

# 2012

## Rapport d'activités



**Sutton**  
**Ma municipalité**  
**à pied, à vélo!**



## RAPPORT D'ACTIVITÉS CONÇU

Dans le cadre de « *Ma municipalité, à pied, à vélo !* », Une initiative de



Vélo Québec

## EN COLLABORATION AVEC



Centre de santé et de services sociaux  
La Pommeraie



## MEMBRES DU COMITÉ « MA MUNICIPALITÉ, À PIED, À VÉLO ! »

Martin Cloutier, Ville de Sutton, Directeur des travaux publics

Réal Girard, Ville de Sutton, Directeur du département de l'urbanisme

Sarah Jacques, CSSS La Pommeraie, Agente de promotion de saines habitudes de vie

Diane Lapointe, CSSS La Pommeraie, Organisatrice communautaire

Catherine Lizotte, Jeunes en mouvements, Coordinatrice

Gabrielle Manseau, Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie

Marie-Julie Ménard, Nature-Action Québec, Chargée de projets

Nathalie Mireault, Ville de Sutton, Responsable du dossier à la municipalité

Julie Nguyen, Ville de Sutton, Conseillère en urbanisme

## MOT DE REMERCIEMENT

Nous tenons à remercier tous les citoyens et citoyennes qui ont participé aux marches exploratoires. Votre implication nous aura permis de récolter les précieuses informations qui ont mené à la rédaction du présent rapport.

# TABLE DES MATIÈRES

---

|   |    |
|---|----|
| AVANT-PROPOS .....  | 5  |
| INTRODUCTION .....  | 8  |
| MÉTHODOLOGIE .....  | 10 |
| ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉPLACEMENT ACTIF.....                                      | 11 |
| ANALYSE PRÉLIMINAIRE DU SECTEUR .....   | 12 |
| RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES.....   | 34 |
| CONCLUSION .....  | 35 |
| RÉFÉRENCES .....  | 36 |
| ANNEXE 1 : TABLEAUX DES ACCIDENTS   |    |
| ANNEXE 2 : LOCALISATION DES ACCIDENTS   |    |
| ANNEXE 3 : TRANSPORT COLLECTIF  |    |
| ANNEXE 4 : CARTE 1 - SECTEUR À ANALYSER   |    |
| ANNEXE 5 : CARTE 2 - TROTTOIRS  |    |
| ANNEXE 6 : CARTE 3 - AFFICHES ZONE RESIDENTIELLE                                    |    |
| ANNEXE 7 : CARTE 4 - CORRIDORS TRANSPORT ACTIF                                      |    |
| ANNEXE 8 : CARTE 5 - LOCALISATION DU MOBILIER URBAIN                                |    |
| ANNEXE 9 : CARTE 6 - IDENTIFICATION DES OBSTACLES AU<br>TRANSPORT ACTIF             |    |
| ANNEXE 10 : CARTE 7 - IDENTIFICATION DES RECOMMANDATIONS<br>AU TRANSPORT ACTIF      |    |
| ANNEXE 11 : CARTE 8 - LOCALISATION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT<br>PIETONS OU CYCLISTES |    |
| ANNEXE 12 - RAPPORT D'ACTIVITES DE SENSIBILISATION                                  |    |

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source :  
Rapport d'activités « Ma municipalité à pied, à vélo ! »  
Ville de Sutton, 2012

# I AVANT PROPOS

---

Les familles québécoises ont largement intégré le transport motorisé à leur mode de vie. Vélo et marche à pied ont été graduellement remplacés par la voiture. Les parents font le «taxi» pour leurs enfants (pour les conduire à l'école, chez des amis, à leurs activités de loisirs, etc.), sans parler de leurs propres déplacements professionnels et personnels. Or, le transport contribue à près de 40% des émissions de gaz à effet de serre (GES). À lui seul, le transport routier représente 80% des émissions du secteur transport, soit 32% des émissions totales de GES<sup>1</sup>.

Une large part des déplacements familiaux a pour destination l'école. Les établissements scolaires sont d'ailleurs souvent aux prises avec de véritables bouchons de circulation à leurs abords aux heures d'entrées et de sorties des classes, sans parler des moteurs qui tournent au ralenti. Les autres intervenants du milieu scolaire ne sont pas en reste, comme en témoigne les stationnements toujours bien remplis réservés au personnel.

Les habitudes de déplacement des enfants sont étroitement reliées à celles des parents. L'accompagnement des enfants à l'école devient presque automatique, d'autant plus que les distances sont généralement courtes et n'imposent pas de grandes contraintes, en temps ou en trajet, aux parents (Lewis, Bussière, Carlier et al., 2008).

En 1971, au Canada, près de huit élèves sur dix se rendaient à l'école à pied ou à vélo. En 1990, cette proportion avait chuté à moins de un sur dix (Kino-Québec, 1998). Dans la région montréalaise, ils sont maintenant cinq élèves sur dix à s'y rendre de cette façon<sup>2</sup>. L'augmentation importante de la motorisation des ménages pendant ces deux décennies est certainement un facteur déterminant dans le choix des modes de déplacement, entre autres pour les trajets scolaires.

---

<sup>1</sup> D'après l'Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2005 et leur évolution depuis 1990, [www.equiterre.org](http://www.equiterre.org)

<sup>2</sup> D'après le sondage réalisé par Vélo Québec auprès des parents des 12 écoles participant au programme *Mon école, à pied, à vélo!* pendant l'année 2006-2007, Montréal, automne 2006 (N=2070 enfants du niveau primaire).

## **DÉMARCHE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

Le concept du développement durable repose sur la volonté de subvenir aux besoins d'aujourd'hui sans compromettre ceux des citoyens de demain. Les sphères de l'environnement, du social et de l'économie doivent être considérées dans la démarche. Une démarche portant principalement sur la réduction des déplacements motorisés dans une approche communautaire, telle que celle proposée dans le présent document, s'inscrit parfaitement dans une optique de développement durable. En effet, la pérennité des modifications de comportements passe notamment par une conscientisation collective face aux actions concrètes et quotidiennes qui peuvent être posées.

## **ENVIRONNEMENT**

Les bénéfices pour l'environnement d'une réduction des déplacements motorisés ne sont plus à démontrer. En milieu urbain, la voiture constitue une source majeure de pollution (sonore, visuelle et atmosphérique). L'utilisation massive de la voiture génère une quantité importante de GES, principaux responsables des changements climatiques. En 2005, selon le Ministère des Transports du Québec, les différents moyens de transports ont dégagé dans l'atmosphère près de 35 millions de tonnes équivalent de CO<sub>2</sub> de GES. Les changements climatiques se manifestent par une plus grande fréquence et une plus grande sévérité des phénomènes météorologiques extrêmes : inondations, feux de forêt, canicules, sécheresses, etc.

## **ÉCONOMIE**

Les coûts directs associés à la possession et l'utilisation d'une voiture (paiements, assurances, essence, stationnement, entretien, etc.) et ceux reliés indirectement à son utilisation (accidents de la route, hospitalisation, entretien des infrastructures, congestion routière, etc.) pèsent de plus en plus lourd dans la poche des contribuables. Une réduction des déplacements motorisés entraîne donc des économies non négligeables pour tous.

## **SOCIÉTÉ**

Les effets négatifs de notre dépendance à la voiture sont aussi largement ressentis par la population sur le plan de la santé publique, la pollution aggravant significativement plusieurs problèmes de santé, tels que l'asthme, les allergies et les autres problèmes respiratoires. Au Québec, les blessures causées par les véhicules constituent la première cause de décès et une importante cause d'hospitalisation chez les jeunes âgés entre 5 et 14 ans<sup>3</sup>.

La motorisation croissante de la population agit directement sur le tissu social d'une société en l'appauvrissant. La qualité de vie des citoyens est également affectée par la présence de nombreuses voitures dans les quartiers, de même que par le trafic qui entraîne beaucoup de stress, autant pour les automobilistes que pour les piétons et les cyclistes.

---

<sup>3</sup> Source : Martine, Arcand et Roberge. *Les facteurs clés : définitions et effets sur la réussite éducative, la santé et le bien-être. Recommandations pour l'intervention*. Document de travail. 2005, 53 p.

Finalement, en remplaçant des opportunités de marche ou de vélo par la voiture, les gens se privent d'occasions pour pratiquer une activité qui contribuerait au maintien de leur bonne condition physique.

## **VERS L'ADOPTION DE MODES DE DÉPLACEMENTS ACTIFS**

Les bienfaits de l'activité physique sont une composante importante du bien-être et de la qualité de vie de la population en général. Lorsqu'on retrouve, dans une municipalité ou un quartier, un environnement propice à la pratique d'activités physiques, tout le monde est gagnant. Des carrefours bien aménagés, une bonne signalisation (panneaux et feux) et des voies cyclables sont autant d'éléments qui contribuent à rendre un environnement favorable au transport actif. L'école peut aussi, sur un autre plan, contribuer à encourager les élèves, les parents et son personnel à adopter le transport actif.

En septembre 2005, Vélo Québec lançait le programme *Mon école à pied, à vélo!*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les déplacements domicile-école des élèves du Québec. Pour la mise en place de ce programme durant l'année scolaire 2005-2006, huit écoles ont été choisies dans la grande région de Montréal. En 2006-2007, 12 nouvelles écoles du Grand Montréal ainsi que 10 autres écoles du Québec s'y sont jointes. Aujourd'hui, ce sont 210 écoles à travers le Québec qui bénéficient de *Mon école à pied, à vélo!*.

En participant à *Mon école à pied, à vélo!*, les écoles sélectionnées reçoivent le soutien de l'équipe de Nature-Action Québec, fier partenaire de Vélo Québec dans le cadre du programme pour la diffusion d'outils de communication, la mobilisation des différents acteurs concernés et la mise en place d'aménagements dans les environnements scolaires. De plus, est remis à chaque école un plan de déplacement personnalisé comportant des recommandations visant à satisfaire les objectifs à atteindre pour faire adopter à un nombre toujours plus grand d'élèves et de familles, le transport actif dans leurs déplacements quotidiens. Ces recommandations s'adressent soit aux administrations scolaires, soit au service de police, soit aux élus et spécialistes en planification et urbanisme des villes concernées.

Nous présentons dans les pages qui suivent le rapport complet des activités menées dans le cadre du projet *Ma municipalité à pied, à vélo!* à Sutton. Ce projet bénéficie de nombreux collaborateurs: Ville de Sutton, CSSS La Pommeraie, DSP Montérégie, Jeunes en mouvement Brome-Missisquoi, CLD Brome-Missisquoi et Nature-Action Québec. Les acteurs suivants sont également intervenus à différents moments clés du projet: La Sûreté du Québec, l'école de Sutton, les milieux des aînés, le CPE La Passerelle des Mousses, sans oublier les citoyens de Sutton.

## 2 INTRODUCTION

---

La sécurité piétonnière à Sutton est un enjeu qui fait largement consensus au sein de la communauté. Cet enjeu majeur figure au plan d'action de la Table de développement des communautés de Sutton / Abercorn pour l'année 2011 ainsi qu'au plan d'action de la politique familiale de la municipalité de Sutton. C'est dans une démarche de développement durable et animé par une volonté d'offrir des trajets sécuritaires aux élèves de l'école primaire, aux enfants fréquentant le CPE, aux aînés ainsi qu'à l'ensemble des citoyens, que la Ville de Sutton a déposé une demande au Pacte rural afin de faire bénéficier les occupants de son territoire des activités contenues dans le projet *Ma municipalité à pied, à vélo !*.

*Ma municipalité à pied, à vélo !* vise à animer et à motiver tous les acteurs susceptibles d'améliorer les conditions de pratique de la marche et du vélo chez les citoyens de Sutton.

Ces objectifs spécifiques sont les suivants :

- Analyser le potentiel de déplacements actifs
- Augmenter le nombre d'enfants se déplaçant activement sur le chemin de l'école;
- Contribuer à une mobilisation communautaire autour de l'aménagement sécuritaire et agréable des chemins piétons et cyclistes menant à l'école et aux autres lieux d'intérêt public;
- Outiller les écoles pour qu'elles puissent intégrer à leur planification des activités ludiques et pédagogiques liées au transport actif ;
- Effectuer des activités de sensibilisation au transport actif auprès de la communauté en générale.
- Formuler des recommandations afin d'améliorer le potentiel de déplacements actifs.

Le principal outil utilisé est la Grille d'analyse du potentiel de déplacements actifs (GAPDA) développé par la Direction de Santé Publique de la Montérégie. Cet outil, adapté au contexte montérégien, donc aux plus petites municipalités, permet de donner un portrait juste des conditions de marche et de vélo d'un secteur déterminé. Un portrait qualitatif peut être dressé par des promenades exploratoires, où des citoyens sont présents.



L'application de la GAPDA permettra ensuite de préciser les observations et de porter un regard critique sur les aménagements existants. Les éléments positifs et les obstacles pourront être mis en lumière et des recommandations sont ensuite formulées. Cet outil s'adresse principalement aux fonctionnaires municipaux.

Afin d'élaborer un plan d'action global, qui permettrait d'effectuer les correctifs nécessaires et de trouver des solutions concrètes aux déplacements actifs sécuritaires à Sutton, le comité jugeait essentiel d'inviter différents groupes de citoyens à participer à des marches exploratoires. 3 ont été proposées, ainsi que la possibilité de remplir un questionnaire seul pour les citoyens non disponibles au moment des marches. Différents parcours ont été identifiés en fonction des marcheurs ciblés, tous gravitant autour du cœur villageois. Une attention particulière a été portée aux déplacements utilitaires à vélo lors de l'ensemble des marches. Un questionnaire a été rempli par l'animateur au cours des promenades afin d'évaluer le potentiel piétonnier ou cyclable du quartier et d'identifier les obstacles aux déplacements actifs qui étaient relevés.

Tel qu'en témoigne le dernier rapport de la directrice de santé publique (2011), il est reconnu que les habitudes de vie sont fortement liées aux maladies chroniques. Les maladies cardiovasculaires, les maladies respiratoires (asthme et maladies pulmonaires obstructives chroniques), le diabète et le cancer en font notamment partie. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) définit les maladies chroniques comme «un problème de santé qui nécessite une prise en charge sur une période de plusieurs années ou plusieurs décennies». Cette prise en charge est assurée non seulement par la personne atteinte, mais également par sa famille, son entourage ainsi que le réseau de la santé. Les conséquences des maladies chroniques sont très sérieuses. Elles sont responsables de nombreux décès prématurés et réduisent considérablement l'espérance de vie sans incapacité chez les personnes touchées. Plusieurs facteurs influencent les risques de développer des maladies chroniques. Notons d'abord les facteurs de risque non modifiables, tel que l'âge le sexe et l'hérédité. Il y a aussi les facteurs de risque intermédiaires, comme l'hypertension et le surpoids. Toutefois, certains facteurs de risque sont modifiables. C'est le cas des habitudes de vie, sur lesquelles nous avons un réel pouvoir d'action. Par saines habitudes de vie, on entend le non-tabagisme, une saine alimentation ainsi qu'adopter un mode de vie physiquement actif. Sachant que les habitudes de vie jouent un rôle crucial dans la prévention des maladies chroniques, il apparaît essentiel de les améliorer. Bien que les habitudes demeurent des choix individuels, elles sont modulées par les différents environnements qui entourent les individus. En rendant ces environnements favorables, on facilite les choix sains.<sup>4</sup>

De par ses différents axes d'intervention, le projet *Ma municipalité à pied, à vélo !* permet de travailler sur les différents environnements, en s'attardant particulièrement à favoriser un mode de vie physiquement actif. Ainsi, en plus d'améliorer le potentiel de déplacements actifs, *Ma municipalité à pied, à vélo !* joue un rôle dans la lutte contre les maladies chroniques.

---

<sup>4</sup> Source : Direction de santé publique de la Montérégie (2011). Rapport de la directrice de santé publique 2011. *Penser, aménager, réinventer nos environnements pour des générations en santé*. Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie, 48 pages.

# 3 MÉTHODOLOGIE

---

De façon à mobiliser les différents acteurs, incluant les citoyens de la municipalité de Sutton, et à recueillir les éléments essentiels à l'analyse du potentiel de déplacements actifs, les étapes suivantes ont été suivies :

1. Former un comité de travail où différents partenaires, aux champs d'expertise complémentaires, siègent.
2. Élaborer un échéancier pour le projet et un plan de sensibilisation.
3. Cibler les secteurs à analyser et les populations cibles à l'aide de la ville de Sutton et du département d'urbanisme. (Réf. Carte 1 – Secteur à analyser)
4. Se familiariser avec les outils de la Direction de la Santé publique.
5. Réaliser une marche exploratoire entre «experts» tout en remplissant la grille d'analyse du potentiel de déplacements actifs de la DPS Montérégie.
6. Réaliser les marches citoyennes proposées et recueillir les commentaires.
7. Faire la synthèse des commentaires recueillis lors des marches entre «experts» et citoyennes et formuler des recommandations.
8. Prioriser les recommandations et identifier les actions prioritaires.
9. Rédiger un rapport final et le présenter à la ville de Sutton lors du caucus des élus.

## 4 ANALYSE DU POTENTIEL DE DÉPLACEMENT ACTIF

---

**Municipalité :** Sutton      **Nombre de résidents :** 3906 résidents permanents

### Marche avec «experts» et outil GAPDA

**Date de l'évaluation :** 7 mars 2012 pm

**Secteur analysé :** Départ : face à l'hôtel de ville sur la rue Principale – Academy – Highland – Maple – Principale – Western

**Nombre de participants :** 4 participants (2 de la ville de Sutton, dont 1 urbaniste, 1 de la Direction de santé publique de la Montérégie, 1 CSSS La Pommeraie)

### Marche exploratoire avec les aînés de la Villa des Monts

**Date de l'évaluation :** 17 avril 2012 pm

**Secteur analysé :** Départ : Rue Western face à la Villa des Monts – Rue Principale – traverse Academy et Principale – Stationnement Brunet – traverse de la voie ferrée jusqu'à l'arrière de la villa des Monts.

**Nombre de participants :** 9 participants (résidents de la Villa des Monts), 2 animateurs (avec support de la DSP Montérégie pour cette première marche citoyenne)

### Marche exploratoire citoyenne

**Date de l'évaluation :** 18 avril 2012 en soirée

**Secteur analysé :** Départ : Centre John-Sleeth sur la rue Academy – Highland – Traverse écolière informelle – Curley – Pleasant – Pine – Arrêt entrée du Domaine Gagné – Western – Fin à l'intersection Principale/Academy

**Nombre de participants :** 11 participants citoyens, 1 journaliste et 2 animateurs

### Marche exploratoire avec SQ, élus et corporation de développement économique

**Date de l'évaluation :** 23 avril 2012 pm

**Secteur analysé :** Départ : face à l'hôtel de ville sur la rue Principale – Academy – Highland – Maple – Principale – Western

**Nombre de participants :** 4 participants (1 représentant de la SQ, 2 élus et 1 représentant de la corporation), 2 animateurs

# 5 ANALYSE PRÉLIMINAIRE DU SECTEUR

## I. AMENAGEMENT URBAIN ET INFRASTRUCTURES

### CRITÈRE 1.1 : Type d'usages du sol

#### Aspects positifs

Les usages du sol des secteurs analysés sont très variés. On y retrouve : espace vert et récréatif, résidentiel, commercial et service, institutionnel ainsi que mixte. Sachant que la mixité des fonctions facilite les déplacements actifs, les secteurs correspondent au critère.

### CRITÈRE 1.2 : Longueur des tronçons de rue

#### Aspects positifs

Il a été observé qu'au moins 75% des tronçons de rues mesurent moins de 200 mètres. Des tronçons de rue qui ne sont pas trop longs favorisent les déplacements actifs. Les secteurs correspondent donc au critère.

### CRITÈRE 1.3 : Indice de connexité

#### Aspects positifs

Un secteur qui est fortement connecté permet de se déplacer facilement et rapidement d'un point A à un point B et ce, sans faire de longs détours, ce qui sera favorable aux déplacements actifs. C'est le cas des secteurs analysés.

### CRITÈRE 1.4 : Forme du réseau routier

#### Aspects positifs

La forme du réseau routier municipal est mixte, soit un mélange de rues en forme de croissant et en quadrillage.

#### Recommandations

Il est souhaitable de favoriser la connexité en ouvrant ou en officialisant des passages piéton/cycliste, spécialement dans les culs-de-sac ou dans les passages utilisés naturellement par les usagés. (Réf. Section 4.8 - Barrières physiques)

### CRITÈRE 1.5 : Déneigement des trottoirs

#### Aspects positifs – Bon coup !

Les trottoirs sont déneigés des 2 côtés de la rue (lorsque applicable) dans un délai raisonnable. La piste cyclable est également déneigée, facilitant les déplacements actifs (surtout la marche) peu importe la saison. Cependant, il serait intéressant de planifier les axes prioritaires de déneigement en fonction des familles et des aînés.

## 2. SÉCURITÉ

### CRITÈRE 2 : Sécurité (nombre d'accidents piétons-véhicules et cyclistes-véhicules)

#### Réf. Carte 8 - Localisation des accidents impliquant piétons ou cyclistes

- Selon l'ensemble des accidents ayant eu lieu sur le territoire de la municipalité de Sutton entre 2006 à 2011, il y a eu un seul accident mortel (1 décès, 2006). Des accidents avec des blessés graves et légers ont été répertoriés pour l'ensemble de ces 6 années, avec un plus grand nombre de blessés légers que graves. Au total, on dénombre 1 décès, 11 blessés graves et 86 blessés légers entre 2006 et 2011.
- Pour les accidents impliquant un **cycliste** entre 2006 et 2011, on recense 1 blessé léger en 2007, 1 blessé grave et 1 blessé léger en 2008 ainsi que 1 blessé grave en 2010.
- Pour les accidents impliquant un **piéton** entre 2006 et 2011, on compte 1 blessé léger en 2009 ainsi que 1 blessé grave et 1 blessé léger en 2011.  
(Réf. Tableaux 1.1, 1.2 et 1.3 à l'annexe 1)  
Source : Statistique Réseau SAAQ, 2012
- La localisation des accidents impliquant un cycliste ainsi qu'un piéton est disponible pour la municipalité de Sutton entre 2005 et 2009. Entre autre, on remarque un accident grave à l'intersection de la route 215 et de Western, impliquant un cycliste et l'hospitalisation d'au moins une victime. Plusieurs citoyens avaient d'ailleurs manifesté leur inquiétude par rapport à cette intersection lors des marches exploratoires.  
(Réf. Tableau 2.1 et 2.2 à l'annexe 2)  
Source : DSP Montérégie, 2012
- L'information quant aux lieux et aux raisons des différents accidents n'est pas complète. Il est donc difficile de formuler des recommandations spécifiques à ce critère.

### 3. OBSERVATIONS SUR LE TERRAIN - TYPES DE RÉSIDENCES ET DE SERVICES

#### CRITÈRE 3.1 : Types de résidences

##### Aspects positifs

- On retrouve déjà une grande variété dans les types de logements des secteurs analysés : Maisons unifamiliales de type cottage ou bungalow, semi détachés et maisons de ville, duplex, triplex et quadruplex de type condos ou locatifs, logements multiples (6 et plus) de type condos ou locatifs ainsi que résidences pour personnes âgées.
- Cette mixité dans le type de résidences favorise une diversité dans le type de population d'un même secteur. Elle améliore aussi généralement le sentiment de sécurité, en permettant une surveillance informelle du voisinage.

##### Recommandations

- Il est important de s'assurer que le plan d'urbanisme et les règlements de zonage permettent toujours la construction (et la modification) d'une mixité de types de résidence.
- Autoriser la transformation de résidences unifamiliales qui visent l'ajout d'un logement (résidences bi générationnelles).
- Conserver l'usage résidentiel dans le centre villageois.
- S'assurer que le plan d'urbanisme, les règlements et les ententes conclues avec les promoteurs prévoient la présence de trottoir sur au moins un côté de la rue pour tout nouveau développement domiciliaire.

#### CRITÈRE 3.2 : Types de services

##### Aspects positifs

- Les différents types de services retrouvés à l'intérieur des secteurs analysés sont très nombreux. Ceci favorise un achalandage tout au long de la journée, par différentes clientèles. Les déplacements actifs sont donc encouragés, en plus de la surveillance informelle du quartier. Les secteurs répondent au critère.

## 4. AMÉNAGEMENT URBAIN ET INFRASTRUCTURES

### CRITÈRE 4.1 : Transport en commun

#### Aspects positifs

- Le service de transport collectif de la MRC Brome-Missisquoi offre un service de transport en commun avec arrêts et départs à Sutton (et Glen Sutton), qui fonctionne sur réservation. Le transport est disponible du lundi au vendredi, à raison de 2 fois par jour. Le service est calqué sur le transport adapté et partage souvent les mêmes véhicules (minibus, taxi).

Source : [www.mrcbm.qc.ca/fr/transp\\_collectif.php](http://www.mrcbm.qc.ca/fr/transp_collectif.php)

- Un arrêt de transport en commun interurbain (Sutton – Montréal, par *Veolia Transport*) est présent à la station *Esso*, sur la rue Principale Nord. Sutton est ainsi relié à Montréal, en passant par les principaux pôles de la MRC (Lac Brome, Cowansville, Farnham) par des départs quotidiens.

Source : [www.veoliatransport.qc.ca](http://www.veoliatransport.qc.ca)

#### Recommandations

- En raison de la réalité rurale de la municipalité de Sutton, la mise en place d'un réseau de transport collectif local n'est pas justifiée.
- Faire la promotion de l'offre de service de transport collectif de la MRC Brome-Missisquoi auprès des utilisateurs potentiels. (Réf. Tableau 3.1 et 3.2 à l'annexe 3)
- Évaluer les besoins en déplacements inter municipaux et identifier les besoins locaux. Développer des points de services en partenariat avec le département de transport adapté et collectif de la MRC Brome-Missisquoi.

### CRITÈRE 4.2 : Infrastructures cyclables

#### Voie cyclable : Chaussée désignée



#### Aspects positifs

- Les secteurs analysés sont traversés par la Route Verte.
- Au sud du village, la voie cyclable est en chaussée désignée sur la rue Principale (139). À l'entrée du village, elle devient en site propre, parallèle au chemin de fer.

#### Obstacles

- Au nord, lorsque la voie cyclable croise la 215, elle se retrouve sur l'accotement de la route 215 (Réf. : 2 - Sécurité, localisation d'un accident grave impliquant un cycliste).
- Il a été remarqué qu'aucun marquage n'identifiait la voie cyclable sur Pine et sur Western, endroits pourtant aussi traversés par la Route Verte.

### Piste cyclable aménagée en site propre



Source : INSPQ, 2009

### Voie cyclable : Accotement revêtu (avec ou sans marquage au sol)



Source : INSPQ, 2009

- La traverse pour vélo qui est présente sur la rue Principale (à la hauteur de la voie ferrée entre Western et Academy), bien que clairement indiquée et visible, est peu respectée par les automobilistes. Les voitures qui entrent dans la ville arrivent souvent à vitesse élevée. Elle est aussi beaucoup utilisée comme passage piétonnier alors que peu de piétons savent que ce passage n'est pas protégé.
- Il a été observé que certains accotements, comme ceux de la rue Principale Sud, ne sont pas bien dégagés : Des poteaux obstruent l'espace où les cyclistes peuvent circuler.

### Recommandations

- À l'intersection de la Principale et de Pine, il serait souhaitable d'ajouter de la signalisation, tel que du marquage au sol ou un panneau indicateur, afin d'identifier clairement que la Route Verte bifurque sur Pine. La route à suivre serait alors plus claire pour les cyclistes et les automobilistes seraient ainsi avertis de la présence possible de vélo.
- Modifier la signalisation à l'endroit où la piste cyclable traverse la rue Principale (route 139) L'objectif serait de faire réaliser aux automobilistes qui entrent dans le village que des cyclistes pourraient traverser la chaussée. Du marquage au sol pourrait être fait en amont (losange et vélo). Aménager les deux entrées de la piste cyclable afin de les rendre plus visibles pourrait aussi avoir un effet d'apaisement de la circulation (ex. : bacs à fleurs, arbustes).
- Abaisser les deux panneaux d'arrêt de la piste cyclable (à l'approche de la rue Principale) afin qu'ils soient à échelle humaine, donc plus visibles pour les cyclistes
- Sensibiliser les citoyens et les touristes à l'importance de respecter le Code de la sécurité routière et au partage de la route.
- Il est recommandé de concevoir un réseau cyclable utilitaire et non uniquement des parcours récréatifs. En respectant les normes de sécurité, ceci permet aux résidents d'accéder aux différents services à vélo et ainsi réduire l'utilisation de l'automobile.



|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plusieurs types d'infrastructures cyclables peuvent être conçus, dépendamment de la conception routière, du débit de circulation automobile ou des moyens financiers disponibles. Toutefois, certains types de voie cyclable ne sont pas recommandés pour des raisons de sécurité : les pistes bidirectionnelles sur chaussée, les voies à contresens de la circulation véhiculaire sur une rue à sens unique et les voies situées entre le trottoir et les espaces de stationnement sur rue.</li> </ul> |
|--|---|

### CRITÈRE 4.3 : Support à vélos

Réf. Carte 5 - Localisation du mobilier urbain

Modèle de supports à vélo préconisé



Source : velo-rack.com

#### Obstacles

- Les stationnements pour vélos sont absents dans la ville. Un support à vélo est présent à l'école et un seul commerçant de la rue Principal en a fait l'installation, de sa propre initiative (Le Cafetier).

#### Recommandations

- Il est recommandé d'installer des supports à vélos sur le domaine public, tel quand dans certains parcs (Parc Gagné, Parc municipal Hill-Goyette), au centre communautaire John-Sleeth (emplacement de la Maison des jeunes), à la bibliothèque municipale, au bureau touristique, au musée, au gazébo ainsi qu'à l'hôtel de ville. Leur présence favoriserait les déplacements utilitaires à vélo en offrant un endroit sécuritaire pour stationner les vélos. Aussi, la présence d'espaces pour stationner les vélos de manière sécuritaire évite d'abimer le mobilier urbain (souvent utilisé comme support à vélo de fortune) et limite les risques de vols.
- Recommandations selon les normes de Vélo Québec :
  - Les supports pour vélos doivent être en nombre suffisant, sécuritaires et installés dans un endroit éclairé.
  - les lieux d'enseignement : 1 place de stationnement par 5 à 20 élèves;
  - lieux de travail : 1 par 10 à 40 employés (dans l'édifice);
  - services (bibliothèque, banque, ...) : 1 par 25 à 100 usagers journaliers;
  - rue commerçante : 1 par 100 m de façade.

## CRITÈRE 4.4 : Présence de trottoirs

### Réf. Carte 2 – Trottoirs

#### Rue Western



#### Rue Highland



### Aspects positifs

- Les trottoirs favorisent les déplacements piétonniers puisqu'ils rendent la marche plus sécuritaire.
- Les trottoirs de certaines rues sont en très bon état et de largeur suffisante. Notons la rue Principale, la rue Pleasant (un seul côté), le début de la rue Academy et la fin de la rue Maple.

### Obstacles

- Les trottoirs sont présents dans la majorité des rues des secteurs analysés. Toutefois, leur état varie beaucoup. Ceux mentionnés plus haut sont en excellente condition alors que les trottoirs sur la rue Western et Highland n'ont pas été entretenus et sont dans un très mauvais état.
- La rue Western touche directement les personnes âgées (Villa des Monts, Foyer Sutton). Ils disent préférer marcher dans la rue plutôt que sur les trottoirs. Le trottoir est si inégal qu'y marcher devient un défi pour l'équilibre. Y circuler en marchette ou en chaise roulante est aussi un défi énorme.
- La rue Highland concerne plutôt les enfants, puisqu'elle mène à l'école primaire. Les parents rencontrés ont mentionné leur inquiétude par rapport à la sécurité de leurs enfants lorsqu'ils se rendent à l'école à pied ou à vélo. La délimitation n'est pas visible entre la rue et le trottoir défraîchi. De plus, en l'absence d'une piste cyclable, les écoliers piétons et cyclistes partagent ce trottoir.

## Rue Cimetière



- À l'entrée de la rue Cimetière, le trottoir s'arrête et fait place au stationnement de la cordonnerie. Le trottoir repart par la suite un peu plus loin. Aucun espace réservé pour le piéton n'est présent entre les deux, ce qui peut créer de la confusion chez les marcheurs, particulièrement ceux en bas âge.

### Recommandations

- Il est recommandé de profiter de la réfection du réseau routier pour réaménager les trottoirs qui sont en mauvais état ou qui ne sont pas suffisamment larges.
- Aménager, le plus rapidement possible, une ligne de rive sur la rue Highland. (Réf. : 4.7 – Présence de corridor scolaire).

#### CRITÈRE 4.5 : Largeur minimale des trottoirs



##### **Obstacles**

- Il est recommandé que la largeur minimale des trottoirs soit de 1,5 mètre. Dans les secteurs analysés, la largeur est généralement inférieure à 1,5 mètre. Toutefois, on note que les trottoirs plus récents répondent aux recommandations.

##### **Recommandations**

- Il est recommandé de profiter de la réfection du réseau routier pour repenser les proportions de l'espace dédié aux piétons.
- Élargir les trottoirs pour répondre aux indications du ministère des Transports du Québec et pour assurer le confort et permettre à deux personnes, à des fauteuils roulants et à des marchettes de se croiser facilement, en particulier à proximité de l'école, de la Villa des Mont et du Foyer Sutton, sur les rues Highland et Western.
- Notons que la largeur de 1.5 mètre est un minimum et qu'une largeur de 1,8 mètre est à privilégier aux endroits où il y a davantage de piétons qui circulent, afin d'assurer le confort et de permettre à deux personnes de se croiser facilement (Source : Vélo Québec).
- Les lieux où il peut y avoir un fort achalandage de piétons, la largeur devrait être de 2 mètres et peut varier jusqu'à 4 mètres pour assurer la fluidité et le confort des piétons.
- Pour croisement aisé de deux fauteuils roulants, on recommande de prévoir un dégagement de 2.4 mètres.
- Autre élément appréciable, en augmentant la largeur des trottoirs, on diminue par le fait même celle de la chaussée, ce qui contribue à apaiser la circulation automobile (Réf. : 5.3 – Apaisement de la circulation).



## CRITÈRE 4.6 : Présence de bordure protectrice

### Réf. Carte 2 – Trottoirs

#### Entrée de la cour de l'école primaire



#### Rues avoisinantes au Parc Gagné



### Aspects positifs

- Des bollards ont été installés à l'entrée de la cour de l'école primaire, où se côtoient piétons, cyclistes, autobus et automobiles. Les enfants sont ainsi protégés de la circulation et dirigés vers le trottoir qui longe la zone de débarquement.

### Recommandations

- Mise à part les espaces de stationnement en bordure de la rue Principale, aucune bordure protectrice n'est présente. Cependant, compte-tenu des faibles débits de circulation et vitesses pratiquées sur les rues locales, leur aménagement n'est pas toujours essentiel.
- Il est conseillé de faire un marquage au sol en priorité dans les rues qui ne possèdent pas de trottoirs et où on retrouve une école ou un parc à proximité. Par exemple, notons les rues avoisinantes au Parc Gagné, où nous recommandons le marquage d'une ligne de rive, afin de délimiter l'espace piétonnier.
- L'aménagement d'un corridor actif multifonctionnel s'avère aussi une avenue à envisager.

## CRITÈRE 4.7 : Présence de corridor scolaire

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Réf. Carte 4 – Corridors actifs sécuritaires</b></p> | <p><b>Obstacles</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Les corridors scolaires permettent de rendre les trajets empruntés vers l'école plus sécuritaires pour les écoliers. Ceci encourage les déplacements actifs des enfants vers l'école au quotidien. Dans le secteur parcouru aux environs de l'école, aucun corridor scolaire n'est identifié. Seulement quelques affiches de Zone scolaire sont présentes sur Highland.</li><li>• Un passage écolier informel est présent entre l'école et la rue Curley. Il comporte des risques pour les enfants qui l'empruntent : sentier non entretenu avec un dénivelé important, cachettes à proximité qui augmentent le sentiment d'insécurité. Une porte dans la clôture située au fond de la zone de débarquement permet un accès facile à ce sentier et l'officialise de facto.</li><li>• Certaines intersections inquiètent particulièrement les parents d'écolier. Notons l'intersection Academy – Principale qui est préoccupante puisqu'il n'y a aucun arrêt sur la rue Principale. Mentionnons aussi l'intersection Academy – Pleasant qui est problématique en raison de la présence de la 215 et de la vitesse des automobilistes qui y circulent.</li></ul> <p><b>Recommandations</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Officialiser le passage écolier informel entre l'école et la rue Curley. De l'aménagement et l'entretien du sentier déjà présent permettraient de sécuriser le passage déjà emprunté par de nombreux enfants. Ajouter de l'éclairage près du marché public, à l'approche de la rue Curley, pourrait aussi contribuer à augmenter le sentiment de sécurité des enfants et de leurs parents.</li><li>• Retour en permanence du panneau d'arrêt à l'intersection Principale et Academy. L'ajout du panneau en raison de la déviation du trafic, faisait en sorte que traverser la rue Principale était devenu un exercice plus facile et sécuritaire, notamment pour les enfants et les aînés. Nous recommandons que cette mesure soit révisée malgré que le panneau d'arrêt ait été retiré.</li><li>• Il est aussi recommandé d'évaluer la possibilité d'aménager une avancée de trottoir à l'intersection Principale et Academy.</li><li>• Réaliser une signalisation complète et claire, à l'aide de panneaux et de marquages au sol, indiquant la présence de corridors scolaires.</li></ul> |
|--|--|

## **CRITÈRE 4.8 : Barrière physique**

### **Aspects positifs - Bon coup !**

- L'aménagement de la passerelle permettant aux aînés de traverser la voie ferrée à l'arrière de la Villa des Monts. Cette dernière est accessible à pied, à vélo, en fauteuil roulant et en marchette. Le fait qu'elle soit entretenue et déneigée l'hiver permet son utilisation à l'année longue.

### **Obstacles**

- Dans les secteurs analysés, deux barrières physiques importantes ont été identifiées : La rue Principale et la voie ferrée. Ces infrastructures physiques peuvent empêcher des piétons et cyclistes de se déplacer aisément de part et d'autre, ce qui peut limiter les déplacements.
- La rue Principale peut être un obstacle, surtout pour les enfants et les personnes âgées. Le débit de circulation important la rend difficile à traverser pour les non expérimentés de la route ainsi que pour les personnes à mobilité réduite ou qui se déplacent plus lentement. Le fait qu'une seule traverse protégée ne soit aménagée pour assurer la priorité des piétons et cyclistes la rend encore moins accessible.
- La présence de la voie ferrée peut amener l'enclavement d'un secteur si les deux côtés ne sont pas suffisamment bien reliés entre eux et ce, à des intervalles raisonnables du point de vue d'un marcheur. Par exemple, l'accès au parc municipal Hill-Goyette à partir du secteur de l'école est défavorisé par la présence du chemin de fer et du manque de traverses sécuritaires.

### **Recommandations**

- Afin de rendre le secteur plus perméable et accessible aux abords des barrières, il est recommandé d'ajouter des liens (passages, passerelles, etc.) sécuritaires (patrouillés, éclairés, etc.) pour piétons et cyclistes ou réaménager les liens existants pour les rendre plus sécuritaires, accessibles et accueillants.
- Retour en permanence du panneau d'arrêt à l'intersection Principale et Academy. L'ajout du panneau en raison de la déviation du trafic, faisait en sorte que traverser la rue Principale était devenu un exercice plus facile et sécuritaire, notamment pour les enfants et les aînés. Nous recommandons que cette mesure soit révisée malgré que le panneau d'arrêt ait été retiré. (Réf. section 4.7 – Présence de corridor scolaire.)

## **CRITÈRE 4.9 : Présence d'arbres ou de végétation**

### **Aspects positifs**

- La végétation est bien présente à Sutton et contribue à rendre agréable les parcours des piétons et cyclistes.

#### CRITÈRE 4.10 : Présence de mobilier urbain

|  |   |
|--|---|
| <b>Réf. Cartes 5 – Localisation du mobilier urbain</b> | <b>Obstacles</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Très peu de mobilier urbain est retrouvé dans les secteurs analysés.</li></ul> <b>Recommandations</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Afin d'ajouter du confort et de la sécurité au parcours des piétons et cyclistes, il est recommandé d'ajouter des bancs, poubelles, fontaines d'eau et lampadaires, spécialement le long de la piste cyclable, dans les parcs et à proximité des destinations utilitaires.</li><li>• Les bancs et aires de repos sont particulièrement appréciés par les aînés et les familles, qui limitent leurs déplacements en raison de la fatigue accumulée en leur absence.</li></ul> |
|--|---|



## 5. SÉCURITÉ

### CRITÈRE 5.1: Présence de cachettes

#### Bâtiment désaffecté (Filtex)



#### Passage écolier informel – cachettes potentielles



#### Obstacles

- Quelques cachettes potentielles ont été observées.
- Une maison abandonnée le long de la rivière sur la rue Pine. -Un bâtiment désaffecté (Filtex) le long de la piste cyclable. Ce dernier a été mentionné à de nombreuses reprises par les citoyens du secteur (aînés) en plus des parents comme étant une source d'insécurité importante.
- Le passage écolier informel entre l'école et la rue Curley. Le terrain avoisinant au sentier regorge de cachettes potentielles.

#### Recommandations

- Il serait recommandé de réaménager les alentours des cachettes potentielles, par exemple, en ajoutant de l'éclairage pour améliorer le sentiment de sécurité.
- Trouver une vocation «sécuritaire» aux bâtiments désaffectés.
- Tel que mentionné au point 4.7 (Présence de corridor scolaire), officialiser le passage écolier informel entre l'école et la rue Curley. De l'aménagement et l'entretien du sentier déjà présent permettraient de sécuriser le passage déjà emprunté par de nombreux enfants.



## CRITÈRE 5.2 : Présence de traverses piétonnes

### Réf. Carte 4 – Corridors actifs sécuritaires

#### Intersection Principale et Academy



### Obstacles

- Une seule traverse piétonne protégée est présente sur la rue Principale, au cœur du village. Elle est bien visible et habituellement respectée mais, compte tenu du débit de circulation important sur cette rue, en nombre insuffisant.
- Une traverse pour vélo, souvent confondu pour une traverse piétonne protégée par les utilisateurs est présente sur la rue Principale (à la hauteur de la voie ferrée entre Western et Academy, réf. section 4.2 – Infrastructures cyclables). Cette traverse est particulièrement hasardeuse, les voitures qui entrent dans la ville arrivant souvent à vitesse élevée. Aussi, en raison de la présence du chemin de fer et des marquages au sol, il peut y avoir confusion chez le piéton et un faux sentiment de sécurité (ligne blanche, associée à un arrêt obligatoire de la part des automobilistes, ...). La confusion avec une traverse protégée est notamment présente chez les aînés.

### Rue Principale Sud près du CPE



### Recommandations

- Modifier la signalisation à l'endroit où la piste cyclable traverse la rue Principale (route 139). L'objectif serait de faire réaliser aux automobilistes qui entrent dans le village que des cyclistes pourraient traverser la chaussée. Du marquage au sol pourrait être fait en amont (losange et vélo). Aménager les deux entrées de la piste cyclable afin de les rendre plus visibles pourrait aussi avoir un effet d'apaisement de la circulation (ex. : bacs à fleurs). Par la même occasion, il serait plus clair pour les piétons que cette traverse n'est pas une traverse piétonne protégée. (Réf. section 4.2 – Infrastructures cyclables)
- Évaluer la possibilité d'identifier et de sécuriser d'autres traverses piétonnes le long de la rue Principale. Selon les commentaires reçus, la traversée de cette rue est loin d'être évidente. Aussi, les piétons et cyclistes optent souvent pour le chemin le plus court et ne se rendent pas toujours jusqu'au milieu de la rue Principale pour utiliser la traverse de manière sécuritaire. Bien sûr, s'il est décidé de conserver en permanence le panneau d'arrêt à l'intersection Principale et Academy, une autre possibilité de traverse sécuritaire vient d'être ajoutée. Suite à une rencontre avec des représentants du MTQ, cette recommandation est présentement évaluée et une étude de la circulation sera réalisée pour ce secteur de la rue Principale. Délai : automne 2012.
- Évaluer la possibilité d'ajouter une traverse piétonne sur la Principale Sud près du CPE (rue Church), ou à la section sud de la rue Western. Aucune traverse sécurisée ne permet aux éducatrices du CPE et aux aînés des résidences d'atteindre l'autre côté de la rue à moins de se rendre jusqu'au cœur du village, ce qui n'est pas réaliste en raison de leur éloignement. Ainsi, pour atteindre le Parc Gagné par exemple, les éducatrices, les enfants et les aînés doivent traverser la Principale, sans protection officielle. Suite à une rencontre avec des représentants du MTQ, cette recommandation est présentement évaluée et une analyse des besoins sera réalisée pour ce secteur de la rue Principale Sud (comptage des piétons). Délai : septembre/octobre 2012.



## CRITÈRE 5.3 : Apaisement de la circulation

### Réf. Carte 3 – Mesures d'apaisement de la circulation Entrée des zones résidentielles



#### A. Fermeture d'un côté de la rue

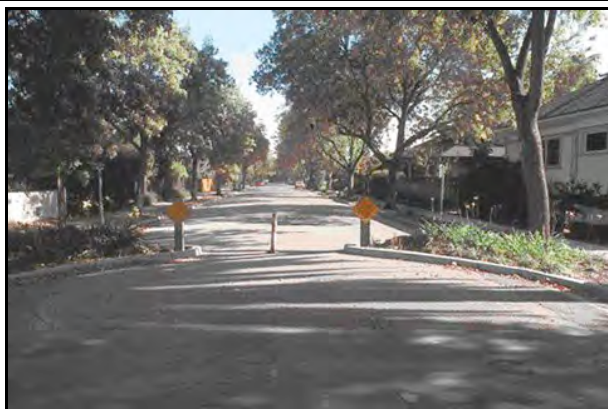


### Obstacles

- Les mesures d'apaisement de la circulation physiques sont quasi absentes du secteur analysé. Uniquement de la signalisation et du marquage au sol ont été observés. Notons que la signalisation à elle seule ne peut être totalement efficace pour réduire la vitesse et le nombre de voiture, d'où l'importance d'ajouter des mesures d'apaisement physiques.
- À l'entrée du village par la 139 (Principale Nord), les automobilistes circulent très rapidement. En plus, la route est en pente descendante, ce qui encourage encore davantage la vitesse. Aucune mesure d'apaisement physique n'est présente, ce qui menace la sécurité des piétons. Les aînés ont d'ailleurs mentionné craindre de traverser l'intersection Principale et Western.
- La rue Academy vers la Principale est aussi en pente descendante et les véhicules y circulent aussi très rapidement. La proximité de l'école en fait une section inquiétante pour les parents.
- De nombreux citoyens ont manifesté de l'inquiétude par rapport à l'utilisation de la rue Pleasant comme voie de contournement de la rue Principale, pour atteindre la rue Maple. Étant dans la continuité de la 215, les automobilistes y circulent rapidement, sans respecter la limite de vitesse de cette rue résidentielle où demeurent de nombreuses familles. Le panneau d'arrêt semble aussi être optionnel pour plusieurs. Aucune mesure d'apaisement physique n'est présente sur cette rue.
- La rue Western est utilisée comme voie de contournement à la rue Principale, ce qui occasionne une problématique de vitesse.

### Recommandations

- Il serait envisageable que des mesures physiques (avancées de trottoir, chicanes, etc.) soient mises en place à proximité de l'école, aux intersections problématiques ou à d'autres lieux générateurs de déplacements à pied ou à vélo afin de réduire la vitesse et le nombre de voitures.
- Évaluer la possibilité d'ajouter des éléments d'aménagement paysager en bordure de la route à l'entrée du village, pour réduire davantage la vitesse (ex : rapprocher de la route l'affiche *Bienvenue à Sutton*, ajout de mobilier,



Source : [www.pedbikeimages.org](http://www.pedbikeimages.org)

### B. Déviation du trafic en diagonal



Source : [www.pedbikeimages.org](http://www.pedbikeimages.org)

ajout de végétation pour réduire le champ visuel des automobilistes et ainsi créer un incitatif pour diminuer leur vitesse). Suite à une rencontre avec des représentants du MTQ, les normes d'affichage seront fournies à la ville. Délai : fin août 2012.

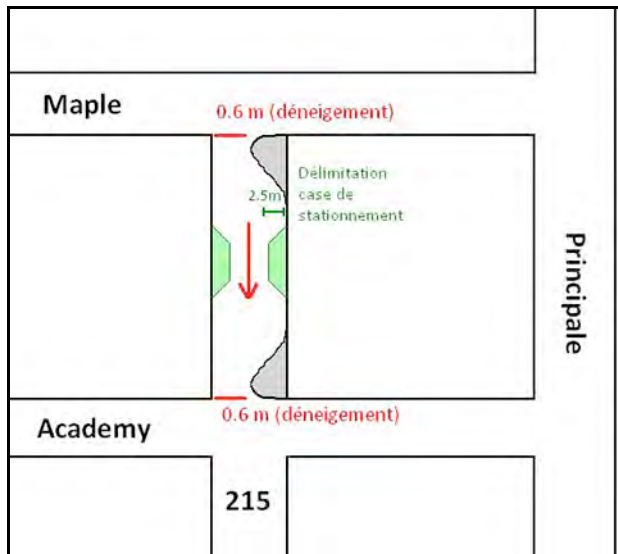
- Évaluer la possibilité d'implanter une bande rugueuse dans la chaussée à l'entrée nord du village, juste avant le parc Tartre. Ceci permettrait aux automobilistes de réaliser qu'ils doivent ralentir. Suite à une rencontre avec des représentants du MTQ, cette recommandation est présentement évaluée. Délai : décembre 2012.
- Évaluer la possibilité d'affichage du message «*À Sutton on respecte les piétons !*» à l'entrée nord du village, à la hauteur du parc Tartre (rappel après le passage de la bande rugueuse). Nous recommandons un affichage ponctuel, par exemple un rappel annuel au printemps.
- Retour en permanence du panneau d'arrêt à l'intersection Principale et Academy. L'ajout du panneau en raison de la déviation du trafic, faisait en sorte que traverser la rue Principale était devenu un exercice plus facile et sécuritaire, notamment pour les enfants et les aînés. Nous recommandons que cette mesure soit révisée malgré que le panneau d'arrêt ait été retiré.
- Évaluer la pertinence d'ajouter des passages piétons texturés aux traverses piétonnes existantes et à celles recommandées. (Réf. section 5.2 – Présence de traverses piétonnes.)
- Évaluer la possibilité d'ajouter des bollards «Zone résidentielle, circulez prudemment» à l'entrée des différentes zones résidentielles de la ville.
- Limiter l'utilisation de la rue Pleasant (continuité de la route 215) à un usage résidentiel et ainsi éviter son emprunt comme voie de contournement. Puisque la problématique est spécialement importante l'hiver en raison de la station de ski, les mesures d'apaisement de la circulation doivent être efficaces peu importe la saison. Différentes alternatives pourraient être mises en place, en voici quelques exemples :
  - A. Fermer la rue d'un côté afin d'empêcher les véhicules qui arrivent de la 215 de s'y engager, tout en permettant la circulation des vélos et piétons.
  - B. Dévier diagonalement le trafic vers la rue Principale afin d'éviter la circulation de transit.
  - C. Aménagement d'un mini rond-point, qui impose un ralentissement de la

### C. Mini rond-point



Source : [www.pedbikeimages.org](http://www.pedbikeimages.org)

### D. Sens unique, rue Pleasant



circulation qui arrive de la 215.

D. Transformer la rue Pleasant en une voie à sens unique, possiblement en direction sud (vers la rue Maple). Il sera important d'évaluer quelle entrée de la rue Pleasant est la plus problématique afin de confirmer le sens à adopter.

Suite à des échanges avec la direction des travaux publics et de l'urbanisme de la ville de Sutton, les alternatives A et D seraient les plus envisageables.

N.B. D'autres solutions sont possibles. Les alternatives proposées ne sont que des idées présentées à titre d'exemples.



## CRITÈRE 5.4 : Présence de lampadaires

### Réf. Carte 5 – Localisation du mobilier urbain

#### Exemple de lampadaire à échelle humaine



Source : Google Street View

#### Piste cyclable et Villa des Monts



### Aspects positifs

- Le secteur est généralement bien éclairé. L'ensemble des commentaires des citoyens allait aussi en ce sens.

### Obstacles

- Chez l'ensemble des aînés, l'éclairage dans le stationnement derrière la pharmacie Brunet semble problématique. L'éclairage est insuffisant lorsque la noirceur arrive, ce qui limite l'utilisation de la traverse piétonne entre la voie ferrée et le village par manque de sécurité. Ce passage est pourtant important puisqu'il sert de transit entre la Villa et la rue Principale. Plusieurs ont mentionné ne pas sortir le soir par manque de visibilité. Le sentiment d'insécurité a deux volets : les aînés sont craintifs car ils ne voient pas où ils vont et qui s'y trouve. Ils craignent aussi de ne pas être vu par un automobiliste dans le stationnement et d'être renversé.

### Recommandations

- Il serait pertinent d'augmenter le niveau d'éclairage à l'arrière du stationnement adjacent à la piste cyclable et à la Villa des Monts. augmenter le sentiment de sécurité pourrait diminuer l'isolement des aînés.
- Des lampadaires à échelle humaine (environ 6 mètres de haut) pourraient être installés le long de la piste cyclable et dans certains parcs.

## CRITÈRE 5.5 : Vitesses légales affichées

### Réf. Carte 4 – Corridors actifs sécuritaires

#### Exemple d'apaisement de la circulation à Bromont.



### Obstacles

- Les vitesses légales fixées semblent appropriées, sans être toujours respectées.
- Seule les rues Highland et Western ont une vitesse limitée à 30 km/h (Highland étant une zone scolaire).
- Tel que mentionné au point 5.3, il y a de l'inquiétude par rapport à l'utilisation de la rue Pleasant comme voie de contournement de la rue Principale, pour atteindre la rue Maple. Étant dans la continuité de la 215, les automobilistes y circulent rapidement, sans respecter la limite de vitesse de cette rue résidentielle où demeurent de nombreuses familles.

### Recommandations

- À l'approche de l'école, délimiter les zones scolaires où la vitesse serait limitée à 30km/h, en se basant sur les corridors scolaires identifiés. (Réf. section 4.7 – Présence de corridor scolaire.)
- Évaluer la possibilité de limiter la vitesse à 40 km/h dans les zones résidentielles.
- L'importance de faire respecter les limites de vitesse par la surveillance policière est un élément qui est souvent revenu lors des marches citoyennes.

Dans l'impossibilité de faire respecter les limites de vitesse établies, apporter des modifications physiques d'apaisement de la circulation demeure la meilleure solution pour ralentir les voitures. (Réf. section 5.3 – Apaisement de la circulation.)

## CRITÈRE 5.6 : Nombre de piétons et de cyclistes

### Aspects positifs

- Plus il y a de piétons et cyclistes qui circulent sur une rue ou dans un secteur, plus il y a de l'animation et donc, plus le sentiment de sécurité d'un individu est fort (ex. : moins de peur relative aux risques d'agression). Une forte affluence de piétons et de cyclistes apporte aussi une viabilité des commerces et des services du secteur. Ces éléments ont été vérifiés et renforcés par les commentaires recueillis à ce sujet auprès des citoyens.
- Nous avons compté beaucoup de piétons et cyclistes (plus de 21) durant l'ensemble des marches qui ont durées en moyenne une heure et demie.



## **CRITÈRE 5.7 : Nombre de véhicules lourds**

### **Obstacles**

- Un grand nombre de camions qui circule dans le secteur (surtout sur la Principale) peut présenter bien des dangers quant à la sécurité réelle et au sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes.
- Aussi, une affluence importante de camions apporte plusieurs nuisances (sonore, vibration, pollution de l'air, etc.) suffisamment importantes pour décourager des gens de se déplacer à pied ou à vélo sur les rues empruntées par ceux-ci.
- Nous avons compté une quinzaine de camions durant notre visite des différents secteurs, en majorité aux abords de la rue Principale. Ce nombre est suffisant pour ressentir certains désagréments, notamment au niveau sonore. Selon les citoyens, le nombre de camions varie beaucoup selon le moment de la journée et les jours de la semaine.
- La circulation automobile augmente aussi considérablement la fin de semaine, avec l'arrivée des touristes. Une quantité importante d'automobiles, bien que ce ne soit pas des véhicules lourds, peut aussi être une nuisance. Particulièrement lorsque le piéton n'est pas respecté.

### **Recommandations**

- Il est impossible de limiter la présence automobile. Par contre, une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes résidents et des touristes pourrait être réalisée.
- La présence de véhicules lourds est inévitable dans la municipalité : proximité des douanes américaines et aucune voie de contournement. Toutefois, il serait intéressant d'évaluer, avec la collaboration du MTQ, la possibilité d'aménager des mesures d'apaisement de la circulation pouvant avoir un impact sur la vitesse. (Réf. sections 5.3 – Apaisement de la circulation et 5.5 – Vitesses légales affichées.)

# 6 RECOMMANDATIONS

**RÉF. : Carte 6 – Identification des obstacles au transport actif**

**Carte 7 – Identification des recommandations au transport actif**

## **Recommandations prioritaires retenues par le comité de travail**

Le comité de travail du projet *Ma municipalité à pied, à vélo!* recommande de retenir comme première priorité le développement de corridors scolaires sécuritaires. À cette fin, le comité suggère la priorisation des éléments suivants :

### **Identification des corridors scolaires sécuritaires**

- Signalisation et marquage des corridors identifiés.
- Leadership de la Ville pour l'aménagement de la pente derrière l'école.

### **Apaisement de la circulation**

- Diminuer la vitesse permise affichée dans les corridors scolaires sécuritaires.
- Augmenter la présence policière dans ces corridors.
- Développer des mesures physiques d'apaisement de la circulation plus particulièrement sur les rues Pleasant et Western.

### **Réfection des trottoirs et marquage de ligne de rive**

- En urgence : refaire le marquage de la ligne de rive en attendant la réfection des trottoirs sur la rue Highland.
- Planification de la réfection des trottoirs des rues Highland (priorité) et Western (deuxième priorité).
- Tracer une ligne de rive sur les rues Gagné et Cimetière.
- Planification de l'ensemble du marquage près des parcs municipaux.

### **Aménagement de traverses piétonnières**

- Constitution d'un comité de concertation impliquant le MTQ afin de revoir l'aménagement de traverses piétonnières traversant les routes provinciales (Maple, 139).
- Retour de l'arrêt sur la rue Principale au coin de la rue Academy.
- Ajout d'une traverse sur la rue Principale Sud face à la rue Church, près du CPE.

En complément, le comité suggère la priorisation d'éléments favorisant l'accessibilité universelle afin de rejoindre l'ensemble des populations, notamment les personnes âgées.

### **Infrastructure cyclable**

- Installation de bacs à arbres ou autre aménagement de chaque côté de l'entrée de la piste cyclable traversant la rue Principale.
- Marquage de la continuité de la piste cyclable sur la rue Pine.

### **Supports à vélos et mobiliers urbains**

- Installation de supports à vélo (11), de bancs (11), de poubelles (11) et de lampadaires (7) selon la carte définie dans le rapport du comité de travail du projet *Ma municipalité à pied, à vélo!*

Dernière recommandation et condition de réussite :

### **Constitution d'un comité de suivi**

- Comité composé d'acteurs clés en mesure d'assurer un suivi et une prise en charge des recommandations (ex : acteurs municipaux, CSSS, MRC, MTQ)

## 7 CONCLUSION

---

En regard de la promotion de saines habitudes de vies, se déplacer à pied ou à vélo avec de jeunes enfants entre le domicile et l'école amène plus d'un bénéfice pour la santé, l'environnement, la sécurité routière, etc. C'est une occasion, pour un parent, de passer un moment privilégié avec son enfant en lui apprenant à se comporter correctement sur la voie publique ; ainsi le parent contribue à développer l'autonomie de son enfant, une garantie de sécurité. Le fait de pratiquer une activité physique avant de se rendre à l'école éveille l'esprit et permet une meilleure attention en classe, tout en contribuant à intégrer au quotidien une activité physique, une habitude qui gardera l'enfant en meilleure santé. De plus, se déplacer de façon active est économique comparativement à l'usage de l'automobile. Finalement, le transport actif ne pollue pas et contribue à la préservation des ressources naturelles, ce qui est favorable pour l'environnement.

Les déplacements actifs font partie d'un éventail de saines habitudes de vie qui, prises dès un jeune âge, peuvent devenir partie intégrante du quotidien des citoyens de la municipalité de Sutton. L'adoption de ces modes de déplacements repose sur plusieurs facteurs : le déplacement des parents, la sécurité des trajets, la sensibilisation et la mobilisation, etc. De par ses diverses activités, le programme *Ma municipalité à pied, à vélo !*, a permis d'agir sur plusieurs fronts pour inciter les élèves, leurs parents, les aînés et les citoyens en général, à opter pour les transports actifs pour leurs déplacements.

Dans un premier temps, par l'animation d'ateliers de sensibilisation adaptés au niveau scolaire dans toutes les classes, tous les élèves ont pu être sensibilisés aux bienfaits des transports actifs et aux consignes de sécurité lors des déplacements à pied ou à vélo.

Ensuite, par le diagnostic des obstacles au transport actif, le comité a pu formuler des recommandations aux divers intervenants du milieu scolaire et ses partenaires (Ville, service de police, etc.). Certaines recommandations ont été retenues comme prioritaires par le comité de travail. La mise en application de ces recommandations pourra améliorer le sentiment de sécurité chez les citoyens, favorisant par le fait même l'adoption de modes de déplacements actifs. La constitution d'un comité de suivi, suite au dépôt du rapport du projet, est une condition de réussite incontournable.

Grâce à l'implantation du projet *Ma municipalité à pied, à vélo!* sur son territoire, la Ville de Sutton a fait un pas de plus vers la mise en œuvre du développement durable sur son territoire.

## 8 RÉFÉRENCES

---

MANSEAU, G. (2012) *Guide d'aide à la décision sur l'analyse des environnements municipaux favorables aux déplacements actifs*. Agence de la santé et des services sociaux de la Montérégie, 12 p.

Kino-Québec (1998) *Les jeunes et l'activité physique : situation préoccupante ou alarmante ?*, Québec, 22 p.

Lewis, Bussière, Carlier et al. (2008) *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières. Analyse du système d'acteurs concernés par le transport actif des élèves des écoles primaires au Québec*. [www.villeetmobilite.ca](http://www.villeetmobilite.ca)

# Annexe I Tableaux des accidents

**TABLEAU I.1**

**Ensemble des accidents et victimes, municipalité de Sutton, 2006 à 2011**

| Année de l'accident | Gravité de l'accident |        |        |                      |                     |       | Décès | Blessés graves | Blessés légers | Total des victimes |
|---------------------|-----------------------|--------|--------|----------------------|---------------------|-------|-------|----------------|----------------|--------------------|
|                     | Mortels               | Graves | Légers | Sous-total Corporels | Matériels seulement | Total |       |                |                |                    |
| 2006                | 1                     | 3      | 13     | 17                   | 67                  | 84    | 1     | 4              | 21             | 26                 |
| 2007                | .                     | 1      | 13     | 14                   | 69                  | 83    | 0     | 1              | 19             | 20                 |
| 2008                | .                     | 3      | 5      | 8                    | 41                  | 49    | 0     | 3              | 7              | 10                 |
| 2009                | .                     | 1      | 14     | 15                   | 59                  | 74    | 0     | 1              | 18             | 19                 |
| 2010                | .                     | 1      | 7      | 8                    | 57                  | 65    | 0     | 1              | 9              | 10                 |
| 2011                | .                     | 1      | 8      | 9                    | 47                  | 56    | 0     | 1              | 12             | 13                 |

**TABLEAU I.2**

**Accidents et victimes impliquant un cycliste, municipalité de Sutton, 2006 à 2011**

| Année de l'accident | Gravité de l'accident |        |                      |       | Décès | Blessés graves | Blessés légers | Total des victimes |
|---------------------|-----------------------|--------|----------------------|-------|-------|----------------|----------------|--------------------|
|                     | Graves                | Légers | Sous-total Corporels | Total |       |                |                |                    |
| 2007                | .                     | 1      | 1                    | 1     | 0     | 0              | 1              | 1                  |
| 2008                | 1                     | 1      | 2                    | 2     | 0     | 1              | 1              | 2                  |
| 2009                | 1                     | .      | 1                    | 1     | 0     | 1              | 0              | 1                  |

**TABLEAU I.3**

**Accidents et victimes impliquant un piéton, municipalité de Sutton, 2006 à 2011**

| Année de l'accident | Gravité de l'accident |        |                      |       | Décès | Blessés graves | Blessés légers | Total des victimes |
|---------------------|-----------------------|--------|----------------------|-------|-------|----------------|----------------|--------------------|
|                     | Graves                | Légers | Sous-total Corporels | Total |       |                |                |                    |
| 2009                | .                     | 1      | 1                    | 1     | 0     | 0              | 1              | 1                  |
| 2011                | 1                     | 1      | 2                    | 2     | 0     | 1              | 1              | 2                  |

Source : Statistique Réseau SAAQ, 2012

## Annexe 2 Localisation des accidents

**TABLEAU 2.1**

**Localisation des accidents impliquant un cycliste, Municipalité de Sutton, 2005 à 2009**

| # Évènement     | Route | Inter1       | Inter2    | Gravité   |
|-----------------|-------|--------------|-----------|---|
| 400970508270018 | -     | 555 CH REAL  | -         | Léger   |
| 400970706250013 | 139   | RTE 139      | BROCKFALL | Léger   |
| 400970806080009 | 139   | 16 PRINCIPAL | DEPOT     | Léger   |
| 400970807080014 | 215   |              | WESTERN   | Grave<br>(nécessitant l'hospitalisation d'au moins une victime) |

**TABLEAU 2.2**

**Localisation des accidents impliquant un piéton, Municipalité de Sutton, 2005 à 2009**

| # Évènement     | Route | Inter1       | Inter2  | Gravité |
|-----------------|-------|--------------|---------|---------|
| 400970504080009 | 139   | 407 139 S    | MUDGETT | Mortel  |
| 400970906100012 | 139   | 32 PRINCIPAL | -       | Léger   |

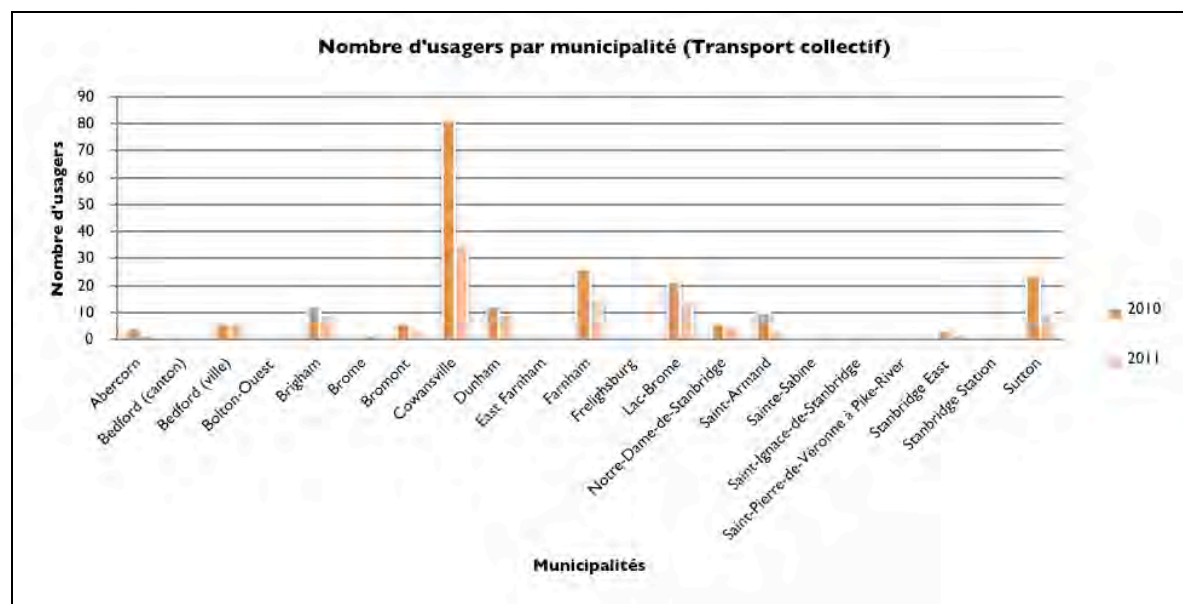
Source : DSP Montérégie 2012

# Annexe 3 Transport collectif

**TABLEAU 3.1**

**Nombre d'usagers par municipalité (Transport collectif)**

| Municipalité                         | 2010       | 2011       |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Abercorn                             | 4          | 2          |
| Bedford (canton)                     | 0          | 0          |
| Bedford (ville)                      | 6          | 6          |
| Bolton-Ouest                         | 0          | 0          |
| Brigham                              | 12         | 9          |
| Brome                                | 0          | 2          |
| Bromont                              | 6          | 3          |
| Cowansville                          | 81         | 35         |
| Dunham                               | 12         | 9          |
| East Farnham                         | 1          | 1          |
| Farnham                              | 26         | 15         |
| Frelighsburg                         | 0          | 1          |
| Lac-Brome                            | 21         | 14         |
| Notre-Dame-de-Stanbridge             | 6          | 5          |
| Saint-Armand                         | 10         | 3          |
| Sainte-Sabine                        | 0          | 1          |
| Saint-Ignace-de-Stanbridge           | 0          | 1          |
| Saint-Pierre-de-Véronne à Pike-River | 0          | 1          |
| Stanbridge East                      | 3          | 2          |
| Stanbridge Station                   | 0          | 0          |
| Sutton                               | 24         | 10         |
| Autres                               | 5          | 4          |
| <b>Total</b>                         | <b>217</b> | <b>124</b> |



# **Annexes 4 à 12**

## **ANNEXE 4 - CARTE 1**

**SECTEUR À ANALYSER**

## **ANNEXE 5 - CARTE 2**

**TROTTOIRS**

## **ANNEXE 6 - CARTE 3**

**AFFICHES ZONE RÉSIDENTIELLE**

## **ANNEXE 7 - CARTE 4**

**CORRIDORS TRANSPORT ACTIF**

## **ANNEXE 8 - CARTE 5**

**LOCALISATION DU MOBILIER URBAIN**

## **ANNEXE 9 - CARTE 6**

**IDENTIFICATION DES OBSTACLES AU TRANSPORT ACTIF**

## **ANNEXE 10 - CARTE 7**

**IDENTIFICATION DES RECOMMANDATIONS AU TRANSPORT ACTIF**

## **ANNEXE 11 - CARTE 8**

**LOCALISATION DES ACCIDENTS IMPLIQUANT PIÉTONS OU CYCLISTES**

## **ANNEXE 12 - RAPPORT D'ACTIVITÉS DE SENSIBILISATION**