

Rapport de la Direction de santé publique
Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière
Sainte-Émélie-de-l'Énergie
Atelier potentiel
piétonnier et cyclable

Atelier réalisé le 16 mai 2016



Line Coulombe
Programme Saines habitudes de vie

Remerciements

Nous tenons à remercier le conseil municipal de la municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie pour avoir permis la tenue de l'atelier de potentiel piétonnier et cyclable. Des remerciements particuliers à Catherine Laporte, coordonnatrice aux loisirs, pour avoir initié et aidé à l'organisation de la journée d'atelier.

Nous désirons aussi remercier tous les participants pour le travail réalisé lors de la journée d'atelier. Leur contribution à ce rapport est importante puisqu'il est inspiré des discussions et des 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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. (Voir la liste des participants, annexe 8.10)

Et finalement, nous remercions, encore une fois Catherine Laporte, de la municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Lorraine Boury, citoyenne et bénévole au comité VERSE de Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Geneviève Filteau, conseillère en promotion des saines habitudes de vie et Marianne Benny, agente administrative, du Centre intégré de santé et de services sociaux 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 le potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats – Analyse du potentiel de déplacement actif	17
	4.1 Potentiel piétonnier	18
	4.2 Potentiel cyclable	23
5.	Résultats – Exercice de cartographie	27
	5.1 Destinations	27
	5.2 Routes sécuritaires	28
	5.3 Routes non sécuritaires	28
	5.4 Routes à améliorer	30
6.	Résultats – Priorisation du transport actif	31
7.	Constats et recommandations	33
	7.1 Constats	33
	7.2 Recommandations	34
8.	Annexes	
	8.1 Ordre du jour de l'atelier	37
	8.2 Itinéraire de la marche exploratoire	38
	8.3 Questionnaire – Analyse du potentiel de transport actif	39
	8.4 Tableau de priorisation des indicateurs	43
	8.5 Listes des destinations ciblées	45
	8.6 Reproduction des tracés	47
	8.7 Listes des actions identifiées	50
	8.8 Liste des actions « rêvées ou souhaitées »	51
	8.9 Résultats de l'évaluation de l'atelier	52
	8.10 Liste des participants	56
	8.11 Offre de service Mode de vie physiquement actif du CISSS de Lanaudière	57
	8.12 Références et ressources en transport actif	58



« Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

Journée de formation et de réflexion sur le transport actif Municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie

1. Mise en contexte

Au cours des dernières années, la municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie s'est outillée pour améliorer la qualité de vie de ses citoyens. Elle s'est dotée entre autre d'une politique municipale Amie des aînés et d'un programme particulier d'urbanisme. Elle s'intéresse au développement durable, elle a adopté une politique environnementale soutenue par la devise « Sainte-Émélie-de-l'Énergie, la verte » et elle travaille aussi à la réalisation d'un projet de sentier cyclable à la fois utilitaire et récréatif.

En complément de ces initiatives, le conseil municipal a démontré de l'intérêt pour l'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif du Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (voir annexe 8.11).

Plus particulièrement, la municipalité s'est intéressée à l'atelier de formation et de réflexion sur l'amélioration du potentiel piétonnier et cyclable. 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 particulièrement.

L'augmentation des déplacements actifs dans un milieu de vie passe par une augmentation du sentiment de sécurité des usagers, mais aussi par la mobilisation des décideurs qui façonnent le territoire municipal. L'atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable est une des actions pouvant influencer les décisions municipales et mener à une amélioration des déplacements actifs.

D'autres activités pourraient être complémentaires pour poursuivre dans cette voie, telles que la participation au programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo-Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer ou l'atelier « Des espaces municipaux de qualité » du CISSS de Lanaudière.

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

« L'augmentation des déplacements actifs dans un milieu de vie passe par une augmentation du sentiment de sécurité des usagers, mais aussi par la mobilisation des décideurs qui façonnent le territoire municipal. »

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

La municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie 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 16 mai 2016 s'est tenu à la salle du conseil située au 241, rue Coutu.

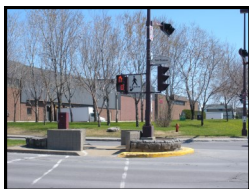
La journée se voulait une occasion d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant des élus, des gestionnaires et des citoyens utilisateurs à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Les différents acteurs réunis pouvaient profiter 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) :

- Un exercice d'appropriation sur les environnements favorables à la santé et à la qualité de vie;
- Une présentation proposant une définition commune du transport actif, ses principaux avantages ainsi que son importance locale;
- Une présentation des innovations et des pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que quelques exemples de pratiques non-efficaces ou dangereuses;
- Une marche exploratoire dans l'environnement immédiat du site de l'atelier pour observer et discuter des infrastructures de marche et de vélo de la municipalité en utilisant l'angle de réflexion apporté par les présentations précédentes;
- Un exercice d'analyse du potentiel de transport actif permettant d'identifier des forces et des points à améliorer sur des infrastructures existantes ou non sur le territoire de la municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie;
- Un exercice de cartographie permettant d'identifier les principales destinations, les plus importantes routes de transport actif et les sections potentiellement dangereuses à Sainte-Émélie-de-l'Énergie;
- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la municipalité de Sainte-Émélie-de-l'Énergie 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 routes (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 l'espace urbanisé;
- La qualité de l'environnement;
- La santé de la population, particulièrement le manque d'activité physique, l'augmentation de l'incidence de l'obésité et des maladies reliées aux habitudes de vie;
- La ville animée, sûre et durable.

Lorsque les aménagements sont adéquats, les modes de déplacement actif sont accessibles à tous, que ce soit l'enfant, l'adulte, l'aîné ou la personne à mobilité réduite. Le potentiel piétonnier et cyclable dynamise une municipalité du point de vue économique et de celui de la qualité de vie pour tous les citoyens. La pratique de la marche et du vélo utilitaire est influencée par la mixité des usages, la densité, la connectivité, la sécurité routière/urbaine perçue et objective, la convivialité et l'esthétique. 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'infrastructures. 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 et au Canada. Quelques cas, où les initiatives ont été inadéquates, ont aussi été 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 de deux kilomètres (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'âges et à tous les types de mobilité? Est-ce que les voies piétonnes et cyclables sont bien intégrées ou en sections discontinues? Dans ce contexte, l'animatrice s'arrêtait à différents endroits, questionnait et encourageait les participants à discuter de leurs observations autant pour les installations adéquates que pour celles où des améliorations pourraient être apportées.

Le groupe s'est rassemblé à l'entrée de l'hôtel de ville d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions. Est-ce que l'accès pour les poussettes et les personnes à mobilité réduite est prévu à l'hôtel de ville? Est-ce qu'il y a un stationnement pour vélos près de ce bâtiment? Est-ce que la rue Coutu est munie de trottoirs? Est-ce que l'espace piéton en bordure de rue est bien défini Ces premières questions nous permettent d'entamer la marche exploratoire (Photos 1 et 2).



Photo 1



Photo 2

Le groupe emprunte le trottoir du côté ouest de la rue Coutu en direction de la rue Saint-Michel (route 131). Un premier arrêt, près du marché d'alimentation, soulève une discussion intéressante au sujet du pavage du stationnement qui recouvre une portion de ce trottoir de la rue Coutu. La municipalité a fait redéfinir l'espace piéton par du marquage au sol pour assurer la continuité du trottoir (Photo 3).

« ... une discussion intéressante au sujet du pavage du stationnement qui recouvre une portion de ce trottoir de la rue Coutu. »

Voici quelques questions soulevées à l'intersection des rues Saint-Michel (route 131) et Coutu :

Le trottoir du côté est de la rue Coutu se rend-il jusqu'à l'hôtel de ville? (Photo 3)

Le trottoir du côté est de la rue Coutu se rend-il à l'intersection avec la rue Saint-Michel (route 131)? (Photo 5)

L'espace d'attente des piétons est-il sécuritaire et suffisant à l'intersection de la rue Coutu avec la rue Saint-Michel (route 131)? (Photos 4, 5)

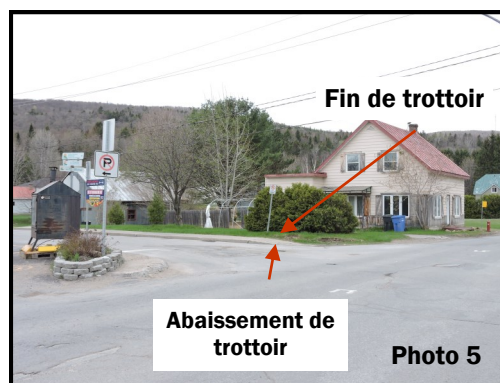
Est-ce qu'il y a des abaissements de trottoir aux intersections et à la traverse piétonne prioritaire? (Photos 4, 5, 6)

Est-ce que la traversée de la rue est difficile pour les piétons ou les cyclistes à l'intersection ou à la traverse piétonne prioritaire? (Photos 4, 6)

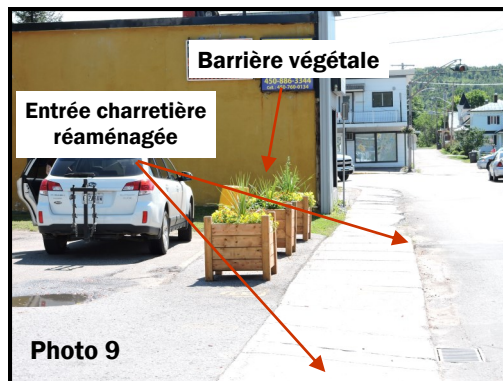
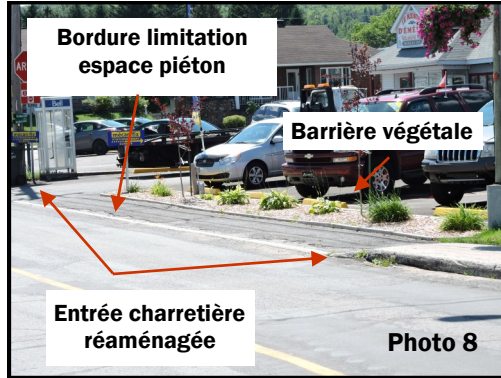
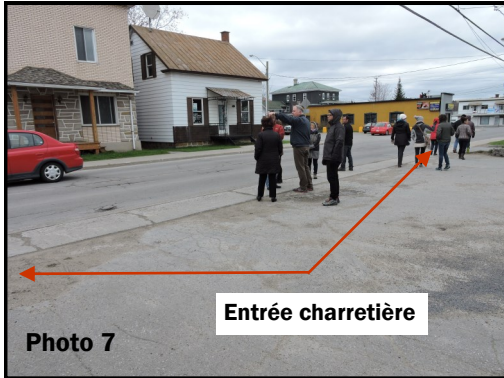
Est-ce que la traverse piétonne prioritaire sur la rue Saint-Michel (route 131) est respectée? (Photo 6)

Est-ce que la limite de vitesse est respectée dans cette section de la rue?

« Est-ce que la traverse piétonne prioritaire sur la rue Saint-Michel est respectée ? »



Plusieurs éléments ont été soulignés lors du déplacement sur la rue Saint-Michel (route 131) en direction de l'intersection avec la rue Principale (route 347) dont un contraste important dans l'aménagement des stationnements. Certains ont de très larges entrées charretières rendant le piéton vulnérable pendant son déplacement en bordure, alors que d'autres ont été réaménagés pour séparer les véhicules des piétons afin de rendre le déplacement piéton plus agréable (Photos 7, 8, 9).



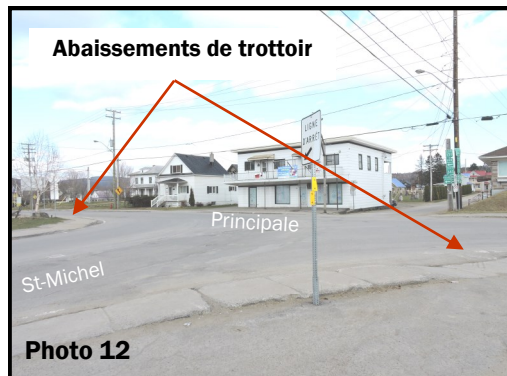
L'intersection de la rue Saint-Michel (route 131) avec la rue Principale (route 347) a suscité de nombreuses discussions. Elle doit permettre le virage de véhicules lourds, elle est très large. Il y a un feu d'arrêt rouge pour les quatre coins. Le marquage est invisible à cette période de l'année.

Est-ce que l'intersection est facile à traverser pour un piéton ou un cycliste? (Photos 10, 11)

Est-ce que les automobilistes donnent la priorité aux piétons en attente de la traversée?



« ... d'autres ont été réaménagés pour séparer les véhicules des piétons afin de rendre le déplacement piéton plus agréable. »



« Est-ce que le marquage au sol indique des lignes d'arrêt ou des corridors piétons sur les quatre voies ? »

Est-ce que la courbure à l'intersection doit être aussi prononcée pour les véhicules lourds? (Photos 12, 13)

Est-ce que la distance de traversée pourrait être réduite par des avancées de trottoir ou un îlot de protection sans nuire au déplacement lourd? (Photos 10, 12, 13)

Est-ce que les trottoirs sont bien entretenus? (Photos 10, 11, 12, 13, 14)

Est-ce que le piéton se sent en sécurité sur le trottoir? (Photos 10, 13)

Est-ce que les véhicules empiètent sur le trottoir lors du virage? (Photo 13)

Est-ce que les abaissements de trottoirs sont bien situés pour correspondre au corridor de déplacement du piéton? (Photos 10, 12, 13, 14)

Est-ce que le marquage au sol indique des lignes d'arrêt ou des corridors piétons sur les quatre voies? (Photos 10, 11, 12, 13, 14, 15)

Est-ce qu'il est facile et sécuritaire pour des écoliers de traverser l'intersection? (Photos 14, 15)

Est-ce que le corridor de déplacement scolaire est bien identifié et évite aux écoliers de traverser l'intersection?

La marche se poursuit sur la rue Principale (route 347) munie d'un trottoir de chaque côté. Nous cheminons jusqu'à la rue Adèle-Deschênes qui permet d'accéder à l'école, au centre culturel et sportif et aux terrains de sports.

Sur la route 347, est-ce que l'entrée au cœur de la municipalité est évidente et bien identifiée?

Est-ce que les véhicules motorisés respectent la limite de vitesse sur la rue Principale (route 347)?

Est-ce que les véhicules arrivant de Saint-Côme ont des contraintes pour respecter la limite de vitesse dès le début de la rue Principale (route 347)?

Est-ce que le stationnement est permis sur les deux côtés de la rue Principale (route 347)? (Photo 17)

Est-ce qu'il est facile et sécuritaire d'y circuler à bicyclette? (Photos 16, 17)

Il n'y a pas d'arrêt obligatoire sur la rue Principale (route 347) avant l'intersection avec la rue Saint-Michel (route 131). Il y a une seule traverse piétonne prioritaire sur la rue Principale (route 347) à la hauteur de l'intersection avec la rue Arbour. Des panneaux de signalisation de part et d'autre de la rue Principale (route 347) indiquent qu'il pourrait y avoir la traversée d'écoliers.

Est-ce que la traverse piétonne prioritaire est respectée? (Photo 17)

La traverse est-elle suffisante et bien située? (Photos 16, 17)

Quels sont les endroits où les piétons traversent le plus naturellement sur la rue Principale (route 347)?

Est-ce que les écoliers empruntent généralement le même trajet?

Quel est le trajet principal des écoliers se rendant à l'école? Est-il bien identifié à la fois pour les véhicules, les parents et les enfants eux-mêmes? (Photos 16, 17)

Est-ce que les écoliers cheminent sur le trottoir du côté nord de la rue Principale (route 347) pour éviter de traverser à l'intersection de la rue Saint-Michel/rue Principale? Est-ce qu'ils empruntent ensuite la traverse piétonne sur la rue Principale (route 347) et poursuivent leur chemin sur le trottoir du côté sud jusqu'à la rue Adèle-Deschênes?

Est-ce que les écoliers utilisent le trottoir de la rue Principale (route 347) et empruntent ensuite la rue Leprohon et la rue Émérie-Bolduc?

Est-ce qu'il est possible de se rendre à l'école, au centre culturel et sportif ou aux terrains de loisirs à bicyclette?

« Il y a une seule traverse piétonne prioritaire sur la rue Principale à la hauteur de l'intersection avec la rue Arbour. »



Photo 16



Photo 17

L'intersection de la rue Principale (route 347) avec la rue Adèle-Deschênes est un point stratégique dans la municipalité. Cette rue donne accès à l'école primaire, au centre culturel et sportif, aux terrains sportifs et au chalet des loisirs.

Est-ce que la limite de vitesse est respectée sur la rue Principale (route 347) à la hauteur de cette intersection? (Photo 18)

Est-ce qu'il est facile de traverser la rue à cette intersection? (Photo 18)

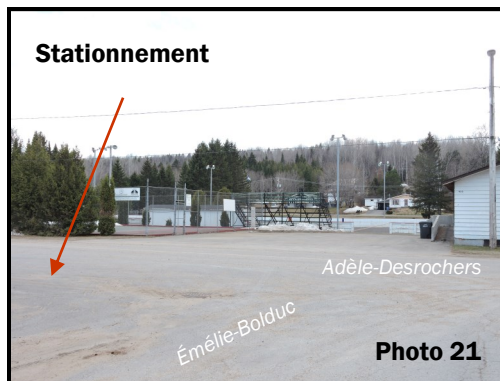
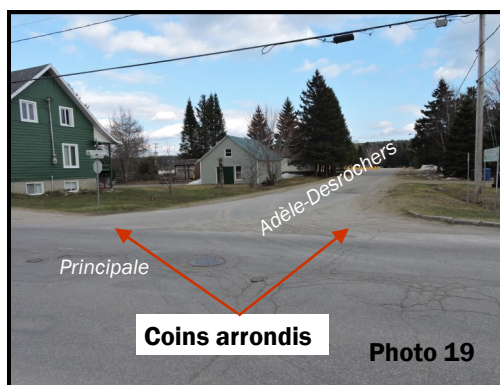
Est-ce que le trottoir se poursuit jusqu'à l'intersection? (Photos 18, 19)

Est-ce que la rue Adèle-Deschênes présente des coins arrondis à l'intersection avec la rue Principale (route 347) pour faciliter le virage de l'automobile au détriment de la sécurité du piéton? (Photos 18, 19, 20)

Le trottoir de la rue Principale (côté sud) offre-t-il une protection au piéton en attente de la traversée? (Photo 18)

Est-ce que les espaces pour les piétons, les cyclistes, les automobilistes et les espaces de stationnement sont bien identifiés et clairement délimités? (Photos 18, 19, 20, 21)

« Cette rue donne accès à l'école primaire, au centre culturel et sportif, aux terrains sportifs et au chalet des loisirs. »



Sainte-Émélie-de-l'Énergie dispose d'une place publique au cœur du village, le Jardin d'Émélie. Bordée à la fois par la rue Principale (route 347/131), la rue Desrosiers, le stationnement de la caisse Desjardins et le presbytère. Cette place est bien aménagée. Le groupe prend le temps de l'observer et de discuter de son attrait à la saison estivale. (Photos 22, 23, 24, 25)

Est-ce que le lieu est fréquenté?

Est-ce que le lieu est animé par des activités spéciales?

Est-ce que les utilisateurs se sentent en sécurité à toutes heures du jour?

Est-ce que les utilisateurs sont protégés de la chaleur, du froid, du vent, du bruit?

La place dispose-t-elle d'espaces et d'aménagements pour s'asseoir, manger, bouger?

Est-ce que le désign, la vue et l'observation de la vie humaine y est agréable?

Est-ce que le parc offre du stationnement pour vélo, une fontaine d'eau, un abreuvoir, des toilettes publiques?



Photo 22



Photo 23



Photo 24

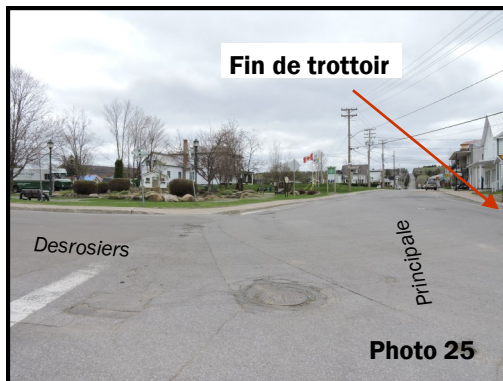
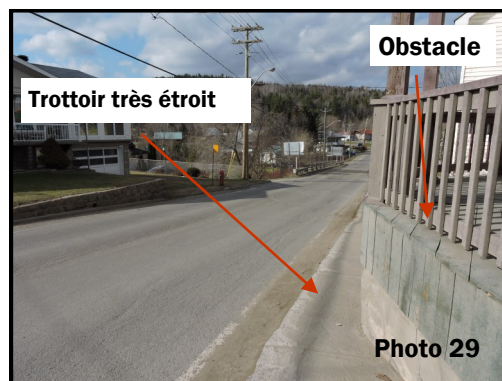
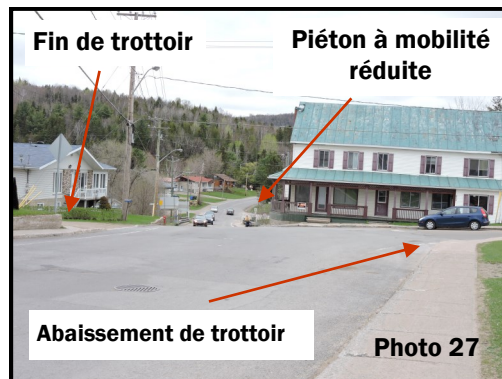


Photo 25

« Le groupe prend le temps de l'observer et de discuter de son attrait à la saison estivale. »

L'intersection de la rue Desrosiers avec la rue Principale (route 347/131) est propice à l'observation de plusieurs points importants pour la sécurité des usagers du transport actif.

Les rues sont-elles munies d'un ou de deux trottoirs? (Photos 25, 26, 27)



« Plusieurs destinations importantes s'étalent en dehors du cœur du village... »

Les trottoirs sont-ils suffisamment larges ou bien entretenus? (Photos 25, 26, 27, 28, 29)

Y a-t-il des abaissements de trottoir à tous les coins de l'intersection? (Photos 25, 27, 28)

Les trottoirs sont-ils libres d'obstacles permanents (structure physique, poteau, etc.) ou occasionnels (auto, vélo, affiche, cône de construction, poubelle ou bac de recyclage, etc.) permettant l'accès aux poussettes ou aux déambulateurs par exemple? (Photos, 27, 29, 31)

Est-il facile de traverser la rue? (Photos 28, 30)

Les véhicules donnent-ils la priorité aux piétons? (Photos 28, 30)

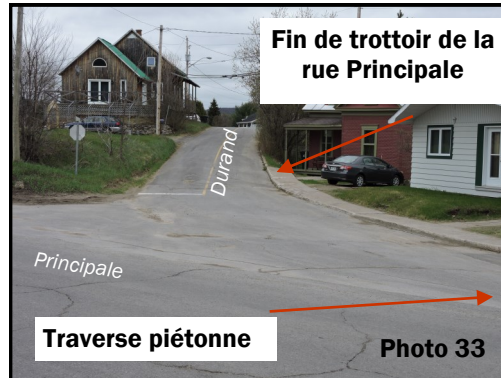
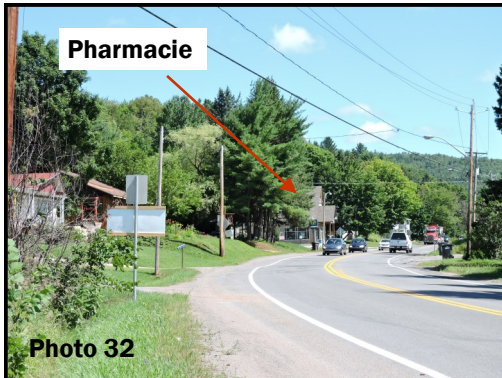
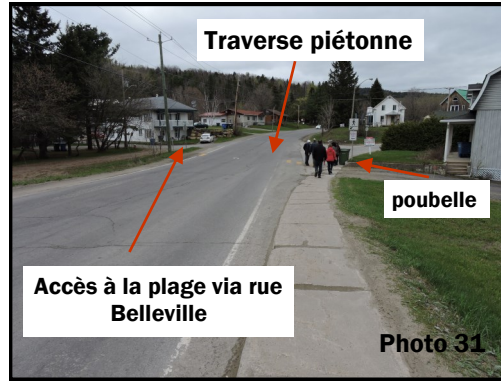
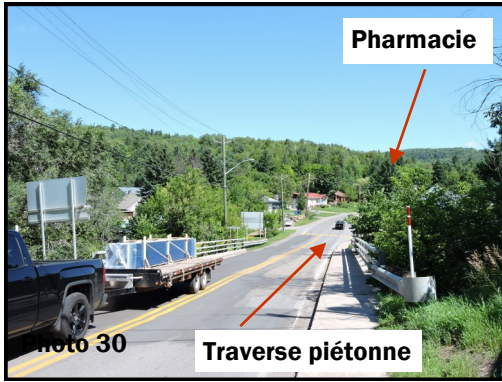
Y a-t-il un marquage au sol pour les piétons? (Photos 25, 28)

Plusieurs destinations importantes s'étalent en dehors du cœur villageois, vers l'est, le long de la rue Principale (route 347/131) dont la pharmacie, l'accès à la plage et au site du Moulin.

En l'absence de trottoir, y a-t-il un accotement asphalté? (Photos 30, 31, 32)

Les véhicules respectent-ils la limite de vitesse?

Les piétons et cyclistes se sentent-ils en sécurité en bordure de la rue Principale (route 347/131)?



Pour le retour vers l'hôtel de ville, nous empruntons le sentier qui visite le site du Vieux moulin et de la plage. On peut y accéder via la rue Belleville ou la rue Robillard. Sur ce site, les questions soulevées sont sensiblement les mêmes qui ont alimenté la discussion au Jardin d'Émérie (voir page 13). Il est important d'observer l'endroit du point de vue de la sécurité, du confort et du plaisir qui y est associé.

« Il est important d'observer l'endroit du point de vue de la sécurité, du confort et du plaisir qui y est associé. »



Lors de notre marche exploratoire, plusieurs lignes de désir ont été repérées. Ces trajets informels expriment le besoin de formaliser des itinéraires plus directs pour les piétons et cyclistes vers les destinations principales. Elles laissent des marques d'usure au sol ou obligent les propriétaires de terrains à tolérer l'intrusion ou à installer des obstacles pour mettre fin à l'utilisation du raccourci.

Deux lignes de désir potentielles ont été identifiées pour l'accès à la résidence de personnes âgées « Dr Lucien Ferland ». La première emprunte le côté du commerce situé au 400, rue Saint-Michel (Photo 38). Il est aussi possible que les résidents utilisent une entrée de stationnement au 251, rue Principale (Photo 39).



Photo 38



Photo 39

« Ces trajets informels expriment le besoin de formaliser des itinéraires plus directs... »



Photo 40

Les citoyens et les élèves qui fréquentent le centre communautaire et l'école cherchent à réduire leurs distances de déplacement et empruntent régulièrement l'entrée de la résidence située au 200, rue Principale. Les propriétaires de la résidence tolèrent la pratique, mais une entente ou un droit de passage devrait être négocié si les propriétaires changeaient (Photo 40).

Lors de notre retour de la plage vers l'hôtel de ville, par la rue Robillard, nous avons aussi remarqué qu'un ancien accès à la plage est encore utilisé malgré le retrait de l'escalier (Photo 41). Nous avons emprunté une ligne de désir bien connue des citoyens qui utilisent l'espace entre le commerce d'alimentation et la maison voisine pour créer un lien entre la rue Robillard et la rue Saint-Michel (route 131) (Photo 42).

Le circuit de la marche exploratoire se termine à notre point de départ. Les participants retournent poursuivre la journée de travaux à l'intérieur.



Photo 41



Photo 42

4. Résultats — Analyse du potentiel de déplacement actif

La grille d'analyse du potentiel de déplacement actif est un outil qui aide les participants à identifier les forces et les points à améliorer pour le transport actif dans leur communauté. La réflexion est orientée par deux séries de vingt-cinq indicateurs en regard du potentiel piétonnier (section 4.1) et du potentiel cyclable (section 4.2) en lien avec le transport actif et ce sur l'ensemble du périmètre urbain de la municipalité.

Au retour de la marche, les participants ont été invités à former trois groupes de cinq à six personnes. Ils ont discuté afin d'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 qualifier de « Très faible » à « Excellent » chacun des indicateurs. Un pointage est ensuite attribué à l'indicateur. La valeur attribuée de chaque indicateur n'est en soi que l'évaluation subjective de la « perception » des participants.



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

Si les participants ne connaissaient pas les particularités reliées à l'indicateur, ils devaient accorder la valeur « Très faible ». 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 influents pour l'adoption du comportement concerné (marche ou vélo) dans chaque section et les classer du 1^{er} 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 brièvement avec l'ensemble des participants. Ils devaient justifier leurs résultats et expliquer la logique qui leur a fait attribuer ces notes.

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 qui peut être très différente d'une équipe à l'autre. 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

« ... aide les participants à identifier les forces et les points à améliorer pour le transport actif dans leur communauté. »



la discussion. Elle introduit aussi les exercices suivants et nous mènera vers quelques pistes et suggestions d'idées pour l'amélioration de ces potentiels.

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif		
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable
Groupe 1	46	13
Groupe 2	36	12
Groupe 3	33	13

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 « Très faible » lorsque le groupe ne peut pas répondre à la question.

« 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. »

Dans les pages suivantes, nous pourrons regarder en détail des différences entre les valeurs accordées aux indicateurs par les trois groupes. Les indicateurs ont été divisés en trois thèmes soit *Infrastructures*, *Sécurité* et *Connectivité*. Nous avons fait des regroupements pour chacun des thèmes pour le potentiel piétonnier et pour le potentiel cyclable.

Les indicateurs qui obtiennent les meilleures valeurs représentent un atout pour le potentiel piétonnier ou cyclable à Sainte-Émélie-de-l'Énergie tandis que les indicateurs plus faibles offrent des opportunités d'améliorer ces potentiels. Les indicateurs qui sont qualifiés de « Moyen » et ceux qui ne font pas consensus auprès des quatre équipes devraient faire l'objet d'une attention particulière. Puisque la perception est moyenne ou très différente d'une équipe à l'autre, ces indicateurs méritent que les intervenants se questionnent sur les mesures ou aménagements qu'ils représentent.

4.1 Potentiel piétonnier

INDICATEURS DE POTENTIEL—INFRASTRUCTURES—9 indicateurs

Dans cette section, aucun indicateur du potentiel piétonnier se démarque et obtient unanimement la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les trois équipes. Par contre, deux indicateurs reçoivent la valeur « Très bien » de deux des équipes tandis que la troisième nuance l'indicateur de la valeur « Moyen »:

- Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.

- Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.).

Six indicateurs sont particulièrement faibles. Les deux premiers font consensus, le premier est qualifié « Très faible » et le deuxième est « Faible ». Les trois suivants sont qualifiés de « Très faible » par deux des équipes et « Faible » par la troisième et finalement le dernier reçoit les cotes « Très faible », « Faible » et « Moyen » :

- Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.
- Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.
- Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.
- Des trajets ou des corridors scolaires sont identifiés.
- Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
- Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).

Des divergences d'opinion intéressantes sont constatées pour un indicateur:

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).	Très bien	Faible	Faible

INDICATEURS DE POTENTIEL—SÉCURITÉ—9 indicateurs

Dans la section sur la sécurité, un indicateur du potentiel piétonnier se démarque et a été reconnu avec la valeur « Très bien » par deux des trois équipes, la troisième ayant nuancé l'indicateur de la valeur « Moyen ».

- Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaires.

« Les indicateurs qui obtiennent les meilleures valeurs représentent un atout pour le potentiel piétonnier ou cyclable... »





Quatre indicateurs sont particulièrement faibles ou très faibles. Le premier est « Très faible » et fait l'unanimité. Le deuxième et le troisième sont qualifiés par deux équipes de « Faible » et de « Très faible » par la troisième équipe tandis que le dernier est qualifié de « Faible » et « Moyen » :

- Des bordures protectrices (espaces gazonnés, arbres, espaces pavés, marquages au sol) ont été aménagées sur les rues (zones 70 à 90 km/h) afin de séparer les piétons de la circulation automobile.
- Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
- Les automobilistes respectent les piétons.
- Les piétons respectent les règlements de la circulation.

Trois indicateurs sont qualifiés de «Moyen » par deux des trois équipes. Le premier se voit nuancé de la cote « Faible », le deuxième de la cote « Très bien » :

- Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.
- Les trottoirs et les bordures de chemins sont libres de neige, de glace, et sont bien drainés pour éviter l'accumulation d'eau.

Il y a aussi, deux indicateurs exprimant des divergences d'opinion :

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus.	Très bien	Faible	Très bien
Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.	Très bien	Faible	Très bien

INDICATEURS DE POTENTIEL—CONNECTIVITÉ—7 indicateurs

Dans cette dernière section, deux indicateurs du potentiel piétonnier se démarquent. Le premier est reconnu avec la valeur « Excellent » et « Très bien » alors que le deuxième est coté « Très bien » nuancé de la valeur « Moyen ».

- La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements piétonniers.
- La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.

Un seul indicateur n'a été qualifié de « Faible » ou « Très faible » :

- Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).

Deux indicateurs sont qualifiés de «Moyen » nuancés de la valeur « Très bien » :

- Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
- Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).

Il y a finalement deux indicateurs où les opinions des participants semblent très différentes.

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	Très bien	Très bien	Faible
La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).	Moyen	Faible	Très faible

LES INDICATEURS LES PLUS IMPORTANTS

Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité les indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour le potentiel piétonnier.

Ces indicateurs pouvaient être évalués positivement ou négativement, mais avaient, selon eux, le potentiel d'influencer la pratique des déplacements actifs. Ils sont des pistes d'action potentielles à envisager pour améliorer le potentiel.

Une note a été attribuée à ces indicateurs en fonction de la priorité accordée. Nous vous invitons à consulter l'annexe 8.4 pour connaître les choix, les priorisations par équipe ainsi que la méthode de calcul pour l'ordre d'importance.





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

Douze indicateurs ont été identifiés « importants » pour le potentiel piétonnier, voici la compilation par ordre d'importance :

1. Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.
2. Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).
3. Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
4. Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.
5. Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.
6. Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.
7. Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).
8. Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
9. Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaires.
10. Les automobilistes respectent les piétons.
11. La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).
12. Les trottoirs et les bordures de chemins sont libres de neige, de glace, et sont bien drainés pour éviter l'accumulation d'eau.



4.2 Potentiel cyclable

INDICATEURS DE POTENTIEL—INFRASTRUCTURES—12 indicateurs

Dans cette section, aucun indicateur du potentiel cyclable n'est qualifié de « Très bien » ou « Excellent ».

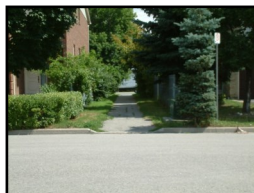
Dix indicateurs font consensus et sont très faibles :

- Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
- Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
- Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
- Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).
- Des aménagements saisonniers permettant les déplacements actifs vers des lieux publics ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquettes, de patin à glace, de canotage, etc.).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsque autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussettes, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).
- Les voies, les sentiers cyclables ou multifonctionnels et les espaces publics sont conçus pour le confort des usagers (protection du soleil et contre les intempéries, haltes de repos, fontaines d'eau, toilettes, poubelles, etc.).

Un indicateur est qualifié de «Moyen » :

- Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).





Il y a aussi, un indicateur où des divergences d'opinion intéressantes sont constatées :

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Les services de transport collectif offrent des mesures incitatives pour les cyclistes (stationnements pour vélos près des arrêts du transport collectif, supports à vélos sur les autobus ou permission de mettre le vélo dans l'autobus, etc.).	Moyen	Très bien	Très faible

INDICATEURS DE POTENTIEL—SÉCURITÉ—5 indicateurs

Dans la section sur la sécurité, aucun indicateur du potentiel cyclable n'est identifié « Excellent » ou « Très bien ».

Trois indicateurs sont particulièrement faibles ou très faibles. Les deux premiers sont unanimement « Très faibles », le troisième est qualifié de « Faible » par deux groupes et de « Très faible » par le dernier groupe :

- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont suffisamment éclairés pour permettre aux utilisateurs de voir et d'être vus.
- Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.
- Les cyclistes respectent les règlements de la circulation.

Il y a aussi, deux indicateurs où des divergences d'opinion sont constatées :

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.	Faible	Faible	Très bien
Les automobilistes respectent les cyclistes.	Très faible	Moyen	Moyen

INDICATEURS DE POTENTIEL—CONNECTIVITÉ—7 indicateurs

Dans cette dernière section, un seul indicateur du potentiel cyclable est reconnu avec la valeur « Très bien » par deux des trois équipes, la troisième ayant nuancé l'indicateur de la valeur « Moyen ».

- La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements à vélo et pour l'aménagement des sentiers multifonctionnels.

Quatre indicateurs sont particulièrement faibles. Les trois premiers sont unanimement « Très faibles », le quatrième est coté deux fois « Faible » et une fois « Très faible » :

- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).
- La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.

Il y a finalement deux indicateurs où les opinions des participants semblent très différentes :

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).	Moyen	Très faible	Moyen
La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.	Moyen	Très faible	Très faible

LES INDICATEURS LES PLUS IMPORTANTS

Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer, par ordre de priorité, les indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour le potentiel cyclable. Ces indicateurs pouvaient être évalués positivement ou négativement, mais avaient, selon eux, le potentiel d'influencer la pratique des déplacements actifs. Ils sont des pistes d'action potentielles à envisager pour améliorer le potentiel.

Une note a été attribuée à ces indicateurs en fonction de la priorité accordée. Nous vous invitons à consulter l'annexe 8.4 pour connaître les choix, les priorisations par équipe ainsi que la méthode de calcul pour l'ordre d'importance.





Neuf indicateurs ont été identifiés « importants » pour le potentiel cyclable, voici la compilation par ordre d'importance :

1. Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
2. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
3. Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
4. Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).
5. Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
6. Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.
7. Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).
8. La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.
9. La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).

« Neuf indicateurs ont été identifiés « importants » pour le potentiel cyclable... »



5. Résultats — Exercice de Cartographie

Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait de grandes cartes de la municipalité de Sainte-Émérie-de-l'Énergie et devait identifier sur la carte :

- En noir, les destinations ou les lieux, tels que les écoles, les commerces, les milieux 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. Les trajets piétons sont indiqués par des lignes continues et les trajets cyclables sont en lignes pointillées (section 5.2);
- En rouge, les portions de routes moins favorables au transport actif ou les infrastructures inadéquates. Les trajets piétons sont indiqués par des lignes continues et les trajets cyclables sont en lignes pointillées (section 5.3);
- En bleu, une projection de ce que pourrait être un tracé idéal ou une solution à une problématique. Les trajets piétons sont indiqués par des lignes continues et les trajets cyclables sont en lignes pointillées (section 5.4).



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

5.1 Destinations

De nombreuses destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes à l'intérieur du périmètre urbain. La plupart étant des destinations de services de proximité. L'école primaire, le site de l'hôtel de ville (actuel et futur), le bureau de l'infirmière rurale, le bureau de poste, la caisse Desjardins, la pharmacie, le dépanneur, le centre communautaire, le chalet des loisirs, la plage, la maison des jeunes ainsi que des commerces tels que la quincaillerie, le garage, l'épicerie, la boucherie, les restaurants sont mentionnés par les trois équipes.

Plusieurs autres destinations sont identifiées par les équipes comme étant des destinations quotidiennes importantes en fonction de différentes clientèles : La résidence des aînés, l'église et son presbytère, les comptoirs vestimentaires, la bibliothèque, la garderie, le jardin communautaire et certains commerces locaux sont aussi cités . (voir annexe 8.5)

« De nombreuses destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes à l'intérieur du périmètre urbain. »





« Le groupe a aussi tracé sur la carte un trajet vélo sécuritaire pour les 5 à 10 ans au sud de la rue Principale. »

5.2 Routes sécuritaires

Les groupes devaient d'abord identifier les tracés ou portions de tracés qu'ils considéraient sécuritaires à pied et/ou à vélo.

Le premier groupe mentionne deux portions de la rue Principale (route 347/131) et une portion de la rue Saint-Michel (route 131) en excluant toutefois les intersections. Les portions identifiées sont munies de trottoirs des deux côtés de la rue.

Le deuxième groupe considère qu'il est sécuritaire de circuler à pied en bordure de la rue Arbour, de la rue du Curé-Lefebvre, de la rue du Pont, de la rue Paradis, de la rue Coutu ainsi que sur la portion de la rue Robillard située entre la rue du Pont et le magasin d'électronique. Le groupe a aussi tracé sur la carte un trajet vélo sécuritaire pour les 5 à 10 ans au sud de la rue Principale. Les jeunes peuvent circuler à vélo à partir de l'école en empruntant la rue Émélie-Bolduc, la rue de la Colline, la rue Bellerose ainsi que la portion de la rue Saint-Michel située entre la rue Principale et la rue Bellerose.

Le troisième groupe identifie la rue Ferland, la rue Arbour, la rue du Curé-Lefebvre ainsi que la portion de la rue Robillard située au nord de l'accès à la plage, jusqu'à son intersection avec la route 131 comme étant sécuritaires.

Le sentier longeant le lac, à partir de la rue Belleville, passant par la plage et s'attachant à la rue Robillard est considéré sécuritaire par deux des groupes. (voir annexe 8.6)

5.3 Routes non sécuritaires

Plusieurs rues ou portions de rues peuvent représenter un défi pour la sécurité du piéton ou du cycliste. Selon les participants présents elles ne sont pas adaptées au transport actif ou présentent des zones à risques. (voir annexe 8.6).

Certaines sections ou intersections de la rue Saint-Michel (route 131) sont peu sécuritaires pour les piétons :

- La portion de la rue Saint-Michel à partir du marché d'alimentation jusqu'au-delà de l'intersection avec la rue Robillard est identifiée par les groupes 1 et 3. Le groupe 1 spécifie aussi le défi qu'elle représente à vélo;
- L'intersection de la rue Saint-Michel avec la rue Principale est problématique (3 groupes);
- La traversée de la rue Saint-Michel devant le marché d'alimentation est peu sécuritaire (3 groupes);
- L'intersection de la rue Coutu et de la rue Saint-Michel (groupe 2);
- La portion de la rue Saint-Michel située entre les numéros civiques 300 et 251 (voir la carte du groupe 2, page 48).

Plusieurs portions ou intersections de la rue Principale (route 347, 347-131) représentent un défi pour la sécurité des piétons et/ou cyclistes :

- L'intersection avec la rue Saint-Michel déjà mentionnée précédemment (3 groupes);
- L'intersection avec la rue Robillard (groupes 2 et 3);
- L'intersection avec la rue Leprohon (groupe 3);
- L'intersection avec la rue Adèle-Deschênes (3 groupes);
- L'intersection avec le rang de la Feuille d'Érable (groupe 3);
- La traversée de la rue Desrosiers à l'intersection de la rue Desrosiers avec la rue Principale, à pied et à vélo (3 groupes);
- La traverse piétonne prioritaire sur la rue Principale à la hauteur de la rue Arbour (3 groupes) se prolongeant sur quelques mètres sur la rue Arbour (groupes 1 et 2);
- La traverse piétonne prioritaire sur la rue Principale à la hauteur des rues Durand et Belleville, à pied et à vélo (groupes 1 et 2);
- La portion de la rue Principale, que ce soit à pied ou à vélo, à partir de la traverse (Durand/Belleville/Principale) jusqu'à la pharmacie située près de la rue Paradis (groupe 1);
- La portion de la rue Principale, à partir de l'intersection avec la rue Desrosiers jusqu'à la rue Paradis (groupe 3);
- Une petite section de la rue Robillard à la hauteur du rond-point (groupe 1).

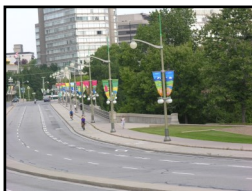
La portion de la rue Adèle-Deschênes située entre la rue Principale et la rue Émélie-Bolduc serait peu sécuritaire selon le groupe 1.

Voir annexe 8.6



« **Plusieurs portions ou intersections de la rue Principale représentent un défi pour la sécurité des piétons et/ou cyclistes.** »





5.4 Routes à améliorer ou à développer

Les groupes étaient aussi invités à projeter et à identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer pour augmenter la connectivité et la pratique du transport actif sécuritaire. Certains de ces trajets sont semblables au trajet proposé dans le projet *Bicyclade* déjà amorcé par la municipalité. Vous trouverez ci-dessous les principales propositions des groupes. (voir annexe 8.6)

Les groupes 1 et 2 proposent sensiblement les mêmes tracés :

- Créer une boucle cyclable permettant de lier les destinations utilitaires (pharmacie, plage, marché, bibliothèque, école et site des loisirs) en évitant l'intersection de la rue Principale/Saint-Michel.

Le trajet utilise la rue Principale, de la pharmacie à la rue Belleville et emprunte ensuite le sentier en bordure du lac et de la plage. À partir du stationnement de la plage, traverse la rue Robillard, utilise un terrain privé (ligne de désir) permettant de rejoindre directement la rue Saint-Michel à la hauteur approximative du commerce « La galerie Les sens ». De ce point, la rue Coutu est utilisée sur toute sa longueur pour rejoindre et sillonner la rue Arbour jusqu'à la rue Principale. De la rue Principale deux tracés sont proposés pour accéder aux destinations sur la rue Adèle-Deschênes. Le premier utilise le tronçon de la rue Principale et la rue Adèle-Deschênes, le deuxième propose encore une fois l'utilisation d'une ligne de désir sur un terrain privé à la hauteur du 200, rue Principale et la rue Émélie-Bolduc jusqu'à la rue Adèle-Deschênes.

- Créer un tracé piéton et cyclable, lié à la première boucle et partant du stationnement de la plage sur la rue Robillard en direction nord. Il emprunte la rue du Pont jusqu'à un sentier existant qui rejoint la rue Paradis. Le tracé se rend via la rue Paradis jusqu'à l'intersection avec la rue Principale.
- Sécuriser et formaliser une ligne de désir existante entre la rue Robillard et la rue Saint-Michel qui utilise le terrain et le côté du marché d'alimentation.

Le groupe 1 propose aussi de :

- Créer un lien piéton entre la rue Desrosiers et la rue Saint-Michel qui passerait entre le centre paroissial et le cimetière et sur le terrain du futur l'hôtel de ville.

Le groupe 2 propose aussi de :

- Sécuriser les deux principaux axes de déplacement de la municipalité pour que les cyclistes puissent y circuler:
 - La section de la rue Principale située entre la rue Adèle-Deschênes et la pharmacie;
 - La section de la rue Saint-Michel à partir de l'intersection avec la rue Bellerose jusqu'à la quincaillerie.
- Formaliser une ligne de désir existante entre la rue Saint-Michel et la rue Arbour qui permet d'accéder directement à la résidence des aînés et une autre donnant accès directement à la plage à partir de la rue Robillard;

« Créer une boucle cyclable permettant de lier les destinations utilitaires... »

- Créer une voie cyclable sur la rue Desrosiers vers Saint-Jean-de-Matha;
- Créer une voie cyclable sur le rang de la Feuille d'Érable;
- Créer une voie cyclable qui lierait les résidents du secteur situé au sud du rang de la Feuille d'Érable aux destinations principales de la municipalité. Un sentier boisé partirait de la rue Martin pour aller rejoindre la rue Du Prince-Arthur. Ensuite la rue Moreau permettrait de rejoindre le rang de la Feuille d'Érable jusqu'à la rue Frappier. De la rue Frappier, le tracé emprunte la rue Adèle-Deschênes, la rue Émélie-Bolduc, une partie des rues de la Colline et Bellerose pour se lier à l'axe de la rue Saint-Michel.

Le groupe 3 fait une proposition pour un trajet cyclable récréatif, sortant du périmètre urbain.

- Une voie cyclable jusqu'au bout de la rue Adèle-Deschênes, un sentier contournant le lac et allant rejoindre le rang de la Feuille d'Érable;
- Une voie cyclable sur la rue Desrosiers se rendant à Saint-Jean-de-Matha, mais en empruntant aussi le chemin du Joli Boisé, etc.

Vous pouvez voir les tracés sur les cartes à l'annexe 8.6.

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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie. Ils les ont ensuite proposées à tous les participants. Ces actions devaient répondre à trois critères:

- L'action peut être réalisable dans les six à neuf 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 leur liste développée, chaque groupe est venu présenter et expliquer les quatre ou 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 8.7.

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





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. Mobilier urbain : Bancs (Dépanneur, Bureau de poste et Maison des jeunes), supports à vélos (Caisse Desjardins, plage, salle Jean-Antoine-Leprohon) et des bacs à fleurs partout;
2. Aménager le coin Desrosiers (balcon);
3. Marquage au sol des traverses piétonnes 131 et 347 (toutes);
4. Panneaux routiers : « À Sainte-Émélie on met la pédale douce ! »;
5. Panneaux lumineux qui indiquent la vitesse pour réduction de la vitesse aux entrées Saint-Joseph et côté Grand Rang;

« ...cinq actions ont clairement été identifiées comme prioritaires... »



Les groupes pouvaient aussi, faire des propositions d'actions « rêvées ou souhaitées » sans les contraintes de l'exercice précédent. (voir annexe 8.8)

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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie.

Les participants étaient engagés et ont travaillé jusqu'à l'obtention de 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 d'élus, de gestionnaires de services et de citoyens utilisateurs de tous les âges.

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

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

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 pour l'amélioration du potentiel piétonnier autant pour la sécurité que pour la connectivité vers les destinations utiles. Ils ont aussi projeté des tracés très intéressants pour les déplacements en tenant compte des différentes clientèles.

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





« De par ses
attraits naturels
Sainte-Émélie-
de-l'Énergie peut
tirer avantage de
l'augmentation
de son potentiel
piétonnier et
cyclable... »

- La municipalité a un potentiel piéton intéressant. La plupart des destinations quotidiennes sont à l'intérieur du périmètre urbain. Plusieurs rues principales ou collectrices sont dotées de un ou de deux trottoirs, par contre, d'autres sont étroites ou ne disposent pas d'accotement asphalté. Des actions ont déjà été prises pour améliorer le confort des piétons, tels que la préservation de certains trottoirs, la réduction de certaines entrées charretières et l'aménagement de certains stationnements;
- Les trottoirs sont sécuritaires pour les piétons en bordure de rue, mais offrent peu de protection aux intersections. Les coins sont arrondis, les trottoirs se terminent avant l'intersection ou avec une réduction de l'espace d'attente et les véhicules empiètent sur les abaissements de trottoir lors du virage. Il y a peu de marquage au sol pour définir l'espace piéton;
- Les limites de vitesse sur les axes traversant Sainte-Émélie-de-l'Énergie semblent peu respectées dans le noyau villageois. Le transport lourd emprunte aussi ces deux axes. L'entrée dans le périmètre urbain ou le noyau villageois est peu apparente. Il n'y a pas ou peu de mesures favorisant le ralentissement avant l'intersection de la rue Principale (route 131/347) et de la rue Saint-Michel (route 131);
- Il n'y a pas de corridor scolaire clairement identifié et connu, à la fois pour les enfants, les parents et pour les véhicules automobiles, permettant de sécuriser le déplacement des écoliers vers l'école située au sud de la rue Principale;
- Les utilisateurs de transport actif utilisent plusieurs raccourcis ou « ligne de désir » pour signifier leur besoin de trajets courts et directs vers les destinations principales;
- Le potentiel cyclable actuel est faible, la municipalité est traversée par deux routes numérotées qui n'ont pas été aménagées pour le déplacement à vélo. Les accotements asphaltés sont rares. La municipalité dispose toutefois d'un réseau de rues étroites ayant un faible débit de véhicules motorisés qui sont généralement sécuritaires pour le déplacement à vélo. Le projet de la *Bicyclade* devrait avoir un impact important sur l'utilisation du vélo récréatif et possiblement utilitaire dans la municipalité.

7.2 Recommandations

De par ses attraits naturels Sainte-Émélie-de-l'Énergie peut tirer avantage de l'augmentation de son potentiel piétonnier et cyclable à la fois pour maintenir la qualité de vie de ses citoyens, l'attractivité pour les familles et pour le tourisme saisonnier. Les 5 pistes d'actions identifiées à la page 32 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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie.

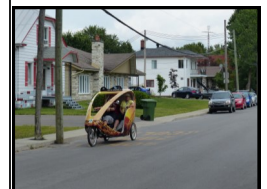
UNE PREMIÈRE STRATÉGIE consiste à cibler rapidement des actions directement inspirées des recommandations liées aux constats énoncés précédemment. Nous pourrions vous proposer les sept suivantes :

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soient considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. L'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges ainsi que le partage de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires enrichissent un projet;
- Favoriser l'installation, mais surtout le maintien des services de proximité, tels que le bureau de poste, l'institution financière, l'épicerie, la pharmacie, le restaurant ou d'autres commerces à l'intérieur du périmètre urbain, spécifiquement au cœur du village. Le noyau villageois, accessible à pied, est propice à la revitalisation de la municipalité;
- Augmenter la sécurité, mais aussi le confort des piétons par du marquage, des réaménagements d'entrées charretières ou du mobilier urbain pour qu'il devienne possible et agréable de s'attarder en bordure de rue;
- Établir un partenariat avec le Ministère du Transport du Québec, afin de sécuriser les intersections principales et les entrées dans le périmètre urbain. Des aménagements permettant de réduire la largeur de la traversée pour le piéton, de mieux définir l'espace piéton ou cyclable, de réduire le champ visuel et de réduire la vitesse pourraient graduellement être planifiés et aménagés;
- Définir, baliser, sécuriser et promouvoir un corridor scolaire qui permettrait l'accès à l'école primaire ainsi qu'aux infrastructures de loisir à partir des principaux quartiers résidentiels. Les tracés devraient être identifiés à partir des déplacements réels des usagers;
- Formaliser les lignes de désir existantes pour offrir des trajets plus directs aux piétons et cyclistes;
- Concrétiser le projet Bicyclade en s'assurant qu'il permet des trajets directs et des boucles sécuritaires dans le périmètre urbain.

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

- 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 se rendre à pied à l'école.

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





« ...les stratégies pour que Sainte-Émélie-de-l'Énergie devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. »

- UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL PERMANENT 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'usages (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 déplacements 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'abaissements de trottoir, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau piétonnier existant, créer un réseau de voies cyclables utilitaires, etc.;
 - 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 Sainte-Émélie-de-l'Énergie devienne un exemple de déplacement actif dans Lanaudière. 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.
- 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, etc.).

Annexe 8.1

Ordre du jour

Sainte-Émélie-de-l'Énergie
Atelier
potentiel piétonnier et cyclable
Lundi 16 mai 2016

- | | |
|-------------|---|
| 8:30-9:00 | Accueil des participants |
| 9:00-10:40 | Introduction et objectif de l'atelier

Environnement favorable aux saines habitudes de vie
Introduction « l'échelle humaine de la ville »
Nouvelle perspective sur le transport actif
Qu'est-ce que le transport actif?
L'importance du transport actif

Pause

Innovations et pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables |
| 10:40-12:15 | Marche exploratoire |
| 12:15-13:15 | Dîner – Analyse du potentiel de transport actif

Retour sur l'analyse de potentiel

Cartographie – Destinations et besoins

Retour sur l'exercice de cartographie

Pause |
| 14:55-16:00 | Exercice de priorisation en transport actif

Priorités d'action en transport actif |
| 16:00-16:20 | Mot de la fin (Retour sur le contexte de l'activité et ses suites)

Évaluation des participants |

Annexe 8.3

Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif

Une cote de Très faible à Excellent (Très faible = 0 et Excellent = 4) a été attribuée par chaque équipe pour chacun des 25 indicateurs du potentiel piétonnier.

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.

Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
	INFRASTRUCTURES				
1.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.	2	3	3	67%
2.	Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).	3	1	1	42%
3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.	0	0	0	0%
4.	Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.	1	0	0	8%
5.	Des trajets ou des corridors scolaires sont identifiés.	1	0	0	8%
6.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.)	3	3	2	67%
7.	Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).	1	0	0	8%
8.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).	0	2	1	25%
9.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.	1	1	1	25%
	SÉCURITÉ				
10.	Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).	1	1	0	17%
11.	Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.	2	1	2	42%
12.	Des bordures protectrices (espaces gazonnés, arbres, espaces pavés, marquages au sol) ont été aménagées sur les rues (zones 70 à 90 km/h) afin de séparer les piétons de la circulation automobile.	0	0	0	0%
13.	Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaire.	3	2	3	67%
14.	Les trottoirs et les bordures de chemins sont libres de neige, de glace, et sont bien drainés pour éviter l'accumulation d'eau.	3	2	2	58%
15.	Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus.	3	1	3	58%
16.	Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.	3	1	3	58%
17.	Les piétons respectent les règlements de la circulation.	2	1	1	42%
18.	Les automobilistes respectent les piétons.	0	1	1	17%

Annexe 8.3

Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif (suite)

Une cote de Très faible à Excellent (Très faible = 0 et Excellent = 4) a été attribuée par chaque équipe pour chacun des 25 indicateurs du potentiel piétonnier .

Section 1: Potentiel piétonnier (suite)

	CONNECTIVITÉ	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
19.	Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	2	2	3	58%
20.	Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).	3	2	2	58%
21.	Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).	0	1	0	8%
22.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.	3	3	2	67%
23.	La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements piétonniers.	4	4	3	92%
24.	La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	3	3	0	50%
25.	La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).	2	1	0	25%
	Grand total Potentiel piétonnier (max. = 100)	46	36	33	

Section 2: Potentiel cyclable

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Note
	INFRASTRUCTURES				
1.	Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.	0	0	0	0%
2.	Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.	0	0	0	0%
3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.	0	0	0	0%
4.	Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).	0	0	0	0%
5.	Des aménagements saisonniers <u>permettant les déplacements actifs vers des lieux publics</u> ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquettes, de patin à glace, de canotage, etc.).	0	0	0	0%
6.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)	0	0	0	0%
7.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsque autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussettes, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).	0	0	0	0%
8.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).	0	0	0	0%
9.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).	0	0	0	0%
10.	Les voies, les sentiers cyclables ou multifonctionnels et les espaces publics sont conçus pour le confort des usagers (protection du soleil et contre les intempéries, haltes de repos, fontaines d'eau, toilettes, poubelles, etc.).	0	0	0	0%
11.	Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).	2	2	2	50%
12.	Les services de transport collectif offrent des mesures incitatives pour les cyclistes (stationnements pour vélos près des arrêts du transport collectif, supports à vélos sur les autobus ou permission de mettre le vélo dans l'autobus, etc.).	2	3	0	42%
	SÉCURITÉ				
13.	Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.	1	1	3	42%
14.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont suffisamment éclairés pour permettre aux utilisateurs de voir et d'être vus.	0	0	0	0%
15.	Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.	0	0	0	0%
16.	<i>Erreur</i>				
17.	Les cyclistes respectent les règlements de la circulation.	0	1	1	17%
18.	Les automobilistes respectent les cyclistes.	0	2	2	33%

Section 2: Potentiel cyclable (suite)

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 3	Note
	CONNECTIVITÉ				
19.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).	0	0	0	0%
20.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	0	0	0	0%
21.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).	0	0	0	0%
22.	La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements à vélo et pour l'aménagement des sentiers multifonctionnels.	3	2	3	67%
23.	La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).	2	0	2	33%
24.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.	2	0	0	17%
25.	La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	1	1	0	17%
	Grand total Potentiel cyclable (max. = 100)	13	12	13	

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

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

* Une équipe a accordé 1 à certains items donc en l'absence de priorisation plus spécifique 3 points ont été accordés 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
1 ^e	-	3 ^e	8	3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.
-	1 ^e	-	5	2.	Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).
-	-	1 ^e	5	10.	Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
-	-	2 ^e	4	16.	Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.
2 ^e	-	-	4	9.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.
5 ^e	3 ^e	-	4	11.	Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.
-	2 ^e	-	4	8.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).
-	4 ^e	-	2	7.	Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
3 ^e	-	-	3	13.	Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mis en place sur les rues lorsque nécessaire.
4 ^e	-	-	2	18.	Les automobilistes respectent les piétons.
-	5 ^e	5 ^e	2	25.	La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).
-	-	4 ^e	2	14.	Les trottoirs et les bordures de chemins sont libres de neige, de glace, et sont bien drainés pour éviter l'accumulation d'eau.

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs (Suite)

Pointage accordé en fonction de l'ordre de priorité : 1^{er} = 5 2^e = 4 3^e = 3 4^e = 2 5^e = 1
 * Une équipe a accordé 1 à certains items donc en l'absence de priorisation plus spécifique 3 points ont été accordés à l'item sélectionné par l'équipe.

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
4 ^e	1 ^e	1 ^e	12	1.	Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
3 ^e	5 ^e	2 ^e	8	8.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
5 ^e	2 ^e	5 ^e	6	3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
1 ^e	-	-	5	4.	Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).
2 ^e	-	-	4	2.	Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
-	-	3 ^e	3	13.	Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.
-	3 ^e	-	3	11.	Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).
-	-	4 ^e	2	24.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.
-	4 ^e	-	2	23.	La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).

Annexe 8.5 Liste des destinations ciblées

Destinations	Localisation	Groupes		
		1	2	3
École de l'Ami-Soleil	501, rue Adèle-Deschênes	x	x	x
Futur site de l'hôtel de ville	Rue Saint-Michel	x	x	x
Bureau infirmière rurale (vieux moulin)	390, rue Belleville	x	x	x
Bureau de poste Canada	410, rue Saint-Michel	x	x	x
Maison des jeunes Les Mayais	401, rue Saint-Michel	x	x	x
Chalet loisirs	Rue Adèle-Deschênes	x	x	x
J.A.L. Centre communautaire	140, rue Émilie-Bolduc	x	x	x
Plage	Rue Robillard	x	x	x
Resto d'Émélie	424, rue Saint-Michel	x	x	x
Café de la Paix	453, rue Desrosiers	x	x	x
Caisse Desjardins	480, rue Desrosiers	x	x	x
Pharmacie	491, rue Principale (route 131)	x	x	x
Dépanneur	270, rue Principale	x	x	x
Boucherie Salaison St-Georges	420, rue Arbour	x	x	x
Bonichoix	361, rue Saint-Michel	x	x	x
Garage Mécan-Fix	421, rue Saint-Michel	x	x	x
Quincaillerie BMR	210, rue Saint-Michel	x	x	x
Résidence Dr Lucien-Ferland	411, rue Arbour	x	x	-
Les Trouvailles	353, rue Principale	x	x	-
Presbytère / Comptoir vestimentaire	350, rue Principale	x	x	-
Église	350, rue Principale	-	x	x
Jardin communautaire	Rue Desrosiers	-	x	x
Terrain de balle	Rue Adèle-Deschênes	x	-	x
Bibliothèque / Hôtel de ville	241, rue Coutu	-	x	x
Auberge La p'tite verte	331, rue Principale	-	x	x
Coiffure Marie-Pier	230, rue Principale	x	-	-
Centre paroissial	350, rue Principale	x	-	-
Cimetière	350, rue Saint-Michel	x	-	-
Garderie	430, rue Saint-Michel	x	-	-
Skate Park	Rue Adèle-Deschênes	-	x	-

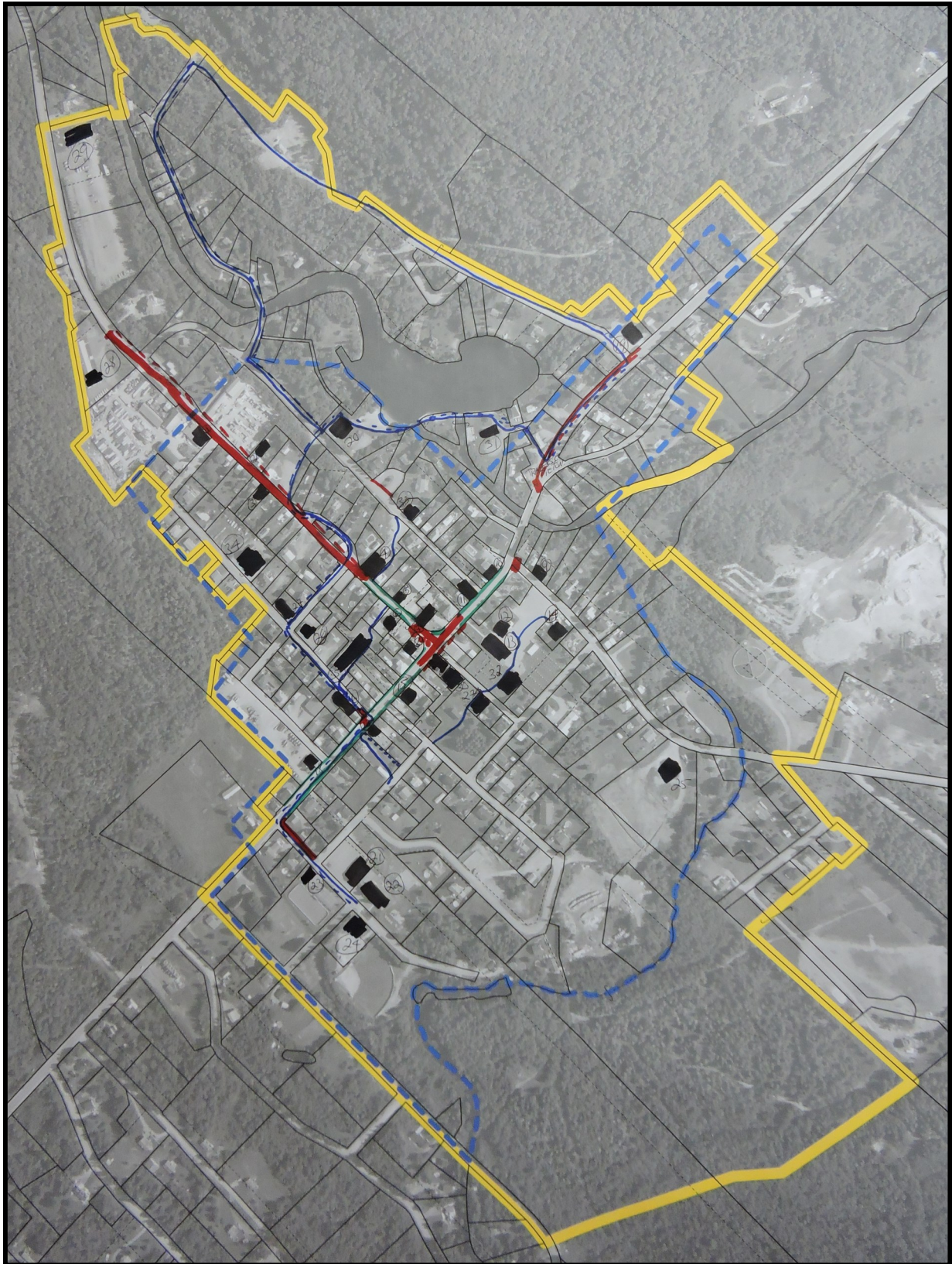
Annexe 8.5 Liste des destinations ciblées (suite)

Destinations	Localisation	Groupes		
		1	2	3
Épicerie Bio	260, rue Saint-Michel	-	x	-
École de Musique	Rue Saint-Michel	-	x	-
Ministère Ressources Naturelles	150, rue Saint-Michel	x	-	-
Restaurant Tralala	461, rue Desrosiers	-	-	x
Esthétique Jessie	373, rue Principale	x	-	-
Scierie P. Belleville	Rue Desrosiers	x	-	-
Biscuiterie	240, rue Coutu	x	-	-
Lépine-Sports	91, rue Saint-Michel	x	-	-
Robillard Électronique	351, rue Robillard	x	-	-
Construction P. Blais	Rue Arbour	x	-	-
Ébénisterie R. Beaulieu	251, Rue Saint-Michel	x	-	-
Galerie Les Sens	286, rue Saint-Michel	x	-	-
Jobert	161, rue Principale	x	-	-

Annexe 8.6

Reproduction des tracés

Groupe 1



Reproduction des tracés

Groupe 2



Reproduction des tracés

Groupe 3



Annexe 8.7

Liste des actions identifiées

Groupe 1

1. Pour piétons et cyclistes : Panneaux partage de la route aux traverses + Marquage au sol dans le rang Feuille d'érable et le rang de la Seigneurie et dans le périmètre scolaire (Rues Adèle-Deschênes et Émilie-Bolduc) (jumelé pour le vote avec les #1 et 4 du groupe 3);
2. Mobilier urbain : Bancs (Dépanneur, bureau de poste et Maison des jeunes), supports à vélos. (Caisse Desjardins, plage, salle Jean-Antoine-Leprohon) et des bacs à fleurs partout (9 votes);
3. Traverses piétonnières : Éclairage et marquage au sol plus large (1 vote);
4. Panneaux routiers : « À Sainte-Émélie on met la pédale douce ! (7 votes) ».

Groupe 2

1. Aménager le coin Desrosiers (balcon) (7 votes);
2. Établir avec la Table de concertation jeunesse Éméloise (TCJE) le corridor scolaire (4 votes);
3. Inviter les commerçants à une soirée de présentation du programme « Rénovation- Façade (1 vote);
4. Relocaliser les bancs (parc Vieux-moulins) et les boîtes à fleurs sur les axes principaux (Jumelé avec le #2 du groupe 1);
5. Comité vélo va présenter le programme Vélo-boulot aux employeurs de Sainte-Émélie (1 vote).

Groupe 3

1. Marquage au sol des traverses piétonnières 131 et 347 (toutes) (7 votes);
2. Panneaux lumineux qui indiquent la vitesse pour réduction de la vitesse à l'entrées Saint-Joseph et côté Grand Rang (7 votes);
3. Comité de faisabilité piste cyclable intermunicipale (Matha, Saint-Damien, Sainte-Émélie) (6 votes);
4. Affichage route partagée (piéton et vélo) dans le rang de la Seigneurie, le rang Feuille d'érable et le Grand Rang (3 votes);
5. Promotion des déplacements actifs par la municipalité (Écho, affichage terrain, projet à développer par DG (2 votes).

Annexe 8.8

Liste des actions « rêvées ou souhaitées » (sans contraintes)

Groupe 1

1. Sainte-Émélie, un village piéton et vélo (0 vote);
2. Réseau cyclable intermunicipal (jumelé avec le #1 du groupe 3 pour le vote);
3. Village carrefour du déplacement actif et du plein air (4 votes).

Groupe 2

1. Passerelle pont 131 (jumelé avec le #2 du groupe 3);
2. Marquage permanent + îlots (4 votes);
3. Bicyclade (6 votes).

Groupe 3

1. Piste cyclable de la Vallée de la Rivière Noire (8 votes);
2. Passerelle piétonnière au pont sur la 131 vers la rue Saint-Joseph (10 votes);
3. Passerelle sur la dam à Ferland pour atteindre la terre de la municipalité (1 vote).

Annexe 8.9

Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 9 évaluations :

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

- Du travail à faire pour sécuriser les zones cibles;
- La découverte des points importants à corriger pour la marche et le vélo—transport actif;
- Que simplement le marquage peut aider à augmenter la sécurité (ou sentiment) des piétons;
- Les exemples de marquage et d'aménagements bons ou pas bons (power point);
- Augmente vitalité dans village;
- C'est quoi le transport actif. Cela stimule à continuer et augmenter mon transport actif;
- C'est important de savoir nos besoins et directions;
- Relié étroitement aux aménagements;
- Tout.

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

- Des marquages à repositionner. Des trottoirs dont celui de la côte du pont pas sécuritaire et fonctionnel;
- Découvrir les points à corriger;
- Mes préoccupations personnelles + professionnelles (pour les jeunes) sont les mêmes que les autres, quelques points à améliorer;
- Voir le village autrement;
- Que dans le village il y a avantages comme les trottoirs;
- On peut mieux repérer les acteurs de milieux;
- Les dangers.

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

- Beaucoup de projets et réalisables;
- Vélo—piéton. Découvrir les endroits les plus accessibles à sécuriser pour la marche, sécurité dans le village;
- Perceptions bien différentes d'un groupe de travail à l'autre;
- J'ai pris conscience des lacunes;
- Il y a beaucoup à faire;

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

- Peu de potentiel cyclable. Possibilité de potentiel piétonnier;
 - Faire un constat honnête et réaliste;
 - Prise de conscience.
4. **Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que retenez-vous de cet exercice?**
- Attrayant pour un futur tourisme à condition de remettre la sécurité en avant;
 - Très intéressant par la mise en situation de différents sites;
 - Beaucoup de potentiel à la municipalité, les idées revenant d'une carte à l'autre;
 - Très bien car concret et synthétique;
 - Plus visuel donc concrétisé problématiques et axes ou pistes de solutions à prioriser;
 - Heureusement que la personne pouvait facilement identifier les rues et édifices;
 - Vue d'ensemble;
 - Bonne sensibilisation;
 - La précision possible.
5. **Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?**
- Oui très et je ressors très enthousiaste. Je trouve que le groupe allait dans le même sens;
 - Oui (3);
 - Oui, oui;
 - Un bon exercice de priorisation;
 - Oui, de beaux projets réalisables et concrets, ça change des tables de concertation ou des réunions qui parlent plus d'idées;
 - OK;
 - Oui, déçu du nombre de participants (dans toutes les sphères sociales des citoyens).
6. **Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?**
- Voir dans le dernier exercice, les priorités communes et de belles idées en sont ressorties;
 - Pouvoir exprimer ce qui est souhaité pour la municipalité;
 - La mise à niveau de début (langage commun) + dernier exercice d'idées;
 - Établir priorité des actions à poser;

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

- Comprendre le transport actif. Idées à réaliser;
- Trouver des consensus;
- Les échanges entre participants;
- Les priorités.

7. Quels aspects de la journée n'ont pas été utiles??

- Période théorique un peu longue;
- La marche était difficile, mais surtout à cause du temps froid;
- Aucun (2);
- Rien.

8. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?

- La réalisation de quelques projets;
- Des retombées concrètes;
- Recevoir rapidement le rapport...;
- Voir les projets réalisés;
- Rapport et actions concrètes;
- Des réalisations sur le terrain en moins de 12 mois;
- Réalisation des objectifs par la municipalité d'ici l'été 2017;
- Applications;
- D'avoir un suivi.

9. En quoi cette journée peut vous être utile dans votre travail ou dans votre rôle?

- À projeter avec le conseil;
- Confirmer les pistes d'action;
- Action à poser à court terme pour résultats tangibles;
- Elle donne un aperçu des souhaits des autres acteurs à l'échelle municipale = vision globale du transport actif;
- Parler au nom des jeunes;
- Rôle = renouveler les demandes;
- Je travaille dans les loisirs alors beaucoup de choses, idées . Comparer les idées des uns et des autres.

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

10. Voyez-vous des opportunités où vous pourriez contribuer à l'avancement des priorités?

- Oui;
- Disponible pour les comités de travail;
- Pas présentement, trop impliqué ailleurs;
- Promotion et influence politique;
- Oui, je le fais déjà;
- Pas particulièrement;
- Oui—Renouveler la demande;
- Le travail d'équipe.

11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?

- Très satisfaite;
- Assez satisfait;
- Bonne journée de travail productif et efficace;
- Bonne journée, un peu fatigante mais intéressante. J'aurais aimé que cela commence à l'heure;
- Très bonne mais hâte de voir la suite;
- Très bien;
- Super journée, bien construite, peut-être avoir une « vraie » pause diner, même si seulement 15 minutes;
- Intéressante, instructive;
- De toutes les participations, de mettre les idées ensemble et voir les plus ressorties.

Annexe 8.10

Liste des participants

M.	Atchez Arbour	Maire (PM en partie)
M.	Martin Héroux	Conseiller municipal
Mme	Josée Beaudoin	Conseillère municipale
Mme	Marie-Josée Lebel	Conseillère municipale
M.	Mathieu Robillard	Directeur Général (PM en partie)
M.	Marc Morin	Contremaître à la voirie (PM en partie)
Mme	Catherine Laporte	Coordonnatrice aux loisirs
Mme	Stéphanie Venne	Agent de loisirs
Mme	Alice Bacon Lépine	Citoyenne
Mme	Christiane Gravel	Citoyenne
Mme	Mariette Beaudoin	Citoyenne
Mme	Lorraine Boury	Citoyenne
Mme	Sophie Carpentier	Citoyenne
Mme	Thérèse St-Georges	Citoyenne
M.	Claude Ferland	Citoyen
M.	Jean Robillard	Citoyen
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (CISSS de Lanaudière)
Mme	Geneviève Filteau	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (CISSS de Lanaudière)

Annexe 8.11



Offre de service 2015 Mode de vie physiquement actif



Grâce à leur capacité de façonner les milieux de vie, les municipalités sont des acteurs de premier plan dans la création d'environnements favorables à la santé qui contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

Vos initiatives ne manquent pas. Mentionnons, l'accessibilité donnée aux parcs, ainsi que la diversification de la programmation d'activités de loisirs.

Il vous est possible d'offrir plus d'opportunités de passer à l'action en misant sur le développement du potentiel des déplacements actifs utilitaires en milieu municipal, tels la marche et le vélo.

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

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

Par des formations et un accompagnement,
le CISSS de Lanaudière et ses partenaires peuvent vous outiller et vous aider,
sans frais, à repenser la mobilité active des citoyens et l'aménagement
des espaces publics dans votre municipalité.

Potentiel piétonnier et cyclable

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

Espaces municipaux de qualité

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

Accompagnement

Vous envisagez un autre type d'intervention ou de projet pour promouvoir la marche ou le vélo dans votre municipalité? N'hésitez pas à communiquer avec nous. Nous sommes disponibles pour vous accompagner.

Aménagement et écomobilité

Présentation par le MAMOT¹ des grandes lignes du guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable « L'aménagement et l'écomobilité » destinée aux élus et aux gestionnaires municipaux. La présentation est personnalisée pour votre municipalité notamment en ce qui concerne les données statistiques et la boîte à outils.

Pour plus d'information sur cette offre :

Line Coulombe

Conseillère en promotion des saines habitudes de vie

CISSS de Lanaudière

450 755-5227, poste 4734

Line.coulombe@ssss.gouv.qc.ca

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

Annexe 8.12

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, 70 p. www.mtq.gouv.qc.ca

La gestion des corridors routiers – Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations. Ministère des transports du Québec, 130 p. 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, 16 p. www.schl.ca

Le Ministère des transports du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

Voir autres sites :

www.ecologieurbaine.net

www.equiterre.org

www.inspq.qc.ca

www.ecologieurbaine.net

www.sagacite.org

www.vivreenville.org

www.aspq.org

www.quebecenforme.org

www.tc.gc.ca

www.activetransportation-canada.blogspot.ca

Auteure

Line Coulombe, Agente de planification en habitudes de vie
Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière

Référence suggérée

COULOMBE, L. (2016). *Sainte-Émélie-de-l'Énergie - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 59 p.

© Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière

Dépôt légal :

Premier trimestre 2017

978-2-550-77702-1 (version imprimée)

978-2-550-77703-8 (version en ligne)

**Centre intégré
de santé
et de services sociaux
de Lanaudière**

Québec 