



# Analyse de la marchabilité à Joliette



Joliette est une ville moyenne à une heure au nord de Montréal, et qui s'inscrit donc dans l'aire d'influence de cette métropole. En tant que Chef-lieu de la MRC de Joliette, elle joue un rôle important dans la région : on y trouve les principales institutions, des églises, le CEGEP régional et des commerces majeurs. Deux secteurs ont fait l'objet d'une évaluation de la marchabilité à l'aide de l'audit MAPPA : le centre-ville de Joliette et un secteur dans la périphérie de Joliette, dans la municipalité de Saint-Charles-Borromée.

L'analyse de la marchabilité présentée dans les lignes suivantes a été faite en prenant en considération une évaluation de l'attractivité

et du confort qu'offrent les divers segments analysés. Un système de pointage a été utilisé pour chacune des variables associées à ces deux attributs de la marchabilité. Chaque segment obtient ainsi une évaluation du niveau d'attractivité et de confort qu'il offre en quatre niveaux : Excellent, Bon, Quelconque, Médiocre. Une fois combinées, ces deux évaluations donnent place à une typologie de marchabilité en huit niveaux: Formidable, Agréable, Intéressant, Plutôt confortable, Plutôt attrayant, Quelconque, Médiocre et Nul. Les variables associées à l'évaluation de l'attractivité et du confort sont présentées sommairement dans le tableau ci-dessous. Pour connaître en détail le pointage attribué à chaque variable, veuillez contacter les responsables de la recherche.

Attractivité
Présence et largeur d'une marge avant et de zones tampon entre le trottoir et la chaussée
Marge avant non aménagée ou avec un stationnement
Largeur du trottoir
Présence et état du trottoir
Présence d'activités d'intérêt
Présence d'un espace public
Arrêt de transport collectif
Présence de mobilier urbain
Présence de bancs
Dégradation des bâtiments
Éclairage piéton
Présence de nombreux déchets

Confort
Détérioration de l'abaissé de trottoir
Présence de zone tampon entre le trottoir et la chaussée
Présence de marge avant entre le bâti et le trottoir
Marge avant non aménagée ou avec un stationnement
Présence d'un trottoir
Trottoir interrompu ou avec un niveau discontinu
Largeur du trottoir
Absence d'obstacles sur les trottoirs
Zone d'ombre dans le segment
Présence de bancs
Présence de bancs avec dossier
Détérioration de l'abaissé de trottoir



## Analyse de la marchabilité à Joliette

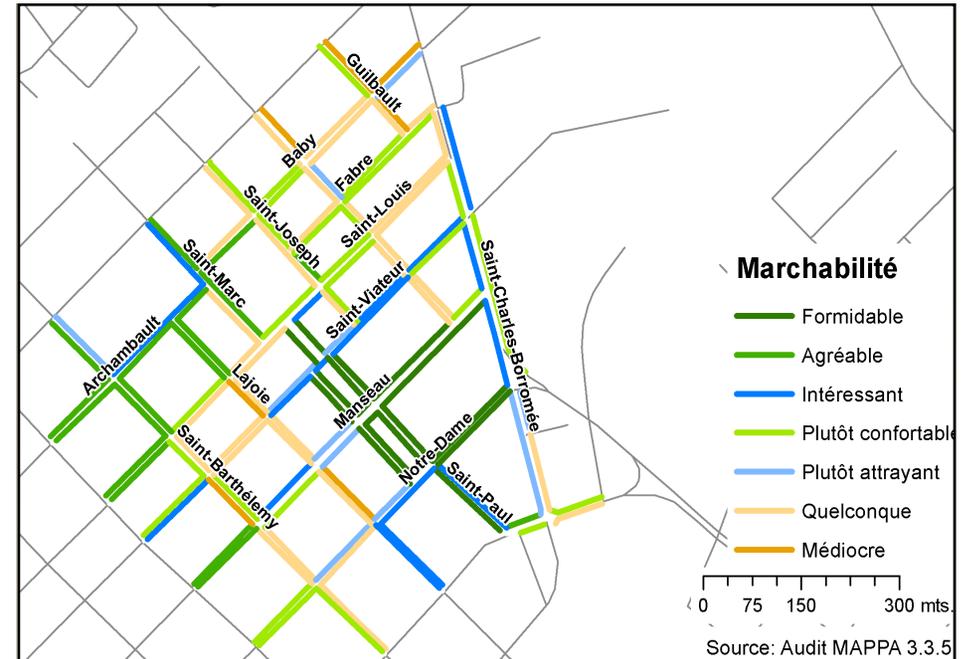


Le premier secteur audité se situe dans le centre-ville de Joliette. L'audit a été appliqué sur 134 segments de rue (une même rue contient deux segments) en juin 2016, avec la version 3.3.5 de MAPPA.

L'accès principal à ce secteur se fait à partir de la rue Saint-Charles-Borromée, qui donne notamment accès au CEGEP. Le secteur contient plusieurs espaces d'intérêt, parmi lesquels le cœur historique, qui s'organise autour de la place Bourget, récemment réaménagée (voir photo 1). Le maillage du secteur est orthogonal et plutôt serré (avec environ 100 mètres entre deux coins de rue), ce qui facilite les déplacements à pied. De nombreuses rues présentent des commerces et terrasses, d'autres ont des trottoirs neufs, d'autres encore offrent un beau couvert végétal (voir photo 2). La présence relativement fournie d'éclairage est appréciable



Photo 1: Place Bourget, espace accueillant de la ville de Joliette



pour le piéton nocturne. Par endroits cependant, le piéton se sent moins à son aise, notamment en raison des zones de stationnement ou lorsque le bâti est un peu négligé. La localisation de résidences pour aînés, à proximité de la place Bourget ou du parc Lajoie, est à priori très favorable à la mobilité active de leurs occupants.

Les chiffres sanctionnent cette bonne impression d'ensemble. Le confort des segments est souvent bon (33%) voire excellent (26%), grâce soit à une bonne couverture végétale (qui offre une zone d'ombre à 37% des segments) soit à un entretien attentif avec de nombreux trottoirs neufs, un bon éclairage nocturne des rues (40%) ou encore un mobilier urbain consistant



## Analyse de la marchabilité à Joliette



Photo 2: Commerces ayant une marge avec un couvert végétal et des trottoirs larges et sans obstacle.

(25%). On retrouve notamment ces segments dans l'ouest du secteur avec des rues résidentielles agréables pour les piétons puisque le trottoir est à l'ombre, il a un niveau continu et est séparé de la chaussée par une zone tampon (voir photo 3). Si certains segments isolés sont moins marchables, c'est surtout en raison d'une médiocre attractivité (7%), notamment en raison de la dégradation sur les bâtiments (7%), souvent cumulée avec la présence de vastes zones de stationnement collectif. De tels stationnements sont relativement fréquents (38%), surtout lorsqu'on trouve une marge avant entre le trottoir et le bâti (voir photo 4). Toutefois, ceci demeure l'exception dans ce quartier dense, puisque la marge est souvent (37%) inférieure à un mètre, donc sans possibilité d'aménager un stationnement. À cela s'ajoute une proportion non négligeable (17%) de trottoirs en faible état, ce qui traduit une certaine négligence.



Photo 3: Rue résidentielle ayant des grandes marges avant et une zone tampon entre la chaussée et le trottoir.



Photo 4: Stationnement collectif créant des grands espaces vides. Trottoir en pente et en faible état.



## Analyse de la marchabilité à Joliette



Cela n'empêche pas ce quartier d'être globalement très favorable aux piétons, avec de nombreuses rues à une seule voie (46%), des aides aux piétons fréquentes aux intersections (83%) et des commerces avec vitrines abondants (21%). Cette abondance de services, de commerces (21%), d'espaces publics (10%), de mobilier urbain (25%), de segments de rue disposant d'un arrêt de transport en commun (19%) et d'éclairage public (40%) est particulièrement visible sur la place Bourget et sur le boulevard Manseau, où l'achalandage piétonnier est fort (voir photo 5). Il s'agit là d'un secteur caractéristique de la ville dense (maillage serré, faibles marges, bâtiments relativement élevés) dont l'aménagement est assez réussi, à quelques exceptions ponctuelles près. Le tableau ci-dessous présente une synthèse des principales variables susceptibles d'avoir une incidence sur le niveau de marchabilité de ce secteur.



Photo 5: Place Bourget, présence de mobilier urbain, de végétation et de design urbain

Nombre de segments audités	134	
Version de l'audit MAPPA	3.3.5	
	<b>Nombre</b>	<b>Taux</b>
<b>Typologie de marchabilité</b>		
Médiocre	7	5%
Quelconque	36	27%
Plutôt confortable	27	20%
Agréable	18	13%
Plutôt attractif	11	8%
Intéressant	18	13%
Formidable	17	13%
<b>Attractivité</b>		
Médiocre	9	7%
Quelconque	79	59%
Bonne	26	19%
Excellente	20	15%
<b>Confort</b>		
Médiocre	1	1%
Quelconque	54	40%
Bon	44	33%
Excellent	35	26%



## Analyse de la marchabilité à Joliette



<b>Intersection en début de segment (un seul côté)</b>	Parmi 75 segments	
Aide aux piétons à l'intersection	62	83%
Marquage au sol	31	50%
Lumière pour voitures	4	6%
Lumières pour piétons	4	6%
Décompte pour piétons	4	6%
Présence d'une abaissée de trottoir	68	91%
<b>Zones tampon et Marge avant</b>		
Présence d'une zone tampon	52	39%
Présence d'une marge avant	84	63%
Stationnement (collectif)	32	38%
3-10 pieds	17	20%
10-20 pieds	32	38%
20-30 pieds	14	17%
plus de 30 pieds	21	25%
<b>Trottoirs</b>		
Segments avec trottoir	131	98%
Trottoir au niveau continu	58	44%
Largeur- entre 4 et 6 pieds	118	90%
Trottoirs avec obstacle	35	27%
Trottoirs en faible état	22	17%

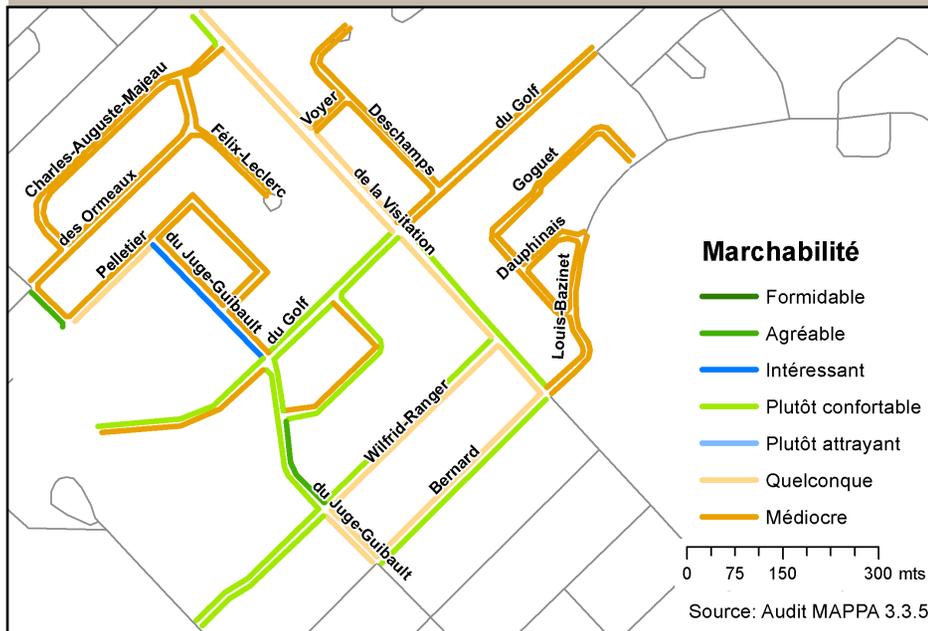
<b>Occupation du sol/Bâtiment</b>		
Résidentielle uniquement	40	30%
Présence de commerces avec vitrines	28	21%
Hauteur - 1 niveaux	4	3%
Hauteur - 2 niveaux	86	64%
Hauteur - 3 niveaux et plus	32	24%
<b>Espace public</b>		
Présence d'espaces publics	14	10%
Présence d'un arrêt d'autobus	26	19%
Présence de mobilier	34	25%
<b>Caractéristiques de la chaussée</b>		
Pente - plate ou douce	134	100%
Une seule voie de circulation	62	46%
Voie de stationnement sur la chaussée	79	59%
Présence d'aménagements réduisant la vitesse des voitures	6	4%
<b>Entretien</b>		
Présence d'ombre due à la végétation	49	37%
Dégradations sur les bâtiments	9	7%
Présence d'éclairage destiné aux piétons	54	40%



## Analyse de la marchabilité à Joliette



Le deuxième secteur étudié se trouve dans la banlieue proche de Joliette, dans la municipalité de Saint-Charles-Borromée. Le secteur audité se trouve au sud-ouest de la rue de la Visitation, un axe qui permet de quitter le centre-ville de Joliette vers le nord. Il est délimité au nord-ouest par la rue Charles-Auguste-Majeau, au sud-est par la rue Bernard bordé, au sud-ouest par l'hôpital de Joliette et au nord-est par son club de golf. L'audit a été appliqué sur 59 segments de rue (une même rue contient deux segments) en juin 2016, avec la version 3.3.5 de MAPPA.



Les destinations présentes le long de la rue de la Visitation sont visiblement pensées en fonction d'un accès en voiture, avec de grandes zones de stationnement à l'avant des terrains. Cet axe absorbe un important trafic en direction du centre-ville de Joliette (voir photo 6), contribuant ainsi à la mise en valeur de la logique automobile qu'on y observe. Mais dans les rues adjacentes, le piéton peut tout de même y trouver sa place. Au nord du Chemin du Golf on trouve un maillage semi-orthogonal (malgré la présence de quelques rues en cul-de-sac) qui donne accès à des zones de résidentielles de maisons individuelles de factures généralement bonnes. La densité est beaucoup plus faible que celle qu'on y trouve dans le centre-ville, résultat d'une implantation isolée des bâtiments sur de vastes parcelles. S'il n'y a pas toujours de trottoir (voir photo 7), l'ensemble est soigné et ne semble pas hostile aux piétons. Le secteur intègre



Photo 6: Circulation de transit importante sur la rue de la Visitation.



## Analyse de la marchabilité à Joliette



notamment le centre hospitalier régional de Lanaudière, contribuant ainsi à l'attrait de nombreuses personnes âgées dans ce secteur, ce qui peut expliquer la présence des nombreuses résidences pour aînés (voir photo 8). Cela contribue à recréer cette ambiance générale sécuritaire, bien tenue, peu dense ni agitée, mais qui en fin de compte manque d'agrément et de personnalité.

Au sud du Chemin du golf, le tissu urbain change légèrement. Aux maisons unifamiliales s'ajoutent quelques immeubles à appartements (voir photo 9) de deux ou trois étages, mais dans l'ensemble la densité demeure faible. Aussi, contrairement aux rues au nord du secteur, ici les segments disposent d'un trottoir des deux côtés de la rue, ce qui sécurise la marche.



Photo 7: Des rues résidentielles avec une ambiance tranquille.



Photo 8: Résidence pour personnes âgées



Photo 9: Les immeubles à appartements sont plus rares dans le secteur.



## Analyse de la marchabilité à Joliette



Les chiffres sont particulièrement sévères : un seul segment peut être qualifié d'attractif, dans ce quartier où 63% des segments sont uniquement résidentiels. En effet, les rues ne sont pas animées, aucun commerce n'égaie les trottoirs et le bâti est repoussé loin de la chaussée : aucune marge ne fait moins de 20 pieds, et dans 75% des cas, elle en fait même plus de 30.

Ces marges sont souvent aménagées avec un simple espace gazonné, contribuant à la monotonie des rues (voir photo 10). Côté confort, les chiffres sont aussi très mitigés, puisque seuls 44% des segments disposent d'un trottoir. À cause de cela, 56% des segments se voient attribuer une marchabilité médiocre, surtout dans la partie nord du secteur. Cependant, l'absence de trottoir n'y est pas rédhibitoire pour les marcheurs, la circulation des véhicules étant quasi minimale et le surdimensionnement de la chaussée donnant au piéton amplement de l'espace pour marcher, bien que cela témoigne d'un manque de considération pour les piétons.



Photo 10: Maisons unifamiliales ayant de grandes marges avant gazonnées.

De manière plus positive, on peut noter qu'aucun trottoir n'est en mauvais état, qu'aucun bâtiment n'est dégradé, que les rues sont rarement encombrées par du stationnement sur rue (17%) et que 66% des intersections offrent une aide aux piétons pour traverser. La présence de mobilier urbain est même relativement abondante (29%). Cela explique que lorsque la marchabilité n'est pas médiocre, les segments offrent une marchabilité plutôt confortable (22%), plutôt que quelconque (17%).

Si l'attractivité du secteur n'est réellement pas marquée, il faut considérer que les mauvaises notes sont dues à l'absence de trottoir, malgré le fait qu'elles ne sont pas incompatibles avec un bon état général, une netteté et une propreté qui permettent une marche en sécurité. Il s'agit là d'un environnement très particulier, qui insiste peu sur la vitalité, ou l'accueil du piéton, mais qui ne lui est pas non plus hostile et qui s'accorde bien à l'ambiance aseptisée de ce secteur. Le tableau ci-dessous présente une synthèse des principales variables susceptibles d'avoir une incidence sur le niveau de marchabilité de ce secteur.



## Analyse de la marchabilité à Joliette



Nombre de segments audités	59	
Version de l'audit MAPPA	3.3.5	
	<b>Nombre</b>	<b>Taux</b>
<b>Typologie de marchabilité</b>		
Médiocre	33	56%
Quelconque	10	17%
Plutôt confortable	13	22%
Agréable	2	3%
Plutôt attractif	0	0%
Intéressant	1	2%
Formidable	0	0%
<b>Attractivité</b>		
Médiocre	31	53%
Quelconque	27	46%
Bonne	1	2%
Excellente	0	0%
<b>Confort</b>		
Médiocre	32	54%
Quelconque	11	19%
Bon	14	24%
Excellent	2	3%

<b>Intersection en début de segment (un seul côté)</b>	Parmi 35 segments	
Aide aux piétons à l'intersection	23	66%
Marquage au sol	15	65%
Lumière pour voitures	4	17%
Lumières pour piétons	4	17%
Décompte pour piétons	4	17%
Présence d'une abaissée de trottoir	19	54%
<b>Zones tampon et Marge avant</b>		
Présence d'une zone tampon	0	0%
Présence d'une marge avant	56	95%
Stationnement (collectif)	23	41%
3-10 pieds	0	0%
10-20 pieds	0	0%
20-30 pieds	13	23%
plus de 30 pieds	42	75%
<b>Trottoirs</b>		
Segments avec trottoir	26	44%
Trottoir au niveau continu	1	4%
Largeur- entre 4 et 6 pieds	26	100%
Trottoirs avec obstacle	5	19%
Trottoirs en faible état	0	0%



## Analyse de la marchabilité à Joliette



<b>Occupation du sol/Bâtiment</b>		
Résidentielle uniquement	37	63%
Présence de commerces avec vitrines	0	0%
Hauteur – 1 niveaux	25	42%
Hauteur – 2 niveaux	20	34%
Hauteur – 3 niveaux et plus	11	19%
<b>Espace public</b>		
Présence d'espaces publics	1	2%
Présence d'un arrêt d'autobus	4	7%
Présence de mobilier	17	29%
<b>Caractéristiques de la chaussée</b>		
Pente – plate ou douce	59	100%
Une seule voie de circulation	0	0%
Voie de stationnement sur la chaussée	10	17%
Présence d'aménagements réduisant la vitesse des voitures	0	0%
<b>Entretien</b>		
Présence d'ombre due à la végétation	7	12%
Dégradations sur les bâtiments	0	0%
Présence d'éclairage destiné aux piétons	4	7%

