épicerie, etc.), ce qui permettrait de maximiser les temps engendrés par les

correspondances. Par surcroît, la ville de Saint-Hyacinthe pourrait en profiter pour se doter d'une belle vitrine en se munissant d'un tel équipement.

Personnes impliquées

La municipalité, Via Rail, les autorités organisatrice de transport et les différents paliers gouvernementaux

Responsabilité

La ville de Saint-Hyacinthe

Difficulté

Les embûches à un tel projet peuvent être nombreuses, l'emplacement de la gare ferroviaire est une contrainte importante au niveau de l'aménagement, car difficilement relocalisable. La localisation dans un quartier résidentiel peut créer des nuisances et les coûts associés sont également des entraves à l'implantation.

Conciliation Famille-Travail-Études

Les familles verraient leurs déplacements facilités par la réduction du temps de transit. La gare pourrait accueillir différents services susceptibles de réduire le temps de déplacement entre la maison et le travail. Un service de garde éducatif pourrait être situé dans l'enceinte de la gare ou à proximité. Le changement de mode de transport permettrait une économie appréciable de temps pour les parents.

Expérience :

- La gare intermodale de Saint-Jérôme est desservie par les trajets d'autobus urbains, de banlieues et de longue distance en plus des trains de banlieue de l'Agence métropolitaine. De plus, elle offre des supports à vélo et un stationnement incitatif.
- La compagnie ferroviaire Connex a réservé des espaces aux familles dans deux gares dans le centre de Londres. Ces espaces offrent, d'une part, un lieu d'accueil pour des familles avec des enfants en bas âge qui sont confrontées à des périodes d'attente en gare et, d'autre part, il y existe de véritables garderies d'enfants.
- La région de Waterloo a ajouté des supports à bicyclette à tous les autobus du réseau Grand River, a installé des stationnements pour bicyclettes et des casiers dans des gares terminales. Elle a également amélioré l'accès aux transports collectifs en améliorant les passages pour piétons.

Recommandation n° 3

Favoriser l'accessibilité aux services de transport collectif

Objectif

Rendre conviviale l'utilisation du transport collectif pour les usagers

Clientèle visée

Personnes âgées et jeunes mères avec poussette

Constat

Le domaine des transports souffre actuellement d'une image fonctionnaliste qui efface la place importante qu'il joue dans les interactions sociales. Il faut donc reconnecter les déplacements et les échanges sociaux par des aménagements adéquats. Les services de transport doivent considérer les irritants pour certaines clientèles particulières. Par ailleurs, l'accessibilité pour les parents avec des enfants, particulièrement lorsqu'ils sont jeunes, est problématique. L'attente de l'autobus est également sujette à des expériences peu invitantes, surtout lorsque celle-ci se fait à l'extérieur au moment d'intempéries. La présence d'abribus et de lieux bien éclairés engendre un sentiment de sécurité.

Fonctionnement

Un environnement agréable, conçu en fonction des préoccupations des usagers devient un facteur incitatif à l'utilisation du transport collectif. Les aménageurs devront concevoir l'environnement afin de développer un sentiment de sécurité pour l'utilisateur (éclairage, abribus, traverse piétonnière). De plus, ces derniers devront être à même de diminuer l'impact visuel et physique des infrastructures de transport, de fixer des objectifs en matière de qualité du paysage, d'appliquer des méthodes d'apaisement de la circulation et de permettre aux piétons de disposer d'un espace agréable. Dans un contexte de population vieillissante, le transport collectif sera de plus en plus sollicité comme un moyen de permettre la mobilité. Or, les responsables doivent davantage considérer l'aménagement des autobus, pour permettre à cette population d'accéder facilement, en évitant de monter les marches ou de circuler dans des couloirs trop restreints. Ces irritants peuvent constituer des obstacles importants à l'utilisation du transport collectif. Des accommodements peuvent également être conçus pour les parents avec des enfants, soit des pictogrammes mentionnant les places réservées, des couloirs permettant le passage des poussettes, etc. Ces détails facilitent les déplacements des familles qui peuvent apparaître comme des expériences stressantes.

Personnes impliquées

Ville, CITVR, MRC

Responsabilité

La Table de la petite enfance des Maskoutains, la Commission permanente de la famille, le Guichet unique d'information et le futur Bureau des temps pourraient assumer la coordination des revendications des usagers-famille. Ces différentes instances pourraient transmettre au Comité Famille-transport leurs suggestions.

Difficulté

Il faut abattre les frontières qui existent entre les offreurs de services et les usagers. Les requêtes des usagers contribuent à améliorer le service.

Conciliation Famille-Travail-Études

Plus les irritants seront élevés, plus les familles seront contraintes à orienter leurs déplacements vers d'autres modes de transport.

Expérience

- La Société de transport de Montréal offre la possibilité pour les femmes de descendre entre deux arrêts de bus sur un trajet régulier.
- Le Centre 1-2-3 go a publié un petit document « Poussette et astuces en autobus » qui offre aux parents une multitude d'informations pour voyager en transport collectif.

Recommandation n° 4

Encourager la population maskoutaine à utiliser le transport actif dans certains de ses déplacements

Objectif

Développer de saines habitudes de vie au sein de la population maskoutaine

Clientèle visée

Les piétons, les cyclistes

Constat

Une étude de Statistique Canada (2008) révèle que le pourcentage de Canadiens ayant effectué un déplacement à pied dans une journée moyenne est passé de 26 % à 19 % entre 1998 et 2005, alors que les déplacements en automobile ont connu une forte croissance. Bien qu'il s'agisse d'une tendance lourde, la situation canadienne se distingue, car la marche est privilégiée par 12 % comme moyen de déplacement utilitaire au Canada, alors que l'Allemagne (34 %), la Suède (39 %) et les Pays-Bas (46 %) obtiennent des résultats nettement supérieurs. L'étude suggère que la culture de la marche est en voie de disparition. Il va sans dire que la plus faible activité physique n'est pas sans conséquence sur la santé de la population.

Fonctionnement

Les services d'urbanisme doivent être plus sensibles au mode de transport actif. La marche et le vélo constituent des activités fortement influencées par les caractéristiques de l'environnement où elles sont pratiquées. C'est dans ce sens que l'on évoque souvent la densité, la diversité et le design (les trois D), comme caractéristiques d'un milieu qui encourage le transport actif. Il faut valoriser le transport actif, particulièrement en ce qui concerne les relations de proximité, d'un point de vue du développement durable. Mais il ne s'agit pas seulement de promouvoir la marche et les autres modes de transports actifs au détriment de l'automobile. Il s'agit d'en faire une des composantes clés de l'intermodalité, notamment en adoptant à leur profit les milieux où on les pratique. Par ailleurs, il faut encourager la Maison des jeunes de Saint-Hyacinthe, à qui revient la responsabilité des bicyclettes jaunes, de lui donner un appui pour que le service perdure.

Personnes impliquées

Les services d'urbanisme à l'échelle locale et la MRC à l'échelle régionale

Responsabilité

Les municipalités et la MRC doivent assurer le leadership. Il est à noter que les gouvernements provincial et fédéral ont mis à la disposition des autorités concernées plusieurs programmes. Le gouvernement québécois a instauré le Programme d'aide aux modes de transport alternatifs à l'automobile : volet « transport actif » et le gouvernement fédéral a suivi avec les Programmes sur la route du développement durable et Économobilité.

Difficulté

Les difficultés sont d'ordre culturel. Il faut retrouver la culture de la marche et du vélo qui ont considérablement diminué avec la facilité de se déplacer que procure l'automobile.

Conciliation Famille-Travail-Études

La pratique des activités en famille est un loisir qui est peu coûteux et accessible à l'ensemble de la population.

Expérience :

- Dans le quartier Le Plateau Mont-Royal à Montréal, l'initiative Le Becik vert met à la disposition du public pendant la période estivale 20 vélos-partage. De plus, les utilisateurs reçoivent une carte qui permet de bénéficier de réductions dans les commerces qui participent au projet.
- Vélo-Québec a mis en place un programme d'encouragement de la pratique de la marche et du vélo pour aller à l'école ainsi qu'une opération de sensibilisation auprès des entreprises et employés pour faciliter l'usage du vélo.
- À Vancouver, Pedal Energy Development Alternatives encourage la protection de l'environnement par la remise en état ou le recyclage de bicyclettes et par la promotion du cyclisme comme moyen de transport viable. Un transport trop coûteux ou non disponible peut constituer une entrave à la recherche d'un moyen de subsistance et à la satisfaction personnelle.
- Dans la région du Midi-Pyrénées, un programme d'organisation pour les trajets vers l'école a été mis en place. Un ou deux parents accompagnateurs vont chercher les enfants devant leur maison et les escortent à l'école soit à pied (Pédibus) ou à vélo (Cyclobus).
- La municipalité de View-Royal en Colombie-Britannique a démontré que l'asphaltage des accotements d'une route, en plus d'améliorer les voies cyclables, a des effets bénéfiques sur l'investissement en raison des économies réalisées découlant de l'entretien.

CONCLUSION

L'intérêt de l'urbanisme pour la mobilité apparaît comme une opportunité en même temps que le reflet d'une explosion dans laquelle l'urbanisme comme la mobilité subissent des transformations importantes. Les outils de planification urbaine définissaient clairement ses champs qui se limitaient essentiellement à la prévision des équipements et à l'affectation des espaces urbanisables. Cette époque a symbolisé l'aboutissement d'une pensée de la modernité. L'urbaniste s'occupait de ses plans et règlements, l'ingénieur routier de ses ponts et ses routes. Le tout devait s'emboîter dans un ensemble de procédures.

Aujourd'hui, de nouvelles perspectives se dessinent afin de contrer les effets spatiaux des stratégies passées. Le *New Urbanism*, le *Smart Growth*, le *Transit Oriented Development* et d'autres appellations sont mis à contribution. Ces nouvelles approches s'insèrent dans un processus de perception qui cherche à rompre avec l'ancien modèle, mais les résistances sont persistantes. Toutefois, ces nouvelles approches s'insèrent dans une dynamique plus globale, près de ses préoccupations, soit celle du développement durable.

La préoccupation du développement durable laisse une large place au transport collectif. Or, les travaux du comité ont établi une forte corrélation entre l'aménagement et l'utilisation du transport collectif. À cet égard, le rôle de l'aménagement est prépondérant. Par leurs outils de planification et de développement, les urbanistes peuvent et doivent intervenir afin de créer un environnement propice au développement d'une mobilité durable.