



Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Saint-Jérôme est une ville de 77 146 habitants située dans la couronne nord de Montréal, dans la région des Laurentides. Les personnes de 65 ans et plus comptaient en 2016 pour 20,3% de la population totale, soit un pourcentage plus élevé que la moyenne de la région de Montréal. Trois éléments ont marqué le développement de la ville : la rivière du nord, la route 117 et plus récemment, l'autoroute 15. L'ensemble du développement urbain se trouve le long de ces axes, le reste du territoire étant occupé par un couvert végétal. Si l'ancienne rue principale s'est développée le long de la route 117, les commerces plus récents, sous la forme de grandes surfaces, suivent l'axe de l'autoroute 15. Les formes d'implantation résidentielle, avec des immeubles isolés au centre de grandes parcelles, entraînent une densité plutôt faible, malgré la présence de quelques plex de deux étages dans l'ancien noyau villageois.

Attractivité
Présence de trottoir
État du trottoir
Marge entre le bâti et le trottoir
Occupation des marges
Présence d'espaces publics
Activités d'intérêt
Arrêt de transport en commun
Mobilier dans les arrêts d'autobus

L'analyse de marchabilité présentée dans les paragraphes suivants a été faite en prenant en considération une évaluation du confort (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, Quelconque, Médiocre. Une fois combinées, ces deux évaluations donnent place à une typologie de marchabilité en sept niveaux: Formidable, Intéressant, Plutôt attrayant, Plutôt confortable, Quelconque, Mauvais, Médiocre. Les variables associées à l'évaluation du confort 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.

Confort
Présence de trottoir
Largeur de trottoir
Trottoir interrompu
Trottoir avec niveau continu
Obstacles sur le trottoir
Aménagements réduisant la vitesse de circulation
Présence de zone tampon entre la chaussée et le trottoir
Aides pour le piéton aux intersections
Abaissé de trottoir aux intersections
Mobilier urbain
Éclairage pour piétons
Ombrage



Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme

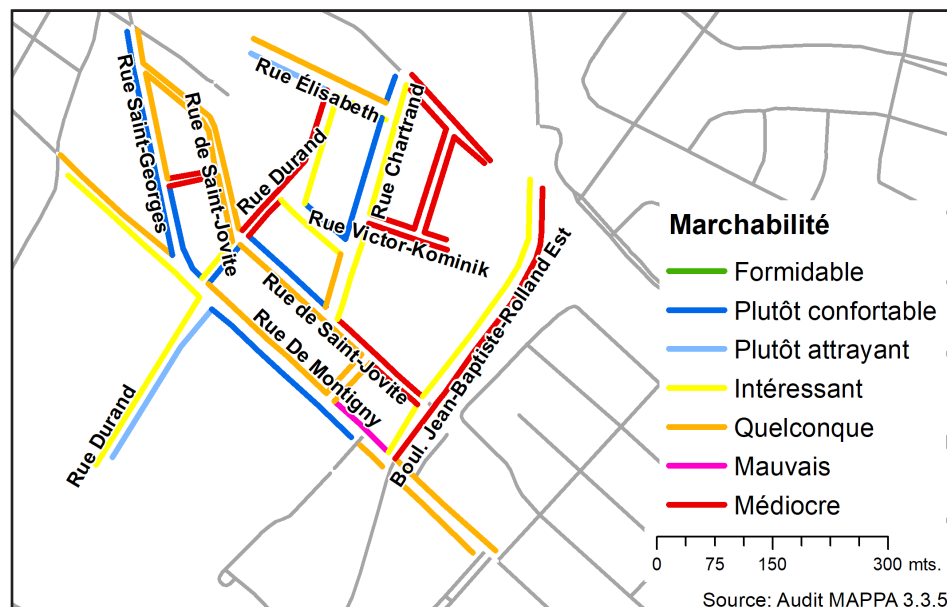


Le territoire à l'étude comprend deux secteurs. Le premier secteur se trouve à l'entrée de la ville, il a été développé en grande partie en suivant l'ancien parcellaire agricole structuré en fonction de la rivière du Nord. Les îlots résidentiels de petite taille regroupent des duplex et des maisons unifamiliales. Il s'agit d'un secteur un peu déstructuré, coincé entre le parc linéaire Le P'tit train du nord et les grandes surfaces qui longent la route 117. Le deuxième secteur se trouve au nord de la ville, à l'est de l'intersection entre l'autoroute 15 et la rue de Martigny ouest. Il s'agit d'un secteur plus récent, regroupant des maisons de plein pied. La trame curviligne permet de maintenir la circulation automobile à l'extérieur de la zone résidentielle.

L'audit a été appliqué sur un total de 107 segments de rue (une même section de rue contient deux segments) en juin 2016, avec la version 3.3.5 de MAPPA. L'analyse a été faite de manière séparée pour les deux sections afin de mettre de l'avant les spécificités de chacun.

Saint-Jérôme : Secteur 1

Les segments des rues du secteur 1 dont il est question dans le texte suivant, se trouvent à l'entrée de la ville, à l'intérieur du périmètre délimité principalement par les rues de Montigny au sud-ouest, de Sainte-Lucie au nord-est, le boulevard Jean-Baptiste Rolland au sud et la rue Saint-Georges au nord. Au total, 51 segments ont été audités au sein de ce secteur. L'analyse montre que le niveau de marchabilité est très inégal au sein de ce secteur. La marchabilité peut être considérée médiocre pour



29% des segments, un autre 29% correspond à des segments avec un niveau de marchabilité quelconque, 16% des segments audités ont un niveau plutôt confortable, 4% plutôt attrayant et 20% ont des caractéristiques de confort et d'attractivités intéressantes au niveau de la marchabilité.

La typologie de marchabilité nous indique que les conditions de marchabilité sont plutôt insatisfaisantes dans ce secteur. Bien que 41% des segments aient été évalués comme bons au niveau du confort, 29% ont obtenu la note médiocre. De plus, les conditions d'attractivité pour la marche sont plutôt mauvaises, avec 39% des segments ayant obtenu la note médiocre et 37% la note quelconque.



Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Le secteur 1 offre très peu de mixité dans l'utilisation du sol. L'ensemble des activités commerciales et des services sont localisés le long de la route 117 (voir figure 1) et le boulevard Jean-Baptiste-Rolland. Leur accessibilité a été pensée en fonction d'un accès en voiture, les voies de ces deux axes sont larges et la discontinuité dans le cadre bâti incite à la vitesse. Le stationnement en avant des lots est courant. Dans les rues plus résidentielles, le cadre bâti se compose principalement de duplex (voir figure 2). Le tissu urbain est plutôt aéré, avec des parcelles de grande taille, qui permettent des marges avant plutôt profondes : dans 62% des segments, les marges avant ont entre 10 et 20 pieds. Ces marges sont fréquemment utilisées comme espaces de stationnement : dans 43% des segments, on y trouve des stationnements collectifs et dans 38% des sorties de garage.



Figure 1 : Commerces sur la route 117



Figure 2 : Plex sur la rue Chartrand

À peine 61% des segments de ce secteur disposent d'un trottoir. Si dans les secteurs plus anciens on trouve un trottoir des deux côtés de la rue, dans les secteurs plus récents, il n'est pas rare d'avoir un trottoir d'un seul côté de la rue, voir pas de trottoir du tout. Les trottoirs sont souvent en mauvais état (48%) et on y trouve parfois des obstacles (32% des trottoirs). Même si des abaissés sont présentes dans presque tous les trottoirs (97%), elles sont souvent trouées, fissurées ou détériorées (33%). L'omniprésence des stationnements fait en sorte que dans tous les segments audités le niveau des trottoirs a été abaissé afin de permettre le passage des véhicules (voir figure 3). Tous ces éléments diminuent le confort et la sécurité pour une personne qui marcherait dans le secteur.



Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Figure 3 : Entrées d'autos rue de la Poterie

Mis à part les axes commerciaux, le secteur est plutôt calme, la faible connectivité de la trame rend la circulation de transit difficile dans la partie résidentielle. On y trouve plusieurs segments de rue (29%) avec des aménagements permettant de réduire la vitesse des automobiles.

Il est aussi relativement facile de traverser les rues dans le secteur, puisque 83% des intersections auditées offrent une aide à la traverse. La majorité des segments font partie d'un tissu résidentiel, de sorte que dans 61% des cas cette aide à la traverse prend la forme d'un simple panneau d'arrêt; les quelques feux de circulation se concentrent le long de la route 117.



Figure 4 : Accès au parc linéaire du Petit train du Nord sur la rue Sainte-Lucie

La faible densité permet aussi d'avoir de nombreux espaces verts, parfois il s'agit de parcs et autres espaces publics (14%, voir figure 4), mais il peut aussi s'agir d'arbres offrant des zones d'ombre (29% des segments).

En conclusion, ce secteur offre au marcheur un environnement qui peut s'avérer intéressant pour la marche de loisir, sans plus. La concentration de destinations d'intérêt le long d'axes avec une importante circulation n'est pas susceptible d'inciter des déplacements utilitaires à pied.



Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Nombre de segments audités		51
Version de l'audit MAPPA		3.3.5
Typologie de marchabilité	Nombre	Taux
Formidable	0	0%
Intéressant	10	20%
Plutôt attrayant	2	4%
Plutôt confortable	8	16%
Quelconque	15	29%
Mauvais	1	2%
Médiocre	15	29%
Confort		
Excellent	1	2%
Bon	21	41%
Quelconque	14	27%
Médiocre	15	29%
Attractivité		
Excellente	0	0%
Bon	12	24%
Quelconque	19	37%
Médiocre	20	39%

Intersection en début de segment	(23 segments)	
Aide aux piétons à l'intersection	19	83%
Panneau d'arrêt	14	61%
Zones tampon		
Présence d'une zone tampon	1	2%
Présence d'une marge avant	42	82%
Stationnement collectif	18	43%
Stationnement collectif séparé d'un espace vert	6	14%
Sorties de garage	16	38%
3-10 pieds	2	5%
10-20 pieds	26	62%
20-30 pieds	8	19%
Plus de 30 pieds	3	7%
Trottoirs		
Segments avec trottoir	31	61%
Trottoir interrompu	4	13%
Avec niveau continu	0	0%
Moins de 6 pieds	31	100%
Plus de 6 pieds	0	0%
Trottoir avec obstacle	10	32%



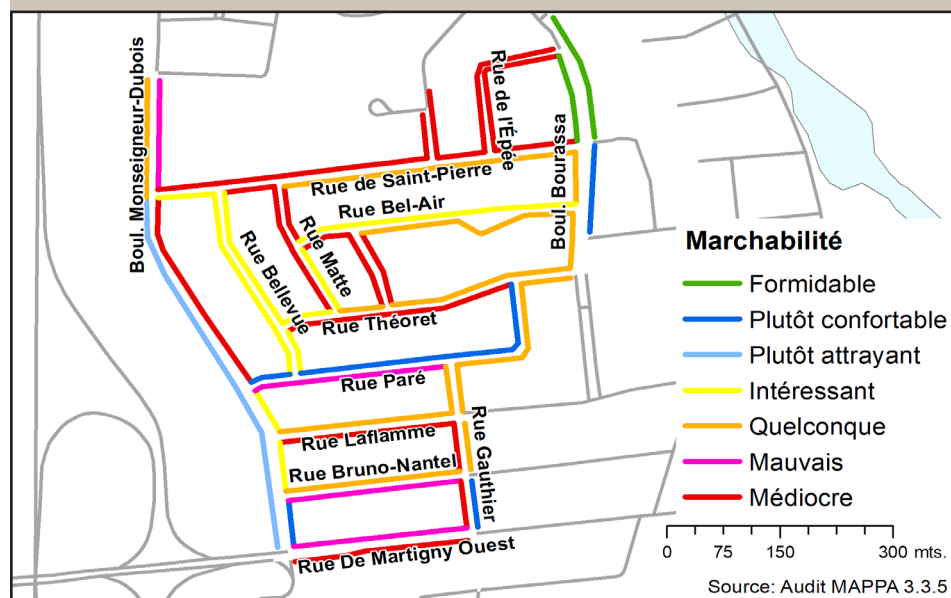
Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Trottoirs		
Obstacles fixes	7	70%
Trottoir en faible état	15	48%
Abaissé de trottoir		
Troué/fissuré ou détérioration à la jonction	10	33%
Abaissé avec obstacle	0	0%
Occupation du sol		
Commerces avec vitrines	6	12%
Restaurant/Bar	6	12%
Terasses	2	4%
Présence d'espaces publics	7	14%
Arrêt d'autobus	8	16%
Mobilier aux arrêts	2	25%
Mobilier hors arrêts	1	2%
Présence de zone d'ombre	20	39%
Caractéristique de la chaussée		
Réducteurs de vitesse	15	29%
Entretien		
Éclairage destiné aux piétons	0	0%

Saint-Jérôme : Secteur 2

Le secteur 2 se situe au nord-ouest du secteur précédent, dans le quadrant nord-est de l'intersection entre l'autoroute 15 et la rue de Martigny. Outre ces deux axes, il est délimité à l'est par le boulevard Bourassa et au nord par la rue de Saint-Pierre. Au total, 55 segments ont été audités au sein de ce secteur. L'analyse montre que le niveau de marchabilité est un peu plus intéressant que dans le secteur précédent. Dans l'ensemble, 16% des segments sont considérés comme intéressants pour la marche, alors de 13% sont considérés comme plutôt confortables ou attrayants. Par contre, l'état peut être considéré médiocre pour 35% des segments.





Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Ce secteur a été développé suite à la construction de l'autoroute 15, en suivant une logique de développement par secteurs. Les activités commerciales sont localisées en très grande partie au carrefour de cette autoroute. De grands bâtiments commerciaux sont implantés au centre de leurs parcelles, entourés de vastes stationnements, témoignant de la logique automobile du développement (voir figure 5). Les immeubles de la rue de Martigny ont souvent un usage mixte, avec des espaces commerciaux ou de bureaux au rez-de-chaussée. Le secteur résidentiel, quant à lui, est composé presque exclusivement de maisons unifamiliales, à l'exception de quelques plex. Les secteurs plus anciens ont des bungalows (voir figure 6) tandis que les parties plus au nord, plus récentes, ont des maisons sur plusieurs paliers.



Figure 5 : Grande surface à proximité de l'autoroute 15



Figure 6 : Bungalows sur la rue Bruno Nantel

Environ 71% des segments dans ce secteur disposent d'un trottoir, les segments plus récents ne disposant souvent d'aucun trottoir, ou de trottoir sur un seul côté de la rue. Les abaissés de trottoir ne sont pas toujours présentes, seulement 56% des segments de rue avec trottoir en disposent et 23% d'entre elles sont détériorées, rendant les déplacements à pied difficiles pour les personnes à mobilité réduite.

La trame des rues de ce secteur est organisée afin de diminuer le nombre d'intersections à 3 ou 4 branches, ce qui complexifie la circulation de transit. Seulement 46% des intersections auditées offrent une forme d'aide aux piétons, le plus souvent (83%) sous la forme d'un simple panneau d'arrêt. Seules les intersections avec la rue de Martigny offrent aux piétons la possibilité de traverser avec un feu de circulation.



Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Les segments dans la partie résidentielle disposent des marges avant importantes, souvent de plus de 20 pieds. Ces vastes espaces sont occupés par des entrées de garage et des aménagements paysagers. Dans l'ensemble du secteur, 76% des segments disposent d'une marge avant, ce qui rend la trame urbaine très aérée (voir figure 7). On trouve plusieurs espaces publics dans les rues résidentielles de ce secteur (27% des segments); à cela s'ajoutent des arbres plantés dans les marges avant des terrains privés ou sur les terrepleins. Tout ceci permet de créer un environnement végétalisé agréable pour la marche, notamment grâce à la présence de zones d'ombre sur 42% des segments (voir figure 8).



Figure 7 : Grandes maisons sur le boulevard Bourassa



Figure 8 : Ombrage sur la rue Bel-Air

En résumé, le secteur 2 offre un environnement plus attrayant pour la marche que le premier secteur, malgré des conditions de confort plus difficiles. Toutefois, la dépendance à l'automobile est encore plus importante, notamment en raison des distances nécessaires à parcourir pour rejoindre les commerces et services qui se trouvent en périphérie. Il est indispensable de mettre en place des alternatives à la mobilité en automobile pour favoriser le vieillissement actif et autonome dans ce secteur.



Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Nombre de segments audités		55
Version de l'audit MAPPA		3.3.5
Typologie de marchabilité	Nombre	Taux
Formidable	2	4%
Intéressant	9	16%
Plutôt attrayant	2	4%
Plutôt confortable	5	9%
Quelconque	14	25%
Mauvais	4	7%
Médiocre	19	35%
Confort		
Excellent	3	5%
Bon	13	24%
Quelconque	16	29%
Médiocre	23	42%
Attractivité		
Excellente	3	5%
Bon	13	24%
Quelconque	17	31%
Médiocre	22	40%

Intersection en début de segment	(26 segments)	
Aide aux piétons à l'intersection	12	46%
Panneau d'arrêt	10	83%
Zones tampon		
Présence d'une zone tampon	0	0%
Présence d'une marge avant	42	76%
Stationnement collectif	5	12%
Stationnement collectif séparé d'un espace vert	4	10%
Sorties de garage	7	17%
3-10 pieds	0	0%
10-20 pieds	12	29%
20-30 pieds	24	57%
Plus de 30 pieds	5	12%
Trottoirs		
Segments avec trottoir	39	71%
Trottoir interrompu	8	21%
Avec niveau continu	5	13%
Moins de 6 pieds	30	77%
Plus de 6 pieds	0	0%
Trottoir avec obstacle	1	3%



Analyse de la marchabilité à Saint-Jérôme



Trottoirs		
Obstacles fixes	0	0%
Trottoir en faible état	10	26%
Abaissé de trottoir	22	56%
Troué/fissuré ou détérioration à la jonction	5	23%
Abaissé avec obstacle	1	5%
Occupation du sol		
Commerces avec vitrines	4	7%
Restaurant/Bar	5	9%
Terasses	0	0%
Présence d'espaces publics	15	27%
Arrêt d'autobus	3	5%
Mobilier aux arrêts	1	33%
Mobilier hors arrêts	0	0%
Présence de zone d'ombre	23	42%
Caractéristique de la chaussée		
Réducteurs de vitesse	20	36%
Entretien		
Éclairage destiné aux piétons	1	2%