



*Sainte-Pétronille ça se marche !
Proposition d'une démarche pour la
mobilité active*

Mathilde Boissé Gadoury
Jessie Breton
Antoine Lajeunesse
Catherine Pichette



Université Laval, Québec
Décembre 2015



Village de
Sainte-Pétronille



UNIVERSITÉ
LAVAL

Travail présenté par :

Mathilde Boissé Gadoury

Jessie Breton

Antoine Lajeunesse

Catherine Pichette

Dans le cadre du cours ENV-3000

Baccalauréat intégré en environnements naturels et aménagés

Faculté de foresterie, de géographie et de géomatique

Université Laval, Québec

Décembre 2015

Remerciements

Ce projet n'aurait vu le jour sans l'aide précieuse de certains experts qui ont su nous guider et nous conseiller tout au long de notre démarche de réflexion et de rédaction. Premièrement, merci à Jonathan Lasnier, assistant de cours, pour son aide et son implication tout au long de notre travail. Un gros merci à notre mentor, Martin Joly, pour son engagement et ses recommandations qui ont permis d'éclairer notre réflexion. Encore merci à Lyne Gosselin qui nous a permis de mieux comprendre les enjeux à la base de notre projet lors des différentes rencontres.

Nous tenons également à remercier le Village de Sainte-Pétronille de nous avoir permis d'élaborer et de partager une vision pour la mobilité active sur leur territoire, dans le cadre du cours Projet de conservation de l'environnement, destiné aux finissants au Baccalauréat intégré en environnements naturels et aménagés de l'Université Laval. Cet exercice nous a permis de développer de nouvelles compétences dans notre champs d'étude en travaillant dans un contexte réaliste et en étant encadré par des professionnels.

Finalement, nous tenons à remercier Louis Bélanger de nous avoir inciter à dépasser nos limites tout au long de la session afin de réaliser un travail professionnel dont nous sommes fiers aujourd'hui. Sa façon d'enseigner nous a permis de développer des compétences et des méthodes de travail maintenant bien ancrées dans notre savoir et qui nous seront fort utiles sur le marché du travail.

Sommaire

Contexte

Le Village de Sainte-Pétronille est reconnu pour son charme unique et son riche patrimoine. Afin de permettre aux visiteurs de découvrir le territoire, un projet pour inciter à la marche et à la découverte du patrimoine a été mis sur pied grâce, entre autres, au parcours d'interprétation de 4 km et aux panneaux «Sainte-Pétronille ça se marche». Cette initiative cadre d'ailleurs avec un des grands défis mentionnés dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), soit le fait de développer des infrastructures encourageant la mobilité active (CMQ, 2013). Figurant dans les orientations définies dans le document Diagnostic et éléments de vision 2022, la mobilité active favorise un milieu de vie innovant, tout en améliorant la qualité de vie des citoyens (Conseil municipal de Sainte-Pétronille, 2012).

Par contre, la forte affluence des visiteurs porte ombrage à l'expérience vécue, notamment en raison des conflits causés par le partage de la route entre les divers utilisateurs. En effet, le document de Diagnostic et éléments de vision 2022 fait mention du manque d'infrastructures et d'alternatives pour la circulation sur le territoire, ce qui se traduit par une congestion automobile dans le cœur du village. L'équipe de travail a donc cherché à faire état de la connectivité actuelle par les transports actifs sur le territoire de Sainte-Pétronille, en plus de proposer une démarche pour la mobilité active. Une réflexion pourra par la suite être amorcée à ce sujet auprès du conseil municipal.

Constat

Le diagnostic évalue l'état actuel de la connectivité entre les unités territoriales à différents niveaux. L'identification des principales zones d'affectations a permis de délimiter des secteurs résidentiels éloignés du centre et qui, par conséquent, présentent une faiblesse en ce qui a trait aux liens avec le cœur du village. En effet, des liens sécuritaires Nord-Sud existent déjà, alors que seule la route 368 permet une connexion Est-Ouest à travers le territoire.

Le diagnostic dresse également le portrait de l'état de la connectivité pour la marche et le vélo, ainsi que pour l'aspect multifonctionnel des connexions, c'est-à-dire où il y a cohabitation des deux modes de déplacement. La présence ou non d'aménagement, la formalité des connexions, ainsi que la sécurité des déplacements ont été considérés dans l'analyse de la connectivité. Le constat tiré de cette analyse est que l'unique connexion Est-Ouest étant formelle est la route 368 et que celle-ci n'est pas sécuritaire pour les déplacements à pied. Le même constat est établi pour les déplacements à vélo. Il est donc nécessaire de trouver une alternative formelle et sécuritaire à la route afin de connecter le cœur du village aux unités territoriales en périphérie. Cependant, la tenure privée du territoire en marge de la route et la disposition des lots constituent actuellement une entrave à la connectivité Est-Ouest.

Recommandations

Des solutions à l'enjeu de mobilité et de connectivité sur le territoire de Sainte-Pétronille gagneraient à être réfléchies au moyen de l'urbanisme participatif. L'urbanisme participatif est une démarche permettant de favoriser un dialogue ouvert et une interaction productive entre les usagers, les experts et les décideurs. Dans un tel processus, les activités proposées permettent aux citoyens d'avoir une

réelle influence sur les idées développées et les décisions à prendre. Cadrant dans les orientations de Sainte-Pétronille, cette approche pourrait être appliquée aux divers projets du Village, qu'ils soient liés à la conservation, la culture, la récréation, et pourrait être projetée dans la vision à plus long terme comme un moyen pour mettre en oeuvre les futurs projets.

Deux grands concepts d'aménagement permettant de répondre à l'enjeu de la connectivité et de la mobilité sur le territoire sont proposés afin de guider la réflexion pour l'élaboration des solutions. Ces deux concepts, développés en parallèle, visent à augmenter la connectivité entre le coeur du village et les secteurs en périphérie, ainsi qu'à encourager la population à utiliser les transports actifs. Ils ont été réfléchis de manière proactive, en appui avec les grandes orientations politiques provinciales, régionales et municipales du Québec.

Le premier concept vise à assurer une connectivité par les transports actifs entre les différents secteurs et à faire de Sainte-Pétronille un village particularisé par les déplacements quotidiens actifs. Ce virage moderne favoriserait grandement les déplacements quotidiens à vélo et à la marche à travers le village, tout en améliorant la sécurité des utilisateurs. Inspiré par les actions entreprises par plusieurs municipalités et villes au Canada en ce qui concerne la mobilité active et l'amélioration de la connectivité territoriale, ce concept suggère la mise en place d'une piste multifonctionnelle. Ainsi, cette infrastructure alternative permettrait de concilier les déplacements à vélo et à la marche de façon sécuritaire.

Misant sur le patrimoine exceptionnel et la culture riche de Sainte-Pétronille, le deuxième concept d'aménagement proposé a pour but d'inciter les visiteurs à marcher et à découvrir l'entièreté du territoire, ainsi que le patrimoine culturel. La connectivité par le transport actif deviendrait ainsi une vitrine culturelle pour les artistes locaux. Inspiré à partir des réalisations de certaines municipalités, ce concept met de l'avant l'utilisation et l'intégration de l'art dans la nature qui agit alors comme un incitatif à la marche. En effet, ce sentier deviendrait un attrait touristique en soi.

Les recommandations et les solutions proposées sont encore à un stade préliminaire et permettent ainsi d'initier un processus de réflexion en ce qui concerne la problématique de mobilité sur le territoire de Sainte-Pétronille. Le fait de développer des solutions concrètes avec la population permettrait le succès d'un projet communautaire visant à favoriser le transport actif dans le village compte tenu de l'enjeu politique de la tenure privée.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	9
Présentation de l'enjeu	9
Objectif du projet.....	10
DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....	11
Perception des utilisateurs de mobilité active quant au réseau actuel.....	13
Affectation du territoire.....	14
État de la connectivité par le transport actif sur le territoire de Sainte-Pétronille	15
Réseau actuel de connectivité pour les marcheurs	17
Réseau actuel de connectivité pour les cyclistes	19
Analyse de la connectivité par le transport actif	20
Cadastre du territoire	22
VISION PROPOSÉE	23
Urbanisme participatif	25
Rencontre participative	29
Concept d'aménagement – Un village actif.....	31
Concept d'aménagement - La culture: un pilier pour la connectivité	36
ET MAINTENANT ?.....	41
RÉFÉRENCES UTILES	43
ANNEXE	45



INTRODUCTION

Présentation de l'enjeu

Dans les dernières années, le Village de Sainte-Pétronille a développé des aménagements afin de promouvoir la marche et la découverte du patrimoine sur son territoire, tels que le circuit d'interprétation de 4 km et les panneaux incitatifs à la marche. Cette initiative cadre avec un des grands défis mentionné dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), soit le fait de développer des infrastructures encourageant la mobilité active (CMQ, 2013). La mobilité active, ou transport actif, fait d'ailleurs référence à toutes formes de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine, comme la marche et le vélo (Agence de santé publique du Canada, 2015).

La communauté peut retirer des bénéfices considérables de la mobilité active. En effet, un village convivial pour les piétons contribue à l'image de marque de la municipalité, attire les visiteurs et les résidents et contribue également à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens (MAMROT, 2011). De plus, ces bienfaits s'inscrivent dans l'une des grandes orientations définies dans le document de diagnostic et éléments de vision 2022, qui est de favoriser un milieu de vie innovant pour l'ensemble de la population (CM de Sainte-Pétronille, 2012).



Cependant, le partage de la route entre les différents utilisateurs a été ciblé comme étant une faiblesse pour l'aménagement du territoire dans le diagnostic élaboré par le groupe de travail, tout comme le manque d'infrastructures et d'alternatives à la voiture pour circuler à travers le territoire. Une problématique de mobilité est alors observée, puisque la population et les touristes ne peuvent se déplacer aisément par le transport actif entre les différentes unités territoriales. Bref, il y a une problématique de connectivité. Dans ce contexte, connectivité signifie les connexions qu'offrent un lieu pour le relier à d'autres lieux, dans une notion de mise en réseau (Bavoux et al. 2015). Cette problématique se traduit par une congestion automobile dans le coeur du village lors des périodes de forte affluence.

En outre, le développement de l'offre pour le transport actif à Sainte-Pétronille contribuerait à relever les grands défis provinciaux figurant dans le Plan d'action du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques, dont l'une des grandes orientations est la réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment par l'aménagement durable du territoire et par la mobilité durable (Gouvernement du Québec, 2015). Cette proposition d'une démarche pour la mobilité active constitue un vecteur pour un virage de la communauté quant à l'aménagement du territoire, ce qui permettra au Village de Sainte-Pétronille de faire face aux défis du futur.

Objectif du projet

Lors de l'élaboration du diagnostic de la situation actuelle du territoire et des éléments de vision pour l'horizon de 2022, les conseillers ont soulevé les forces et les faiblesses du territoire, ainsi que les opportunités et les menaces pour Sainte-Pétronille en ce qui concerne l'aménagement du territoire, la gestion municipale et la qualité de vie des habitants (CM de Sainte-Pétronille, 2012).

Pour faire suite au constat effectué, le conseil municipal de Sainte-Pétronille nous a fait part de leurs besoins quant à la mobilité sur le territoire. Un des grands désirs exprimés par les conseillers est de réfléchir à des solutions pour répondre à la problématique de la forte circulation automobile et pour désengorger le secteur de la chocolaterie. Il est donc nécessaire de permettre à la population locale et aux touristes de circuler aisément par les transports actifs entre le cœur du village et les unités territoriales extérieures afin de mettre l'entièreté de Sainte-Pétronille en valeur.

Nos objectifs dans le cadre de ce projet sont :

- De faire l'état de la connectivité actuelle par le transport actif entre les différentes unités territoriales du Village de Sainte-Pétronille;
- De proposer une démarche pour la mobilité active;
- D'amorcer une réflexion auprès du conseil municipal à ce sujet.

Concepts clés

La mobilité active ou le transport actif

La mobilité active ou transport actif a trait à toutes formes de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur) et donc par le seul effort physique de la personne qui se déplace. Elle s'effectue via des modes eux-mêmes dits « actifs », principalement la **marche et le vélo**. Cette expression s'inscrit dans la notion plus large de la mobilité durable, puisque les modes de déplacement concernés visent à **diminuer les impacts négatifs de la mobilité**. En effet, la mobilité durable inclut également les transports en commun, les véhicules électriques et les activités de covoiturage (Agence de santé publique du Canada, 2015).

Souvent oubliée, la mobilité active représente une **composante essentielle du système de transport**, car en plus de permettre la réalisation des déplacements courts, elle assure les connections aux modes de déplacement (Mobile Lives, 2015).

La connectivité dans un contexte d'aménagement du territoire

En géographie, la connectivité rend compte des **connexions** qu'offrent un lieu pour relier les autres lieux de son environnement (Bavoux et al. 2005). Ainsi, dans le d'aménagement du territoire, la notion de connectivité est associée à celle de la **mise en réseau**. La recherche d'une plus grande connectivité a généralement comme objectif d'augmenter l'**accessibilité** d'un espace vis-à-vis un réseau ou un maillon d'un réseau (Bavoux et al. 2005). Dans le cadre de ce projet, c'est la connectivité liée à la mobilité active sur le territoire qui sera analysée.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Démarche

L'évaluation de l'état actuel des connexions utilisables par les transports actifs, tels que le vélo et la marche, sur le territoire de Sainte-Pétronille a été analysé selon quatre grandes dimensions:

- Les conditions techniques du déplacement (voies cyclables et piétonnières et obstacles naturels ou artificiels rendant difficiles les transports actifs);
- L'organisation des activités dans le village (lieux de services et commerces);
- La qualité des espaces (sécurité et attractivité);
- Les pratiques sociales dans le village (habitudes et perception quant aux transports actifs).

Ainsi, la prise de données sur le terrain a permis d'identifier les différents accès à la rive nord et au boisé, l'état des infrastructures pour la mobilité active, les divers points d'intérêt, ainsi que certaines contraintes à la connectivité. La cartographie des différents éléments ciblés met en lumière les connexions existantes sur le territoire et facilite l'analyse de l'état des lieux. Une enquête menée auprès des utilisateurs de la promenade Horatio-Walker a permis de soulever quelques points concernant la perception de la population et des touristes par rapport à l'offre de mobilité active et aux connexions dans le village.

Ce diagnostic fait donc l'état de la connectivité par les transports actifs à Sainte-Pétronille, ainsi que ses faiblesses et ses forces. Il détermine les opportunités à saisir et les difficultés à résoudre afin d'orienter les interventions et les politiques publiques. Ainsi, ce diagnostic oriente les concepts d'aménagement et la démarche à utiliser.

Perception des utilisateurs de mobilité active quant au réseau actuel

La perception des visiteurs et des résidents utilisant les diverses infrastructures pour la mobilité active sur le territoire de Sainte-Pétronille constitue un point de départ pour la compréhension de la problématique. En effet, une courte enquête auprès des utilisateurs de la promenade Horatio-Walker menée par notre équipe (Annexe 1) a permis de soulever quelques points concernant leur perception quant à l'offre actuelle pour les transports actifs. 30% des répondants étaient des résidents de l'île d'Orléans, 60% résidaient à Québec ou dans les environs et 20% provenaient de l'extérieur.

La majorité des utilisateurs interrogés ne connaissait pas le parcours d'interprétation de 4 km du Village de Sainte-Pétronille. Il est alors possible que la promotion de ce parcours ne soit pas suffisante. Par contre, près de la moitié des répondants ont mentionné que Sainte-Pétronille était un bon endroit pour venir marcher, surtout en raison de la proximité du fleuve. La grande majorité des utilisateurs ne sont jamais allés marcher sur la batture de la rive nord. Pour certains, parce que cette zone ne semble pas accessible et pour d'autres, parce qu'elle ne semble pas sécuritaire. Par contre, les répondants vivant sur l'île ont mentionné avoir l'habitude de s'y promener jadis. Certains résidents de l'île ont également mentionné se promener dans les boisés, mais ont soulevé le fait qu'il est facile de s'y perdre, étant donné que les sentiers ne sont pas balisés adéquatement. Des résidents de Sainte-Pétronille ont également mentionné marcher sur le golf en hiver ou y pratiquer le ski de fond ou la raquette. La moitié des utilisateurs ont souligné qu'ils préféreraient marcher dans des endroits bien aménagés, tandis que les autres ont mentionné qu'ils préféreraient marcher dans des endroits plus naturels ou encore, ont répondu les deux. Des répondants ont dit pratiquer le vélo à Sainte-Pétronille, mais qu'ils préféreraient y aller tôt le matin ou en fin d'après-midi pour des raisons de sécurité, notamment lors de la saison touristique.

Affectation du territoire

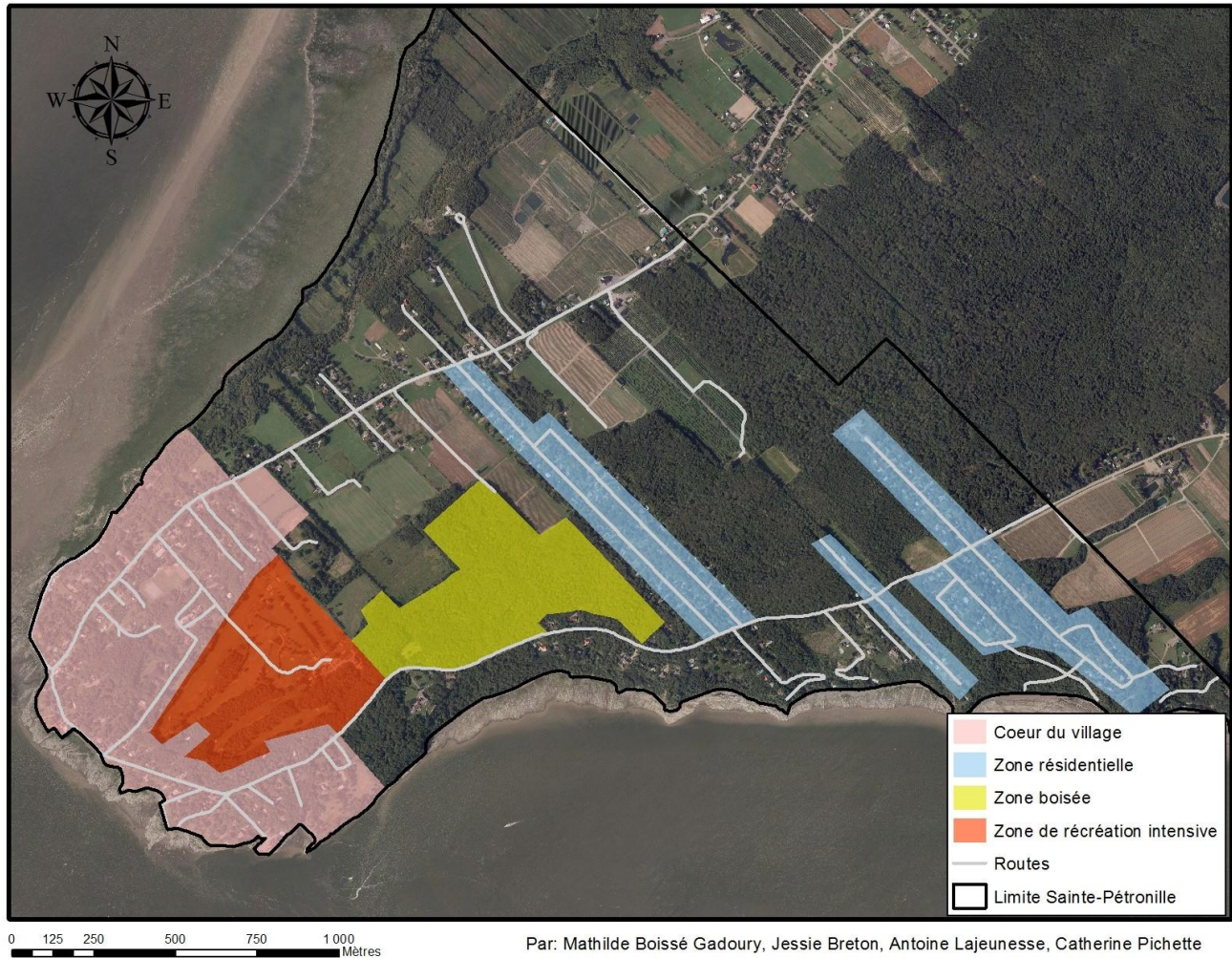


Figure 1. Carte des grandes affectations du territoire de Sainte-Pétronille

Les principales affectations du territoire sont présentées sur la Figure 1. Il s'agit du coeur du village, ayant été délimité en fonction des principaux attraits, mais également des limites du trottoir du village, de la zone de récréation intensive, correspondant au Club de golf, des zones résidentielles situées en périphérie et du boisé dans lequel les sentiers informels ont été cartographiés.

Une forte proportion du boisé identifié sur la carte est de tenure privée, dont certains lots appartiennent au Foyer de la Charité. Cependant, quatre lots s'avèrent être la propriété du Village. Ce constat permet de saisir l'importance de prendre en compte l'aspect des propriétés privées dans l'aménagement du territoire.

État de la connectivité par le transport actif sur le territoire de Sainte-Pétronille

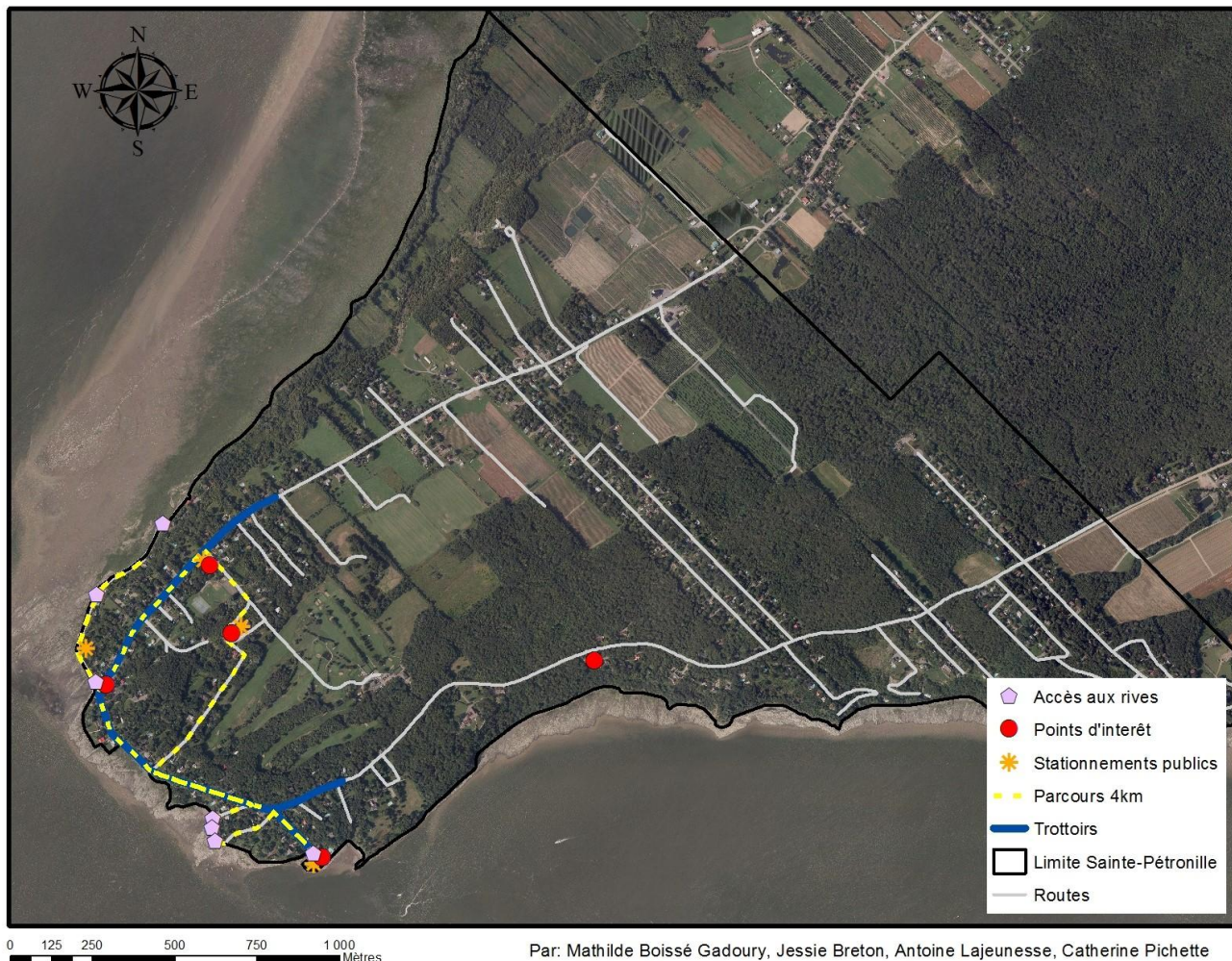
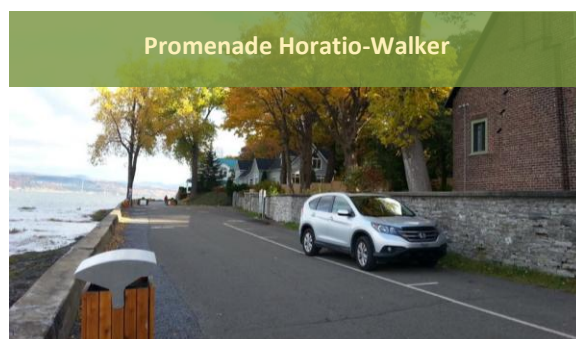


Figure 2 : Éléments du territoire à Sainte-Pétronille

Sur le territoire de Sainte-Pétronille, la connectivité par le transport actif repose principalement sur le réseau routier et ses aménagements. Elle est complétée par des connexions informelles par le boisé et par la rive nord. La Figure 2 présente les différents éléments relatifs à la connectivité sur le territoire de Sainte-Pétronille. On peut ainsi y voir le trottoir aménagé dans la zone du coeur du village, les principaux points d'intérêt de Sainte-Pétronille, ainsi que l'emplacement des stationnements disponibles au public. L'élément principal permettant la connectivité entre les différentes unités territoriales est la route 368.

Stationnements

Situé au coeur du village, trois stationnements sont mis à la disposition des visiteurs. Ils sont d'ailleurs tous situés près du parcours patrimonial de 4 km. Le stationnement situé en bordure de la rue Horatio-Walker est le plus achalandé en raison de sa position de choix, près de la chocolaterie et de la rive nord,



Quai de Sainte-Pétronille



mais est aussi le plus petit. Le stationnement de l'hôtel de ville est également mis à la disposition des visiteurs et offre plus d'espaces de stationnement que le premier. Il constitue aussi un point de départ du parcours pédestre avec son enseigne «Sainte-Pétronille, ça se marche» et son panneau d'information sur le-dit parcours. Les derniers stationnements publics sont ceux de l'église de Sainte-

Pétronille et du quai. Il est également possible de constater qu'aucun stationnement officiel n'est situé en périphérie du cœur du village.

Points d'intérêt

Situés dans la zone correspondant au cœur du village, l'église, la mairie, la chocolaterie et le quai et son auberge-restaurant constituent les attraits majeurs sur lequel le sentier de 4 km a été basé. À ceux-ci, nous ajoutons la galerie d'art située en bordure du boisé et au nord, le vignoble de Sainte-Pétronille, le restaurant Panache Mobile, ainsi que la Ferme Polyculture Plante. Ces derniers sont situés à la limite même de Sainte-Pétronille et il est donc plus difficile d'y accéder par la marche à partir du cœur du village.

Réseau actuel de connectivité pour les marcheurs

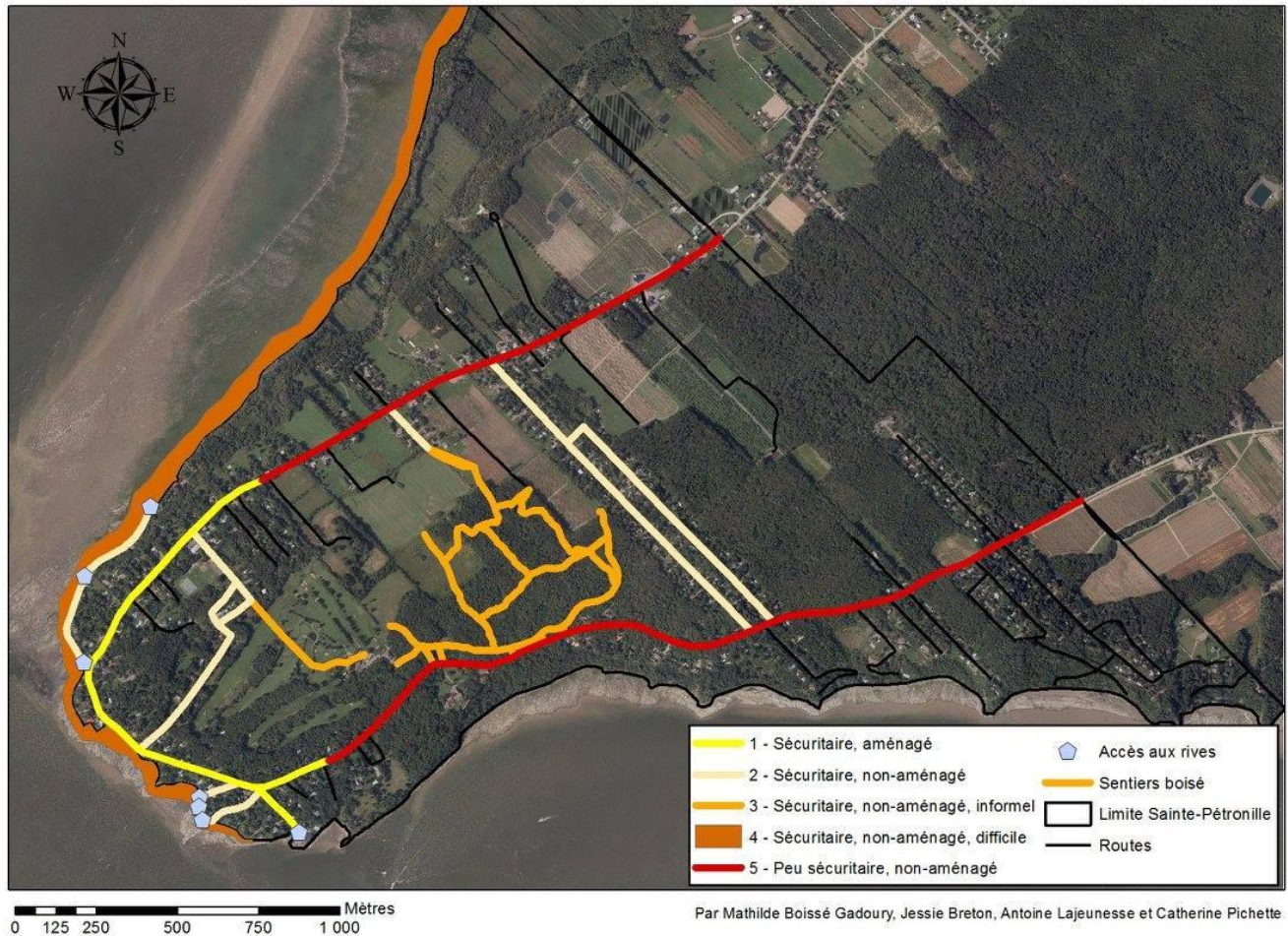


Figure 3 : Analyse de l'état de la connectivité par la marche entre les différentes matrices sur le territoire de Sainte-Pétronille

La Figure 3 présente l'état des connexions actuelles permettant aux marcheurs de circuler entre le cœur du village et les unités territoriales extérieures. Cinq catégories ont été définies selon la présence d'aménagements piétonniers ou non, selon le degré de sécurité, selon le caractère formel ou informel et selon les contraintes du terrain.

Catégorie 1

Cette catégorie représente une section du territoire qui est sécuritaire et aménagée pour les piétons. Elle a été définie ainsi en raison du trottoir présent d'un côté de la route et de la limite de vitesse de 50 km/h. Ce lien permet de traverser le cœur du village sur près de 2 km.

Catégorie 2

Cette catégorie représente des connexions sécuritaires et non-aménagées pour les piétons. Elle a été définie ainsi en raison de l'absence de trottoir (ou de voie réservée) et de la faible limite de vitesse. En effet, la limite de vitesse permise sur la rue d'Orléans (au Nord-Ouest) est de 30 km/h. De plus, cette

route ne doit pas être considérée comme une alternative permettant une circulation de transit, donc la circulation y est moindre. La rue d'Orléans permet donc une connexion de 1,2 km entre le Nord et le Sud et avec le quartier résidentiel. La promenade Horatio-Walker et les rues Gagnon et Laflamme, avec une limite de vitesse de 30 km/h, quant à elles, permettent de connecter le village à la rive nord. Finalement le chemin de l'Église, permet de connecter le coeur du village, à la mairie et à l'église, ainsi qu'à leur stationnement, puis au terrain de golf.

Catégorie 3

Cette catégorie représente des connexions sécuritaires, non-aménagées et informelles. Elle a été désignée ainsi en raison de l'absence de circulation automobile, de l'absence d'aménagements formels pour les piétons et en raison du fait que les connexions traversent des terrains privés. Le réseau de sentiers du boisé, d'environ 2,5 km, se connecte à la route 368, à la zone de récréation intensive, à la route Ferland Sud, aux zones agricoles et à une des zones résidentielles. Les sentiers, d'une largeur variant entre 60 cm et 200 cm, présentent peu d'aménagements, sauf des infrastructures rudimentaires pour traverser les zones humides. Dans certaines sections des sentiers, de la poussière de pierre a été ajoutée probablement pour limiter les contraintes liées au sol de type limono-argileux, qui est un dépôt généralement difficilement drainé et qui a donc tendance à conserver l'humidité (Agriculture et agroalimentaire Canada, 2014). Ainsi, la nature du sol devra être prise en compte dans les choix de substrat ou d'infrastructure pour l'aménagement, dans le cas où il y aurait une volonté des propriétaires et de la municipalité de rendre ces sentiers formels et accessibles à tous. La route privée du golf joint, en quelques sortes, le golf au boisé. En hiver, le golf offre des opportunités de connexion, mais en été, il peut devenir une contrainte à la connectivité.

Catégorie 4

Cette catégorie représente une connexion sécuritaire, non aménagée, mais où les déplacements sont difficiles. Le lien riverain a été classé ainsi en raison de l'absence de circulation automobile ou d'aménagement, ainsi qu'en raison de la présence de contraintes piétonnières. À partir du coeur du village, sept accès formels mènent au littoral. Vers l'Est, la rive nord de Sainte-Pétronille permet une connexion à la Municipalité de Saint-Pierre, puis au pont de l'île d'Orléans. Vers l'Ouest, elle établit un lien avec le quai. La largeur de la zone qui se marche dépend de la saison et des conditions de la marée. Il est très facile de marcher sur la rive à marée basse avec de l'équipement approprié. La mobilité est néanmoins plus difficile à marée haute, en raison de la formation géologique et de la densité de la végétation.

Catégorie 5

Cette catégorie représente les connexions peu sécuritaires et non aménagées pour les piétons. Une majeure partie de la route 368 fait partie de cette catégorie en raison de l'absence de trottoir ou de voie réservée pour les piétons et de la limite de vitesse élevée, soit de 80 km/h. Automobiles, camions, vélos, piétons et engins agricoles doivent ainsi cohabiter, ce qui nuit à la sécurité des piétons. Il est donc possible de constater que, sans les connexions informelles du boisé, on ne peut circuler à pied de manière sécuritaire vers l'extérieur du village.

Réseau actuel de connectivité pour les cyclistes

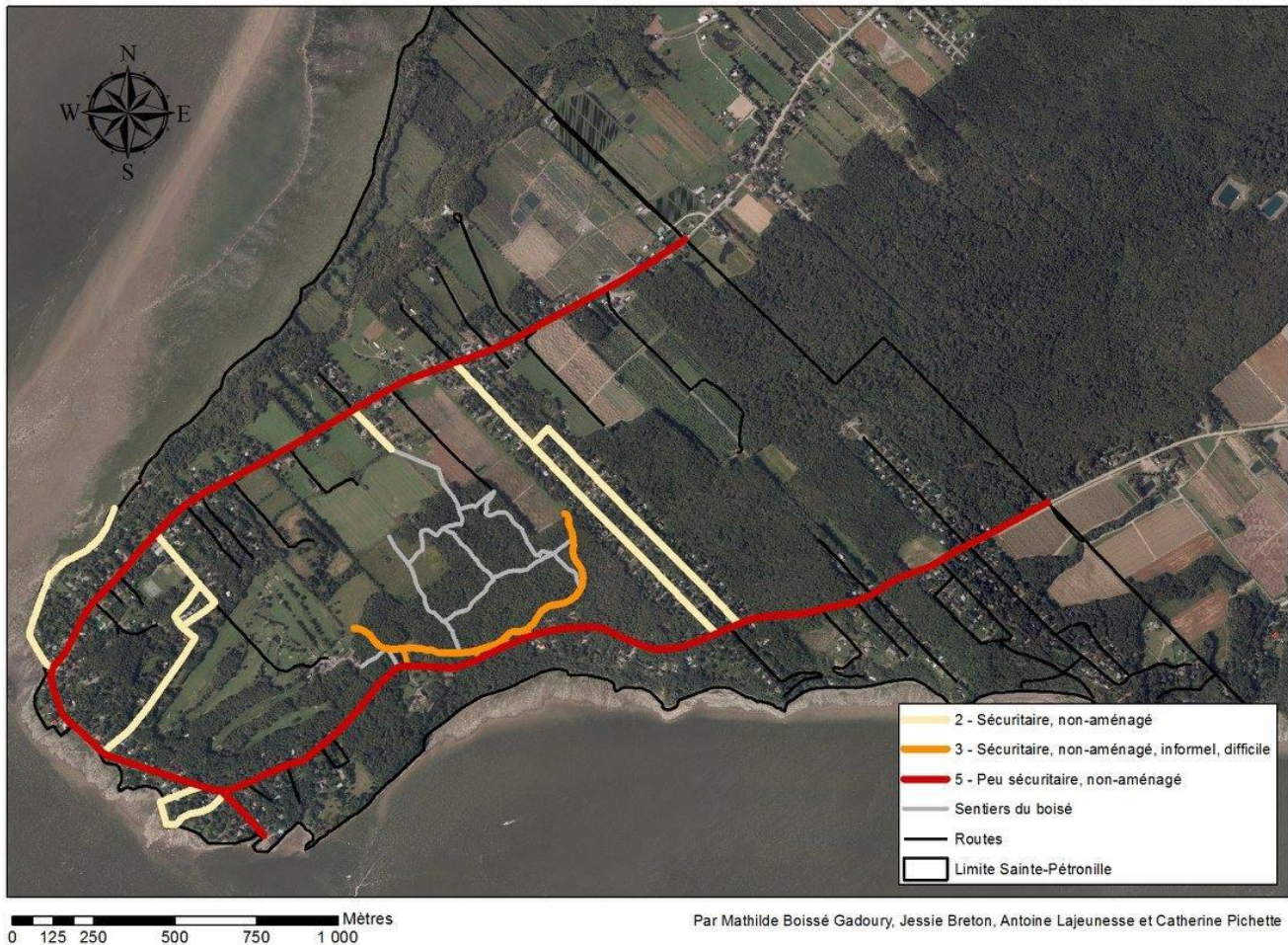


Figure 4 : Analyse de l'état de la connectivité par le cyclisme sur le territoire de Sainte-Pétronille

La Figure 4 illustre l'état actuel du réseau de connectivité qui permet aux cyclistes de circuler entre le cœur du village de Sainte-Pétronille et les secteurs en périphérie. Les catégories utilisées pour la circulation cycliste sont les mêmes que pour la section précédente, mais seulement trois sont utilisées.

Catégorie 2

Cette catégorie désigne un lien sécuritaire pour la circulation à vélo, qui n'est toutefois pas aménagé en conséquence. Cette catégorie englobe les routes secondaires, qui permettent une liaison entre le cœur du village et les unités territoriales en périphérie, mais qui nécessitent un transit par la route 368.

Catégorie 3

Cette catégorie représente une connexion sécuritaire non aménagée, informelle et difficilement circulaire et est associée aux sentiers du boisé. En effet, leur état ne permet la circulation que pour les vélos hybrides ou de montagne. Ces sentiers constituent un trajet informel puisqu'ils sont situés sur des terres privées et parce qu'aucun aménagement n'a été mis en place pour la circulation à vélo. Par

ailleurs, il n’y a aucune signalisation formelle permettant aux utilisateurs de s’orienter à travers les sentiers.

Catégorie 5

Cette catégorie, désignant les segments peu sécuritaires et non aménagés pour les cyclistes, cible la route 368. En raison de la forte affluence sur cette route et de l’absence d’accotement ou de la très faible largeur de celui-ci, il peut s’avérer dangereux pour les cyclistes d’y circuler, notamment lors de la période touristique. Cette route permet néanmoins de couvrir les portions nord et sud du village pour ainsi rejoindre la Municipalité de Saint-Pierre. Elle permet également de connecter le cœur du village à la plupart des autres unités territoriales, telles que le boisé et les zones résidentielles situées plus à l’Est.

Analyse de la connectivité par le transport actif

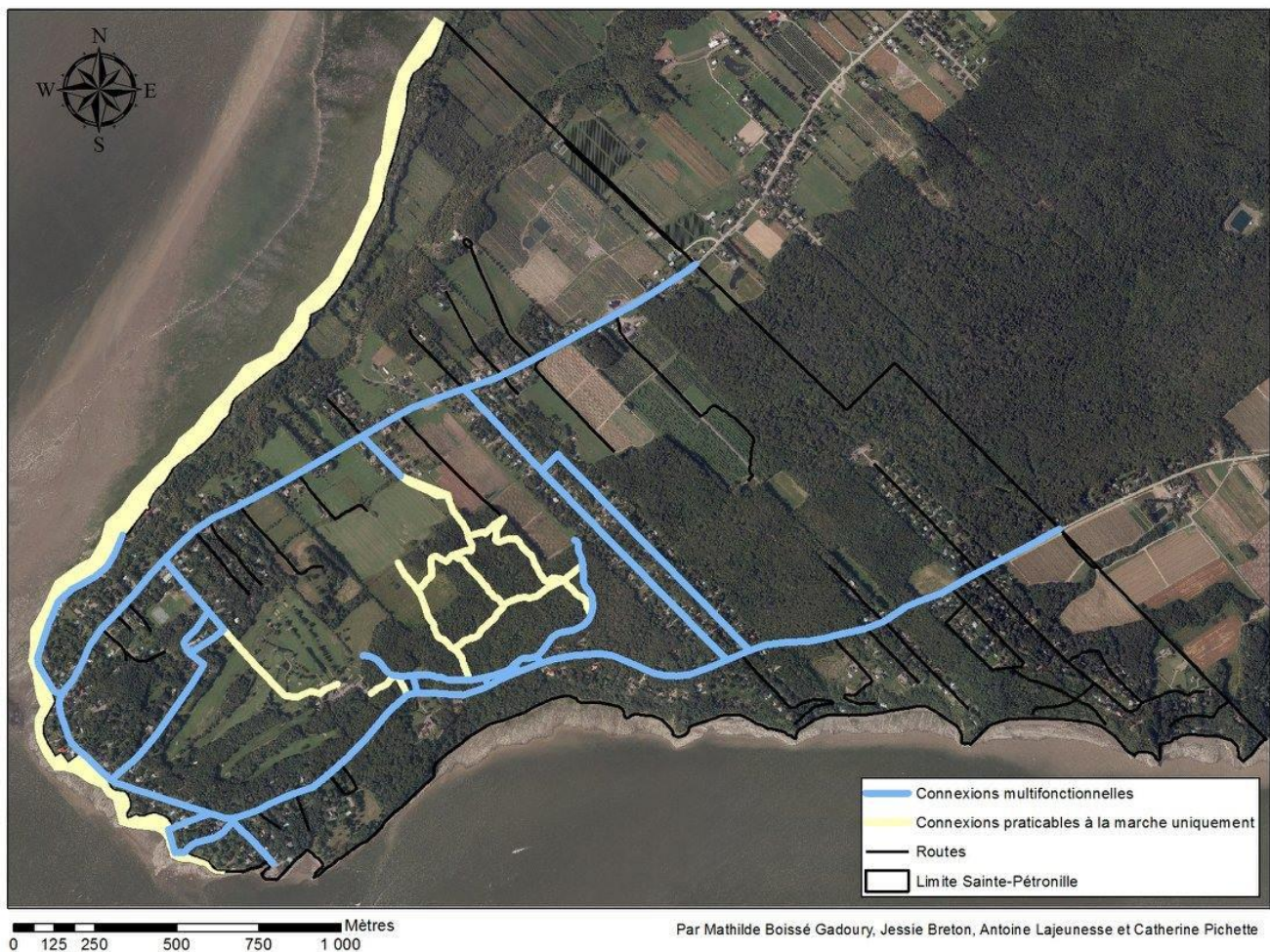


Figure 5 : Analyse des connexions praticables par les transports actifs

La Figure 5 présente les connexions actuelles à travers le territoire du Village de Sainte-Pétronille qui sont praticables à pied, à vélo ou qui sont multifonctionnelles, c’est-à-dire que leur état permet la cohabitation de différents types de mobilité active. Seuls les rues et les accès pertinents à la connectivité entre le cœur du village et les unités territoriales situées en périphérie ont été considérés. On remarque

que, présentement, sur le territoire du village, il n'y a pas de voie de circulation où seuls les cyclistes peuvent y circuler.

Le territoire possède une proportion considérable de voies où peuvent circuler les utilisateurs des différents types de mobilité active. Cependant, il n'y a pas d'aménagements spécifiques permettant d'optimiser la cohabitation et d'assurer la sécurité des différents utilisateurs, comme l'offrirait une piste multifonctionnelle formelle.

Rive nord

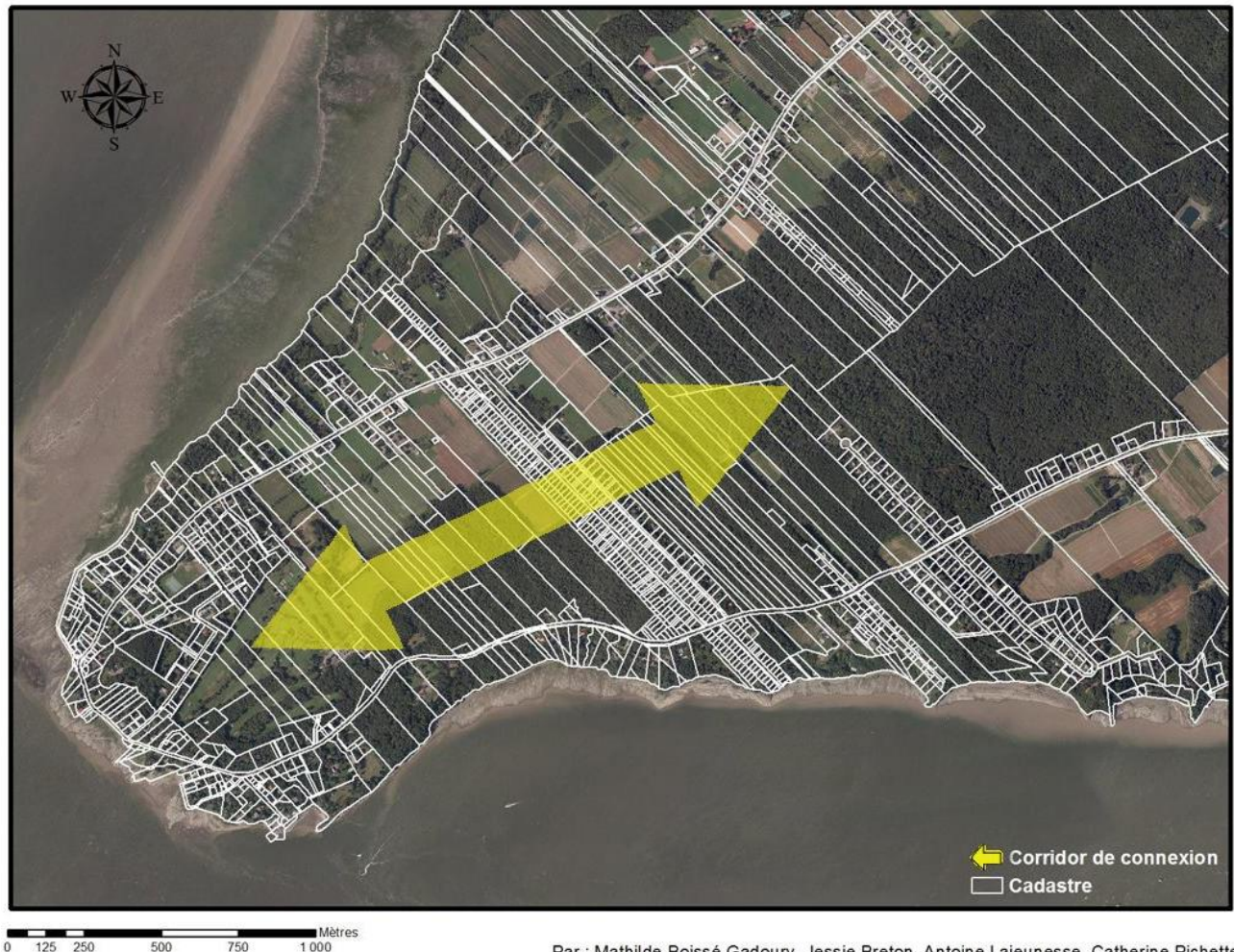
La rive nord est considérée comme praticable à la marche uniquement en raison de la surface qui ne se prête pas à la circulation à vélo. La forte densité de végétation à certains endroits sur la rive et la bature, de même que la nature du sol en réduisent l'accessibilité. La rive ne permet pas de relier deux points d'intérêt à l'intérieur même du village, mais pourrait permettre une connexion à la Municipalité de Saint-Pierre et au pont de l'île. Favoriser l'accès à la rive et au fleuve à partir du cœur du village contribuerait à mettre l'entièreté du territoire de Sainte-Pétronille en valeur, dont les unités territoriales qui représentent une force paysagère.

Sentiers du boisé

Les sentiers ayant été cartographiés dans le boisé central du village sont tous praticables à la marche. Le sentier principal, étant plus large et semblant plus fréquenté, se prête davantage aux déplacements à vélo que les sentiers secondaires et est considéré comme un sentier multifonctionnel.

Routes

Il est possible de circuler autant à pied qu'à vélo en bordure de la route 368. Les rues secondaires dans le cœur du village et dans les zones résidentielles en périphérie peuvent également être utilisées par différents types de mobilité active.



Par : Mathilde Boissé Gadoury, Jessie Breton, Antoine Lajeunesse, Catherine Pichette

Figure 6 : Représentation des cadastres dans l'analyse de la connectivité

Le diagnostic de l'état de la connectivité par les transports actifs permet de constater qu'il existe des connexions Nord-Sud sécuritaires. Un problème de connectivité Est-Ouest est par contre observé, puisque que la seule connexion formelle actuelle est la route 368 et que cette dernière n'est ni sécuritaire, ni aménagée pour les piétons et les cyclistes. Pour se déplacer d'une unité territoriale à l'autre, une alternative à la route 368 doit donc être envisagée. Une connexion serait possible à l'intérieur du territoire en empruntant la zone boisée. La Figure 6 témoigne néanmoins de la complexité d'établir un aménagement pour le transport actif à cet endroit vu l'orientation des lots, qui sont majoritairement de tenure privée. En effet, il serait inévitable de traverser un grand nombre de lots pour établir une connexion et donc de conclure une entente avec tous les propriétaires concernés. Cet enjeu politique constitue donc une entrave à la connectivité Est-Ouest et doit être considéré dans l'élaboration de solutions pour répondre à l'enjeu de mobilité sur le territoire.




VISION PROPOSÉE

Des solutions à l'enjeu de mobilité sur le territoire de Sainte-Pétronille gagneraient à être réfléchies au moyen de l'urbanisme participatif. Nous proposons deux grands concepts d'aménagement qui pourraient guider l'élaboration des solutions: *Un village actif* et *La culture: un pilier pour la connectivité*. Ces deux concepts, développés en parallèle, visent à augmenter la connectivité entre le cœur du village et les secteurs en périphérie et à encourager la population à utiliser les transports actifs. Ils ont été pensés de manière proactive en appui avec les grandes orientations politiques provinciales, régionales et municipales du Québec. Des corridors de connexions dans lesquels s'inscrivent les deux concepts d'aménagement sont proposés afin de répondre à la problématique de mobilité.

Urbanisme participatif

Un moyen proposé pour faire face à l'enjeu politique de la tenure privée en vue de développer un projet communautaire pour le transport actif est l'urbanisme participatif. L'urbanisme participatif est l'utilisation d'une approche participative pour les décisions d'aménagement du territoire. Cette approche permet d'intégrer la population tout au long du processus d'un projet, de l'exploration des solutions à l'élaboration. Sainte-Pétronille pourrait s'appuyer sur une de ses forces de gestion municipale, soit le dévouement et l'implication citoyenne, ciblée dans le Diagnostic et les éléments de vision 2022 (CM de Sainte-Pétronille, 2012), pour adopter cette approche d'urbanisme innovatrice.



*S'appuyer sur les forces
de la gestion municipale:
dévouement et
implication citoyenne*

L'urbanisme participatif qui permet de favoriser un dialogue ouvert et une interaction productive entre les usagers, les experts et les décideurs, cadre dans les éléments de vision pour 2022 qui sont liés à la gestion municipale et qui visent, notamment, l'implication des citoyens. Cette approche pourrait être appliquée aux divers projets du Village, qu'ils soient liés à la conservation, la culture ou la récréation, et est projetée dans une vision à plus long terme comme un moyen pour mettre en oeuvre les futurs projets.

Comment mobiliser des citoyens pour une activité

Un projet d'aménagement sur le territoire de Sainte-Pétronille n'aura pas de portée si les citoyens et les acteurs locaux ne sont pas mobilisés. La mobilisation est un aspect essentiel au succès d'un tel processus, mais elle nécessite une approche structurée et des efforts bien dirigés.

Des idées pour la mobilisation des citoyens pour présenter une activité de participation:

Utiliser des modes de diffusion variés :

- Le site web du Village de Sainte-Pétronille
- Le journal le Beau Lieu
- Les médias sociaux (exemples: page Facebook de la Maison des jeunes de l'île d'Orléans, créer une page Facebook pour un projet particulier)
- Des affiches dans les lieux publics ou les commerces (bibliothèque, chocolaterie, etc.)

Aller à la rencontre des résidents sur le terrain :

- Rencontrer les jeunes de Sainte-Pétronille à la Maison des jeunes de l'île d'Orléans
- Rencontrer les comités existants (comité d'embellissement, comité sur l'avenir de Sainte-Pétronille, etc.)
- Rencontrer les citoyens qui participent aux activités ou aux événements existants à Sainte-Pétronille (bibliothèque, patinoire, cours de yoga, école de musique, scrabble, entraînement extérieur, etc.)

En intégrant les observations, les préoccupations et les désirs des résidents de Sainte-Pétronille dès le départ et tout au long du projet, les réponses trouvées collectivement correspondent davantage aux besoins réels de la communauté. En effet, les pétronillais sont en mesure d'apporter une perception et une connaissance différentes de celles des experts, ce qui enrichit l'analyse. Les ingrédients clés pour

une compréhension mutuelle des enjeux entourant le problème de connectivité sur le territoire dans une telle approche sont l'écoute et l'ouverture aux échanges.



L'urbanisme participatif est utilisé par plusieurs municipalités du Québec et à travers le monde pour mener à terme des projets d'aménagement du territoire. Au Québec, le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), fondé en 1996, est un leader dans le domaine. Cet organisme conçoit des projets qui contribuent à bâtir des villes écologiques, démocratiques et en santé. Il offre notamment de la formation aux professionnels et a élaboré un guide sur l'urbanisme participatif.

Le CEUM a ciblé dans son guide 14 principes généraux permettant de favoriser le succès dans un processus d'urbanisme participatif. En voici certains qui peuvent être très pertinents pour le cas de Sainte-Pétronille (CEUM, 2015) :

- Utiliser un langage simple dans les communications, les documents techniques et lors des activités;
- Privilégier le travail en petits groupes afin que tous soient à l'aise et entendus;
- Adapter le processus aux besoins;
- Faciliter la compréhension des concepts en travaillant à proximité avec la population;
- Utiliser une variété d'outils et de formules adaptés à une diversité de personnes;
- Éviter les résistances éventuelles en engageant les acteurs majeurs le plus tôt possible;
- Attribuer le temps et les ressources nécessaires pour l'ampleur du projet;
- Mettre en place un processus clair et transparent.

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal est un organisme à but non lucratif administré par des professionnels et des chercheurs préoccupés par l'avenir des villes. Le CEUM a mis en branle plusieurs projets à Montréal, et dans d'autres municipalités du Québec, de l'Ontario et de l'Alberta depuis sa création en 1996.

La mission du CEUM est de développer et de proposer des pratiques, ainsi que des politiques urbaines pour contribuer à créer des villes écologiques, démocratiques et en santé. Leur approche s'inspire de l'écologie sociale, qui allie les questions sociales, économiques, environnementales et de santé publique.

L'organisation offre des services de formation des professionnels quant aux pratiques innovatrices d'aménagement du territoire, notamment pour la planification des consultations citoyennes.

Pour en savoir plus: [Centre d'écologie urbaine de Montréal](#)

Processus participatif



Charlevoix: l'identité régionale s'affirme dans la coopération !

On dit que l'union fait la force! Pour Charlevoix, l'alliance entre verdissement et participation a mis au jour un nouvel outil d'aménagement régional novateur : le plan paysage. Le plan paysage a été organisé autour d'une table de concertation réunissant une multitude d'acteurs venant de milieux divers; on y retrouve des représentants gouvernementaux (ministère, MRC, municipalités), des citoyens et des organismes externes.

En effet, le projet provenait de la volonté de certains citoyens. Ceux-ci ont créé un comité de citoyens et se sont adressés à la CRÉ de la Capitale Nationale qui a trouvé leur idée de conservation des paysages très intéressante et l'a développée. L'idée de conserver et de mettre en valeur les paysages de Charlevoix s'est donc transformée en une grande table de concertation qui a réuni pas loin de 50 parties prenantes différentes.

Pour en savoir plus : [Résumé du plan paysage](#)

Quand et comment impliquer les citoyens?

Dans un processus participatif, les activités proposées doivent permettre aux citoyens d'avoir une réelle influence sur les idées développées et les décisions à prendre. Faire participer les citoyens, c'est plus qu'informer et recueillir des réactions ou des commentaires. En effet, il faut offrir à la population plusieurs occasions de participer au cours du projet. Il ne suffit pas non plus de faire participer tout le monde tout le temps. Il faut donc préciser



Source : SANTÉ CANADA, 2000.

l'intensité de la participation pour chacune des activités. Par exemple, dès le début du projet, les citoyens et acteurs locaux pourraient être invités à développer collectivement la vision du projet. Le développement des scénarios d'aménagement, à partir des propositions issues d'activités participatives précédentes, pourrait plutôt relever des experts. Les citoyens pourraient être informés ensuite des scénarios proposés et invités à émettre leurs commentaires. Ainsi, il faut décider à quelles étapes la population sera invitée à participer et pour chacune des étapes, déterminer comment elle sera intégrée au partage d'idée et quelles activités seront menées (rencontre d'information, ateliers participatifs, séances de travail, etc.).

Un outil pour la participation publique **Carticpe: prospective citoyenne et urbanisme participatif**

« *L'urbanisme participatif : voici la belle idée en vogue qui fleurit depuis peu à Laval, avec un ensemble d'outils à disposition des habitants pour dessiner l'avenir de leur ville et des quartiers. Intégrés au grand projet urbain Laval 2021, ces laboratoires d'idées citoyennes pourraient à terme avoir un impact sur les futurs chantiers municipaux.* » (Territoires, 2013)

La ville de Laval, en France, a mis sur pied sept ateliers de partage d'idées avec les citoyens qui prennent différentes formes. Carticpe **est un outil participatif territorial** utilisé dans un de ces ateliers. Il s'agit d'une carte en ligne de la Ville, où les internautes créent des sujets classés par thèmes (espaces verts, mobilité, équipements et services, bâtiments et construction, etc.), afin de proposer divers aménagements urbains qu'ils localisent sur le plan par une icône de couleur (en fonction du thème). Ainsi, la Ville récolte l'avis de 300, 500 ou 800 citoyens plutôt que celui de 15 spécialistes. L'ensemble permet de dessiner une vision extérieure assez cohérente avec des éléments très intéressants.



Pour en savoir plus : [Carticpe, outil participatif territorial](#)

Des idées pour faire participer activement la population et pour favoriser le partage d'idées lors des rencontres

- Utiliser une grande carte où les gens peuvent dessiner les endroits qu'ils aiment, qu'ils fréquentent, qu'ils font découvrir aux visiteurs, les trajets qu'ils empruntent, etc.
- Poser des questions thématiques, mais faire répondre les participants sur des papiers ou sur un grand tableau pour que gens qui n'aiment pas s'exprimer en public puissent émettre leur opinion.
- Identifier avec eux les priorités (par des collants, code de couleur, un pointage, etc.).
- Se promener directement sur le territoire avec les participants et cibler les forces et les faiblesses avec eux.

Rencontre participative

Lors de l'organisation d'une rencontre participative, il est recommandé de ne pas dépasser deux heures et d'avoir un animateur dynamique, quitte à engager un professionnel de la consultation. De plus, il est important d'organiser la rencontre de manière à expliquer clairement les objectifs de la rencontre (pas plus de 20 minutes) et de faire participer activement les gens (environ 1 heure) pour favoriser le partage d'idées. Il faut garder du temps pour expliquer aux participants comment les résultats de la consultation seront utilisés et diffusés, pour répondre à leurs questions et pour les remercier de leur participation.

Enfin, il est primordial de diffuser les résultats de la consultation et comment ceux-ci ont influencés les grandes orientations du plan stratégique de mise en oeuvre du projet. Il faut donner l'opportunité et le temps à la population de commenter le plan par écrit ou de vive voix (avoir une personne contact à la municipalité). S'il y a de nombreux désaccords venant de plusieurs personnes il faut réfléchir à comment modifier le plan et le soumettre à nouveau. S'il y a seulement quelques récalcitrants, on peut les rencontrer individuellement pour entendre leurs doléances et trouver une solution.

Des ateliers participatifs qui portent fruit!

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS), en collaboration avec le Conseil de quartier de Saint-Sauveur, a entrepris à Québec, en 2011, l'élaboration d'un Plan de mobilité durable de quartier. La démarche visait à identifier, avec les citoyens et les acteurs du milieu, des actions qui favorisent les modes de transport actifs et collectifs.

À la suite de la réalisation d'un diagnostic, le CCCQSS a organisé quatre activités d'exploration de solution: une impliquant les professionnels de l'aménagement urbain et trois impliquant les citoyens du quartier. Un animateur communautaire au CCCQSS était présent tout au long des activités. De plus, des outils de participation citoyenne ont structuré les conversations pour que les gens soient en mode solution et qu'il n'y ait pas de confrontation. Près de 70 personnes ont participé à la démarche. Ces ateliers ont grandement contribué à développer les orientations du Plan de mobilité durable de quartier.



Pour en savoir plus : [Compte-rendu des Ateliers professionnels et citoyen CCCQSS](#)

Quand l'aménagement pour le transport actif passe par l'implication citoyenne

Le Plan de quartier vert et en santé du quartier Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est à Montréal a vu le jour grâce à la vision de la participation des citoyens et à l'audace de l'Arrondissement de Côte-des-neige-Notre-Dame-de-Grâce de s'être lancé dans cette aventure d'urbanisme participatif.

Tout au long du processus de réflexion et d'élaboration du projet, les citoyens ont pris part à des activités de discussion et de partage d'idées présentés sous différentes formes: kiosques consultatifs, marches exploratoires sur le territoire, rendez-vous citoyens, ateliers de travail, ateliers jeunesse dans les écoles et camps de jour. Le but de ces exercices était de réfléchir ensemble à des solutions qui permettraient d'améliorer la connectivité par les transports actifs entre les lieux de fréquentation et les secteurs nord et sud du quartier. Avec les idées et les commentaires émis par la population, divers scénarios d'aménagement pour favoriser le vélo et la marche sur le territoire ont pu être développés.



En novembre 2010, les citoyens et les acteurs du quartier Notre-Dame-de-Grâce Sud-Est ont été invités à se prononcer sur les scénarios exposés. Les scénarios étaient présentés sous la forme de kiosques de consultation. Ainsi, les participants visitaient les kiosques librement et pouvaient discuter avec l'animateur du kiosque pour obtenir des précisions sur les scénarios. Ils pouvaient, par la suite, indiquer leur adhésion à chaque scénario sur une échelle d'appréciation et commenter par écrit les divers scénarios pour préciser ce qu'ils appréciaient ou non.

Pour en savoir : [Plan du quartier vert actif et en santé NDG Sud-Est](#)

Concept d'aménagement – Un village actif

Ce concept d'aménagement considère le fait que l'aménagement durable constitue un enjeu, que le partage de la route entre les différents utilisateurs est une faiblesse de l'aménagement du territoire et que l'on souhaite favoriser un milieu de vie innovant pour l'ensemble de la population. La vision projetée par ce premier concept est la promotion des modes de transport actifs dans les déplacements quotidiens de la population locale sur le territoire de Sainte-Pétronille.

Le développement et la mise en place de ce premier concept d'aménagement signifieraient un virage moderne vers la mobilité active. La conception d'une alternative de déplacement dans une optique d'aménagement durable du territoire favoriserait les déplacements à vélo et à pied pour les déplacements quotidiens à travers le territoire, améliorerait la sécurité des utilisateurs et inciterait la population locale à opter pour un mode de déplacement actif. De plus, le caractère communautaire suggéré par le concept pour la mise en œuvre d'un tel aménagement permettrait d'augmenter le sentiment d'appartenance à la communauté.

But : Le but derrière le concept *Un village actif* est d'assurer une connectivité par les transports actifs entre les zones résidentielles et le cœur du village pour la population locale et de faire de Sainte-Pétronille un village particularisé par les déplacements quotidiens actifs.

Objectif : L'objectif du concept est d'initier une réflexion auprès du conseil municipal de Sainte-Pétronille quant à la possible mise en place d'aménagements assurant la connectivité par les transports actifs à travers les différents secteurs du village.

Ce concept d'aménagement a été développé à partir des réalisations dans le domaine de la mobilité active de certaines villes et municipalités au Québec, ainsi qu'ailleurs dans le monde, dans les dernières années. Certaines d'entre elles constituent de bons exemples pour Sainte-Pétronille.

L'initiative de la Ville de Burlington, en Ontario, représente un cas exemplaire pour le Village de Sainte-Pétronille car, tout comme pour ce dernier, les conflits relatifs au partage de la route entre les cyclistes, les marcheurs et les automobiles constituent un enjeu nécessitant le développement d'une alternative de déplacement sécuritaire et efficace. De plus, la Ville avait pour objectif la connexion des différents quartiers avec le centre-ville, ce qui concorde avec le besoin de Sainte-Pétronille quant à la connectivité au sein de son territoire, entre les quartiers résidentiels et le cœur du village.

Le développement de l'offre pour la mobilité durable recourt inévitablement à l'amélioration des aménagements pour le transport actif. Au Québec, certaines villes ou municipalités ont été proactives à ce sujet en se dotant d'un Plan de mobilité active pour leur territoire, citons entre autres les villes de Laval, Longueuil, Salaberry-de-Valleyfield, Rimouski, Chambly, Châteauguay et Saint-Rémi. La mise en place d'un Plan de mobilité active pour la ville de Saint-Rémi en Montérégie est un cas inspirant pour Sainte-Pétronille. Le contexte et les actions réalisées peuvent servir d'inspiration afin de guider Sainte-Pétronille dans sa démarche.

Pistes multifonctionnelles – Ville de Burlington, Ontario

Afin d'encourager sa population à opter pour des modes de transport actif dans leurs déplacements quotidiens et afin d'améliorer l'offre touristique, la Ville de Burlington en Ontario a misé sur le développement de son réseau de pistes pour mobilité active qui comprend, notamment, des pistes multifonctionnelles. La Ville est par la suite devenue une communauté «vélo-friendly» en se voyant octroyé la cote bronze par la Coalition cycliste pour le partage de la route. Elle a également été une des trois communautés à gagner un prix pour la marche en Ontario en 2010.

Dans sa Révision du Plan de travail 2012, la Ville a démontré la volonté de favoriser les options durables alternatives à l'automobile. L'objectif de relier le centre aux autres secteurs de la ville au moyen de la mobilité active a été soulevé, de même que la mise en place d'un réseau de transport multifonctionnel.

Les objectifs établis par la Ville afin de favoriser les transports actifs à travers son territoire sont les suivants :

- Mettre en place un réseau de transport multifonctionnel
- Lier le centre aux autres secteurs de la ville
- Désigner des zones et des rues réservées aux piétons
- Améliorer la connectivité des routes piétonnes et cyclables
- Assurer la sécurité sur les pistes cyclables

Un objectif derrière cette volonté de favoriser les modes de transport actifs est la réduction des conflits entre les automobiles et les utilisateurs de mobilité active qui nuisent à la sécurité des utilisateurs, problématique croissante en raison de l'augmentation de la population.

Pour les initiatives relatives à la marche, la Ville a mis des efforts afin d'améliorer la marchabilité sur son territoire par la promotion, l'amélioration d'infrastructures, ainsi que l'adoption de politiques.

Différents scénarios ont été projetés sur des cartes lors de l'analyse des opportunités et des contraintes pour la connectivité par la mobilité active. Actuellement, la ville offre différents types d'infrastructure dont 52,5 km de pistes multifonctionnelles adjacentes à la route et 31,6 km de pistes pavées multifonctionnelles indépendantes de la route.

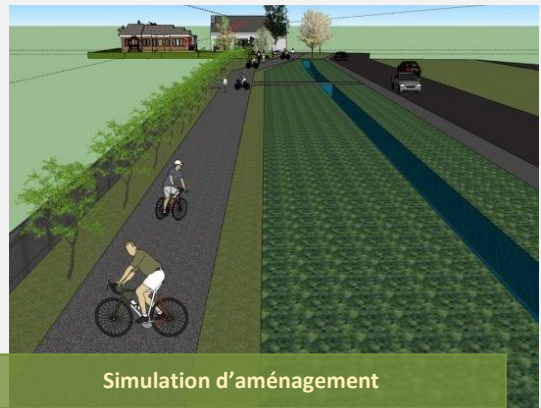


Pour en savoir : [Pistes multifonctionnelles – Burlington](#)

Un plan de mobilité active pour une petite ville!

La ville de Saint-Rémi, ayant une population de près de 8000 habitants en Montérégie, s'est récemment dotée d'un Plan de mobilité active (PMA). Ce plan permettra à la ville d'emprunter un virage vert. Les grands principes directeurs du PMA sont:

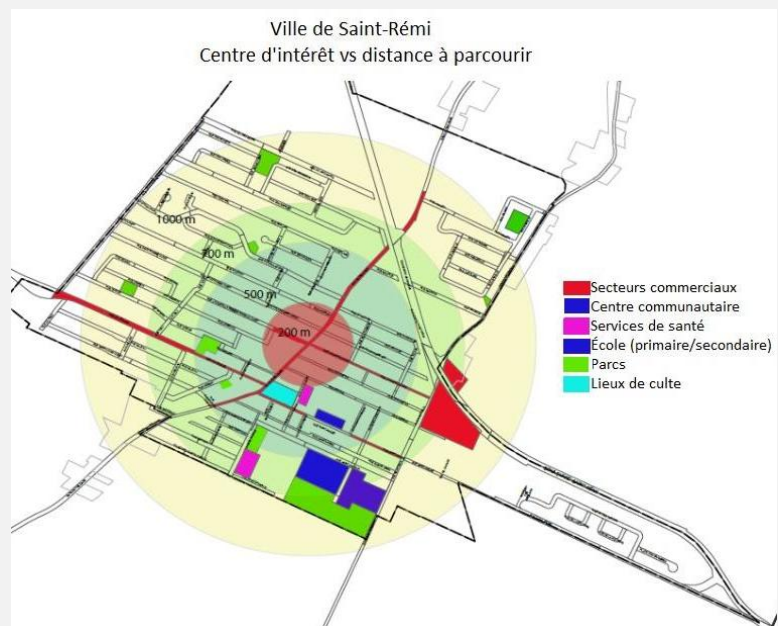
- Adapter et planifier les infrastructures piétonnières et cyclables selon les besoins des usagers;
- Concevoir un réseau confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population;
- Bâtir un réseau continu, intégré, structurant et bien hiérarchisé;
- Sensibiliser la population locale à l'importance de l'activité physique;
- Soutenir le développement et améliorer les réseaux piétonniers et cyclables;
- Améliorer la qualité de l'environnement, la santé et la sécurité.



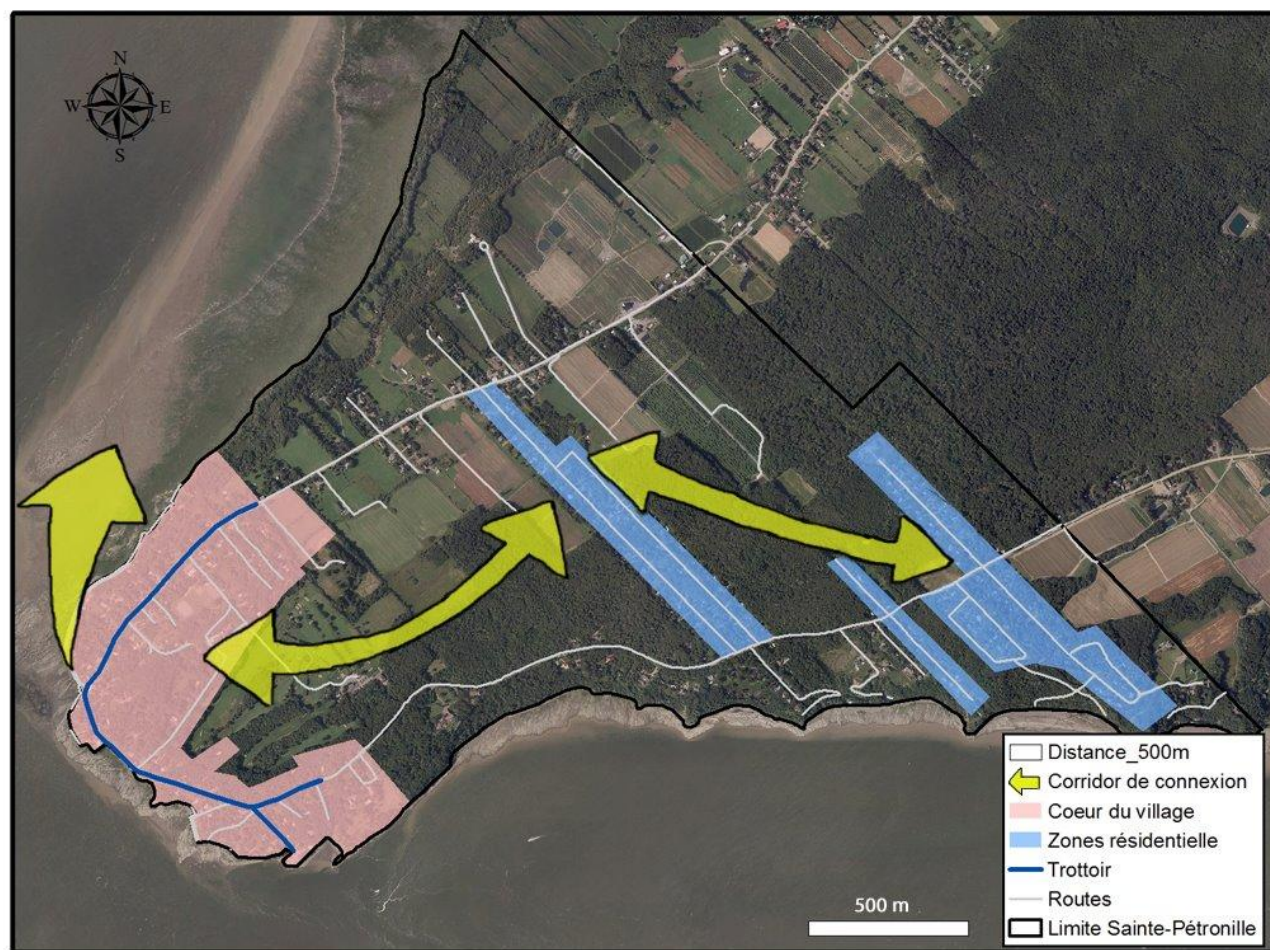
Un des moyens prévus est la création de circuits piétons et cyclables favorisant les liens de transport actif utilitaire vers les principaux pôles générateurs de déplacement (changer le statut de certaines rues pour sens unique pour les aménagements pour le cyclisme, trottoirs).

Un autre moyen est d'améliorer la sécurité et la quiétude des cyclistes et des piétons (signalisation, feux de circulation, marquage au sol, corridors).

Un moyen primordial est la sensibilisation et la promotion des transports actifs selon les besoins de chacun des groupes d'âge (activités éducatives dans les écoles, événements promotionnels, sensibilisation aux normes de partage la route).



Pour en savoir plus : [Ville de Saint-Rémi \(PMA\)](#)



0 125 250 500 750 1000 Mètres

Par : Mathilde Boissé Gadoury, Jessie Breton, Antoine Lajeunesse, Catherine Pichette

Figure 7 : Un village actif - Concept des corridors de connexion potentiels pour le Village de Sainte-Pétronille

La carte précédente schématise notre vision pour le Village de Sainte-Pétronille, soit la mise en place de corridors de connexion entre les différents secteurs à lier. Tout comme pour l'exemple de la Ville de Burlington, un sentier multifonctionnel potentiel pourrait constituer un lien entre les différentes zones résidentielles de l'Est du territoire et le cœur du village. Par piste multifonctionnelle, nous entendons une infrastructure permettant de concilier les déplacements à la marche et à vélo de façon sécuritaire. Cette proposition suggère un chemin alternatif pour accéder au centre de par les secteurs en périphérie, tout en évitant la route 368, où la circulation par le transport actif expose les utilisateurs à un certain risque.

Les corridors suggérés visent à connecter les quartiers résidentiels situés en périphérie au cœur du village à partir de trajets alternatifs à route 368 afin d'assurer la sécurité des utilisateurs de moyens de transport actifs. Un lien multifonctionnel pourrait être établi entre les différentes zones résidentielles, ainsi qu'entre celles-ci et le cœur du village. Afin de mettre en valeur l'entièreté du territoire de Sainte-Pétronille, un autre lien pourrait connecter le cœur du village à la rive nord et en augmenter l'accessibilité. Sur la carte, une distance de 500 m est schématisée. En considérant que la vitesse moyenne de marche est de 4 km/h (Fédération québécoise de la marche, 2015), on peut estimer les

distances entre les différentes zones liées par les corridors de connexion. Ces distances représentent environ 25 à 30 minutes de marche entre les différentes zones résidentielles et environ 25 minutes de marche pour un déplacement entre les zones résidentielles et le cœur du village.

En s'appuyant sur les résultats de l'étude de la Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité en ce qui concerne les distances des déplacements quotidiens, le premier concept d'aménagement propose des corridors de connexion par la mobilité active qui représentent des distances réalistes de marche ou de trajets à vélo. En effet, l'analyse des distances de déplacement réalisée par la Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité pour l'île de Montréal conclut que la distance moyenne des déplacements à vélo est de 3,3 km et que celle des trajets piétons est de 750 m. Une très grande partie des déplacements actifs fait moins de 5 km.

La perception d'un itinéraire repose aussi sur sa qualité. Si le parcours est attrayant et confortable, le piéton peut faire fi de la distance et profiter de ce qui se présente à lui.

Concept d'aménagement - La culture: un pilier pour la connectivité

La culture est une des grandes forces de Sainte-Pétronille en raison de son patrimoine riche du passé et de ses nombreux artistes et artisans. Il s'agit d'un aspect dont il faut tenir compte dans la planification et l'aménagement durable du territoire.

La qualité de vie d'une population tient, en grande partie, à l'aménagement culturel de son territoire, qui s'exprime par le patrimoine, l'art public, le design, l'architecture et le paysage. Tous ces éléments contribuent au bien-être individuel et collectif, participent au développement d'un sentiment d'appartenance et favorisent l'attractivité des milieux (MCC, 2012). En raison de l'interdépendance de la culture avec les dimensions sociale, économique et environnementale du développement durable, l'action et les politiques culturelles doivent être réfléchies selon une vision intégrée qui recherche la complémentarité et le soutien mutuel entre les différents objectifs du développement (MCC, 2012).

La vision projetée par ce concept est que la connectivité par le transport actif devienne une vitrine culturelle et incite les visiteurs à marcher et à découvrir l'entièreté du territoire. Le sentier doit devenir un attrait touristique en soi, permettant de promouvoir la découverte culturelle et patrimoniale. La mise en place d'un sentier reliant le cœur du village aux secteurs en périphérie serait une alternative pour la sécurité des utilisateurs et pourrait ainsi favoriser le tourisme familial et culturel. Le tout serait développé de façon à maximiser la qualité de l'expérience des visiteurs. De plus, la démarche participative suggérée pour la mise en œuvre d'un tel aménagement permettrait d'augmenter le sentiment d'appartenance des villageois à Sainte-Pétronille.

But : Inciter les visiteurs à marcher et à découvrir l'entièreté du territoire, ainsi que le patrimoine culturel de Sainte-Pétronille

Objectif : L'objectif de ce concept est d'initier une réflexion auprès du conseil municipal de Sainte-Pétronille et de la population, quant à la possible mise en place d'un incitatif culturel à la marche par l'utilisation d'éléments artistiques et patrimoniaux.

Au cours des dernières années, plusieurs municipalités ont aménagé des sentiers mettant la culture et l'art au premier plan afin de promouvoir leur richesse artistique et culturelle. Cette nouvelle tendance a fait ses preuves au Québec et à travers le monde.

«Les sentiers de l'imaginaires» en France constituent pour Sainte-Pétronille un bel exemple de réussite d'un projet d'aménagement d'un sentier artistique et culturel impliquant la communauté tout au long du processus. Ils sont aujourd'hui la marque de cette région.

«Les sentiers de l'imaginaire» - Aveyron, France

En 1999, la communauté des communes du Carladez (Aveyron, 6 communes, 3100 habitants) s'est lancée dans une réflexion globale sur la valorisation des atouts touristiques du territoire. Leur réflexion les mène à mettre en place six sentiers thématiques en 2002.

"Au fil de l'eau", "Du magma à la pierre", "D'histoire en histoire", "De feu de vent",
"La forêt magique", et "Le paysan créa sa prairie"

Élaborer pour mettre de l'avant les dominances naturelles des villages, ces sentiers expriment et racontent la vitalité et l'esprit si particulier du Carladez.

Ces parcours thématiques, gratuits et accessibles toute l'année se veulent éducatifs envers l'environnement, tout en laissant aller l'imagination des jeunes et des moins jeunes.

La mise en place d'un tel projet dans une petite communauté a nécessité la collaboration de tous les résidents. Tous ont participé activement tout au long du processus. Les habitants-créateurs ont eux-mêmes élaborer les constructions, les dispositifs et les oeuvres d'art se trouvant dans les sentiers. Ils ont même imaginé une âme à chacun des sentiers permettant de mettre le visiteur dans l'esprit du sentier.

Le mise en oeuvre de tels aménagements a permis de renforcer le sentiment d'appartenance de la communauté pour la région et a permis au Carladez de se distinguer des autres régions en ayant sa propre marque. Tous sont fiers aujourd'hui de dire qu'ils vivent au **Carladez, le Pays des sentiers de l'imaginaire**.



Pour en savoir plus: [Les sentiers de l'imaginaires](#)



Parcours
aménagés pour
surprendre

La mise en place et l'harmonisation de l'art dans la nature, communément appelé **art in situ**, sont des moyens pour rendre un sentier plus attrayant et inciter les gens à l'emprunter. L'implication des artistes locaux dans le projet est essentielle. En plus de contribuer à augmenter leur sentiment d'appartenance cela leur procure une vitrine artistique. Le regroupement des artistes de l'île d'Orléans, Bleu artistes, devrait donc être consulté et impliqué.

Des sculptures de bois, de métal, ou autre matériel pourraient être disposées sur le chemin dans un arrangement qui stimule l'imaginaire et le rêve, selon le désir des résidents et du conseil municipal. Avec l'aide des artistes locaux, la mise en place d'œuvres adaptées aux conditions de Sainte-Pétronille est envisageable.

Le tourisme à l'île d'Orléans

Le produit touristique de l'île fondé sur les forces intrinsèques du territoire est caractérisé par le paysage, l'agroalimentaire et la culture. Ainsi, le tourisme est représenté par une clientèle propre et adaptée à cette offre et qui lui reste fidèle.

Le paysage et l'agroalimentaire sont deux facettes qui ont été mises en valeur dans les dernières décennies. Par contre, la culture, n'est peut-être pas suffisamment exposée aux touristes. En effet, il n'existe pas de lieu public de diffusion (salle d'exposition permanente) pour la production des artistes résidents. De plus, il n'existe pas, à l'île, d'association, de regroupement, de société ou de corporation dont les activités soient axées sur la culture ou le patrimoine.

Source : MRC de l'île d'Orléans, 2006.

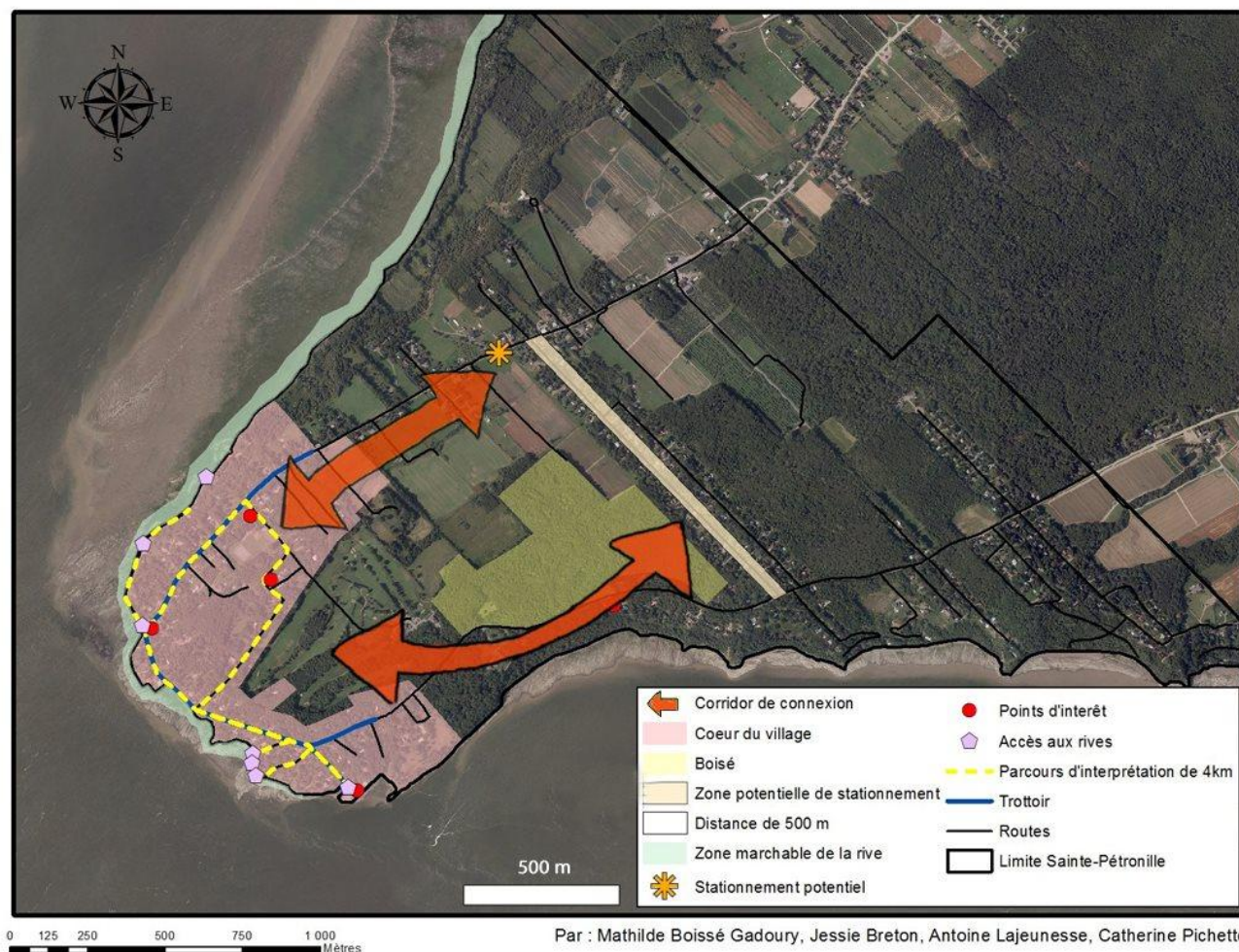


Figure 8 : Concept de la valorisation de la connectivité par la marche en les différents attraits de Sainte-Pétronille

Le Village de Sainte-Pétronille a la chance d’avoir un patrimoine unique et une richesse culturelle incroyable. Nous croyons que ces aspects devraient être mis de l’avant et utilisés afin de créer une expérience unique pour les visiteurs en alliant art, culture et environnement, afin de créer un sentier culturel à l’image de Sainte-Pétronille.



Notre équipe a identifié une zone potentielle de stationnement en périphérie du cœur du village, mais à une distance raisonnable de celui-ci. L’ajout d’un stationnement public dans ce secteur inciterait les visiteurs à délaisser leur voiture afin de partir à la découverte du territoire de Sainte-Pétronille à la marche. Les sentiers devraient relier cette zone au cœur du village pour ainsi rejoindre le parcours d’interprétation de 4 km déjà mis en place par le Village. La problématique de congestion automobile serait alors diminuée. Afin de rendre cette alternative à l’automobile plus attrayante, l’utilisation de l’art peut être envisagée.



Simulation d'un sentier culturel dans les boisés de Sainte-Pétronille avec un panneau explicatif

La mise en valeur du milieu s'étend au-delà des boisés pour aussi intégrer les rives. En effet, un attrait artistique ou patrimonial devrait être mis en place sur la rive, à proximité de la promenade Horatio-Walker, afin d'inviter les visiteurs à s'aventurer sur la grève et à profiter de ce lieu unique au Québec. Le cas du grand rassemblement de Sainte-Flavie pourrait être une inspiration pour Sainte-Pétronille. Cette installation fait la marque de la région et tous y vont pour admirer ces œuvres qui semblent s'animer au gré des marées.

«Le grand rassemblement» de Sainte-Flavie

Le grand rassemblement est une œuvre d'art-nature conçue par l'artiste Marcel Gagnon. Celui-ci a élaboré et mis en place un peu plus d'une centaine de sculptures représentant des personnages sur la batarde du Fleuve Saint-Laurent. Elles sont situées à proximité d'une galerie d'art, en bordure de la route 132. Cette œuvre attire de nombreux touristes depuis 1986 et les incite même à découvrir la batarde.

Cette œuvre représente des personnages imaginés sortant du fleuve et marchant sur la rive. Ils semblent s'animer au gré des marées changeantes et des saisons.

Ce cas peut constituer un exemple pour le Village de Sainte-Pétronille quant à la valorisation des rives afin d'inciter les gens à y marcher. Il s'agit d'une bonne alternative pour favoriser la découverte et la marche sur une portion du territoire peu utilisée et peu attrayante pour certains.

Pour en savoir plus: [Le grand rassemblement](#)



Cette prolongation du parcours d'interprétation de 4 km déjà en place devrait ainsi permettre aux visiteurs de découvrir toute la richesse du territoire en incitant les touristes à y passer quelques heures. Nous espérons ainsi faire du village de Sainte-Pétronille plus qu'un simple arrêt à la crémierie, tout en maximisant la qualité de l'expérience des visiteurs.

ET MAINTENANT ?

Les concepts proposés ont permis d'enclencher un processus de réflexion en ce qui concerne la problématique de mobilité sur le territoire de Sainte-Pétronille. Le fait de développer des solutions concrètes avec la population pourrait permettre le succès d'un projet communautaire visant à favoriser le transport actif dans le village compte tenu de l'enjeu politique de la tenure privée.

Pour entamer le processus participatif avec la population de Sainte-Pétronille, le conseil municipal pourrait commencer par sonder l'intérêt des pétronillais. Cette première étape pourrait se faire sous la forme d'une séance d'information ou de sensibilisation suivie d'un sondage auprès des citoyens. Cela permettrait de tâter le terrain et de voir si l'idée suscite un engouement de la part de la population. Si un certain enthousiasme est témoigné, la deuxième étape serait de consulter des experts en urbanisme participatif afin d'orienter la planification du projet dans un cadre de participation citoyenne. Ceux-ci seraient en mesure de conseiller le conseil municipal pour l'organisation d'ateliers participatifs, pour la mise en place de comités de citoyens et pour l'utilisation d'outils efficaces pour mobiliser et faire participer les citoyens.

RÉFÉRENCES UTILES

Agence de santé publique du Canada. 2015. Mobilisation des connaissances sur le transport actif. Document d'information sur le sujet et faits saillants. 38 p.

Agriculture et agroalimentaire Canada, 2014. La texture du sol. [En ligne] <http://www.agr.gc.ca/fra/science-et-innovation/pratiques-agricoles/sol-et-terre/le-sol-et-l-eau/texture-du-sol-et-qualite-de-l-eau/?id=1197483793077> (Page consultée le 26 novembre 2015).

BAVOUX J-J., BEAURICE F., CHAPELON L., et ZEMBRI P., 2005. Géographie des transports, Paris, A. Colin, coll. U Géographie, 232 p.

Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM), 2015. Urbanisme participatif - Aménager la ville avec et pour ses citoyens, http://ecologieurbaine.net/documents/boutique/CEUM_guide_urbanisme_participatif_2015.pdf

Chaire de recherche sur l'évaluation et la mise en œuvre de la durabilité, 2010. Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine--Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec. Rapport île de Montréal. 22p.

Communauté métropolitaine de Québec, 2013. Pour la mise en place des trames verte et bleue métropolitaines sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, [En ligne]. http://www.cmquebec.qc.ca/_media/document/1007/trames-verte-bleue-final.pdf (Page consultée le 17 septembre 2015)

Conseil municipal de Sainte-Pétronille, 2012. Diagnostic et éléments de vision 2022, [En ligne]. <http://ste-petronille.iledorleans.com/stock/fra/pet-diagnostic-et-elements-de-la-vision-juin-2012-3.pdf> (Page consultée le 17 septembre 2015)

Culture et communication Québec, 2012. Agenda 21 de la culture du Québec, <http://www.agenda21c.gouv.qc.ca/wp-content/themes/agenda21c/pdf/A21C-Brochure-FR-WEB.pdf>

Del Degan, Massé. 2013. Étude de faisabilité des aménagements cyclables sur l'Île-d'Orléans - Rapport d'étape 2.[En ligne]. http://mrc.iledorleans.com/stock/fra/11893_rapport-detape-220130506-vm.pdf

DDM. 2013. Étude de faisabilité des aménagements cyclables sur l'Île d'Orléans. Rapport d'étape 2. 114 p.

Gouvernement du Québec, 2015. Plan d'action du Québec en matière de lutte contre les changements climatiques. (En ligne) <https://www.faisonslepoureux.gouv.qc.ca/fr/plan-d-action-du-quebec> Consulté le 20 novembre 2015.

MAMROT 2010. Contribution pour fins de parcs. (En ligne) <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/financement-et-maitrise-fonciere/contribution-pour-fins-de-parcs/> Consulté 30 nov. 2015. MAMROT, 2011. Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable. 234 p.

MAMOT, 2013. La participation publique. (En ligne) <http://municipalitedurable.gouv.qc.ca/entreprendre-une-didd/participation-publique/objectifs-et-avantages/> Consulté le 16 novembre 2015.

Mobile Lives, 2015. Mobilité active. Préparer la transition mobilitaire. [En ligne] <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-active-2888> (Page consultée le 19 octobre 2015)

MRC de l'île d'Orléans. 2006. Politique culturelle et patrimoniale de l'île d'Orléans; version abrégée.(En ligne) <http://mrc.iledorleans.com/stock/fra/politiqueculturelle-abreege-illustree.pdf>

MRC de l'Île D'Orléans, 2001. révisé en 2015. Schéma d'aménagement révisé, [En ligne]. https://www.portaildescours.ulaval.ca/contenu/sitescours/037/03701/201509/site64583/modules/module438745/page315687/blocontenu1016014/Projet_schema_ame_2015.pdf?identifiant=6d0957ef2769482ce2fccd6bd60919f7e1a41d97 (Page consultée le 16 septembre 2015)

Territoire, 2013. Carticipe à Laval : prospective citoyenne et urbanisme participatif. (En ligne) <http://www.territoires.info/societe/carticipe-a-laval-prospective-citoyenne-et-urbanisme-participatif-1385.html>
Consulté 30 nov. 2015.

UMQ, 2011. Mémoire de l'UMQ présenté à la Commission de l'aménagement du territoire dans le cadre de la consultation générale de l'avant-projet de loi Loi sur l'aménagement durable du territoire et l'urbanisme. 33p.

Village de Ste-Pétronille, 2012. «Mention spéciale : Une ballade à pied dans le cœur du village». Le Beau Lieu – Journal Municipal. Octobre 2012. p.1. [En ligne]. <http://ste-petronille.iledorleans.com/stock/fra/octobre-2012.pdf>
(Page consultée le 23 septembre 2015)

Ville de Saint-Rémi, 2013. Plan de mobilité active, Document abrégé. 62 p.

ANNEXE

ENTREVUE DIRIGÉE AUPRÈS DES UTILISATEURS DE LA PROMENADE HORATIO-WALKER

Menée le dimanche 4 octobre 2015 à 13h30

Schéma d'entrevue

Nous sommes allés sur la promenade Horatio-Walker le dimanche 4 octobre 2015 en début d'après-midi (la marée était descendante, à son plus bas à 16h51) pour questionner un échantillon de dix personnes ou groupes de personnes. Le but de l'entrevue était de cibler l'intérêt des gens (touriste ou population locale) pour les activités de marche en général dans le secteur et leur opinion quant à l'offre existante. Cela nous a également permis de dresser un profil général des utilisateurs potentiels d'un réseau de transport actif.

Questions qui ont dirigé l'entrevue :

- Êtes-vous résident de Sainte-Pétronille, sinon d'où venez-vous?
- Qu'est-ce qui vous amène à Sainte-Pétronille?
- Êtes-vous déjà allé marcher sur la batture?
- Connaissez-vous le circuit d'interprétation de 4 km du village?
- À quels autres endroits aimez-vous aller marcher dans la région?
- Lors de vos activités de marche préférez-vous vous promenez dans un endroit bien aménagé (balise, panneaux, route asphaltée, etc.) ou dans un endroit plus naturel et sauvage (plus de type aventurier)
- Pratiquez-vous d'autres activités récréatives à Sainte-Pétronille comme le vélo ou le ski de fond?

Résultats de l'entrevue dirigée

Répondants 1

Un couple de retraités de Québec (Sainte-Foy, Venise-sur-Québec);

Ils sont venus à Sainte-Pétronille en raison du beau temps, pour venir marcher sur la promenade Horatio-Walker et aller à la chocolaterie. Ils sont déjà allés sur la batture, mais il y a longtemps avec les enfants et ils ne se sont pas aventurés très loin (seulement devant la promenade). Ils ont aussi mentionné que, sur l'île, Sainte-Pétronille est le meilleur endroit pour marcher. Ils ont vu le parcours d'interprétation de 4 km mais ne l'ont pas vraiment parcouru.

Répondants 2

Un couple de motocyclistes de Lévis dans la quarantaine;

Ils sont venus sur l'île spécifiquement pour une promenade en motocyclette et se sont arrêtés à Sainte-Pétronille pour prendre une pause. Ils ne sont pas vraiment intéressés par les activités de marche et ne connaissent pas le parcours d'interprétation.

Répondants 3

Un groupe de cinq personnes; un couple dans la cinquantaine de Québec et trois étudiants de l'extérieur (Gatineau, Brest, île Maurice);

Ils sont venus à Sainte-Pétronille spécifiquement pour la chocolaterie et allaient par la suite faire la cueillette de pommes et voir la chute Montmorency. Le couple n'est jamais vraiment descendu sur la batture et ne connaissait pas le parcours de 4 km. Sinon, ils aiment bien se promener dans la forêt, les parcs. Ils sont donc plus de type aventurier.

Répondants 4

Un couple suisse dans la trentaine qui est en voyage au Québec;

Ils sont venus pour visiter l'île, pour voir de beaux paysages et aller à la chocolaterie. La batture ne les attire pas, car le terrain est mouillé et ne semble pas accessible. En général, différents types de sentiers les attirent, mais ils n'aiment pas être dans le flux de touristes.

Répondantes 5

Deux résidentes de Saint-Pierre retraitées;

Elles sont venues marcher à Sainte-Pétronille pour apprécier le paysage et voir les bateaux sur le fleuve. Elles avaient l'habitude, jadis, de se promener sur la batture et de se baigner dans le fleuve. Elles ont déjà parcouru presque toute la rive nord à pied. Maintenant, elles voient très peu de gens marcher sur la grève en raison, selon elles du fait qu'il y a maintenant plus de maisons et de terrains privés en bordure des rives. Dans la région, elles vont marcher à la chute Montmorency, au domaine de Maizerets et au vieux port. Sur l'île, elles aiment bien se promener dans le boisé en empruntant la route du Prêtre à Saint-Pierre. Elles aiment marcher dans des sentiers même si ceux-ci ne sont pas bien aménagés. Elles connaissent le parcours de 4 km.

Répondants 6

Un jeune couple dans la vingtaine; une résidente de Saint-Laurent qui travaille à la chocolaterie de Sainte-Pétronille et un résident de Beauport;

Ils sont venus à Sainte-Pétronille pour prendre une crème glacée. Ils sont déjà allés sur la batture une fois, mais pas très loin. La jeune fille avait entendu parler du parcours de 4 km mais ne l'a pas parcouru. Le jeune homme, quant à lui, ne le connaissait pas. En général, il préfère des endroits bien aménagés pour la marche car, autrement, il n'est pas certain s'il a le droit d'y aller ou si c'est privé.

Répondantes 7

Deux femmes de Québec avec un enfant dans une poussette;

Elles sont venues à cause du beau temps, pour les pommes et pour la boulangerie. Elles ne sont jamais allées sur la batture. Elles ne connaissent pas vraiment le parcours de 4 km, mais l'ont remarqué vaguement et ont lu quelques panneaux. Elles trouvent que Sainte-Pétronille est un bon endroit pour venir marcher à cause de la proximité du fleuve et des paysages champêtres. Elles préfèrent marcher dans des endroits aménagés. Dans le secteur de Québec, elles se promènent à la place Jacques-Cartier et à la promenade Champlain.

Répondants 8

Trois résidents de Sainte-Pétronille dans la cinquantaine (deux femmes et un homme), l'une d'elles a un commerce dans le village;

Ils sont venus marcher sur la promenade, mais ils ne marchent pas sur la batture, puisque c'est glissant et donc non sécuritaire. Selon eux, la plus belle place pour marcher sur l'île est la côte Saint-Laurent (golf) en raison de la beauté du paysage (on voit loin). Ils marchent sur le golf en hiver (rue de l'Église), ils font du ski de fond et de la raquette également. Ils font également du vélo, mais ajoutent qu'il faut y aller tôt le matin ou en fin d'après-midi plutôt que pendant la période des pommes ou au moins d'août, car c'est trop dangereux avec le trafic. Ils connaissent le parcours d'interprétation de 4 km, mais ne semblent pas s'y intéresser davantage. Ils aiment se promener dans des endroits aménagés, mais également dans des endroits plus sauvages. Ils avaient l'habitude d'aller se promener dans des pistes dans le boisé Ferland Sud, mais ajoutent que c'est mal balisé et donc facile de s'y perdre. Ils ont également peur de rencontrer des coyotes.

Répondants 9

Trois étudiants internationaux (un de Toronto et deux d'Europe);

Ils sont venus profiter du beau temps, faire une marche, aller à la chocolaterie et faire un petit pique-nique. Sainte-Pétronille est un bel endroit pour venir marcher, avec de beaux paysages. Ils ne connaissent pas le parcours de 4 km. Ils ne sont pas allés sur la batture. En général, ils aiment marcher dans des endroits sauvages où ils y a moins de touristes et sortir des sentiers battus.

Répondants 10

Un couple de Thetford Mines dans la cinquantaine;

Ils sont venus marcher, faire une tour à la chocolaterie et profiter du beau temps. Sainte-Pétronille est un bel endroit pour venir marcher avec de beaux paysages. Ils ne connaissent pas le parcours d'interprétation. Ils ne sont pas vraiment intéressés de marcher sur la batture. Ils préfèrent des endroits aménagés, mais qui sont tout de même tranquilles et qui offrent de beaux panoramas.