

# Crabtree Atelier potentiel piétonnier et cyclable



**Atelier de transport actif : 16 novembre 2012**



Line Coulombe  
Programme Saines habitudes de vie

Crabtree

## Remerciements



Nous tenons à remercier Annie Loyer, directrice du Service des loisirs, et Myriam Laporte, coordonnatrice de la CAJOL, pour avoir initié le projet d'atelier et pour leur aide dans l'organisation de l'événement.

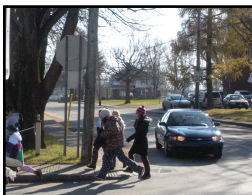
Nous désirons aussi remercier tous les participants pour le travail réalisé lors de la journée d'atelier. Leur contribution à ce rapport est importante puisqu'il est inspiré des discussions et solutions identifiées lors des activités. Nous espérons qu'ils pourront s'impliquer chacun à leur manière dans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

Et finalement, nous remercions Chantal Fafard, urbaniste et conseillère en aménagement du territoire au ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), Caroline Michaud, conseillère en promotion des saines habitudes de vie au Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière, Annie Loyer, directrice du Service des loisirs de la municipalité de Crabtree, Sylvie Frigon, conseillère municipale de Crabtree, et Lorraine Tessier, agente administrative au Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, pour leurs commentaires, suggestions et corrections lors de la rédaction de ce rapport.

## Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur l'accroissement du potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats – Analyse du potentiel de transport actif	13
4.1	Potentiel piétonnier	14
4.2	Potentiel cyclable	19
4.3	Autres usages	24
5.	Résultats – Exercice de cartographie	31
5.1	Destinations	32
5.2	Routes sécuritaires	33
5.3	Routes non sécuritaires	33
5.4	Routes à améliorer	34
6.	Résultats – Priorisation du transport actif	36
7.	Conclusion et commentaires	38
8.	Annexes	
8.1	Ordre du jour de l'atelier	41
8.2	Itinéraire marche exploratoire	42
8.3	Questionnaire – Analyse du potentiel de transport actif	43
8.4	Tableau de priorisation des indicateurs	46
8.5	Informations complémentaires «Code de la route »	47
8.6	Listes des destinations ciblées	49
8.7	Reproduction des tracés	50
8.8	Listes des actions identifiées	53
8.9	Résultats de l'évaluation de l'atelier	54
8.10	Liste des participants	59
8.11	Environnements favorables au mode de vie physiquement actif des CSSS de Lanaudière	60
8.12	Ressources en transport actif	61

Crabtree



## « Atelier sur le potentiel pédestre et cyclable »

### Journée de formation et de réflexion sur le transport actif Municipalité de Crabtree

#### 1. Mise en contexte

La Direction des loisirs de la municipalité de Crabtree ainsi que la Communauté d'action Jeunesse de la MRC de Joliette (CAJOL) se sentaient concernées par la sécurité des jeunes d'âge scolaire qui se déplacent à pied, à vélo pour se rendre à l'école primaire de Crabtree.

En septembre 2012, la directrice des loisirs et la coordonnatrice de la CAJOL ont fait l'inventaire des outils et services à leur disposition pour entamer une réflexion et proposer des améliorations visant à augmenter les déplacements actifs chez les jeunes.

Parmi les différentes organisations et services recensés, l'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif des Centres de santé et de services sociaux du Nord et du Sud de Lanaudière (Annexe 8.11) leur semblait intéressante. Elle permettait une réflexion et le dégagement de premières pistes d'action tout en obtenant une vue d'ensemble sur les déplacements, non seulement scolaire, mais aussi de toutes les clientèles pour le déplacement utilitaire autant que pour le loisir.

L'augmentation des déplacements actifs dans un milieu de vie passe bien entendu 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 cette réflexion et la mise en place d'actions, telle que la présentation du Guide de l'aménagement et de l'écomobilité en collaboration avec le ministère des Affaires municipales des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), l'établissement de corridors scolaires, la participation au programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo-Québec, le programme Trotibus de la Société canadienne du cancer, un plan de mobilité pour la municipalité...

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.

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

Suite à une offre de service des Centres de santé et de services sociaux du Nord et du Sud de Lanaudière envoyée aux municipalités de Lanaudière en juillet 2012, la municipalité de Crabtree 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 novembre 2012 s'est tenu à l'hôtel de ville situé au 111, 4<sup>e</sup> avenue à Crabtree.

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

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

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

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





## PROPOSITION D'UNE DÉFINITION COMMUNE

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

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

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

Les modes de déplacement actif sont accessibles à tout âge autant pour l'enfant, l'aîné ou la personne à mobilité réduite. Ces conditions dynamisent 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 fonctions urbaines, la densité, la connectivité, la sécurité routière/urbaine perçue et objective, la convivialité et l'esthétisme. La planification et la notion d'un réseau intégré de mobilité active en sont deux éléments d'influence.

## INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

La présentation suivante proposait des exemples variés de plusieurs types d'infrastructure. Elle permettait aux participants de constater les pratiques qui favorisent l'utilisation sécuritaire de la marche et du vélo en milieu municipal. Des photos permettaient d'observer l'innovation et les diverses solutions en application au Québec mais aussi au Canada ainsi que de connaître quelques cas où les initiatives ont été inadéquates.



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 différé-

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

### 3. Marche exploratoire

Après les deux présentations de l'avant-midi, le groupe est sorti pour une marche exploratoire d'environ trois kilomètres (voir annexe 8.2). L'objectif étant d'observer d'un œil avisé l'application sur le terrain des 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 ou mauvaise initiative ? Est-ce que l'ensemble est cohérent ? Qui est le mieux desservi par l'aménagement ? Est-ce adapté à tous les groupes d'âge, tous les types de mobilité ? Est-ce que les voies piétonnes et cyclables sont bien intégrées ou en sections discontinues ?...

Dans ce contexte, l'animatrice de l'atelier, Line Coulombe montrait différentes installations et infrastructures aux participants, les encourageant à discuter de leurs observations autant pour les installations adéquates que pour celles où des améliorations pourraient être apportées.

Le groupe s'est rassemblé pour la marche exploratoire à l'entrée de l'hôtel de ville d'où on pouvait observer l'accès à l'école primaire. La discussion s'est amorcée sur une boîte de récupération de vêtements nouvellement installée dans le stationnement de l'hôtel de ville. Obstruait-elle la vue des automobiles circulant dans le stationnement? Le stationnement de l'hôtel de ville offre au centre une voie large et sert aussi de voie d'accès ou de sortie aux parents qui conduisent leurs enfants à l'école primaire voisine. C'est un défi de sécurité important. De plus, le support à vélo se trouve derrière le conteneur à déchets de l'école et rend les jeunes, qui repartent à vélo, moins visibles pour les parents en transit entre l'école et l'hôtel de ville. La marche s'est amorcée sur la 6<sup>e</sup> rue en direction de la 4<sup>e</sup> avenue. Dès le départ, on remarque, que malgré une large entrée pour le stationnement municipal, l'espace entre ce dernier et la rue est bien délimité par le trottoir qui marque l'espace piéton. La proximité de la voie cyclable bidirectionnelle du côté sud de la 6<sup>e</sup> rue est aussi un atout majeur pour l'accessibilité aux services municipaux et à l'école. Il y a là un potentiel intéressant pour définir un circuit cyclable sécuritaire permettant d'accéder à l'école.



**« La proximité de la voie cyclable bidirectionnelle du côté sud de la 6<sup>e</sup> rue est aussi un atout majeur pour l'accessibilité aux services municipaux et à l'école. »**

## Crabtree



À l'intersection de la 6<sup>e</sup> rue et la 4<sup>e</sup> avenue, le marquage au sol est clair, les bouches d'égout sont sécuritaires pour les cyclistes. On remarque la ligne d'arrêt vélo qui est plus avancée que la ligne d'arrêt des véhicules motorisés. C'est une bonne stratégie pour augmenter la visibilité et la sécurité des cyclistes. La stratégie est efficace dans la mesure où la ligne d'arrêt des véhicules permet aux conducteurs une bonne vision de l'intersection et est respectée par ces derniers. À cette même intersection, une discussion s'amorce autour du poteau électrique. Plusieurs questions se posent. Est-il facile à contourner par le cycliste qui doit tourner à droite ? La largeur de l'abaissement de trottoir ou « bateau » permet-elle à une personne à mobilité réduite de descendre du trottoir et de contourner l'obstacle sans empiéter dans la rue ?

On faisait aussi remarquer, à cette intersection, qu'il n'y avait pas d'abaissements de trottoir aux deux sections de trottoir du côté est de la 4<sup>e</sup> avenue. L'accès à ces trottoirs est impossible aux fauteuils roulants et difficile aux poussettes alors que la garderie est installée sur la 7<sup>e</sup> rue du côté est de la 4<sup>e</sup> avenue.

« On remarque la ligne d'arrêt vélo qui est plus avancée que la ligne d'arrêt des véhicules motorisés c'est une bonne stratégie pour augmenter la visibilité et la sécurité des cyclistes. »



Le groupe se dirige ensuite au parc Edwin-Crabtree via la 6<sup>e</sup> rue. Comme nous avons dans notre groupe une personne à mobilité réduite, celle-ci se voit dans l'obligation de contourner le parc puisqu'il ne lui est pas accessible. Nous n'avons pas remarqué un abaissement de trottoir du côté de la 6<sup>e</sup> rue devant la borne fontaine plutôt que vis-à-vis l'allée donnant accès au parc. On constate que lorsque la patinoire est installée, il est plus difficile d'utiliser le sentier la contournant parce qu'il est partiellement obstrué par l'aménagement de bancs.

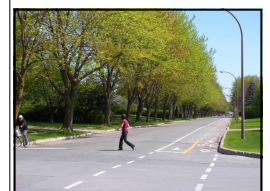
De l'autre côté du parc et donnant sur la 7<sup>e</sup> rue, il y a un stationnement municipal qui fait dos au stationnement de deux commerces donnant sur la 8<sup>e</sup> rue (artère commerciale principale). On voit très clairement, entre les deux stationnements, l'usure du sol causée par les marcheurs ou cyclistes ou « lignes de désir » qui se rendent sur l'artère commerciale. Par contre, l'accès étant obstrué pour réduire le passage des automobiles, les poussettes et les fauteuils roulants n'ont pas accès. La traversée du parc pourrait représenter un itinéraire intéressant pour accéder par un chemin plus court aux commerces de l'artère commerciale situés entre la 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> avenue dont, entre autres, l'épicerie et la pharmacie de la municipalité.



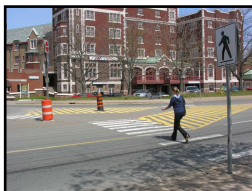
Nous avons emprunté ce sentier non officiel pour nous retrouver sur la 8<sup>e</sup> rue et nous nous sommes dirigés vers l'intersection de la 8<sup>e</sup> rue et de la 2<sup>e</sup> avenue. L'intersection est très achalandée, une bonne présence de trafic lourd. Des avancées de trottoir ont été aménagées pour réduire la vitesse de circulation, il y a des arrêts et des abaissements de trottoir aux quatre coins. Les questions sur le sentiment de sécurité sont très présentes à cette intersection, les participants discutent de marquage au sol. La marquage de l'intersection pourrait permettre de délimiter un espace piéton et rappeler aux automobilistes que les piétons ont priorité à l'intersection.

Nous traversons pour nous retrouver du côté nord de la rue et reprenons notre marche sur la 8<sup>e</sup> rue en direction de la 4<sup>e</sup> avenue. Un arrêt devant l'épicerie pour observer les clients qui entrent et sortent du marché, les comportements dans le stationnement et l'attitude des automobilistes. Parmi les premières observations, dès que les clients posent les pieds en bas de la dernière marche, ils sont déjà dans la voie de circulation de sortie de l'épicerie. On remarque un stationnement pour vélo à gauche du commerce et aussi le même phénomène qu'en sortant du parc Edwin-Crabree. C'est-à-dire que les clients qui se rendent à pied à l'épicerie passent au travers du stationnement pour accéder plus rapidement à la 9<sup>e</sup> rue par un autre stationnement situé dos à celui du marché.

**« La marquage de l'intersection pourrait permettre de délimiter un espace piéton et rappeler aux automobilistes que les piétons ont priorité à l'intersection. »**



## Crabtree



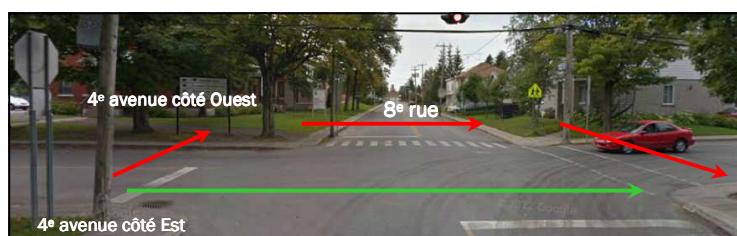
Une période d'observation s'impose à l'intersection de la 8<sup>e</sup> rue et de la 4<sup>e</sup> avenue. L'intersection est stratégique autant pour le transport lourd que pour les citoyens, d'un côté l'accès principal à la route 158 et à la plus grande partie des résidences, de l'autre, l'école primaire, les services municipaux, la garderie, un des accès de l'usine et le grand parc de la 6<sup>e</sup> avenue (soccer, BMX...).

En observant le marquage de l'intersection, plusieurs questions sont soulevées « Pourquoi seulement deux traverses sur quatre sont marquées au sol ? », « Pourquoi le marquage est-il différent d'une traverse à l'autre ? », « Est-ce que le message *espace piéton* serait plus clair, plus cohérent si le marquage était uniforme ? » Dans les faits, deux types de marques sur la chaussée ont été utilisés pour traverser la 4<sup>e</sup> avenue à partir du côté nord de la 8<sup>e</sup> rue, ce sont deux lignes blanches parallèles et pour traverser la 8<sup>e</sup> rue du côté ouest de la 4<sup>e</sup> avenue, c'est une série de blocs blancs. Les deux usages sont adéquats lorsqu'il y a des arrêts aux intersections mais le même marquage et ce, aux quatre traverses, aurait un impact sur la lisibilité du message aux automobilistes pour sécuriser les piétons.

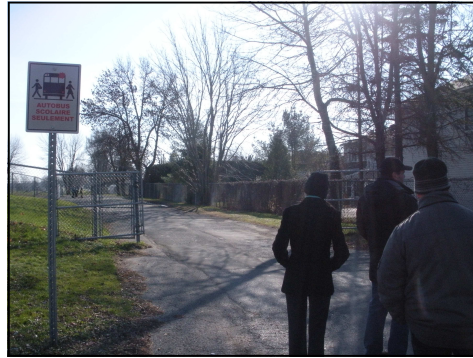
« Est-ce que le message *espace piéton* serait plus clair, plus cohérent si le marquage était uniforme ? »



Comme nous étions en train de discuter, un groupe arrivant de l'école se présente à l'intersection et emprunte le côté non marqué pour traverser la 4<sup>e</sup> avenue. Une des participantes de notre groupe nous indique que lorsqu'elle marche avec un groupe de la garderie, elle se présente à la 8<sup>e</sup> rue à partir du côté est de la 4<sup>e</sup> avenue (aucune connexion avec les traverses piétonnes). Pour traverser la 8<sup>e</sup> rue, où la circulation est plus dense, elle traverse une première fois (sans marque au sol) pour passer du côté ouest de la 4<sup>e</sup> avenue. Pour traverser la 8<sup>e</sup> rue, du côté où il y a le marquage au sol (blocs blancs) et une fois de plus, elle traverse la 4<sup>e</sup> avenue (marquage lignes parallèles). Si les quatre traverses étaient marquées, ce groupe d'enfants n'aurait effectué qu'une seule traversée au lieu de trois (voir le trajet en vert, photo ci-contre).



En passant du côté sud de la 8<sup>e</sup> rue, on s'arrête pour observer l'entrée strictement réservée aux autobus scolaires qui entrent sur la 6<sup>e</sup> rue et ressortent sur la 8<sup>e</sup> rue. L'accès à cette voie réservée est large et on constate qu'elle est aussi empruntée par des piétons comme raccourci pour atteindre la 6<sup>e</sup> rue. On se questionne sur l'opportunité de créer un corridor piéton et cyclable spécifique pour diminuer les risques d'incident qui, du même coup, créerait un lien direct avec le parc de la 6<sup>e</sup> avenue .



En cheminant sur la 8<sup>e</sup> rue, nous croisons la voie cyclable à la hauteur de la 8<sup>e</sup> avenue. L'intersection n'est pas directe, les deux sections de la 8<sup>e</sup> avenue ne sont pas alignées au croisement des rues. Il n'y a pas d'indication sur la chaussée (marquage au sol) proposant l'itinéraire pour poursuivre dans la voie cyclable. De plus, le marquage dans la portion nord de la 8<sup>e</sup> avenue n'a pas été fait cet été. La même situation pourrait se présenter si la voie cyclable, sur la portion nord de la 9<sup>e</sup> avenue, se poursuivait sur la portion de la 9<sup>e</sup> avenue située au sud de la 8<sup>e</sup> rue via l'espace vert situé entre les adresses civiques 303 et 307, 8<sup>e</sup> rue .



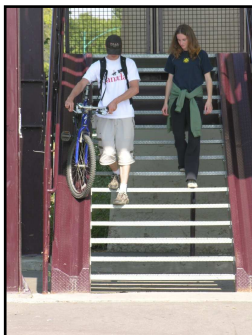
Nous empruntons cet espace vert qui serait un lieu idéal pour un lien piétonnier ou cyclable. Un des participants nous fait remarquer qu'il n'y a sans doute pas de ligne de désir parce ça ressemble à un terrain privé entre deux maisons. Nous poursuivons sur la 9<sup>e</sup> avenue, une large rue avec une densité intéressante qui nous donne accès aux nouveaux quartiers résidentiels. On peut remarquer, que contrairement aux anciens quartiers, il n'y a aucun trottoir au sud de la 8<sup>e</sup> rue.



« Il n'y a pas d'indication sur la chaussée (marquage au sol) proposant l'itinéraire pour poursuivre dans la voie cyclable.

»

## Crabtree



Nous prenons à gauche sur la 3<sup>e</sup> rue et puis à gauche sur la 8<sup>e</sup> avenue pour se rendre sur la 4<sup>e</sup> rue. Cette dernière, quoi que plus étroite, fait office de rue collectrice pour tous les résidents du secteur pour accéder à la 8<sup>e</sup> rue. On remarque aussi que dans ce quartier résidentiel plus récent, les coins des rues n'étant pas à angles droits (voir photo ci-dessous), ils n'obligent pas l'automobiliste à réduire sa vitesse de virage. Même s'il y a des arrêts dans la plupart des cas, le dessin de l'intersection peut inciter l'automobiliste à traiter l'intersection en cédant la route plutôt qu'en effectuant un arrêt.

L'intersection de la 4<sup>e</sup> rue ouest avec la 6<sup>e</sup> avenue sud pose un défi important de visibilité et de sécurité. Les automobilistes ont la vue obstruée par les nombreuses boîtes postales (voir photo ci-dessous) et par les résidents qui stationnent des deux côtés de la rue pour vérifier leur courrier. De plus, la 6<sup>e</sup> avenue qui est plus large dans la partie qui rejoint la 8<sup>e</sup> rue devient beaucoup plus étroite à quelques mètres de l'intersection avec la 4<sup>e</sup> ouest. C'est par cette intersection que transitent aussi tous les écoliers qui reviennent à pied ou à vélo de l'école.



« C'est par cette intersection que transitent aussi tous les écoliers qui reviennent à pied ou à vélo de l'école. »

Pour conclure la marche exploratoire, le groupe poursuit son chemin jusqu'au parc de la 6<sup>e</sup> avenue sud. Un parc magnifique avec un potentiel pour l'aménagement d'une voie cyclable et piétonne sur toute sa longueur qui pourrait se rendre directement à la voie cyclable déjà présente sur la 6<sup>e</sup> rue juste derrière l'école. De plus, un nombre important de travailleurs de l'usine empruntent le parc pour se rendre au travail à pied et créent une ligne de désir en plein cœur du terrain de soccer.



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

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

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

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

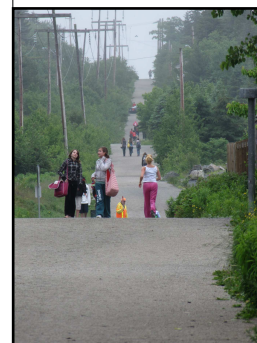
Si les participants ne connaissaient pas les particularités reliées à la question, ils devaient accorder une note de zéro.

Le total de chaque section était obtenu en additionnant les valeurs accordées aux vingt-cinq indicateurs pour un résultat maximal de 100 (Voir annexe 8.3).

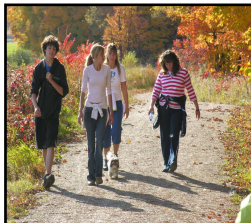
De plus, ils devaient aussi choisir les cinq indicateurs les plus importants de chaque section et les classer du 1<sup>e</sup> au 5<sup>e</sup> rang. (Voir annexe 8.4)

Au retour de la marche, deux participants devaient quitter le groupe pour répondre à d'autres engagements et les participants restant ont été invités à former trois groupes de trois à quatre personnes. Ils ont discuté pour arriver à un consensus d'équipe pour chacun des indicateurs des sections. Cette grille d'analyse a donc été complétée en équipe pendant le dîner.

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



Crabtree



Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif			
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable	Potentiel autres usages
<b>Groupe 1</b>	36	16	23
<b>Groupe 2</b>	44	43	46
<b>Groupe 3</b>	39	26	36

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 note. Elle représente l'opinion, à ce jour précis, de ce groupe précis. Les résultats seraient différents à chaque atelier. La grille d'analyse permet une « photo » de l'opinion du jour et sert de base à la discussion. Elle introduit aussi les exercices suivants et nous mènera vers quelques pistes et suggestions d'idées pour l'amélioration de ces potentiels.

#### 4.1 Potentiel piétonnier

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

Le **premier** groupe a accordé la plus basse note pour le potentiel piétonnier : 36/100. Ils ont accordé deux fois la valeur « Excellent », six fois « Très bien », deux fois « Moyen », six fois « Faible » et neuf items ont été notés « Très faible ».

Les indicateurs qui selon ce groupe méritent la valeur « Excellent » :

- Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?
- Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?

Les indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible » :

- Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?
- Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
- Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?
- Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport?
- Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?

- Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?
- Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?

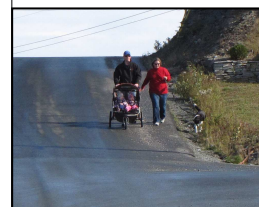
Les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel piétonnier identifiés par la première équipe sont :

1. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
2. Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?
3. Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
4. Les automobilistes respectent-ils les piétons?
5. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?

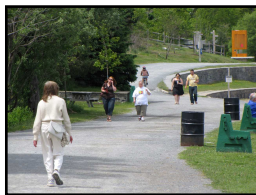
Le **deuxième** groupe a accordé la meilleure note pour le potentiel piétonnier: 44/100. Aucun des indicateurs n'a reçu la valeur « Excellent », Ils ont accordé huit fois « Très bien », huit fois « Moyen », quatre fois « Faible » et cinq items ont été notés « Très faible ».

Huit indicateurs se sont démarqués et se méritent la valeur « Très bien » selon ce groupe :

- Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passé côte-à-côte?
- Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?
- Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
- Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?
- Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
- Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?



## Crabtree



Les cinq indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible »:

- Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent ou rendent la marche plus accessible?
- Est-ce qu'il y a division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?
- Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?
- Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif comme des clubs de marche et de randonnée?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?

Les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel piétonnier identifiés par la deuxième équipe sont :

1. Les automobilistes respectent-ils les piétons?
2. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
3. Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?
4. Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
5. Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres? Ici on retrouve une note spécifiant le recyclage.

Le **troisième** groupe a accordé pour le potentiel piétonnier la note de 39/100. Ils ont accordé à une reprise la valeur « Excellent », quatre fois « Très bien », huit fois « Moyen », sept fois « Faible » et cinq items ont été notés « Très faible ».

Le seul indicateur qui selon ce groupe mérite la valeur « Excellent:

- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?

Les cinq indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible »:

- Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?
- Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?
- Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche ou de randonnées?

- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?

Les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel piétonnier identifiés par la troisième équipe sont :

1. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
2. Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?
3. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
4. Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
5. Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?

Pour voir les cotes accordées à tous les indicateurs, consultez l'annexe 8.3. Pour voir le classement cumulatif de priorisation des indicateurs, consultez l'annexe 8.4.

Lorsque l'on compare les résultats des **trois** groupes, on peut constater que leurs perceptions sont semblables sur quelques questions. La valeur moyenne pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hauts et les plus bas pointages peuvent représenter un certain accord.

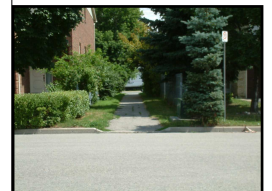
Les trois groupes s'entendent parfaitement pour trois indicateurs qui obtiennent exactement le même pointage :

- Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers ?
- Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?.

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus élevées :

- Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers ? Obtient 9/12 ou 75%;
- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles? Obtient 9/12 ou 75%;
- Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)? Obtient 9/12 ou 75%;

**« La valeur moyenne pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hauts et les plus bas pointages peuvent représenter un certain accord. »**



Crabtree



- Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus? 8/12 ou 67%;
- Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs? 8/12 ou 67%.

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus faibles :

- Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles? Obtient 0/12 ou 0%;
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier? Obtient 0/12 ou 0%;
- Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif comme des clubs de marche et de randonnée? 1/12 ou 8%;
- Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible? 2/12 ou 17%;
- Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic «rapide »? 2/12 ou 17%;
- Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport? 2/12 ou 17%;
- Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates? 2/12 ou 17%;
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier? 2/12 ou 17%;
- Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues? 3/12 ou 25%.

On peut aussi citer une divergence d'opinion intéressante entre les trois groupes pour une seule question.

« On peut citer une divergence d'opinion intéressante entre les trois groupes à la question « Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux ...» »

Indicateur démontrant un écart de perception			
Indicateur	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs ?	Excellent	Très bien	Faible



## 4.2 Potentiel cyclable

Les trois groupes ont des perceptions très différentes du potentiel cyclable de leur municipalité les notes varient entre « 16 » et « 43 ».

Le **premier** groupe a accordé la plus basse note pour le potentiel cyclable : 16/100. Ils n'ont pas accordé la valeur « Excellent », ils ont accordé une seule fois la valeur « Très bien », quatre fois « Moyen », cinq fois « Faible » et quinze fois « Très faible ».

L'indicateur qui selon ce groupe mérite la valeur « Très bien » :

- Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?

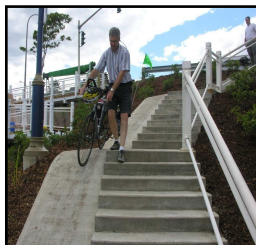
Les indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible » :

- Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
- Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales)?
- Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?
- Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
- Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?
- Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?
- Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?
- Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?
- Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?
- Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?
- Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?
- Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?

**Les trois groupes ont des perceptions très différentes du potentiel cyclable de leur municipalité les notes varient entre 16 et 43.»**



## Crabtree



- Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?

Les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel cyclable identifiés par la première équipe sont :

1. Les voies et les sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
2. Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
3. Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?
4. Est-ce que les parcs et endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?
5. Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?

Le **deuxième** groupe a accordé la plus haute note pour le potentiel cyclable: 43/100. Aucun des indicateurs n'a reçu la valeur « Excellent ». Ils ont accordé six fois « Très bien », huit fois « Moyen », neuf fois « Faible » et deux items ont été notés « Très faible ».

Les indicateurs qui se sont démarqués et se méritent la valeur « Très bien » selon ce groupe :

- Les parcs et les endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?
- Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?
- Les chemins et les rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?
- Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?
- Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?
- Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?

Les deux indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible »:

- Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?
- Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?

Les cinq indicateurs ayant été identifiés comme importants pour le potentiel cyclable par la deuxième équipe sont :

1. Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
2. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
3. Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?
4. Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?
5. Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?

Le **troisième** groupe a accordé pour le potentiel cyclable la note de 26/100. Ils ont accordé une seule fois la valeur « Excellent », deux fois « Très bien », cinq fois « Moyen », six fois « Faible » et onze items ont été notés « Très faible ».

Le seul indicateur qui selon ce groupe mérite la valeur « Excellent:

- Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales)?

Les onze indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible »:

- Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?
- Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?
- Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?
- Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?
- Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?
- Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?



## Crabtree



- Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?
- Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
- Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?
- Existe-t-il un comité avisé pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?

Les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel cyclable identifiés par la troisième équipe sont :

1. Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
2. Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
3. Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?
4. Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?
5. Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?

Pour voir les cotes accordées à tous les indicateurs, consultez l'annexe 8.3. Pour voir le classement cumulatif de priorisation des indicateurs, consultez l'annexe 8.4.

En comparant les résultats des **trois** groupes, on remarque un écart important entre eux. Par contre, le calcul de la moyenne de chaque indicateur laisse présager qu'on n'est pas très loin d'un consensus sur plusieurs points. Les moyennes les plus hautes pourraient nous indiquer la force de certains items mais aucun indicateur n'a obtenu au-delà de 60%. Les moyennes les plus faibles nous indiquent les faiblesses de certains items.

Les groupes ont aussi accordé exactement le même pointage à quatre items qui font donc consensus :

- Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?;
- Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?;

« Les moyennes les plus hautes pourraient nous indiquer la force de certains items ... Les moyennes les plus faibles nous indiquent les faiblesses de certains items. »

- Les sentiers et les pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?;
- Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?.

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus faibles :

- Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo? Obtient 0/12 ou 0%;
- Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus? Obtient 0/12 ou 0%;
- Lorsque les sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »? Obtient 1/12 ou 8%;
- Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles? 1/12 ou 8%.
- Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables? 1/12 ou 8%
- Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre? 2/12 ou 17%;
- Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif? 2/12 ou 17%;
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable? 2/12 ou 17%;
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme? 2/12 ou 17%;
- Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles? 3/12 ou 25%;
- Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs? 3/12 ou 25%;
- Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école? 3/12 ou 25%;
- Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos? 3/12 ou 25%;
- Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations? 3/12 ou 25%.



Crabtree



Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	Très faible	<b>Très bien</b>	Très faible
Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	Très faible	<b>Très bien</b>	Très faible
Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales)?	<b>Très faible</b>	<b>Moyen</b>	<b>Excellent</b>
Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	Faible	<b>Très bien</b>	Faible
Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	Faible	<b>Très bien</b>	Très faible

Dans le tableau ci-dessus, vous constatez une divergence d'opinion particulièrement perceptible pour les questions «Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?» et «Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?» puisque deux groupes ont noté en fonction de l'extrême « 0 » (Très faible) et le groupe 2 a évalué l'item à « 3 » (Très bien). Le troisième indicateur cité dans le tableau est aussi intéressant puisqu'aucun groupe ne lui accorde une note comparable. On observe des différences entre les deux derniers items cités.

« Le troisième indicateur cité dans le tableau est aussi intéressant puisqu'aucun groupe ne lui accorde une note comparable. »



### 4.3 Autres usages

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

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

**Le trottoir est réservé aux piétons.**

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

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

Les différences entre les notes pour la série d'indicateurs concernant les autres usages du transport actif semblent respecter la logique des résultats obtenus pour le potentiel piétonnier et le potentiel cyclable. La note accordée par le groupe 1 est toujours la plus basse et le groupe 2 donne toujours la note la plus haute alors que le groupe 3 se situe entre les deux autres groupes.

Le **premier** groupe a accordé comme toujours la plus basse note pour les autres usages du transport actif: 23/100. Quatre indicateurs ont reçu la valeur « Excellent », aucun n'a obtenu « Très bien », ils ont accordé trois fois « Moyen », une seule fois « Faible » et dix-sept items ont été notés « Très faible ».

Les quatre indicateurs qui se méritent la valeur « Excellent » selon ce groupe :

- Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
- Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?
- Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
- La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?

Les dix-sept indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible »:

- La pratique de la planche à roulette est-elle permise dans les parcs de votre communauté?
- Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?
- Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?

«Les différences entre les notes pour la série d'indicateurs concernant les autres usages du transport actif semblent respecter la logique des résultats obtenus pour le potentiel piétonnier et le potentiel cyclable.»



## Crabtree



- Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place?
- Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?
- Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patin à roues alignées et de les entreposer sur place?
- Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre municipalité?
- L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?
- Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues à lignées à l'école?
- Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
- Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?
- Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?
- Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
- Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
- Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
- Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?

Les cinq indicateurs ayant été identifiés comme importants pour le potentiel autres usages par la première équipe sont :

1. Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissements de trottoir (bateaux) »?
2. Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?
3. Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
4. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
5. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?

Le **deuxième** groupe a accordé la plus haute note pour les autres usages du transport actif: 46/100. Quatre indicateurs ont reçu la valeur « Excellent », ils ont accordé six fois « Très bien », six fois « Moyen », aucune fois « Faible » et neuf items ont été notés « Très faible ».

Les quatre indicateurs qui se méritent la valeur « Excellent » selon ce groupe :

- La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?
- Existe-t-il un parc de planche à roulettes dans votre communauté?
- Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?
- L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?

Les neuf indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible »:

- La pratique de la planche à roulette est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté
- Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?
- Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?
- Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place?
- Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?
- Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?
- Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?
- Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?
- Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?

Les cinq indicateurs ayant été identifiés comme importants pour le potentiel autres usages par la deuxième équipe sont :

1. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
2. La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?



## Crabtree



3. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
4. Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissements de trottoir (bateaux) »?
5. Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?

Le **troisième** groupe a accordé la note de 36/100 pour les autres usages du transport actif. Ils ont accordé à quatre des indicateurs la valeur « Excellent », quatre fois « Très bien », trois fois « Moyen », deux fois « Faible » et douze items ont été notés « Très faible ».

Les quatre indicateurs qui se méritent la valeur « Excellent » selon ce groupe :

- Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?
- Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?
- Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
- La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?

Les douze indicateurs s'étant mérités la valeur « Très faible »:

- Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?
- Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?
- Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place?
- Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?
- Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs de votre municipalité?
- L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?
- Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?
- Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?

- Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?
- Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?
- Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?

Les cinq indicateurs ayant été identifiés comme importants pour les autres usages du transport actif par la troisième équipe sont :

1. Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?
2. Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissements de trottoir (bateaux) »?
3. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
4. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
5. Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?

Pour voir les cotes accordées à tous les indicateurs, consultez l'annexe 8.3. Pour voir le classement cumulatif de priorisation des indicateurs, consultez l'annexe 8.4.

Lorsque l'on compare, encore une fois, les résultats des **trois** groupes, on peut constater que leurs perceptions sur plusieurs questions est la même puisque les trois groupes ont accordé exactement le même pointage à huit items, soit tous ceux ayant obtenu un moyenne de 100% ou de 0% parmi les deux listes suivantes. Dans ces deux listes vous pourrez aussi observer que pour d'autres questions la perception est semblable puisque la valeur moyenne pour chaque indicateur permet d'observer que les plus hauts et les plus bas pointages peuvent représenter un certain accord.

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus élevées :

- Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied? Obtient 12/12 ou 100%;
- Existe-t-il un parc de planche à roulettes dans votre communauté? Obtient 11/12 ou 92%;

**« ...leurs perceptions sur plusieurs questions est la même puisque les trois groupes ont accordé exactement le même pointage à huit items... »**



## Crabtree



- Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés? 11/12 ou 92%;
- La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés? 11/12 ou 92%.

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus faibles :

- Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche? Obtient 0/12 ou 0%;
- Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place? Obtient 0/12 ou 0%;
- Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes? Obtient 0/12 ou 0%;
- Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école? Obtient 0/12 ou 0%;
- Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle? 0/12 ou 0%;
- Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées? 0/12 ou 0%;
- Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif? 0/12 ou 0%;
- Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle? 2/12 ou 17%;
- Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif? 2/12 ou 17%;
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées? 3/12 ou 25%;
- Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté? 3/12 ou 25%.

On observe par contre une divergence de perception marquée pour deux groupes par rapport au groupe 2 pour quatre questions. La dernière question citée dans le tableau ci-dessus souligne l'écart de perception entre les trois groupes.

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	Très faible	Excellent	Faible
Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	Très faible	Très bien	Très faible
L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	Très faible	Excellent	Très faible
Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	Très faible	Très bien	Très faible
Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	Faible	Moyen	Excellent

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

**« Par contre, si nous partons du constat qu'elles sont moins connues, ces mesures ne font pas la promotion du transport actif par leur visibilité. »**



Crabtree

## 5. Résultats — Exercice de Cartographie

Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait d'une grande carte de la municipalité de Crabtree 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 (section 5.2);
- En rouge, les portions de route moins favorables au transport actif ou les infrastructures inadéquates (section 5.3);
- En bleu, une projection de ce que pourrait être un tracé idéal ou une solution à une problématique (section 5.4).

Après ces premières discussions en groupe, chaque équipe a présenté son constat et sa vision en expliquant aux deux autres groupes les raisons de leurs choix. Cette façon de faire permet de relancer la discussion en grand groupe. Les équipes avaient sensiblement les mêmes perceptions pour les différents éléments discutés.

### 5.1 Destinations

Il n'y a pas eu de différences significatives entre les destinations identifiées par les trois équipes pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif. L'église, l'école, le centre de petite enfance, la salle communautaire, la bibliothèque, l'aréna et les autres bâtiments municipaux ainsi que le bureau de poste font généralement partie des destinations citées. Les parcs, les terrains de planche à roulettes, de soccer et de baseball, les deux espaces verts, l'un situé entre la 19<sup>e</sup> et la 21<sup>e</sup> le rue nommé le parc du quai donnant accès à la rivière et l'autre, entre les deux sections de la 9<sup>e</sup> avenue, ainsi que l'érablière sont aussi parmi les destinations identifiées par les trois équipes. Plusieurs commerces sont nommés comme destinations importantes et sont situés sur la 8<sup>e</sup> rue : la caisse populaire, le garage, la quincaillerie, l'épicerie, la pharmacie, le dentiste et la crèmerie. Le dépanneur, le restaurant, l'entreprise de location ainsi que l'usine ont été mentionnés comme destinations importantes pour deux équipes. (Voir annexe 8.6).



« L'église, l'école, le centre de petite enfance, la salle communautaire, la bibliothèque, l'aréna et les autres bâtiments municipaux ainsi que le bureau de poste font généralement partie des destinations citées. »

## 5.2 Routes sécuritaires

Quant aux rues perçues sécuritaires, les groupes ont abordé l'analyse différemment. Alors que le 3<sup>e</sup> groupe identifie de nombreuses rues, principalement celles ayant un trottoir, les deux autres groupes se sont limités à des circuits ou itinéraires plus restreints. Les groupes 1 et 2 ont pris principalement la perspective du cycliste, tandis que pour le groupe 3, la perspective du marcheur est très présente. Il faut aussi mentionner que le groupe 1 incluait une personne à mobilité réduite et que la perspective des déplacements en fauteuil motorisé a été abordé. (Voir annexe 8.7).

Pour ce qui est des routes ou rues qui ne sont pas adaptées au transport actif ou

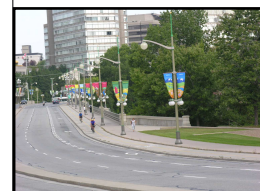


## 5.3 Routes non sécuritaires

des zones à risques, l'ensemble des participants ont une perception semblable. Les groupes ont tous identifié la 8<sup>e</sup> rue, de l'intersection de la 1<sup>e</sup> avenue jusqu'à la 8<sup>e</sup> avenue, et étaient d'avis qu'elle posait un problème particulier pour les cyclistes. Le groupe 3 prolonge ce tronçon problématique jusqu'à l'intersection du Chemin de la Rivière rouge d'un côté et au-delà de la 8<sup>e</sup> avenue de l'autre. Le groupe 2 cible quatre intersections à risques sur ce même tronçon de la 8<sup>e</sup> rue, soit avec la 1<sup>e</sup>, la 2<sup>e</sup>, la 4<sup>e</sup> et la 8<sup>e</sup> avenue alors que le groupe 3 cible aussi l'intersection 9<sup>e</sup> avenue / Chemin de la Rivière rouge.

Les participants s'entendent sur le défi que présente la traversée de la 8<sup>e</sup> rue malgré les mesures de réduction de la vitesse déjà en place. Ils ont discuté de la présence de l'école primaire, de l'impact des véhicules de transports lourds, du respect de la signalisation et de l'absence de marquage au sol pour la sécurité des intersections de cette rue. Ils ont aussi souligné le volume important de piétons et cyclistes à l'intersection devant l'usine à certaines heures.

« Les participants s'entendent sur le défi que présente la traversée de la 8<sup>e</sup> rue malgré les mesures de réduction de la vitesse déjà en place. »



## Crabtree



Deux des groupes ont repris les propos tenus lors de la marche exploratoire et mis en évidence la traversée des cyclistes et marcheurs. D'abord à l'intersection des 9<sup>e</sup> avenue et 8<sup>e</sup> rue en raison de la vitesse de la circulation élevée et ensuite à la jonction des deux parties de la 8<sup>e</sup> avenue non alignée de part et d'autre de la 8<sup>e</sup> rue.

La 4<sup>e</sup> avenue est considérée non sécuritaire par deux des groupes alors que le groupe 2 ne l'a pas qualifiée. Par contre, sur cette même avenue, le croisement avec la 21<sup>e</sup> rue ainsi que celui avec la 8<sup>e</sup> rue pose un défi pour les 3 équipes. L'équipe 2 mentionne aussi l'intersection 4<sup>e</sup> avenue / 16<sup>e</sup> rue.



« ...sur cette même avenue, le croisement avec la 21<sup>e</sup> rue ainsi que celui avec la 8<sup>e</sup> rue pose un défi pour les 3 équipes. »

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

- Une section de la 1<sup>e</sup> avenue située entre la 13<sup>e</sup> rue est et la 19<sup>e</sup> rue (Voir p. 48);
- Une partie de la 1<sup>e</sup> avenue située entre la 8<sup>e</sup> rue et la 10<sup>e</sup> rue (Voir p. 49);
- Une portion de la 8<sup>e</sup> rue à l'est de la 9<sup>e</sup> avenue nord (Voir p. 49);
- Un tronçon de la 2<sup>e</sup> avenue situé entre la 8<sup>e</sup> rue et la 5<sup>e</sup> rue est (Voir p. 50);
- L'intersection 6<sup>e</sup> avenue sud / 4<sup>e</sup> rue ouest (Voir p. 50);
- L'accès aux véhicules motorisés entre l'église / école et l'hôtel de ville.. (Voir p. 50).

## 5.4 Routes à améliorer

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

Les trois groupes proposent l'aménagement d'un passage piéton/cycliste entre la 8<sup>e</sup> rue et la 6<sup>e</sup> rue facilitant l'accès à la 9<sup>e</sup> avenue.

Le groupe 1 propose principalement deux tracés cyclables. Un premier pourrait relier l'entrée de l'érablière située à l'extrémité nord de la 8<sup>e</sup> avenue et descendre sur celle-ci jusqu'à l'intersection avec la 8<sup>e</sup> rue. Il faudrait sécuriser l'intersection pour une connexion avec la voie cyclable au sud de la 8<sup>e</sup> rue ou créer un passage piétonnier et cyclable direct donnant accès à la 6<sup>e</sup> rue.

Le premier tracé du groupe 1 pourrait aussi se prolonger vers l'ouest sur la 8<sup>e</sup> rue en direction de Sainte-Marie-Salomé. Le deuxième tracé, proposé par l'équipe, partirait de l'intersection de la 4<sup>e</sup> avenue / 21<sup>e</sup> rue qu'il faudrait sécuriser et donnerait accès à la 8<sup>e</sup> rue en empruntant la 5<sup>e</sup> avenue et la 9<sup>e</sup> rue. Le premier groupe mentionne particulièrement cinq intersections à sécuriser. Aux deux premières déjà nommées, la 8<sup>e</sup> avenue/ 8<sup>e</sup> rue (premier tracé) et la 4<sup>e</sup> avenue / 21<sup>e</sup> rue (deuxième tracé) il faut ajouter celle de la 1<sup>e</sup> avenue / 8<sup>e</sup> rue, celle de la 4<sup>e</sup> avenue/ 8<sup>e</sup> rue et celle de la 4<sup>e</sup> avenue / 6<sup>e</sup> rue (Voir annexe 8.7).

Le groupe 2 propose quatre itinéraires qui pourraient être aménagés afin de faciliter les déplacements actifs. Un premier tracé offre une alternative à l'utilisation de la 8<sup>e</sup> rue. Il relierait la 8<sup>e</sup> avenue à la 1<sup>e</sup> avenue en empruntant la 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> rue. Des passages piétonniers pourraient être aménagés entre la 8<sup>e</sup> et la 9<sup>e</sup> rue pour augmenter l'accessibilité à certains commerces entre autre derrière le marché d'alimentation. L'équipe présente aussi un tracé qui partirait de la 8<sup>e</sup> rue et emprunterait la 9<sup>e</sup> avenue sud et la 6<sup>e</sup> avenue sud pour longer le parc. Les utilisateurs pourraient ensuite accéder directement à la 6<sup>e</sup> rue et à la cour d'école via un sentier qui traverserait le parc. Le troisième tracé prolonge la voie cyclable de la 6<sup>e</sup> rue jusqu'à la 2<sup>e</sup> avenue et remonte jusqu'à l'intersection avec la 8<sup>e</sup> rue. Finalement, un dernier itinéraire faciliterait le lien entre les résidences au nord de la municipalité et la 8<sup>e</sup> rue. Il créerait une boucle de l'intersection 16<sup>e</sup> rue / 2<sup>e</sup> avenue se rendant jusqu'à la 23<sup>e</sup> rue pour revenir par la 5<sup>e</sup> avenue. (Voir annexe 8.7).



Le groupe 3 propose deux nouveaux sentiers contournant la ville et donnant accès à la municipalité de Sainte-Marie-Salomé. Le premier, qui sortirait du périmètre municipal par l'érablière pour d'abord rejoindre le Chemin Ste-Marie et ensuite la 8<sup>e</sup> rue et le deuxième, à partir de la 2<sup>e</sup> rue. L'équipe propose aussi deux aménagements pour donner un accès plus direct à la cour d'école. D'un côté, à partir de la 8<sup>e</sup> rue en aménageant le passage réservé aux autobus scolaires et de l'autre, en proposant comme le groupe 2, un sentier traversant le parc de la 6<sup>e</sup> avenue sud à la 6<sup>e</sup> rue. De la 6<sup>e</sup> avenue sud, un autre sentier à travers le parc, cette fois-ci, en direction de la 4<sup>e</sup> avenue, pourrait donner un accès plus direct aux employés de l'usine. (Voir annexe 8.7).

« Des passages piétonniers pourraient être aménagés entre la 8<sup>e</sup> et la 9<sup>e</sup> rue pour augmenter l'accessibilité à certains commerces ... »



Crabtree

## 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 Crabtree. Ils auront ensuite à les proposer à tous les participants. Ces actions devant répondre à trois critères:

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



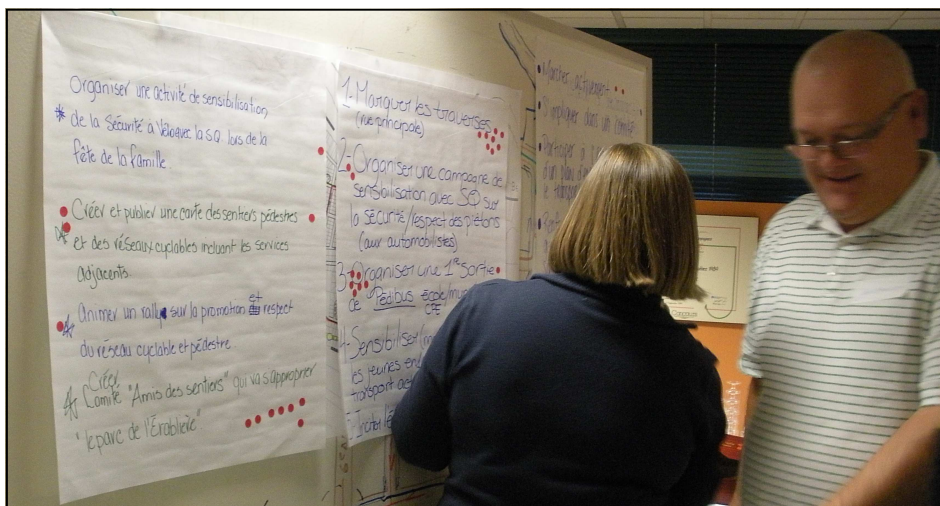
« ... les participants ont été invités à voter individuellement pour cinq actions à prioriser sur l'ensemble des actions proposées. »

Une fois leurs listes développées, chaque groupe est venu présenter et expliquer les cinq actions proposées à l'ensemble des participants. Les quinze actions proposées ont été affichées au mur. Finalement, tous les participants ont été invités à voter individuellement pour cinq actions à prioriser sur l'ensemble des actions proposées.

Une liste complète des actions identifiées se retrouve à l'annexe 8.8.

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

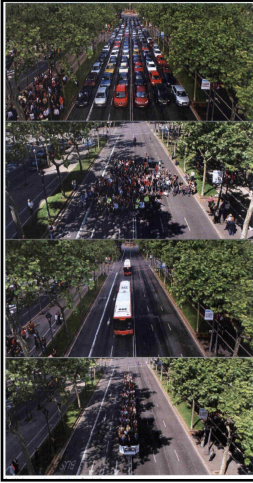
1. Proposer, au plan d'action de la Politique familiale municipale, la révision du plan directeur des pistes cyclables;
2. Créer un comité « Amis des sentiers » qui va s'approprier le Parc de l'Érablière;
3. Marquer les traverses (rue principale);
4. Organiser une 1ère sortie de Pédibus avec école/municipalité/bénévoles/ Centre de la petite enfance;
5. Créer et publier une carte des sentiers pédestres et des réseaux cyclables incluant les services adjacents;
6. Organiser une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes avec la Sûreté du Québec sur la sécurité /respect des piétons (Organiser une activité de sensibilisation de la sécurité à vélo avec la SQ lors de la fête de la famille)



**« Parmi les choix identifiés par l'ensemble des participants, six actions ont clairement été identifiées comme prioritaires... »**



## 7. Conclusion et commentaires



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 Crabtree.

Félicitations! l'objectif est atteint. Tous les participants se sont engagés et ont travaillé jusqu'à obtenir six 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 des principaux concepts reliés aux déplacements utilitaires, pour ensuite passer des concepts à la réalité, en posant un regard sur le potentiel piétonnier et cyclable de leur municipalité. La marche exploratoire a été un moment très intéressant et déterminant de la journée.

Le groupe se composait de décideurs municipaux, de gestionnaires de services, de représentants d'organismes et de citoyens utilisateurs. Chacun a bien joué son rôle et les commentaires, malgré certains écarts de perception entre les utilisateurs et les non-utilisateurs, menaient à des discussions très constructives.

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

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

### Constats

- Les participants ont démontré qu'ils avaient bien 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 ciblés les destinations et les grands axes de déplacements. Ils envisageaient aussi plusieurs stratégies comme la bonification des tronçons cyclables existants, le marquage, l'utilisation de tracés alternatifs et la création de passages piétonniers;

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

- Les participants ont bien intégré les concepts du transport actif et les résultats des travaux traitaient souvent des différentes clientèles, d'accessibilité et d'installations adéquates pour le cycliste, le marcheur ou pour la personne à mobilité réduite;
- Les participants ont fait facilement les liens avec d'autres initiatives de planification de la municipalité tel que le plan directeur cyclable, la politique familiale et le plan d'action du partenaire CAJOL.
- Plusieurs installations sont appréciées et adéquates pour favoriser les déplacements actifs à Crabtree :
  - La trame de rue initiale principalement au nord de la 8<sup>e</sup> rue et au secteur près de l'église incluant les trottoirs sur les petites rues et les avenues ;
  - La concentration des commerces et services sur la 8<sup>e</sup> rue;
  - La présence d'un employeur dans le noyau villageois.
- Les participants ont une préoccupation commune pour la sécurité des enfants autant de ceux qui doivent emprunter et traverser les rues pour se déplacer que de ceux qui sont voyagés et débarqués par les parents près de l'école;
- Les participants étaient préoccupés par la traversée de la 8<sup>e</sup> rue et ce, à plusieurs intersections.
- Les participants constatent que les voies cyclables existantes ont été planifiées pour une pratique de loisir;
- Les discussions ont mis en évidence des enjeux importants pour la planification des déplacements dans les prochaines années. L'aménagement d'une résidence pour les aînés sur l'artère principale, les nouveaux développements résidentiels et l'accès cyclable vers les municipalités voisines.
- Les participants comprennent qu'il doivent concevoir et planifier le transport actif comme un mode de déplacement au même titre que le transport motorisé.

### Recommandations ... à moyen et long terme;

Crabtree est un milieu de vie agréable avec un fort potentiel de mobilité active. Si la municipalité désire aller plus loin, nous pourrions lui suggérer quatre interventions pour assurer une suite à cet atelier. Ce dernier n'étant que l'amorce d'un diagnostic basé sur des perceptions, une démarche globale, transversale et objective devrait être envisagée.

### ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS

- Planifier une ou des campagnes d'éducation pour tous les utilisateurs avec différentes thématiques telles que le respect et le partage de la route, la signalisation des limites de vitesse...;
- Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur la sécurité des trajets scolaires et les inciter à encourager les enfants dans leurs déplacements actifs.

**« Les discussions  
ont mis en  
évidence des  
enjeux  
importants pour  
la planification  
des  
déplacements  
dans les  
prochaines  
années.»**



## Crabtree

**UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL DE TRANSPORT ACTIF :**

- Former un groupe composé de gestionnaires d'élus et d'utilisateurs (piétons, cyclistes et autres usagers) qui poserait un regard sur la pratique de la marche et du vélo pour le loisir que pour le déplacement actif. Il en résulterait un meilleur équilibre entre une utilisation facile, pratique et sécuritaire pour l'utilisateur et les compromis liés aux contraintes auxquelles fait face la municipalité;
- Impliquer le groupe dans la réalisation d'un diagnostic, dans les réflexions sur la sécurité, la signalisation, les destinations principales, les heures de circulation spécifique, l'ajout de tronçons, les mesures incitatives, les campagnes de sensibilisation... ;
- Consulter le groupe pour donner des avis en matière de cohérence entre les différents types d'usage (loisir et utilitaire) en fonction des clientèles;
- Impliquer le groupe dans la planification du développement de Crabtree pour tenir compte des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (échelle humaine de la rue, densité, mixité, trame des rues, interconnectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...).

**RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET**

- Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacement des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école);
- Recenser les obstacles et facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et requêtes des citoyens, les lignes de désir qui permettent 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 trottoirs (sur rues ou avenues collectrices), de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau cyclable existant...;
- Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tous âges (jeunes, aînés, familles).

**ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR**

- Définir et mettre en place les stratégies pour que Crabtree devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer;
- Mettre en place des mesures spécifiques pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo ainsi que de ceux conduits à l'école par un parent;
- Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétique...) les destinations principales identifiées (la 8<sup>e</sup> rue, les commerces, l'école, les parcs...) mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations (condition d'entretien, maisons, rues, rivière, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent...).

«Définir et mettre en place les stratégies pour que Crabtree devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer.»

## Annexe 8.1

### Ordre du jour

**Municipalité de Crabtree**  
**Atelier**  
**Atelier potentiel piétonnier et cyclable**  
**Vendredi 16 novembre 2012**

<b>8:00-8:30</b>	<b>Accueil des participants</b>
<b>8:30-8:45</b>	<b>Introduction et objectif de l'atelier</b>
<b>8:45-9:20</b>	<b>Nouvelle perspective sur le transport actif Qu'est-ce que le transport actif? L'importance du transport actif</b>
<b>9:20-9:30</b>	<b>Pause</b>
<b>9:30-10:15</b>	<b>Innovations et pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables</b>
<b>10:15-11:45</b>	<b>Marche exploratoire</b>
<b>11:45-12:45</b>	<b>Dîner – Analyse du potentiel de transport actif</b>
<b>12:45-13:15</b>	<b>Retour sur l'analyse de potentiel</b>
<b>13:15-13:45</b>	<b>Cartographie – Destinations et besoins</b>
<b>13:45-14:15</b>	<b>Retour sur l'exercice de cartographie</b>
<b>14:15-14:25</b>	<b>Pause</b>
<b>14:25-15:25</b>	<b>Exercice de priorisation en transport actif</b>
<b>15:25-15:45</b>	<b>Priorités d'action en transport actif</b>
<b>15:45-15:55</b>	<b>Mot de la fin (Retour sur le contexte de l'activité et ses suites)</b>
<b>15:55-16:00</b>	<b>Évaluation des participants</b>

Crabtree

## Annexe 8.2 Itinéraire marche exploratoire



## Annexe 8.3

## Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif

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

## Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	3	3	3	75%
2.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte?	1	3	2	50%
3.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	3	2	4	75%
4.	Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0	2	17%
5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	0	2	1	25%
6.	Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	0	2	17%
7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	2	2	3	58%
8.	Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?	1	3	2	50%
9.	Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?	3	2	3	67%
10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?	2	1	1	33%
11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	2	1	33%
12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	1	3	2	50%
13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?	3	2	0	42%
14.	Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	3	1	2	50%
15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	1	3	2	50%
16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	4	3	2	75%
17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	4	3	1	67%
18.	Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	3	3	1	58%
19.	Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport?	0	1	1	17%
20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	0	1	1	17%
21.	Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	0	0	0	0%
22.	Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	0	2	3	42%
23.	Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	1	0	0	8%
24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	2	0	17%
	<b>Grand total Potentiel piétonnier (max. = 100)</b>	<b>36</b>	<b>44</b>	<b>39</b>	

## Section 2: Potentiel cyclable

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 3	Moyenne
1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrains) ou de loisirs?	3	2	1	50%
2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	2	2	3	58%
3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	0	1	2	25%
4.	Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales)?	0	2	4	50%
5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	0	3	2	42%
6.	Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	0	1	1	17%
7.	Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	2	1	3	50%
8.	Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	1	3	1	42%
9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	2	2	1	42%
10.	Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	0	0	0%
11.	Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?	0	0	0	0%
12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	0	2	1	25%
13.	Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	1	1	0	17%
14.	Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	1	1	1	25%
15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	1	0	8%
16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	1	3	0	33%
17.	Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	0	3	2	42%
18.	Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	3	0	25%
19.	Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	1	0	8%
20.	Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	1	0	8%
21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	2	0	17%
22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	2	2	2	50%
23.	Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	1	1	2	33%
24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	0	3	0	25%
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	0	2	0	17%
	<b>Grand total Potentiel cyclable (max. = 100)</b>	<b>16</b>	<b>43</b>	<b>26</b>	

## Section 3: Autres usages

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	1	0	3	33%
2.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	0	4	3	58%
3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	0	0	0	0%
4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	4	3	92%
5.	Le parc de "skate" est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	4	4	4	100%
6.	Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	2	2	33%
7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	2	0	0	17%
8.	Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place?	0	0	0	0%
9.	Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	0	0	0	0%
10.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	0	3	0	25%
11.	Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	0	2	4	50%
12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	0	3	0	25%
13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	0	4	0	33%
14.	Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	0	0	0	0%
15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	2	0	17%
16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	0	0	0%
17.	Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	0	0%
18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	0	2	2	33%
20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	0	2	2	33%
21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'« abaissements de trottoir (bateaux) »?	2	2	3	58%
22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	2	3	1	50%
23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	0	3	1	33%
24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	4	3	4	92%
25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	4	3	4	92%
	<b>Grand total Potentiel d'autres usages (max. = 100)</b>	<b>23</b>	<b>46</b>	<b>36</b>	

## Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

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

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 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	14	5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
4 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	-	7	10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?
-	-	2 <sup>e</sup>	4	4.	Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?
2 <sup>e</sup>	-	-	4	8.	Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps
5 <sup>e</sup>	-	3 <sup>e</sup>	4	15.	Les trottoirs / pistes / sentiers sont-ils attrayants et invitants?
3 <sup>e</sup>	-	-	3	12.	Les trottoirs / allées / sentiers sont-ils bien entretenus?
-	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	3	20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
-	3 <sup>e</sup>	-	3	22.	Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?
-	-	4 <sup>e</sup>	2	17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
-	5 <sup>e</sup>	-	1	13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?

Section 2 Potentiel cyclable					
G r o u p e  1	G r o u p e  2	G r o u p e  3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
1 <sup>e</sup>	-	2 <sup>e</sup>	9	3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
2 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	-	9	6.	Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
-	-	1 <sup>e</sup>	5	2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
-	5 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4	19.	Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?
-	2 <sup>e</sup>	-	4	21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
-	3 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	4	22.	Les sentiers / pistes sont-ils attrayants et invitants?
-	4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	4	24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?
3 <sup>e</sup>	-	-	3	23.	Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?
4 <sup>e</sup>	-	-	2	5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?
5 <sup>e</sup>	-	-	1	14.	Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?

Section 3 Potentiel « autres usages »					
G r o u p e  1	G r o u p e  2	G r o u p e  3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
2 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	10	19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
1 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	10	21.	Des intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissement de trottoir (bateaux)»?
4 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	9	18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructure de transport actif?
5 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	7	20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
3 <sup>e</sup>	-	-	3	22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
-	2 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	3	24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?

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

### Références :

Code de la sécurité routière, LRQ, CC-24.1

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

### ARTICLES

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

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

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

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

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### DÉFINITIONS:

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

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

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

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

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

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

3° des chemins que le gouvernement détermine, en vertu de l'article 5.2, comme étant exclus de l'application du présent

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

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

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

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

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

### Références :

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

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

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

### Références :

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

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

consulté le 2013-04-11

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

...

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

...

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

### Références :

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

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

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

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

## Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées

Destination	Localisation	1	2	3
Espace vert-Accès à la rivière	Côté est de 1 <sup>e</sup> ave entre 19 <sup>e</sup> et 21 <sup>e</sup> rue (ligne électrique)	x	x	x
Les répits de Gabi	Côté sud de la 19 <sup>e</sup> rue	x	x	-
Parc Armand-Desrochers	Côté nord 17 <sup>e</sup> rue	x	x	x
Érablière	Au nord de la 16 <sup>e</sup> rue et à l'ouest de la 3 <sup>e</sup> avenue	x	x	x
Centre communautaire et culturel	Côté du de la 16 <sup>e</sup> rue, entre le 1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> avenue	x	x	x
Aréna Roch Lasalle	Côté ouest de la 1 <sup>e</sup> avenue entre la 13 <sup>e</sup> et 16 <sup>e</sup> rue	x	x	x
Poste de pompier	Côté nord de la 12 <sup>e</sup> rue entre la 3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue	x	x	-
Garage municipal	Côté nord de la 12 <sup>e</sup> rue entre la 3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue	x	x	-
Espace vert – Passage piétonnier – Piste cyclable	Entre les 2 portions de la 9 <sup>e</sup> avenue	x	x	x
Bureau de poste	2 <sup>e</sup> avenue entre 10 et 11 <sup>e</sup> rue	x	x	x
Bell	Côté ouest de la 4 <sup>e</sup> avenue entre la 10 <sup>e</sup> et 12 <sup>e</sup> rue	-	x	-
Cimetière	Côté est de la 4 <sup>e</sup> avenue entre la 10 <sup>e</sup> et 12 <sup>e</sup> rue	-	-	x
Résidence pour aînés	Côté sud de la 10 <sup>e</sup> rue au coin de la 6 <sup>e</sup> avenue (#195)	x	x	-
Quincaillerie	Côté nord de la 8 <sup>e</sup> rue entre la 6 <sup>e</sup> et 8 <sup>e</sup> avenue (#238)	x	x	x
Garage/Poste d'essence	Côté nord de la 8 <sup>e</sup> rue entre la 6 <sup>e</sup> et 8 <sup>e</sup> avenue (#210)	x	x	x
Caisse populaire	Côté nord de la 8 <sup>e</sup> rue intersection avec la 6 <sup>e</sup> ave(#200)	x	x	x
Stationnement	Derrière la caisse côté sud de la 9 <sup>e</sup> rue	x	-	-
Dépanneur	Côté sud de la 8 <sup>e</sup> rue entre la 4 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> avenue (#191)	x	x	x
École primaire et Centre éducatif et sportif	Côté sud de la 8 <sup>e</sup> rue entre la 4 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> avenue	x	x	x
Résidence pour aînés	Côté nord, coin de la 4 <sup>e</sup> avenue entre 4 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> avenue	x	x	-
Notaire	Côté nord de 8 <sup>e</sup> rue, coin de 4 <sup>e</sup> ave côté est (#136)	-	x	-
Dépanneur du centre	Côté nord 8 <sup>e</sup> rue entre 2 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue (#114)	-	x	x
Marché Tradition	Côté nord 8 <sup>e</sup> rue entre 2 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue (#86)	x	x	x
Denturologiste	Côté sud 8 <sup>e</sup> rue entre 2 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue (#129)	x	x	x
Familiprix	Côté sud 8 <sup>e</sup> rue entre 2 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue (#77)	x	x	x
Pub 65	Côté sud 8 <sup>e</sup> rue entre 2 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue (#65)	x	x	x
Location Coutu	Coin côté sud 8 <sup>e</sup> rue et côté est 2 <sup>e</sup> avenue (#132)	x	x	-
Restaurant	Coin côté nord 8 <sup>e</sup> rue et côté est 2 <sup>e</sup> avenue	-	x	-
Salon de coiffure	Côté nord 8 <sup>e</sup> rue entre la 1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> avenue	-	x	-
Crèmerie	Coin côté nord 8 <sup>e</sup> rue et côté est de la 1 <sup>e</sup> avenue	x	x	x
Entreprise Kruger	Côté sud 8 <sup>e</sup> rue entre 1 <sup>e</sup> et 2 <sup>e</sup> avenue	-	x	x
Stationnement Kruger	Côté sud 8 <sup>e</sup> rue entre 1 <sup>e</sup> avenue et rue Forget	-	x	-
Restaurant	Coin sud 8 <sup>e</sup> rue et côté ouest du Chemin de la Rivière rouge	-	x	x
CPE	Côté nord 7 <sup>e</sup> rue entre la 2 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue	x	x	x
Parc Edwin Crabtree	Coté nord 6 <sup>e</sup> rue entre la 2 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue	x	x	x
Clinique dentaire de Crabtree	Coin côté sud 6 <sup>e</sup> rue et côté est de la 4 <sup>e</sup> avenue	-	x	-
Salon funéraire	Côté nord 5 <sup>e</sup> rue est entre la 2 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> avenue	-	x	-
Église	Côté ouest 4 <sup>e</sup> avenue entre la 6 <sup>e</sup> et 8 <sup>e</sup> rue	x	x	x
Hôtel de ville	Côté ouest 4 <sup>e</sup> avenue entre la 6 <sup>e</sup> et 8 <sup>e</sup> rue	x	x	x
Parc de planches à roulettes Terrain de soccer	Au sud de la 6 <sup>e</sup> rue entre la 4 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> avenue	x	x	x
Terrain de baseball	À l'est et au bout de la 6 <sup>e</sup> avenue sud	x	x	x
Terrain de BMX	À l'est et au bout de la 6 <sup>e</sup> avenue sud	-	x	x

## Annexe 8.7

### Reproduction des tracés

#### Groupe 1



## Reproduction des tracés

### Groupe 2





## Annexe 8.8

### Liste des actions identifiées

#### Groupe 1

1. Organiser une activité de sensibilisation de la sécurité à vélo avec la Sûreté du Québec lors de la Fête de la Famille;
2. Créer et publier une carte des sentiers pédestres et des réseaux cyclables incluant les services adjacents;
3. Animer un rallye sur la promotion et le respect du réseau cyclable et pédestre;
4. Créer un comité « Amis des sentiers » qui va s'approprier le Parc de l'Érablière.

#### Groupe 2

1. Marquer les traverses (rue principale);
2. Organiser une campagne de sensibilisation auprès des automobilistes avec la Sûreté du Québec sur la sécurité/respect des piétons
3. Organiser une première sortie de Pédibus avec école/municipalité/bénévoles/Centre petite enfance;
4. Sensibiliser (marche, jeux ludiques) les jeunes enfants du Centre petite enfance au transport actif et à la sécurité;
5. Inciter l'école à participer aux activités de la Caravane vélo du projet TAER (bécik jaune).

#### Groupe 3

1. Marcher activement;
2. S'impliquer dans un comité;
3. Participer à l'élaboration d'un plan d'ensemble pour le transport actif;
4. Renforcer positivement ceux qui respectent la signalisation;
5. Inclure le sujet du transport actif dans le comité local et la politique familiale;
6. Recommander les priorités identifiées de l'atelier du transport actif au conseil municipal;
7. Parler des retombées positives du transport actif aux partenaires;
8. Proposer, au plan d'action de la Politique familiale municipale, la révision du plan directeur des pistes cyclables.

## Annexe 8.9

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

Nous avons recueilli 10 évaluations:

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

- N'est pas nécessairement relié au loisir (ex marche);
- Que actif était plus que récréatif... !
- Très important à inclure dans nos réflexions pour les bienfaits sur la santé;
- C'est faisable même dans les petits villages;
- Une nouvelle façon de voir les choses;
- Qu'il est souvent plus simple et facile d'aménager notre ville pour aider au transport actif;
- Que c'est une façon d'aller vers un endroit public (marché, pharmacie, etc.). Ce n'est pas un transport de loisir;
- Beaucoup de choses. Principalement qu'il s'agit de moyen de transport pour se rendre à une destination et non simplement du loisir;
- Nouveau vocabulaire;
- L'importance d'inclure dans notre municipalité le transport actif par des actions concrètes.

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

- Nouvelle vision du milieu;
- Que nous sommes une municipalité qui a de belles choses avec des améliorations qui seront favorables pour notre municipalité grandissante;
- Nous avons vu avec des yeux différents les réalités de notre milieu;
- Il y a des choses à faire pour améliorer notre milieu de vie;
- Je serai plus sensible au transport actif;
- Prendre le temps de regarder nos infra et réalités avant de construire;
- Vivre notre municipalité. Excellente façon d'avoir un regard objectif sur notre municipalité;
- Crabtree a beaucoup de potentiel. Il faut simplement ficeler et corriger certaines choses;
- Constatation des forces et faiblesses de notre réseau
- Voir que nous avons à penser à la sécurité des piétons et cyclistes lors de la planification des travaux;

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

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

- Plusieurs perceptions divergentes et partagées;
- Plein de belles choses;
- Super ! Mais la division de certaines questions seraient plus faciles à répondre (sentiers/pistes/trottoirs)
- Sans le savoir, on encourage beaucoup le transport motorisé;
- Qu'il y a plusieurs façons de voir dans le transport actif;
- Prendre conscience des forces et faiblesses du milieu;
- La perception des gens est très différente d'un groupe à un autre;
- Qu'il y a plusieurs facteurs à considérer mais somme toute, Crabtree est un bel endroit pour pratiquer le transport actif;
- Territoire avec bon potentiel et plusieurs structures existantes mais à développer;
- Approfondir les réalités du transport actif avec les différentes réalités.

### 4. Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que retenez-vous de cet exercice?

- Les trois équipes ont identifié sensiblement les mêmes endroits sécuritaires et non-sécuritaires malgré les perceptions de chacun;
- Que nous avons grandement besoin de piste cyclable active et non seulement récréative;
- Bien ! Un potentiel à développer plus facile à voir et à réfléchir sur papier quelques fois;
- J'ai constaté que les activités quotidiennes sont concentrées dans le centre du village;
- Qu'il y a des choses à faire qui peuvent être intéressantes;
- Un bel exercice;
- Super ! Pour une personne visuelle c'est très intéressant;
- Qu'il y a principalement 2 artères qui sont plus problématiques mais que l'ensemble semble bien;
- Évaluation des points forts & faiblesses de notre territoire;
- Ça m'a permis de voir concrètement les points forts et points à améliorer dans la municipalité;

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

5. Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?
- Oui;
  - Je suis très satisfaite de ma journée. Oui je me retrouve dans les priorités;
  - Belles réflexions;
  - Oui, important, des choses faisables;
  - Oui, je pense que je pourrai apporter quelque chose;
  - Oui, il y a beaucoup de potentiel;
  - Oui tout à fait, j'ai bien aimé « l'intégration » des informations;
  - Oui, j'ai aimé l'activité du transport actif dans son ensemble et je trouve que cela révèle plusieurs avenues pour poser des actions concrètes;
  - Très satisfait, Oui
  - Très bien, les priorités retenues sont très réalistes et réalisables.
6. Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?
- Cartographie et déterminer des actions dans une perspective de 6 mois;
  - Tous les aspects;
  - Création d'atelier en fin de journée. Beaucoup de belles idées;
  - La visite du milieu;
  - La visite sur le terrain;
  - Les échanges en 2ème partie de la journée;
  - Cartographie et marche exploratoire;
  - La marche pour nous mettre à l'esprit les faits réels ainsi que la dernière activité, à savoir de quelle façon chacun peut faire une différence;
  - Toute la journée;
  - Le questionnaire lors du dîner avec les 5 priorités par groupe évaluées individuellement.
7. Quels aspects de la journée n'ont pas été utiles??
- Aucun (5);
  - Le questionnaire du début. Questions mieux adaptées à notre réalité!
  - Nil, tous utiles;

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

- Aucun aspect, toutefois l'avant-midi est plus directif;
- Selon moi tous les aspects sont utiles. C'est une suite logique qui mène notre réflexion plus loin;
- Aucun, très bon pour nous permettre une bonne réflexion et surtout d'appliquer les mesures lors des projets;

### 8. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?

- J'aimerais qu'un comité/élu/employé municipal soit porteur du sujet du transport actif au sein des projets municipaux;
- Que les projets et les réalisations que nous avons ressortis à la fin de la rencontre, voient le jour;
- J'ai bien hâte de voir le résultat final !
- Que les projets mis de l'avant se réalisent;
- Des actions;
- En espérant que la municipalité aille de l'avant avec le transport actif, que des petites actions soient prises à court terme;
- Réalisations des actions ! Regarder notre municipalité avec de nouvelles lunettes...
- Voir selon les besoins mais continuer de travailler avec les gens intéressés pour mettre en place des actions nommées;
- Mise sur pied d'un comité pour remettre à jour le transport actif dans la municipalité;
- Un comité pour créer les activités.

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

- Information à transmettre pour sensibiliser;
- Sécurité, transport;
- Inclure dans chaque réflexion, le côté transport actif pour tous les groupes de personnes;
- Découverte d'un aspect de notre milieu;
- De bien comprendre les particularités, voir avec les lunettes du transport actif;
- En transportant cette journée à St-Ambroise !
- Argumentation ! J'espère que cette rencontre aura servi à sensibiliser l'ensemble des employés et élus à l'importance du développement du potentiel cyclable et piétonnier;
- Elle vient appuyer l'un des objectifs stratégiques des plans triennaux (environnement favorables), elle rejoint nos partenaires et nous permet de faire bouger plus les 0-17 ans et leurs familles.

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

- À me conscientiser sur l'importance et la nécessité du transport actif;
- Avoir une meilleure vision lors des projets pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes

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

- Pédibus, comité, marcher activement dans ma municipalité;
- Participer à la création des activités proposées;
- Faire la promotion des projets;
- Les lunettes que nous avons vont probablement nous faire faire les projets domiciliaires d'une façon différente;
- Oui;
- Politique familiale municipale et démarche MADA intégrant l'axe des saines habitudes de vie;
- En mettant en place un pédibus avec les partenaires et promouvoir les retombées positives du transport actif;
- Oui, je pourrais m'impliquer dans une activité ou un comité;
- Participer au comité.

### 11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?

- J'ai très bien apprécié la journée !
- Très appréciée;
- Belle journée, le visuel dans ce genre de réunion est très important. Une vision plus concrète du sujet;
- Belle journée, très instructive;
- Très intéressante;
- Très belle journée;
- Super ! J'aurais aimé voir plus de photos de notre municipalité dans la présentation;
- Très bien;
- Journée très agréable, très bien structurée. Animatrice qui maîtrisait bien sa matière. Groupe respectueux et motivé;
- Très pertinent pour une meilleure qualité de vie.

## Annexe 8.10

### Liste des participants

Mme	Sylvie Frigon	Conseillère municipale
M.	Jean Brousseau	Conseiller municipal
M.	Mario Lasalle (AM)	Conseiller municipal
Mme	Annie Loyer	Directrice des loisirs
M.	Christian Gravel	Directeur général adjoint – Directeur travaux publics
Mme	Shanie Déziel	Citoyenne
Mme	Carmen Rivest-Gagnon (AM)	Citoyenne
M.	Claude Laporte	Citoyen
M.	Michel Coutu	Citoyen
M.	Georges Contant	Citoyen
Mme	Myriam Laporte	Coordonnatrice de la CAJOL
Mme	Josiane Laporte	Agente de milieu de la CAJOL
Mme	Vicky-Ann Mitchell	Éducatrice au Centre petite enfance (CPE)
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière (CSSSNL)
Mme	Caroline Michaud	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière (CSSSSL)
Mme	Mélanie Thomas	Stagiaire, CSSSSL

## Annexe 8.11



### Offre de service Environnements favorables au mode de vie physiquement actif

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

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

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

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



Information et sensibilisation offerte par le MAMROT<sup>1</sup> en collaboration avec les CSSS

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



Potentiel piétonnier et cyclable

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



Planification des déplacements actifs des jeunes

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

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

Line Coulombe, conseillère promotion des saines habitudes de vie

CSSS du Nord de Lanaudière

☎ 450 755-2111 poste, 2598

Courriel : [line.coulombe@ssss.gouv.qc.ca](mailto:line.coulombe@ssss.gouv.qc.ca)

Centre de santé et de services sociaux  
du Nord de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux  
du Nord de Lanaudière

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

## Annexe 8.12

### Quelques références et ressources en transport actif

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

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

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

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

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

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

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

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

Le ministère des transport du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

#### Voir autres sites :

www.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

---

  
**Auteur**

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

**Référence suggérée**

COULOMBE, L. (2013). *Crabtree - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 62 p.

**Dépôt légal :**

978-2-923513-60-7 (version imprimée)  
978-2-923513-61-4 (version électronique)  
Bibliothèque nationale du Canada  
Bibliothèque nationale du Québec  
Deuxième trimestre 2013