

Plan de déplacement 2022

Municipalité de Compton

Recommandations pour l'amélioration des déplacements actifs

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE L'ESTRIE

31 août 2022





Conseil régional de l'environnement de l'Estrie

165, rue Moore, bureau 300
Sherbrooke (QC) J1H 1B8
Tél. : 819-821-4357
cree@EnvironnementEstrie.ca
www.EnvironnementEstrie.ca



TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | CONTEXTE | 1 |
| 2 | MÉTHODOLOGIE | 2 |
| 3 | FAITS COMPLÉMENTAIRES | 3 |
| 4 | RETOUR SUR LE PLAN DE DÉPLACEMENT 2014 | 8 |
| 4.1 | CONSTATS..... | 8 |
| 4.1.1 | <i>Axe nord – sud des routes 147 et 208</i> | 8 |
| 4.1.2 | <i>Secteur du Hameau et chemin de Cochrane</i> | 20 |
| 4.1.3 | <i>Secteur Bellevue</i> | 21 |
| 4.1.4 | <i>Accès aux espaces publics</i> | 21 |
| 4.1.5 | <i>Comportements</i> | 22 |
| 4.1.6 | <i>Déplacements à vélo</i> | 23 |
| 5 | SYNTHÈSE | 26 |
| 5.1 | UNE MUNICIPALITÉ PROACTIVE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ACTIVE | 26 |
| 5.2 | ET LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS..... | 27 |
| 5.3 | UNE PLACE AUX VÉLOS À DÉFINIR..... | 28 |
| 6 | REMERCIEMENTS | 30 |



1 CONTEXTE

À l'initiative de l'École, la Municipalité, le CRE Estrie et celles-ci se sont rencontrés une première fois en 2021 afin de faire le point sur la situation des déplacements actifs au cœur de la collectivité et du développement de ses réseaux piétonnier et cyclable. L'École témoigne de son intérêt à poursuivre les améliorations apportées ces dernières années par la Municipalité aux infrastructures routières afin de faciliter les déplacements actifs vers le cœur de la collectivité où l'établissement se situe.

En particulier, l'École souligne que des travaux importants auront lieu à court terme (2022-2023) sur son site et qu'il s'agit d'une opportunité de réviser les aménagements à proximité de l'établissement d'enseignement afin de faciliter et de rehausser la sécurité des déplacements actifs des élèves non desservis par le transport scolaire. Elle mentionne également l'importance que représente l'accès au parc des Lions, situé à proximité de l'autre côté du chemin de Hatley, pour les activités scolaires. Elle souhaite d'ailleurs l'utiliser pour l'enseignement extérieur.

À noter qu'un Plan de déplacement scolaire a été élaboré en 2014 en collaboration avec diverses parties prenantes, dont la Municipalité, l'École, le CRE Estrie ainsi que le MTQ, la MRC, la SQ, la commission scolaire des Hauts-Cantons et le CSSS. Cette démarche avait permis d'identifier des pistes d'amélioration sur le territoire de la collectivité, dont certaines ont été mises en œuvre selon les opportunités qui se sont présentées depuis.

Le présent document est donc une mise à jour du document déposé en 2014. Aucun nouveau sondage auprès de la population n'a été réalisé et il est présumé que les enjeux, freins, obstacles et dangers identifiés à l'époque sont toujours présents à moins que des actions n'aient été réalisées afin de corriger ou d'améliorer les problèmes relevés à l'époque.

L'accompagnement prévoit une quarantaine d'heures pour l'ensemble des activités, dont la mise à jour du Plan de déplacement, une présentation au conseil si jugé pertinent, une marche exploratoire pour l'identification d'un potentiel trajet de mobilité active hors réseau routier complémentaire et la réalisation d'une campagne de sensibilisation à l'automne à proximité de l'école Louis-Saint-Laurent.

Cet accompagnement est financé grâce à la contribution du Comité estrien des saines habitudes de vie.



2 MÉTHODOLOGIE

Chaque problème relevé à l'époque a été revisités et commentés. Les éléments passés sont rapportés dans le document et les nouveaux éléments, commentaires, observations et propositions de solutions sont spécifiquement identifiés comme étant une mise à jour dans les documents.

Des rencontres tenues entre Alain Beaulieu, directeur du service d'urbanisme et de l'environnement de la Municipalité, Chantal Leroux, directrice de l'école primaire Louis-Saint-Laurent, Patricia Sévigny, conseillère municipale, et Alexandre Demers, adjoint à la Transition écologique au CRE Estrie, ont été réalisées au printemps 2022 afin de discuter de la nature de l'accompagnement, des projets en cours et des changements futurs prévus.

Une marche d'observation a été réalisée le 22 avril 2022, visite terrain réalisée en partie avec monsieur Alain Beaulieu. Lors de cette marche d'observation, des photos ont été prises des aménagements et des infrastructures dans les différents secteurs d'intérêt.

De plus, les constats et les recommandations du Plan de déplacement de 2014 sont croisés avec le chapitre portant sur Compton dans le document *Portrait du sentiment de sécurité dans les espaces publics de la MRC de Coaticook* réalisé par le *Centre des femmes – Le point d'ancrage* en novembre 2021.

3 FAITS COMPLÉMENTAIRES

En 2021, sous forme d'une marche exploratoire citoyenne, une consultation portant sur le sentiment de sécurité dans l'espace public de la municipalité a été réalisée par le *Centre des femmes – Le point d'ancrage*. Un rapport a été produit¹ en novembre 2021 qui porte sur l'ensemble des municipalités de la MRC de Coaticook.

Concernant Compton, on y souligne des difficultés et des risques liés aux routes provinciales qui se rejoignent au cœur de la municipalité et qui la scindent en trois grandes sections, un manque d'infrastructures de qualité pour les déplacements piétonniers ainsi que des défis d'accès à certains espaces publics. Ce rapport très récent énumère des défis et des enjeux qui s'apparentent grandement à ceux identifiés au Plan de déplacement de 2014.

La Municipalité entend poursuivre l'amélioration de son réseau piétonnier en le sécurisant et en y ajoutant des infrastructures favorables aux déplacements actifs, dont :

- Amélioration des aménagements et du réseau :
 - Ajout d'un trottoir sur le chemin Cochrane, entre la rue du Hameau et le chemin de Moe's River (en deux phases);
 - Développement immobilier autour du King's Hall, qui comprendrait des sentiers piétonniers qui serviront aux déplacements récréatifs et utilitaires;
 - Ajout de feux rectangulaires à clignotement rapide (FRCR) activés sur appel au passage piétonnier à l'intersection de la route 147 et de la rue du Parc, vers le Récré-O-Parc. Si l'expérience est positive, la mise en place d'autres feux similaires pourrait être réalisée dans les années à venir;
 - Marquage côté ouest pour délimiter une bande de rive sur la rue Bellevue, entre le chemin de la Station et la rue Massé.

¹ Centre des femmes – Le point d'ancrage, PORTRAIT DU SENTIMENT DE SÉCURITÉ DANS LES ESPACES PUBLICS DE LA MRC DE COATICOOK (novembre 2021).

- Sécurité du cœur de la collectivité :
 - Étude pour l'ajout de feux de circulation à l'intersection des routes 147 et 208, avec passage et îlot piétonniers;
 - Amélioration envisagée de la traverse piétonnière à l'intersection du chemin de la Station et de la route 147 lors des travaux de remplacement des conduites souterraines.

Lors d'une des rencontres du comité, la Municipalité mentionne un intérêt pour la démarche de Saint-Camille et de son réseau piétonnier alternatif. Elle pourrait s'en inspirer pour compléter son réseau de mobilité active.

Pour sa part, l'École a le désir de mettre en œuvre un pédibus à la manière de *Trottibus* dans un proche avenir, lorsque les conditions seront plus propices aux déplacements actifs sécuritaires.

D'autres actions ont été nommées, dont plusieurs concernent des actions d'ISÉ qui pourraient se réaliser à travers une campagne de sensibilisation de concert avec la Sûreté du Québec. La campagne lavalloise de *radars vivants*² a été donnée en exemple : les automobilistes étaient invités à prendre conscience de leur vitesse et à changer leur comportement grâce à un radar intégré à un sac à dos que transportait des élèves sur le chemin de l'école.

Selon la carte des isochrones ci-dessous produite à partir du site OpenRouteService.org, presque tous les secteurs du territoire à l'étude peuvent rejoindre l'intersection des routes 147 et 208, là où les principaux services commerciaux et l'école primaire sont situés, en 15 minutes de marche ou moins. Le cœur de la municipalité présente un atout en matière de potentiel piétonnier et de déplacement à vélo, à condition d'offrir un milieu qui puisse répondre au sentiment de sécurité et de confort attendus des citoyens.

² Laval, 2021. Radars vivants : sensibiliser à la vitesse au volant d'une tout autre façon, en ligne : <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Nouvelles/microsite-police/radarvivant.aspx>

La seconde carte illustre les courbes isométriques à partir du cœur de Compton. L'école primaire Louis-Saint-Laurent étant à toutes fins pratiques située à l'intersection des routes 147 et 208, la distance maximale a été définie à 1.6 km (limites de la zone orange), soit la distance utilisée pour départager les élèves ayant droit au service de transport par autobus scolaire de ceux qui n'y ont pas accès. L'aire en vert représente une distance de marche de 800 m, distance à partir de laquelle les élèves du préscolaire ont droit au transport par autobus³.

³ CSS des Hauts-Cantons, INFOS IMPORTANTES - TRANSPORT SCOLAIRE, page consultée le 25 août 2022, en ligne : <https://csshc.gouv.qc.ca/parents/transport-scolaire/infos-importantes/>

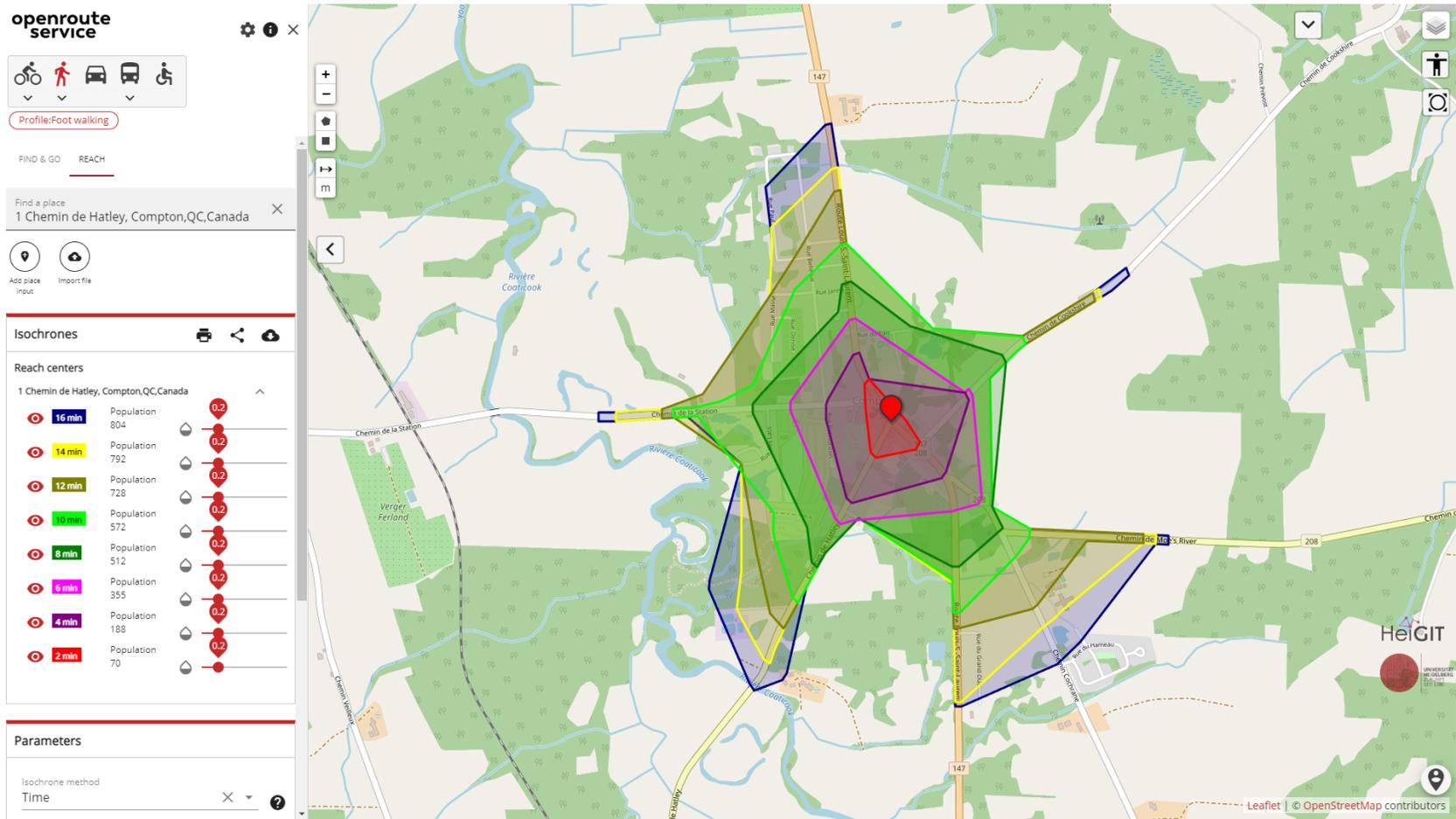


Figure 3.1 : Courbes isochrones (temps) à partir de l'intersection des routes 147 et 208, temps de marche maximal de 15 minutes, intervalles aux 2 minutes.
(Source : OpenRouteService)

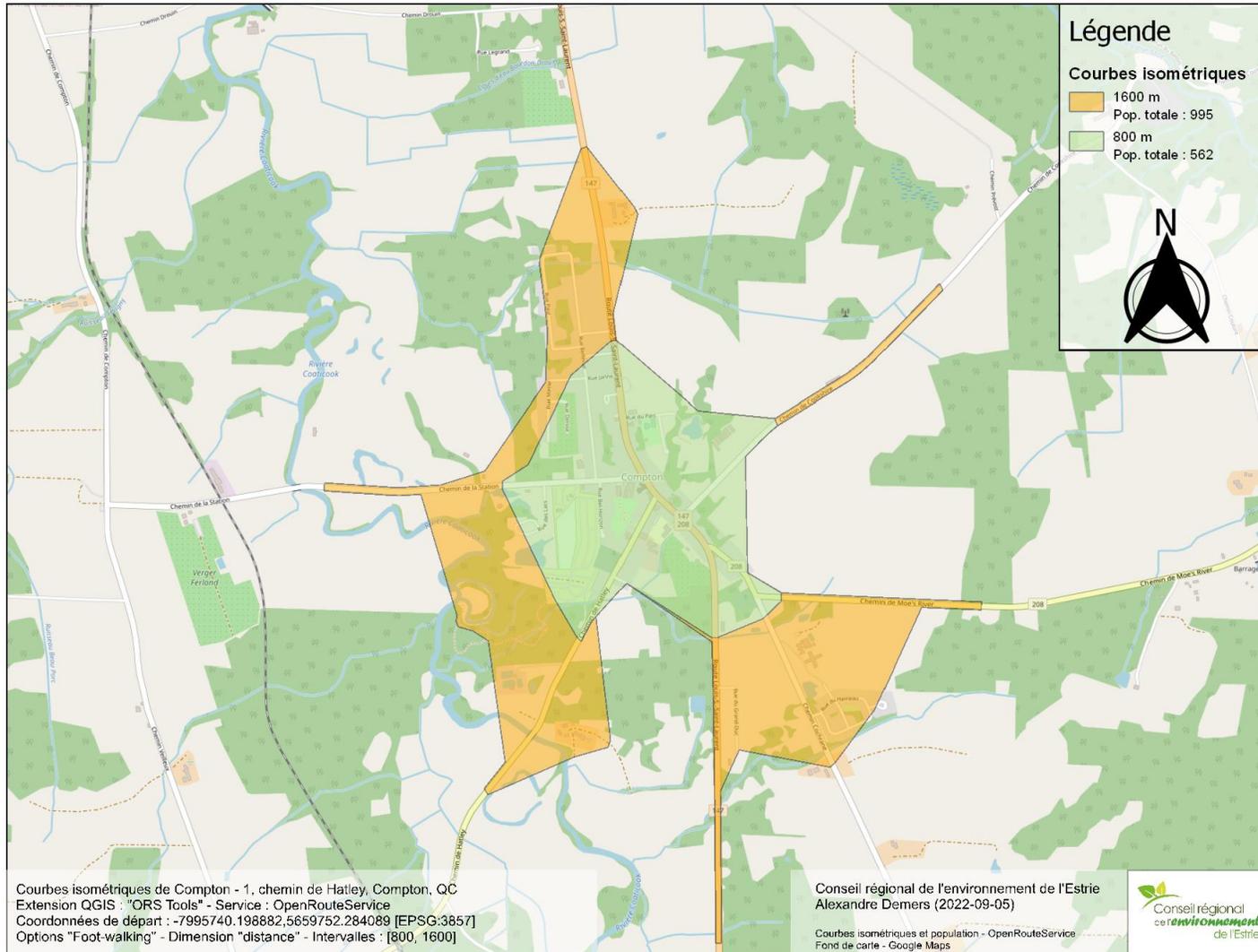


Figure 3.2 : Courbes isométriques (distance) à partir de l'intersection des routes 147 et 208, distance maximale de marche 1.6 km, intervalle aux 800 m.
 (Source : CRE Estrie, 2022)

4 RETOUR SUR LE PLAN DE DÉPLACEMENT 2014

Si le Plan de déplacement proposé en 2014 s'articulait principalement autour des conditions favorables à mettre en œuvre afin de faciliter les déplacements actifs des élèves fréquentant l'école Louis-Saint-Laurent, la présente mise à jour est cadrée de manière à prendre en compte l'ensemble des personnes habitant la zone plus urbaine et dense du cœur de Compton.

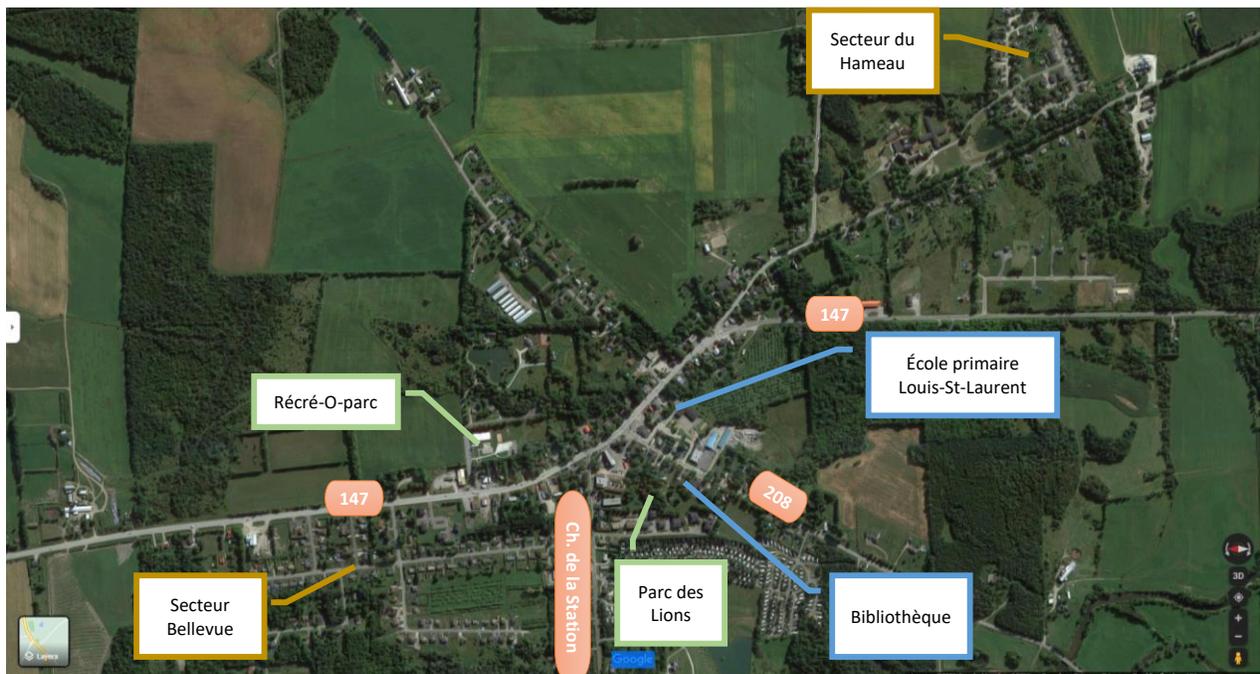


Figure 4.1 : Secteurs et réseau routier principaux de Compton

4.1 CONSTATS

4.1.1 AXE NORD – SUD DES ROUTES 147 ET 208

Dans le rapport de 2014, selon les données du MTQ de 2010, l'axe nord – sud présentait un débit journalier moyen annuel de 8 000 véhicules, dont 6,5 % de véhicules lourds.

En 2021, en pleine pandémie de COVID-19, le débit journalier moyen annuel se situait entre 6 800 et 7 300, composé de 8 % de véhicules lourds. Le débit estival était plus élevé avec près de 7 600 passages journaliers moyens, alors que celui hivernal descendait à 5 800.⁴ La situation reste donc semblable aux constats de 2014. Compton étant un lieu de transit entre Sherbrooke et Coaticook, les déplacements s'opèrent principalement lors des périodes de pointe du matin et du soir les jours de semaine par des non-résidents de la municipalité.

Lors de la marche d'observation d'avril dernier, **l'aménagement de plusieurs nouvelles saillies de trottoir de part et d'autre des passages piétonniers** a été constaté depuis le rapport de 2014. Il s'agit d'un excellent moyen de limiter l'exposition à la circulation des personnes se déplaçant à pied, ce qui sécurise les déplacements actifs chez tous les usagers.



Figure 4.2 : Saillies de trottoir de part et d'autre de la traverse piétonnière
(CRE Estrie, avril 2022)

⁴ Carte interactive - Débits de circulation (Transport Québec), consultée le 18 août 2022, en ligne : https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/igo2/apercu-qc/?context=mtq&visiblelayers=circulation_routier

4.1.1.1 INTERSECTION DES ROUTES 147 ET 208

Lors des observations de 2013 – 2014, des embouteillages ponctuels avaient été observés aux heures de pointe, particulièrement lorsqu'un automobiliste désirait effectuer un virage à gauche vers le chemin de Hatley, traversant ainsi la voie opposée.

Lors de la marche d'avril 2022, un tel embouteillage n'a pas été observé. Cependant, les observations ont été réalisées en matinée, en dehors des périodes de pointe.



Figure 4.3 : Embouteillage près du chemin Cookshire
(CRE Estrie, 2013)

Les travaux effectués à l'hôtel de ville et le déplacement du stationnement à l'arrière de l'immeuble font partie des actions favorables aux déplacements actifs. L'ancien stationnement contribuait aux difficultés de cohabitation à l'intersection et présentait un risque pour les passants en raison des manœuvres à reculons qui y étaient observées.



Figure 4.4 : Hôtel de ville, stationnement
(Google Maps, 2013)



Figure 4.5 : Hôtel de ville, stationnement à l'arrière
(Google Maps, octobre 2021)

En 2014, il avait été observé que l'éclairage urbain était inadéquat dans le secteur. Bien que la marche d'observation d'avril dernier, réalisée de jour, n'ait pu permettre d'observer la situation, le *Portrait du sentiment de sécurité* rapportait ce même constat en novembre 2021. Il est donc présumé que **l'éclairage, en particulier aux passages piétonniers et à l'intersection, n'a pas été modifié et reste à bonifier**. Qui plus est, la municipalité indique que **l'éclairage de rue serait même moindre qu'en 2014, un poteau ayant été retiré lors des travaux de reconstruction de l'hôtel de ville**.

Le rapport de 2014 proposait l'aménagement d'un régime routier entre le chemin de la Station et le chemin de Cochrane. Avec l'aménagement de saillies de trottoir, cette option n'est plus envisageable dans la forme proposée : en 2014, il avait été proposé de réaliser un régime routier, soit une voie réservée aux virages localisée au centre des voies allant en directions opposées, du chemin de la Station au chemin de Cochrane. Or, les nouvelles saillies empiètent dans l'espace qui aurait pu servir à établir une troisième voie pour le régime routier, ne laissant qu'une largeur suffisante pour deux voies. En effet, la largeur de la route entre les trottoirs est estimée à 12,5 mètres. Les guides du ministère des Transports proposent la conception de voies d'une largeur généralement située entre **3,5 mètres et 3,7 mètres pour les rues artérielles et collectrices. Ces valeurs ne sont pas obligatoires et il est même suggéré de les réduire dans certaines situations, entre autres si cela facilite l'intégration de voies cyclables.**⁵ Cependant, les voies sont généralement conçues par défaut avec les valeurs maximales recommandées. Avec des saillies dont la largeur est estimée à 1,75 mètres, il ne reste que 9 mètres de largeur pour l'aménagement de voies véhiculaires. Cette largeur est insuffisante pour aménager trois voies dans l'espace restant si leur largeur s'inscrit dans les recommandations des guides de conception routière.

Il serait cependant possible d'appliquer les recommandations de l'Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) afin de réduire la largeur des voies en milieu urbanisé : **l'INSPQ propose dans l'une de ses études une conception routière à 3 mètres par voie pour des rues artérielles et collectrices, où la vitesse permise est de moins de 60 km/h, afin de favoriser le ralentissement naturel des déplacements véhiculaires, le respect des limites de vitesse et l'amélioration de la qualité de vie des milieux urbanisés, sans nuisance particulière à la circulation des véhicules.**⁶ Cependant, cette valeur a été établie pour des milieux où peu d'autobus et de camions doivent y circuler. La présence de véhicules lourds et de machineries agricoles tend à ce que la largeur des voies se situe davantage entre 3,2 mètres et 3,4 mètres dans les municipalités ayant adopté des largeurs de voies réduites.

⁵ MTQ, 2018. Info-Normes, volume 29, numéro 3, été 2018, en ligne : <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/Documents/info-normes/2018-ete.pdf>

⁶ INSPQ, 2014. Des voies de circulation de 3,0 m de large en milieu urbanisé, en ligne : https://www.ccnpps.ca/docs/2014_EnvBati_LargeurVoies_Fr.pdf



Figure 4.6 : Esquisse de l'ajout d'une voie de virage à gauche pour libérer la circulation allant en direction nord (modifié de Google Maps, 2022)

À défaut d'une conception routière avec des largeurs de voies réduites, une intervention alternative pourrait cibler spécifiquement l'intersection des routes 147 et 208. Si les dimensions le permettent, l'aménagement en direction nord d'une voie de virage à gauche permettrait de laisser la circulation continuer en sortant du flot les véhicules désirant tourner vers le chemin de Hatley. Puisqu'une étude portant spécifiquement sur cette intersection doit être réalisée par le MTQ afin d'évaluer les améliorations physiques potentielles et l'ajout de feux de circulation, **il serait pertinent d'évaluer la faisabilité d'une voie de virage en direction nord pour les virages vers le chemin de Hatley.**

Cette solution présenterait plusieurs avantages par rapport à l'ajout de feu de circulation si elle s'avère possible et suffisante :

- Elle peut être réalisée à faible coût (peinture) si la géométrie actuelle le permet;
- Puisqu'il s'agit d'un aménagement « mou » (peinture), il est facile et peu coûteux de le modifier et faire une transition à un aménagement « dur » si d'autres ajustements s'avèrent nécessaires;
- Elle n'entrave pas la circulation dans toutes les directions, alors que les feux obligent un arrêt rotatif de la circulation. Ces arrêts et les accélérations qui en suivent peuvent représenter des sources de bruit nuisant à la quiétude du secteur, en plus de contribuer aux émissions de GES et de particules;
- Elle est compatible avec d'autres améliorations, comme l'ajout d'un îlot central à l'extrémité du chemin de Hatley servant de refuge aux piétons traversant dans l'axe de la route Louis-S.-St-Laurent (un tel îlot peut être aménagé pour permettre le passage des véhicules lourds ou surdimensionnés) ou à l'ajout de saillies surbaissées dans l'axe de la route Louis-S.-St-Laurent.

Les inconvénients principaux envisagés sont :

- Une relocalisation possible du passage piétonnier devant les marchés Tradition, la distance entre le passage piétonnier et le prolongement du chemin de Hatley n'offrant qu'entre 20 et 25 mètres;
- Une modification de l'accès au stationnement des Marchés Tradition et de sa séparation physique de la voie publique.

Selon les observations réalisées en 2013 – 2014 et celles en avril dernier, et en cohérence avec les constats et propositions du *Portrait du sentiment de sécurité*, la géométrie de l'intersection devrait être revue afin de diminuer la distance d'exposition aux véhicules lors des déplacements piétonniers. Considérant les manœuvres effectuées par les véhicules lourds et la machinerie agricole lors des virages, l'aménagement de saillies surbaissées serait une modification à évaluer lors de l'étude du MTQ. Ce sont principalement les véhicules dits de promenade (voitures et camionnettes légères) qui devront modifier leur comportement à l'approche de l'intersection, réduisant davantage leur vitesse et ayant une meilleure visibilité des marcheurs désirant traverser l'intersection.

4.1.1.2 ROUTE 147 ET DU CHEMIN DE LA STATION

Lors de la démarche de 2013 – 2014, le sondage envoyé aux parents des élèves avait révélé que certains jeunes marcheurs du secteur évitaient de circuler par l'îlot central du chemin de la Station, préférant limiter la distance d'exposition à la circulation automobile pour ensuite traverser les stationnements derrière l'église ou du Manoir de Chez-nous pour rejoindre le parc des Lions, puis l'école.

Le *Portrait du sentiment de sécurité* s'attarde également à cette intersection en y relevant des faits qui s'apparentent. Il souligne que des participants à la marche citoyenne rencontrent ou y observent des difficultés :

- Confusion dans la configuration chez certains conducteurs;
- Circulation inadéquate entre les usagers;



Figure 4.7 : Traverse non sécuritaire du chemin de la Station et raccourci par le parc des Lions (Google Maps, 2013)

- Piétons qui préfèrent traverser au nord de l'intersection pour éviter de devoir traverser les voies à deux reprises;
- Priorité aux piétons non respectée.



Figure 4.8 : Intersection en Y de l'intersection du chemin de la Station et de la route 147
(Google Maps, octobre 2021)

Lors de la marche d'observation d'avril, aucun des comportements problématiques énumérés n'a été constaté. Pour cela, une observation de plus longue durée aurait possiblement pu permettre d'en mettre en lumière.

La configuration actuelle favorise les déplacements véhiculaires, au détriment de la sécurité et du confort des piétons. En effet, les voies de virage vers le chemin de la Station présentent des rayons de virage favorables au maintien de vitesses plus élevées lors des virages. De futurs travaux dans le secteur devraient favoriser les déplacements piétonniers, et même à vélo, afin de modifier la géométrie aux bénéfices des plus vulnérables du réseau routier de tous les âges. **Une configuration en « T » avec des rayons de virage plus courts, tout en répondant aux contraintes de déplacement des véhicules agricoles, éliminerait la confusion, réduirait les vitesses lors des virages et diminuerait la distance totale à traverser par les piétons.**

4.1.1.3 INTERSECTION DE LA ROUTE 147 ET DE LA RUE DU PARC

Lors de la marche d'observation d'avril dernier, il a été constaté que de nombreux commerces à proximité de l'intersection n'avaient aucune séparation physique entre leur stationnement et la voie publique, leur entrée charretière étant ouverte sur toute la longueur. C'est le cas notamment de l'entrée de l'Uni-Pro, de Léo Agricole inc., du Restaurant La Maison du Verger et de Proximed où les trottoirs sont soit absents et remplacés par des lignes peinturées, soit présents mais abaissés au même niveau que la chaussée, perdant ainsi tout effet sécuritaire.



Figure 4.11 : Entrée Uni-Pro, aucune séparation physique et visuelle dans la continuité du trottoir (CRE Estrie, 2022)



Figure 4.10 : Entrée Léo Agricole inc., trottoir abaissé au niveau de la chaussée (CRE Estrie, 2022)



Figure 4.9 : Entrées de Proximed sans séparation physique ou visuelle et du Restaurant La Maison du Verger, dont le trottoir est remplacé par une zone délimitée par des lignes peinturées (CRE Estrie, 2022)

Une mise aux normes de ces entrées pour en limiter la largeur et assurer une séparation physique des aires des stationnements de la voie publique offrirait une plus grande protection des marcheurs et des cyclistes qui peuvent y circuler, notamment pour rejoindre le cœur de Compton ou le Récré-O-Parc. Cette mise aux normes peut être une opportunité de réaliser une infrastructure verte qui contribuerait à la gestion des eaux de pluie en surface (noues végétalisées) tout en offrant une opportunité d'y planter des arbres et d'autres végétaux. Ces aménagements offrent des bénéfices environnementaux, en plus de contribuer à une modification du champ visuel des conducteurs de véhicules.

Lors des échanges avec Alain Beaulieu, il a été mentionné qu'un projet pilote de **feux rectangulaires à clignotement rapide (FRCR) activés par les piétons** sera réalisé à l'intersection de la route 147 et de la rue du Parc lors des travaux de réfection des services municipaux dans ce secteur. Ce type de feux piétons est de plus en plus présent au Québec. **L'éclairage du passage et les saillies** seront également améliorés par la même occasion. Ces modifications, qui pourraient être répétées par la suite aux autres passages piétons du cœur de Compton, **représentent un atout notable pour la sécurité des piétons, en particulier pour les déplacements en soirée ou dans la période d'octobre à mars où la noirceur arrive hâtivement.**



Figure 4.12 : Exemple de feux rectangulaires à clignotement rapide (FRCR) activés par les piétons et éclairage ciblé du passage piéton (photo : Trafic innovation)

4.1.1.4 INTERSECTION DE LA ROUTE 147 ET DU CHEMIN DE COCHRANE

En 2014, le rapport stipulait que des véhicules effectuaient parfois des virages trop rapides pour la géométrie des voies et se retrouvaient en sens opposé à la circulation. La situation semblait particulièrement préoccupante à l'intersection avec le chemin de Cochrane du côté du dépanneur et de la station-service puisque l'entrée charretière du commerce était ouverte sur 240 degrés.

Au moment de la marche d'observation en avril 2022, aucun correctif n'avait été apporté. La circulation de machineries agricoles et autres véhicules lourds pouvant être amenée à effectuer des virages à l'intersection ne peut justifier l'inaction.



Figure 4.13 : Traces de pneus visibles sur la chaussée, témoins de manœuvres inadéquates à l'intersection (CRE Estrie, 2013)



Figure 4.14 : Absence de limite physique entre la route 147, le chemin de Cochrane et l'entrée du dépanneur et de sa station-service (CRE Estrie, avril 2022)

Des correctifs portant sur l'ouverture de l'accès à la station-service (nombre d'accès et largeur) combinés à une saillie surbaissée, donc adaptée aux véhicules lourds et à la machinerie agricole, semblent tout-à-fait possibles et adéquats. L'intégration de ces correctifs **à de futurs travaux de resurfaçage** représente une opportunité de réduction des coûts. Le commerce étant en quelque sorte un repère qui marque le début du cœur de la collectivité en arrivant par le sud, les correctifs pourraient possiblement être combinés à un aménagement végétal dans l'emprise, rehaussant l'esthétisme de l'intersection, diminuant la distance d'exposition aux véhicules pour les piétons traversant vers ou à partir du commerce, tout en contribuant à modifier la perception du champ visuel des automobilistes.

4.1.1.5 ENTRÉES NORD ET SUD

Déjà en 2014, on dénotait que la vitesse était un facteur préoccupant. Les multiples panneaux indiquant l'arrivée de la zone de 50 km/h à l'entrée nord, toujours présents aujourd'hui, témoignaient de la difficulté à faire respecter la limite de vitesse par les conducteurs de véhicules.

L'entrée nord longe le secteur Bellevue. Ainsi, la pratique de vitesse au-delà de 50 km/h peut être source de désagrément pour la quiétude du secteur résidentiel.

Plutôt que de miser uniquement sur une diminution de la vitesse par la multiplication des panneaux, d'autres options complémentaires devraient être envisagées :

- **Bandes de vibration : à l'approche de la zone de 50 km/h**, mais avant le secteur Bellevue, des bandes ou rainures de vibration sur toute la largeur de la chaussée pourraient possiblement être réalisées. Le conducteur percevra une vibration au passage des bandes, vibration qui s'accélèrera à mesure que les bandes se resserreront à l'approche de la zone de 50 km/h. Attention cependant à conserver une distance du secteur Bellevue. **Ce type d'aménagement est envisageable lorsque les résidences sont suffisamment éloignées.**
- **Aménagement d'un terre-plein central à partir de la rue Jeanne vers le cœur de Compton, formant ainsi une sorte de chicane.** Les voies en directions opposées se retrouvant ainsi séparées et la largeur totale de la chaussée étant légèrement réduite, l'effet devrait inciter à un ralentissement naturel de la vitesse de circulation en modifiant le champ de vision latéral. Un traitement similaire pourrait être fait à l'entrée sud de Compton, mais la proximité des fossés et des poteaux électriques semble offrir moins d'espace tampon pour réaliser un terre-plein à même l'emprise actuelle.

Selon la largeur du terre-plein, un aménagement de plantes vivaces, à faible entretien et résistantes aux conditions de déneigement, pourrait y être implanté et **combiné à la plantation d'arbres**. Ceux-ci contribueront davantage à la perception d'étroitesse des **voies** chez les conducteurs, ce qui aura un effet sur leur comportement et la vitesse pratiquée.

- L'ajout des **radars pédagogiques** permettrait d'ajouter un élément visuel, visible de jour comme de nuit, qui se démarque de la multitude de panneaux de signalisation que les conducteurs finissent par discriminer lors de leur conduite. Ces radars peuvent également servir à collecter de l'information sur les vitesses pratiquées, ce qui peut devenir un outil d'intervention pour le MTQ ou la Sûreté du Québec.



Figure 4.17 : Radar pédagogique
(photo : KALITEC.COM)

- **Plantation d'arbres en bordure de route** : il a été démontré à maintes reprises que la largeur perçue en raison d'une faible présence d'éléments verticaux à proximité des voies contribue à l'adoption de vitesses plus élevées lors des déplacements véhiculaires. À l'opposé, un champ de vision latéral réduit, causé par la présence d'éléments verticaux comme des arbres ou des bâtiments plus près de la route, se traduit par une diminution des vitesses circulation.

Sur plusieurs segments du tronçon de la 147, dans la zone des panneaux multiples, il n'y a pas d'arbres ou les végétaux sont de petites tailles, considérant leur éloignement de la route en raison du fossé. Ces endroits pourraient être améliorés en y plantant des arbres à grand ou moyen déploiement.

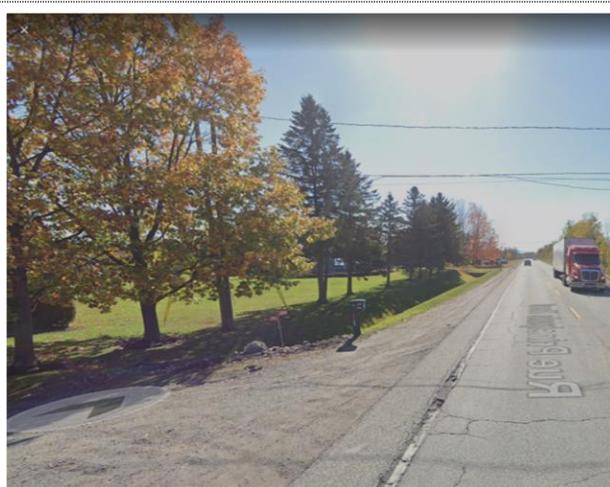


Figure 4.15 : Segment bordé d'arbres à grand déploiement
(Google Maps, octobre 2021)



Figure 4.16 : Segment bordé d'arbres à petit déploiement ou sans arbre
(Google Maps, octobre 2021)

4.1.2 SECTEUR DU HAMEAU ET CHEMIN DE COCHRANE

Aucune observation n'avait été faite dans le secteur du Hameau et du chemin de Cochrane en 2013 – 2014. Il est cependant possible de remarquer sur certaines photos prises à l'époque qu'aucun trottoir n'était présent.

Lors des échanges, Alain Beaulieu souligne qu'un développement résidentiel se dessine sur le chemin de Cochrane, près du King's Hall. Les ébauches de ce développement comporteraient déjà des sentiers piétonniers, un atout pour le développement, mais aussi pour les résidents du secteur. Il souligne également que **le trottoir sera prolongé sur le chemin de Cochrane entre la rue du Hameau et le chemin de Moe's River.**



Figure 4.18 : Nouveau trottoir sur le chemin de Cochrane (CRE Estrie, avril 2022)

Lors de la marche d'observation d'avril 2022, il a été possible d'observer l'ajout d'un trottoir en direction du chemin de Moe's River à partir de l'intersection du chemin de Cochrane et de la route 147. **En raison de la circulation des véhicules lourds et surdimensionnés et du rétrécissement du chemin de Cochrane entre le chemin de Moe's River et le secteur du Hameau, l'ajout d'un trottoir est une modification qui sera favorable aux déplacements actifs** entre ce secteur et le cœur de Compton. S'il semble trop tard pour le tronçon entre la route 147 et le chemin de Moe's River, **les besoins de déplacements à vélo devraient faire partie des critères de travaux futurs sur le chemin de Cochrane.**



Figure 4.19 : Section plus étroite du chemin de Cochrane, toujours sans trottoir (CRE Estrie, avril 2022)

4.1.3 SECTEUR BELLEVUE

Aucune observation particulière n'avait été faite dans le secteur Bellevue en 2013 – 2014.

Lors de la marche d'observation d'avril dernier, il a été remarqué qu'une bande de rive (ligne peinte) avait été tracée au sol afin de définir un corridor réservé aux marcheurs. Le corridor de marche s'étire sur la rue Bellevue, tout en longeant le parc de quartier Estelle-Poulin. La ligne fait office de repère visuel, sans offrir de protection physique aux personnes y circulant. De plus, le corridor nécessite un entretien régulier, comprenant un retraçage annuel et un nettoyage fréquent. Lors des périodes de fonte et d'épisodes de pluie, l'eau pourra avoir tendance à s'y accumuler, ce qui peut rendre le corridor moins hospitalier à son utilisation.

Éventuellement, un aménagement en « dur » pourrait le remplacer : un sentier multifonction permettrait tant aux marcheurs qu'aux citoyens à vélo ou aux personnes à mobilité réduite de trouver une place qui leur est propre. Les eaux de ruissellement n'y déposeraient plus poussière, sable, gravier, herbes et autres matières qui tendent à se retrouver en bordure de rue.



Figure 4.20 : État du corridor de marche lors des observations à la fin avril 2022 (CRE Estrie, avril 2022)

4.1.4 ACCÈS AUX ESPACES PUBLICS

Le rapport de 2014 ne s'attardait pas à l'accès aux espaces publics, dont la connectivité entre les quelques parcs de la municipalité et son cœur.

Lors de la marche d'observation en avril 2022, les panonceaux de certains des circuits de marche urbaine ont été aperçus. Il s'agit d'une belle initiative qui informe de la présence du circuit de marche et incite les personnes à la pratique de la marche. **Le concept est séduisant et d'autres panonceaux similaires sont installés dans la municipalité pour former quatre circuits : les circuits Bellevue, Récré-O-Parc, du Ruisseau et Parc des Lions.**



Figure 4.21 : Panonceau informatif Circuit Bellevue (CRE Estrie, avril 2022)

Sachant que la population de la MRC de Coaticook est vieillissante et considérant la présence de jeunes familles dans les nouveaux développements résidentiels de Compton, la municipalité devrait **intégrer davantage de points de repos à ces circuits, idéalement au frais ou à l'ombre**. Ces espaces sont appréciés le temps d'une pause sur le parcours ou pour simplement profiter du milieu. Le *Portrait du sentiment de sécurité* propose des solutions allant dans le même sens, en incluant l'accès à des points d'eau et des points d'ombre à proximité de ces aires d'arrêt. Lors de la marche d'observation en avril 2022, quelques bancs ont été localisés sur les parcours, mais leur nombre pourrait être bonifié.

Chantal Leroux, directrice de l'école Louis-Saint-Laurent, soulignait que la pandémie avait éveillé un intérêt accru à l'utilisation du parc des Lions par le personnel enseignant et leurs élèves. Elle mentionnait également que des élèves du secteur Bellevue traversaient le parc pour rejoindre l'école en passant par la rue Bel-Horizon. Lors de la marche d'observation d'avril dernier, aucun accès public officiel n'a pu être identifié à partir de la rue Bel-Horizon. **Une entente avec l'un des propriétaires des immeubles multilogements de cette rue devrait être conclue et un affichage adéquat devrait indiquer l'accès à partir de la rue.**

Le passage piétonnier traversant le chemin de la Station, dans le prolongement de la rue Bellevue, **et celui du chemin de Hatley**, connectant le parc à l'entrée du débarcadère de l'école, **devraient être traités de la même manière que les passages sur la route Louis-S.-St-Laurent en termes d'amélioration de l'éclairage et de la visibilité des personnes qui les empruntent**. En effet, ces deux passages piétons sont situés aux limites de la partie plus densifiée de Compton alors que les démarches de 2013 – 2014 avaient soulevé un problème de respect de la limite de vitesse à l'approche du cœur de Compton.

4.1.5 COMPORTEMENTS

Lors de la démarche réalisée en 2013 – 2014, un sondage auprès des parents des élèves dénombrait un faible nombre d'élèves se déplaçant de manière active vers l'école dans la semaine à l'étude, soit un peu plus de 4.5 %. Les répondants évoquaient le fait que la circulation automobile était trop élevée ou qu'ils craignaient de laisser leurs enfants se déplacer de manière active pour justifier le fait que leurs enfants ne se soient pas rendus à l'école à pied ou à vélo à ce moment. On y soulignait que certains parents ne respectaient pas la signalisation et se stationnaient en zone interdite, bloquant parfois la sortie des autobus scolaires.

Le sondage réalisé lors de l'étude ayant mené au Plan de déplacement 2014 révélait qu'il était fréquent que la priorité de passage des marcheurs ne soit pas respectée aux intersections et aux passages piétonniers.

Lors de la campagne de communication en faveur des déplacements actifs, il sera important de **cibler les comportements problématiques prioritaires afin de transmettre le bon message aux bonnes personnes.**

La rentrée scolaire étant un moment fort occupé, la campagne pourrait avoir lieu en octobre, mois international de la marche, ou au printemps 2023. Le CRE Estrie est d'ailleurs mandaté par MOBI-O pour **réaliser des activités dans le cadre de la campagne *À l'école à pied ou à vélo, je suis capable !*** Des outils clés en main seront disponibles et les élèves seront invités à relever le défi d'effectuer une partie de leurs déplacements vers l'école à pied ou à vélo. **D'autres activités de sensibilisation pourraient s'attacher à une telle campagne, dont une activité similaire à celle de radars vivants** réalisée à la Ville de Laval.⁷

Bien que la marche d'observation en avril 2022 n'ait pas permis de révéler une amélioration ou une détérioration de la situation, **l'ajout des saillies aux nombreux passages piétonniers est une action concrète favorable à la marche pour tous les types d'âges et pour toutes les destinations du cœur de Compton.** Ces saillies réduisent la distance d'exposition à la circulation véhiculaire lors des traversées, en plus d'améliorer la compréhension de l'intention des personnes qui s'y avancement.

Une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes, résidents et non-résidents, à la réduction de la vitesse et visant à leur faire prendre conscience qu'ils transitent à travers un milieu de vie serait toute à propos. Une telle campagne nécessiterait une répétition annuelle pour être efficace. **Une étroite collaboration avec le MTQ sera nécessaire lors de la première édition** si cette campagne utilise des éléments physiques, tels des bollards centraux ou des affiches en bordure de route. Il sera fort probable d'obtenir **une collaboration et un financement de la SAAQ** pour la réalisation de cette campagne. La SQ devrait faire partie des partenaires à la réalisation d'une solide campagne de sensibilisation et d'éducation, renforçant le sérieux des interventions.

4.1.6 DÉPLACEMENTS À VÉLO

Au niveau des infrastructures cyclistes, **aucun aménagement dédié** n'est présent sur le territoire de Compton. **La création d'un circuit alternatif de mobilité active**, hors réseau routier, représente **une opportunité pour intégrer les besoins des déplacements à vélo, voire ceux des personnes à mobilité réduite.**

⁷ Laval, 2021. Radars vivants : sensibiliser à la vitesse au volant d'une tout autre façon, en ligne : <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Nouvelles/microsite-police/radarvivant.aspx>

De plus, même si l'espace est restreint sur les routes 147 et 208, on ne peut exclure la possibilité d'y aménager une partie d'un éventuel réseau cyclable. Le MTQ ne s'occupe pas de l'urbanisation des routes qui traversent les municipalités, cette compétence reposant sur les épaules des municipalités. Or, aujourd'hui, le MTQ ne peut plus limiter la conception de son réseau à la stricte desserte des déplacements véhiculaires. **Cela fait déjà au moins 25 ans que le ministère des Transports du Québec reconnaît les difficultés à l'adoption du vélo comme mode de déplacement sur son réseau lorsqu'un espace n'est dédiée à cet usage⁸. Il se doit d'être un partenaire dans les démarches d'aménagement des réseaux cyclables qui doivent emprunter le réseau routier supérieur et d'être un facilitateur.**

Seules les demandes faites par l'adoption de résolutions municipales peuvent cheminer au sein du ministère. À noter que les résolutions doivent être **formuler de manière suffisamment large et ouverte** pour permettre aux fonctionnaires une certaine latitude dans la réponse. **Une demande trop précise ciblant une solution spécifique risque grandement d'être refusée**, alors qu'une autre qui décrit le problème ou le défi rencontré que la municipalité souhaite résoudre cheminera plus facilement. Ainsi, demander spécifiquement la mise en place de passage piéton surélevé risque davantage d'être refusé que de demander l'accompagnement dans l'amélioration de la sécurité aux passages piétonniers ou à certaines intersections.

La conception des saillies actuelles sur la route Louis-S.-St-Laurent représente un obstacle aux déplacements à vélo. En effet, si elles permettent de réduire la distance à franchir pour les piétons et contribuent à la perception d'étroitesse de la voie chez les automobilistes, elles obligent les cyclistes à se déporter vers le centre des voies, augmentant le conflit d'usage avec les conducteurs de véhicule. Il existe **des conceptions différentes de saillies qui permettent aux personnes se déplaçant à vélo de passer au-dessus ou à travers** ces obstacles afin qu'elles poursuivent leur déplacement de manière rectiligne. Le passage piéton surélevé et le trottoir traversant peuvent être des aménagements plus compatibles aux déplacements à vélo.

S'il peut être difficile ou coûteux d'ajouter des liens cyclables après le développement d'un quartier, il est beaucoup plus facile de les intégrer dès sa conception. Compton peut **se doter de normes pour les nouveaux développements immobiliers ou lors de réfection majeures, tant dans la conception des rues qu'au sujet du nombre de stationnements à vélo** (nombre de vélos pouvant être accueillis, types de support proscrits, programme financier incitatif).

⁸ Ministère des transports, 1997. La gestion des corridors routiers - Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations, en ligne : http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0815601/01_Amenagements_routiers.pdf

D'ailleurs, au-delà du réseau cyclable, **il faut assurer à destination la présence de stationnements à vélo en quantité suffisante, sécuritaires et à proximité.** Des supports à vélo ont été aperçus au parc Estelle-Poulin, au parc Louis-S.-St-Laurent, au Récré-O-Parc, à l'école Louis-Saint-Laurent. Leur qualité et les types de vélo qu'ils peuvent accueillir n'étaient cependant pas uniformes.

Aucun support à vélo n'a été vu à l'hôtel de ville, au bureau de poste, chez Desjardins, chez les marchés Tradition ni au dépanneur Le Relais du Domaine. Soit l'identification de leur emplacement est déficiente, soit aucun support n'était disponible. Ce sont pourtant des **destinations prisées par les citoyens. La Municipalité de Compton devrait être un modèle en offrant des stationnements de qualité à l'hôtel de ville. Elle pourrait également lancer une invitation aux ICI à proximité.**



L'outil d'auto-évaluation de la certification **VÉLOSYPATHIQUE⁹** est un bon départ pour amorcer une réflexion en profondeur sur les améliorations possibles favorables aux déplacements à vélo. Les actions s'articulent autour de cinq axes :

- L'environnement
- L'éducation
- L'encouragement
- L'encadrement
- L'évaluation

L'étude de faisabilité à la réalisation d'un réseau cyclable utilitaire dépasse le cadre de la présente mise à jour. Un éventuel réseau devrait rejoindre les principaux générateurs de déplacement et les attraits socioculturels du secteur. **Compton est invitée à être proactive à l'amélioration des aménagements cyclables et aux autres actions favorables à l'adoption du vélo comme mode de déplacement utilitaire dans toutes ses futures interventions.**

⁹ Vélo Québec. VÉLOSYPATHIQUE par Vélo Québec, Auto-évaluation – Collectivité, en ligne : <https://velosympathique.velo.qc.ca/collectivite/autoevaluation/>

5 SYNTHÈSE

La présente démarche a permis de constater la progression de la Municipalité de Compton depuis la production du Plan de déplacement 2014. Des améliorations porteuses ont été réalisées depuis et les divers éléments collectés (observations, témoignages, documents techniques) permettent de comprendre que la démarche de la Municipalité s'inscrit dans un processus d'amélioration continu pour un milieu de vie sain et attractif. Les bénéfiques de ce processus touchent à la fois la sécurité de toutes les tranches de la population, au confort et à l'agrément de s'y déplacer par un mode de transport physiquement actif, en plus de contribuer à faire du cœur de Compton un lieu de rencontres et dynamique. Voici les principaux constats et recommandations regroupés selon trois axes d'intervention.

5.1 UNE MUNICIPALITÉ PROACTIVE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ACTIVE

La Municipalité de Compton est dynamique et proactive en matière de déplacement actif. Malgré qu'elle soit traversée par deux routes provinciales en son cœur, qui sont les axes de transit d'un nombre important de personnes voyageant entre Sherbrooke et Coaticook, la Municipalité prend pleinement ses rôles et compétences dans l'aménagement d'infrastructures propices à la marche. On y retrouve de nombreux trottoirs, des passages piétonniers bordés de saillies diminuant l'exposition aux passages véhiculaires, des circuits de marche bien identifiés. Elle démontre sa volonté de poursuivre dans ce processus d'amélioration par l'étendue toujours grandissante de son réseau piétonnier, par la mise à niveau de ses passages piétonniers en améliorant leur éclairage et la sécurité lors de la traverse. Certaines de ces améliorations peuvent même bénéficier aux personnes se déplaçant à vélo.

Elle désire également s'inspirer d'autres démarches afin d'offrir davantage de sentiers et de corridors de déplacement actif, comme le réseau de mobilité active de Saint-Camille ou la campagne lavalloise *Radars vivants* de sensibilisation au respect des vitesses et à la sécurité des personnes se déplaçant à pied. De telles campagnes devront nécessairement avoir une portée macroscopique, un nombre important de conducteurs ne vivant pas sur le territoire de la municipalité. Une collaboration avec la MRC, voire avec Sherbrooke, sera inévitable pour une campagne réussie.

Certaines incohérences ont cependant été observées, comme la disparition de trottoirs pour faire place à zones de marche peintes avant de redevenir des trottoirs ou des entrées charretières sans séparation physique ou faisant toute la longueur de propriétés. Elles contribuent à l'insécurité réelle et au sentiment d'insécurité des personnes se déplaçant à pied ou à vélo.

5.2 ET LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Des freins à la sécurité et au confort des personnes se déplaçant à pied ou à vélo subsistent encore. Ils nuisent également à la qualité du milieu de vie pour les résidents situés de part et d'autre des routes 147 et 208. Les entrées nord et sud en particulier sont propices aux excès de vitesse par leur aménagement : ils donnent l'impression d'être encore en milieu rural, alors que des quartiers résidentiels se situent un peu plus en retrait. Les voies sont larges, les résidences sont éloignées par la présence de fossés et de surlargeur de chaque côté, peu d'éléments viennent modifier la perception du champ visuel, comme des arbres, des bâtiments ou des terre-pleins végétalisés.

Certaines intersections sont également problématiques en raison de leurs géométries conçues pour faciliter et fluidifier les déplacements véhiculaires au détriment des personnes utilisant d'autres modes de déplacement par choix ou par obligation : rayon de courbure large, absence de séparation physique entre l'emprise et les propriétés privées, orientation des voies permettant de conserver des vitesses élevées ou offrant peu de visibilité aux conducteurs des personnes se déplaçant à pied ou à vélo arrivant dans l'axe transversal.

L'intersection des routes 147 et 208 en particulier présente de nombreux défis :

- Une longue distance avec de nombreuses voies et une géométrie difficile pour les personnes désirant traverser le chemin de Hatley;
- Aucun refuge central permettant d'attendre au centre des voies de manière sécuritaire : il faut que les voies dans toutes les directions permettent aux marcheurs de traverser sécuritairement;
- La formation de bouchon à certains moments en raison des conducteurs devant traverser les voies en sens inverse pour virer à gauche vers le chemin de Hatley : ceci rend la visibilité plus difficile des marcheurs et cyclistes, qui peuvent se cacher par les véhicules immobilisés. De plus, ces arrêts qui s'étirent contribuent à l'impatience des conducteurs, ainsi qu'à une conduite plus impulsive et risquée lorsque la voie se libère en tout ou en partie.

De plus, bien que les nombreux passages piétonniers soient nombreux le long de la route Louis-S.-St.-Laurent et qu'ils sont bordés de saillies, aucun n'est protégé, c'est-à-dire que l'arrêt des conducteurs pour laisser passer les marcheurs repose sur leur perception, leur attention et leur volonté à respecter la priorité.

Or, les interventions nécessaires pour modifier une majorité de ces éléments ne peuvent se faire sans la pleine collaboration du ministère des Transports. Ce dernier doit mettre en application les principes inscrits dans ses propres guides de bonnes pratiques en ce qui concerne l'aménagement de routes provinciales traversant de cœurs villageois qui répondent aux besoins de transport, dont celui de transit ou de marchandises, sans négliger ceux des personnes qui s'y déplacent de manière active, s'y rencontrent et y vivent. Sans la pleine conscience de sa responsabilité au-delà de la fluidité du transport et sans l'ouverture et les moyens nécessaires à la mise en œuvre de ces principes, les cœurs villageois seront toujours mis à mal avec des voies trop larges, des espaces insuffisants et inadéquats pour les déplacements actifs, ainsi que des vitesses pratiquées trop élevées pour la vocation des lieux qu'elles traversent.

5.3 UNE PLACE AUX VÉLOS À DÉFINIR

Si certaines améliorations peuvent bénéficier aux personnes se déplaçant à vélo, force est de constater que peu de progrès a été réalisé depuis le plan de déplacement de 2014 en leur faveur. Le réseau est toujours à toute fin pratique inexistant.

Pour renverser la tendance, il faudra d'abord que la Municipalité incorpore la place et les besoins du vélo dans ses pratiques et sa conception d'une mobilité à échelle locale. L'inclusion de ce moyen de transport, très efficace pour une collectivité comme Compton de part son relief relativement plat et la concentration de ses attraits dans un périmètre restreint, pourra se faire par divers moyens :

- Offrir des supports à vélo aux pôles de déplacement : installés par la municipalité dans les espaces publics, un programme incitatif dédié aux ICI du cœur de Compton pourrait stimuler la participation du secteur privé;
- Privilégier des aménagements multifonctions plutôt que des aménagements à usage dédié (piste ou sentier multifonction plutôt que trottoir ou corridor de marche);
- Aménager des trajets naturels et avantageux à ceux empruntés par les déplacements véhiculaires.
- Adopter des normes, des guides ou des modèles d'aménagement routier qui prennent en compte les besoins de tous les usagers, comprenant les déplacements à pied et à vélo, pour ses nouveaux développements ou ses réfections majeures;

- Être un exemple : la Municipalité se doit d'être un modèle en matière de mobilité durable. Offrir des supports de qualité, voire sécurisés, à ses employés ou à ses visiteurs prêche par l'exemple;
- Travailler de concert avec le ministère des Transports afin d'offrir une place de choix et sécuritaire sur les routes du réseau supérieur, véritable dorsale des déplacements dans la municipalité;
- Faire la promotion des déplacements à vélo lors d'événements publics et augmenter le nombre de stationnements pour vélo le temps de ces activités.

La Municipalité aurait tout intérêt à consulter les critères de la certification VÉLOSYMPATHIQUE pour s'inspirer des meilleures pratiques, puis déterminer et prioriser les actions à mettre en œuvre.

6 REMERCIEMENTS

Le Conseil régional de l'environnement de l'Estrie désire souligner la contribution au présent document des membres du comité consultatif : Chantal Leroux, directrice de l'école primaire Louis-Saint-Laurent, comme instigatrice de la démarche et pour son désir d'offrir un environnement sécuritaire et agréable propice aux déplacements actifs des élèves; Alain Beaulieu, directeur du service d'urbanisme et de l'environnement de la Municipalité, pour les détails portant sur les travaux passés et à venir sur le réseau routier de Compton; Patricia Sévigny, conseillère municipale, pour la vision et les ambitions auxquelles elle aspire pour le bien de ses concitoyens. Ils auront permis d'identifier les avancements notables en matière de déplacement actif depuis l'étude de 2013 – 2014, de mettre en relief les enjeux et difficultés dans la poursuite de cette amélioration continue, ainsi que de définir les orientations et les visions de la Municipalité et de l'école primaire afin de tendre vers un milieu de vie sain, actif, attractif et sécuritaire pour tous.

Soulignons également le soutien de Philippe De Courval, directeur général de la municipalité. À la suite du départ d'Alain Beaulieu, il aura apporté des commentaires pertinents afin de bonifier les constats et leur interprétation, ainsi que la formulation et la précision de certaines recommandations.