



# Ville Saint-Gabriel Atelier potentiel piétonnier et cyclable

Atelier de transport actif : 9 mai 2014



Line Coulombe  
Programme Saines habitudes de vie

## Remerciements

Nous tenons à remercier le conseil municipal de Ville Saint-Gabriel pour avoir permis la tenue de l'atelier de potentiel piétonnier et cyclable. Des remerciements particuliers à Joëlle Paiement, agente de développement rural au Centre local de développement D'Autray, Jean Hubert, inspecteur en urbanisme et environnement à la MRC D'Autray et Stéphanie Marier, directrice des loisirs sportifs et culturels à la ville de Saint-Gabriel 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-Gabriel un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. (Voir la liste des participants, annexe 8.10)

Et finalement, nous remercions, Geneviève Filteau, conseillère en promotion des saines habitudes de vie au Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière, encore une fois Jean Hubert, Magali Mireault, directrice des loisirs en remplacement à Saint-Gabriel, Jonathan Masse, stagiaire en kinésiologie et Marianne Benny, agente administrative au Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière pour leurs commentaires, suggestions et corrections lors de la rédaction de ce rapport.

## Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats — Analyse du potentiel de transport actif	18
4.1	Potentiel piétonnier	19
4.2	Potentiel cyclable	22
4.3	Autres usages	26
5.	Résultats — Exercice de cartographie	29
5.1	Destinations	29
5.2	Routes sécuritaires	30
5.3	Routes non sécuritaires	31
5.4	Routes à améliorer	32
6.	Résultats — Priorisation du transport actif	35
7.	Constats et recommandations	36
7.1	Constats	36
7.2	Recommandations	38
8.	Annexes	
8.1	Ordre du jour de l'atelier	41
8.2	Itinéraire marche exploratoire	42
8.3	Questionnaire — Analyse du potentiel de transport actif	43
8.4	Tableau de priorisation des indicateurs	46
8.5	Informations complémentaires « Code de la route »	47
8.6	Listes des destinations ciblées	49
8.7	Reproduction des tracés	51
8.8	Listes des actions identifiées	53
8.9	Résultats de l'évaluation de l'atelier	54
8.10	Liste des participants	58
8.11	Offre de service Mode de vie physiquement actif des CSSS de Lanaudière	59
8.12	Références et ressources en transport actif	60

## « Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

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

#### Ville Saint-Gabriel

#### 1. Mise en contexte

Au cours de l'année, la ville de Saint-Gabriel a entrepris plusieurs démarches afin d'améliorer la qualité de vie de ces citoyens. La politique familiale a été réactualisée avec une préoccupation pour les aînés autant que pour la famille. Dans le cadre de la démarche de diversification et de développement du pôle Brandon, une firme d'urbanistes-conseils a reçu le mandat de proposer un nouveau plan d'urbanisme. En complément de ces démarches structurantes où les citoyens sont invités à exprimer leurs besoins et attentes. Le conseil municipal a démontré de l'intérêt pour l'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif des Centres de santé et de services sociaux du Nord et du Sud de Lanaudière (Annexe 8.11).

Plus particulièrement 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, la participation au programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo-Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer, un plan de mobilité pour la municipalité ou l'atelier « Des espaces municipaux de qualité » des CSSS de Lanaudière.

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

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

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

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

L'atelier de formation et de réflexion du 9 mai 2014 s'est tenu au Centre sportif et communautaire de Brandon situé au 155, rue St-Gabriel.

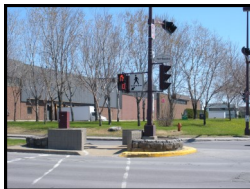
La journée se voulait une occasion d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant des élus, des gestionnaires et des représentants d'organismes communautaires à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Les différents acteurs réunis 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-Gabriel;
- Un exercice de cartographie permettant d'identifier les principales destinations, les plus importantes routes de transport actif et les sections potentiellement dangereuses à Saint-Gabriel;
- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la municipalité de Saint-Gabriel 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 la circulation automobile;
- Les émissions de gaz à effet de serre / Pollution de l'air;
- La santé de la population, particulièrement le manque d'activité physique, l'augmentation de l'incidence de l'obésité et des maladies reliées aux habitudes de vie.

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, au Canada ou ailleurs. 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 (Photo 1).



Photo 1



Photo 2

**« L'automobile a-t-elle besoin d'un accès jusqu'à la porte ? Est-ce qu'il y a des supports à vélo ? »**

Le groupe s'est rassemblé à l'entrée du Centre sportif et communautaire de Brandon d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions. Quelques questions sont soulevées sur l'aspect pratique des lieux. Qui sont les utilisateurs ? Est-ce le piéton ou l'automobiliste qui a priorité devant la porte ? L'automobile a-t-elle besoin d'un accès jusqu'à la porte ? Est-ce qu'il y a des supports à vélo ? La vocation du centre sportif n'est pas identifiée, alors que d'autres services cohabitent dans ce bâtiment le sont. Est-ce que les messages sont clairs pour l'utilisateur ? Quelles entrées doivent être utilisées pour les différents services ? Sont-elles faciles d'accès ? (Photo 2).

La rue Beausoleil est coupée par le terrain occupé par le Centre sportif et communautaire de Brandon. L'accès au centre sportif par la partie nord et la partie sud de la rue Beausoleil ne se fait habituellement qu'à pied. Il y a un aménagement piéton pour accéder du côté nord du centre, mais il aurait besoin de réfection. Du côté sud, le trottoir au bout de la rue Beausoleil a été enlevé pour les travaux en cours et l'ouverture permet maintenant aux véhicules d'accéder au stationnement devant le centre sportif. Comment sera réaménagé le site ?

Ville Saint-Gabriel

«Les automobilistes se stationnent partout des deux côtés de la rue et devant les bâtiments s'évitant ainsi de marcher jusqu'aux commerces.»

Des lignes de désir (marques d'usure au sol) sont présentes de chaque côté du centre sportif puisque les marcheurs cherchent un trajet plus court vers la rue commerciale (Photo 3).



Photo 3

Toujours devant le centre sportif, on remarque que la pharmacie en construction deviendra une destination utilitaire intéressante, les clients auront-ils accès seulement par la rue principale ?

Nous posons notre regard sur la rue Pacifique, sa chaussée en mauvais état représente un parcours difficile pour le cycliste.



Photo 4

Le groupe se dirige ensuite sur la rue Beausoleil en direction nord jusqu'à l'intersection avec la rue Dequoy. La rue Beausoleil est une rue avec une mixité des usages où se côtoient le résidentiel et le commercial de proximité. Les façades ouvertes sur la rue offrent un potentiel intéressant pour créer une rue vivante et animée. L'esthétique de la rue pourrait être améliorée (rénovation, affichage, aménagement paysager, etc.).

La rue est bordée de trottoirs des deux côtés. Ces derniers sont étroits et auraient besoin de réfection sur certaines portions. On ne voit pas de consignes claires de stationnement. Les automobilistes se stationnent partout des deux côtés de la rue et devant les bâtiments s'évitant ainsi de marcher jusqu'aux commerces (Photo 4).

Nous remarquons une entrée de stationnement qui empiète sur l'espace piéton. En fait, le trottoir qui donne la priorité au piéton a été remplacé par de l'asphalte donnant ainsi la priorité à l'automobile (Photo 5). Nous avons vu cette situation à plusieurs reprises.



Photo 5

Au croisement de de la rue Beausoleil et de la rue Saint-Georges, certains éléments sont remarqués et soulignés. La rue Saint-Georges a un trottoir suffisamment large sur un seul côté de la rue, mais son trajet change de côté de rue. Ce trottoir est construit du côté sud de la rue (à l'est de la rue Beausoleil), mais se poursuit du côté nord de la rue à l'ouest de la rue Beausoleil.

Une petite bande de béton se trouve aussi de l'autre côté sur certaines portions de la rue Saint-Georges, mais ne permet pas le passage d'une poussette ou d'un fauteuil roulant (Photo 6). Sur deux des quatre coins de rues, le trottoir est rétréci et arrondi (Photo 6). Un coin arrondi permet à l'automobile d'amorcer un virage plus serré et plus rapide au détriment de la sécurité du piéton. On retrouve ces coins très arrondis à plusieurs intersections (Photo 7).



Plus loin sur la rue Beausoleil nous nous arrêtons devant le centre funéraire. Cette section de la rue est attrayante et animée, les commerces du côté ouest de la rue sont attrayants, le centre funéraire du côté opposé accueille régulièrement des groupes importants qui séjournent sur le trottoir devant l'édifice. La bibliothèque et l'hôtel de ville se trouvent aussi dans ce secteur. On mentionne que plusieurs piétons coupent à travers le stationnement du centre funéraire qui communique avec la rue Monday pour accéder aux services à proximité (Photo 8).

La bibliothèque et l'hôtel de ville (rez-de-chaussée) sont accessibles en fauteuil roulant, mais il ne semble pas y avoir de stationnement pour vélos visible (Photo 9).

« Un coin arrondi permet à l'automobile d'amorcer un virage plus serré et plus rapide au détriment de la sécurité du piéton. »



Ville Saint-Gabriel

Il y a des trottoirs des deux côtés de la rue Saint-Pierre. À l'intersection (Saint-Pierre/Beausoleil), les trottoirs ont des abaissements ou bateaux pour permettre l'accès aux poussettes et fauteuils roulants. Par contre un des abaissements doit être plus difficile à négocier (Photo 10). Encore une fois, à cette intersection, un des coins est arrondi (Photo 11). Aucune traverse piétonne n'est peinte sur la chaussée. Est-ce que la traversée des piétons y est facile ?



Photo 10



Photo 11

Coin arrondi



Photos 12

Nous avons remarqué à quelques occasions des obstacles en bordure de trottoir, parfois sur les terrains privés, parfois sur la rue pouvant nuire aux déplacements piétons et causer des accidents (Photos 12).

Au croisement avec la rue Saint-Joseph nous constatons que des trottoirs sont aménagés des deux côtés.

On voit un peu plus loin une ligne de désir derrière l'édifice du 6 rue Beausoleil qui permet de se rendre plus directement sur la rue Dequoy (Photo 13).



Photo 13

« Aucune traverse piétonne n'est peinte sur la chaussée. Est-ce que la traversée des piétons y est facile ? »

Nous prenons quelques minutes pour observer l'intersection au bout de la rue Beausoleil avec la rue Dequoy. Une première constatation, la rue Dequoy est beaucoup plus large et elle est bordée de trottoirs des deux côtés. La traversée n'est pas facile, il n'y a pas d'arrêt sur la rue Dequoy et il n'y a pas de traverse peinte au sol donnant priorité aux piétons. La bordure de trottoir du coin située du côté est de Beausoleil et sud de Dequoy est renforcée de métal, il n'y a donc aucun abaissement de trottoir de ce côté. (Photo 14). Pour accéder au trottoir du côté nord il n'y a pas non plus d'abaissement de trottoir en ligne directe, la seule solution serait d'emprunter une entrée charretière.



Le groupe poursuit la marche exploratoire sur le côté nord de la rue Dequoy vers l'ouest en direction de l'intersection avec la rue Saint-Gabriel.

À côté d'un commerce de sport, nous croisons une ruelle asphaltée qui augmente la connectivité pour le piéton, mais qui propose aussi à l'automobiliste un premier moyen d'éviter les feux de signalisation de l'intersection (Photo 15). Un peu plus loin, c'est l'entrée de l'auberge qui sert non seulement aux clients, mais aussi aux véhicules voulant éviter l'intersection (Photo 16).



« ...une ruelle asphaltée qui augmente la connectivité pour le piéton, mais qui propose aussi à l'automobiliste un premier moyen d'éviter les feux de signalisation de l'intersection.»

Il y a plusieurs observations à commenter à l'intersection de la rue Dequoy avec la rue Saint-Gabriel. L'intersection est très large. L'espace destiné aux automobiles et l'espace destiné aux piétons n'est pas bien défini. Il y a des feux de circulation pour les piétons. Il faut aussi tenir compte que cette intersection est fréquentée par la clientèle scolaire ainsi que par les familles, puis que l'école primaire et un parc de loisirs se trouvent à l'extrémité ouest de la rue Dequoy.

Ville Saint-Gabriel

Nous notons d'abord que le trottoir se termine à l'arrondi et est très étroit du côté nord de la rue Dequoy. De plus, le piéton n'y est pas en sécurité puisque les automobiles empiètent sur le petit bout de trottoir au virage (Photo 17).



Photo 17

Il n'y a pas de marquage au sol pour les traversées de la rue Dequoy et le marquage des traverses piétonnes au sol pour les traversées de la rue Saint-Gabriel est estompé.



Photo 18

Des feux piétons ont été installés à cette intersection. Le premier bouton d'appel, est sur le coin côté nord de Dequoy/côté est de Saint-Gabriel (Photo 18), il faut empiéter dans l'espace automobile pour accéder à ce bouton (Photo 19). Le bouton d'appel est installé trop haut pour un enfant ou une personne en fauteuil roulant (Photo 20).



Photo 19

Fin de trottoir



Appel du feu

Photo 20

Est-ce que ce bouton d'appel nous permettra de traverser Dequoy ou Saint-Gabriel? L'affichage au-dessus indique qu'il permettra la traversée de Dequoy. Le piéton doit retourner sur la petite section de trottoir pour l'attente, mais ne sais pas où s'affichera son feu vert puisque les feux s'affichent seulement au centre de la rue St-Gabriel (côté ouest) (Photo 21) ou sur le coin même où il a fait l'appel (Photo 18). Il n'y a donc pas de feu de signalisation piétons qui corresponde réellement à la traversée d'une ou l'autre des deux rues à partir de ce coin.

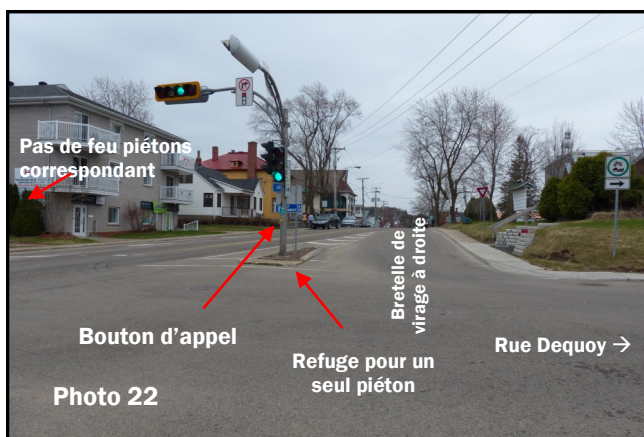


Feux piétons mal positionnés

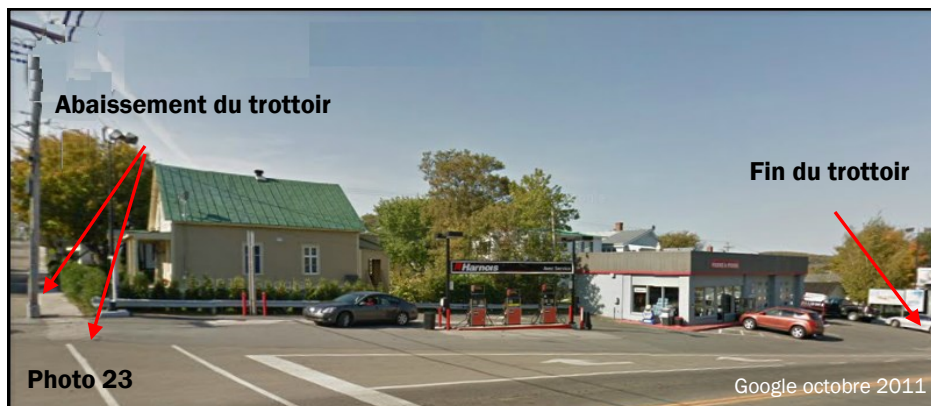
Photo 21

« Il n'y a donc pas de feu de signalisation piétons qui correspond réellement à la traversée d'une ou l'autre des deux rues à partir de ce coin. »

Le deuxième bouton d'appel est situé au centre de la rue Saint-Gabriel (côté ouest) (Photo 21 ou 22). Les piétons doivent d'abord traverser la bretelle permettant le virage à droite sur la rue Saint-Gabriel à partir de Dequoy avant d'accéder au bouton. Une fois sur place, il n'y a pas d'espace protégé pour les piétons en attente. De plus, il n'y a pas non plus de feu piétons dans l'axe correspondant à la traversée de la rue Saint-Gabriel. Les feux piétons qui sont actionnés par ce bouton d'appel sont situés sur le coin du côté nord rue Dequoy et côté est rue St-Gabriel (Revoir photo 18) soit en diagonale par rapport aux piétons en attente.



Avant de quitter l'intersection, nous nous questionnons sur la sécurité et sur l'espace réservé aux piétons sur le côté ouest de la rue Saint-Gabriel au nord de Dequoy. Le trottoir a été remplacé en bordure de la rue par de l'asphalte sur toute la surface occupée par le poste d'essence. La priorité y est donc accordée à l'automobile jusqu'à l'intersection. Toujours sur le terrain du poste d'essence, mais du côté nord de la rue Dequoy, le trottoir est abaissé pour permettre aux automobiles d'entrer ou de sortir directement sur la rue (Photo 23).



Nous poursuivons la marche sur le trottoir du côté nord de Dequoy en direction ouest vers l'école primaire. La rue des Écoles et la rue Champagne sont à sens unique pour augmenter la sécurité des élèves. Il n'y a pas d'information pour le débarcadère permettant aux parents de déposer les enfants. Il semble y avoir une limitation du stationnement à certaines heures. La traversée des piétons est affichée, mais il n'y a pas de marquage au sol.

« Le trottoir a été remplacé en bordure de la rue par de l'asphalte sur toute la surface occupée par le poste d'essence. »

Ville Saint-Gabriel

Les trottoirs se terminent devant l'école. Les marcheurs doivent donc descendre pour poursuivre en bordure de la rue jusqu'au parc (Photo 24).



Près du parc de loisirs, nous observons la rue Plante. Une rue très large et le coin de rue Dequoy Nord/Plante Est très arrondi qui favorisent une circulation rapide. Il n'y a pas de trottoir, les familles empruntent cette rue pour atteindre le parc des loisirs, les sentiers Brandon ou encore pour accéder à la rue Dequoy qui les mène vers le centre-ville (Photo 25).

L'accès à ce grand parc est limité à l'entrée sur la rue Dequoy. Les pentes et escaliers abruptes obligent les familles et les cyclistes arrivant par la rue Plante à faire un large détour jusqu'au stationnement du parc sur la rue Dequoy pour accéder aux différentes infrastructures, il n'y a pas de support à vélos (Photo 25). Un affichage « attention à nos enfants » est situé près du parc, mais nous n'avons pas vu de limitation de vitesse à 30 km près de l'école ou du parc.

« Les pentes et escaliers abruptes obligent les familles et les cyclistes arrivant par la rue Plante à faire un large détour ...»



Le groupe rebrousse chemin sur Dequoy pour prendre à droite sur le boulevard Houle. Une autre rue très large fréquentée par la clientèle scolaire. La place du piéton et de l'automobile n'y est pas bien définie (Photo 26). Les délimitations de terrains résidentiels sont variables et sans bordure, les automobilistes peuvent se stationner des deux côtés de la rue.



Photo 26

Nous empruntons un nouveau sentier aménagé et passant devant l'ancien presbytère. Ce dernier permet de couper à travers un « jardin de pluie » pour accéder plus directement au centre-ville en débouchant sur la rue Cohen près de la quincaillerie.

La surface du sentier n'est présentement pas adéquate pour tous les vélos et tous les types de marcheurs. Le sentier est sombre en soirée. À l'arrivée, derrière les édifices commerciaux (rue privée derrière l'église et le CLSC) et sur la rue Cohen, le stationnement est permis des deux côtés. Des véhicules lourds de livraison et des véhicules tout-terrain y circulent aussi. La bordure aura besoin d'être abaissée (Photo 27) et la signalisation clarifiée pour définir la place de chacun (piéton, cycliste, véhicules motorisés) afin de rendre le trajet agréable et sécuritaire (Photo 28).

Il n'y a pas de trottoir sur la rue Cohen et les zones de stationnements des commerces adjacents se confondent avec la rue.

**« La surface du sentier n'est présentement pas adéquate pour tous les vélos et tous les types de marcheurs. »**

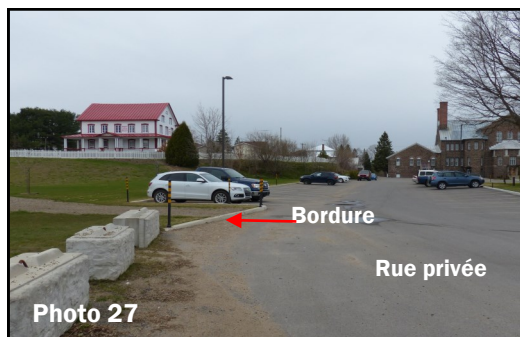


Photo 27



Photo 28

Ville Saint-Gabriel



Photo 29



Photo 30

Au croisement de la rue Cohen avec la rue Saint-Gabriel, nous tournons à droite vers le sud sur le trottoir du côté ouest de la rue Saint-Gabriel (secteur commercial), il y a des trottoirs des deux côtés, on constate que pour les entrées des commerces, les trottoirs sont surbaissés sur une très longue portion, afin de permettre le passage automobile. Les piétons y sont donc plus vulnérables que lorsque les entrées sont plus étroites (Photo 29).

Il y a un marquage au sol pour une traverse piétonne devant le Rona, mais il n’y a pas d’abaissement de trottoir correspondant ni d’un côté ni de l’autre (Photo 30). Nous nous posons aussi la question : « Est-ce un endroit stratégique ou naturel pour la traversée des piétons ? »

« ...pour les entrées des commerces, les trottoirs sont surbaissés sur une très longue portion, afin de permettre le passage automobile.

Nous marchons du côté ouest de la rue Saint-Gabriel jusqu’à l’intersection avec la rue Saint-Georges. Il y a là un feu piéton sonore pour faciliter la traversée des personnes non-voyantes (Photo 31). Un faible signal sonore est activé dès que le bouton d’appel du feu est en fonction même si le feu est rouge. Il n’indique donc pas le feu vert piéton. Le temps de traversée est adéquat puisque la rue n’est pas très large. Le passage piéton est marqué au sol (usé et peu visible) pour la traversée de la rue Saint-Gabriel et un corridor piéton est marqué pour la traversée de la rue



Photo 31

Saint-Georges.



Entrée commerciale

Obstacle

Photo 32

La traverse piétonne part d’une entrée commerciale surbaissée du côté ouest de la rue Saint-Gabriel. De l’autre côté, le poteau d’électricité est un obstacle à contourner pour accéder au trottoir du côté est de la rue Saint-Gabriel (Photo 32).

On termine la marche exploratoire en poursuivant du côté est de la rue Saint-Gabriel. Un dernier coup d'œil vers la rue Saint-Georges pour remarquer beaucoup d'usure causée par les piétons qui se réfugient sur le coin et en bordure du côté sans trottoir afin de se mettre à l'abri de la circulation automobile (Photo 33).



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

**«...les piétons qui se réfugient sur le coin et en bordure du côté sans trottoir afin de se mettre à l'abri de la circulation automobile.»**

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

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

Au retour de la marche, les participants ont été invités à former deux groupes de quatre à cinq 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.



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

<b>Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif</b>			
	<b>Potentiel piétonnier</b>	<b>Potentiel cyclable</b>	<b>Potentiel autres usages</b>
<b>Groupe 1</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>19</b>
<b>Groupe 2</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>41</b>

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

#### 4.1 Potentiel piétonnier

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

Un seul indicateur du potentiel piétonnier a obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les deux groupes de travail. Il se démarque plus particulièrement puisqu'il fait l'unanimité. Deux indicateurs sont qualifiés de « très bien » et de « moyen ». Ces indicateurs représentent un atout pour le potentiel piétonnier à Saint-Gabriel:

	<b>Gr 1</b>	<b>Gr 2</b>	<b>Note</b>
• Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>75%</b>
• 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?	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>63%</b>
• Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>63%</b>

**« 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. »**



**Ville Saint-Gabriel**


Un seul indicateur a obtenu la valeur « moyen » unanimement par les deux équipes. Deux autres indicateurs ont été évalués « moyen », mais par une seule des équipes (voir annexe 8,3):

	Gr 1	Gr 2	Note
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte ?	2	2	50%

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

	Gr 1	Gr 2	Note
• Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0	0%
• Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	0	0%
• Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	0	0	0%
• Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps, par exemple, la présence d'arbres?	0	0	0%
• Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0	0%
• Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	0%
• Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	0%
• Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	0	0	0%
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	0%
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	0	0%
• Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	1	0	13%
• Les automobilistes respectent-ils les piétons?	0	1	13%
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	1	0	13%

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

	Gr 1	Gr 2	Note
• Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	0	1	13%
• Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	0	1	13%
• 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?	1	1	25%

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

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	Très bien	Faible
Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	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 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.

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

1. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
2. Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier ?
3. 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. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
5. Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs ?
6. Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?

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



Ville Saint-Gabriel

- 7. 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 ?
- 8. Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?



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

#### 4.2 Potentiel cyclable

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

Un seul indicateur a obtenu une valeur appréciable de la part des deux équipes. Un des groupes l'a qualifié de « Très bien » alors que le deuxième lui attribuait « moyen ». Il représente un atout pour le potentiel cyclable à Saint-Gabriel:

	Gr 1	Gr 2	Note
• Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	2	3	63%

Deux indicateurs ont été évalués « moyen » par une équipe et faible par la deuxième :

	Gr 1	Gr 2	Note
• Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi. à 15,5 pi.?)	2	3	63%
• Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	2	1	38%

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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?	0	0	0	0%
• Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	0	0	0	0%
• Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	0	0	0	0%
• Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile, par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales?	0	0	0	0%
• Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	0	0	0	0%
• Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	0	0	0	0%
• Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	0	0	0	0%
• Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	0	0	0	0%
• Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	0	0	0%
• Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	0	0	0	0%
• Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	0	0%
• Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	0	0	0%
• Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	0	0	0%
• Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	0	0	0%

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



**Ville Saint-Gabriel**


	<b>Gr 1</b>	<b>Gr 2</b>	<b>Note</b>
• Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
• Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
• Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>13%</b>
• Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>13%</b>

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

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

<b>Indicateurs démontrant un écart de perception</b>		
<b>Indicateurs</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 2</b>
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?	Très faible	Très bien
Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	Très bien	Très Faible

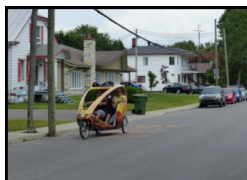
Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer, par ordre de priorité, cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour le potentiel cyclable. Ces indicateurs pouvaient avoir été évalués positivement ou négativement, mais avaient, selon eux, le potentiel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

Sept indicateurs ont été identifiés « importants » par les deux groupes pour le potentiel cyclable :

1. Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclable?
2. Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire ?
3. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
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. Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles ?
6. Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
7. Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif ?



### 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.**

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

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

Les indicateurs de « autres usages » ayant obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les deux groupes de travail se démarquent particulièrement. Voici les trois indicateurs qui semblent faire l'unanimité et représenter un atout:

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	3	4	4	88%
• Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	3	4	4	88%
• L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	3	4	4	88%

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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	0	0	0	0%
• 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?	0	0	0	0%
• Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%

	Gr 1	Gr 2	Note
• Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes ?	0	0	0%
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des planchistes et des patineurs à roues alignées?	0	0	0%
• Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0%
• Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	0%
• Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	0	0	0%
• Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	0	0	0%
• Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	1	0	13%
• Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	1	0	13%
• Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	1	1	25%

Il y a un écart de perception entre les groupes pour huit 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.

«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
La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté	Très faible	Excellent
La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté	Très faible	Excellent
Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place ?	Très faible	Excellent





<b>Indicateurs démontrant un écart de perception (suite)</b>		
<b>Indicateurs</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 2</b>
Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	<b>Très faible</b>	<b>Excellent</b>
Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	Très bien	Très faible
La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	Faible	Excellent
Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	Très faible	Moyen
Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	Très faible	Moyen

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

Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour « autres usages ». Ces indicateurs pouvaient avoir été évalués positivement ou négativement, mais avaient selon eux le potentiel d'influencer la pratique des déplacements actifs.

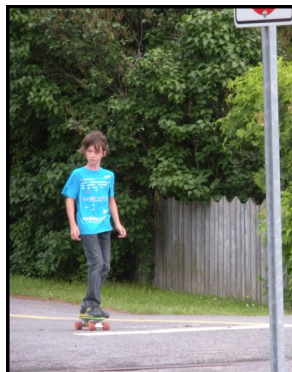
Une note a été attribuée à ces indicateurs en fonction de la priorité accordée. Voici la compilation par ordre d'importance des indicateurs sélectionnés. Nous vous invitons à consulter l'annexe 8.4 pour connaître les choix, les priorisations par équipe ainsi que la méthode de calcul pour l'ordre d'importance.

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

1. Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
2. Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
3. Existe-t-il un comité aviseur pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées ?
4. La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés ?
5. Les intersections de trottoirs sont-elles munies « d'abaissements de trottoir (bateaux) »?
6. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?

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

7. Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
8. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?



## 5. Résultats — Exercice de Cartographie

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

### 5.1 Destinations

Plusieurs destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes. La plupart étant des destinations de services de proximité. L'école primaire, la polyvalente, la bibliothèque, l'hôtel de ville, le centre sportif et communautaire, le parc de loisirs, la plage, les sentiers Brandon, le site du presbytère, le jardin communautaire, l'église, le CLSC, les maisons pour retraités, le bureau de poste, les institutions financières

« 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. »



Ville Saint-Gabriel



ainsi que quelques commerces tels que l'épicerie, la quincaillerie, les pharmacies, le Korvette, le centre de liquidation ainsi que le restaurant/crèmerie font partie des destinations citées par les deux équipes. Plusieurs ne sont identifiées que par une seule équipe comme étant des destinations quotidiennes importantes en fonction de différentes clientèles : le débarcadère de l'autobus scolaire, la Maison des jeunes, l'organisme Source de vie, la FADOQ, le terrain de pétanque, le poste de police, les cliniques médicales et chiropratique, les salons funéraires, la station de radio ainsi que certains commerces tels que la Société des alcools, les garages, les restaurants et les bars. Une des équipes a même mentionné la route vers Saint-Damien, située à l'extérieur du périmètre municipal comme étant une destination cyclable ou piétonne. (Voir annexe 8.6).

### 5.2 Routes sécuritaires

Les groupes ne se sont pas beaucoup attardés à cette question. Même si plusieurs rues de Saint-Gabriel ont un trottoir sur au moins un côté, nous ne pouvons pas déduire qu'elles sont perçues sécuritaires. Il faut par contre mentionner qu'aucune voie cyclable n'est formellement aménagée pour circuler dans le périmètre urbain de Saint-Gabriel et que la circulation à vélo peut être difficile dans plusieurs rues.

Les deux équipes ont tout de même cité l'avenue du Parc comme étant sécuritaire.

Le groupe 2 mentionne une section de la rue Beusoleil située entre la rue Pacifique et la rue Dequoy. Ce groupe identifie aussi la rue Provost même si cette dernière n'a pas de trottoir et que la place du piéton et du vélo n'y est pas bien définie.

Le groupe 1 désigne plutôt des sentiers hors des rues qui sont empruntés par des piétons comme étant des itinéraires sécuritaires. Le premier serait le passage au travers du parc Patrick-Gendron sur la rue Plante pour se rendre au débarcadère d'autobus scolaire et par la suite à l'école, le deuxième serait de passer sur le terrain du site du presbytère à partir de la boulevard Houle jusqu'à la rue Cohen pour accéder au centre-ville via la rue privée située derrière l'église et le CLSC. (Voir annexe 8.7).

« ...aucune voie cyclable n'est formellement aménagée pour circuler dans le périmètre urbain de Saint-Gabriel et que la circulation à vélo peut être difficile dans plusieurs rues. »



### 5.3 Routes non sécuritaires

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

Vous constaterez ci-dessous plusieurs rues, tronçons ou intersections qui ont été cités par les deux équipes sur la **rue Dequoy** :

- L'intersection de la rue Dequoy avec la rue Plante est identifiée par le groupe 1. Le groupe 2 y ajoute une partie de la rue Dequoy, de la rue Champagne jusqu'à l'entrée des sentiers Brandon, ainsi que le tronçon de la rue Plante qui longe le parc comme étant non favorables aux déplacements sécuritaires à pied ou à vélo;
- Le groupe 1 cible l'intersection de la rue Dequoy avec la rue Beausoleil, ainsi que les bordures des rues (Dequoy et Beausoleil) qui touchent à l'intersection;
- L'intersection de la rue Dequoy avec les rues Provost et Michaud est identifiée par les deux groupes, le groupe 1 cible aussi toutes les bordures des rues adjacentes.
- Le premier groupe identifie aussi le tronçon de la rue Dequoy entre les rues Jeanne-D'arc et Paquin
- L'intersection de la rue Dequoy avec la rue St-Gabriel s'avère définitivement non sécuritaire, elle est citée par les deux groupes.

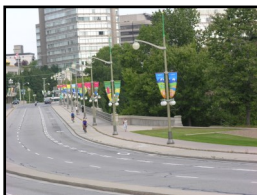
Plusieurs points moins favorables aux déplacements actifs ont aussi été mis en évidence sur le tracé de la **rue St-Gabriel**:

- Le tronçon de la rue St-Gabriel (rue Maskinongé) présente un rétrécissement avec les garde-fous entre la rue Nadeau et la rue Henri qui diminue le sentiment de sécurité selon le premier groupe;
- L'intersection des rues Du Parc et St-Gabriel est nommée par le groupe 2;
- L'intersection des rues Ferland, Poitras et St-Gabriel est nommée par le groupe 2;
- Le tronçon de la rue St-Gabriel situé de la rue St-Jean à la rue Pacifique est sécuritaire pour les piétons puisqu'il y a des trottoirs des 2 côtés, mais les cyclistes s'y sentent en danger selon le deuxième groupe;
- L'intersection de la rue Cohen avec la rue St-Gabriel ainsi que les bordures de rues adjacentes sont citées peu sécuritaires par le premier groupe;
- L'intersection de la rue St-Cléophas avec la rue St-Gabriel ainsi que les bordures de rues adjacentes particulièrement du côté est de la rue St-Gabriel où il n'y a plus de trottoir sont citées peu sécuritaires par le premier groupe;
- Le tronçon de la rue St-Gabriel dans la courbe située au sud de la rue St-Cléophas n'a pas de trottoir sur le côté est et est identifié non sécuritaire par le groupe 2.

« **L'intersection de la rue Dequoy avec la rue St-Gabriel s'avère définitivement non sécuritaire, elle est citée par les deux groupes.** »



## Ville Saint-Gabriel



- Selon le deuxième groupe deux traversées de la rue St-Gabriel représentent un défi. La première traversée difficile est située entre la clinique et la pharmacie, la deuxième, entre l'épicerie et le site de la deuxième pharmacie (en construction), s'avère aussi périlleuse.

Finalement en dehors de ces deux axes, seule **l'intersection de la rue Michaud avec la rue Beauvilliers** est citée non sécuritaire par les deux groupes.

#### 5.4 Routes à améliorer

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.

***Faire les liens entre les écoles et les espaces verts vacants ou aménagés de la municipalité.***

Les deux groupes proposent un circuit piéton et/ou cyclable liant les écoles primaire et secondaire, le parc Patrick Gendron et la plage municipale. Selon le groupe 1, le trottoir du côté nord de la rue Dequoy pourrait se prolonger au-delà de l'école primaire jusqu'à l'entrée des sentiers Brandon. Un sentier serait aussi aménagé à la limite ouest du territoire municipal en direction nord-ouest jusqu'aux terrains vacants derrière les maisons de la rue Bélair. Le groupe 2 propose d'utiliser les rues Plante, Poitras et de la Colonie pour se rendre à ces terrains vacants. Les deux groupes dessinent deux axes de sentiers qui pourraient être ajoutés, un premier poursuivant vers le nord-ouest et empruntant un corridor vert vacant jusqu'à l'école secondaire Bermon et le deuxième prenant la direction nord-est empruntant les espaces vacants *au bout de la rue Perreault et des boulevards Morin et Guindon*, traversant la rue Maskinongé pour se prolonger jusqu'à la plage.

Les deux groupes proposent aussi un prolongement en bordure du Lac Maskinongé à partir de la plage en direction est passant au bout des terrains et tout au long de l'espace vert situé en bordure du lac au nord du Chemin du Domaine. Il irait par la suite en direction sud rejoindre le Chemin du Domaine. Le groupe 1 propose aussi un sentier du côté sud de ce même parc.

Le groupe 2 poursuit sa réflexion pour la connectivité des espaces verts et récréatifs de Saint-Gabriel pour lier un grand espace vert (Belvédère) bordé par les rues Dequoy, Bellevue et le Chemin du Vieux-Moulin avec l'espace vert appelé « *la montagne* ». L'utilisation des rues Héneault et Comeau à l'ouest et au nord de *la montagne* et des rues Marcel et Saint-Paul plus au sud permettrait de se rendre jusqu'à l'intersection de la rue Saint-Paul avec la rue Michaud.



« Les deux groupes proposent un circuit piéton et/ou cyclable liant les écoles primaire et secondaire, le parc Patrick Gendron et la plage municipale. »

Afin de boucler la boucle, le groupe 2 propose de relier les sentiers Brandon d'un côté avec les terrains derrière la rue Bélair et de l'autre avec la Paroisse et l'extrémité sud du boulevard Houle.

### **Axes de déplacement nord/sud**

Le groupe 1 propose deux axes pour sillonner la ville du nord au sud.

Un premier tracé cyclable proposé permet d'éviter la rue Maskinongé en empruntant la rue Ferland à partir de son point d'origine sur l'avenue du Parc. Pour lier ce tronçon à la rue Poitras, il faudrait sécuriser la traversée à l'intersection Ferland/Poitras/Maskinongé. Le tracé se poursuit sur la rue Poitras et emprunte ensuite la rue Ste-Anne en direction sud jusqu'à l'intersection avec la rue Champagne qui à son tour serait empruntée pour accéder au secteur de l'école et du parc Gendron. Cet axe serait complété par le sentier aménagé devant l'ancien presbytère à partir du boulevard Houle. La surface serait à améliorer pour faciliter l'accès à vélo, le sentier pourrait ensuite se diviser en 2 parties distinctes pour accéder à la rue St-Gabriel, une partie pourrait passer à côté du CLSC, la deuxième permettrait l'accès via la rue Cohen.

Un deuxième axe a été identifié à la fois pour les piétons et pour les cyclistes et emprunterait les rues Provost et Michaud. La rue Provost pourrait être sécurisée à partir de la rue Mondor où elle devient plus étroite, jusqu'à l'intersection avec la rue Dequoy qui a d'ailleurs été citée par les deux groupes dans la section 5.3 comme étant une intersection dangereuse. L'intersection pourrait être améliorée pour faciliter le passage des piétons et cyclistes qui pourraient poursuivre sur la rue Michaud. La rue Michaud a déjà des trottoirs des deux côtés, mais une voie cyclable pourrait y être aménagée jusqu'à la hauteur de la rue Pascal pour ensuite utiliser le stationnement à l'arrière du Centre sportif et créer un lien d'accès à la rue St-Gabriel.

Le groupe 2 propose quatre itinéraires qui sont semblables ou complémentaires aux deux axes du premier groupe créant des liens entre les écoles et les parcs.

Un tronçon pourrait faciliter les déplacements cyclables et piétons nord/sud, à l'ouest de la rue St-Gabriel. Idéalement cette voie piétonne et cyclable prendrait son origine dans les espaces verts derrière la rue Bélair et emprunterait le boulevard Guindon jusqu'à la rue Poitras. La voie se poursuivrait en direction ouest sur la rue Poitras jusqu'au tronçon déjà proposé sur la rue Plante.

Un tronçon pourrait compléter le tracé au-delà du parc Patrick-Gendron et du secteur des écoles pour amener les piétons et cyclistes vers la rue St-Gabriel. Le groupe 2 propose sensiblement le même itinéraire que le premier groupe en utilisant le boulevard Houle à partir de l'intersection avec la rue Dequoy jusqu'au sentier du presbytère. Le sentier du presbytère est proposé avec les deux mêmes divisions que le premier groupe, mais à ces dernières s'ajoute un accès vers la rue Dequoy via l'arrière du CLSC, de la Caisse et de l'église.

Le deuxième groupe projetterait un tracé sur la rue Maskinongé et la rue St-Gabriel. Le lien cyclable pourrait être amené de l'entrée de la ville jusqu'à l'intersection avec la rue Dequoy. De plus, les liens piétons pourraient être aménagés dans les sections où ils sont absents et sécurisés à certains endroits sur ce tronçon.

**« Le groupe 1 propose deux axes pour sillonner la ville du nord au sud. »**



Ville Saint-Gabriel



À l'est de la rue St-Gabriel, le deuxième groupe propose un tracé utilisant l'avenue du Parc et les rues Provost et Michaud. Ce tronçon prendrait son origine à l'intersection de la rue St-Gabriel et de l'avenue du Parc. La première partie sur l'avenue du Parc est pourvue d'un trottoir pour les piétons et sa largeur peut supporter un partage de la route avec le cycliste. Les piétons et cyclistes pourraient ensuite poursuivre vers le sud par la rue Provost où on spécifie que l'espace du piéton, du cycliste et de l'automobile est mal défini. L'équipe propose de sécuriser l'intersection de la rue Provost avec la rue Dequoy et de continuer le tracé pour les cyclistes sur la rue Michaud jusqu'à la rue St-Paul et la rue St-Gabriel puisque la rue est déjà pourvue de trottoirs. Ce tracé, en plus de permettre les déplacements dans l'axe nord/sud en évitant la rue St-Gabriel, pourrait se connecter au tracé du sentier qui passait par la montagne.

**Axes complémentaires**

Plusieurs propositions du groupe 2 complèteraient les premiers tracés décrits et permettraient d'augmenter la connectivité pour les déplacements utilitaires vers le centre névralgique de Saint-Gabriel.

Un passage piétonnier et cyclable pourrait être aménagé dans la courbe de la rue Ferland pour créer un lien avec la rue Provost.

Le tracé cyclable proposé près des écoles primaires et du parc pourrait se poursuivre sur toute la longueur de la rue Dequoy et permettre aussi un lien avec le tracé empruntant la rue Comeau vers *la montagne* précédemment décrit.

Deux liens cyclables (est/ouest) entre les rues St-Gabriel et Michaud pourraient être développés via la rue St-Pierre et via la rue St-Georges.

La rue Monday pourrait aussi être aménagée pour les cyclistes.

La rue Beausoleil, de St-Georges à la rue St-Gabriel, pourrait compléter le lien cyclable qui se poursuivrait sur la rue St-Gabriel en direction sud-est vers la municipalité voisine.

Et finalement le groupe 1 propose un réaménagement autour du Centre sportif et communautaire d'abord en créant un lien piéton et cyclable qui relierait les deux parties de la rue Beausoleil, et en prolongeant le trottoir sur la rue St-Gabriel s'arrêtant présentement avant le Centre sportif et communautaire bien au-delà de ce dernier. (Voir annexe 8.7).

« Plusieurs propositions du groupe 2 complèteraient les premiers tracés décrits et permettraient d'augmenter la connectivité pour les déplacements utilitaires vers le centre névralgique de Saint-Gabriel. »



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

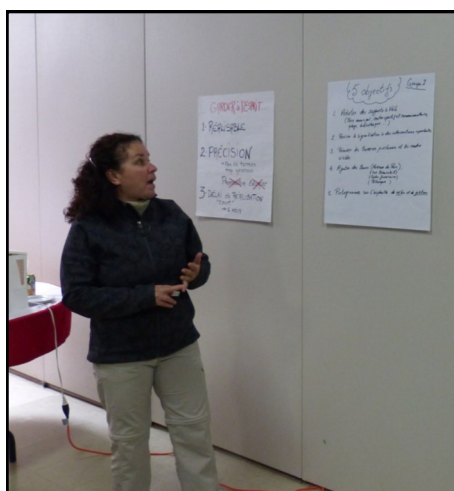
- L'action peut être réalisable dans les six prochains mois;
- L'action doit être précise et spécifique;
- Toutes les propositions que soumettra le groupe peuvent être réalisées et complétées par les membres de ce groupe. Ils ne sont pas autorisés à proposer des engagements au nom de personnes ou organismes 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 dix actions proposées ont été affichées au mur. Finalement, tous les participants ont été invités à voter individuellement pour cinq actions à prioriser sur l'ensemble des actions proposées.

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

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

1. Projet de marche en groupe de personnes (50 ans et plus) pour le mois de septembre 2014, circuits à déterminer (Santé à cœur);
2. Acheter des supports à vélos (parc municipal, centre sportif et communautaire, plage, bibliothèque...);
3. Avoir la programmation / promotion concernant les déplacements actifs dans les commerces, accompagnée d'une campagne de sensibilisation « Marche ta ville »;
4. Ajouter des bancs (avenue du Parc, rue Beausoleil, Centre funéraire, club de pétanque);
5. Déposer un plan d'aménagement intégrant les recommandations pour le déplacement actif.



« ... 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-Gabriel.

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

Le groupe se composait de 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 cinq actions prioritaires.

### 7.1 Constats

- Les participants ont démontré qu'ils avaient intégré les notions de la cohérence et de la connectivité. Ils avaient une bonne connaissance de leur milieu. Ils tenaient compte de tous les secteurs de la municipalité. Ils avaient bien ciblé les destinations et les grands axes de déplacements. Ils envisageaient aussi plusieurs stratégies pour l'amélioration du potentiel piéton autant pour la sécurité que pour la connectivité vers les destinations utiles. Ils ont aussi projeté des tracés très intéressants pour les déplacements cyclables;

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

- Les participants ont intégré les concepts du transport actif et leurs travaux intègrent les notions relatives aux différentes clientèles, à l'accessibilité et aux installations adéquates pour le cycliste, le marcheur, la famille ou la personne à mobilité réduite ;
- La circulation piéton à Saint-Gabriel 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 ;
- La circulation à vélo est difficile à Saint-Gabriel. Il n'y a pas de voie cyclable identifiée dans la municipalité qui permettrait d'accéder aux destinations principales tels que les services, les commerces, les écoles et les installations de loisirs ;
- Les corridors de déplacements actifs des jeunes que ce soit vers l'école primaire, l'école secondaire, le parc, la bibliothèque ou encore le Centre sportif et communautaire de Brandon ne sont pas planifiés et sécurisés ;
- Le Centre communautaire et sportif de Brandon est bien situé, mais peu aménagé pour favoriser l'intérêt des passants ou l'accès des piétons et cyclistes puisqu'il accorde toute la place à l'automobile. Le même constat pourrait être fait pour le parc Patrick-Gendron ;
- Le croisement de plusieurs rues avec la rue Dequoy et l'axe Maskinongé/St-Gabriel offre des traversées difficiles et à plusieurs endroits particulièrement dangereuses ;
- La trame de rue impose, dans plusieurs secteurs, des trajets plus longs. Les piétons et cyclistes privilégient les trajets plus directs et les marques d'usure laissées au sol indiquent leurs préférences ;
- La présence de trottoirs des deux côtés et le type de développement de certaines rues tels que la rue Beausoleil offre un potentiel très intéressant pour créer des espaces municipaux de qualité. La gestion du stationnement, l'animation et une meilleure définition des places accordées aux piétons et cyclistes peuvent créer des rues animées et vivantes qui offrent une expérience agréable aux piétons et cyclistes.



**«La gestion du stationnement, l'animation et une meilleure définition des places accordées aux piétons et cyclistes peuvent créer des rues animées et vivantes qui offrent une expérience agréable aux piétons et cyclistes.»**



« Saint-Gabriel est un milieu de vie agréable avec un bon potentiel de développement de la mobilité active. »

## 7.2 Recommandations

Saint-Gabriel est un milieu de vie agréable avec un bon potentiel de développement de la mobilité active. Les 5 pistes d'actions identifiées à la page 35 devraient être réalisées à court terme. Dans les suites de cet atelier, la municipalité peut envisager deux autres stratégies complémentaires qui pourraient l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable à Saint-Gabriel.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active 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;
- Utiliser le réseau de trottoirs existant pour bonifier le potentiel piétonnier de Saint-Gabriel. 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 et de planifier ou prioriser les nouveaux tronçons de trottoir ainsi que l'aménagement de passages piétonniers;
- Sécuriser la traversée aux intersections des piétons et cyclistes sur les axes majeurs de déplacements nord/sud et est/ouest. La cohérence entre les infrastructures et la signalisation devrait être analysée afin de clarifier la compréhension, la convivialité et le respect des règles autant pour le piéton que pour le cycliste. Les espaces piétonniers ou cyclables doivent être définis et visibles par rapport à ceux de la circulation automobile et du stationnement;
- Planifier un réseau de voies cyclables permettant d'accéder en sécurité et en continu aux destinations définies selon les différentes clientèles autant pour le loisir que pour les destinations utilitaires quotidiennes (école, emploi, loisir, commerces, services);
- Aménager les trottoirs, les voies cyclables, les passages piétonniers et les sentiers en continu. La priorisation de trajets plus courts et des tracés naturels déjà empruntés par les utilisateurs augmente la connectivité et favorise les déplacements actifs;
- Revitaliser et créer des espaces municipaux de qualité (esthétisme, façades ouvertes, place publique, aménagement paysager, mobilier urbain, éclairage, musique, gestion du stationnement...) sur certaines rues offrant un bon potentiel d'animation favoriserait les déplacements piétonniers;
- 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.

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 permettant d'identifier les itinéraires naturels et de réduire la distance à parcourir, les rues étroites ou larges, les obstacles à contourner, la présence ou non d'abaisssements de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau piétonnier existant, créer un réseau de voies cyclables utilitaires, etc;
  - Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tous âges (jeunes, aînés, familles).
- ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR
  - Définir et mettre en place les stratégies pour que Saint-Gabriel devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Entre autre, en tenant compte du diagnostic et des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (Échelle de la rue, densité, mixité, trame des rues, connectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...) dans le développement de la municipalité;

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



Ville Saint-Gabriel

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

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



## Annexe 8.1

### Ordre du jour

**Ville Saint-Gabriel**  
**Atelier**  
**potentiel piétonnier et cyclable**  
Vendredi 9 mai 2014

<b>8:30-9:00</b>	<b>Accueil des participants</b>
<b>9:00-9:10</b>	<b>Introduction et objectif de l'atelier</b>
<b>9:10-9:45</b>	<b>Nouvelle perspective sur le transport actif Qu'est-ce que le transport actif? L'importance du transport actif</b>
<b>9:45-9:55</b>	<b>Pause</b>
<b>9:55-10:40</b>	<b>Innovations et pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables</b>
<b>10:40-12:00</b>	<b>Marche exploratoire</b>
<b>12:00-13:00</b>	<b>Dîner – Analyse du potentiel de transport actif</b>
<b>13:00-13:20</b>	<b>Retour sur l'analyse de potentiel</b>
<b>13:20-14:05</b>	<b>Cartographie – Destinations et besoins</b>
<b>14:05-14:25</b>	<b>Retour sur l'exercice de cartographie</b>
<b>14:25-14:35</b>	<b>Pause</b>
<b>14:35-15:20</b>	<b>Exercice de priorisation en transport actif</b>
<b>15:20-15:55</b>	<b>Priorités d'action en transport actif</b>
<b>15:55-16:00</b>	<b>Mot de la fin (Retour sur le contexte de l'activité et ses suites)</b>
<b>16:00-16:05</b>	<b>Évaluation des participants</b>



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

**Section 2: Potentiel cyclable**

	<b>Indicateurs de potentiel</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Note</b>
1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?	0	0	0%
2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	0	0	0%
3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	0	0	0%
4.	Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales?	0	0	0%
5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	0	0	0%
6.	Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	0	0	0%
7.	Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	0	0	0%
8.	Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	0	1	13%
9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélos sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	0	0	0%
10.	Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélos?	0	0	0%
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	3	38%
12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	0	0	0%
13.	Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	0%
14.	Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	0	0%
15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	0	0%
16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	1	2	38%
17.	Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	1	0	13%
18.	Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	3	0	38%
19.	Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	0	0%
20.	Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	0	0%
21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0	0%
22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	0	0	0%
23.	Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	2	3	63%
24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	2	1	38%
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	0	0	0%
	<b>Grand total Potentiel cyclable (max. = 100)</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	

## Section 3: Autres usages

	<b>Indicateurs de potentiel</b>	<b>Groupe 1</b>	<b>Groupe 2</b>	<b>Moyenne</b>
1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	0	4	50%
2.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	0	4	50%
3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	3	4	88%
4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	0	0	0%
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?	0	0	0%
6.	Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0%
7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	0	2	25%
8.	Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place?	0	4	50%
9.	Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	0	0	0%
10.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	0	0	0%
11.	Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	0	4	50%
12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	3	4	88%
13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	3	4	88%
14.	Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	3	0	38%
15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0%
16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	2	25%
17.	Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	0%
18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	1	0	13%
19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	1	0	13%
20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	1	1	25%
21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'« abaissements de trottoir (bateaux) »?	1	2	38%
22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	0	0	0%
23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	0	0	0%
24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	1	2	38%
25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	2	4	75%
	<b>Grand total Potentiel d'autres usages (max. = 100)</b>	<b>19</b>	<b>41</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

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

<b>Section 1 Potentiel piétonnier</b>				
G r o u p e 1	G r o u p e 2	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
2 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	<b>9</b>	5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser la rue?
1 <sup>e</sup>	-	<b>5</b>	20.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier ?
4 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	<b>4</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 ?
-	2 <sup>e</sup>	<b>4</b>	15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
3 <sup>e</sup>	-	<b>3</b>	7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs ?
-	3 <sup>e</sup>	<b>3</b>	17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
-	5 <sup>e</sup>	<b>1</b>	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 ?
5 <sup>e</sup>	-	<b>1</b>	18.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?

<b>Section 2 Potentiel cyclable</b>				
1 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	<b>10</b>	25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclable?
2 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	<b>6</b>	5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire ?
5 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	<b>5</b>	21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
-	3 <sup>e</sup>	<b>3</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)?
3 <sup>e</sup>	-	<b>3</b>	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 ?
4 <sup>e</sup>	-	<b>2</b>	3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
-	5 <sup>e</sup>	<b>1</b>	13.	Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif ?

<b>Section 3 Potentiel « autres usages »</b>				
4 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	<b>6</b>	4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
-	1 <sup>e</sup>	<b>5</b>	24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
1 <sup>e</sup>	-	<b>5</b>	10.	Existe-t-il un comité aviseur pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées ?
2 <sup>e</sup>	-	<b>4</b>	25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés ?
3 <sup>e</sup>	-	<b>3</b>	21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies « d'abaissements de trottoir (bateaux) »?
-	3 <sup>e</sup>	<b>3</b>	18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
-	4 <sup>e</sup>	<b>2</b>	19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
-	5 <sup>e</sup>	<b>1</b>	20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?

## 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
Hôtel de ville	45, rue Beausoleil	x	x
Bibliothèque	53, rue Beausoleil	x	x
Centre sportif et communautaire de Brandon	155, rue Saint-Gabriel	x	x
Parc de loisirs (tennis, modules, balle, soccer, football)	Intersection rue Plante et rue Dequoy	x	x
Plage municipale	343, avenue du Parc	x	x
Sentiers Brandon	À l'extrémité ouest de la rue Dequoy	x	x
Presbytère (ancien) + Jardin de pluie	Boulevard Houle (Entre Cohen et Dequoy)	x	x
Jardins communautaires	Rue Marcel	x	x
Église	12, rue Saint-Gabriel	x	x
CLSC Saint-Gabriel	30, rue Saint-Gabriel	x	x
Centre Desy (personnes âgées)	90, rue Maskinongé	x	x
Résidences personnes âgées La-fond	159, rue Maskinongé (rue Ferland)	x	x
Écoles primaires et service de garde	Rue des Écoles, rue Champagne, rue Dequoy	x	x
École polyvalente Bermon	1919, 6 <sup>e</sup> Rang	x	x
Maison de la famille	15, rue Monday	x	x
Centre Petite enfance	71, rue Plante	x	x
Bureau de Postes Canada	120, rue Dequoy	x	x
Caisse populaire	20, rue Saint-Gabriel	x	x
Banque Nationale	57, rue Saint-Gabriel	x	x
Épicerie Métro	160, rue Saint-Gabriel	x	x
Magasin Korvette	140, rue Maskinongé	x	x
Pharmacie Familiprix	110, rue Saint-Gabriel	x	x
Rona	78, rue Saint-Gabriel	x	x
Centre de liquidation	230, rue Maskinongé	x	x
Restaurant & crèmerie Chez Pauline	217, rue Maskinongé	x	x

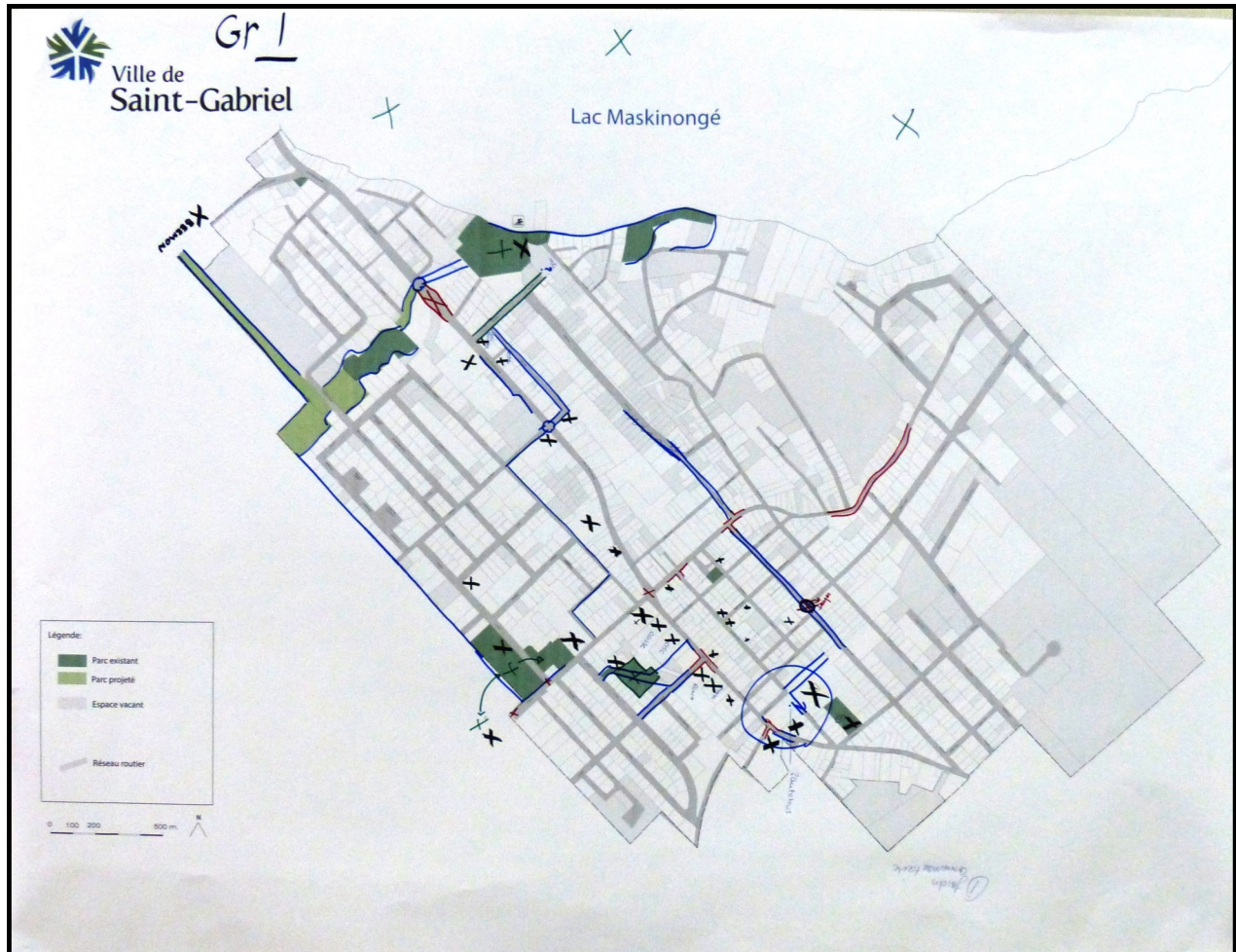
## Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées (suite)

Destinations (suite)	Localisation	1	2
Poste de police	55, rue Grenier	-	X
Terrains de pétanque	Intersection rue Michaud et rue Saint-Paul	-	X
Débarcadère autobus scolaire	Rue Plante	X	-
Maison des jeunes	178, rue Dequoy	-	X
Club FADOQ	Rue Saint Gabriel ???	X	-
Source de vie (banque alimentaire)	147, rue Beausoleil	-	X
Poste CFNJ	245, rue Beauvillier	-	X
Clinique médicale	??	-	X
Clinique médicale	80, rue Saint-Gabriel	X	-
Clinique chiropratique Brandon	350, rue Beauvillier	-	X
Pharmacie Jean-Coutu	185, rue Saint-Gabriel	X	-
Société des Alcools	75, rue Saint-Gabriel	X	-
Salon funéraire Léveillé	124, rue Saint-Gabriel	X	-
Centre funéraire D'Autray	65, rue Beausoleil	X	-
Dollar Plus	195, De Lanaudière	X	-
Bar Le Saloon	103, rue Michaud	-	X
Carquest	145, rue Alfred	-	X
JM Sport	85, rue Cohen	-	X
Restaurant la Calèche	401, rue Maskinongé	-	X
Restaurant La Belle province	237, rue Maskinongé	-	X
Restaurant Venise	239, rue Beauvilliers	-	X
Casse-croûte Émile	269, rue Beauvilliers	-	X
Restaurant Mistral	349, Beauvilliers (Route 349)	-	X
Auberge St-Gab	109, rue Dequoy	-	X
Vers Saint-Damien	Rue Maskinongé en direction nord	X	-

## Annexe 8.7

## Reproduction des tracés

### Groupe 1





## Annexe 8.8

### Liste des actions identifiées

#### Groupe 1

1. Acheter des supports à vélos (parc municipal, centre sportif et communautaire, plage, bibliothèque...)
2. Réviser la signalisation à des intersections importantes;
3. Rénover les traverses piétonnes et les rendre visibles en collaboration avec les écoles (projet avec les jeunes);
4. Ajouter des bancs (avenue du Parc, rue Beausoleil, Centre funéraire, club de pétanque);
5. Pictogrammes sur l'asphalte de vélos et de piétons.

#### Groupe 2

1. Projet de marche en groupe de personnes (50 ans et plus) pour le mois de septembre 2014, circuit à déterminer (Santé à cœur);
2. Faire des demandes pour l'installation de supports à vélos à la plage et au centre sportif et communautaire de Brandon;
3. Déposer un plan d'aménagement intégrant les recommandations pour le déplacement actif;
4. Proposer des défis pour le déplacement actif au programme Zoné- Réussite;
5. Avoir la programmation / promotion concernant les déplacements actifs dans les commerces, accompagnée d'une campagne de sensibilisation « Marche ta ville ».

## Annexe 8.9

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

Nous avons recueilli 9 évaluations:

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

- Que ce n'est pas juste de la marche;
- Que notre ville était faite pour être marchée tant au niveau personnel que commercial;
- Que c'est vraiment bien de vouloir faire bouger les gens;
- L'intérêt de la Ville St-Gabriel à développer ce thème;
- J'ai appris à regarder la ville d'une façon complètement différente;
- Je ne connaissais pas ce sujet. Je trouve assez intéressant et voudrait que ça se réalise;
- Il est souhaitable et souhaité;
- L'importance d'une municipalité à travailler en partenariat avec les gens concernés. (Décision).
- Comment appliquer dans ma ville ce concept.

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

- Ça nous permet de constater des choses qu'on ne voit pas habituellement;
- Qu'il y avait plus de lacunes que nous le voyons au régulier, car nous sommes habitués à des lacunes. On les intègre au quotidien;
- Que bien des choses sont à repenser à St-Gabriel;
- Je marche tous les jours... j'ai constaté ce que je voyais déjà à tous les jours, c'est-à-dire les trottoirs très dangereux, grosses fissures, etc... Les intersections difficiles à traverser etc...;
- Les lignes de désir;
- Je n'ai pas pu faire la marche—Rendez-vous;
- Il y a beaucoup de travail à faire donc une bonne planification est nécessaire (budget, priorités...);
- Que notre ville se marche facilement malgré que les routes ne sont pas uniformes;
- Avoir une nouvelle vision sécuritaire et cohérente des rues de ma ville.

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

- Que l'on pourrait tous en faire un peu plus;
- Que beaucoup de travail reste à faire, mais qu'il y a de l'espoir si on travaille ensemble;

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

- Que les gens sont sensibles à l'amélioration;
  - Tout un défi pour Ville St-Gabriel... qui peut être relevé à moyen ou long terme;
  - À se poser les bonnes questions. Faire attention à nos perceptions : ça dépend des « lunettes » qu'on porte;
  - Je ne connaissais pas plusieurs coins de la ville;
  - Le transport par vélo est complètement à développer;
  - Plusieurs remises en question concernant nos projets;
  - État actuel de ma ville sur le transport actif.
- 4. Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que retenez-vous de cet exercice?**
- Ça nous permet de cibler certaines choses ou améliorations;
  - J'ai bien aimé cet exercice et aussi les idées soulevées étaient réalisables;
  - Qu'il est possible d'améliorer une certaine condition de vie;
  - J'ai découvert plusieurs possibilités d'établir des circuits de marche pour un groupe;
  - Encore une fois, avec les différents points de vue, ça nous permet de regarder la ville d'une autre façon;
  - Très intéressant, donc beaucoup d'idées pour des projets de marche;
  - Les liens doivent être créés en fonction des destinations;
  - Le travail d'équipe et la vision de chacun;
  - Connaître les endroits à améliorer et une vision à long terme de ma ville.
- 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, je m'y retrouve, car j'ai à cœur le développement de la ville par ses activités loisirs et infrastructures;
  - Très satisfait;
  - Oui, je suis satisfaite. Oui, les priorités ont été très bien ciblées;
  - Oui, pour la marche, mais j'aurais aimé aussi des possibilités de vélo dans le « petit Brandon »;
  - Oui, j'ai aimé voir le degré d'intérêt des gens au sujet du déplacement actif;
  - Oui ! Il y a certains objectifs qui seront dans mon échéancier;

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

- J'ai adoré car on termine la journée avec des actions concrètes à poser pour améliorer notre ville

### 6. Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?

- Cartographie et la marche exploratoire;
- Que les participants soient des gens qui veulent du changement positif. Chacun a donné ses idées et opinions;
- L'exercice physique;
- Découvrir qu'une belle collaboration peut être établie avec M. Hubert, urbaniste et Mme Stéphanie Marier;
- Je pense que chaque activité était préalable les unes par rapport aux autres;
- Le contact avec des personnes de divers milieux, citoyens, employés de la ville, de l'école, l'urbaniste;
- Marche;
- Les 5 objectifs !
- Marcher notre ville, mon regard a vraiment changé. J'ai vu des incohérences qui n'étaient pas visibles à mon œil. Ressortir 5 objectifs concrets, cela permet d'agir et de se sentir utile à rendre notre ville plus belle et active,

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

- Aucun (5);
- Je crois que tout se connectait d'emblé, rien de négatif;
- Rien n'a pas été utile;
- Moins utiles : Statistiques mais très intéressant;

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

- Quelques réalisations et des pistes de discussions;
- De voir les projets proposés en dernier atelier se réaliser dans un avenir rapproché;
- Que la ville améliore surtout les choses mentionnées dans les ateliers;
- Voir les résultats... pas trop loin dans le temps;
- Que chaque participant prenne sa propre part de volonté et de responsabilité d'action. Le déplacement actif ça se vit à tous les niveaux d'influence;
- Voir les résultats;
- Vous inviter pour l'atelier portant sur l'ambiance;

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

- Poursuivre auprès de la municipalité et les organismes;

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

- On entend d'autres idées, commentaires;
- De faire découvrir notre ville sous un autre aspect avec des yeux nouveaux;
- L'exercice physique;
- Voir de nouveaux circuits de marche à proposer à nos membres qui cherchent à garder la forme ou se mettre en forme;
- En étant aux loisirs, ça touche directement le service;
- Sensibiliser nos membres au « transport actif »;
- Planification et aménagement;
- Les idées des gens et leurs commentaires;

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

- Oui, je m'engage à faire la promotion à travers mon quotidien du bouche à oreille et plus;
- L'exercice physique surtout;
- Oui (3);
- Santé à cœur va organiser 2 circuits de marche dans la ville;
- Oui, dans plusieurs dossiers et objectifs ciblés;

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

- Très bien;
- Nous étions peu nombreux mais combien efficace;
- Très bonne journée où j'ai appris que St-Gabriel veut bouger les choses;
- Très bonne journée;
- J'ai adoré la journée;
- J'aurais aimé qu'il y ait plus de participants;
- Très bonne;
- Merci ! Wow nous avons contribué à l'avancement du transport actif. Belle journée !

Autre commentaire :

J'ai participé aux ateliers de la ville (consultation plan urbanisme) et l'atelier d'aujourd'hui bouclait bien la boucle.

## Annexe 8.10

### Liste des participants

Mme	Stéphanie Marier	Directrice des loisirs
Mme	Magali Mireault	Directrice des loisirs en remplacement
M.	Jean Hubert	Urbaniste
N.	Jean-Claude Beauchamps	Voirie
Mme	Lucie Bastien	Professeure d'éducation physique
Mme	Francine Lefrançois	Organisme Santé à cœur
Mme	Michelle Delisle	Organisme Santé à cœur
M.	Jacques Brodeur	Organisme Santé à cœur
Mme	Guylaine Comtois	Citoyenne
M.	Claude Gélinas	Citoyen (en AM seulement)
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière (CSSSNL)
Mme	Geneviève Filteau	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière (CSSSSL)

## Annexe 8.11



## Offre de service 2014

### Mode de vie physiquement actif



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

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

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

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

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

#### Potentiel piétonnier et cyclable

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

#### Espaces municipaux de qualité

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

#### Planification des déplacements actifs

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

#### Aménagement et écomobilité

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

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

Pour plus d'information sur cette offre sans frais :

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

Centre de santé et de services sociaux  
du Nord de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux  
du Sud de Lanaudière

## Annexe 8.12

### 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 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)

---

**Auteur**

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

**Référence suggérée**

COULOMBE, L. (2015). *Saint-Gabriel - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 61 p.

**Dépôt légal :**

978-2-923513-XX-X (version imprimée)  
978-2-923513-XX-X (version électronique)  
Bibliothèque nationale du Canada  
Bibliothèque nationale du Québec  
Premier trimestre 2015