



Analyse de la marchabilité à Shawinigan



Shawinigan est une ville de 50 060 habitants située au centre de la Mauricie. Elle se trouve à 35 km au nord de la ville de Trois-Rivières et à mi-chemin entre Québec et Montréal. Elle est le résultat de la fusion, en 2002, des municipalités de Shawinigan, Shawinigan-Sud, Grand-Mère, Saint-Georges-de-Champlain, Lac-à-la-Tortue, Saint-Jean-des-Piles et Saint-Gérard-des-Laurentides. Elle est ainsi constituée de plusieurs « centres », répartis sur six kilomètres le long de la rivière Saint-Maurice.

Le territoire à l'étude comprend trois secteurs, lesquels sont situés dans les zones de Shawinigan et de Shawinigan-Sud. Le premier secteur est situé dans le quartier de la Pointe-à-Bernard et est délimité à l'ouest et au sud par la Promenade de la rivière Saint-Maurice, à l'est par le Parc Saint-Maurice, et au nord par la 5e rue de la Pointe, la rue principale du secteur. Il s'agit d'un quartier planifié et développé sous l'égide de la Shawinigan Water and Power Company à partir du début du XXe siècle, ce secteur au tissu orthogonal est relativement dense avec de nombreux immeubles à trois étages (voir photo 1) et possède plusieurs activités commerciales et institutionnelles, d'où son statut de centre-ville.



Photo 1: Rue des Cèdres





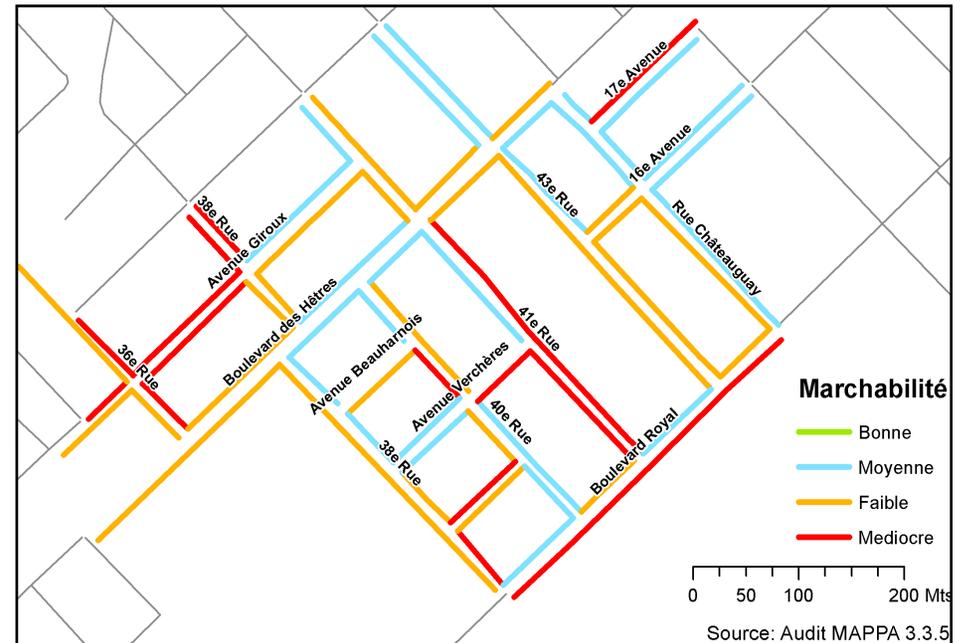
Analyse de la marchabilité à Shawinigan



Le second secteur est situé pour sa part au nord-est du quartier Saint-Marc. Il est constitué d'un tissu urbain peu dense et passablement déstructuré par la présence d'un centre commercial le long de la 41e rue et de nombreux stationnements de surface. Les activités commerciales se concentrent essentiellement au sein dudit centre commercial, dont les caractéristiques architecturales et l'offre commerciale se rapprochent du strip commercial (voir photo 2). À l'extrémité ouest de ce secteur, on trouve les Galeries de Shawinigan, vaste centre commercial avec une offre commerciale très variée, mais avec une accessibilité fortement dépendante de l'automobile.



Photo 2: Centre commercial, 41e rue



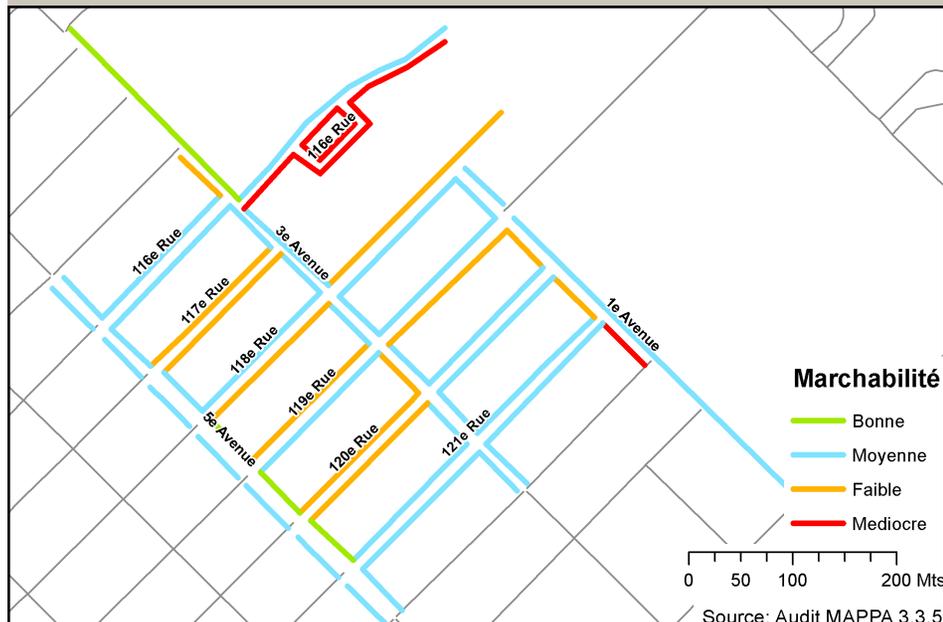
Le troisième secteur se trouve dans le secteur de Shawinigan-Sud. Il est constitué des rues situées à l'est de la portion commerciale de la rue principale du quartier, soit la 105e avenue (voir photo 3) entre la 116e et la 121e rue. Ce secteur est caractérisé par un tissu urbain orthogonal et régulier constitué d'un bâti à vocation résidentielle caractéristique du modèle de développement périurbain d'après-guerre, soit avec une densité plus faible que le premier secteur.



Analyse de la marchabilité à shawinigan



Photo 3: 105e avenue sud



L'analyse de marchabilité présentée dans les paragraphes suivants a été faite en prenant en considération une évaluation de la sécurité et de l'attractivité des divers segments analysés. Un système de pointage a été utilisé pour chacune des variables associées à ces deux attributs de marchabilité. Chaque segment de rue obtient ainsi une évaluation en quatre niveaux : Excellente, Bonne, Moyenne, Faible, Médiocre. Une fois combinées, ces deux évaluations donnent place à une typologie de marchabilité en cinq niveaux: Excellente (aucun segment s'est vu attribuer cette note), Bonne, Moyenne, Faible, Médiocre. Les variables associées à l'évaluation de la sécurité et de l'attractivité 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.

L'audit a été appliqué sur un total de 203 segments de rue (une même rue contient deux segments) en juin 2016, avec la version 3.3.5 de MAPPA. Bien que les trois secteurs possèdent des formes urbaines distinctes, nous avons privilégié de faire ressortir les tendances pour Shawinigan dans son ensemble plutôt que par secteur spécifique. Cette approche permettra de faire émerger un portrait davantage global de la marchabilité à Shawinigan.



Analyse de la marchabilité à Shawinigan



Sécurité

- Présence d'abaissé de trottoir
- État de l'abaissé de trottoir
- Présence de trottoir
- Largeur des trottoirs
- Obstacles sur les trottoirs
- État des trottoirs
- Nombre de voies de circulation
- Circulation à sens unique
- Aménagement réduisant la vitesse de circulation

Attractivité

- Présence de zone tampon entre le trottoir et la chaussée
- Présence d'une marge avant
- Type de marge
- Trottoirs continus dans le segment
- Présence d'activités d'intérêt
- Présence de locaux vacants
- Commerces avec vitrines
- Terrains vacants
- Présence d'espaces publics
- Présence de mobilier urbain
- Zone d'ombre
- Dégradaton des bâtiments
- Éclairage pour piétons

La typologie de marchabilité identifie une majorité de segments avec une marchabilité moyenne (55%), quelques segments (8%) étant perçus comme ayant une bonne marchabilité et aucun segment n'a été évalué comme « Excellent ». La quantité relativement élevée de segments avec une marchabilité médiocre (12%) ou faible (25%) indique toutefois que les conditions de marche demeurent somme toute difficiles dans plusieurs zones notamment dans le secteur plus au nord. Globalement, il appert que les conditions de marchabilité à Shawinigan sont plutôt moyennes,

voire faibles. Si l'on se rapporte aux typologies de sécurité et d'attractivité, on observe que ces conditions de marchabilité sont déterminées par l'agencement, d'une part, d'une majorité de segments avec un niveau de sécurité convenable, puisque 40% des segments ont une sécurité considérée comme bonne et 33% moyenne; mais d'un autre côté, ces mêmes segments ont un niveau d'attractivité plutôt faible (47% des segments), voire médiocre (13% des segments)



Analyse de la marchabilité à Shawinigan



Bien qu'une proportion significative des traverses¹ possède une aide pour les piétons (60%), celles-ci se résument le plus souvent à un simple panneau d'arrêt (93%) ou, dans une moindre mesure, à un marquage au sol avec deux lignes (18%). Sur l'ensemble des intersections auditées, seulement quatre sont dotées de feux de signalisation pour voiture (7%) et deux de feux de signalisation destinés aux piétons (3%). Considérant qu'une grande majorité des segments se trouve dans des quartiers résidentiels relativement peu achalandés en termes de circulation automobile, la présence d'un panneau d'arrêt apparaît dans la plupart des cas comme une aide suffisante. Toutefois, cette faible proportion d'intersections dotées de feux de signalisation (automobiles et piétons), s'applique aussi aux intersections des artères principales. Ainsi, la 105e avenue (Shawinigan-Sud), et le boulevard des Hêtres (Shawinigan-Nord) ne possèdent pas toujours les aides aux piétons adaptées à leur largeur (voir photo 4).



Photo 4: Intersection boulevard des Hêtres

La très grande majorité des segments (82%) dispose d'un trottoir suffisamment large (92% ont entre 3 et 6 pieds et 87% sont en bon état). Toutefois, seulement 47% des segments avec un trottoir étaient dotés d'un abaissé de trottoir en début de segment, et moins de la moitié des trottoirs avaient un niveau continu (47%), rendant la marche difficile. Il importe toutefois de soulever que plusieurs intersections ont fait l'objet d'interventions au cours des dernières années afin d'intégrer des bateaux de trottoir, mais aussi de mettre en place des zones de traverse plus visibles et permanentes (voir photo 5).

¹ Il est à noter qu'uniquement les intersections à quatre branches ont été considérées lors de la collecte de données. Les intersections à trois branches – soit celles qui se produisent lorsqu'il n'y a qu'un seul segment d'un côté de la rue et deux segments de l'autre – n'ont donc pas été auditées. Considérant le nombre restreint de ce type d'intersection, l'exclusion de celui-ci n'a pas eu d'incidence significative sur les résultats.



Analyse de la marchabilité à Shawinigan



Bien que l'on retrouve des zones tampon entre le trottoir et la chaussée sur seulement 31% des segments, 88% d'entre eux possèdent une marge entre le bâti et le trottoir, le plus souvent entre 20 et 30 pieds (41%), certaines ayant plus de 30 pieds (15% des cas). Nous observons donc que dans plus de la moitié des segments avec une marge entre le bâti et le trottoir (même si 68% des marges avant sont aménagées), le recul du bâti tend à être trop grand pour permettre un encadrement substantiel, créant une impression de vide dans la rue.

En termes d'occupation du sol, on remarque que la grande majorité des segments (77%) ne compte aucune activité commerciale ou institutionnelle susceptible de favoriser la marche. Ceci s'explique par le fait que la plupart des segments audités sont situés dans des secteurs à vocation essentiellement résidentielle. Les segments comptant une à deux activités (20%) ou trois activités et plus (5%) sont principalement situés au sein des rues principales : 105e avenue, 5e rue de la Pointe (voir photo 6) ou le boulevard des Hêtres, par exemple.

Les espaces publics et le mobilier urbain se font également très rares dans les secteurs étudiés. En effet, seulement 4% des segments possèdent un espace public (3 parcs de détente, 4 parcs pour enfants, 2 placettes) et/ou un élément de mobilier urbain (7 bancs, 1 agencement de table et chaises). Des travaux de réaménagement ont toutefois été menés récemment sur la 5e rue, permettant de bonifier l'espace public (voir photo 7). Par ailleurs, on dénote la présence



Photo 5: Intersection sur la 5e rue de la pointe



Photo 6: Espaces commerciaux sur la 5e rue

de zones d'ombre due à la végétation sur moins de la moitié (43%) des segments, rendant l'espace public encore moins susceptible de devenir un lieu de déambulation et de socialisation pour les aînés lors de chaudes journées d'été. Finalement, la faible proportion de segments pourvus d'éclairage destiné aux piétons (10%) ainsi que la quasi-absence (2%) de segments dotés d'aménagements et de signalisation visant à réduire la vitesse de circulation, sont des éléments qui gagneraient à être améliorés afin de faciliter les déplacements à pied chez les personnes âgées de Shawinigan.



Analyse de la marchabilité à Shawinigan



Photo 7: Réaménagement 5e rue

Nombre de segments audités	203	
Version de l'audit MAPPA	3.3.5	
	Nombre	Taux
Typologie de marchabilité		
Médiocre	25	12%
Faible	50	25%
Moyenne	112	55%
Bonne	16	8%
Excellente	0	0%
Attractivité		
Médiocre	27	13%
Faible	96	47%
Moyenne	72	35%
Bonne	8	4%
Excellente	0	0%
Sécurité		
Médiocre	34	17%
Faible	22	11%
Moyenne	66	33%
Bonne	81	40%
Excellente	0	0%



Analyse de la marchabilité à Shawinigan



Intersection en début de segment (un seul côté)	Parmi 102 segments	
Aide aux piétons à l'intersection	61	60%
Panneau d'arrêt	57	93%
Marquage au sol avec deux lignes	11	18%
Feu de signalisation pour voitures	4	7%
Feu de signalisation pour piétons	2	3%
Décompte pour piétons	2	3%
Céder le passage	1	2%
Zones tampon		
Zone tampon entre le trottoir et la rue	63	31%
Arbres	42	67%
Gazon	54	86%
Marge entre le bâti et le trottoir	179	88%
3-10 pieds	11	6%
10-20 pieds	60	34%
Marge aménagée	121	68%
Marge non aménagée	43	24%
Stationnement extérieur	37	21%

Trottoirs		
Présence de trottoir	167	82%
Trottoir au niveau continu	71	43%
Moins de 4 pieds	1	1%
Entre 4 et 6 pieds	154	92%
Plus de 6 pieds	12	7%
Aucun obstacle	123	74%
Bon état	145	87%
Présence d'abaissé de trottoir	78	47%
Fissuré / Troué / Obstacle à la décente / Détérioration à la jonction	14	18%
Lisse	11	14%
Occupation du sol		
Aucune activité d'intérêt	157	77%
Une à deux activités d'intérêt	40	20%
3 activités d'intérêt et plus	6	3%
Stationnement hors rue	157	77%
Espace public		
Présence d'espaces publics	9	4%
Présence de mobilier urbain	194	96%
Zone d'ombre due à la végétation	88	43%



Analyse de la marchabilité à Shawinigan



Caractéristiques de la chaussée		
1 voie	18	9%
2 voies	177	87%
3 voies	0	0%
4 voies	8	4%
Sens unique	18	9%
Aménagements réduisant la vitesse de circulation	5	21%
Entretien		
Présence de dégradation sur les bâtiments	0	0%
Présence d'éclairage destiné aux piétons	21	10%