

Notre-Dame- des-Prairies Atelier potentiel piétonnier et cyclable



Atelier de transport actif : 2 juillet 2013



Line Coulombe
Programme Saines habitudes de vie

Remerciements



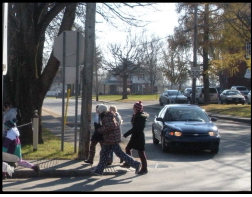
Nous tenons à remercier particulièrement Marie-Andrée Breault, chef du service des loisirs et des saines habitudes de vie à la ville de Notre-Dame-des-Prairies pour avoir initié le projet d'atelier et pour son aide dans l'organisation de la journée.

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 solutions identifiées lors des activités. Nous espérons qu'ils pourront s'impliquer chacun à leur manière dans les efforts de la communauté pour faire de Notre-Dame-des-Prairies un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. (Voir la liste des participants, annexe 8.10).

Et finalement, nous remercions Caroline Michaud, conseillère en promotion des saines habitudes de vie au Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière, encore une fois Marie-Andrée Breault, Nicole Chevalier, conseillère municipale de Notre-Dame-des-Prairies et Lorraine Tessier, agente administrative au Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, pour leurs commentaires, suggestions et corrections 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	7
4.	Résultats – Analyse du potentiel de transport actif	14
4.1	Potentiel piétonnier	15
4.2	Potentiel cyclable	18
4.3	Autres usages	22
5.	Résultats – Exercice de cartographie	26
5.1	Destinations	26
5.2	Routes sécuritaires	27
5.3	Routes non sécuritaires	27
5.4	Routes à améliorer	29
6.	Résultats – Priorisation du transport actif	31
7.	Constats et recommandations	32
7.1	Constats	32
7.2	Recommandations	34
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	50
8.9	Résultats de l'évaluation de l'atelier	51
8.10	Liste des participants	55
8.11	Environnements favorables au mode de vie physiquement actif des CSSS de Lanaudière	56
8.12	Ressources en transport actif	57



« Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

Journée de formation et de réflexion sur le transport actif

Ville de Notre-Dame-des-Prairies

1. Mise en contexte

Au cours de l'année, le service des loisirs de la ville de Notre-Dame-des-Prairies a pris le virage des saines habitudes de vie. La direction introduit ainsi la préoccupation de la saine alimentation, d'un mode de vie physiquement actif et d'un mode de vie sans fumée au cœur même de sa mission. Le changement de nom pour « *Service des loisirs et des saines habitudes de vie* » marque le premier geste concret et la présentation en février dernier d'un plan d'action permet d'en concrétiser les retombées.

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, d'autres municipalités de la région avaient obtenu de bons résultats avec l'intervention « Atelier de potentiel piétonnier et cyclable », la direction des loisirs et des saines habitudes de vie a choisi d'inscrire cette intervention sur le transport actif dans son premier plan d'action en saines habitudes de vie. Dans les faits, plusieurs aménagements sont déjà réalisés pour améliorer la circulation cycliste, mais la sécurité autour des écoles primaires reste un problème et un défi. 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. Un deuxième atelier sur les « espaces urbains de qualité » devrait avoir lieu au printemps 2014 et offrira aussi une opportunité de plus pour réfléchir aux environnements favorables aux piétons et cyclistes. D'autres activités pourraient être complémentaires pour poursuivre dans cette voie, telle que la présentation du Guide de l'aménagement et de l'écomobilité en collaboration avec le ministère des Affaires municipales des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), l'établissement de corridors scolaires, la participation au programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo-Québec, le programme Trotibus de la Société canadienne du cancer, un plan de mobilité pour la municipalité, l'atelier « Des espaces municipaux de qualité »...

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.

« Le changement de nom pour « Service des loisirs et des saines habitudes de vie » marque le premier geste concret ... »

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

La municipalité de Notre-Dame-des-Prairies a proposé l'organisation d'un atelier de formation et de réflexion sur l'accroissement du potentiel piétonnier et cyclable sur son territoire.

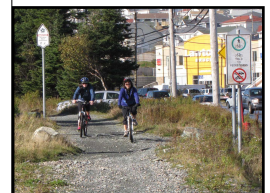
L'atelier de formation et de réflexion du 2 juillet 2013 s'est tenu à la bibliothèque situé au 171, rue Jetté.

La journée se voulait une occasion d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant des élus, des gestionnaires 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 pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que quelques exemples de pratiques non-efficaces ou dangereuses;
- 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 faiblesses en transport actif des infrastructures existantes ou non sur le territoire de la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies;
- Un exercice de cartographie permettant d'identifier les principales destinations, les plus importantes routes de transport actif et les sections potentiellement dangereuses à Notre-Dame-des-Prairies;
- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la municipalité de Notre-Dame-des-Prairies d'améliorer son potentiel piétonnier et cyclable;
- Une évaluation des participants à la journée de réflexion.

**« ... une occasion
d'introduire les
principaux
concepts reliés
aux
déplacements
actifs tout en
sensibilisant... »**





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 reliées 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'ainé 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.

INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

La présentation suivante proposait des exemples variés de plusieurs types d'infrastructure. Elle permettait aux participants de constater 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 en application au Québec, au Canada ou ailleurs. Quelques cas où les initiatives ont été inadéquates sont aussi présentés.

Les participants, outillés d'une nouvelle perspective sur le transport actif, ont amorcé leur travail en participant d'abord à la marche exploratoire et ensuite aux différents exercices prévus à la journée d'atelier.



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

3. Marche exploratoire

Après les deux présentations de l'avant-midi, le groupe est sorti pour une marche exploratoire d'environ deux kilomètres et demi (voir annexe 8.2). L'objectif étant d'observer d'un œil avisé et d'appliquer sur le terrain 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, 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 encourageant à discuter de leurs observations autant pour les installations adéquates que pour celles où des améliorations pourraient être apportées.



Photo 1



Photo 2

Le groupe s'est rassemblé à l'entrée de la bibliothèque municipale sur la rue Jetté d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions. Les entrées et trottoirs d'accès de la bibliothèque et de l'école sont-ils vis-à-vis la traverse piétonne (Photo 1)? Qui sont les utilisateurs de la rue Jetté ? Est-ce une rue collectrice ? Y-a-t-il un ou des trottoirs de chaque côté ou une voie cyclable ?

La rue Jetté est une rue importante donnant accès à l'école primaire, à la bibliothèque et au parc Amable Chalut. Elle est, de plus, un axe important entre le quartier résidentiel à l'est et la rue commerciale Gauthier Nord. Il n'y a pas de trottoirs ni de bande cyclable et de chaque côté de la chaussée, on peut voir l'usure des marcheurs ou cyclistes. Elle est large, droite et favorise la circulation de transit rapide (Photo 2). La signalisation indique que la rue sert aussi de débarcadère d'autobus scolaire. La circulation est complètement interrompue par les responsables lors du débarquement des élèves et certains automobilistes contournent tout de même les autobus à l'arrêt.

« La circulation est complètement interrompue par les responsables lors du débarquement des élèves et certains automobilistes contournent tout de même les autobus à l'arrêt. »

Notre-Dame-des-Prairies

La chaussée asphaltée est plus large et délimitée par une bordure de ciment sur quelques mètres pour des espaces de stationnement devant la bibliothèque (Photo 3). Seuls les stationnements pour personnes handicapées sont marqués. Le stationnement vélo devant la bibliothèque est accessible et attrayant (Photo 4). Un autre stationnement pour vélo est situé à gauche de l'école mais il n'y en a aucun aux entrées du parc.

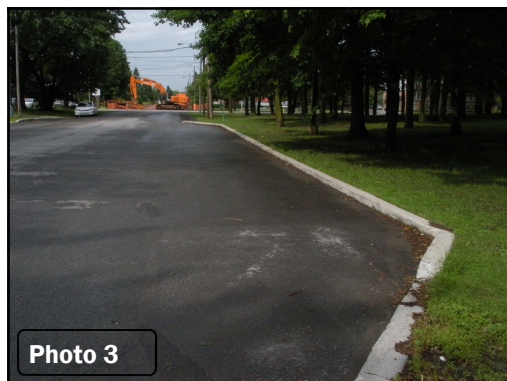


Photo 3

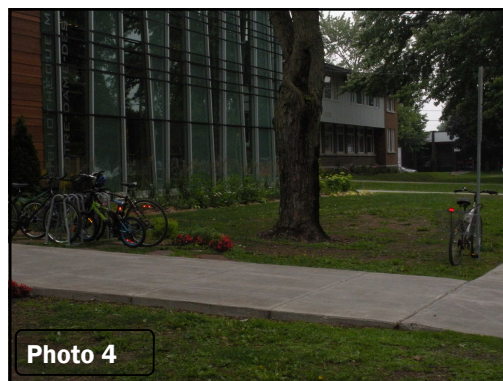


Photo 4

Nous empruntons le stationnement de l'église pour nous rendre sur la rue Curé Rondeau. Ce vaste stationnement augmente la connectivité entre la rue Jetté et la rue Curé-Rondeau.

« L'entrée du stationnement de l'église du côté sud de la rue Curé Rondeau est très vaste, non délimitée et donne une grande priorité aux automobiles par rapport aux piétons. »

On remarque deux entrées de maison bout à bout à la hauteur approximative du 181 rue Curé Rondeau qui donnent un accès direct au boulevard Antonio-Barrette à partir du stationnement de l'église. L'utilisation de ce raccourci a nécessité un affichage « Propriété privée défense de passer ». C'est l'indice que les trajets piétons sont trop longs et que des tracés courts informels se dessinent naturellement vers les destinations (Photo 5).

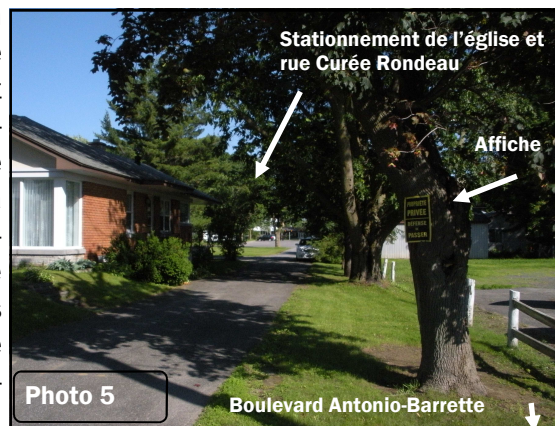


Photo 5



Photo 6

Nous nous dirigeons vers l'intersection de la 1^e avenue. L'entrée du stationnement de l'église du côté sud de la rue Curé Rondeau est très vaste, non délimitée et donne une grande priorité aux automobiles par rapport aux piétons (Photo 6).

À l'intersection on remarque du côté ouest de la 1^e avenue un édifice abritant des organismes communautaires et une maison funéraire. On remarque aussi que trois coins de rue sur quatre sont arrondis et favorisent les automobilistes au détriment de l'espace piéton lorsque les voitures tournent à droite. Malgré la signalisation d'arrêt obligatoire, ce type d'aménagement se prête particulièrement à un ralentissement au lieu d'un arrêt complet de l'automobile surtout à une intersection où la visibilité est grande. Les lignes d'arrêt devraient être respectées par les automobilistes puisqu'elles permettent une bonne visibilité au croisement.



Photo 7

Le groupe se dirige ensuite à droite sur la 1^e avenue vers l'intersection avec Antonio-Barrette. Un stationnement avec une vaste ouverture favorisant les automobilistes se trouve sur notre droite. Dès notre arrivée au coin, un participant remarque que les coins y sont aussi arrondis ce qui favorise un virage rapide peu favorable à la priorité piéton. On peut constater par la marque d'usure au sol ou « ligne de désir » que le piéton et le cycliste se

réfugient par sécurité sur l'îlot de verdure à droite de l'intersection avant de rejoindre la piste cyclable et ce malgré un marquage au sol (Flèche photo 7) qui limite l'espace pour l'automobile sur la chaussée sur Antonio-Barrette. La traverse piétonne est marquée en travers de la 1^e avenue pour relier les portions de la piste cyclable sur Antonio-Barrette mais aucun marquage n'indique la traversée de piéton en travers d'Antonio-Barrette vers le trottoir du côté nord.

Le boulevard Antonio-Barrette a du côté nord un trottoir et une piste cyclable du côté sud. L'animatrice fait ici remarquer que la municipalité réserve la piste cyclable à l'usage exclusif des vélos et patins à roues alignées. Le piéton doit emprunter le trottoir situé de l'autre côté de cette intersection. Du point où nous sommes (Côté est, au sud de l'intersection 1^e avenue/Antonio-Barrette) quel serait l'itinéraire naturel pour vous rendre de côté nord de l'intersection Gauthier/Antonio-Barrette ? On s'entend pour dire qu'il serait beaucoup plus facile d'emprunter la piste cyclable jusqu'à l'intersection Gauthier/Antonio-Barrette ayant un feu de circulation. Par contre nous respecterons la réglementation et traverserons ici pour atteindre le trottoir avant de poursuivre vers la dite intersection.

Les participants réalisent que la traversée n'est pas une expérience aisée et confortable. Le boulevard est large, les voitures ne ralentissent pas, le sentiment de sécurité est faible et l'îlot du centre offre peu de protection (Photo 8). Une fois du côté nord du boulevard nous cheminons sur le trottoir d'Antonio-Barrette vers l'intersection avec la rue Gauthier.



Photo 8

« Les participants réalisent que la traversée n'est pas une expérience aisée et confortable. »

Notre-Dame-des-Prairies

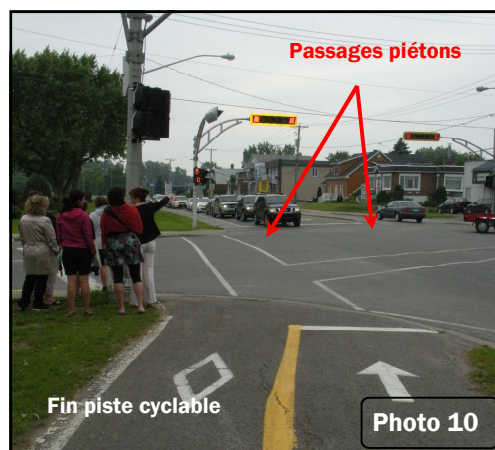
L'intersection Gauthier Nord/Antonio-Barrette et quelques mètres plus loin celle de Gauthier Nord/Coulombe sont le siège de plusieurs discussions et constats.

Les traverses piétonnes sont marquées sauf celle qui assurerait la continuité des deux sections de trottoir de la rue Coulombe. Les abaissements de trottoirs ou bateaux sont bien centrés avec le marquage (Photo 8).



Sur le coin du côté sud d'Antonio-Barrette et à l'est de la rue Gauthier Nord on remarque que le marquage est adapté à la piste cyclable mais que le trottoir ne se rend pas aux deux traverses piétonnes. Les piétons n'ont donc pas de zone protégée pour se rendre à l'une ou l'autre (Photo 9). Le marquage de la traverse est peint vis-à-vis la piste cyclable même si celle-ci se termine à cette intersection. Il n'y a cependant aucune indication de fin de piste, ni indication indiquant dans quelle direction poursuivre à vélo sur une voie partagée (Photo 10).

« Les feux piétons permettent une traversée sécuritaire mais sont longs et difficiles à comprendre... »



Les feux piétons permettent une traversée sécuritaire mais sont longs et difficiles à comprendre puisque peu importe le coin où le piéton veut se diriger il doit faire le tour dans le sens des aiguilles d'une montre.

Sur la rue Gauthier Nord, il n'y a pas de piste cyclable. Le trottoir du côté est se prolonge sur toute la longueur de la rue. Par contre, du côté ouest, il se termine à la rue Coulombe (Photo 11).



L'arrêt d'autobus est bien entretenu, on pourrait vérifier auprès des utilisateurs s'il est bien situé pour eux (Photo 12).



Photo 12

Nous poursuivons notre itinéraire sur le trottoir de la rue Gauthier Nord en direction de la rue Brûlé.



Photo 13

Aux intersections de la rue Gauthier Nord avec la rue Curé Rondeau et avec celle de la rue Jetté, on constate que les abaissements de trottoir sont absents. Cependant, le trottoir se poursuit pour quelques pieds sur les rues secondaires Curé Rondeau et Jetté et se termine au niveau de l'asphalte, c'est un détour pour la personne avec une poussette ou encore des manœuvres supplémentaires pour celle à mobilité réduite. De plus, l'un de ces accès est obstrué par une boîte postale (Photo 13).

À l'intersection avec la rue Chalut, il y a un abaissement de trottoir et si la ligne d'arrêt est respectée, la traversée n'est pas obstruée.

La Maison des jeunes s'installera prochainement sur la rue Gauthier Nord entre la rue Jetté et la rue Chalut, elle est le siège du projet Bécik Jaune. Cette information devient un prétexte à se questionner. Qui (enfant, jeune, adulte, aînés, famille) sont les utilisateurs de la rue aujourd'hui mais aussi pour les prochaines années ? Quels types d'usage ou de développement sont prévus pour cette rue dans les prochaines années ? Quels sont les destinations sur cette rue ? Quels types de moyen de transport seront utilisés par ces clientèles ? Comment accède-t-on à ces destinations ?

Le parc des-Champs-Élysées est une destination importante en été comme en hiver pour les citoyens de tout âge. Il n'y a pas de trottoir sur cette rue (Photo 14). L'intersection de la rue Guy et de la rue des Champs Élysées avec la rue Gauthier Nord n'est pas en ligne directe ce qui complique la traversée à pied ou à vélo (Photo 15). La circulation automobile est dense sur la rue Gauthier Nord.

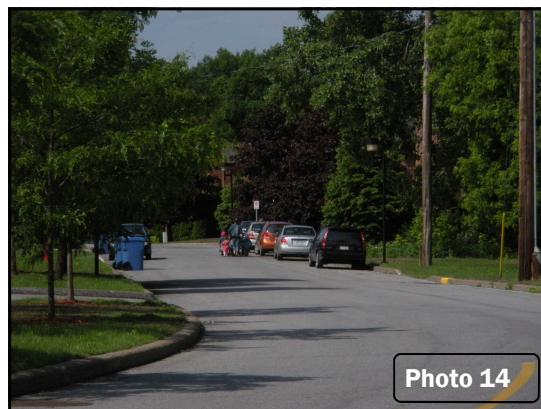


Photo 14

« Le parc des-Champs-Élysées est une destination importante en été comme en hiver pour les citoyens de tout âge. »

Notre-Dame-des-Prairies

Plusieurs destinations importantes sur la rue Gauthier Nord se retrouvent du côté ouest donc celui qui n'est pas sécurisé pour les piétons. L'animateur fait passer le groupe du trottoir du côté est au côté ouest à la hauteur de la rue Guy en choisissant pour destination le centre de conditionnement physique ou l'épicerie (Photo 15). Les automobilistes ne ralentissent pas même s'il y a présence de piétons sur le côté ouest de la chaussée (sans trottoir). Le groupe préfère poursuivre sur la bande gazonnée (côté ouest). On prend une pause pour observer le comportement d'une citoyenne installée elle aussi dans la bande gazonnée attendant plusieurs minutes pour traverser avec ses emplettes. Du côté ouest de Gauthier Nord, de la rue Guy à la rue Brulé, on voit une ligne de désir se dessiner sur le gazon, particulièrement marquée de l'épicerie jusqu'à l'intersection avec la rue Brulé (Photo 16).



« Plusieurs destinations importantes sur la rue Gauthier Nord se retrouvent du côté ouest donc celui qui n'est pas sécurisé pour les piétons. »

L'intersection de la rue Gauthier Nord avec la rue Brulé est marquée de traverses piétonnes. Il manque un abaissement de trottoir, les fauteuils roulants ou poussettes doivent utiliser l'entrée d'un commerce pour emprunter le passage piéton. Les feux piétons sont très longs. Il n'y a pas d'indication de voie cyclable en direction de la rue Brulé à l'intersection.

Nous poursuivons sur la rue Brulé, pour les cyclistes, il y a l'affichage « Partage de la route » à quelques mètres de l'intersection et des pictogrammes au sol ainsi qu'un élargissement de la chaussée sur quelques mètres à l'intersection Brulé/1^e avenue (Photo 17). Les pictogrammes avec chevrons indiquent aux cyclistes que la voie cyclable se poursuit sur la 1^e avenue, les cyclistes observés sur la rue semblent préférer un itinéraire plus direct et poursuivre sur la rue Brulé jusqu'à la 3^e avenue.



Nous complétons notre marche vers notre point de départ par la 1^{ère} avenue, la rue est tranquille et sécuritaire, la voie cyclable est marquée par des pictogrammes et la signalisation « Partage de la route ». La limite de vitesse aux abords de l'école est annoncée vis-à-vis de l'école. La rue Bonin qui borde la cour d'école est longue, large, sans trottoir ni voie cyclable. On peut voir l'usure au sol à côté de la chaussée particulièrement du côté nord. Le parc n'a pas de support à vélo à ces entrées, les vélos sont donc généralement attachés à la clôture.

Une des entrées pour les enfants dans la cour d'école est confinée à l'extrême droite du stationnement pour les professeurs (photo 17), il n'y a pas de stationnement vélo à cette entrée. Le positionnement du conteneur pour le recyclage (photo 18) rend les enfants à pied ou à vélo moins visibles des automobilistes fréquentant le stationnement et de ceux qui se déplacent sur la première avenue en direction sud (vers la rue Pierre ou Brûlé).



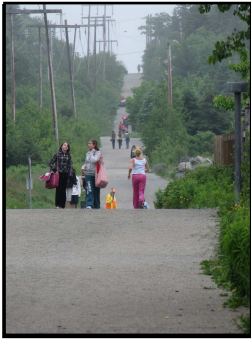
L'abond de l'école marquait notre retour au point de départ, un dernier point souligné rend compte des efforts de la ville pour l'apaisement de la circulation par le marquage au sol et les bacs à fleurs permettant de limiter la largeur de la chaussée sur plusieurs rues. De plus, la vitesse sur les rues résidentielles est limitée à 40 km/heure. La rue Gauthier, le rang Sainte-Julie et le boulevard Antonio-Barrette sont limitée à 50 km/heure.



Cette marche exploratoire a atteint ses objectifs, les marcheurs ont participé activement aux observations. Ils ont été respectueux des consignes et des principes d'objectivité qui devaient guider cet exercice.

« La rue Bonin qui borde la cour d'école est longue, large, sans trottoir ni voie cyclable. »

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 trois groupes de trois à quatre 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 soit 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^e au 5^e 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.



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 s'entende 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.

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif			
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable	Potentiel autres usages
Groupe 1	47	48	41
Groupe 2	45	45	53
Groupe 3	53	44	46

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.

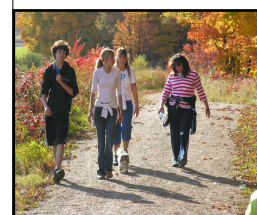
4.1 Potentiel piétonnier

Lorsque l'on compare les résultats des trois 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 du potentiel piétonnier ayant obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les trois groupes de travail se démarquent particulièrement. Voici la liste des sept indicateurs qui semblent faire l'unanimité et représenter un atout pour le potentiel piétonnier à Notre-Dame-des-Prairies:

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	3	4	3	83%
• Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	3	4	3	83%

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



Notre-Dame-des-Prairies



	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte?	3	3	3	75%
• Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	3	3	3	75%
• Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	3	3	3	75%
• Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	3	3	3	75%
• 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	2	3	67%

Trois indicateurs ont obtenu la valeur « moyen » unanimement par les trois équipes et deux indicateurs évalués « moyen » sont nuancés par une des trois équipes :

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	2	2	2	50%
• Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	2	2	2	50%
• Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	2	2	2	50%
• Les sentiers pédestres sont/ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	2	2	3	59%
• Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?	0	2	2	33%

Vous trouverez ci-dessous la liste des indicateurs du potentiel piétonnier ayant généralement obtenu la valeur « Très faible » ou « faible » avec parfois une valeur « moyen ». Ils y auraient donc six indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification:

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	1	8%
• Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	1	0	17%

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	1	2	0	25%
• Les automobilistes respectent-ils les piétons?	2	1	0	25%
• Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	2	0	1	25%

Tel que mentionné précédemment, six indicateurs ne font pas consensus et des divergences d'opinion intéressantes sont constatées entre les trois groupes pour une même question.

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	Très bien	Très faible	Excellent
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?	Très bien	Faible	Très bien
Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	Faible	Très bien	Très bien
Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	Très faible	Excellent	Très bien
Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	Moyen	Faible	Très bien
Lorsque les trottoirs sont inexistants, 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?	Très bien	Très faible	Faible

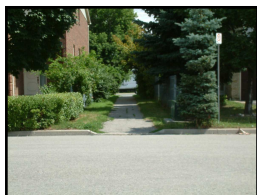
Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour le potentiel piétonnier. Ces indicateurs pouvaient avoir été évalués positivement ou négativement mais avaient selon eux le potentiel 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.

Dix indicateurs ont été identifiés « importants » pour le potentiel piétonnier :

1. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
2. Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?



Notre-Dame-des-Prairies



3. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?
4. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
5. Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
6. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
7. Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?
8. Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
9. Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation ?
10. Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?



« 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.»

4.2 Potentiel cyclable

Lorsque l'on compare les résultats des trois 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 du potentiel cyclable ayant obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les trois groupes de travail se démarquent particulièrement. Voici la liste des huit indicateurs qui semblent faire l'unanimité et représenter un atout pour le potentiel cyclable à Notre-Dame-des-Prairies:

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	3	4	3	83%
• Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	3	4	2	75%

Notre-Dame-des-Prairies

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	3	3	3	75%
• Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	3	3	3	75%
• Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrains) ou de loisirs?	3	3	2	67%
• 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)?	2	3	3	67%
• Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	3	2	3	67%
• Les sentiers/pistes/ sont-ils attrayants et invitants?	3	2	3	67%

Trois indicateurs ont été évalués « moyen » mais sont nuancés par une des trois équipes :

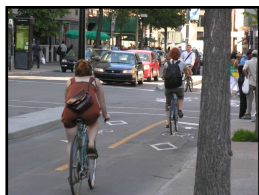
	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	2	2	3	59%
• Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	2	1	2	42%
• Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	2	2	0	33%

Vous trouverez ci-dessous la liste des indicateurs du potentiel piétonnier ayant généralement obtenu la valeur « Très faible » ou « faible » avec parfois une valeur « moyen ». Ils y auraient donc cinq indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification:

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	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	0%



Notre-Dame-des-Prairies



	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• 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	0%
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0	1	8%
• Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	1	2	0	25%

Il y a un écart de perception entre les groupes pour neuf indicateurs qui ne font pas consensus. Cet écart est particulièrement marqué pour les quatre premiers cités. Il serait intéressant de s'interroger sur l'interprétation qu'en ont fait les groupes.

« Il serait intéressant de s'interroger sur l'interprétation qu'en ont fait les groupes. »

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on voir des panneaux « partage de la route »?	Très bien	Excellent	Très faible
Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	Très bien	Très Faible	Très bien
Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	Très faible	Très faible	Très bien
Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	Faible	Très bien	Très Faible
Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	Très bien	Moyen	Faible
Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	Très bien	Faible	Moyen
Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	Très bien	Moyen	Faible
Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	Moyen	Très Faible	Très bien
Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	Très Faible	Moyen	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 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.

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

1. Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
2. Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
3. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
4. Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?
5. Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?
6. Les sentiers / pistes sont-ils attrayants et invitants?
7. Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?



« Ces indicateurs pouvaient avoir été évalués positivement ou négativement mais avaient selon eux le potentiel d'influencer la pratique des déplacements actifs. »



Notre-Dame-des-Prairies



8. 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 la signalisation, des lois municipales spéciales)?
9. Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?
10. Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?
11. Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclable?
12. Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?

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 trois 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 trois groupes de travail se démarquent particulièrement. Voici la liste des neuf indicateurs qui semble faire l'unanimité et représente un atout:

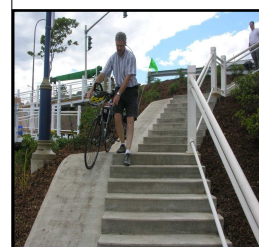
	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	4	4	4	100%
• Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	4	3	92%

Notre-Dame-des-Prairies

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	3	4	3	83%
• Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	3	4	3	83%
• La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	2	4	3	75%
• La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	2	4	3	75%
• La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	2	4	3	75%
• Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes /sentiers?	3	2	3	67%
• Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissements de trottoir (bateaux) »?	3	2	3	67%

Vous trouverez ci-dessous la liste des indicateurs « autres usages » ayant généralement obtenu la valeur « Très faible » ou « faible » avec parfois une valeur « moyen ». Ils y auraient donc six indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification:

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	0	0	0	0%
• Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
• Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	1	0	0	8%
• Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	2	17%
• Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	0	2	17%
• Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	0	2	0	17%



Notre-Dame-des-Prairies



Il y a un écart de perception entre les groupes pour neuf indicateurs qui ne font pas consensus. Cet écart est particulièrement marqué pour les huit premiers cités. Il faut se questionner sur chaque indicateur. L'écart de perception peut être dû à la composition du groupe, à son niveau de connaissance de l'élément discuté mais aussi tenir compte de la précision et de la subjectivité de la question.

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.

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	Très bien	Très bien	Très Faible
Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	Faible	Très faible	Très bien
Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	Très faible	Très bien	Très bien
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	Très faible
Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes ?	Très bien	Très Faible	Très Faible
Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	Très faible	Excellent	Très faible
Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	Très faible	Excellent	Très bien
Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	Très bien	Très Faible	Très Faible
Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	Moyen	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 « 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.

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

1. Les intersections de trottoirs sont-elles munies « d'abaissement de trottoir (bateaux) »?
2. Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
3. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
4. Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
5. La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs de votre municipalité?
6. Les pistes et les sentiers « hors routes » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?
7. 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?
8. Le parc de skate est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
9. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
10. Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
11. Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?





5. Résultats – Exercice de Cartographie

Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait d'une grande carte de la ville de Notre-Dame-des-Prairies et devait identifier sur la carte :

- En noir, les destinations ou les lieux, tels que les commerces, les écoles, 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 aux deux autres groupes les raisons de leurs choix. Cette façon de faire permet de relancer la discussion en grand groupe.

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. La plupart étant des destinations de services de proximité. Les écoles primaires, la bibliothèque, l'hôtel de ville, le chalet des loisirs, le parc Amable-Chalut, le parc des-Champs-Élysées ainsi que quelques commerces tels que: La Ferme Régis, le Tim Horton, le dépanneur « Le magasin », le centre de conditionnement physique ainsi que l'épicerie font partie des destinations citées par les trois équipes. Plusieurs commerces sont nommés par deux équipes comme étant des destinations importantes :



le point de service de la caisse populaire sur le boulevard Antonio-Barrette et le futur site du centre de service de la caisse populaire, la quincaillerie Rona, la Boîte aux Mille-pattes, le centre de petite enfance, le dépanneur « Marché Philippe », la crèmerie ainsi que le futur site de la Maison des jeunes. Une des équipes a mentionné quatre destinations situées à l'extérieur du périmètre municipal comme étant des générateurs des

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

déplacements : le centre hospitalier, l'école secondaire Thérèse-Martin, les Galeries Joliette ainsi que le centre-ville de Joliette. Deux destinations aux limites de Notre-Dame-des-Prairies et Notre-Dame-de-Lourdes ont été citées, soit le parc des Rapides et le dépanneur de la 1^{ère} Chaloupe. Les appartements pour les aînés, la boucherie, la clinique médicale et la pharmacie, les parcs Jean-Marc-Bertrand et Alain-Larue, le parc rue Pierre-Régis, le parc Notre-Dame avec ses jeux d'eau ainsi que le sentier champêtre ont été identifiés par une seule équipe. (Voir annexe 8.6).

5.2 Routes sécuritaires

Quant aux rues perçues sécuritaires, les trois groupes considèrent l'ensemble du réseau cyclable identifié sur la carte comme étant sécuritaire à quelques exceptions près qui seront discutées à la section 5.3. Chaque groupe a fait son analyse différemment, le groupe 1 a identifié en plus du réseau cyclable, quelques sections et intersections favorables aux piétons ou cyclistes. Les sections identifiées sont le boulevard Antonio-Barrette jusqu'à la rue des Bouleaux, la portion de la rue Coulombe à l'ouest de la rue Gauthier Nord et la rue Gauthier Nord jusqu'à la rue Guy. Les intersections sécuritaires identifiées sont celles de la rue Bolduc avec le rang Ste-Julie et la traversée du Rang Ste-Julie du côté nord du boulevard Antonio-Barrette. Le groupe 2 a qualifié toutes les rues par secteurs. Dans leur analyse la plupart des rues résidentielles sans voie cyclable sont sécuritaires. Le groupe 3, une fois le constat du réseau cyclable actuel fait, s'est plutôt attardé aux routes non sécuritaires (Voir annexe 8.7).



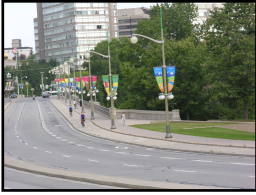
« ...les trois groupes considèrent l'ensemble du réseau cyclable identifié sur la carte comme étant sécuritaire à quelques exceptions près... »

5.3 Routes non sécuritaires

Pour les routes ou rues qui ne sont pas adaptées au transport actif ou des zones à risques, deux équipes identifient sensiblement les mêmes tronçons problématiques. Elles ont marqué de rouge la rue Gauthier Nord au sud du boulevard Antonio Barrette jusqu'à la rue Brulé, la portion du boulevard Antonio-Barrette à l'ouest de la rue Gauthier Nord, la rue Coulombe et la rue Beaupied. Le deuxième groupe semble avoir abordé l'analyse du point de vue piéton seulement et avoir tenu compte que ces rues avaient un trottoir sur un côté, elles ont donc été considérées comme sécuritaires.



Notre-Dame-des-Prairies



Par contre, ils ont identifié sur ces mêmes rues des intersections peu sécuritaires, celles de la rue Gauthier Nord avec la rue Coulombe, la rue Guy et Champs-Élysées ainsi que la rue Brûlé. Cette dernière intersection présente aussi le problème de connexion avec le réseau piéton et cyclable de la ville de Joliette.



« ...le défi que présente la traversée de l'intersection de la route 131 avec la 2^e Chaloupe ainsi que la traversée de Gauthier Nord à la hauteur de la rue Guy et de la rue des Champs-Élysées. »

Les trois équipes s'entendent sur le défi que présente la traversée de l'intersection de la route 131 avec la 2^e Chaloupe ainsi que la traversée de Gauthier Nord à la hauteur de la rue Guy et de la rue des Champs-Élysées.

D'autres sections ou intersections dangereuses ont été notées sur les cartes.

Le groupe 1 identifie trois autres intersections à sécuriser :

- L'intersection de la 1^{ère} avenue avec le boulevard Antonio-Barrette;
- L'intersection de la 1^{ère} avenue avec la rue Curé-Rondeau;
- L'intersection de la 1^{ère} avenue avec la rue Jetté.

Le groupe 2 considère la portion de la piste cyclable située sur le rang Sainte-Julie et l'avenue des Clercs au nord de la rue Nicole-Mainville comme étant peu sécuritaire particulièrement pour les familles. Ils ont aussi, dans leur réflexion, identifiés par secteurs, des rues ou tronçons plus risqués;

- La rue Audrey sur toute sa longueur;
- La rue des Plaines sur toute sa longueur;
- Une section de la rue Pierre-Lambert à l'ouest de la rue Audrey;
- Une section de la rue de la Rive de la rue Beaupied jusqu'à la rue Beauséjour;
- Une section de la rue Moreau et de la rue Robillard à partir du boulevard Antonio Barrette;
- Une section à l'extrémité est du boulevard Antonio-Barrette avec l'extrémité nord de la rue Pierre;

Le groupe 3 identifie des difficultés avec quelques rues autour des principaux parcs municipaux et des écoles ainsi que quelques grands axes donnant accès aux commerces et services à l'est de la route 131 ou aux municipalités voisines:

- La rue Jetté sur toute sa longueur;
- La rue Bonin sur toute sa longueur;
- Une section de la 1^{ère} avenue entre la rue Jetté et la rue Pierre;
- Une section de la rue Brûlé située entre l'intersection avec la rue Gauthier Nord et la 1^{ère} avenue ;
- La route 131;
- Le rang de la 1^{ère} Chaloupe Est;
- Le rang de la 2^e Chaloupe.

Vous trouverez les tracés dessinés par les équipes à l'annexe 8.7.

5.4 Routes à améliorer

Les groupes étaient aussi invités à se projeter et identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer pour augmenter la connectivité et la pratique du transport actif sécuritaire.

Quatre secteurs ont fait l'objet de proposition de la part de plus d'une équipe.

La rue Gauthier Nord

Le groupe 1 propose de sécuriser l'intersection avec la rue Coulombe particulièrement pour la visibilité. L'amélioration de la traversée avec la rue des Champs-Élysées est proposée par deux équipes (groupe 1 et 3). Les trois équipes proposent d'envisager des solutions pour favoriser les déplacements à pied ou à vélo sur la rue Gauthier Nord. Le groupe 1 propose d'améliorer le tronçon de la rue des Champs-Élysées jusqu'à l'intersection avec la rue Brûlé. Le groupe 2 propose d'améliorer toute la longueur au sud d'Antonio-Barrette jusqu'à Brûlé et le groupe 3 précise qu'il faudrait un trottoir ou bande cyclable avec bollard sur le côté ouest de Gauthier Nord de la rue Coulombe qui passerait l'intersection et se poursuivrait sur la rue Brûlé jusqu'à l'intersection avec la 1^{ère} avenue.

Des Champs-Élysées

Au-delà de l'intersection avec Gauthier Nord qui pourrait être sécurisée, deux groupes proposent une bande cyclable sur la rue des Champs-Élysées jusqu'au parc selon le groupe 2 et sur toute la boucle selon le groupe 3.

Le secteur des services municipaux et des écoles

Le groupe 1 propose une infrastructure piéton ou cyclable sur la 2^e avenue qui se poursuivrait sur la rue Jetté jusqu'à l'intersection avec la 1^{ère} avenue. Le groupe 2 propose le prolongement de la voie cyclable sur la rue Jetté jusqu'à la rue Gauthier

« Le groupe 1 propose une infrastructure piéton ou cyclable sur la 2e avenue qui se poursuivrait sur la rue Jetté jusqu'à l'intersection avec la 1ère avenue. »



Notre-Dame-des-Prairies



Nord. Le groupe 3 réviserait la signalisation sur la 1^{ère} avenue et souhaiterait un trottoir sur la rue Jetté jusqu'à la rue Gauthier et probablement même sur les deux côté pour la portion entre la 1^{ère} avenue et la 3^e avenue.

Axe de déplacement nord/sud à l'est de la route 131

Deux groupes ont proposé une piste cyclable (hors route) à l'est de la route 131. Le groupe 2 souhaiterait des aménagements (peut-être même une passerelle) à l'intersection de la route 131/ des Plaines / 2^e Chaloupe qui faciliteraient la traversée et permettraient de faire le lien avec une piste cyclable qui longerait la 131, traverserait la voie ferrée et irait se connecter avec la rue Joseph-M.-Parent. Elle se poursuivrait en piste ou voie cyclable sur la rue Joseph-M.-Parent, la rue des Entreprises et sur Firestone est jusqu'à l'intersection avec la 131. Le groupe 3 propose des bandes cyclables sur les rangs 1^{ère} Chaloupe et 2^e Chaloupe ainsi qu'une piste cyclable (hors route) qui longerait la 131 du rang 1^{ère} Chaloupe jusqu'à la rue Firestone est. Des liens cyclables pourraient être aménagés à partir des Plaines et à partir d'Antonio-Barrette pour donner accès à cette piste..



D'autres propositions intéressantes ont été notées sur les cartes par les différents groupes permettant une meilleure connectivité et une amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le groupe 1 identifie deux pistes pour favoriser les déplacements actifs:

- Aménager l'intersection pour faciliter l'accès piétonnier et cyclable vers Joliette (boulevard Firestone) à partir de l'intersection Gauthier Nord/ Brûlé;
- Aménager un lien piétonnier et cyclable au bout de la 3^e avenue qui traverserait la voie ferrée et atteindrait le boulevard Firestone. Une voie piétonne et cyclable de la 3^e avenue aux rues Lucien et Bérard (une « ligne de désir » y est déjà apparente) pourrait compléter cet aménagement. Ces interventions pourraient réduire les distances de déplacement;

Le groupe 2 remarque six points sur la carte qui pourrait être améliorés:

- Allonger la voie cyclable existante qui part de la passerelle des Clercs en direction du parc des Rapides en passant sur le rang Ste-Julie (direction Notre-Dame-de-Lourdes) et la rue Rosanne. De plus, la section existante (des Clercs) pourrait être améliorée pour augmenter la sécurité des déplacements vélo en famille;
- Prolonger la piste cyclable du boulevard Antonio-Barrette sur la rue Pierre jusqu'au parc Notre-Dame;
- Réaménager le lien piéton et cyclable entre les rues des Cormiers et Monetta pour augmenter le sentiment de sécurité;
- Créer un lien cyclable sur Antonio-Barrette de l'intersection avec la rue Gauthier Nord jusqu'au pont;

« D'autres propositions intéressantes ont été notées sur les cartes par les différents groupes permettant une meilleure connectivité et une amélioration de la sécurité des piétons et des cyclistes. »

- Créer un lien cyclable sur une portion de la rue Coulombe (à l'est de la rue Gauthier Nord) qui pourrait relier plus directement la piste cyclable existante sur Antonio-Barrette avec une voie cyclable potentielle sur Gauthier Nord;
- Créer un espace piéton et/ou cycliste sur la rue Chalut (lien entre la rue Robert et Gauthier Nord).

Et finalement le groupe 3 propose une bande cyclable sur la rue Beau pied et un brigadier pour faciliter la traversée d'Antonio-Barrette et accéder à la 3^e avenue. Ces dernières propositions favoriseraient particulièrement les déplacements des jeunes vers les écoles ou vers les parcs municipaux principaux. (Voir annexe 8.7).

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 Notre-Dame-des-Prairies. 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 les cinq actions proposées à l'ensemble des participants. Les quatorze 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.

Une 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. Étudier la faisabilité d'un lien cyclable avec Joliette via la rue Gauthier Nord;
2. Déployer le programme « À pied, à vélo, ville active »;
3. Ajouter des supports à vélo dans des endroits stratégiques;
4. Améliorer les traverses piétonnes existantes rue Gauthier Nord/ boulevard Antonio-Barrette et possiblement faire des traverses piétonnes pour l'intersection avec la 1^{ère} avenue et l'intersection avec la rue Coulombe + intersection 1^{ère} avenue /rue Jetté;
5. Améliorer la signalisation du réseau cyclable.

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





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 Notre-Dame-des-Prairies.

Les participants étaient engagés et ont travaillé jusqu'à obtenir cinq pistes d'action très précises et réalisables à court terme. L'atelier a permis à ces participants, d'abord d'être sensibilisés et de s'approprier les principaux concepts reliés aux déplacements utilitaires, pour ensuite 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 services, de représentants d'organismes et de citoyens utilisateurs.

Les réflexions et 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. Ils tenaient compte de tous les secteurs de la municipalité. Ils avaient bien ciblé les destinations et les grands axes de déplacements. Ils envisageaient aussi plusieurs stratégies comme la bonification des tronçons cyclables existants, le marquage, l'utilisation de tracés alternatifs et la création de passages piétonniers;

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

- 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;
- Plusieurs installations et mesures sont appréciées et adéquates pour favoriser les déplacements actifs à Notre-Dame-des-Prairies :
 - Le réseau cyclable continu sillonnant presque toute la municipalité et les aménagements pour cyclistes (stationnements vélo, bancs);
 - Les trottoirs sur un côté de plusieurs rues collectrices sont entretenus été comme hiver;
 - Les liens piétonniers entre certains quartiers;
 - Le sentier pédestre champêtre;
 - Le parc de Skate;
 - La signalisation et les cartes pour le réseau cyclable;
 - Les limitations de vitesse à 40 km et les mesures de réduction de vitesse;
 - L'éclairage adéquat dans toutes les rues résidentielles.
- Les participants ont constaté un problème autour des écoles primaires et de la bibliothèque pour assurer un accès sécuritaire aux jeunes qui voyagent à pied, à vélo mais aussi à ceux qui sont voyagés et débarqués par les parents ou l'autobus scolaire près de l'école;
- Les participants étaient préoccupés par la convivialité et la sécurité à plusieurs intersections, ainsi que pour la traversée de la rue Gauthier Nord et celle du boulevard Antonio-Barrette ;
- La trame de rue impose des trajets plus longs aux piétons et cyclistes. Quelques liens piétons/cyclable permettent des trajets plus directs;
- Les règles pour les usagers des trottoirs et pistes cyclables pourraient être plus cohérentes avec la réalité des trajets des utilisateurs;
- L'automobile a la priorité dans l'espace urbain. La circulation y est dense et rapide. Les stationnements ouverts sur la rue sur toute leur largeur et les coins de rue arrondis donnent un accès rapide à l'automobile;
- Certaines lignes de désir (marques d'usure au sol) démontrent le besoin de trajets plus courts pour les piétons et cyclistes alors que d'autres nous indiquent le faible sentiment de sécurité du piéton en bordure de rue;



« Plusieurs installations et mesures sont appréciées et adéquates pour favoriser les déplacements actifs à Notre-Dame-des-Prairies. »

Notre-Dame-des-Prairies



- Les discussions sur la rue Gauthier Nord ont mis en évidence des enjeux importants pour la planification de la vocation de la rue et son accessibilité par rapport aux destinations qui s'y trouvent ou aux projets en développement;
- Les liens cyclables avec les municipalités voisines sont inexistants sauf pour ce qui est des deux passerelles.

7.2 Recommandations

Notre-Dame-des-Prairies est un milieu de vie agréable avec un bon potentiel de développement de la mobilité active. Plus de la moitié de la population active pourrait se déplacer à vélo pour se rendre au travail ou à l'école. Les 5 pistes d'actions identifiées à la page 30 devraient être réalisées à court terme. Dans les suites de cet atelier, la municipalité peut envisager deux autres stratégies complémentaires qui pourraient l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Notre-Dame-des-Prairies.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. La consultation, la mobilisation et le partage de l'expérience des citoyens utilisateurs de tout âge, de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires peuvent enrichir un projet;
- Bonifier le plan de développement cyclable actuel pour qu'il conserve souplesse et adaptation face aux opportunités et contraintes. Une réflexion sur les destinations, les usages (loisir vs utilitaire), la connectivité et la place des piétons permettrait de développer une vision complète de la mobilité active;
- Analyser les comportements des jeunes et des parents autour de l'école, planifier des mesures et des aménagements pour en sécuriser l'accès piétonnier et cyclable. La promotion de ces changements devient une opportunité pour éduquer et rassurer les parents sur les déplacements actifs sécuritaires;
- Faciliter l'usage des intersections pour les piétons et les cyclistes. Augmenter la cohérence des messages (marquage, signalisation, trajet/temps de traversée) pour faciliter la compréhension, la convivialité et le respect des règles.
- Augmenter la perméabilité et la connectivité pour réduire les distances de marche et de vélo et ainsi s'ajuster à la réalité des utilisateurs. Les liens piétons et cyclables, les traverses piétonnes sur les artères principales, la connectivité avec les municipalités voisines sont des moyens à envisager.
- Donner plus d'espace à la mobilité active en accordant autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires piéton et cyclable qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts sur les différents utilisateurs s'ils sont tous considérés dans la planification que de faire des correctifs.

« Plus de la moitié de la population active pourrait se déplacer à vélo pour se rendre au travail ou à l'école. »

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, des Régions 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 facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et 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'abaisssements de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses 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 Notre-Dame-des-Prairies devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Entre autre, 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. »



Notre-Dame-des-Prairies

- Mettre en place des mesures spécifiques pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo ainsi que ceux conduits à l'école par les parents;
- Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétique...) les destinations principales identifiées (les commerces, l'école, les parcs...) mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations (conditions d'entretien, maisons, rues, rivière, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent...);
- Faire les liens avec les politiques de la municipalité (familiale, sportive, culturelle, sécurité publique...).

« Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur les destinations principales identifiées mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations. »



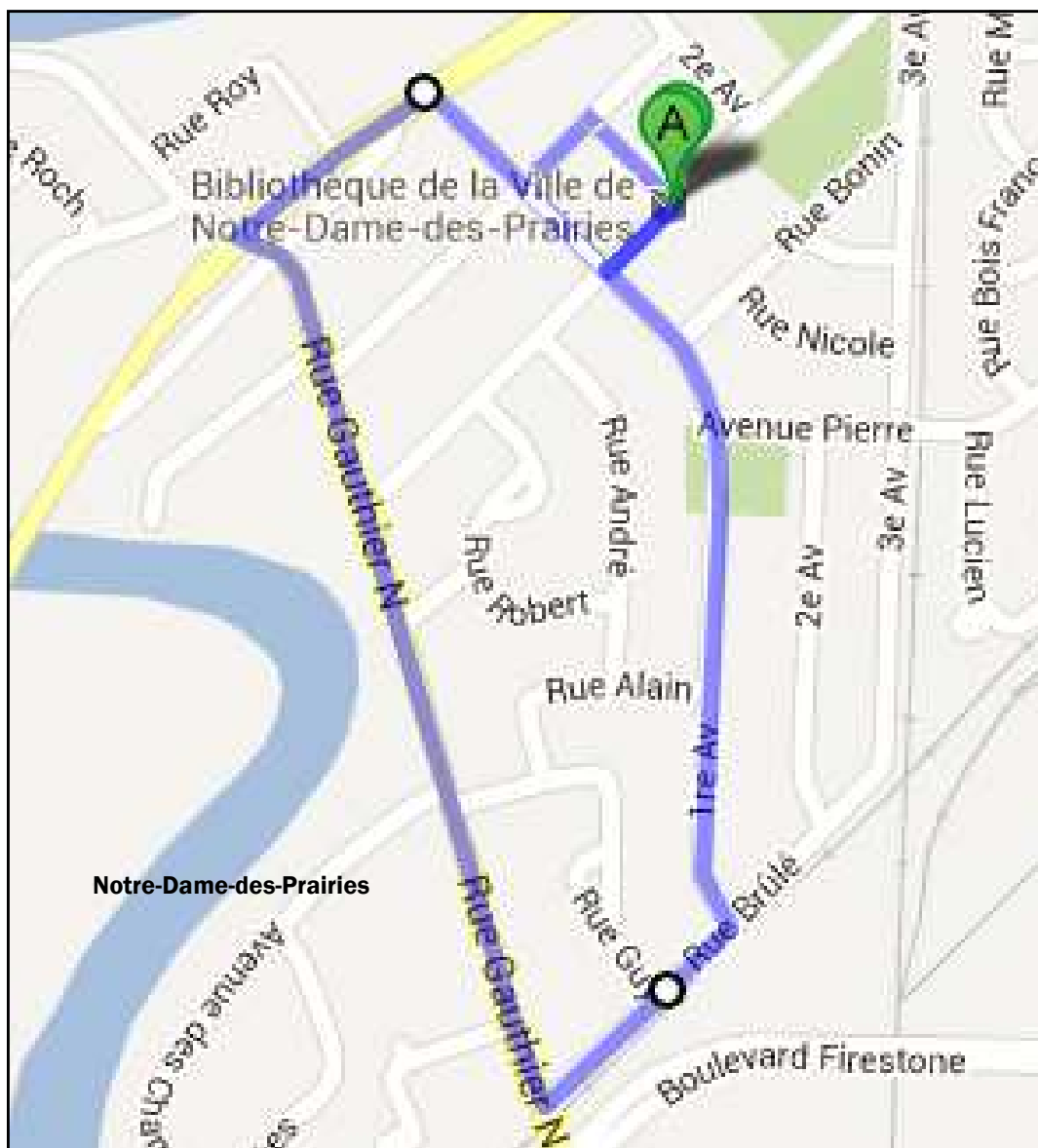
Annexe 8.1

Ordre du jour

Ville de Notre-Dame-des-Prairies
Atelier
potentiel piétonnier et cyclable
Mardi 2 juillet 2013

8:30-9:00	Accueil des participants
9:00-9:10	Introduction et objectif de l'atelier
9:10-9:45	Nouvelle perspective sur le transport actif Qu'est-ce que le transport actif? L'importance du transport actif
9:45-9:55	Pause
9:55-10:40	Innovations et pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables
10:40-12:00	Marche exploratoire
12:00-13:00	Dîner – Analyse du potentiel de transport actif
13:00-13:20	Retour sur l'analyse de potentiel
13:20-13:50	Cartographie – Destinations et besoins
13:50-14:15	Retour sur l'exercice de cartographie
14:15-14:25	Pause
14:25-15:25	Exercice de priorisation en transport actif
15:25-15:45	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) a été attribuée par chaque équipe.

Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	2	2	2	50%
2.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte?	3	3	3	75%
3.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	3	0	4	59%
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?	3	0	1	33%
5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	1	2	0	25%
6.	Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	0	2	17%
7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	3	3	3	75%
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?	3	1	3	59%
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	2	3	67%
10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?	2	1	0	25%
11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	1	0	17%
12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	3	3	3	75%
13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?	0	2	2	33%
14.	Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	2	2	2	50%
15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	1	3	3	59%
16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	3	3	3	75%
17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	2	2	3	59%
18.	Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	2	1	3	50%
19.	Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	4	3	59%
20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	3	4	3	83%
21.	Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	3	4	3	83%
22.	Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	2	2	2	50%
23.	Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	2	0	1	25%
24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	1	8%
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	0%
	Grand total Potentiel piétonnier (max. = 100)	47	45	53	

Section 2: Potentiel cyclable

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 3	Note
1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrains) ou de loisirs?	3	3	2	67%
2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	3	4	2	75%
3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	2	1	2	42%
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)?	2	3	3	67%
5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	2	2	3	59%
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?	3	2	1	50%
7.	Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	3	4	3	83%
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?	3	2	3	67%
9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	1	3	0	33%
10.	Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	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	0%
12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	3	0	3	50%
13.	Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	3	1	2	50%
14.	Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	3	2	1	50%
15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	3	4	0	59%
16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	2	0	3	42%
17.	Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	3	3	3	75%
18.	Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	1	2	0	25%
19.	Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	3	3	3	75%
20.	Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	2	3	42%
21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0	1	8%
22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	3	2	3	67%
23.	Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	0	0	3	25%
24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	2	2	0	33%
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	0%
	Grand total Potentiel cyclable (max. = 100)	48	45	44	

Section 3: Autres usages

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	2	4	3	75%
2.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	2	4	3	75%
3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	3	3	0	50%
4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	4	3	92%
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	4	100%
6.	Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	1	0	3	33%
7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	0	3	3	50%
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	0	33%
9.	Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	3	0	0	25%
10.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	0	0	0	0%
11.	Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	0	4	0	33%
12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	0	4	3	59%
13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	3	4	3	83%
14.	Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	3	0	0	25%
15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	1	0	0	8%
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	2	17%
18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	0	2	17%
19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	2	1	3	50%
20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	3	2	3	67%
21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'« abaissements de trottoir (bateaux) »?	3	2	3	67%
22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	0	2	0	17%
23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	2	0	2	33%
24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	3	4	3	83%
25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	2	4	3	75%
	Grand total Potentiel d'autres usages (max. = 100)	41	53	46	

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

Pointage accordé en fonction de l'ordre de priorité : 1^e = 5 2^e = 4 3^e = 3 4^e = 2 5^e = 1

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

Section 1 Potentiel piétonnier					
G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
2 ^e	1 ^e	1 ^e	14	5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser la rue?
1 ^e	2 ^e		9	1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers ?
-	-	2 ^e	4	3.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?
*	5 ^e	5 ^e	3	15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
-	3 ^e	-	3	17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
-	-	3 ^e	3	24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
-	4 ^e	-	2	18.	Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?
-	-	4 ^e	2	20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
*	-	-	1	11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation ?
*	-	-	1	12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
Section 2 Potentiel cyclable					
G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
*	1 ^e	3 ^e	9	3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
-	-	1 ^e	5	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?
-	-	2 ^e	4	21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
	4 ^e	4 ^e	4	14.	Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?
-	2 ^e	-	4	12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?
-	3 ^e	-	3	22.	Les sentiers / pistes sont-ils attrayants et invitants?
*	-	-	1	2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
*	-	-	1	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)?
*	-	-	1	9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?
*	-	-	1	18.	Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?
-	5 ^e	-	1	25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclable?
-	-	5 ^e	1	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?

Tableau de priorisation des indicateurs (suite)

Pointage accordé en fonction de l'ordre de priorité : 1^e= 5 2^e= 4 3^e= 3 4^e= 2 5^e= 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	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
*	-	1 ^e	6	21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'abaissement de trottoir (bateaux) »?
-	1 ^e	-	5	19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
*	2 ^e	-	5	20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
*	3 ^e	-	4	24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
-	-	2 ^e	4	1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs de votre municipalité?
-	-	3 ^e	3	17.	Les pistes et les sentiers « hors routes » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?
*	5 ^e	-	2	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 ^e	-	2	6.	Le parc de skate est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
-	-	4 ^e	2	18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
*	-	-	1	4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
-	-	5 ^e	1	3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?

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 consulté le 2013-04-11

ARTICLES

479. Nul ne peut conduire une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 125 cm³, 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

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 cm³, 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

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	3
Centre Petite enfance	Côté ouest du Rang Ste-Julie, coin avec des Pervenches	x	-	x
Centre hospitalier	St-Charles-Borromée	x	-	-
Ferme Régis	Côté est de la 131 et sud de la 2e Chaloupe	x	x	x
Tim Horton	Côté ouest de la 131 et nord des Plaines	x	x	x
Crèmerie et Pizzaria	Côté ouest de la 131 et sud des Plaines	-	x	x
Résidences personnes âgées	Secteur du côté est de des Bouleaux	x	-	-
Hôtel de ville/Piscine/Chalet des loisirs	Coin Antonio-Barrette et 3e avenue	x	x	x
Dépanneur/Poste d'essence Le magasin	Coin Antonio-Barrette et Beaupied	x	x	x
Écoles	Sud de Jetté entre 1ère et 3e avenue	x	x	x
Bibliothèque	Sud de Jetté entre 1ère et 3e avenue	x	x	x
Caisse populaire	132 Boulevard Antonio-Barrette	x	-	x
Boucherie	156 Boulevard Antonio-Barrette	-	-	x
Épicerie	17, rue Gauthier Nord	x	x	x
Centre de conditionnement physique	23, rue Gauthier Nord	x	x	x
Parc des Champs Élysées	Sud de la rue des Champs Élysées	x	x	x
Centre-Ville de Joliette	Joliette	x	-	-
Centre d'achat	Joliette	x	-	-
École secondaire TM	Joliette	x	-	-
Parc des Rapides	Entre les rues Rosanne et Patrick	-	x	-
Sentier Champêtre	Côté nord du rang Ste-Julie vis-à-vis la rue Jean-Duceppe	-	x	-
Dépanneur	Côté ouest de la 131 et nord de la 1ère Chaloupe ouest	-	x	-
Parc rue Pierre-Régis	Au sud de la rue Pierre-Régis	-	x	-
Parc Alain-Larue	Entre rues des Bouleaux/ des Buissons/ des Érables	-	x	-
Clinique et pharmacie	320, boulevard Antonio-Barrette	-	x	-
Magasin rose	380, boulevard Antonio-Barrette	-	x	-
Dépanneur Marché Philippe	47, rue Beaupied	-	x	x
Magasin de piscines	303 boulevard Antonio-Barrette	-	x	-
Parc Place-Notre-Dame/Jeux d'eau	Sur avenue Pierre	-	x	-
Parc Jean-Marc Bertrand	Sur rue Bois-Franc	-	x	-
Rona	Côté est de la 131 et au nord de Firestone est	-	x	x
Futur site Caisse populaire	Côté est de la 131 et au sud de Firestone est	-	x	x
Boîte aux Milles-Pattes	Côté est de la 131 et au Sud de Firestone est	-	x	x
Futur site maison des jeunes	48, rue Gauthier Nord	x	x	-

Annexe 8.7

Reproduction des tracés

Groupe 1



Reproduction des tracés

Groupe 3



Annexe 8.8

Liste des actions identifiées

Groupe 1

1. Faire des liens piétons / cyclables pour rue des Plaines, route 131 et rang 2e Chaloupe;
2. Améliorer les traverses piétonnes existantes rue Gauthier Nord/ boulevard Antonio-Barrette et possiblement faire traverses piétonnes pour intersection avec la 1ère avenue et intersection avec la rue Coulombe + intersection 1ère avenue / rue Jetté;
3. Faire une traverse piétonnière sur rue Gauthier Nord vers la rue des Champs Élysées;
4. Étudier la faisabilité d'un lien cyclable entre rue Gauthier Nord et Ville de Joliette
5. Initier le projet « À pied à vélo, ville active » au niveau scolaire.

Groupe 2

1. Ajouter et réviser le lignage pour les passages piétonniers
2. Faire de la sensibilisation auprès de la population par le biais du Prairiquois;
3. Ajouter des supports à vélo dans des endroits stratégiques;
4. Mandater Lucie Chaumond à venir faire l'évaluation des rues autour de l'école;
5. Faire l'envoi postal + internet des cartes cyclables aux nouveaux citoyens et à tous.

Groupe 3

1. Déploiement du programme « À pied, à vélo, ville active »;
2. Mettre en place un comité de citoyen sur le transport actif (tenant compte de la marche / vélo autant de loisir que de déplacement);
3. Mettre en place un Pédibus;
4. Améliorer la signalisation du réseau cyclable.

Annexe 8.9

Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 7 évaluations:

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

- À ouvrir l'œil en ce qui a trait à quels usagers de la route sont priorisés;
- Approche bien centrée sur l'utilisateur;
- L'importance de la promouvoir ;
- Sa définition et les différents moyens de transport actif;
- Qu'il y avait de belles améliorations à apporter au niveau de la ville de NDP;
- À poser un regard différent sur les aménagements (réseau cyclable et piétonnier) pas seulement pour les activités de loisir;
- N/A

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

- N/A—handicap;
- Importance de revenir sur le terrain;
- Détails qui nécessitent améliorations et qui ne sont pas toujours évidents;
- C'est en marchant que l'on peut voir les lacunes ou les choses à améliorer dans notre ville;
- L'importance de respecter ses aires en tant qu'utilisatrice des chemins, des sentiers, etc;
- Savoir porter la bonne lunette;
- Il faut le voir pour être conscient des lacunes et amélioration à apporter;
- Plusieurs choses à améliorer mais également plusieurs bons coups;
- Ville où il y a matière à réflexion en raison des nombreuses rues/intersections/quartiers. Section urbaine vs rang de campagne à proximité;

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

- Des pistes d'actions et de priorisations;
- Perception des problématiques ou améliorations très variable toutefois divers points qui font consensus;
- On se questionne sur notre milieu;
- Il y a beaucoup d'éléments déjà en place même s'il y a toujours place à l'amélioration;

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

- On a pas toujours les connaissances des règlements + ressources de la ville et prendre conscience de nos forces;
 - Les perceptions sont partagées à NDP. Pas beaucoup d'écarts
- 4. Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que retenez-vous de cet exercice?**
- Encore ici, les pistes d'améliorations, les idées de développement futur;
 - Bien bonne vue d'ensemble pour participants moins familier avec la cartographie;
 - Bon refaire visuel pour tous;
 - Bien c'est concret et facile à repérer;
 - Je connais mieux NDP;
 - Très visuel +;
 - Très intéressant ça nous permet de voir le réseau dans son ensemble;
 - Intéressant de voir les différentes perceptions sur ce qui est problématique et sur ce qui rêvé;
- 5. Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?**
- 5/5 oui, bien que n'étant pas résidente certains bouts j'étais plus spectatrice;
 - Oui dans les deux cas;
 - Oui pour la première question, non pour la deuxième;
 - Il y a deux actions auxquelles je suis particulièrement sensibilisée... à pied, à vélo et ville active + Pédibus (à développer)
 - Oui parce qu'il y aura un rapport déposé à la ville pour amélioration
 - Très satisfaite;
 - Oui ! Réalisables et les acteurs se sont engagés pour passer à l'action.
- 6. Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?**
- La cartographie;
 - La marche terrain et l'identification des priorités;
 - J'ai bien aimé pouvoir donner mes opinions et mes nouvelles idées afin d'améliorer le système établi;
 - Réaliser qu'il y a des pistes d'actions dans lesquelles l'école peut s'engager, s'investir pour encourager davantage les jeunes à intégrer de saines habitudes de vie + actives;

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

- La marche (concret) projet d'améliorations concrètes et réalisables dans les 6 mois;
 - Le dernier atelier et la marche exploratoire;
 - Marche, cartographie et actions.
- 7. Quels aspects de la journée n'ont pas été utiles??**
- Le questionnaire puisque je ne suis pas résidente;
 - La théorie au début de la journée était un peu longue;
 - Les statistiques en début de journée au niveau de Lanaudière concret mais... c'était tout de même un peu long;
 - Aucun;
- 8. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?**
- Pour moi c'est complet, j'ai bien hâte de voir les impacts concrets;
 - Des actions de la ville !;
 - Réalisation des pistes d'actions en lien avec le milieu scolaire;
 - Des réalisations des projets réalisables en action;
 - Que les actions mentionnées se réalisent;
 - Partage du rapport et suivi des actions.
- 9. En quoi cette journée peut vous être utile dans votre travail ou dans votre rôle?**
- La promotion du projet Bécik jaune, les priorités choisies;
 - Oui, promouvoir les saines habitudes de vie dans mon quotidien et celui de mes enfants;
 - Développement des saines habitudes de vie auprès des élèves + réalisation de quelques actions en partenariat avec la communauté de NDP;
 - Amélioration pour la sécurité des enfants;
 - Ça m'a permise d'apprendre à avoir un regard plus critique sur les environnements existants;
 - Meilleure connaissance du milieu.
- 10. Voyez-vous des opportunités où vous pourriez contribuer à l'avancement des priorités?**
- Continuez à travailler à la promotion du transport actif;
 - ?
 - À pied, à vélo, ville active, le Pédibus, Informer les jeunes;

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

- D'entendre des pistes d'actions nommées par les participants nous permet de répondre à des besoins réels;
- Oui, mettre en lien des acteurs du milieu entre autres pour le projet à pied, à vélo, ville active.

11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?

- Bien mais quand même long;
- Très belle journée;
- Bien ! Merci ! J'ai apprécié cette journée d'échanges;
- T. Bonne;
- Très bien;
- Très bonne ! Difficile par moment d'émettre des perceptions lorsque nous ne résidons pas dans la ville.

Annexe 8.10

Liste des participants

Mme	Nicole Chevalier	Conseillère municipale
Mme	Marie-Andrée Breault	Chef du service de loisirs et des saines habitudes de vie
M.	Serge Adam	Directeur des services techniques
Mme	Valérie Therrien	Animatrice de vie spirituelle et d'engagement communautaire École des Prairies
Mme	Myriam Laporte	Coordonnatrice de la CAJOL
Mme	Véronique Desrosiers	Éducatrice au Centre petite enfance (CPE) des Prairies et utilisatrice travail / loisir
Mme	Véronique Mirault	Citoyenne
Mme	Marie-Chantal Bouchard	Coordonnatrice Maison des jeunes
Invités		
Mme	Lyne Préville	Conseillère en développement rural, Centre local de développement de Joliette
Mme	Catherine Habel	Chargé de projet Politique familiale de Ville St-Gabriel et St-Gabriel de Brandon
Mme	Lucie Chaumont	Mandataire Programme « À pied, à vélo, ville active » Groupe Plein Air Terrebonne
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière (CSSSNL)
Mme	Caroline Michaud	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière (CSSSSL)

Annexe 8.11



Offre de service Environnements favorables au mode de vie physiquement actif

Votre municipalité contribue déjà au mode de vie physiquement actif de ses citoyens via la gestion des installations et infrastructures municipales destinées aux loisirs. Elle pourrait offrir une possibilité additionnelle d'adopter une vie active en favorisant les déplacements actifs et collectifs comme la marche, le vélo et le transport en commun.

La planification du territoire, des différents axes de transport et l'urbanisme fournissent de nombreuses opportunités pour repenser la notion de mobilité dans la municipalité. Vous pouvez créer des environnements qui contribuent à modifier les habitudes de déplacement des citoyens en accordant autant d'attention à la mobilité active qu'aux déplacements motorisés.

Votre municipalité projettera une image de leader, une plus grande attractivité auprès des visiteurs et offrira une qualité de vie améliorée à ses résidents.

Les CSSS et leurs partenaires peuvent vous outiller et vous aider à repenser la mobilité dans votre municipalité. Comment?



Information et sensibilisation offerte par le MAMROT¹ en collaboration avec les CSSS

Présentation destinée aux élus et aux gestionnaires municipaux du guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable « L'aménagement et l'écomobilité », suivie d'une visite terrain introduisant la notion de potentiel piétonnier et cyclable.



Potentiel piétonnier et cyclable

Atelier de formation et de réflexion sur l'amélioration du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité réalisé avec les élus, les gestionnaires municipaux et les organismes du milieu. Accompagnement selon les besoins à la suite de l'atelier.



Planification des déplacements actifs des jeunes

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

Pour plus d'information et pour bénéficier de cette offre sans frais, communiquez avec :

Line Coulombe, conseillère promotion des saines habitudes de vie

CSSS du Nord de Lanaudière

☎ 450 755-2111 poste, 2598

Courriel : line.coulombe@ssss.gouv.qc.ca

Centre de santé et de services sociaux
du Nord de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux
du Nord de Lanaudière

¹ Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire

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, des Régions 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 transports 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, info DST, 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

Auteur

Line Coulombe, Agent de planification en habitudes de vie
Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière

Référence suggérée

COULOMBE, L. (2013). *Notre-Dame-des-Prairies - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 58 p.

Dépôt légal :

978-2-923513-66-9 (version imprimée)
978-2-923513-67-6 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Troisième trimestre 2013