

## Saint-Lin-Laurentides

Atelier « Potentiel piétonnier et cyclable » : 18 septembre 2014



Line Coulombe  
Programme Saines habitudes de vie

## **Remerciements**

Nous tenons à remercier le conseil municipal de Ville Saint-Lin-Laurentides pour avoir permis la tenue de l'atelier « Potentiel piétonnier et cyclable ». Des remerciements particuliers à Robert Marsolais, directeur de l'urbanisme à la ville de Saint-Lin-Laurentides pour avoir initié et aidé à l'organisation de la journée d'atelier.

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

Et finalement, nous remercions, Mario Chrétien, conseiller municipal et encore une fois Robert Marsolais de la Ville de Saint-Lin-Laurentides, Geneviève Filteau, conseillère en promotion des saines habitudes de vie au Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière et Marianne Benny, agente administrative au Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière pour leurs commentaires, suggestions et corrections lors de la rédaction de ce rapport.

## Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats — Analyse du potentiel de transport actif	16
4.1	Potentiel piétonnier	17
4.2	Potentiel cyclable	20
4.3	Autres usages	23
5.	Résultats — Exercice de cartographie	25
5.1	Destinations	26
5.2	Routes sécuritaires	26
5.3	Routes non sécuritaires	27
5.4	Aménagements à améliorer ou à développer	28
6.	Résultats — Priorisation du transport actif	32
7.	Constats et recommandations	33
7.1	Constats	34
7.2	Recommandations	35
8.	Annexes	
8.1	Ordre du jour de l'atelier	38
8.2	Itinéraire marche exploratoire	39
8.3	Questionnaire — Analyse du potentiel de transport actif	40
8.4	Tableau de priorisation des indicateurs	43
8.5	Informations complémentaires « Code de la route »	44
8.6	Listes des destinations ciblées	46
8.7	Reproduction des tracés	47
8.8	Listes des actions identifiées	50
8.9	Résultats de l'évaluation de l'atelier	51
8.10	Liste des participants	55
8.11	Offre de service 2015 Mode de vie physiquement actif du CISSS de Lanaudière	56
8.12	Références et ressources en transport actif	57

## « Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

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

#### Ville Saint-Lin-Laurentides

#### 1. Mise en contexte

La ville de Saint-Lin-Laurentides fera face à plusieurs opportunités qui pourraient changer le portrait de la ville et la qualité de vie de ces citoyens. Le projet de voie de contournement, l'arrivée du train de banlieue dans une ville voisine, le mandat octroyé pour le développement d'un réseau cyclable sont des enjeux importants. Le conseil municipal a démontré de l'intérêt pour l'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif du Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (Annexe 8.11) puisqu'elle lui donnait une occasion de faire évoluer la vision de la municipalité, permettait aussi d'entendre les citoyens utilisateurs et complétait la démarche du programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo-Québec.

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

Dans cette offre spécifique, leur intérêt s'est porté vers l'atelier de formation et de réflexion sur l'amélioration du potentiel piétonnier et cyclable. Cet atelier permet le dégagement de premières pistes d'action tout en obtenant une vue d'ensemble sur les déplacements, non seulement scolaire, mais aussi de toutes les clientèles pour le déplacement utilitaire autant que pour le loisir.

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

D'autres activités pourraient être complémentaires pour poursuivre dans cette voie telles que la présentation du Guide de l'aménagement et de l'écomobilité en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), l'établissement de corridors scolaires, le programme Trotibus de la Société canadienne du cancer, un plan de mobilité pour la municipalité ou l'atelier « Des espaces municipaux de qualité » du CISSS de Lanaudière.

Vous trouverez dans ce rapport la description des différentes étapes de l'atelier « 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 « Potentiel piétonnier et cyclable »

La ville de Saint-Lin-Laurentides a proposé l'organisation d'un atelier de formation et de réflexion sur l'amélioration du potentiel piétonnier et cyclable sur son territoire.

L'atelier de formation et de réflexion du 18 septembre 2014 s'est tenu à l'hôtel de ville situé au 900, 12<sup>e</sup> Avenue.

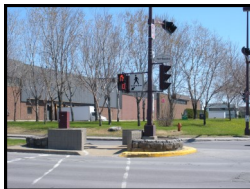
La journée se voulait une occasion d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant des élus, des gestionnaires et des représentants d'organismes communautaires à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Les différents acteurs réunis 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 des pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que quelques exemples de pratiques non-efficaces ou dangereuses;
- Une marche exploratoire dans l'environnement immédiat du site de l'atelier pour observer et discuter des infrastructures de marche et de vélo de la municipalité en utilisant l'angle de réflexion apporté par les présentations précédentes;
- Un exercice d'analyse du potentiel de transport actif permettant d'identifier des forces et des points à améliorer sur des infrastructures existantes ou non sur le territoire de la ville de Saint-Lin-Laurentides;
- Un exercice de cartographie permettant d'identifier les principales destinations, les plus importantes routes de transport actif et les sections potentiellement dangereuses à Saint-Lin-Laurentides;
- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la Ville de Saint-Lin-Laurentides d'améliorer son potentiel piétonnier et cyclable;
- Une évaluation des participants à la journée de réflexion.

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





## PROPOSITION D'UNE DÉFINITION COMMUNE

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

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

- La gestion de l'espace urbanisé;
- La qualité de l'environnement;
- La santé de la population, particulièrement le manque d'activité physique, l'augmentation de l'incidence de l'obésité et des maladies reliées aux habitudes de vie
- La ville animée, sûre et durable.

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

## INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

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

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

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

### 3. Marche exploratoire

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

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

Le groupe s'est rassemblé à l'entrée de l'hôtel de ville d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions (Photo 1). Est-ce qu'il y a des trottoirs ? Sont-ils en bon état ? Y a-t-il un accès piéton à l'entrée de l'hôtel de ville ? Y a-t-il un stationnement pour les vélos devant l'hôtel de ville ? Le stationnement sur rue est-il permis devant l'hôtel de ville ? Les stationnements derrière l'hôtel de ville et la Caisse Desjardins sont-ils mis en valeur ? (Photo 2)



Photo 1



Photo 2

« Ils étaient surtout invités à se poser des questions. »

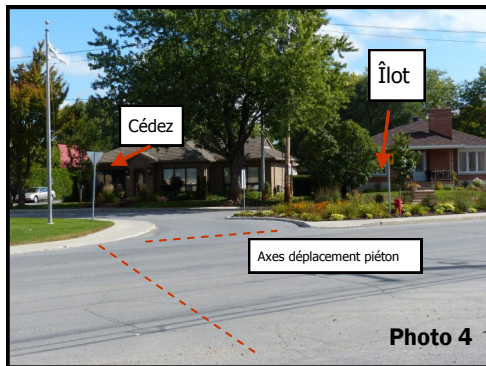
De ce point d'observation, de nombreuses questions peuvent-être soulevées.

- Est-il facile de traverser la rue pour utiliser les services de la Caisse Desjardins, de la bibliothèque et de l'hôtel de ville ?
- Le support à vélos est-il visible ? Est-il situé à l'entrée de la bibliothèque ? Est-il facilement accessible ? (Photo 3)
- La traverse piétonne est-elle bien identifiée ?
- La traverse piétonne est-elle bien localisée en fonction des destinations ? (Photo 2)
- Les automobilistes respectent-ils la priorité piéton ?



Photo 3

Saint-Lin-Laurentides



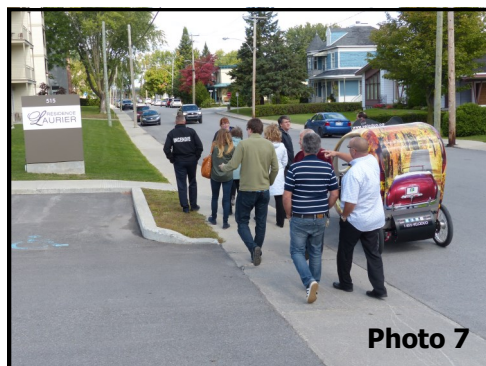
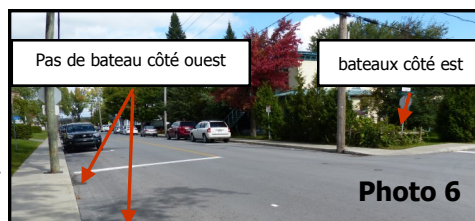
Un arrêt à l'intersection de la 12<sup>e</sup> Avenue et de la rue St-Antoine nous offrait une opportunité de nous questionner sur le sentiment de sécurité du piéton.

- La largeur de la rue favorise-t-elle le sentiment de sécurité du piéton ? (Photo 4)
- La courbure aux intersections (rondeur) favorise-t-elle un virage rapide de l'automobile au détriment de la sécurité du piéton ? (Photo 5)
- Le piéton a-t-il un espace d'attente suffisamment grand et sécuritaire à l'intersection ? (Photo 5)
- Le panneau « cédez le passage » dans la bretelle de virage de la rue St-Antoine favorise-t-il le passage du piéton ? (Photo 4)
- Les trottoirs ont-ils des abaissements aux intersections ? (Photos 4 et 5)
- L'îlot adjacent à la bretelle de virage offre-t-il un refuge sécuritaire aux piétons ? (Photo 4)

«...un secteur résidentiel où se retrouve deux résidences pour aînés. La rue St-Antoine mène aussi directement aux écoles...»

La marche se poursuit sur la rue St-Antoine, un secteur résidentiel où se retrouve deux résidences pour aînés (Photo 7). La rue St-Antoine mène aussi directement aux écoles Arc-en-Ciel et Passe-partout situées sur la 14<sup>e</sup> Avenue.

- Y a-t-il des trottoirs des deux côtés de la rue ? (Photos 6 et 7)
- Y a-t-il des bateaux (ou abaissements de trottoirs) aux intersections ? (Photo 6)
- La limite de vitesse est-elle bien indiquée et respectée ? (Photo 8)

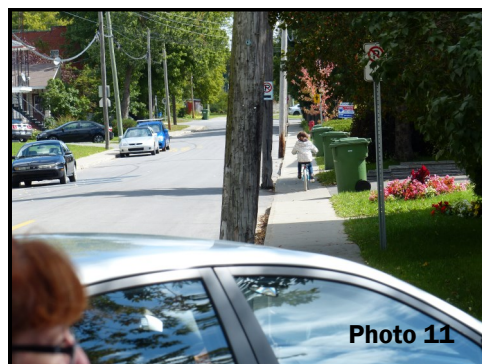


À L'intersection des rues St-Antoine et Salaberry, un regard sur la rue Salaberry nous amène à nous poser quelques questions sur cette large rue (Photos 6 et 9).

- Est-ce que cette rue mène à des destinations importantes ?
- Comment circulent les piétons et les cyclistes qui se rendent au parc où à la piscine ?
- Est-ce que le stationnement est permis sur les deux côtés ?



La 14<sup>e</sup> Avenue est une rue résidentielle avec 2 écoles primaires, il y a présence d'un trottoir de chaque côté de la rue. À l'intersection de St-Antoine et de la 14<sup>e</sup> Avenue, malgré la présence d'arrêts dans toutes les directions, on peut observer que les abaissements de trottoir ne sont présents que du côté sud (Photo 10).



« À l'intersection de St-Antoine et de la 14<sup>e</sup> Avenue ... on peut observer que les abaissements de trottoir ne sont présents que du côté sud. »

- Est-ce que le corridor scolaire est bien identifié ? (Photo 10 et 11)
- Est-ce que la zone scolaire est bien annoncée ? (Photo 12)
- Est-ce qu'une piste cyclable mène jusqu'à l'école ? (Photo 11)
- Est-ce que le stationnement est permis sur les deux côtés ? (Photo 11)
- Les entrées charretières rendent les piétons vulnérables, est-ce que les résidences du secteur ont besoin d'entrées charretières si larges ? (Photo 13)

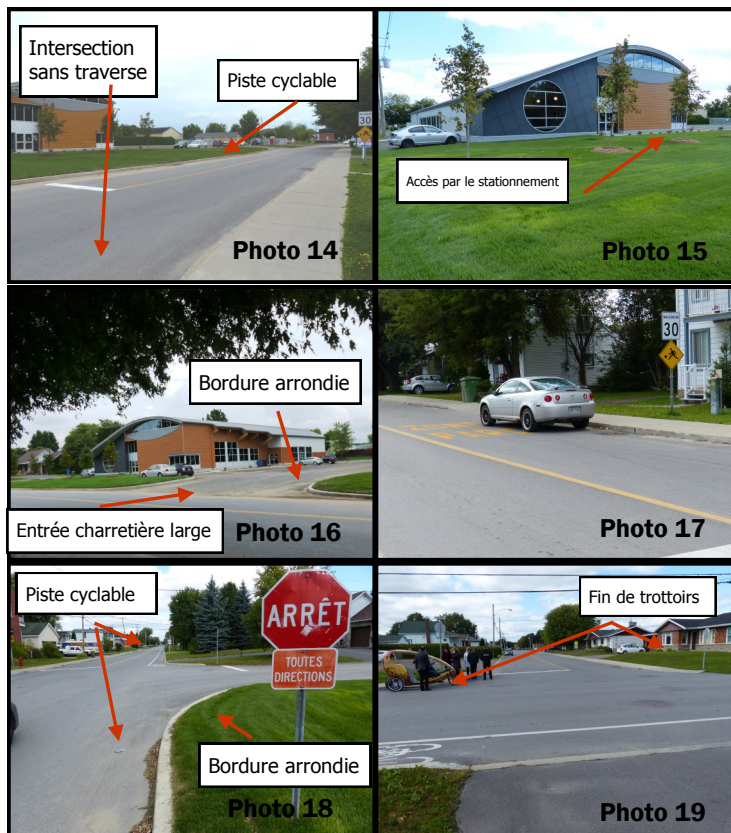


Saint-Lin-Laurentides

La rue du Parc est une rue collectrice, elle est munie d'un trottoir sur un seul côté, de la 12<sup>e</sup> Avenue jusqu'à la 16<sup>e</sup> Avenue et d'une voie cyclable du côté opposé sur toute sa longueur. Sur ce parcours, 2 lieux ont suscité notre intérêt soit, les intersections avec la 14<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> Avenue. (Photo 19)

- Le trottoir étant du côté opposé aux piscines municipales, est-ce qu'il y a des traverses piétonnes à l'intersection de la 14<sup>e</sup> Avenue ? (Photo 14)
- Est-ce que les équipements récréatifs sont bien identifiés ? (Photos 14, 15,16)
- Est-ce que la vitesse est réduite près des installations ? (Photos 14, 17)
- Un sentier piéton amène-t-il l'utilisateur directement, sans passer par les stationnements, de la rue à l'entrée principale de la piscine ? (Photos 14, 15)
- Est-ce que l'entrée charretière du stationnement des piscines est sécuritaire pour les piétons et les cyclistes (largeur, courbure de l'entrée, espace protégé pour piétons et cyclistes, etc.) ? (Photo 16)
- Est-ce qu'il y a des supports à vélos visibles et accessibles au parc et près des piscines ? (Photos 14, 15, 16)
- Les coins des rues sont-ils plutôt carrés pour réduire la vitesse ou ronds pour faciliter le virage rapide des automobiles ? (Photos 16, 18)
- La piste cyclable est-elle bidirectionnelle ? Est-elle suffisamment large ? A-t-elle des bollards pour protéger les cyclistes ? (Photos 14, 18, 19)
- Le déplacement piéton est-il permis dans la piste cyclable ?

« La rue du Parc est une rue collectrice... »



Sur la 16<sup>e</sup> Avenue et sur les rues Bernard et Proulx, nous avons observé plusieurs piétons. La 16<sup>e</sup> Avenue est le lien pour des destinations importantes, elle mène à la rue commerciale St-Isidore, à un parc et à l'école primaire Sir Wilfrid-Laurier. Cette avenue a un trottoir d'un seul côté, celui adjacent à l'école. Une portion de l'avenue est aussi strictement réservée aux autobus scolaires à deux périodes déterminées dans la journée.

- Y a-t-il une traverse piétonne à l'intersection de la 16<sup>e</sup> et de la rue du Parc ? (Photo 20)
- Est-ce que la courbure de la rue favorise le virage de l'automobile ou la sécurité du piéton ? (Photo 20)
- Le trottoir à l'intersection est-il sécuritaire ? (Photo 21)



- Comment les utilisateurs traversent-ils cette intersection ? (Photo 20)
- La signalisation est-elle claire autour de l'école (Photo 22) ?
- Les piétons doivent-ils emprunter de larges entrées charretières lorsqu'ils circulent en bordure de rue ? (Photo 22)
- Lors de la fermeture de la 16<sup>e</sup> Avenue, le trafic est dévié sur les rues Bernard et Proulx qui entourent l'école. Ces rues sont-elles munies de trottoirs ou corridor piéton en bordure de rue ? (Photo 23)

**« Une portion de l'avenue est aussi strictement réservée aux autobus scolaires à deux périodes déterminées dans la journée. »**

Saint-Lin-Laurentides



- Y a-t-il des traverses piétonnes aux intersections près de l'école ? (Photo 24)
- L'école a-t-elle un stationnement pour les vélos ? (Photo 25)
- Y a-t-il des voies cyclables autour de l'école ou qui mène à la rue St-Isidore? (Photos 20, 22, 23, 24, 25)

La rue Archambault est une grande rue collectrice parallèle à la rue St-Isidore et qui mène vers le nord à une épicerie. Elle a un trottoir du côté ouest entre de la 14<sup>e</sup> à la 16<sup>e</sup> Avenue et une voie cyclable du côté est sur toute sa longueur. Quelques observations ont été faites à l'intersection de la rue Archambault avec la 16<sup>e</sup> Avenue dont le trottoir qui n'a pas d'abaissement vis-à-vis la traverse piétonne. Quelques questions ont aussi été soulevées en lien avec la voie cyclable : Les bollards sont-ils présents sur toute la longueur ? La largeur est-elle suffisante pour une voie bidirectionnelle ? Y a-t-il régulièrement des obstacles dans la voie cyclable ? (Photo 26)

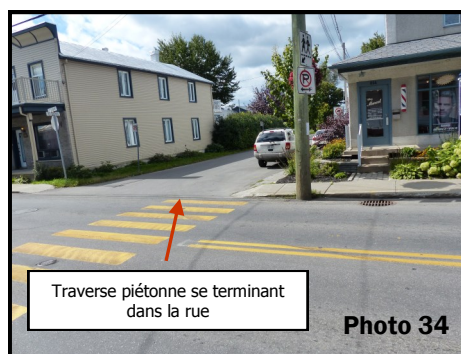
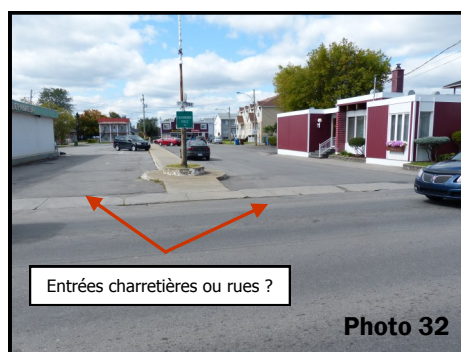
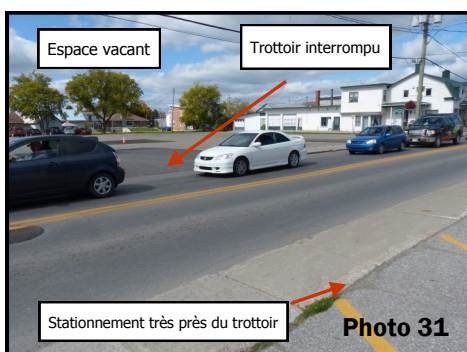
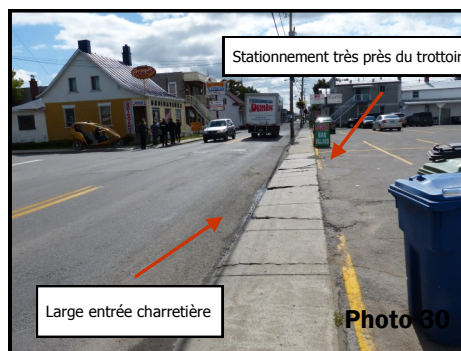
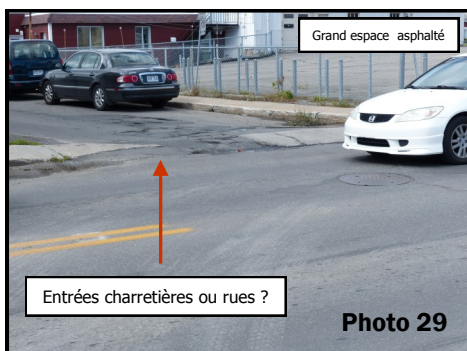
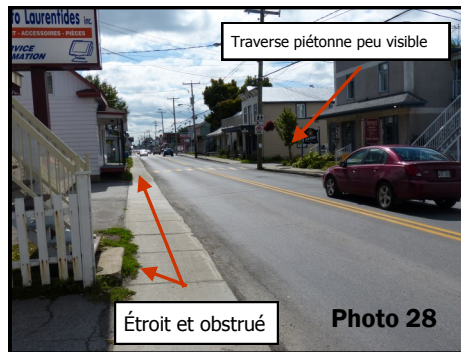
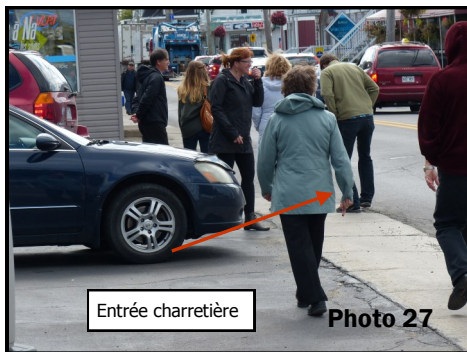


« ...l'expérience du piéton est loin d'être agréable et que la circulation à vélo y est non sécuritaire. »

La rue St-Isidore est une rue fort achalandée à la fois par le trafic local, le camionnage et les déplacements domicile-travail aux heures de pointe. Cette rue est dotée de trottoirs de chaque côté qui représentent un avantage pour le piéton. Par contre, les participants à la marche exploratoire ont pu constater, sur la portion empruntée entre la 16<sup>e</sup> Avenue et la 12<sup>e</sup> Avenue, que l'expérience du piéton est loin d'être agréable et que la circulation à vélo y est non sécuritaire.

- La rue est étroite, la circulation est rapide et très près du trottoir, le niveau de bruit est élevé et à certains endroits le piéton se sent à l'étroit entre les bâtiments et la rue (Photos 27, 28).
- Les trottoirs sont étroits et peu entretenus (Photos 28, 29, 30).
- De très nombreuses et très larges entrées charretières diminuent la sécurité du piéton sur le trottoir (Photos 27, 29, 30, 32, 33).

- Le sentiment de sécurité et le confort du piéton sont réduits par la présence de nombreux et grands terrains vacants ou espaces asphaltés ainsi que par les trottoirs interrompus ou qui se poursuivent confondant ainsi les rues et les entrées charretières (Photos 29, 30, 31, 32).
- Des destinations variées se retrouvent de part et d'autre de la rue, les traverses piétonnes sont peu fréquentes et la traversée aux intersections est difficile (Photos 28, 33, 34).



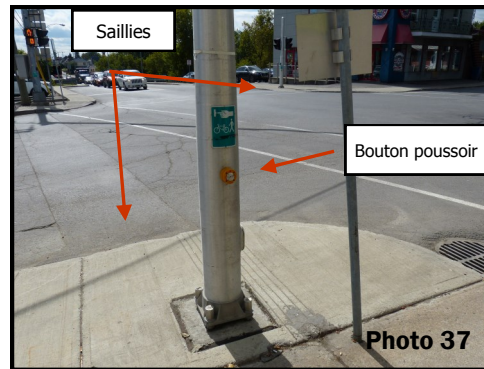
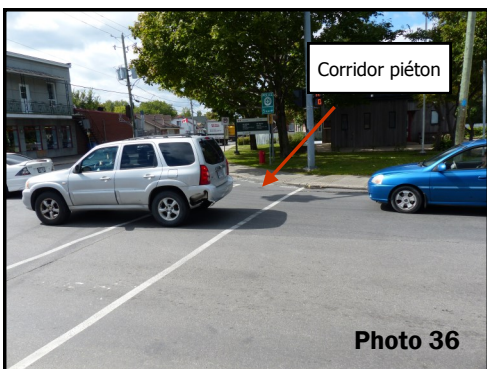
« Des destinations variées se retrouvent de part et d'autre de la rue, les traverses piétonnes sont peu fréquentes et la traversée aux intersections est difficile. »

Saint-Lin-Laurentides

La traversée à vélo de l'intersection de la rue St-Isidore et de la 12<sup>e</sup> Avenue représente un défi. La traversée à pied offre un faible sentiment de confort et de sécurité malgré l'aménagement de feux piétons, d'un corridor de déplacement bien identifié et de deux petites saillies près des intersections (Nord de la 12<sup>e</sup> Avenue/Est de St-Isidore et Ouest de St-Isidore/Sud de la 12<sup>e</sup> Avenue).

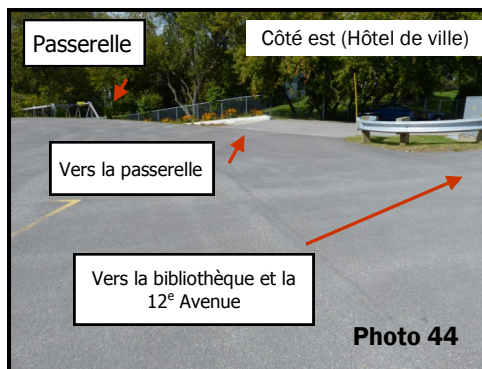
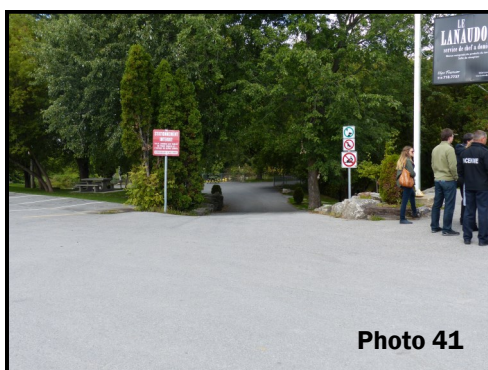
- Est-ce que le piéton se sent en sécurité sur le trottoir en attente de la traversée ? (Photos 35, 38, 39)
- Est-ce que le corridor piéton est respecté par les automobilistes ? (Photos 35, 36)
- Les feux piétons sont-ils faciles à utiliser ? (Photo 37)
- Le bouton poussoir est-il visible et près de la zone d'attente du piéton ? (Photo 38)
- Le bouton poussoir installé actionne-t-il le feu piéton pour la traversée de St-Isidore ou de la 12<sup>e</sup> Avenue ? (Photo 37)
- Le bouton poussoir est-il accessible à une personne de petite taille ou à mobilité réduite ? (Photos 38, 39)
- Le temps de traversée est-il suffisant pour un aîné ? Une famille avec enfants ? Une personne à mobilité réduite ?

« La traversée à vélo de l'intersection de la rue St-Isidore et de la 12<sup>e</sup> Avenue représente un défi assurément. »



Pour notre retour à l'hôtel de ville, nous avons choisi d'emprunter la passerelle située sous le pont de la rue St-Isidore. L'utilisation de la passerelle permet d'atteindre la bibliothèque, l'institution financière ainsi que l'hôtel de ville sans avoir à traverser l'intersection de St-Isidore et de la 12<sup>e</sup> Avenue. La passerelle semble peu utilisée. Le parc en bordure de la rivière et la passerelle méritent qu'on se pose plusieurs questions.

- L'espace asphalté en bordure du pont est-il attrayant pour le piéton ? Quelle est son utilité ? (Photo 40)
- Est-ce que la passerelle est visible de la rue St-Isidore ou de la 12<sup>e</sup> Avenue ? (Photo 44)
- Le parc et la passerelle sont-ils annoncés sur la trajectoire du piéton ? (Photo 40)
- Est-ce qu'un lien piéton et /ou cyclable est visible sur la chaussée pour diriger les utilisateurs potentiels vers la passerelle ? (Photos 40, 41, 44)
- Est-ce que les cyclistes peuvent utiliser la passerelle ? (Photo 43)
- Y a-t-il une signalisation claire indiquant l'endroit où la passerelle mène ? (Photos 42, 43, 44)
- Est-ce que le sentier pour s'y rendre et la passerelle sont bien éclairés ou surveillés le soir ?
- Est-elle déneigée l'hiver ?



« L'utilisation de la passerelle permet d'atteindre la bibliothèque, l'institution financière ainsi que l'hôtel de ville sans avoir à traverser l'intersection de St-Isidore et de la 12<sup>e</sup> Avenue. »

## 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 points à améliorer du transport actif dans leur communauté. La réflexion est orientée par trois séries de vingt-cinq indicateurs en regard du potentiel piétonnier (section 4.1), du potentiel cyclable (section 4.2) et des autres usages (section 4.3) en lien avec le transport actif.

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

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

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

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

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

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

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



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

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif			
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable	Potentiel autres usages
<b>Groupe 1</b>	31	26	33
<b>Groupe 2</b>	44	44	60
<b>Groupe 3</b>	36	23	54

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

#### 4.1 Potentiel piétonnier

Lorsque l'on compare les résultats détaillés de chaque question entre les groupes, on peut constater que leurs perceptions sont semblables sur plusieurs questions. La note calculée en fonction de la cote attribuée pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hautes et les plus basses notes peuvent représenter un certain accord. Le troisième groupe n'ayant par remis sa grille de travail, nous pouvons seulement comparer les accords ou les divergences des deux premiers groupes. Pour voir les résultats complets, nous vous suggérons de consulter l'annexe 8.3.

Quatre indicateurs du potentiel piétonnier ont obtenu la valeur « Très bien » par au moins deux groupes de travail. Cinq indicateurs sont qualifiés de « Très bien » et de « Moyen ». Ces indicateurs représentent un atout pour le potentiel piétonnier à Saint-Lin-Laurentides.

- 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?

<b>Gr 1</b>	<b>Gr 2</b>
3	3

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



Saint-Lin-Laurentides



« Il y aurait donc dix indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification.»

	Gr 1	Gr 2
• Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte des neiges au printemps?	3	3
• Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	3	3
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	3	3
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte?	3	2
• 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 ?	2	3
• Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	3	2
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	2	3
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	2	3

Par contre, six indicateurs du potentiel piétonnier ont obtenu la valeur « Très faible » par au moins deux équipes et quatre indicateurs obtiennent les cotes « Très faible » et « Faible ». Il y aurait donc dix indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification:

	Gr 1	Gr 2
• Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	0	0
• Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0
• Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0
• Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0
• Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	0	0
• Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	0	0
• Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?	0	1
• Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps, par exemple, la présence d'arbres?	0	1
• Les automobilistes respectent-ils les piétons?	1	1
• Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	1

Il y a aussi, trois indicateurs où des divergences d'opinion intéressantes sont constatées particulièrement lorsqu'un des groupes qualifie l'indicateur « Très bien » et le deuxième « Très faible ».

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	Très faible	Très bien
Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	Très faible	Très bien
Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	Très faible	Très bien

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

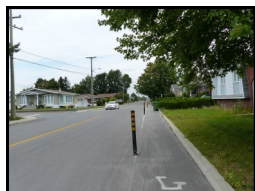
Neuf indicateurs ont été identifiés « importants » pour le potentiel piétonnier :

1. Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
2. Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
3. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
4. Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport?
5. 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 ?
6. Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
7. Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?
8. Les automobilistes respectent-ils les piétons?
9. Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ?



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





## 4.2 Potentiel cyclable

Lorsque l'on compare les résultats détaillés de chaque question entre les groupes, on peut constater que leurs perceptions sont semblables sur plusieurs questions. La note calculée en fonction de la cote attribuée pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hautes et les plus basses notes peuvent représenter un certain accord. Le troisième groupe n'ayant par remis sa grille de travail, nous pouvons seulement comparer les accords ou les divergences des deux premiers groupes. Pour voir les résultats complets, nous vous suggérons de consulter l'annexe 8.3.

Aucun indicateur n'a été clairement été identifié comme une force du réseau cyclable.

Onze indicateurs obtiennent la cote « Moyen », quatre font l'unanimité entre deux des groupes, un est nuancé par la valeur « très bien » et les six autres sont nuancés par la cote « Faible ». Ces indicateurs peuvent devenir des pistes pour améliorer le potentiel cyclable à Saint-Lin-Laurentides.

« **Aucun indicateur n'a clairement été identifié comme une force du réseau cyclable.** »

	Gr 1	Gr 2
• Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	2	2
• Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi. à 15,5 pi.)?	2	2
• Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	2	2
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclable?	2	2
• Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	2	3
• Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	1	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?	2	1
• Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	2	1
• Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	1	2
• Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	1	2
• Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	2	1

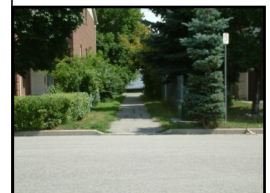
Vous trouverez ci-dessous la liste des indicateurs du potentiel cyclable ayant généralement obtenu la valeur « Très faible » ou « Faible » ou « Moyen » il y aurait donc dix indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification:

	Gr 1	Gr 2
• Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles ?	1	1
• Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélos?	0	1
• Les autobus ont-ils des supports à vélos ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?	0	1
• Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	1
• Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	1
• Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	1
• Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	0	1
• Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	0	2
• Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	2
• Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	2

«Il y aurait donc dix indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification.»

Il y a un écart de perception entre les groupes pour quatre indicateurs qui ne font pas consensus. Il serait intéressant de s'interroger sur l'interprétation qu'en ont faite les groupes.

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	Excellent	Moyen
Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?	Très faible	Très bien
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?	Faible	Très bien
Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	Faible	Très bien



Saint-Lin-Laurentides



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

**« Neuf indicateurs ont été identifiés « importants » pour le potentiel cyclable par les deux groupes.»**

1. Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
2. Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?
3. Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
4. Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?
5. Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d’autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?
6. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
7. Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, des lois municipales spéciales)?
8. Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?
9. Encourage-t-on les jeunes à prendre leur vélo pour se rendre à l’école ou à d’autres destinations?



### 4.3 Autres usages

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

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

**Le trottoir est réservé aux piétons.**

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

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

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

Les indicateurs de « autres usages » ayant obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent » ou « Moyen » par deux des groupes de travail se démarquent particulièrement. Voici les sept indicateurs qui semblent représenter un atout:

	Gr 1	Gr 2
• Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	3
• L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	4	3
• Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	3	3
• Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	3	3
• Les intersections de trottoirs sont-elles munies « d'abaissements de trottoir (bateaux) »?	3	3
• Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	2	3
• Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	2	3

**«...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.»**



**Saint-Lin-Laurentides**


«L'écart de perception peut être dû à la composition du groupe, à son niveau de connaissance de l'élément discuté, mais aussi tenir compte de la précision et de la subjectivité de la question.»

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

	Gr 1	Gr 2
• La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté ?	0	1
• Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes ?	0	1
• Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	1
• Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	1
• Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	2	0
• Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	1	2
• La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	1	2

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

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	Très faible	Très bien
La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	Très faible	Très bien
Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	Très faible	Très bien
Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	Très faible	Très bien
Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	Faible	Très bien
Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place ?	Faible	Très bien
Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	Faible	Très bien

Indicateurs démontrant un écart de perception (suite)		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	Faible	Très bien
Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	Très faible	Moyen

Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour « autres usages ». Malheureusement les équipes ont manqué de temps pour compléter cet exercice.



## 5. Résultats – Exercice de Cartographie

Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait d'une grande carte de la ville de Saint-Lin-Laurentides 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 autres groupes les raisons de leurs choix. Cette façon de faire permet de relancer la discussion en grand groupe.

**«Chaque équipe a présenté son constat et sa vision en expliquant aux autres groupes les raisons de leurs choix.»**





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

## 5.1 Destinations

Plusieurs destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes. La plupart étant des destinations de services de proximité. Les écoles primaires, l'hôtel de ville et l'aréna sont nommés par les trois équipes. La bibliothèque, l'église, la piscine, la salle de spectacle, la caisse Desjardins, la pharmacie, deux marchés d'alimentation ainsi que la plupart des parcs sont cités par deux des équipes.

Plusieurs ne sont identifiées que par une seule équipe comme étant des destinations quotidiennes importantes en fonction de différentes clientèles : la garderie, les dépanneurs et postes d'essence, les boîtes postales, le bar laitier, la quincaillerie le centre hospitalier de soins longue durée et le parc industriel. Une des équipes a même mentionné les cabanes à sucre sur la route 158 vers St-Esprit ainsi qu'un futur site récréotouristique situés à l'extérieur du périmètre municipal comme étant des destinations cyclables ou piétonnes. (Voir annexe 8.6).

## 5.2 Routes sécuritaires

Les groupes s'attardent peu à cette partie de l'exercice, il ne faut pas en déduire que les rues non mentionnées sont considérées comme étant non sécuritaires. Plusieurs de ces rues ont déjà un ou des trottoirs, une voie cyclable ou un débit de circulation entraînant peu de risques pour les utilisateurs. Il faudrait les consulter plus spécifiquement sur ces rues lorsque des aménagements sont prévus.

Les trois équipes ont tout de même cité plusieurs sections de rue qu'elles considèrent sécuritaires.

### *Avenue du Parc et rang du Ruisseau St-Jean*

L'avenue du Parc et le rang du Ruisseau St-Jean sont considérés sécuritaires sur tout le tracé par les trois groupes. L'avenue du Parc a un trottoir sur son côté ouest de la 12<sup>e</sup> Avenue à la 16<sup>e</sup> Avenue et une étroite bande cyclable au sol sur le côté est qui se poursuit sur le rang du Ruisseau St-Jean.

Le troisième groupe ajoute à ce tracé sécuritaire d'abord une petite section de la 16<sup>e</sup> Avenue ayant un trottoir du côté nord pour accéder à l'école Sir Wilfrid-Laurier et une deuxième section munie de trottoirs des deux côtés soit, la portion de la 12<sup>e</sup> Avenue située entre l'avenue du Parc et la rue St-Isidore ainsi que la traversée du pont par la rue St-Isidore ou par la passerelle jusqu'au parc André Auger.

### *Piste polyvalente en site propre*

La piste aménagée pour les piétons et les cyclistes entre le parc Henri-Leprohon et la rue St-Isidore est mentionnée par les trois groupes.

Le troisième groupe mentionne qu'un autre tracé sécuritaire complète cette piste lorsque les utilisateurs empruntent la rue Industrielle à partir de l'intersection St-Isidore/Valérie/Industrielle et accèdent aux stationnements du Centre sportif et de la salle L'Opale.

### **Chemin St-Stanislas**

Deux groupes citent le chemin St-Stanislas comme ayant des portions sécuritaires alors que le groupe 2 est plus critique sur ces aménagements (voir section suivante). Le groupe 1 identifie « sécuritaire » la section à partir de la rue du Boisé jusqu'au rang Ste-Henriette, aménagé avec une voie cyclable bidirectionnelle balisée par des bollards, empruntée à la fois par les cyclistes et les piétons. Pour ce groupe cette section est considérée sécuritaire sauf devant l'école. Le groupe 3 définit la portion sécuritaire à partir de l'école L'Aubier (entre les rue Alexandre et Xavier) se prolongeant sur le chemin St-Stanislas vers le sud jusqu'à la rue des Prés et ce malgré l'absence d'aménagement sur une portion de la rue. Il prolonge ce tracé sécuritaire sur la rue des Prés jusqu'au parc Jade-Chayer-Côté.

### **Rue du Marché**

Pour le groupe 2, la rue du Marché, qui a un trottoir et une voie cyclable du côté nord sur toute sa longueur jusqu'à la rue St-Isidore (Route 335) et un deuxième trottoir du côté sud de la rue du Maraîcher jusqu'à St-Isidore, est sécuritaire. Le passage piétonnier entre la rue des Artisans et la rue de la Campagne ainsi qu'un passage au bout de la rue de la Commune se dirigeant vers l'école sont aussi cités pour compléter ce tracé sécuritaire.

Le groupe 3 identifie un tracé sécuritaire de la rue St-Isidore jusqu'à l'école L'Aubier. Ce tracé emprunte une portion de la rue du Marché (de St-Isidore à la rue des Cépages), la rue des Cépages, la rue des Champs de Blé, la rue des Moissons, la rue de la Commune et le passage piétonnier au bout de cette rue.

### **9<sup>e</sup> Avenue et rang de la Rivière Sud**

Le premier groupe identifie comme sécuritaire la 9<sup>e</sup> Avenue (à l'ouest de St-Isidore) et le rang de la Rivière Sud qui ont une bande cyclable sur le côté sud ce qui augmente le sentiment de sécurité.

Pour voir les tracés sur les cartes consultez l'annexe 8.7.

## **5.3 Routes non sécuritaires**

Pour les routes ou rues qui ne sont pas adaptées au transport actif ou pour les zones à risques :

### **Chemin St-Stanislas**

La portion du chemin St-Stanislas située devant l'école L'Aubier est décrite peu sécuritaire par les participants du groupe 1, malgré la présence d'une voie cyclable bidirectionnelle et d'une zone scolaire de 30 km bien annoncée.

Une plus grande portion du chemin St-Stanislas est identifiée par le groupe 2. Le sentiment de sécurité à pied et à vélo serait faible sur la voie cyclable à partir de Ste-Henriette jusqu'à la rue Alexandre.

«Le sentiment de sécurité à pied et à vélo serait faible sur la voie cyclable à partir de Ste-Henriette jusqu'à la rue Alexandre.»



## Saint-Lin-Laurentides

**St-Isidore**

Le groupe 2 spécifie que la rue St-Isidore offre une expérience avec un faible sentiment de sécurité à partir de la 17<sup>e</sup> Avenue jusqu'au pont. L'entretien, l'étroitesse des trottoirs, les vastes entrées charretières ainsi que la proximité de la circulation sont des éléments mentionnés.

Le groupe 3 a plutôt choisi de citer deux sections de St-Isidore au sud du pont.

- Une section où les piétons et les cyclistes doivent utiliser l'accotement asphalté à partir de la fin de la voie cyclable bidirectionnelle (avenue du Marché) jusqu'à la piste cyclable en site propre devant le parc (approximativement à la hauteur de la 8<sup>e</sup> Avenue);
- Une section située entre la 9<sup>e</sup> Avenue jusqu'au pont où il y a un trottoir des deux côtés, mais où il n'y a pas de voie cyclable.

**La passerelle**

Le groupe 2 s'est questionné sur le sentiment de sécurité en lien avec la passerelle.

**Montée St-Jacques et Côte Jeanne**

La Montée St-Jacques et la Route 158 (Côte Jeanne), deux routes où il n'y a pas d'accotement sont identifiées non sécuritaires par le groupe 3.

«... plusieurs propositions qui permettraient de lier l'ensemble du territoire... »

**5.4 Aménagements à améliorer ou à développer**

Les groupes étaient aussi invités à se projeter et à identifier des tronçons pour l'amélioration ou encore le développement afin d'augmenter la connectivité et la pratique du transport actif sécuritaire.

Le premier groupe a plusieurs propositions qui permettraient de lier l'ensemble du territoire à partir de la 23<sup>e</sup> Avenue jusqu'à la rue Marguerite par l'aménagement de combinaisons de voies cyclables, de bandes cyclables, de voies partagées et par la réglementation du stationnement.

- **Au nord de la 12<sup>e</sup> Avenue**

Des aménagements pourraient d'abord être réalisés sur la rue Archambault en poursuivant le trottoir sur toute la longueur. Une voie cyclable déjà présente pourrait être améliorée. La 14<sup>e</sup> Avenue et la 16<sup>e</sup> Avenue devraient aussi être aménagées pour créer un lien cyclable avec l'avenue du Parc. Des aménagements cyclables sur la rue St-Antoine et de la portion de la 12<sup>e</sup> Avenue située entre St-Antoine et l'avenue du Parc permettraient de créer une boucle cyclable.

- **Au sud de la 12<sup>e</sup> Avenue**

À partir de la piste polyvalente qui longe St-Isidore on pourrait créer un lien avec le parc André Auger et la passerelle sous le pont via la 9<sup>e</sup> Avenue, la rue Ste-Geneviève et la 11<sup>e</sup> Avenue. De là, un lien pourrait être créé derrière les terrains en bordure de la rue St-Isidore pour rejoindre le parc.

De la piste polyvalente, il faudrait aménager la traversée de la rue St-Isidore pour emprunter la rue Valérie et la rue Lortie. Ces deux rues nous mèneraient en sécurité plus loin au sud sur la rue St-Isidore. Une voie cyclable devrait alors être aménagée sur St-Isidore de la rue Lortie jusqu'à l'intersection avec la rue des Primevères. La rue des Primevères pourrait ensuite être utilisée jusqu'à la voie cyclable sur le chemin St-Stanislas.

- **À l'est du chemin St-Stanislas**

Des voies cyclables est-ouest pourraient être aménagées sur la rue Xavier, le rang Ste-Henriette, la rue de Provence et la combinaison des rues Marc-Aurèle-Fortin, Riopelle, Alfred-Pellan, Marcelle-Ferron et Jean-Dallaire. Une voie nord-sud lierait toutes ces voies à l'est de la rue Kerne et à l'ouest de la rue Marguerite.

Le deuxième groupe présente des options différentes, mais tout aussi intéressantes.

- **Au nord de la 12<sup>e</sup> Avenue**

Les aménagements cyclables de la rue Archambault serait complétés par des portions d'un côté comme de l'autre de la rue St-Isidore;

- Une voie cyclable sur la 14<sup>e</sup> Avenue, de la rue Archambault à la rue du Parc;
- Une voie cyclable sur la rue St-Antoine qui traverserait la 12<sup>e</sup> Avenue se poursuivrait derrière les bâtiments municipaux pour rejoindre la passerelle;
- Une voie cyclable sur la portion de la 16<sup>e</sup> Avenue entre Archambault et St-Isidore qui traverserait et longerait St-Isidore sur une petite distance pour aller rejoindre la 17<sup>e</sup> Avenue et la rue Brien;
- Un axe cyclable nord-sud serait aussi aménagé sur les rues Brien, Thibodeau et Laurin.

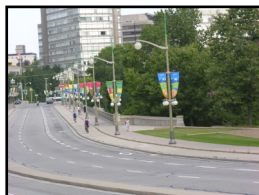
- **Au sud de la 12<sup>e</sup> Avenue**

À partir de la piste polyvalente, ce groupe propose aussi d'utiliser la 9<sup>e</sup> Avenue et la rue Ste-Geneviève ainsi qu'un passage entre des terrains au bout de la rue Ste-Geneviève pour se rendre au parc André Auger et à la passerelle.

À l'autre bout de la piste polyvalente, ce groupe propose comme le groupe 1 d'aménager une traversée de la rue St-Isidore pour emprunter la rue Valérie. Par contre leur proposition décrit une piste cyclable en site propre qui prendrait place au bout des terrains derrière la rue Valérie, le Croissant du Rubis, le Croissant de l'Émeraude et la rue Viliotte pour se lier à la rue des Pervenches et des Primevères jusqu'au chemin St-Stanislas.

« Le deuxième groupe présente des options différentes, mais tout aussi intéressantes. »





«... mais plutôt des grands axes qui permettent la desserte du côté est comme du côté ouest de la rue St-Isidore au sud du pont.»

- **À l'est du chemin St-Stanislas**

Un premier circuit cyclable pourrait être aménagé à partir du chemin St-Stanislas empruntant d'un côté la rue du Boisé et de l'autre la rue Irénée. Les rues Jessica, du Bon Air ainsi qu'une portion des rues Xavier et Kerne complèteraient cette boucle.

Un deuxième circuit partirait de la rue des Prés, emprunterait la rue Marcel pour ensuite se poursuivre sur les rues Marguerite, Rodolphe-Duguay, Jean-Dallaire, Marcelle-Ferron, Riopelle et Marc-Aurèle-Fortin pour revenir finalement au chemin St-Stanislas.

Deux axes complémentaires pourraient être aménagés :

- le premier à partir de la rue Marguerite en aménageant la rue du Vigan, la rue Vianney-Therrien et une partie de l'avenue Villeneuve jusqu'au rang Ste-Henriette;
- le deuxième sur la rue des Feuilles entre la rue St-Isidore et le chemin St-Stanislas.

Le troisième groupe ne propose rien au nord de la 12<sup>e</sup> Avenue, mais plutôt des grands axes qui permettent la desserte du côté est comme du côté ouest de la rue St-Isidore (Route 335) au sud du pont.

- **Lien entre le parc André Auger et la piste polyvalente**

Cette proposition ressemble à celle du groupe 2. De l'extrémité nord de la piste polyvalente, il propose un tracé sur la 9<sup>e</sup> Avenue, la rue Ste-Geneviève et le passage entre deux terrains (au bout de la rue Ste-Geneviève) qui permettrait de joindre le bord de la rivière, le parc et la passerelle.

- **La rue St-Isidore**

- Un aménagement cyclable permettrait de circuler sur la rue St-Isidore de l'aréna jusqu'à l'avenue du Marché;
- Un autre tronçon cyclable permettrait de circuler sur la rue St-Isidore entre le rang Ste-Henriette et l'intersection avec les rues De L'Industrie et des Bouleaux. Ce dernier tronçon permettrait de lier les voies cyclables proposées à l'est et à l'ouest de la Route 335.

- **À l'est de St-Isidore**

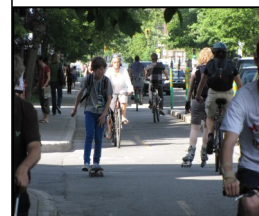
- Une section cyclable est/ouest est proposée entre le chemin St-Stanislas jusqu'à la limite ouest du périmètre urbain. Cette piste cyclable partirait de l'école L'Aubier et emprunterait un boisé situé entre les rues Alexandre et Xavier pour la première partie et ensuite le boisé situé entre les rues Xavier et du Bon Air;

- Une autre section serait aménagée sur le rang Ste-Henriette à partir de la Route 335 jusqu'au chemin St-Stanislas, le groupe propose ensuite le prolongement de la voie cyclable sur le chemin St-Stanislas vers le sud jusqu'à l'intersection avec la rue des Prés.
- **À l'ouest de St-Isidore**
  - À partir de la rue St-Isidore, trois petits axes est/ouest seraient aménagés environ cent mètres sur de la Côte de Grâce, cent mètres sur la rue Industrielle et une centaine de mètres hors route au bout de la rue Prudhomme. Deux axes nord/sud soit de la rue Industrielle à la Côte de Grâce et de la section au bout de la rue Prud'Homme à la Côte de Grâce seraient aménagés à travers champs;
  - La section proposée précédemment serait liée à un futur site récréotouristique par une piste cyclable hors route à travers les champs et le boisé. Cette piste dans l'axe nord/sud passerait au bout des rues Carole, Lapointe, Marie-Reine, Mélanie, Olivia et Méitin pour se rendre au futur parc récréotouristique;
  - Pour compléter les liens est-ouest d'un côté comme de l'autre de St-Isidore et lier le futur site récréotouristique trois autres tracés sont proposés. Une voie cyclable sur toute la longueur de la rue Méitin et une voie cyclable sur la rue De L'Industrie et une partie de la rue de l'Entreprise.

Pour voir toutes ces propositions sur les cartes nous vous suggérons de consulter l'annexe 8.7.



« La section proposée précédemment serait liée à un futur site récréotouristique ... »





## 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 Saint-Lin-Laurentides. Ils les ont ensuite proposées à tous les participants. Ces actions devaient répondre à trois critères:

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

Une fois leur liste développée, 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. Revitaliser le centre-ville par la réglementation d'urbanisme, afin d'inciter le consommateur à fréquenter davantage la rue commerciale, par des incitatifs financiers pour les commerçants;
2. Créer un comité de citoyens pour promouvoir des pistes cyclables / intermunicipales. (Collaborer avec les autres municipalités);
3. Accentuer les traverses piétons;
4. Organiser une journée sans ma voiture;
5. Augmenter la visibilité de la passerelle;
6. Écrire des articles pour promouvoir le transport actif et les envoyer aux médias locaux.

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

## 7. Constats et recommandations

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

Les participants étaient 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 les principaux concepts reliés aux déplacements utilitaires, pour ensuite passer des concepts à la réalité, en posant un regard sur le potentiel piétonnier et cyclable de leur municipalité. La marche exploratoire a été un moment très intéressant et déterminant de la journée.

Le groupe se composait d'un élu, de gestionnaires de services, de représentants d'organismes et de citoyens utilisateurs.

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

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



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

## 7.1 Constats



**« Ces voies cyclables ne sont pas liées entre elles, de plus elles n'ont pas été planifiées en fonction des destinations utilitaires... »**

- Les participants ont intégré les concepts du transport actif et leurs travaux intègrent les notions relatives aux différentes clientèles, à l'accessibilité et aux installations adéquates pour le cycliste, le marcheur, la famille ou la personne à mobilité réduite ;
- La circulation piéton est supportée par la présence d'un réseau de trottoirs sur plusieurs rues. Par contre, plusieurs éléments peuvent être améliorés: la présence d'obstacles sur les trottoirs, l'entretien, l'accessibilité pour les poussettes et les fauteuils roulants, la continuité, la cohérence avec les destinations utiles, la signalisation, l'esthétisme, l'éclairage et la sécurité aux intersections ;
- Les zones scolaires sont bien identifiées et des mesures sont présentes pour améliorer la sécurité aux abords des écoles. Les corridors de déplacements actifs des jeunes que ce soit vers les écoles primaires, les parcs ou la bibliothèque ne sont pas planifiés et sécurisés ;
- Les traversées des rues aux intersections et entre les intersections représentent un défi à certains endroits. Le trottoir ou la voie cyclable n'étant pas toujours du côté du générateur de déplacement (école, piscine, parc, commerce) la traversée de la rue s'avère nécessaire. L'espace d'attente du piéton en bordure de rue ou sur le trottoir n'est pas toujours sécuritaire. Les traverses piétonnes aménagées ne sont pas toujours adéquates (lieu ou passage réel des usagers, visibilité, début et fin du marquage, abaissement de trottoir);
- Les entrées charretières nombreuses et très larges dans les rues commerciales comme sur les rues résidentielles diminuent la sécurité des piétons et des cyclistes ;
- La rue St-Isidore, malgré ses trottoirs, offre un faible sentiment de sécurité et un faible niveau de confort pour le piéton. La largeur et l'entretien des trottoirs, la vitesse des automobiles et le bruit, les nombreuses entrées charretières, les terrains vacants, les vastes stationnements en bordure des trottoirs, les traversées difficiles pour accéder aux services sont parmi les causes probables. Le cycliste n'est pas en sécurité en bordure de la rue St-Isidore ;
- Les voies cyclables sont présentes sous forme de bandes cyclables, de voies cyclables bidirectionnelles avec ou sans bollard sur plusieurs grands axes de Saint-Lin-Laurentides. Ces voies cyclables ne sont pas liées entre elles, de plus elles n'ont pas été planifiées en fonction des destinations utilitaires telles que les écoles, les services publics ou les destinations commerciales. Les voies cyclables sont parfois étroites et régulièrement obstruées nuisant à la sécurité et au confort des cyclistes ;
- Il y a peu d'aménagements urbains pour faciliter les déplacements à pied ou à vélo sur les trajets des utilisateurs et aux destinations principales tels que des stationnements pour vélos visibles, des bancs, des poubelles, des arbres, etc ;
- La trame des rues manque de connectivité et impose des trajets longs dans plusieurs secteurs. Les piétons et cyclistes privilégient les trajets plus directs.

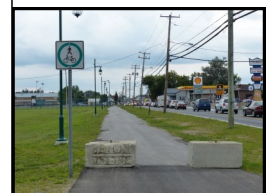
## 7.2 Recommandations

Saint-Lin-Laurentides dispose déjà d'infrastructures de transport actif et pourrait choisir d'accorder une place importante aux piétons et aux cyclistes dans la planification à moyen et à long terme. La réalisation des 6 pistes d'actions identifiées à la page 32 devraient être concrétisée à court terme. Dans les suites de cet atelier, la municipalité peut envisager différentes stratégies qui pourraient l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Saint-Lin-Laurentides.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. L'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges ainsi que le partage de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires enrichissent un projet;
- Identifier les lieux où les piétons sont les plus nombreux et les plus vulnérables, afin de prioriser la bonification du réseau de trottoirs existants. Une réflexion englobant l'âge, la mobilité des utilisateurs, les destinations ciblées (scolaire, commerciale, résidentielle, industrielle), la circulation, la sécurité en bordure de rues permettrait de cibler les besoins de réfection, de planifier ou prioriser les nouveaux tronçons de trottoirs ainsi que d'aménager des traverses piétonnes et des passages piétonniers;
- Planifier le réseau de voies cyclables en continu et en lien avec les destinations définies selon les différentes clientèles autant pour le loisir que pour les déplacements quotidiens (école, emploi, loisirs, commerces, services);
- Revitaliser et créer des espaces municipaux de qualité sur la rue St-Isidore au nord de la 12<sup>e</sup> Avenue (esthétisme, façades ouvertes, place publique, aménagement paysager, mobilier urbain, éclairage, musique, gestion du stationnement...). Lorsque la voie de contournement deviendra une réalité il sera plus facile de rendre les déplacements piétonniers confortables et augmenter l'attractivité pour les piétons et les cyclistes sur cette rue commerciale ;
- Accorder autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires des piétons et des cyclistes qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts si tous les utilisateurs sont considérés dans la planification que de faire des correctifs.

« **Saint-Lin-Laurentides ... pourrait choisir d'accorder une place importante aux piétons et aux cyclistes dans la planification... »**



## Saint-Lin-Laurentides



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

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

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

Mettre en place des mesures spécifiques pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo ainsi que ceux conduits à l'école par les parents;

- Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétique...) les destinations principales identifiées (les commerces, les écoles, les parcs...), mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations (conditions d'entretien, maisons, rues, rivière, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent...);
- Faire les liens avec les politiques de la municipalité (familiale, sportive, culturelle, sécurité publique...).



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



## Annexe 8.1

### Ordre du jour

**Ville Saint-Lin-Laurentides**  
**Atelier**  
**potentiel piétonnier et cyclable**  
**18 septembre 2014**

8:30-9:00	Accueil des participants
9:00-9:10	Introduction et objectif de l'atelier
9:10-9:45	Nouvelle perspective sur le transport actif Qu'est-ce que le transport actif? L'importance du transport actif
9:45-9:55	Pause
9:55-10:40	Innovations et pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables
10:40-12:15	Marche exploratoire
12:15-13:15	Dîner – Analyse du potentiel de transport actif
13:15-13:30	Retour sur l'analyse de potentiel
13:30-14:00	Cartographie – Destinations et besoins
14:00-14:20	Retour sur l'exercice de cartographie
14:30-14:40	Pause
14:40-15:55	Exercice de priorisation en transport actif
15:10-15:55	Priorités d'action en transport actif
15:55-16:00	Mot de la fin (Retour sur le contexte de l'activité et ses suites)
16:00-16:10	Évaluation des participants



## Annexe 8.3

## Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif

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

## Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	1	2	-
2.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passé côte à côte?	3	2	-
3.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	2	2	-
4.	Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	3	3	-
5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	2	2	-
6.	Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	3	-
7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	0	3	-
8.	Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?	3	3	-
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?	2	3	-
10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?	1	1	-
11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	1	-
12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	3	2	-
13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?	0	1	-
14.	Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	0	1	-
15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	2	3	-
16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	0	0	-
17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0	-
18.	Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	-
19.	Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	-
20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	0	0	-
21.	Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	0	0	-
22.	Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	3	3	-
23.	Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	0	3	-
24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	3	3	-
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	2	3	-
	<b>Grand total Potentiel piétonnier (max. = 100)</b>	<b>31</b>	<b>44</b>	<b>36</b>

**Section 2: Potentiel cyclable**

	<b>Indicateurs de potentiel</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 3</b>
1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?	0	3	-
2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	1	2	-
3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	2	2	-
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?	1	3	-
5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	1	3	-
6.	Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	2	1	-
7.	Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	2	1	-
8.	Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	1	1	-
9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélos sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	0	2	-
10.	Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélos?	0	1	-
11.	Les autobus ont-ils des supports à vélos ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?	0	1	-
12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	1	2	-
13.	Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	2	-
14.	Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	2	-
15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	2	3	-
16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	2	2	-
17.	Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	1	2	-
18.	Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	1	-
19.	Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	1	-
20.	Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	1	-
21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	4	2	-
22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	2	1	-
23.	Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	0	1	-
24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	2	2	-
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	2	2	-
	<b>Grand total Potentiel cyclable (max. = 100)</b>	<b>26</b>	<b>44</b>	<b>23</b>

## Section 3: Autres usages

	<b>Indicateurs de potentiel</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 2</b>	<b>Groupe 3</b>
1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	0	1	-
2.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	0	3	-
3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	0	3	-
4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	3	-
5.	Le parc de "skate" est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	2	3	-
6.	Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	3	3	-
7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	0	3	-
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?	1	3	-
9.	Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	0	1	-
10.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	2	2	-
11.	Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	1	3	-
12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	1	3	-
13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	4	3	-
14.	Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	2	0	-
15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	3	3	-
16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	3	-
17.	Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	1	-
18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	1	-
19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	2	2	-
20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	0	3	-
21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'« abaissements de trottoir (bateaux) »?	3	3	-
22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	2	3	-
23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	1	3	-
24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	1	2	-
25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	1	2	-
	<b>Grand total Potentiel d'autres usages (max. = 100)</b>	<b>33</b>	<b>60</b>	<b>54</b>

## Annexe 8.4      Tableau de priorisation des indicateurs

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

<b>Section 1 Potentiel piétonnier</b>					
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
3 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	-	<b>8</b>	12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
1 <sup>e</sup>	-	-	<b>5</b>	1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
2 <sup>e</sup>	-	-	<b>4</b>	5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser la rue?
-	2 <sup>e</sup>	-	<b>4</b>	19.	Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?
-	3 <sup>e</sup>	-	<b>3</b>	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 ?
4 <sup>e</sup>	-	-	<b>2</b>	17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
-	4 <sup>e</sup>	-	<b>2</b>	13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?
5 <sup>e</sup>	-	-	<b>1</b>	10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?
	5 <sup>e</sup>	-	<b>1</b>	25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?

<b>Section 2 Potentiel cyclable</b>					
3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	-	<b>7</b>	3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
-	1 <sup>e</sup>	-	<b>5</b>	17.	Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?
1 <sup>e</sup>	-	-	<b>5</b>	2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
2 <sup>e</sup>	-	-	<b>4</b>	1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?
-	3 <sup>e</sup>	-	<b>3</b>	12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?
-	4 <sup>e</sup>	-	<b>2</b>	21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
4 <sup>e</sup>	-	-	<b>2</b>	4.	Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, des lois municipales spéciales)?
5 <sup>e</sup>	-	-	<b>1</b>	16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?
-	5 <sup>e</sup>	-	<b>1</b>	24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?

<b>Section 3 Potentiel « autres usages »</b>					
-	1 <sup>e</sup>	-	<b>5</b>	3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?
<i>Les équipes ont manqué de temps pour réaliser cet exercice.</i>					

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

### Références :

Code de la sécurité routière, LRQ, CC-24.1

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

### ARTICLES

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

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

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

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

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### DÉFINITIONS:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Références :

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

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

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

### Références :

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

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

consulté le 2013-04-11

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

...

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

...

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

### Références :

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

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

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

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

## Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées

Destinations	Localisation	1	2	3
École primaire de L'Aubier	250, chemin St-Stanislas	x	x	x
École Arc-en-Ciel/ Passe-partout	263, 14 <sup>e</sup> Avenue	x	x	x
École Sir Wilfrid-Laurier	265, 16 <sup>e</sup> Avenue	x	x	x
École L'Oiseau-Bleu	670, rue Archambault	x	x	-
Hôtel de ville	900, 12 <sup>e</sup> Avenue	x	x	x
Aréna	303, rue St-Isidore	x	x	x
Bibliothèque	920, 12 <sup>e</sup> Avenue	-	x	x
Église	919, 12 <sup>e</sup> Avenue	x	x	-
Piscines	550, rue du Parc	x	x	-
Parc André Auger / kiosque touristique	704, rue St-Isidore	x	x	-
Parc Jade-Chayer-Côté + boîtes postales	Rue des Pinsons	x	-	x
Salle L'Opale	510, rue St-Isidore	-	x	x
Caisse populaire	915, 12 <sup>e</sup> Avenue	x	x	-
Pharmacie Familiprix	1014, rue St-Isidore	x	x	-
Le marché Super C	1005, rue St-Isidore	x	x	-
Le marché Provigo	1095, rue St-Isidore	x	x	-
Parc du Pavillon Desjardins	9 <sup>e</sup> Avenue et St-Isidore	x	-	-
CPE Royaume des Bouts de choux	606 rue St-Isidore	-	x	-
Pavillon Desjardins	Rue St-Isidore	-	x	-
Parc Hervé Auger + boîtes postales	Entre les rues Marc-Aurèle-Fortin et Alfred-Pellan	x	-	-
Dépanneur Boni-Soir	961, rang Ste-Henriette	x	-	-
Boîtes postales	Rue Irénée près du coin St-Stanislas	x	-	-
Poste d'essence + dépanneur + resaurant minute	135, rue St-Isidore	x	-	-
Bar laitier l'Aventure glacée	397, rue St-Isidore	x	-	-
Quincaillerie	435, rue St-Isidore	x	-	-
Futur parc	Rue de la Campagne	-	x	-
Parc industriel	Rue Industrielle	-	x	-
CHSLD	521, rue St-Antoine	-	x	-
Cabanes à sucre	Côte Jeanne	-	-	x
Futur site récréotouristique	Au bout de De L'Industrie, à l'ouest de St-Isidore	-	-	x



## Reproduction des tracés

### Groupe 2





## Annexe 8.8

### Liste des actions identifiées

#### Groupe 1

1. Créer un comité de citoyens pour promouvoir des pistes cyclables / intermunicipales. (Collaborer avec les autres municipalités);
2. Faire des études pour favoriser le transport actif (Ex: Plan de déplacement);
3. Utiliser les pistes cyclables et les trottoirs et prôner le transport actif;
4. Être courtois lorsque nous sommes des automobilistes, laisser la place aux piétons / cyclistes;
5. Écrire des articles pour promouvoir le transport actif et les envoyer aux médias locaux.

#### Groupe 2

1. Organiser une marche avec les élèves du primaire pour une compréhension du code de sécurité avec collaboration de la Sûreté du Québec pour atelier de sécurité à vélo;
2. Revitaliser le centre-ville par la réglementation d'urbanisme, afin d'inciter le consommateur à fréquenter davantage la rue commerciale, par des incitatifs financier pour les commerçants;
3. Aménager adéquatement les infrastructures de circulation (trottoirs) pour inciter le piéton à les utiliser (panneaux de signalisation);
4. Créer des sites d'intérêt qui incite les piétons et les cyclistes à les visiter;
5. Aménager des pistes cyclables fonctionnelle inter-reliées entre les villes.

#### Groupe 2

1. Accentuer les traverses piétons;
2. Aménager aire de repos;
3. Améliorer la signalisation des voies cyclables;
4. Organiser une journée sans ma voiture;
5. Augmenter la visibilité de la passerelle.

## Annexe 8.9

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

Nous avons recueilli 8 évaluations:

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

- Je dois essayer d'influencer les autres à se déplacer autrement qu'avec leur voiture quand c'est possible;
- L'implication doit être élargie et encouragée;
- Qu'il faut vraiment partager la route, si on veut que ça fonctionne bien;
- Continuité, j'en connaissais à la base quand même assez;
- Le potentiel est très grand, mais souvent nos villes et municipalités ne sont pas conçues pour favoriser le transport actif;
- Des règles, des façons de faire, des idées d'aménagement;
- De très importantes notions d'aménagement que je vais mettre en pratique;
- Plusieurs points !

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

- J'ai constaté qu'il y avait beaucoup de lacunes mais que c'est résolvable;
- La majorité des participants ne prennent que très rarement des marches;
- De voir une visibilité autre que quand nous sommes en voiture;
- Plusieurs intersections sans abaissement de trottoir;
- Il y a beaucoup d'éléments à considérer dans nos déplacements et dans la manière de construire nos routes c'est étourdissant;
- Positionnement des trottoirs, lumières (feux de circulation);
- Que nous avons de tout, de mauvais et incomplets aménagements;
- Des choses à améliorer (beaucoup).

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

- Chacun pour soi;
- Très intéressant comme exercice. Questions très pertinentes;
- Il y a beaucoup de questions à se poser sur le potentiel c'est difficile d'adapter nos villes et municipalités;
- Plusieurs questionnements qu'on ne pense pas toujours pour une meilleure planification;

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

- Que nous avons encore beaucoup de situations à améliorer;
  - Qu'il y a des points à améliorer.
4. **Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que retenez-vous de cet exercice?**
- Boulevard St-Isidore est une épine pour la ville;
  - Pouvoir voir les possibilités avec une carte, les possibilités des trajets à faire dans notre environnement;
  - Selon les équipes, un peu moins intéressant à St-Lin. Beaucoup (trop) de liens potentiels à faire;
  - Ça donne une bonne vue d'ensemble c'est parfait pour imaginer des nouvelles pistes et voies;
  - Toutes les possibilités qui entourent le transport actif;
  - Que la vision entre groupes est sensiblement la même et que chaque groupe recèle 1 ou 2 très bonnes idées;
  - Très apprécié. On a pu tous voir le potentiel de notre municipalité.
5. **Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?**
- Oui (2);
  - Oui absolument;
  - Oui, pour avoir de bonnes pistes cyclables;
  - Oui, je suis très satisfaite car il y avait des personnes présentes qui peuvent amener à des changements constructifs;
  - Très satisfait / oui;
  - Très intéressante comme journée. Très pratique / concret;
  - Tout à fait, la journée s'est bien déroulée, les priorités et constats faisaient l'unanimité;
6. **Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?**
- La marche extérieure, examiner de plus près nos installations;
  - 1—Priorités d'action s 2— Analyse potentiel;
  - La présentation théorique et la marche;
  - La marche qui a complétée la partie théorique. Super intéressant;
  - On apprend des choses dans chacun des aspects;

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

- Toute;
- Un ne va pas sans l'autre mais j'ai bien aimé la dernière partie où on pouvait exposer des projets réalisables;
- La relation et la « faucrisation » des intervenants. Difficile d'explorer les pistes sans déplaire aux dirigeants.

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

- Aucun;
- Toute bonne;
- Un peu long en AM, beaucoup d'exemples redondants;
- Le questionnaire était un peu long et répétitif;
- Réellement aucun;
- Connaître les intérêts de chacun n'a pas permis d'évaluer le besoin.

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

- Rencontre individuelle;
- Une autre rencontre dans 6 mois pour voir des résultats concrets de cette journée;
- La lecture du rapport au plus vite;
- Lire les articles dans les journaux qui parlent du transport actif. La réalisation des priorités;
- Comme je suis une personne externe j'aimerais qu'au besoin la ville de St-Lin communique avec mon organisation pour la création d'un projet, actions en lien avec le transport actif;
- Réalisation de tronçon cyclable / multifonctionnel;
- Les réalisations acceptées.

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

- Percevoir l'attention;
- Plus de sensibilité de l'importance de marcher, faire du vélo...;
- Intégralement;
- Voir le suivi des propositions effectuées au cours de cette journée. Si les recommandations retenues seront réalisées;
- Au niveau des connaissances générales, je suis mieux outillée pour faire la promotion du transport actif (autres municipalités);
- Liens avec le plan directeur réseau cyclable et plan de déplacement des écoles;

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

- La sécurité pour toutes les personnes pour éviter les malheureux accidents.
- 10. Voyez-vous des opportunités où vous pourriez contribuer à l'avancement des priorités?**
- Groupe citoyen à former pour les consulter pour les actions récréatives;
  - Oui dans la création d'un projet, actions en lien avec le transport actif (volet jeunesse);
  - Chaque jour;
  - Peut-être faire partie d'un comité si besoin;
  - Oui toutes;
  - Siéger sur un comité.
- 11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?**
- Super;
  - 9/10 (2);
  - Très bien;
  - Panel et invités hétéroclites;
  - Très complète et informations vraiment intéressantes;
  - Intéressante, agréable et relaxe.

## Annexe 8.10

### Liste des participants

M.	Robert Marsolais	Directeur de l'urbanisme
M.	André Héroux	Directeur des travaux publics
M.	Ronald Bruyère	Préventionniste
M.	Mario Chrétien	Conseiller municipal
M.	Yvan Desjardins	Propriétaire de Vélo-Duo
Mme	Caroline Brisebois Larose	Employée de Vélo-Duo
M.	Vincent Laroche	Consultant piste cyclable /Horizon multi-ressource
Mme	Lucie Chaumont	Responsable programme « Mon école, ma ville à pied et à vélo »
Mme	Mélina Courchesne-Barthe	Hop Montcalm
Mme	Denise Alarie	Représentante pour les aînés
Mme	Huguette Henri	Représentante pour les aînés
M.	Yvan Brassard	Citoyen—patrimoine
Mme	Claire Latendresse	Citoyenne
M.	Yvan Latendresse	Citoyen

#### Équipe d'animation

Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière (CSSSNL)
M.	Jonathan Masse	Stagiaire en kinésiologie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière (CSSSNL)

## Annexe 8.11



## Offre de service 2015

### Mode de vie physiquement actif



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

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

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

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

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

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

#### Potentiel piétonnier et cyclable

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

#### Espaces municipaux de qualité

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

#### Accompagnement

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

#### Aménagement et écomobilité

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

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

Pour plus d'information sur cette offre :

**Line Coulombe**

Conseillère en promotion des saines habitudes de vie  
CISSS de Lanaudière

450 755-5227, poste 4734

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

## Annexe 8.12

### Références et ressources en transport actif

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

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

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

Redécouvrir le chemin de l'école – Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire. Groupe de travail dont Ministère des transports du Québec, 70p. [www.mtq.gouv.qc.ca](http://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](http://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](http://www.schl.ca)

Le Ministère des transports du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

#### Voir autres sites :

[www.ecologieurbaine.net](http://www.ecologieurbaine.net)

[www.equiterre.org](http://www.equiterre.org)

[www.inspq.qc.ca](http://www.inspq.qc.ca)

[www.ecologieurbaine.net](http://www.ecologieurbaine.net)

[www.sagacite.org](http://www.sagacite.org)

[www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org)

[www.aspq.org](http://www.aspq.org)

[www.quebecenforme.org](http://www.quebecenforme.org)

[www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca)

[www.activetransportation-canada.blogspot.ca](http://www.activetransportation-canada.blogspot.ca)

---

**Auteure**

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

**Référence suggérée**

COULOMBE, L. (2015). *Saint-Lin-Laurentides- Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 58 p.

**Dépôt légal :**

978-550-73680-6 (version imprimée)  
978-550-73681-3 (version électronique)  
Bibliothèque nationale du Canada  
Bibliothèque nationale du Québec  
Troisième trimestre 2015