

# Mandeville

## Atelier potentiel piétonnier et cyclable

Atelier de transport actif : 3 octobre 2013



Philippe Courchesne-Trudel  
Programme Saines habitudes de vie

Mandeville

## Remerciements



Nous tenons à remercier particulièrement madame la Mairesse Francine Bergeron de la municipalité de Mandeville pour avoir permis la tenue de cet atelier ainsi que la technicienne en loisir madame Isabelle Beaudoin pour son aide dans l'organisation de la journée.

Nous désirons aussi remercier tous les participants pour le travail réalisé lors de la journée d'atelier. Leur contribution à ce rapport est importante puisqu'il est inspiré des discussions et des pistes d'actions identifiées lors des activités. Nous espérons qu'ils pourront s'impliquer chacun à leur manière dans les efforts de la communauté pour faire de Mandeville un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer (Voir la liste des participants annexe 8.10).

Et finalement nous remercions encore une fois Isabelle Beaudoin et Nicole Champagne agentes administratives au Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière pour leurs commentaires, leurs suggestions et la révision lors de la rédaction de ce rapport.

## Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur l'accroissement du potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	8
4.	Résultats – Analyse du potentiel de transport actif	17
4.1	Potentiel piétonnier	18
4.2	Potentiel cyclable	21
4.3	Autres usages	24
5.	Résultats – Exercice de cartographie	28
5.1	Destinations	28
5.2	Routes sécuritaires	29
5.3	Routes non sécuritaires	29
5.4	Routes à améliorer	30
6.	Résultats – Priorisation du transport actif	31
7.	Conclusion et commentaires	32
8.	Annexes	
8.1	Ordre du jour de l'atelier	37
8.2	Itinéraire marche exploratoire	38
8.3	Questionnaire – Analyse du potentiel de transport actif	39
8.4	Tableau de priorisation des indicateurs	42
8.5	Informations complémentaires «Code de la route»	44
8.6	Listes des destinations ciblées	46
8.7	Reproduction des tracés	47
8.8	Listes des actions identifiées	49
8.9	Résultats de l'évaluation de l'atelier	50
8.10	Liste des participants	54
8.11	Environnements favorables au mode de vie physiquement actif des CSSS de Lanaudière	55
8.12	Ressources en transport actif	56

Mandeville

**« Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »****Journée de formation et de réflexion sur le transport actif  
Municipalité de Mandeville****1. Mise en contexte**

L'intérêt de la responsable des loisirs pour le concept de cet atelier et plus particulièrement la faisabilité d'un tel exercice dans une municipalité comme Mandeville a contribué à la mise en place de cette journée.

L'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif des Centres de santé et de services sociaux du Nord et du Sud de Lanaudière (Annexe 8.11) semblait intéressante pour cette municipalité d'autant plus que des municipalités de la région avaient obtenu de bons résultats avec l'intervention « Atelier de potentiel piétonnier et cyclable ». Ainsi, la direction des loisirs a choisi d'inscrire cette intervention sur le transport actif dans sa planification. Cet atelier permet le dégagement de premières pistes d'action tout en obtenant une vue d'ensemble sur les déplacements, non seulement scolaire mais aussi de toutes les clientèles pour le déplacement utilitaire autant que pour le loisir.

L'augmentation des déplacements actifs dans un milieu de vie passe par une augmentation du sentiment de sécurité des usagers mais aussi par la mobilisation des décideurs qui façonnent le territoire municipal. L'atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable est une des actions pouvant influencer les décisions municipales et mener à une amélioration des déplacements actifs. D'autres activités pourraient être complémentaires pour poursuivre dans cette voie telles que la présentation du Guide de l'aménagement et de l'écomobilité en collaboration avec le Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), l'établissement de corridors scolaires, la participation au programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo-Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer, un plan de mobilité pour la municipalité et l'atelier « Espaces municipaux de qualité » offert par les Centres de santé et de services sociaux du Nord et du Sud de Lanaudière.

Vous trouverez dans ce rapport la description des différentes étapes de l'atelier de potentiel piétonnier et cyclable, les idées issues des discussions lors des différents exercices et les pistes d'actions identifiées ainsi que nos recommandations.

**« L'augmentation  
des  
déplacements  
actifs dans un  
milieu de vie  
passe par une  
augmentation du  
sentiment de  
sécurité des  
usagers mais  
aussi ... »**

## 2. Atelier sur l'accroissement du potentiel piétonnier et cyclable

La municipalité de Mandeville a proposé l'organisation d'un atelier de formation et de réflexion sur l'accroissement du potentiel piétonnier et cyclable sur son territoire. Cet atelier de formation et de réflexion du 3 octobre 2013 s'est tenu à l'école primaire Youville située au 275 rue Desjardins.

La journée se voulait une occasion d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant des élus, des citoyens, des intervenants municipaux et des représentants d'organismes communautaires à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Les différents acteurs réunis pouvaient profiter de l'occasion pour se mobiliser et proposer des pistes d'action pour que cette journée donne des résultats concrets dans les mois suivant l'atelier.

L'ordre du jour de l'atelier de formation était le suivant (voir annexe 8.1) :

- Une présentation proposant une définition commune du transport actif, ses principaux avantages ainsi que son importance locale;
- Une présentation des innovations et des pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que quelques exemples de pratiques non-efficaces ou dangereuses;
- Une présentation sur les concepts de base des espaces municipaux de qualité;
- Une marche exploratoire dans l'environnement immédiat du site de l'atelier pour observer et discuter des infrastructures de marche et de vélo de la municipalité en utilisant l'angle de réflexion apporté par les présentations précédentes;
- Un exercice d'analyse du potentiel de transport actif permettant d'identifier des forces et des points à améliorer sur des infrastructures existantes ou non sur le territoire de la municipalité de Mandeville;
- Un exercice de cartographie permettant d'identifier les principales destinations, les plus importantes routes de transport actif et les sections jugées sécuritaires et potentiellement dangereuses à Mandeville;
- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la municipalité de Mandeville d'améliorer son potentiel piétonnier et cyclable;
- Une évaluation des participants à la journée de réflexion.

**« Les différents acteurs réunis pouvaient profiter de l'occasion pour se mobiliser et proposer des pistes d'action pour que cette journée ... »**



## PROPOSITION D'UNE DÉFINITION COMMUNE

Cette première présentation a permis aux participants de s'approprier une définition commune du transport actif. L'expression «transport actif» inclut toutes formes de déplacement non motorisé reposant sur l'utilisation de l'énergie humaine telle que la marche, le ski, le cyclisme, le patinage à roues alignées, le jogging et le fauteuil roulant non motorisé. Ce mode de transport se pratique sur les routes ou hors route (trottoirs, pistes cyclables, sentiers polyvalents) et peut être combiné au transport en commun. Le transport actif se définit aussi par le terme « déplacement utilitaire » par son usage et ses destinations, soit des allers et retours entre le domicile et le travail, les zones de magasinage et de divertissement, l'école et les autres établissements communautaires tels que les centres de loisirs. La présentation permettait de réaliser l'importance du transport actif et proposait de considérer ce dernier au même titre que le déplacement motorisé dans la planification de la mobilité du citoyen.

Le transport actif étant effectivement relié au transport motorisé, les principaux problèmes de l'un peuvent être améliorés par l'autre:

- La gestion de la circulation automobile;
- Les émissions de gaz à effet de serre / Pollution de l'air;
- La santé de la population, particulièrement le manque d'activité physique, l'augmentation de l'incidence de l'obésité et des maladies liées à nos habitudes de vie.

Lorsque les aménagements sont adéquats, les modes de déplacement actif sont accessibles à tous que ce soit l'enfant, l'aîné ou la personne à mobilité réduite. Le potentiel piétonnier et cyclable dynamise une municipalité du point de vue économique et de celui de la qualité de vie pour tous les citoyens. La pratique de la marche et du vélo utilitaire est influencée par la mixité des usages, la densité, la connectivité, la sécurité routière urbaine perçue et objective, la convivialité et l'esthétisme. La planification et la notion d'un réseau intégré de mobilité active en sont deux éléments d'influence.

« L'expression  
« transport actif »  
inclut toutes  
formes de  
déplacement  
non motorisé  
reposant sur  
l'utilisation de  
l'énergie  
humaine ... »



## INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

La présentation suivante proposait des exemples variés de plusieurs types d'infrastructure. Elle permettait aux participants de se familiariser avec les pratiques qui favorisent l'utilisation sécuritaire de la marche et du vélo en milieu municipal. Des photos permettaient d'observer l'innovation et les diverses solutions mises de l'avant au Québec, au Canada ou ailleurs. Quelques cas où les initiatives ont été inadéquates ont aussi été présentés.



## ESPACES MUNICIPAUX DE QUALITÉ

La suite de la présentation introduisait le thème des espaces municipaux de qualité. On y présentait des aspects étroitement reliés au transport actif tels qu'une ville à échelle humaine, des lieux animés, durables, sûrs et sains. Tous ces thèmes mettent l'accent sur l'importance de l'expérience sensorielle agréable vécue par le citoyen dans sa ville, lieu de rencontre où il fait bon vivre et s'y promener.



Les participants, outillés d'une nouvelle perspective sur le transport actif, étaient prêts à poursuivre sur le terrain pour participer à la marche exploratoire et, ensuite, aux différents exercices prévus à la journée d'atelier.

**« ...des aspects  
reliés au  
transport actif  
tels qu'une ville  
à échelle  
humaine, des  
lieux animés,  
durables, sûrs et  
sains.»**

### 3. Marche exploratoire

Après les présentations de l'avant-midi, le groupe est sorti pour une marche exploratoire d'environ 1 kilomètre (voir annexe 8.2). L'objectif étant d'observer d'un œil avisé et de mettre en pratique les principes de déplacements actifs présentés plus tôt.

Au départ, des consignes importantes ont été données aux participants. Ceux-ci devaient porter un nouveau regard sans formuler de critiques négatives, ni de justifications face aux infrastructures présentes. Ils étaient surtout invités à se poser des questions. Qu'est-ce que je vois? Est-ce une bonne initiative? Peut-elle être améliorée? Est-ce que l'ensemble est cohérent? Qui est le mieux desservi par l'aménagement? Est-ce adapté à tous les groupes d'âge et à tous les types de mobilité? Est-ce que les voies piétonnes et cyclables sont bien intégrées ou en sections discontinues? Dans ce contexte, l'animatrice de l'atelier montrait différentes installations et infrastructures aux participants, les encourageait à discuter de leurs observations autant pour les installations adéquates que pour celles où des améliorations pourraient être apportées.

« Le groupe s'est rassemblé à l'entrée de l'école primaire sur la rue Desjardins d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions. »

Le groupe s'est rassemblé à l'entrée de l'école primaire sur la rue Desjardins d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions. La disposition des trottoirs donne-t-elle un accès facile à l'école? Les zones de stationnements et les zones piétonnières sont-elles bien délimitées et situées? Est-ce qu'il y a des supports à vélo? Qui les utilise? Est-ce que la zone scolaire est bien définie? L'animatrice propose de jeter un coup d'œil sur ce qui entoure l'école. Il y a un support à vélo qui semble suffisant pour les élèves qui se rendent à l'école à vélo. Nous remarquons que les zones de stationnements ne sont pas clairement définies. Des trottoirs discontinus des deux côtés de la rue Desjardins entre les rues Paquin et Saint-Charles-Borromée ne se prolongent pas jusqu'à l'école. De plus, la traverse piétonne est située à la fin des trottoirs (photo 1).



On note la présence d'un arrêt d'autobus et d'un panneau de zone scolaire. Ce dernier est positionné après le passage piétonnier. (photo 2). Est-il placé au bon endroit? Cependant, il est à noter qu'un panneau «signal avancé d'une zone scolaire» est placé au coin de la rue Joly et de la rue Desjardins.

La marche exploratoire se poursuit devant l'église. Quelques points de discussion sont soulevés. Qui sont les utilisateurs? Il n'y a pas d'abaissement de trottoir vis-à-vis l'entrée principale de l'église (photo 3) mais il y a un accès du côté du stationnement.

La rue Desjardins est la voie principale qui donne accès à plusieurs services et destinations à Mandeville : Caisse Desjardins, école, église, bureau de poste, hôtel de ville, commerces, sentiers, etc. Sur cette section de rue, il y a des trottoirs sur les 2 côtés et l'affluence de camions de livraison qui empruntent cette route est notée.

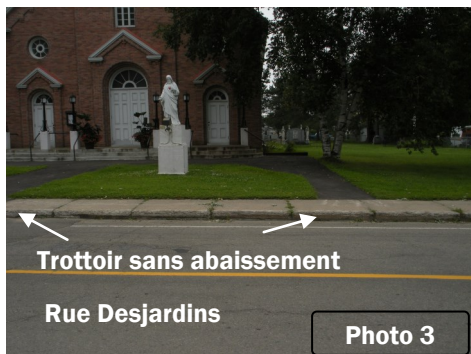


Photo 3



Photo 4

Nous observons le stationnement de la Caisse Desjardins. Son entrée large laisse beaucoup de place à l'automobile et peu de protection pour le passant sur le trottoir (photo 4). Quelques-uns nous informent que cette entrée charretière a été configurée afin de faciliter le déplacement des véhicules de livraison qui desservent les commerces du village. Toujours devant la Caisse Desjardins, au moment où la cloche de l'école sonne, on remarque que quelques élèves passent sur le terrain derrière la Caisse Desjardins pour se diriger vers le restaurant.

Le groupe marche jusqu'au coin de la rue Joly et Desjardins. Des trottoirs possiblement privés bordent la chaussée au coin de la rue Joly et Desjardins. Ils sont étroits et leurs extrémités au coin de ces rues sont carrées plutôt qu'arrondies ce qui favorise la réduction de vitesse des automobilistes lorsqu'ils tournent à l'intersection. Le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes est ainsi augmenté. À l'intersection de la rue Joly et Desjardins, le groupe observe l'environnement du dépanneur Bonichoix. Il y a de l'affluence et les voitures sont stationnées devant l'entrée (photo 5). Un support à vélo est peu visible sur le côté et, au moment de la marche, il n'était pas utilisé (photo 6). Est-ce que les cyclistes laissent plus fréquemment leur vélo en face de la bâtisse (photo 7)? Le support à vélo est disponible mais est-il au meilleur endroit? Le cycliste préfère-t-il avoir son vélo à la vue et ne pas faire de détour pour le laisser sur le support à côté de la bâtisse?

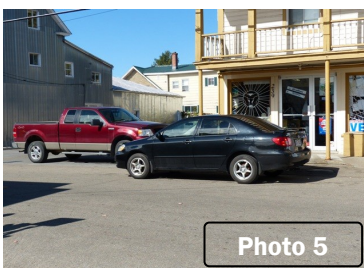


Photo 5

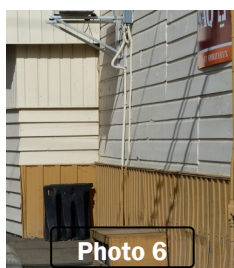


Photo 6



Photo 7

**«Nous observons le stationnement de la Caisse Desjardins. Son entrée large laisse beaucoup de place à l'automobile et peu de protection pour le passant.»**

Mandeville



Au coin de la rue Joly et Desjardins, un ancien réservoir cylindrique est un élément qui pourrait avoir une vocation décorative (photo 8). La marche se continue à l'intersection des rues Desjardins et Saint-Charles-Borromée. Nous constatons qu'il y a beaucoup de transport lourd à cet endroit. La rue Saint-Charles-Borromée est large et le bureau de poste est situé sur le côté nord de la rue Desjardins. Il y a seulement présence d'une section de trottoir sur le côté nord de cette rue face au bureau de poste et elle se prolonge sur la rue Saint-Charles-Borromée. Les jeunes se déplacent en vélo ou à la marche, et ce, de part et d'autre de la rue Desjardins. De nombreux panneaux d'informations, davantage conçus pour la conduite automobile, occupent une grande partie du décor à cette intersection achalandée (photo 9).

«De nombreux panneaux d'information, davantage conçus pour la conduite automobile, occupent une grande partie du décor à cette intersection... »



Notre attention est également portée au coin de la rue Saint-Charles-Borromée et Desjardins (photo 10). Nous discutons des vocations possibles que pourrait avoir la maison à vendre située à cette intersection au cœur du village: un potentiel de lieu de rencontre et d'animation de la rue, etc. Des trottoirs privés perpendiculaires à la rue Desjardins sont près de la voie routière (photo 10). Est-ce qu'ils diminuent l'espace disponible pour les utilisateurs de transport actif sur la rue Desjardins?

Une traverse piétonne est marquée sur la rue Saint-Charles-Borromée. Cependant, il n'y en n'a pas sur la rue Desjardins (photo 11). Ce secteur sera également commenté lors de notre retour de la marche exploratoire sur le côté nord de la rue Desjardins.



Le trajet nous mène vers le Parc des générations au coin des rues Desjardins et Pontbriand. Le groupe discute des points positifs de ce projet, note la présence de bancs, de poubelles, de balançoires et de végétation. De plus, un poteau électrique peint ainsi qu'une murale sur le bâtiment voisin agrémentent le décor (photos 12 et 13). Une autre murale peut être observée sur la façade d'un commerce sur le côté Nord de la rue Desjardins. Ce lieu peut faciliter les déplacements actifs, permet de faire une halte et ajoute à la convivialité du village. Cependant, il n'y a pas de support à vélo. Le pavage sur le rue Pontbriand Sud, nouvellement fait, est large et donne toute la place aux automobiles au détriment des piétons (photo 13). L'entrée du parc vers l'arrière est aussi asphaltée. Est-ce un stationnement?



« Le trajet nous mène vers le Parc des générations au coin des rues Desjardins et Pontbriand. Le groupe discute des points positifs de ce projet... »

La marche se poursuit sur la rue Desjardins vers le bureau municipal. Malgré qu'il n'y ait pas de trottoir sur cette section de rue, les participants se déplacent sur un accotement large au sud de la rue Desjardins (photo 14). Arrivé au niveau de la rue des Loisirs, le groupe observe ce qui l'entoure: hôtel de ville, dépanneur, entrée du village, terrain des loisirs avec plusieurs services. L'animatrice dirige les regards vers les panneaux à l'entrée du village et de leur dimension: sont-ils à échelle humaine ou pour les automobilistes (photo 15)? L'échelle humaine ou l'échelle du piéton se caractérise par l'expérience significative et positive vécue par le piéton sur la rue. Il peut observer, entendre, sentir et toucher. Nous sommes en présence d'un affichage de grande taille et à une hauteur qui n'est pas principalement configurée pour le piéton. Un milieu à échelle humaine est riche d'expériences sensorielles, se compose d'espaces de petite taille, d'immeubles rapprochés les uns des autres, d'une combinaison de détails, des façades et de l'activité sur la rue.



Mandeville

Est-ce que le stationnement est sécuritaire pour les marcheurs et les cyclistes qui se rendent au terrain des loisirs? Les stationnements sont de part et d'autre de l'entrée. Les utilisateurs de transport actif doivent donc passer dans ce stationnement entre les véhicules pour avoir accès au terrain des loisirs (photo 16). Les autres accès au parc des loisirs font aussi partie des sujets de discussion. Une entrée étroite sur la rue Laurence fait en sorte qu'un cycliste, une personne à mobilité réduite ou une personne avec une poussette ne peut facilement y circuler (photo 17). L'accès est peut-être réduit afin de limiter la circulation de véhicules motorisés. La clôture entourant le terrain des loisirs diminue la connectivité des rues qui l'entourent. La plupart des rues adjacentes au sud de la rue Desjardins se terminent en cul-de-sac. Les participants mentionnent, qu'à la fin de plusieurs de ces rues, on voit des lignes de désir (marque d'usure au sol) qui créent des sentiers informels empruntés par les piétons, les véhicules tout terrain et parfois même les automobiles (photo 18).

« Les utilisateurs de transport actif doivent donc passer dans ce stationnement entre les véhicules pour avoir accès au terrain des loisirs »



En face du dépanneur, on y voit un espace de stationnement non délimité, il y a une table à pique-nique accessible et les gens se questionnent sur son emplacement et s'il est sécuritaire. Nous remarquons que les élèves sur l'heure du midi se promènent sur la rue Desjardins. Ces derniers vont jusqu'au terrain des loisirs et se déplacent aussi vers le dépanneur en face de l'hôtel de ville. À l'entrée du village, le chemin est large, légèrement sinueux et la vitesse des automobilistes est élevée (photo 19). À quel endroit les automobilistes ont-ils la perception d'être entrés au village? La largeur de cette rue, permettant une grande vision à l'automobiliste, favorise une vitesse élevée dans la zone d'entrée du village. Le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes est ainsi diminué. On constate également que les camions de livraison occasionnent un certain niveau de bruit.



Sur le chemin du retour, le groupe se promène sur le côté nord de la rue Desjardins. L'accotement est étroit entre la voie automobile et les bâtisses. Des jeunes se trouvent au même endroit en vélo. Ils étaient à contresens de la circulation et se déplaçaient à deux sur le même vélo (photo 20). Leurs destinations étaient l'école et le dépanneur. Les zones de stationnement des commerces donnent directement sur la rue et sont largement ouvertes car il n'y a pas d'entrée et de sortie définies. Le piéton n'a pas de zone de protection contre la circulation. En bordure de ces stationnements, les espaces près des commerces ont un bon potentiel d'aménagement à l'échelle humaine (photo 21).



« L'accotement est étroit entre la voie automobile et les bâtisses. Des jeunes se trouvent au même endroit en vélo. »

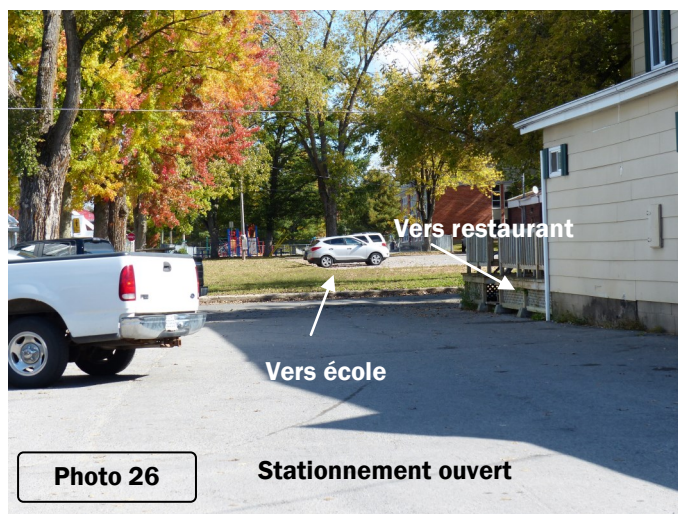
Les participants s'arrêtent au coin de la rue Saint-Charles-Borromée et Desjardins. Nous discutons, une fois de plus, de l'intersection et des destinations: le bureau de poste, le restaurant, etc. On y retrouve un trottoir uniquement sur le côté est de la rue Saint-Charles-Borromée. L'absence de trottoir sur le côté ouest de cette rue et son tracé large de la rue augmentent le risque d'empiètement des véhicules sur l'accotement et, par le fait même, dans la zone piétonnière (photo 22). La fin de la traverse piétonne, face au bureau de poste, n'est pas vis-à-vis le trottoir et ce dernier n'a pas d'abaissement (photo 23).



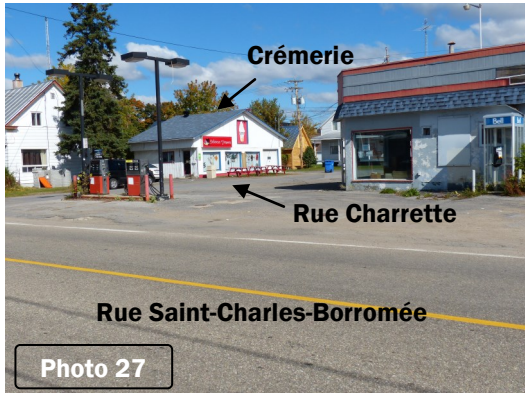
Mandeville

Quelques mètres plus loin, on observe une terrasse de restaurant dont la façade est attenante à la rue Saint-Charles-Borromée. Son emplacement peut favoriser l'animation de ce secteur. Le trottoir qui longe le bureau de poste ne se prolonge pas et une camionnette est stationnée entre la rue et le restaurant (photos 24 et 25) ce qui laisse peu d'espace aux piétons et aux cyclistes. Les élèves fréquentent le restaurant sur l'heure du diner et pour s'y rendre, ils empruntent un stationnement qui sert de raccourci (photo 26).

« Les élèves fréquentent ce lieu sur l'heure du diner et pour s'y rendre, ils empruntent un stationnement qui semble servir de raccourci pour les piétons et les cyclistes.»



Non loin derrière le restaurant, sur la rue Charrette, on remarque des zones asphaltées non délimitées près d'une station-service fermée et d'une crémérie (photo 27). Nous avons poursuivi notre marche exploratoire au coin de la rue Charrette et Girard. Un panneau «Attention à nos enfants» est présent (photo 28).



Nous terminons notre marche en circulant sur la rue Girard et la rue Desjardins. Nous nous arrêtons derrière le restaurant et regardons le stationnement sous un autre angle et remarquons que les marcheurs passent dans ce stationnement sans entrée et sortie clairement définies pour aller au restaurant. (photo 29).



À l'arrière du stationnement de la Caisse Desjardins, il y a un terrain gazonné vacant. Une base de béton semble indiquer qu'il y a déjà eu des bancs mis à la disposition des passants (photo 30). Y aurait-il là un potentiel d'animation de la rue?



« Nous avons poursuivi notre marche exploratoire au coin de la rue Charrette et Girard. Un panneau «Attention à nos enfants» est présent »

**Mandeville**



Un passage créé par les marcheurs (ligne de désir) pour se rendre à la Caisse Desjardins (photo 31) indique qu'un bon nombre de gens n'empruntent pas l'entrée de la Caisse Desjardins sur le rue Desjardins et passent directement dans le stationnement de la Caisse pour se rendre à destination. De ce côté, il y a un trottoir étroit qui se poursuit sur la rue saint-Joseph. La marche se termine à l'école primaire. Un point intéressant à noter de cette marche exploratoire est qu'elle s'est déroulée au même moment que la sortie des classes des jeunes sur l'heure du dîner. Ceci a permis d'observer les activités, les déplacements et les destinations des élèves dans le village à ce moment de la journée. La marche a donc permis d'observer le transport actif de Mandeville à un moment et dans un contexte bien précis.



**« Un point intéressant à noter de cette marche exploratoire est qu'elle s'est déroulée au même moment que la sortie des classes des jeunes sur l'heure du dîner. »**

Cette marche exploratoire a atteint ses objectifs. Les marcheurs ont participé activement aux observations et ont porté un regard sous l'angle du transport actif dans le village de Mandeville. Leurs points de vue ont été constructifs, ils ont été respectueux des consignes et des principes d'objectivité qui devaient guider cet exercice.

## 4. Résultats – Analyse du potentiel de transport actif

La grille d'analyse du potentiel de transport actif est un outil qui aide les participants à identifier les forces et les faiblesses du transport actif dans leur communauté. La réflexion est orientée par trois séries de vingt-cinq indicateurs en regard du potentiel piétonnier (section 4.1), du potentiel cyclable (section 4.2) et des autres usages (section 4.3) en lien avec le transport actif.

Au retour de la marche, les participants ont été invités à former deux groupes de trois personnes. Ils ont discuté pour arriver à un consensus d'équipe pour accorder une valeur à chacun des indicateurs des sections. Cette grille d'analyse a donc été complétée en équipe pendant le dîner.

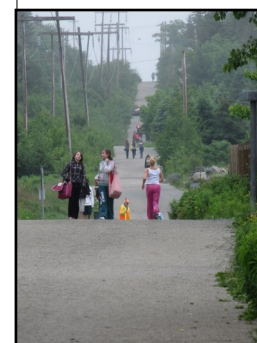
Les participants devaient accorder une valeur de 0 à 4 pour chacune des questions. Cette note n'est en soi que l'évaluation subjective de la « perception » des participants.

- Très faible (0)
- Faible (1)
- Moyen (2)
- Très bien (3)
- Excellent (4)

Si les participants ne connaissaient pas les particularités reliées à la question, ils devaient accorder une note de zéro. Le total de chaque section était obtenu en additionnant les valeurs accordées aux vingt-cinq indicateurs pour un résultat maximal de 100 (Voir annexe 8.3).

De plus, ils devaient choisir les cinq indicateurs les plus influant pour l'adoption du comportement concerné (marche, vélo ou autres usages) dans chaque section et les classer du 1<sup>er</sup> au 5<sup>e</sup> rang. (Voir annexe 8.4)

Une fois les grilles de chacune des équipes complétées, les résultats ont été comparés entre les groupes et discutés avec l'ensemble des participants. Ils devaient justifier leurs résultats et expliquer la logique qui leur a fait considérer certaines questions plus importantes que d'autres.



**Mandeville**


Dans les pages suivantes, les indicateurs ont été regroupés en fonctions des cotes accordées par chaque équipe. Plus la note obtenue est élevée plus la réponse est positive et à l'inverse, négative si la note est basse. Lorsque toutes les équipes accordent la même valeur, la perception est uniforme et la crédibilité de la cote est plus grande. Il arrive qu'une équipe opte pour une valeur positive alors qu'une autre accorde une valeur négative à l'indicateur. Il faut alors tenir compte de la subjectivité de la question, de la diversité de composition des groupes, du niveau de connaissance des individus sur les éléments discutés mais aussi de la consigne du « 0 » lorsque le groupe ne peut répondre à la question.

<b>Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif</b>			
	<b>Potentiel piétonnier</b>	<b>Potentiel cyclable</b>	<b>Potentiel autres usages</b>
<b>Groupe 1</b>	<b>38</b>	<b>7</b>	<b>23</b>
<b>Groupe 2</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>35</b>

Il est important de rappeler que ces notes attribuées au potentiel de transport actif sont subjectives, elles sont le reflet de la composition particulière de chaque équipe et le fruit de ce consensus. Il ne faut donc pas accorder de valeur réelle à cette cote globale. Elle représente l'opinion, à ce jour précis, de ce groupe précis. Les résultats seraient différents à chaque atelier. La grille d'analyse permet une «photo» de l'opinion du jour et sert de base à la discussion. Elle introduit aussi les exercices suivants et nous mènera vers quelques pistes et suggestions d'idées pour l'amélioration de ces potentiels.

**« Il ne faut donc pas accorder de valeur réelle à cette cote globale. Elle représente l'opinion, à ce jour précis, de ce groupe précis. »**

#### 4.1 Potentiel piétonnier

Lorsque l'on compare les résultats des deux groupes, les cotes peuvent être regroupées en catégories selon s'il y a consensus ou non. Il y a quelques cotes «Excellent» ou «Très bien» qui font consensus. D'un autre côté, plusieurs cotes «Faible» ou «Très faible» sont également données par les 2 groupes.

Deux indicateurs du potentiel piétonnier ont obtenu la valeur «Très bien» ou «Excellent» par les deux groupes de travail. Deux autres indicateurs ont reçu une note «Excellent» de la part d'un groupe tandis que l'autre groupe lui a accordé une cote «Moyen».

	<b>Gr 1</b>	<b>Gr 2</b>	<b>Note</b>
• Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>88%</b>
• Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>75%</b>
• Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>75%</b>
• Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>75%</b>

Un indicateur a obtenu la valeur « Moyen » unanimement par les deux équipes et deux indicateurs ont évalués « Moyen » ou « Très bien » par les groupes.

	Gr 1	Gr 2	Note
• Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?	2	2	50%
• Les trottoirs /allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	3	2	63%
• Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	3	2	63%

Vous trouverez ci-dessous la liste des indicateurs du potentiel piétonnier ayant généralement obtenu la valeur « Très faible » ou « Faible ». Il y aurait donc onze indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification:

	Gr 1	Gr 2	Note
• Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	1	25%
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passé côte à côte?	0	0	0%
• Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0	0%
• Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic «rapide» (plus de 60 km/h)?	0	0	0%
• Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0	0%
• Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	0%
• Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	0	0	0%
• Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	0%
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	0	0%
• Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	0	0	0%
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	0%



Mandeville



Deux indicateurs ne font pas consensus et des divergences d'opinions intéressantes sont constatées entre les deux groupes pour une même question.

**Gr 1 Gr 2 Note**

**0 0 0%**

Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour le potentiel piétonnier. Ces indicateurs pouvaient avoir été évalués positivement ou négativement mais avaient, selon les participants, le potentiel d'influencer la pratique des déplacements actifs. Une note a été attribuée à ces indicateurs en fonction de la priorité accordée. Voici, par ordre d'importance, la compilation des indicateurs sélectionnés. Nous vous invitons à consulter l'annexe 8.4 pour

**0 0 0%**

**0 0 0%**

**0 0 0%**

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	<b>Très bien</b>	<b>Faible</b>
Les trottoirs /pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	<b>Très bien</b>	<b>Très faible</b>

connaître les choix, les priorisations par équipe ainsi que la méthode de calcul pour l'ordre d'importance.

8 indicateurs ont été identifiés « importants » pour le potentiel piétonnier.

1. Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
2. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte?
3. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
4. Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic «rapide» plus de 60 km/h?
5. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?

6. Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
7. Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?
8. Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme les clubs de marche et de randonnée?

De ces 8 indicateurs, 2 ont été mentionnés par les 2 groupes:

Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?

Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic «rapide» plus de 60 km/h?

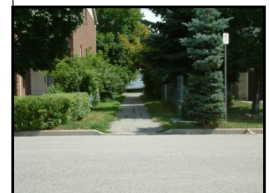
## 4.2 Potentiel cyclable

Lorsque l'on compare les résultats des deux groupes, on peut constater que leurs perceptions sont semblables sur plusieurs questions. La note calculée en fonction de la cote attribuée pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hautes et les plus basses notes peuvent représenter un certain accord.

Un indicateur du potentiel cyclable a obtenu la valeur « Excellent » par un groupe tandis que l'autre groupe de travail l'a coté moyen. Un indicateur semble avoir fait consensus à Mandeville pour le potentiel cyclable:

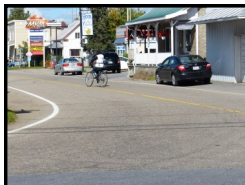
	Gr 1	Gr 2	Note
• Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile, par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales?	4	2	75%
	Gr 1	Gr 2	Note
• Les parcs et les endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	2	2	50%

« La note calculée en fonction de la cote attribuée pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hautes et les plus basses notes peuvent représenter un certain accord.»



**Mandeville**

Vous trouverez ci-dessous la liste des 19 indicateurs sur 25 du potentiel cyclable ayant obtenu la valeur « Très faible » ou « Faible ».



	<b>Gr 1</b>	<b>Gr 2</b>	<b>Note</b>
Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout terrain) ou de loisirs?	0	0	0%
Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	1	0	13%
Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	0	0	0%
Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	0	0	0%
Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	0	0	0%
Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	0	1	13%
Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	0	0%
Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?	0	0	0%
Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	0	0	0%
Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	0%
Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	0	0%
Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	0	0%
Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	0	1	13%
Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	0	0%
Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	0	0%
Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	1	13%
Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	0	0	0%
Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	0	1	13%
Existe-t-il un comité avisé public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	0	0	0%

Il y a un écart de perception entre les groupes pour trois indicateurs. Cet écart est peut-être dû au fait que l'information n'était pas disponible ou connue de la part des membres du groupe ayant donné la valeur «Très faible» au critère.

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	Très faible	Moyen
Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	Très faible	Très bien
Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	Très faible	Très bien

Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour le potentiel cyclable. Ces indicateurs pouvaient avoir été évalués positivement ou négativement mais avaient, selon eux, le potentiel d'influencer la pratique des déplacements actifs. Une note a été attribuée à ces indicateurs en fonction de la priorité accordée. Voici la présentation, par ordre d'importance, des indicateurs sélectionnés. Nous vous invitons à consulter l'annexe 8.4 pour connaître les choix, les priorisations par équipes ainsi que la méthode de calcul pour l'ordre d'importance.

7 indicateurs ont été identifiés « importants » pour le potentiel cyclable :

1. Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
2. Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales)?
3. Les parcs et les endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?
4. Les voies et les pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?
5. Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?
6. Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 à 15,5 pi)?
7. Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?



### 4.3 Autres usages



**Le code de la route interdit l'usage de la planche à roulettes, des patins à roues alignées, des skis, de la trottinette et d'un véhicule-jouet sur la chaussée, sur le trottoir et sur la voie cyclable (Voir annexe 8.5).**

**La circulation d'un fauteuil roulant assisté, d'un triporteur ou d'un quadriporteur est interdite sur la chaussée, sur le trottoir et dans les voies cyclables.**

**Le trottoir est réservé aux piétons.**

**Les voies cyclables sont légalement réservées aux cyclistes mais la municipalité peut autoriser un usage varié si ces voies sont séparées physiquement de la chaussée et si la signalisation détermine les usages permis.**

**Cependant la chaussée, le trottoir et la voie cyclable sont réellement fréquentés par ces utilisateurs. Nous proposons donc de les inclure dans notre réflexion sur les déplacements actifs afin de tenir compte de la pratique réelle.**

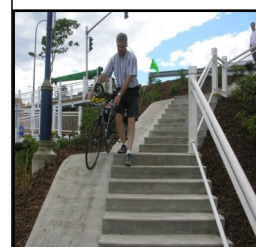
Lorsque l'on compare les résultats des deux groupes, on peut constater que leurs perceptions sont semblables sur plusieurs questions. La note calculée en fonction de la cote attribuée pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hautes et les plus basses notes peuvent représenter un certain accord.

Les indicateurs de «autres usages» ayant obtenu la valeur «Très bien» ou «Excellent» par les deux groupes de travail ont fait consensus. Voici la liste des cinq indicateurs qui semblent faire l'unanimité et représenter un atout pour Mandeville:

	Gr 1	Gr 2	Note
• La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	4	4	100%
• Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	4	100%
• Le parc de «skate» est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	4	4	100%
• La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	4	4	100%
• Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	3	3	75%

Vous trouverez ci-dessous la liste des 14 indicateurs « autres usages » ayant généralement obtenu la valeur « Très faible » ou « Faible ».

	Gr 1	Gr 2	Note
Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	0	0	0%
Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	1	0	13%
Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	0	0	0%
Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	0	1	13%
L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	0	0	0%
Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	0	0	0%
Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0%
Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	1	13%
Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignés?	0	0	0%
Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	1	13%
Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	0	0	0%
Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'« abaissements de trottoir (bateaux) »?	0	0	0%
Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	0	1	13%
Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	1	0	13%



Mandeville



Il y a un écart de perception entre les groupes pour six indicateurs. Cet écart est particulièrement marqué pour un critère. L'écart de perception peut être dû à la composition du groupe, à son niveau de connaissance de l'élément discuté mais il faut aussi tenir compte de la précision et de la subjectivité de la question.

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place.	Très faible	Excellent
Votre communauté s'adapte-elle aux planchistes dans sa planification annuelle?	Très faible	Moyen
La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre commu-	Très faible	Moyen
Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	Très faible	Moyen
Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	Très faible	Moyen
Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des	Moyen	Très faible

Dans cette section « Autres usages » on peut observer un nombre important d'items ayant obtenu la cote «0» (Très faible). Nous vous rappelons que les participants étaient invités à donner une cote à toutes les questions, s'ils ne connaissaient pas les particularités reliées à la question, ils devaient accorder une note de zéro. Nous ne pouvons supposer que les mesures favorisant «autres usages» sont inappropriées. Par contre, si nous partons du constat qu'elles sont moins connues, ces mesures ne font pas la promotion du transport actif par leur visibilité. Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour « autres usages ».

Ces indicateurs pouvaient avoir été évalués positivement ou négativement mais avaient selon eux le potentiel d'influencer la pratique des déplacements actifs. Une note a été attribuée à ces indicateurs en fonction de la priorité accordée. Voici la compilation par ordre d'importance des indicateurs sélectionnés. Nous vous invitons à consulter l'annexe 8.4 pour connaître les choix, les priorisations par équipes ainsi que la méthode de calcul pour l'ordre d'importance.

Neuf indicateurs ont été identifiés « importants » pour « autres usages » :

1. Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
2. Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?
3. L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?
4. Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?
5. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
6. Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
7. Votre communauté favorise-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
8. Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?
9. La planification de votre communauté reflète-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?



## 5. Résultats — Exercice de Cartographie

Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait d'une carte de la municipalité de Mandeville et devait identifier sur la carte :

- En noir, les destinations ou les lieux, tels que les écoles, les commerces, les lieux de travail où les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif (section 5.1);
- En vert, les routes principales, les rues les plus importantes, les sentiers et autres routes de transport actif qui sont passablement utilisés et sécuritaires (section 5.2);
- En rouge, les portions de route moins favorables au transport actif ou les infrastructures inadéquates (section 5.3);
- En bleu, une projection de ce que pourrait être un tracé idéal ou une solution à une problématique (section 5.4).

Après ces premières discussions en groupe, chaque équipe a présenté son constat et sa vision en expliquant à l'autre groupe les raisons de leurs choix. Cette façon de faire permet de relancer la discussion en grand groupe.

« Plusieurs destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes. »

### 5.1 Destinations

Plusieurs destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes. De ces destinations, nous retrouvons des lieux de loisirs, de services et un établissement scolaire: les sentiers du Lac en Cœur, le terrain des loisirs, la maison des jeunes, l'école primaire, le Parc des chutes du Calvaire et le marché local font partie des destinations citées par les deux équipes. Les autres destinations ont été identifiées par un des 2 groupes: Aux Trouvailles de Mandeville, la plage (site non municipal), les sentiers du Lac Mandeville, la bibliothèque, le dépanneur rue Desjardins, le Parc des générations, le bureau de poste, la maison à vendre coin Desjardins et Saint-Charles-Borromée, le dépanneur Bonichoix, la FADOQ, l'église, la Caisse Desjardins et le presbytère (Voir annexe 8.6).



## 5.2 Routes sécuritaires

Quant aux rues perçues sécuritaires, un groupe a identifié trois rues ou secteurs comme étant sécuritaires. (Voir annexe 8.7):

- La 21<sup>e</sup> Avenue
- Le rang Saint-Pierre
- La route Mandeville

Le groupe 2 n'a pas identifié de zone sécuritaire. De ce fait, quelques questions pourraient être soulevées afin de valider les informations: est-ce que le groupe s'est principalement penché sur les secteurs jugés non sécuritaires? est-ce que les zones qui n'ont pas été marquées d'une couleur sont sécuritaires et favorables au transport actif?

## 5.3 Routes non sécuritaires

Pour les routes ou les rues qui ne sont pas adaptées au transport actif ou comme étant des zones à risque, les deux équipes identifient plusieurs zones problématiques en rouge.

- La 20<sup>e</sup> Avenue
- La rue Desjardins de l'entrée du village jusqu'à la rue Saint-Charles-Borromée
- La rue Saint-Charles-Borromée vers le Parc Mastigouche.
- Le Chemin du parc menant jusqu'au Parc des chutes du Calvaire.
- Le rang Saint-Augustin.

**Secteur identifié non sécuritaire par le groupe 1 seulement:**

- Le rang Lafrenière.

**Secteur identifié non sécuritaire par le groupe 2 seulement:**

- La rue Desjardins entre le bureau de poste et l'école primaire.



## Mandeville



«Plusieurs secteurs ont fait l'objet de propositions de la part des 2 groupes.»

## 5.4 Routes à améliorer

Les groupes devaient marquer en bleu des tronçons à améliorer ou encore à développer pour augmenter la connectivité et la pratique du transport actif sécuritaire. Voici quelques idées de leurs projections. Vous trouverez les tracés dessinés par les équipes à l'annexe 8.7.

Plusieurs secteurs ont fait l'objet de propositions de la part des 2 groupes.

### Le secteur résidentiel au Sud de la rue Desjardins

Le groupe 1 ainsi que le groupe 2 proposent d'augmenter la connectivité des rues terminant en cul-de-sac au sud de la rue Desjardins en les reliant entre elles. De cette façon, la majorité des rues entre la rue Prince et Joly aurait une connectivité accrue ce qui favoriserait le transport actif.

La rue Desjardins, étant considérée peu sécuritaire, un réseau cyclable a été proposé par les 2 groupes. Le groupe 2 propose de projeter une rue partant de la 21<sup>e</sup> avenue jusqu'à la rue Joly. Le groupe 1, de son côté, propose sensiblement la même option. Cependant, la rue projetée débiterait à la rue Prince et les nouvelles sections de rue ou de voies cyclables seraient tracées de façon à ne pas prolonger les rues déjà existantes (Annexe 8.7). La même stratégie serait utilisée pour les rues Paquette, Bergeron et Bilodeau.

### Le secteur Lac Mandeville, Lac Deligny et Lac en Cœur

Le groupe 1 continuerait son réseau de voies cyclables à la sortie du village afin de favoriser les déplacements vers le Lac Mandeville, le Lac Deligny et le Lac en Cœur.

### Rue des loisirs au Nord de Desjardins

Le groupe 1 ferait une projection de la rue des Loisirs au Nord de la rue Desjardins pour ainsi longer la rivière Mastigouche et irait rejoindre la rue Saint-Charles-Borromée. Le groupe 2 propose également d'augmenter la connectivité de quelques rues au Nord de la rue Desjardins:

- Rue Parent et rue Prévost
- Rue Robitaille et rue Bernard
- Rue Josée et rue Eugène

## 6. Résultats – Priorisation du transport actif

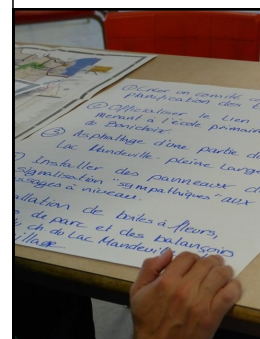
Pour la dernière partie de l'atelier, les participants sont retournés à leur groupe de travail afin d'identifier cinq actions qui pourraient contribuer à promouvoir le transport actif à Mandeville. Ils les ont ensuite proposées à tous les participants. Ces actions devaient répondre à trois critères:

- L'action peut être réalisable dans les six prochains mois;
- L'action doit être précise et spécifique;
- Toutes les propositions que soumettra le groupe peuvent être réalisées et complétées par les membres de ce groupe. Ils ne sont pas autorisés à proposer des engagements au nom de personnes ou organismes absents ou de participants des autres groupes.

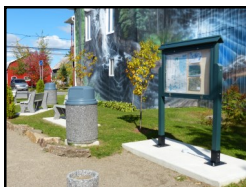
Une fois leurs listes développées, chaque groupe est venu présenter et expliquer leurs actions proposées à l'ensemble des participants. Les 12 actions proposées ont été affichées au mur. Finalement, tous les participants ont été invités à voter individuellement pour cinq actions à prioriser sur l'ensemble des actions proposées. La proposition numéro 5 de chacune des équipes a été regroupée en une seule piste d'action. La liste complète des actions identifiées se retrouve à l'annexe 8.8.

Parmi les choix identifiés par l'ensemble des participants, cinq actions ont clairement été identifiées comme prioritaires, en voici la liste par ordre d'importance accordée par le nombre de votes;

1. Installation de boîtes à fleurs, de bancs de parc et des balançoires le long du chemin du lac Mandeville et dans le village;
2. Peindre les poteaux électriques dans le village (zone hot)
3. Installer des panneaux de signalisation «sympathiques» aux passages piétonniers;
4. Asphaltage d'une partie du chemin du Lac Mandeville pleine largeur;
5. Supports à vélo au Parc des générations et à la maison des jeunes.



« ... les participants ont été invités à voter individuellement pour cinq actions à prioriser sur l'ensemble des actions proposées. »



«Les réflexions et les discussions se faisaient à l'ombre de deux principes importants: la planification et la notion d'un réseau intégré.»

## 7. Constats et recommandations

L'atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable se voulait un temps d'arrêt permettant de réfléchir à ce qu'est le transport actif à Mandeville.

Les participants étaient engagés et ont travaillé jusqu'à obtenir cinq pistes d'action très précises et réalisables à court terme. L'atelier a d'abord permis à ces participants d'être sensibilisés et de s'appropriier les principaux concepts reliés aux déplacements utilitaires. Ensuite cela leur a permis de passer des concepts à la réalité en posant un regard sur le potentiel piétonnier et cyclable de leur municipalité. La marche exploratoire a été un moment très intéressant et déterminant de la journée.

Le groupe se composait de décideurs municipaux, de gestionnaires de service, de représentants d'organismes et de citoyens utilisateurs.

Les réflexions et les discussions se faisaient à l'ombre de deux principes importants: la planification et la notion d'un réseau intégré. La planification doit tenir compte du respect de la réalité du milieu, autant de ses contraintes et de ses avantages physiques que des utilisateurs potentiels de tous âges et de leurs besoins. Elle doit assurer la connectivité et viser le développement continu des modes de déplacements actifs. La notion de réseau intégré nous ramène à la connectivité des différents secteurs et destinations bien sûr mais fait surtout appel à la cohérence. Pour que les réseaux piétonniers ou cyclables soient cohérents, il faut que les acteurs de la municipalité se dotent d'une vision commune. Il doit y avoir des liens entre les différents niveaux de planification et un arrimage entre tous les services municipaux. Il faut aussi que cette réflexion amène ces acteurs à aller directement sur le terrain à pied, à vélo pour vérifier l'échelle humaine de la rue et vivre l'expérience du piéton et du cycliste. La notion d'un réseau «intégré» nous ramène aussi aux actions complémentaires qui supportent les déplacements actifs. Au-delà de la planification et des infrastructures, c'est aussi l'éducation et la mise en place de politiques et de programmes.

Nous nous permettons une petite rétrospective à la lumière de tous ces travaux et résultats avec lesquels nous avons joué pour produire ce rapport et nous y ajoutons quelques pistes pour vous inspirer à poursuivre après la réalisation de vos cinq actions prioritaires.

### 7.1 Constats

- Les participants ont démontré qu'ils avaient intégré les notions de la cohérence et de la connectivité. Ils avaient une bonne connaissance de leur milieu et tenaient compte de tous les secteurs de la municipalité. Ils avaient bien ciblé les destinations et les grands axes de déplacements. Ils envisageaient aussi souvent les mêmes stratégies à ce qui a trait à la connectivité des rues dans le village et considéraient également les attraits et les lieux de loisirs de la municipalité, et ce, tant pour les déplacements actifs que de loisir;

- Les participants ont intégré les concepts du transport actif et leurs travaux intègrent les notions relatives aux différentes clientèles, à l'accessibilité et aux installations adéquates pour le cycliste, le marcheur, la famille ou la personne à mobilité réduite;
- Les participants ont aussi intégré les notions reliées aux espaces municipaux de qualité. Un intérêt marqué pour cet aspect se reflète dans quelques-unes de leurs pistes d'action qui visent la mise en valeur et l'attractivité de quelques endroits;
- Mandeville a plusieurs attraits offrant un potentiel de transport actif. Plusieurs installations sont appréciées pour favoriser les déplacements actifs à Mandeville et donner le goût de s'y promener et d'y passer du temps:
  - Le Parc des générations;
  - Les murales comme éléments de décor au cœur du village;
  - Les maisons ancestrales au cœur du village.
  - Les liens piétonniers entre certains quartiers;
  - La nature et ses sentiers pédestres;
  - Les lieux de loisirs près des lacs et des cours d'eau;
  - Le parc de planches à roulettes;

Les discussions au cours de la journée ont soulevé quelques points importants:

- La configuration des routes est souvent large et les coins de rue sont arrondis.
- Le marquage au sol et les passages piétonniers pourraient être mieux définis à certaines intersections;
- Les sections de trottoirs sont parfois de propriété privé;
- Le transport lourd est très présent sur la rue dans le village;
- L'accotement étroit sur la rue Desjardins offre peu de protection pour le cycliste et le piéton;
- L'ambiance et la propreté des lieux a été notée;
- L'absence d'un réseau cyclable;
- La présence de plusieurs sentiers informels (marque d'usure au sol) à la fin des rues se terminant en cul-de-sac, dans des espaces de stationnements et des petites rues servant de raccourcis et autour des zones clôturées.

**«Plusieurs installations sont appréciées pour favoriser les déplacements actifs à Mandeville et donner le goût de s'y promener et d'y passer du temps: »**



Mandeville

## 7.2 Recommandations



De par ses nombreux espaces naturels et son cœur du village au cachet unique, Mandeville est un lieu possédant plusieurs forces et attraits mentionnés précédemment. Ajouté à cela, mentionnons la proximité de plusieurs destinations qui permet l'utilisation du transport actif. En plus, des pistes d'action identifiées à la page 32 qui devraient être réalisées à court terme et dans les suites de cet atelier, la municipalité peut envisager deux types de stratégies complémentaires qui pourraient l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Mandeville.

**UNE PREMIÈRE STRATÉGIE** consiste à cibler rapidement des actions directement inspirées des recommandations liées aux constats énoncés précédemment. Nous pourrions vous proposer les huit recommandations suivantes :

- Se doter d'une vision claire pour l'avenir, un «ce qu'on veut voir au cœur du village...»
- Augmenter la perméabilité et la connectivité des rues se terminant en cul-de-sac au sud et au nord de la rue Desjardins pour réduire les distances à la marche et à vélo et ainsi s'ajuster à la réalité des utilisateurs. Par exemple pour se rendre au parc de loisirs, au lac Mandeville ou vers les sentiers pédestres;
- Se doter d'un espace pour piéton et cycliste bien défini en bon état sur la rue Desjardins, et ce, dès l'entrée du village;
- Délimiter l'espace piéton aux intersections par du marquage au sol (ligne d'arrêt, passage piétonnier, ligne de côté, réduction de la chaussée) et de l'affichage piétonnier où les gens circulent vers les destinations principales;
- Baliser les stationnements hors rue;
- Poursuivre la mise en valeur des lieux ciblés en y ajoutant un aménagement paysager, du mobilier urbain (bancs, poubelles, balançoires) pour donner le goût d'y passer du temps: ex.: Parc des générations, définir la vocation de certaines maisons au cœur du village, bonifier les lieux près du Lac Mandeville, etc.
- Développer le réseau cyclable autant pour les destinations de loisirs que les destinations utilitaires (lacs, parc des loisirs, marché local et autres destinations ciblées par les groupes.
- Mettre des mesures de réduction de vitesse (réduire le champ visuel, ligne de côté, îlot d'accueil sur la chaussée).

« Ajouté à cela, mentionnons la proximité de plusieurs destinations qui permet l'utilisation du transport actif. »

UNE DEUXIÈME STRATÉGIE serait de s'engager dans une démarche systémique inspirée du guide « L'aménagement et l'écomobilité « Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable » du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. Cette stratégie plus globale, transversale et objective permettrait d'inscrire à long terme la place de la mobilité active dans votre municipalité. Quatre grandes orientations permettraient de regrouper plusieurs des actions proposées précédemment pour obtenir un effet marqué sur le potentiel piétonnier et cyclable.

- ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS:
  - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétonniers, la signalisation...;
  - Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur les trajets scolaires et les inciter à encourager leurs enfants à marcher le chemin de l'école.
- UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL DE TRANSPORT ACTIF:
  - Former un groupe représentatif d'élus, de gestionnaires et d'utilisateurs et le consulter pour valider la cohérence entre les différents types d'usage (loisir et utilitaire) et en fonction des clientèles sur les projets d'améliorations prévus pour les réseaux piétons et cyclables;
  - Consulter le groupe lors de la réalisation d'un diagnostic;
  - Impliquer le groupe dans la planification du développement de la municipalité.
- RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET
  - Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacement des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école)
  - Recenser les obstacles et les facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et les requêtes des citoyens, les lignes de désir permettant d'identifier les itinéraires naturels et de réduire la distance à parcourir, les rues étroites ou larges, les obstacles à contourner, la présence ou non d'abaissments de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et les points à améliorer du réseau cyclable existant...;
  - Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tous âges (jeunes, aînés, familles).
- ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR
  - Définir et mettre en place les stratégies pour que Mandeville devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Entre autres, en tenant compte du diagnostic et des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (Échelle de la rue, densité, mixité, trame des rues, connectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit,...) dans le développement de la municipalité;

**« Cette stratégie plus globale, transversale et objective permettrait d'inscrire à long terme la place de la mobilité active dans votre municipalité. »**



Mandeville



- Mettre en place des mesures spécifiques pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo ;
- Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétique...) la rue Desjardins et ses principales destinations;
- Faire les liens avec les politiques de la municipalité (familiale, sportive, culturelle, sécurité publique,...).



## Annexe 8.1

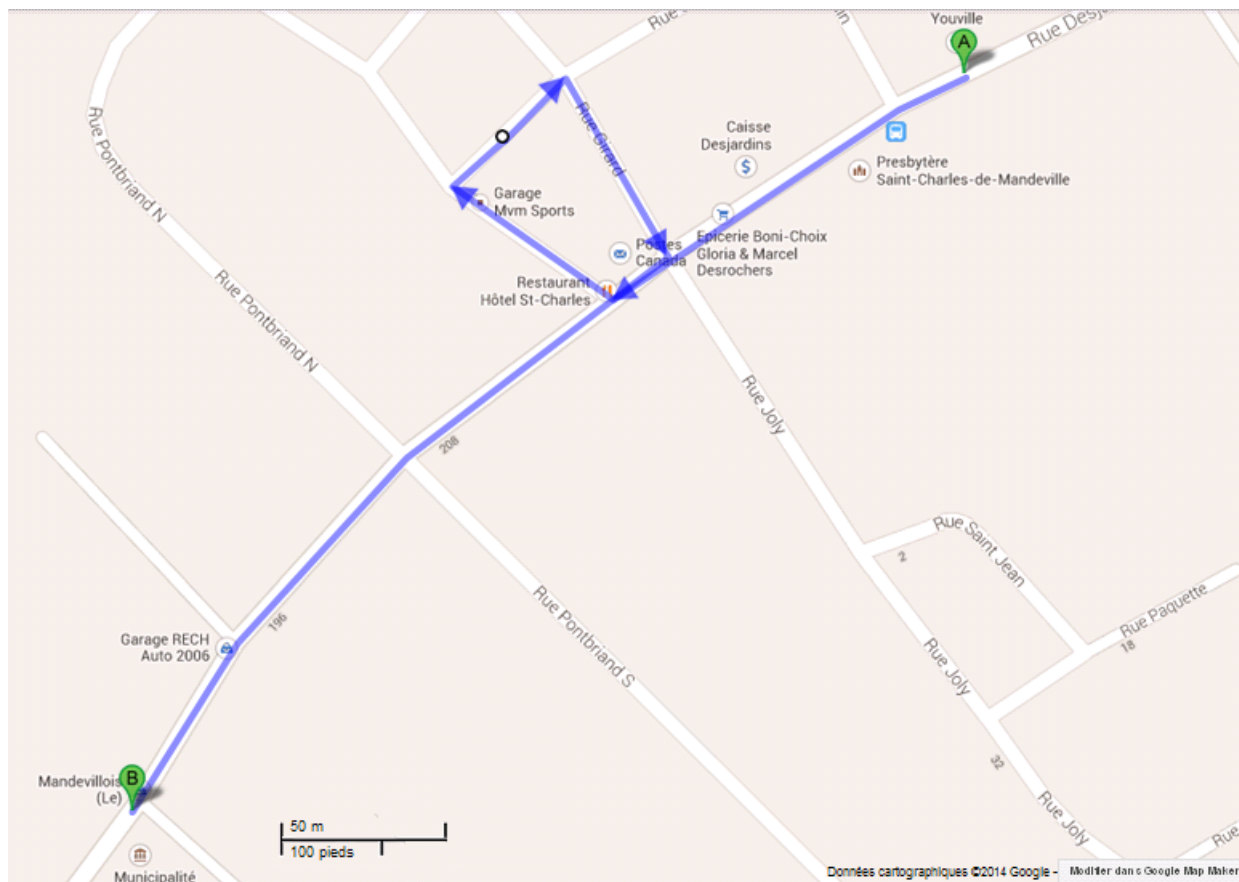
### Ordre du jour

**Mandeville**  
**Atelier**  
**potentiel piétonnier et cyclable**  
Jeudi 3 octobre 2013

- 9:00-9:15** Introduction et objectif de l'atelier
- 9:15-9:45** Nouvelles perspectives sur le transport actif  
Qu'est-ce que le transport actif?  
L'importance du transport actif
- 9:45-10:15** Innovations et pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables
- 10:15-10:25** Pause
- 10:25-10:55** Espaces municipaux de qualité
- 10:55-12:10** Marche exploratoire
- 12:10-13:00** Dîner-analyse du potentiel de transport actif
- 13:00-13:15** Retour sur l'analyse de potentiel
- 13:15-13:45** Cartographie – Destinations et besoins
- 13:45-14:15** Retour sur l'exercice de cartographie
- 14:15-14:25** Pause
- 14:25-15:10** Exercice de priorisation en transport actif
- 15:10-15:45** Priorités d'action en transport actif
- 15:45-15:55** Mot de la fin (Retour sur le contexte de l'activité et ses suites)
- 15:55-16:00** Évaluation des participants

## Annexe 8.2

## Itinéraire approximatif de la marche exploratoire



## Annexe 8.3

## Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif

Une cote de 0 à 4 pour chacun des 25 indicateurs du potentiel piétonnier (0 = très faible et 4 = excellent) ont été attribués par chaque équipe.

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Moyenne
1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	2	1	38%
2.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passer côte à côte?	0	0	0%
3.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	2	0	25%
4.	Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0	0%
5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	1	1	25%
6.	Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	0	0%
7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	1	2	38%
8.	Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?	2	2	50%
9.	Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?	3	3	75%
10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?	2	1	38%
11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	1	25%
12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	3	2	63%
13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propres?	4	2	75%
14.	Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	3	1	50%
15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	3	0	38%
16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	4	3	88%
17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0	0%
18.	Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	0%
19.	Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	0%
20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	3	2	63%
21.	Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	4	2	75%
22.	Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	0	1	13%
23.	Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	0	0	0%
24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	0%
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	0	0%
	<b>Grand total <u>Potentiel piétonnier</u> (max. = 100)</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	

**Section 2: Potentiel cyclable**

	<b>Indicateurs de potentiel</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 2</b>	<b>Note</b>
1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout terrain) ou de loisirs?	0	0	0%
2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	1	0	13%
3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	0	0	0%
4.	Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales)?	4	2	75%
5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	2	2	50%
6.	Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	0	0	0%
7.	Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	0	0	0%
8.	Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	0	1	13%
9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	0	0	0%
10.	Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	0	0%
11.	Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?	0	0	0%
12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	0	0	0%
13.	Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	0%
14.	Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	0	0%
15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	0	0%
16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	0	1	13%
17.	Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	0	2	25%
18.	Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	0	0%
19.	Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	3	38%
20.	Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	0	0%
21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0	0%
22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	0	0	0%
23.	Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	0	2	25%
24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	0	1	13%
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	0	0	0%
	<b>Grand total Potentiel cyclable (max. = 100)</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	

## Section 3: Autres usages

	<b>Indicateurs de potentiel</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 2</b>	<b>Moyenne</b>
1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	0	2	25%
2.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	4	4	100%
3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	0	0	0%
4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	4	100%
5.	Le parc de "skate" est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	4	4	100%
6.	Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	1	0	13%
7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	0	2	25%
8.	Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place?	0	4	50%
9.	Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	0	0	0%
10.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	0	2	25%
11.	Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	0	1	13%
12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	0	2	25%
13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	0	0	0%
14.	Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	0	0	0%
15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0%
16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	1	13%
17.	Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	0%
18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	1	13%
19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	0	0	0%
20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	2	0	25%
21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissements de trottoir (bateaux) »?	0	0	0%
22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	0	1	13%
23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	1	0	13%
24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	3	3	75%
25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	4	4	100%
	<b>Grand total Potentiel d'autres usages (max. = 100)</b>	<b>23</b>	<b>35</b>	

## Annexe 8.4      Tableau de priorisation des indicateurs

Pointage accordé en fonction de l'ordre de priorité : 1<sup>e</sup>= 5    2<sup>e</sup>= 4    3<sup>e</sup>= 3    4<sup>e</sup>= 2    5<sup>e</sup>= 1

\* En l'absence de priorisation un point a été accordé à l'item sélectionné par l'équipe

<b>Section 1 Potentiel piétonnier</b>				
G r o u p e  1	G r o u p e  2	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
1 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	8	6.	Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic «rapide» (plus de 60 km/h?)
3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	7	5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
2 <sup>e</sup>	-	4	1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers ?
-	4 <sup>e</sup>	2	15.	Les trottoirs /pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
4 <sup>e</sup>	-	2	20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
-	5 <sup>e</sup>	1	2.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passer côte à côte?
-	1	1	22.	Sur les chemins sans trottoirs, existe-il des accotements suffisamment larges et /ou asphaltés?
5 <sup>e</sup>	-	1	23.	Existe-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?

<b>Section 2 Potentiel cyclable</b>				
G r o u p e  1	G r o u p e  2	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
1 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	10	2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
2 <sup>e</sup>	-	4	4.	Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, des lois municipales spéciales)?
	2 <sup>e</sup>	4	16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5pi) ?
3 <sup>e</sup>	-	3	5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?
-	3 <sup>e</sup>	3	7.	Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstruction et de déchets?
-	4 <sup>e</sup>	2	22.	Les sentiers / pistes sont-ils attrayants et invitants?
-	5 <sup>e</sup>	1	13.	Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?

## Tableau de priorisation des indicateurs (suite)

Pointage accordé en fonction de l'ordre de priorité : 1<sup>e</sup>= 5 2<sup>e</sup>= 4 3<sup>e</sup>= 3 4<sup>e</sup>= 2 5<sup>e</sup>= 1

\* En l'absence de priorisation un point a été accordé à l'item sélectionné par l'équipe

Section 3 Potentiel « autres usages »				
G r o u p e  1	G r o u p e  2	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
1 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	10	4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
2 <sup>e</sup>	-	4	5.	Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?
-	2 <sup>e</sup>	4	13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?
-	3 <sup>e</sup>	3	3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?
3 <sup>e</sup>	-	3	18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
-	4 <sup>e</sup>	2	19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants
4 <sup>e</sup>	-	2	22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
-	5 <sup>e</sup>	1	23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?
5 <sup>e</sup>	-	1	25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?

## Annexe 8.5 Informations complémentaires « Code de la route »

### Références :

Code de la sécurité routière, LRQ, CC-24.1

[http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?file=/C\\_24\\_2/C24\\_2.htm&type=3](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?file=/C_24_2/C24_2.htm&type=3) consulté le 2013-04-11

### ARTICLES

**479.** Nul ne peut conduire une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 125 cm<sup>3</sup>, un cyclomoteur, une bicyclette ou un autre véhicule non motorisé sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie. (Chapitre IV Dispositions relatives à divers autres équipements— Section III Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes)

**488.** Le conducteur d'une bicyclette doit se conformer à toute signalisation. (Chapitre IV Dispositions relatives à divers autres équipements— Section III Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes)

**491.** Sous réserve de l'article 479, nul ne peut circuler à bicyclette sur un chemin public sur lequel la vitesse maximale permise est de plus de 50 km/h, sauf dans l'un des cas suivants:

1° il emprunte une voie cyclable protégée de la chaussée par un aménagement destiné à éviter le passage de la chaussée à la voie cyclable et inversement, ou ayant cet effet;

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

3° il participe à une excursion dirigée par une personne majeure

(Chapitre IV Dispositions relatives à divers autres équipements— Section III Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes)

**492.1.** Le conducteur d'une motocyclette, d'un cyclomoteur ou d'une bicyclette ne peut circuler sur un trottoir sauf en cas de nécessité ou à moins que la signalisation ne le prescrive. (Chapitre IV Dispositions relatives à divers autres équipements— Section III Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes)

**492.2.** Nul ne peut circuler avec une bicyclette assistée sur un chemin public à moins:

1° d'être âgé d'au moins 18 ans ou, à défaut, être titulaire d'un permis autorisant la conduite d'un cyclomoteur et respecter les conditions et les restrictions qui s'y rattachent;

2° de porter un casque protecteur conforme aux normes établies par règlement;

3° que la bicyclette porte l'étiquette du fabricant exigée par les règlements pris en application de la Loi sur la sécurité automobile (Lois du Canada, 1993, chapitre 16), pour celle vendue au premier usager comme bicyclette assistée, ou que le moteur de la bicyclette porte l'étiquette prévue à l'article 274.2, pour celle transformée en bicyclette assistée;

4° que la bicyclette soit conforme aux normes, autres que celles visées au paragraphe 3°, applicables à la bicyclette assistée prévues par le présent code et par les règlements pris en application de la Loi sur la sécurité automobile. (Chapitre IV Dispositions relatives à divers autres équipements— Section III Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes)

**499.** Nul ne peut faire usage sur la chaussée de patins, de skis, d'une planche à roulettes ou d'un véhicule-jouet. (Chapitre VI Dispositions relatives à l'usage des chemins publics)

### DÉFINITIONS:

«**bicyclette assistée**»: une bicyclette munie d'un moteur électrique (Titre préliminaire—Champ d'application et définitions) ;

«**chaussée**»: la partie d'un chemin public normalement utilisée pour la circulation des véhicules routiers (Titre préliminaire—Champ d'application et définitions) ;

«**chemin à accès limité**» : Article 319 «Pour l'application du présent titre, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par les mots «chemin à accès limité» un chemin public sur lequel on ne peut s'engager ou qu'on ne peut quitter qu'aux endroits spécialement prévus à cette fin. » (Titre VIII Règles de circulation routière, Chapitre I, Définition) ;

«**chemin public**»: la surface de terrain ou d'un ouvrage d'art dont l'entretien est à la charge d'une municipalité, d'un gouvernement ou de l'un de ses organismes, et sur une partie de laquelle sont aménagées une ou plusieurs chaussées ouvertes à la circulation publique des véhicules routiers et, le cas échéant, une ou plusieurs voies cyclables, à l'exception:

1° des chemins soumis à l'administration du ministère des Ressources naturelles et de la Faune ou du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation ou entretenus par eux;

2° des chemins en construction ou en réfection, mais seulement à l'égard des véhicules affectés à cette construction ou réfection;

3° des chemins que le gouvernement détermine, en vertu de l'article 5.2, comme étant exclus de l'application du présent code (Titre préliminaire—Champ d'application et définitions) ;

## Informations complémentaires « Code de la route » (suite)

«**cyclomoteur**»: un véhicule de promenade à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale est de 70 km/h, muni d'un moteur électrique ou d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm<sup>3</sup>, équipé d'une transmission automatique (Titre préliminaire—Champ d'application et définitions) ;

«**motocyclette**»: un véhicule de promenade, autre qu'une bicyclette assistée, à deux ou trois roues dont au moins une des caractéristiques diffère de celle du cyclomoteur (Titre préliminaire—Champ d'application et définitions) ;

«**Trottinette et tricycle**»: Article 319 «En outre, pour l'application du présent titre, une trottinette, à l'exception d'une trottinette motorisée, et un tricycle d'adulte sont assimilés à une bicyclette. » (Titre VIII Règles de circulation routière, Chapitre I, Définition)

«**véhicule routier**»: un véhicule motorisé qui peut circuler sur un chemin; sont exclus des véhicules routiers les véhicules pouvant circuler uniquement sur rails, les bicyclettes assistées et les fauteuils roulants mûs électriquement; les remorques, les semi-remorques et les essieux amovibles sont assimilés aux véhicules routiers. (Titre préliminaire—Champ d'application et définitions)

### Références :

*Le patin à roues alignées : «Patine avec ta tête ! »*

Secrétariat loisir et sport Direction de la promotion de la sécurité Trois-Rivières, Mai 2002

«Quant aux trottoirs et aux voies cyclables, les règlements peuvent varier d'une municipalité à l'autre. Communiquez avec la vôtre afin de vous assurer de rouler en toute légalité.»

### Références :

*Avis de santé publique sur la circulation des aides à la mobilité motorisées sur le réseau routier*

[http://www.inspq.gc.ca/pdf/publications/1273\\_AidesMobiliteReduite.pdf](http://www.inspq.gc.ca/pdf/publications/1273_AidesMobiliteReduite.pdf)

consulté le 2013-04-11

« À l'heure actuelle, l'utilisation sur les voies publiques de ces appareils n'est pas encadrée par le Code de la sécurité routière du Québec. Cette absence de dispositions légales pose un certain nombre de contraintes, dont la principale est sans doute de placer les utilisateurs et les forces de l'ordre dans une « zone grise ». p.5

...

« L'absence de définition du statut AMM (les aides à la mobilité motorisés) dans le Code de la sécurité routière pose des difficultés d'ordre juridique, de cohabitation et de sécurité. Si on résume l'ensemble des définitions récentes présentées dans la littérature et les textes de loi, une aide à la mobilité motorisée pourrait être définie comme « un appareil (fauteuil roulant motorisé, triporteur ou quadriporteur) à un seul passager, conçu pour et utilisé par une personne ayant des incapacités à la marche restreignant sa mobilité ». p.6

...

« La circulation à contresens est un autre facteur de risque. Dans les juridictions où l'AMM est assimilée à une bicyclette ou un cyclomoteur, la circulation doit se faire dans le même sens que les véhicules routiers. La circulation en sens inverse n'a pas d'effet positif reconnu, mais, puisqu'elle favorise la mobilité, peut être tolérée à droite de la voie de circulation de la même façon que pour les cyclistes, en s'assurant d'une signalisation appropriée. » p.7

### Références :

<http://dictionnaire.sensagent.com/triporteur/fr-fr>

<http://fr.wiktionary.org/wiki/quatriporteur>

«**Triporteur**» : Tricycle munie d'une caisse pour transporter des marchandises.

«**Quadriporteur**» : (Canada) Véhicule automoteur à quatre roues transportant une personne, mais parfois aussi deux personnes, généralement utilisé par ceux qui ne peuvent pas utiliser leurs jambes.

## Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées

Destination	Localisation	1	2
Sentiers du Lac en Cœur	Chemin du lac long	x	x
Terrain des loisirs	Entre rue des loisirs et rue Pontbriand	x	x
Maison des jeunes	61 rue Paquin	x	x
École primaire	275 rue Desjardins	x	x
Parc des chutes du Calvaire	Chemin des Chutes et chemin des Cascades	x	x
Marché local	Rue de l'Anse aux outardes	x	x
Aux Trouvailles de Mandeville	80 rue Saint-Charles-Borromée		x
Plage (site non municipal)	Rue Charbonneau		x
Lac Mandeville (sentiers)	Chemin du Lac Mandeville		x
Bibliothèque	162 rue Desjardins		x
Dépanneur	167 rue Desjardins		x
Parc des générations	Coin rue Desjardins/rue Pontbriand sud		x
Bureau de poste	225 Rue Desjardins		x
Maison à vendre	217 rue Desjardins		x
Dépanneur Bonichoix	Rue Desjardins coin Girard		x
FADOQ	248 Rue Desjardins		x
Église	248 rue Desjardins		x
Caisse Desjardins	247 rue Desjardins		x
Presbytère	278 rue Desjardins		x



## Reproduction des tracés

### Groupe 2



## Annexe 8.8

### Liste des actions identifiées

#### Groupe 1

1. Créer un comité consultatif sur la planification des transports actifs;
2. Officialiser la ligne de désir menant à l'école primaire à partir du Bonichoix;
3. Asphaltage d'une partie du chemin du Lac Mandeville en pleine largeur;
4. Installer des panneaux de signalisation «sympathiques» aux passages à niveau (piétons);
5. Installation de boîtes à fleurs, de bancs de parc et de balançoires et le long du chemin du Lac Mandeville et dans le village;

#### Groupe 2

1. Tracer des traverses piétonnières existantes + supplémentaires ( Loisirs/dépanneur, caisse/école);
2. Mettre des affiches de partage de la route;
3. Support à vélos : Parc des générations et maisons des jeunes;
4. Poubelles dans les rues;
5. Balançoires Lac Mandeville;
6. Peindre poteau Hydro-Québec au village (zone hot);
7. Bancs et bacs à fleurs (Desjardins + décorations Saint-Charles-Borromée).

## Annexe 8.9

### Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 5 évaluations:

1. **Qu'avez-vous appris au sujet du transport actif?**

- Il y a plusieurs moyens simples et efficaces pour favoriser ceux-ci et qu'une municipalité peut en adopter;
- La nécessité d'avoir une destination précise pour que ce soit du transport actif-différent d'une marche de loisir;
- Je ne connaissais pas le transport actif;
- Définition, le côté plus simple que je croyais;
- La vision à grande vitesse, la vision à vélo ou à pied;

2. **Qu'avez-vous retenu de la marche exploratoire?**

- On doit penser à l'aménagement en fonction des gens et non des autos;
- Qu'il existait plusieurs sentiers de désir dans le village;
- Que les trottoirs de la municipalité étaient des trottoirs privés appartenant et entretenus par les propriétaires et non par la municipalité. Qu'il n'y avait pas grand-chose de fait pour l'accessibilité des handicapés;
- Ça m'a fait voir le centre du village d'une façon différente;
- Nouvelle façon de voir les choses pour établir les besoins des citoyens;
- Voir mon village avec un œil différent.

3. **Qu'avez-vous appris de l'exercice sur l'analyse du potentiel de transport actif?**

- Il y a beaucoup de travail à faire et il y a beaucoup de potentiel;
- Que finalement les perceptions d'un groupe peuvent être très différentes de celles d'un autre groupe même s'il s'agit des mêmes endroits;
- J'ai appris à voir ce qui allait ou n'allait pas dans la municipalité ou ce qui manquait;
- Il y a toujours matière à amélioration;
- Les différences dans les interprétations.

## Résultats de l'évaluation de l'atelier (suite)

4. **Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que retenez-vous de cet exercice?**
  - Nous avons pris pleinement conscience des défis et potentiels de la municipalité pour le développement des transports actifs;
  - Qu'on peut sécuriser certains trajets mais que pour d'autres c'est pas mal plus compliqué;
  - J'ai apprécié. Ça nous fait voir le potentiel de faisabilité pour les sentiers et les dangers;
  - Voie bien située, bien établie, bien aménagée = + utilisée;
  - Mettre le plein potentiel sur le papier.
5. **Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?**
  - Oui, ce sont des actions simples mais efficaces qui peuvent favoriser les transports actifs et l'amélioration de la qualité de vie;
  - Oui (2);
  - Très bien. L'imagination, la débrouillardise, la créativité aide à compenser des moyens restreints;
  - Oui, je suis très satisfaite. J'aurais aimé personnellement que les traverses à tracer soit la priorité.
6. **Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?**
  - L'ensemble de la journée. Tous les points et tous les ateliers sont utiles et m'ont appris des choses;
  - Connaître les gens qui ont les mêmes préoccupations. Identifier les alliés potentiels pour faire avancer des dossiers ou des gens à qui faire part de préoccupations;
  - Au lieu de penser véhicule, je vais penser plus piétons, etc.;
  - La marche/ atelier de priorisation;
  - La visite à pied et les recherches de solutions.

## Résultats de l'évaluation de l'atelier (suite)

7. Quels aspects de la journée n'ont pas été utiles??
  - Aucun; (5)
8. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?
  - L'application des actions dans le réel;
  - Prendre connaissance du rapport. Voir si les priorités vont être réalisées et quand;
  - Que les projets aient une suite;
  - 2e phase après réalisation des premières suggestions;
  - Vérifier si la liste a été réalisée et inscrite dans la politique familiale et aînés;
9. En quoi cette journée peut vous être utile dans votre travail ou dans votre rôle?
  - Je vais planifier le développement en prenant en compte les transports actifs;
  - Sensibiliser les jeunes au transport actif;
  - M'a donné des idées à réaliser;
  - Améliorer qualité de vie de tous les citoyen;
  - Établir les priorités;
10. Voyez-vous des opportunités où vous pourriez contribuer à l'avancement des priorités?
  - Oui; (2)
  - Oui, contribuer aux réalisations à venir;
  - Réalisation de certaines priorités avec les jeunes de la maison des jeunes;
  - Oui, à la mise en place des projets d'aménagement.

## Résultats de l'évaluation de l'atelier (suite)

11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?

- 10/10;
- Excellente, contente d'avoir été invitée;
- Beaucoup apprécié;
- Excellente. Super équipe et une formatrice dédiée à son travail;
- Super!

## Annexe 8.10

### Liste des participants

Mme Isabelle Beaudoin	Technicienne en loisirs
Mme Kim Courchesne	Citoyenne et représentante cycliste, piéton et famille
Mme Louise Lapierre	Coordonnatrice Maison de jeunes
Mme Francine Bergeron	Mairesse
M. Mathieu Perreault	Inspecteur en urbanisme et environnement
M. André Desrochers	Conseiller municipal et représentant personnes âgées
Équipe d'animation	
Mme Line Coulombe	Conseillère en promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière (CSSSNL)
M. Philippe C.-Trudel	Kinésiologue, Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière (CSSSSL)
Mme Andrée-Anne Lacasse	Stagiaire en kinésiologie, Université du Québec à Trois-Rivières

## Annexe 8.11



## Offre de service 2014

### Mode de vie physiquement actif



La municipalité, de par ses capacités à façonner les milieux et les environnements, est un acteur de premier plan pour l'amélioration de la santé de ses citoyens. En créant des environnements favorables à leur santé, votre municipalité agit directement sur leur qualité de vie.

Ainsi, votre municipalité offre des occasions de pratique d'activités physiques régulières à ses citoyens en contribuant à l'accessibilité aux parcs et en diversifiant la programmation d'activités de loisir municipal. Il est possible d'offrir plus d'opportunités de passer à l'action en misant sur le développement du potentiel de déplacements actifs utilitaires en milieu municipal tels que la marche et le vélo.

Vous pouvez mettre en valeur ou créer des environnements conviviaux et sécuritaires qui contribueront à modifier les habitudes de déplacement actif des citoyens, et ce, par des actions adaptées aux caractéristiques de votre milieu.

En donnant de l'importance à l'aménagement des espaces publics et à la vie des citoyens, votre municipalité projette une image innovatrice, une plus grande attractivité pour les visiteurs et offre une qualité de vie durable à ses résidents.

Les CSSS et leurs partenaires peuvent vous outiller et vous aider à repenser la mobilité et l'aménagement des lieux publics dans votre municipalité.

#### Potentiel piétonnier et cyclable

Atelier de formation et de réflexion sur l'amélioration du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité réalisé avec des élus, des gestionnaires municipaux et des organismes du milieu. Un rapport incluant les pistes d'action identifiées, les constats et les recommandations est déposé. Un accompagnement est disponible par la suite.

#### Espaces municipaux de qualité

Atelier de formation et de réflexion inspiré de la dimension humaine de la ville. La ville redécouvre sa fonction « lieu de rencontre » pour favoriser un milieu animé, sûr, durable et sain. Les participants se familiarisent avec le concept en planifiant l'aménagement d'un ou de deux lieux publics d'ambiance pour la municipalité.

#### Planification des déplacements actifs

Identification des outils et planification des stratégies pour augmenter la mobilité active des jeunes en fonction de leurs destinations principales.

#### Aménagement et écomobilité

Présentation par le MAMROT<sup>1</sup> des grandes lignes du guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable « L'aménagement et l'écomobilité » destinée aux élus et aux gestionnaires municipaux. La présentation est personnalisée pour votre municipalité notamment en ce qui concerne les données statistiques et la boîte à outils.

<sup>1</sup> Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

Pour plus d'information sur cette offre sans frais :

Line Coulombe  
Conseillère promotion des saines habitudes de vie  
CSSS du Nord de Lanaudière  
450 755-5227 poste, 4734  
[line.coulombe@csss.nord.qc.ca](mailto:line.coulombe@csss.nord.qc.ca)

Centre de santé et de services sociaux  
du Nord de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux  
du Sud de Lanaudière

## Annexe 8.12

### Quelques références et ressources en transport actif

Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes « Guide technique », Vélo Québec Association 168 p.

BOUCHER, Isabelle et Nicolas Fontaine (2011). L'aménagement et l'écomobilité « Guide des bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », 232 p.  
(www.mamrot.gouv.qc.ca)

Bulletin de Santé publique Dossier Urbanisme et Promotion de la santé, Association pour la santé publique du Québec Printemps 2011 / Volume 33 / numéro 1- ISBN 0826-9203  
42 p.

Kino-Québec (2005), Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger, Gouvernement du Québec, 32 p. www.kino-quebec.qc.ca

Mon école à pied, à vélo – Mode d'emploi, Marc Jolicoeur, Vélo-Québec Vélo Québec Association, 32 p.

Redécouvrir le chemin de l'école – Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire. Groupe de travail dont Ministère des transport du Québec, 70p.  
www.mtq.gouv.qc.ca

La gestion des corridors routiers – Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations. Ministère des transports du Québec, 130p. www.mtq.gouv.qc.ca

Le transport : pour des collectivités saines et durables, un chapitre de l'Observateur du logement au Canada L'observateur du logement au Canada, Société Canadienne d'hypothèque et de logement SCHL, 16p.  
www.schl.ca

Le ministère des transport du Québec : autres...

« La modération de la circulation, infoDST, Fiche d'information technique »

« Voies cyclables »

« Programme d'aide gouvernemental aux modes de transport alternatifs à l'automobile »

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

#### Voir autres sites :

www.ecologieurbaine.net

www.equiterre.org

www.inspq.qc.ca

www.ecologieurbaine.net

www.sagacite.org

www.vivreenville.org

Www.aspq.org

Www.quebecenforme.org

www.tc.gc.ca

Www.activetransportation-canada.blogspot.ca

---

**Auteurs**

Philippe Courchesne-Trudel, kinésologue  
Line Coulombe, kinésologue  
Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière

**Référence suggérée**

COURCHESNE-TRUDEL, P. (2014), COULOMBE, L., *Mandeville - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 57 p.

**Dépôt légal :**

978-2-923513-95-3 (version imprimée)  
978-2-923513-96-6 (version électronique)  
Bibliothèque nationale du Canada  
Bibliothèque nationale du Québec  
Quatrième trimestre 2014