

Planification du territoire et mobilité durable

## **STATIONNEMENT ET CIRCULATION AU CENTRE-VILLE : UNE VISION À LONG TERME**

*Pour diffusion immédiate*

**Saint-Hyacinthe, le 22 novembre 2023** – Dans une optique de planification du territoire et en concordance avec le *Programme particulier d'urbanisme (PPU)* pour le centre-ville, la Ville de Saint-Hyacinthe a mis sur pied un plan d'action à réaliser dans les prochaines années afin d'améliorer la fluidité de la circulation, la sécurité et la mobilité dans ce secteur. Au total, 18 éléments ont été ciblés en lien avec l'aménagement véhiculaire et cycliste, les feux de circulation, la signalisation routière, le transport collectif et le stationnement. Ces recommandations proviennent d'une étude de circulation produite par la firme FNX-INNOV.

« En septembre 2021, la Ville de Saint-Hyacinthe a adopté son PPU pour le centre-ville, permettant de préciser, d'encadrer et d'harmoniser la revitalisation et le développement du secteur et ce, pour les années à venir. Pour arriver à la concrétisation de nos objectifs, le Conseil souhaitait aller au-delà des perceptions. Il voulait obtenir un portrait complet de la situation actuelle et future, tant pour les résidents que les visiteurs et travailleurs en fonction de leurs différents modes de transport.

### **Étude de circulation : diagnostic complet et objectif**

Dans le cadre de l'étude de circulation qui a été réalisée en deux phases, soit au printemps et à l'été 2023, des comptages ont donc été effectués de jour, de soir et de nuit, en semaine et le weekend à différentes périodes de l'année, à plusieurs intersections et dans des stationnements du centre-ville. Grâce à cet exercice exhaustif, nous avons désormais, un échantillon valable et des données rigoureuses qui nous ont permis de dresser un diagnostic de la situation réelle et d'anticiper la suite.

Au cours des prochaines années, de nouveaux projets comme la Place des Spectacles et la promenade Gérard-Côté verront le jour. De nouvelles unités d'habitation seront également construites. Pour assurer cette croissance, de même que la sécurité et la fluidité des déplacements dans ce secteur, il faut se préparer » souligne M. André Beauregard, maire de la Ville de Saint-Hyacinthe.

### **Stationnement au centre-ville : des enjeux de perception**

Les résultats de l'analyse démontrent que les taux d'occupation actuels des stationnements sur rue et hors rue varient entre de 50 % à 75 %, selon la période de la



journée. C'est en après-midi, en semaine, que l'on observe le taux d'occupation le plus important, qui se situe à 75 %. Il n'y a cependant pas de période de saturation.

« À l'évidence, l'offre de stationnement actuelle au centre-ville est suffisante puisque, même en période achalandée, 25 % des cases de stationnement demeurent disponibles pour les visiteurs. Nous le savons, la culture de l'automobile est fortement ancrée à Saint-Hyacinthe. Puisque la Ville souhaite favoriser la mobilité active et durable sur son territoire, il faut déconstruire la croyance selon laquelle il faut absolument laisser la voiture en face de l'établissement que l'on visite. Ce changement de comportement est inévitable si nous souhaitons créer des milieux de vie agréables, socialement équitables et économiquement viables.

Cependant, pour enlever un peu de pression et inciter certains automobilistes à se stationner un peu plus loin des zones les plus achalandées, nous allons retirer la tarification de quelques cases de stationnement sur rue. Cette démarche sera réalisée en cours d'année 2024, en étroite collaboration avec nos partenaires du centre-ville », ajoute M. Beauregard.

### **Circulation au centre-ville : zones d'amélioration identifiées**

Au total, 21 points de comptage véhiculaire ont été identifiés pour réaliser l'étude. Les résultats démontrent que le niveau de service, c'est-à-dire le temps d'attente aux lumières rouges, varie généralement d'excellent à acceptable, selon l'heure de pointe du matin ou du soir, et ce, malgré les projets en cours et à venir au centre-ville. Deux intersections présentent cependant des enjeux de fluidité et de sécurité : les avenues Robert et Sainte-Anne.

Niveau		Temps d'attente
A	Excellent	<10 sec
B	Très bon	10 – 20 sec
C	Bon	20 – 35 sec
D	Acceptable	35 – 55 sec
E	Difficulté	55 – 80 sec
F	Critique	+ 80 sec

Tableau comparatif du temps d'attente



### **Plan d'action sur plusieurs années**

Les recommandations de FNX-INNOV seront progressivement appliquées dans les prochaines années. Des mesures additionnelles jugées nécessaires par la Ville pour améliorer la fluidité du secteur seront également mises de l'avant. Parmi ces dernières, notons :

- Le réaménagement des intersections Dessaulles/Girouard Ouest/Robert et Dessaulles/Concorde Nord/Sicotte pour une réaffectation des voies;
- Le réaménagement de l'avenue Bourdages Nord, entre les rues Girouard Ouest et des Cascades inclusivement. Cette intervention inclut notamment l'élimination de l'îlot déviateur ainsi que l'ajout de baies de virage à gauche et à droite;
- L'inversion du sens de la circulation de l'avenue Robert de la rue Dessaulles jusqu'à la rue des Cascades (direction sud au lieu de direction nord);
- La réalisation d'une étude d'optimisation et de sécurisation de l'avenue Sainte-Anne.

Pour prendre connaissance de l'étude complète et des recommandations, [cliquez ici](#).

– 30 –

**Source** : Direction des communications et de la participation citoyenne  
450 778.8300