

Saint-Michel-des-Saints Atelier potentiel piétonnier et cyclable



Atelier de transport actif : 26 mai 2014



Line Coulombe

Programme Saines habitudes de vie

Remerciements

Nous tenons à remercier le conseil municipal de la municipalité de Saint-Michel-des-Saints pour avoir permis la tenue de l'atelier de potentiel piétonnier et cyclable. Des remerciements particuliers à Marie-Eve Saint-Georges, coordonnatrice aux loisirs et à la culture et Pascal Ferland, superviseur des services d'urbanisme pour avoir initié le projet 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-Michel-des-Saints 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 intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, encore une fois Marie-Eve Saint-Georges et Pascal Ferland, ainsi que Guylaine Gagné, conseillère municipale et Marianne Benny, agente administrative au Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière pour leurs commentaires, suggestions et corrections lors de la rédaction de ce rapport.

Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats — Analyse du potentiel de transport actif	14
4.1	Potentiel piétonnier	15
4.2	Potentiel cyclable	18
4.3	Autres usages	22
5.	Résultats — Exercice de cartographie	25
5.1	Destinations	25
5.2	Routes sécuritaires	26
5.3	Routes non sécuritaires	26
5.4	Routes à améliorer	27
6.	Résultats — Priorisation du transport actif	31
7.	Constats et recommandations	32
7.1	Constats	32
7.2	Recommandations	34
8.	Annexes	
8.1	Ordre du jour de l'atelier	37
8.2	Itinéraire approximatif de la marche exploratoire	38
8.3	Questionnaire — Analyse du potentiel de transport actif	39
8.4	Tableau de priorisation des indicateurs	42
8.5	Informations complémentaires « Code de la route »	43
8.6	Listes des destinations ciblées	45
8.7	Reproduction des tracés	47
8.8	Listes des actions identifiées	50
8.9	Résultats de l'évaluation de l'atelier	51
8.10	Liste des participants	55
8.11	Offre de service Mode de vie physiquement actif du CISSS de Lanaudière	56
8.12	Références et ressources en transport actif	57

« Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

Journée de formation et de réflexion sur le transport actif

Saint-Michel-des-Saints

1. Mise en contexte

Les décideurs municipaux de Saint-Michel-des-Saints projetaient de développer des voies cyclables dans la municipalité et en périphérie. Ils voulaient améliorer la qualité de vie de leurs citoyens, mais aussi mettre en valeur les attraits naturels de la municipalité. C'est dans ce contexte qu'ils ont consulté la kinésiologue du programme des saines habitudes de vie et démontré de l'intérêt pour l'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif du Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (Annexe 8.11).

L'atelier de formation et de réflexion sur l'amélioration du potentiel piétonnier et cyclable pouvait répondre à leurs objectifs. Cet atelier offre l'occasion de faire participer les principaux intéressés au projet. Il 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 tels 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 » du CISSS de Lanaudière.

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

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

2. Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable

La municipalité de Saint-Michel-des-Saints 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 26 mai 2014 s'est tenu à la salle du conseil située au 441 rue Brassard.

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-efficientes ou dangereuses;
- Une marche exploratoire dans l'environnement immédiat du site de l'atelier pour observer et discuter des infrastructures de marche et de vélo de la municipalité en utilisant l'angle de réflexion apporté par les présentations précédentes;
- Un exercice d'analyse du potentiel de transport actif permettant d'identifier des forces et des points à améliorer sur des infrastructures existantes ou non sur le territoire de la municipalité de Saint-Michel-des-Saints;
- Un exercice de cartographie permettant d'identifier les principales destinations, les plus importantes routes de transport actif et les sections potentiellement dangereuses à Saint-Michel-des-Saints;
- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la municipalité de Saint-Michel-des-Saints d'améliorer son potentiel piétonnier et cyclable;
- Une évaluation des participants à la journée de réflexion.

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





PROPOSITION D'UNE DÉFINITION COMMUNE

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

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

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

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

INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

La présentation suivante proposait des exemples variés de plusieurs types d'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 un kilomètre et demi (voir annexe 8.2). L'objectif étant d'observer d'un œil avisé et d'appliquer sur le terrain les principes de déplacements actifs présentés plus tôt.

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

Le groupe s'est rassemblé à la sortie de la mairie 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 ? Le trottoir mène-t-il jusqu'à la porte ? Est-ce qu'il y a des supports à vélos ? Y a-t-il du mobilier urbain sur place ? Est-il approprié et bien positionné ? Les poubelles sont-elles à un endroit approprié ? (Photos 1 et 2).



Photo 1



Photo 2

Sur la rue Brassard, où se situent plusieurs destinations importantes pour les citoyens, nous observons les utilisateurs et leurs comportements.

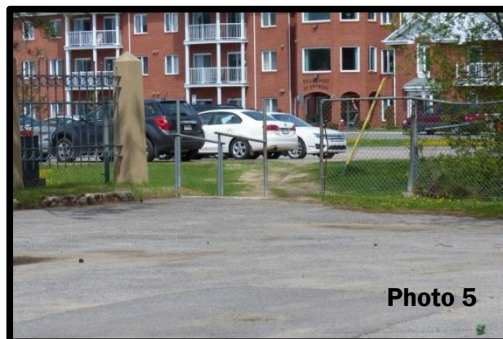
- Est-ce qu'on peut voir des marcheurs sur les trottoirs ?
- Est-ce que les cyclistes utilisent la rue Brassard ? (Photos 3 et 4)
- Quel âge ont les utilisateurs ? Que font-ils ? Où vont-ils ?

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

Saint-Michel-des-Saints

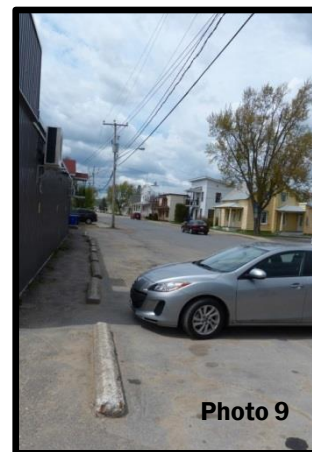


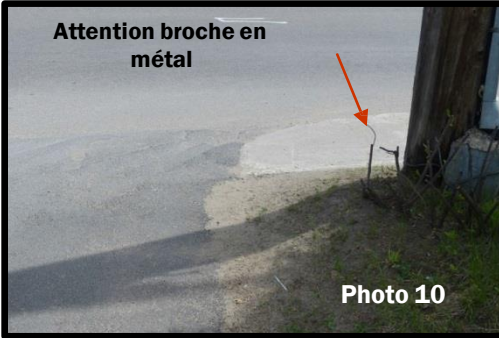
- Les cyclistes utilisent-ils la chaussée ou le trottoir pour se rendre à leur destination? (Photos 3 et 4)
- Les cyclistes sur la chaussée circulent-ils dans le même sens que la circulation automobile ? (Photo 4)



- Les piétons et cyclistes empruntent-ils des chemins informels (lignes de désir) pour se rendre plus directement à la rue Brassard ? (Photos 5 et 6)
- Comment s’y prennent les marcheurs pour traverser la rue ? (Photo 2, Voir aussi la photo à la page 18)
- Les automobilistes donnent-ils la priorité aux piétons ?
- Les automobilistes empiètent-ils sur l’espace piéton, c’est-à-dire sur les abaissements de trottoirs aux intersections, sur les lignes d’arrêt, sur les trottoirs dans les entrées charretières ? (Photos 7, 8, 9, 10, 11 et 14)

«Les
automobilistes
empiètent-ils sur
l’espace
piéton... ? »





Nous nous sommes aussi questionnés sur les conditions qui favorisent leurs déplacements ou justifient leurs comportements.

- La rue Brassard a-t-elle des trottoirs en bonne condition des deux côtés de la rue ? (Photos 10, 11, 12, 13)
- Est-ce qu'il y a des traverses piétonnes permettant de traverser en sécurité aux intersections principales ou à mi-parcours pour faciliter l'accès aux différentes destinations, telles que les écoles, les parcs, les commerces et les services (pharmacie, bureau de poste, crèmerie...) ? Sont-elles bien visibles ? (Photos 2, 10, 11, 12, 13, 14, 15)



- Y a-t-il des abaissements de trottoirs à toutes les intersections de la rue Brassard pour faciliter l'accès au trottoir pour les fauteuils roulants ou pour les familles avec une poussette ? (Photos 13, 14 et 15)
- Aux intersections, le trottoir offre-t-il un espace suffisant pour attendre la traversée en sécurité ? (Photos 8 et 10)
- La chaussée aux intersections est-elle mal définie ? Est-elle arrondie pour faciliter le virage de l'automobiliste ? (Photos 8, 11, 14 et 15)



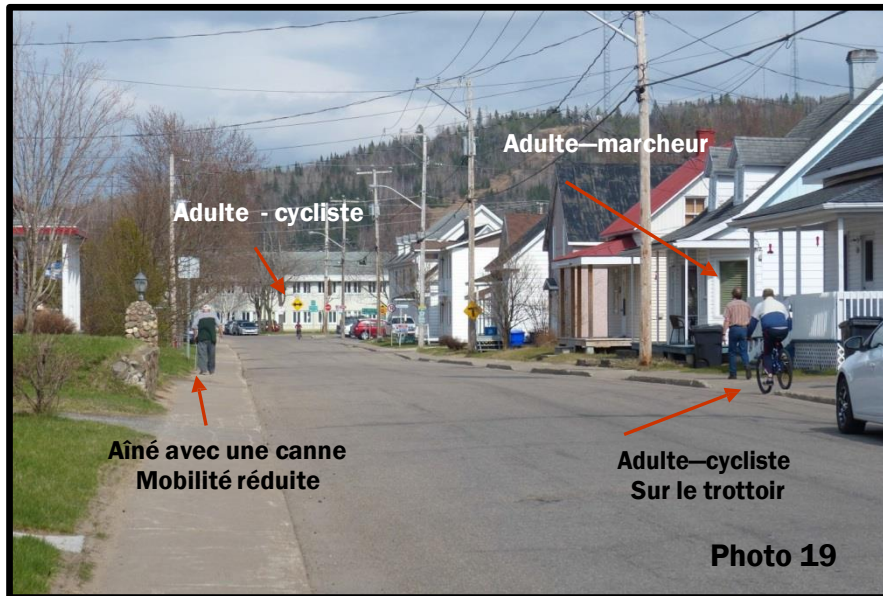
«Nous nous sommes aussi questionnés sur les conditions qui favorisent leurs déplacements ou justifient leurs comportements.»

Saint-Michel-des-Saints

- Les espaces de stationnements sont-ils devant, à côté ou derrière les commerces ? (Photos 9, 11 et 17)
- Les entrées charretières de la rue Brassard sont-elles étroites et bien circonscrites afin de sécuriser le passage du piéton en bordure de rue ? (Photos 9)
- La rue Brassard a-t-elle une voie cyclable ?
- L'accotement asphalté entre la voie et le trottoir est-il suffisamment large pour le passage des vélos? (Photo 18)
- L'accotement asphalté est-il souvent obstrué par des obstacles pour le cycliste? (Photos 14, 16, 17 et 18)
- Le stationnement des autos est-il permis des deux côtés de la rue et devant les commerces ? (Photos 16, 17, 18)
- Est-ce qu'il y a des stationnements pour vélos devant les commerces ?

« L'accotement asphalté est-il souvent obstrué par des obstacles pour le cycliste? »





Notre itinéraire empruntait aussi des rues collectrices importantes pour les automobilistes, mais aussi pour les piétons et cyclistes et nous permettait de jeter un regard sur quelques rues qu'il croisait, les rues Boucher, Beauséjour, St-Michel, Matawin, St-Paul, Archambault et les rues St-Maurice Est et Ouest. Encore une fois des questions s'imposent sur les comportements et sur les aménagements.

- Qui sont les piétons et cyclistes qui empruntent ces rues (jeunes, familles, aînés) ? (Photo 19)
- Quelle proportion est composée de citoyens qui se déplacent à pied ou à vélo pour se rendre à des destinations quotidiennes (école primaire, secondaire, commerces) ? (Photo 19)
- Quelle proportion s'y promène seul ou en famille pour les loisirs ?
- Est-ce que ces rues sont invitantes et agréables à marcher ? (Photos 19, 20, 21)

« Est-ce que ces rues sont invitantes et agréables à marcher ? »



- Les rues sont-elles larges ? Comment l'espace de la rue est-il réparti ?
- Les trottoirs existants sont-ils bien entretenus ?
- Est-ce que les trottoirs ont des bateaux pavés aux intersections ? (Photo 21)

Saint-Michel-des-Saints



- Les trottoirs constituent-ils un tracé continu et agréable à emprunter ? (Photos 22, 23, et 24)
- Est-ce qu'il y a des traverses piétonnes sur ces rues collectrices ? (Photo 25)
- Quel est le sentiment de sécurité des citoyens à pied ou à vélo à différentes heures de la journée ou du soir ?
- Quelle est la limite de vitesse sur ces rues ? Est-elle respectée ?
- Est-ce que le piéton en attente de la traversée se sent en sécurité en bordure de rue ? (Photo 26)

« Est-ce que les espaces proposés aux piétons, aux cyclistes, à la circulation et au stationnement automobile sont clairement délimités ou définis ? »



- Est-ce que les espaces proposés aux piétons, aux cyclistes, à la circulation et au stationnement automobile sont clairement délimités ou définis ? (Photos 26, 27, 28 et 29)
- Est-ce que l'espace public et l'espace privé est clairement délimité ou défini ? (Photos 22, 23, 24 et 29)

Et finalement, notre parcours nous a permis d'évaluer l'accessibilité et l'attractivité de destinations intéressantes pour la desserte de service, mais aussi pour la détente et pour le loisir à Saint-Michel-des-Saints. Certaines questions nous permettent de valider l'intérêt ou le confort des piétons et des cyclistes qui fréquentent les commerces sur la rue Brassard, la place publique Joseph-Hermas-Chartrand, la place St-Varent, le centre communautaire, la bibliothèque et le site du restaurant Au Vieux-moulin à Scie entre autres.

- Est-ce que les commerces sont concentrés dans un périmètre restreint ? (Photo 30)
- Est-ce que les façades sont intéressantes ? (Photos 30, 31, 32)
- Est-ce que les entrées des destinations importantes sont attrayantes et invitantes ? (Photos 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38)
- Est-ce qu'il y a des supports pour les vélos ? Sont-ils visibles ? Sont-ils situés à proximité des portes ? (Photos 14, 31, 32, 33, 34, 36, 37)
- Est-ce qu'il y a du mobilier urbain de qualité ? Est-il bien situé ? (Photos 31, 32, 33, 34, 36, 37)
- Est-ce que des sentiers traversent les places publiques ou les parcs et permettent de diminuer le temps de déplacement vers la destination ? (Photos 33, 36)
- Est-ce que l'espace est défini et bien réparti pour les piétons, les cyclistes, les automobilistes ou les stationnements ? (Photos 30, 35, 36, 37)

« Est-ce que les entrées des destinations importantes sont attrayantes et invitantes ? »



4. Résultats – Analyse du potentiel de transport actif

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

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

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

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

Si les participants ne connaissaient pas les particularités reliées à 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^{er} au 5^e rang. (Voir annexe 8.4)

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



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

Lorsque toutes les équipes accordent la même valeur à un indicateur, nous pouvons déduire que la perception est uniforme et la crédibilité de la cote est plus grande. Il arrive qu'une équipe s'entende pour une valeur positive alors qu'une autre accorde une valeur négative à l'indicateur. Il faut alors tenir compte de la subjectivité de la question, de la diversité de composition des groupes, du niveau de connaissance des individus sur les éléments discutés, mais aussi de la consigne du « 0 » lorsque le groupe ne peut pas répondre à la question.

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif			
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable	Potentiel autres usages
Groupe 1	32	9	33
Groupe 2	48	37	85
Groupe 3	24	11	27

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.

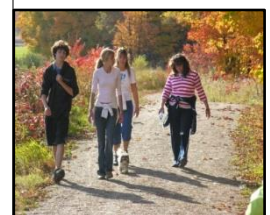
4.1 Potentiel piétonnier

En comparant les résultats des trois groupes, nous pourrions constater que leurs perceptions sont semblables sur plusieurs questions. Par contre, la feuille de travail du troisième groupe ne nous ayant pas été remise, nous ne pouvons préciser les détails de leur consensus. Nous pouvons comparer les accords ou les divergences des deux premiers groupes seulement. Pour voir les résultats complets, nous vous suggérons de consulter l'annexe 8.3.

Deux indicateurs du potentiel piétonnier ont obtenu des valeurs positives « Très bien » ou « Excellent » et un troisième a été qualifié de « Très bien » et « Moyen » par les deux groupes dont les données sont disponibles. Ces indicateurs représentent un atout pour le potentiel piétonnier à Saint-Michel-des-Saints:

- | | Gr 1 | Gr 2 |
|--|------|------|
| • Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètre ou autre obstacles ? | 4 | 4 |
| • Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte ? | 3 | 4 |
| • Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus? | 3 | 2 |

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



Saint-Michel-des-Saints



Trois indicateurs sont plutôt qualifiés de « Moyen » par deux des équipes :

	Gr 1	Gr 2
• Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte des neiges au printemps?	2	2
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	2	2
• Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	2	3

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

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

	Gr 1	Gr 2
• Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0
• Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0
• Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0
• Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0
• Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	1
• Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps, par exemple, la présence d'arbres?	1	0
• Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	1	1
• Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	1	1
• Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	2	0
• Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	2	1
• Les automobilistes respectent-ils les piétons?	2	1
• Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	2	1

Il y a aussi, sept indicateurs où les équipes ont des points de vue très différents particulièrement pour les quatre premiers cités.

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	Très faible	Excellent
Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	Faible	Excellent
Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?	Faible	Excellent
Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	Très Faible	Très bien
Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	Très Faible	Très bien
Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	Faible	Bien
Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	Moyen	Excellent

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. Par contre, la feuille de travail du troisième groupe ne nous ayant pas été remise. Nous ne connaissons pas les indicateurs qu'ils avaient identifiés. Voici la compilation, par ordre d'importance, des indicateurs sélectionnés par les deux premiers groupes. Nous vous invitons à consulter l'annexe 8.4 pour connaître les choix, les priorisations par équipe ainsi que la méthode de calcul pour l'ordre d'importance.

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

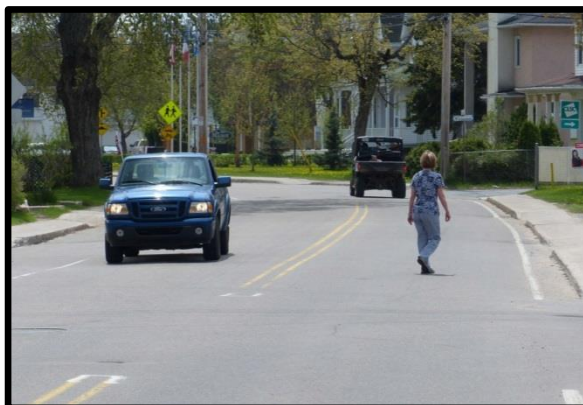
1. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
2. Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
3. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
4. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
5. Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?
6. 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?

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



Saint-Michel-des-Saints

7. Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?
8. Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
9. Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?



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

4.2 Potentiel cyclable

En comparant les résultats des trois groupes, nous pourrions constater que leurs perceptions sont semblables sur plusieurs questions. Par contre, la feuille de travail du troisième groupe ne nous ayant pas été remise, nous ne pouvons préciser les détails de leur consensus. Nous pouvons comparer les accords ou les divergences des deux premiers groupes seulement. Pour voir les résultats complets, nous vous suggérons de consulter l'annexe 8,3.

Un seul indicateur a obtenu une valeur appréciable de la part des deux premières 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-Michel-des-Saints:

	Gr 1	Gr 2
• Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	3	2

La plupart des indicateurs du potentiel cyclable ont obtenu une valeur généralement négative. Il y aurait donc dix-sept indicateurs qui pourraient faire l'objet d'une attention particulière lors de la planification:

	Gr 1	Gr 2
• Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	0	0
• Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	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

Saint-Michel-des-Saints

	Gr 1	Gr 2
• Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	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
• Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0
• Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	0
• Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	0
• Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	0
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0
• Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	0	1
• Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	1	0
• Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	1	1
• Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?	0	2
• Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	0	2
• Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	2
• Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	2



Saint-Michel-des-Saints



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

Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
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?	Très faible	Excellent
Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	Très faible	Excellent
Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	Très faible	Excellent
Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	Faible	Excellent
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?	Faible	Très bien
Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	Faible	Très bien
Les chemins et les rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi).	Faible	Très bien

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

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. Par contre, la feuille de travail du troisième groupe ne nous ayant pas été remise, nous ne connaissons pas les indicateurs qu'ils avaient identifiés. Voici la compilation, par ordre d'importance, des indicateurs sélectionnés par les deux autres équipes. Nous vous invitons à consulter l'annexe 8.4 pour connaître les choix, les priorisations par équipe ainsi que la méthode de calcul pour l'ordre d'importance.

Neuf indicateurs ont été identifiés « importants » par deux des groupes pour le potentiel cyclable :

1. Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?
2. Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
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. Les chemins et les rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi).
6. Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?
7. Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
8. Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?
9. Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles ?



4.3 Autres usages



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

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

Le trottoir est réservé aux piétons.

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

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

Lorsque l'on compare les résultats des deux groupes dont nous avons récupéré les informations, on peut constater que leurs perceptions sont semblables sur plusieurs questions.

Six indicateurs de « autres usages » ont obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent » et cinq autres, des cotes « Excellent », « Très bien » ou « Moyen ». Voici les indicateurs qui représentent un atout:

	Gr 1	Gr 2
• Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	4
• Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	4	4
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des planchistes et des patineurs à roues alignées?	4	4
• L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	3	4
• Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif ?	3	4
• Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	3	4
• La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté	2	4
• Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	2	4
• Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	2	4

«...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.»

	Gr 1	Gr 2
• La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	2	4
• Les intersections de trottoirs sont-elles munies « d'abaisssements de trottoir (bateaux) »?	2	3

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

	Gr 1	Gr 2
• Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0
• Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	0	0
• Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	2	0

Il y a un écart de perception entre les groupes pour onze indicateurs qui ne font pas consensus. Cet écart est particulièrement marqué pour les neuf 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
Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	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
Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes ?	Très faible	Excellent
Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	Très faible	Excellent
Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	Très faible	Excellent
Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	Très faible	Excellent





Indicateurs démontrant un écart de perception		
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2
Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	Très faible	Excellent
Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	Très faible	Excellent
Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	Très faible	Très bien
Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	Très faible	Très bien

Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour « 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. Par contre, la feuille de travail du troisième groupe ne nous ayant pas été remise. Nous ne connaissons pas les indicateurs qu'ils avaient identifiés. 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.

« Six indicateurs ont été identifiés « importants » pour « autres usages... »

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

1. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
2. Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
3. Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
4. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
5. Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
6. Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?

5. Résultats – Exercice de Cartographie

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

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

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 et l'école secondaire, le centre communautaire, le centre récréatif, le parc des loisirs, la caisse populaire, le CHSLD ainsi que quelques commerces tels que la pharmacie, quelques restaurants, le bar laitier, ainsi que l'épicerie font partie des destinations citées par les trois équipes. Le skate parc, le Parc Hermas-Charland, la Place St-Varent, L'église, la garderie, le CLSC, le bureau de poste, la mairie, la Résidence St-Georges et des commerces tels que la boulangerie et le dépanneur sont nommés par deux équipes comme étant des destinations importantes. La buanderie, le magasin Korvette, la quincaillerie, les casse-croûtes ainsi que quelques autres points d'intérêts ont été nommés par une seule des équipes.

(Voir annexe 8.6).



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





5.2 Routes sécuritaires

Quant aux rues perçues sécuritaires et fréquemment utilisées, les trois groupes ont abordé la question différemment. Les groupes 1 et 2 sont partis du principe que la plupart des rues de St-Michel-des-Saints pouvaient être sécuritaires, sauf pour les exceptions auxquelles ils se sont attardés à la section 5.3. Le troisième groupe a tout de même identifié quelques quartiers où il n'y a visiblement pas de problème à la circulation à pied ou à vélo.

Le quartier résidentiel délimité par les rues Provost et Ménard, celui compris entre les rues St-Maurice Ouest et St-Michel et circonscrit à l'est par la rue Ste-Thérèse et à l'ouest par la rue Matawin ainsi que le quartier formé des rues Chagnon, Léger, Racine et Charrette sont identifiés sécuritaires par le groupe 3. Les rues Beauséjour, Boucher, Archambault, St-Jean-Baptiste, Dubé, Camille seraient entièrement sécuritaires. La rue Bernard serait aussi sécuritaire, mais seulement de St-Georges à Matawin, selon eux deux intersections décrites à la section 5.3 seraient à améliorer. La rue Brassard a été citée sécuritaire seulement le soir et dans sa portion située entre la rue Durand et la rue St-Michel.

(Voir annexe 8.7).

5.3 Routes non sécuritaires

Pour les routes ou rues qui ne sont pas adaptées au transport actif ou comportent des zones à risques, encore une fois les équipes ont abordé la question sous l'angle du déplacement piéton et du déplacement cyclable. Par contre les trois groupes ont procédé à l'analyse différemment, le premier groupe s'est attardé seulement à discuter des intersections où le sentiment de sécurité est faible que ce soit à vélo ou à pied alors que les deux autres groupes ont aussi spécifié des rues ou des sections de rues. Vous trouverez ci-dessous la description des tracés dessinés en rouge sur les cartes par les trois équipes et vous pouvez consulter ces cartes à l'annexe 8.7.

Les trois groupes ont mentionnés des points communs. Voici les intersections, les rues et les sections de rues sur lesquelles au moins deux des trois groupes ont démontré des préoccupations:

- Intersection de la rue Brassard avec la rue des Aulnaies;
- Intersection de la rue Brassard avec les rues St-Maurice Est et St-Maurice Ouest ;
- Intersection de la rue Brassard avec la rue St-Jacques;
- Intersection de la rue Brassard avec la rue St-Michel;
- La rue Brassard: pour le groupe 2 ce serait la section située entre la rue Provost et le pont et pour le groupe 3, la section de la rue Durand jusqu'à la rue St-Michel et celle de la rue Chagnon à la rue Ste-Cécile;
- La section de la rue St-Michel, de la rue Granger jusqu'à la rue Brassard;
- La section de la rue des Aulnaies, du Chemin de la Forex (intersection Aqueduc) jusqu'à la rue Brassard.

« Les groupes 1 et 2 sont partis du principe que la plupart des rues de St-Michel-des-Saints pouvaient être sécuritaires, sauf pour les exceptions...»

Le premier groupe mentionne deux intersections qui n'ont pas été spécifiquement citées par les deux autres groupes, l'intersection de la rue Brassard avec la rue Boucher et l'intersection de la rue des Aulnaies avec la rue Matawin. Par contre ces deux intersections sont peut-être implicitement incluses dans les sections non sécuritaires identifiées par les deux autres groupes.

Le deuxième groupe a identifié aussi la courbe devant le Golf et le Camping.

Le troisième groupe a énuméré plusieurs autres intersections, sections de rue ou rues moins sécuritaires:

- Intersection de la rue Brassard avec la rue Durand;
- Intersection de la rue St-Maurice Ouest avec la rue St-Georges;
- Intersection de la rue St-Maurice Ouest avec la rue Matawin;
- Intersection de la rue St-Maurice Ouest avec la rue Bernard;
- Intersection de la rue St-Maurice Ouest avec la rue St-Jean-Baptiste;
- Intersection de la rue Bernard avec la rue Matawin;
- La section de la rue Brassard, à partir de la rue Longpré en direction de la plage;
- La section de la rue St-Georges, à partir de la rue St-Jacques jusqu'à la rue Brassard;
- La section de la rue Matawin, entre la rue des Aulnaies et la rue St-Jacques;
- La section de la rue St-Jacques, de la rue Matawin jusqu'à la rue Brassard;
- Les rues St-Maurice Est et St-Maurice Ouest, à partir de la rue Brassard jusqu'à la courbe de la rue Camille;
- La rue Gouger et la rue Bellerose en entier.

5.4 Routes à améliorer

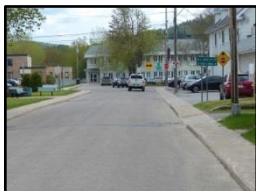
Les groupes étaient aussi invités à se projeter et à identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer pour augmenter la connectivité et la pratique du transport actif sécuritaire. Nous leur avons aussi proposé de projeter des tronçons dans une perspective de déplacement de loisir et d'intérêt touristique. Les tracés proposés par les trois groupes ont des points communs pour certains axes de déplacements identifiés, mais ils ont aussi prévu des tronçons secondaires. La superposition de ces propositions créerait une trame cyclable particulièrement intéressante autant pour les déplacements utilitaires que pour le loisir, où la plupart des services, des quartiers résidentiels et des destinations utilitaires seraient liées.

« La superposition de ces propositions créerait une trame cyclable particulièrement intéressante autant pour les déplacements utilitaires que pour le loisir... »



Saint-Michel-des-Saints

Les axes de déplacement Nord/Sud



Le groupe 3 propose l'itinéraire le plus direct, soit l'accès piéton et cyclable sur toute la rue Brassard. Les itinéraires courts et sans détour sont à privilégier pour les piétons comme pour les cyclistes surtout pour les déplacements utilitaires. L'itinéraire proposé par ce groupe permettrait la desserte des destinations commerciales et scolaires ainsi que l'accès au centre-ville et sa traversée pour le tourisme à vélo. Ce groupe mentionne aussi qu'il faudrait prévoir des mesures afin d'augmenter le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes (ex: traverses piétonnes devant la crèmerie, à l'intersection avec la rue St-Jacques, lumière clignotante, zone 30 km/h, etc.).

Le tracé projeté prendrait origine à la plage municipale et accèderait, par un sentier hors route, à la jonction du Chemin du Lac-Taureau et du Chemin St-Joseph juste avant le pont enjambant la rivière Matawin. Le pont permettrait d'atteindre la rue Brassard, la voie piétonne et cyclable emprunterait la rue Brassard jusqu'à la rue Boucher, se poursuivrait ensuite jusqu'à l'extrémité Est de la rue Boucher. Au bout, deux embranchements sont proposés. Un premier qui passe dans le parc des loisirs pour rejoindre la rue Chagnon à la hauteur de la rue Charrette. Le deuxième embranchement propose un sentier hors route en direction Nord-Est liant les pistes de ski de fond, pour ensuite contourner le site municipal (dépôt de sable) et se prolonger en direction sud jusqu'à rejoindre l'extrémité sud de la rue Charrette et donner accès à un site sur une pointe sablonneuse de la rivière Matawin.

« Les itinéraires courts et sans détour sont à privilégier pour les piétons comme pour les cyclistes surtout pour les déplacements utilitaires. »

L'itinéraire du groupe 1, moins direct, donne tout de même un accès à la rue commerciale, centre névralgique de St-Michel-des-Saints. Le tracé proposé prend son origine à l'extrémité Nord au-delà de la rue Brassard par un sentier hors route à l'ouest de la rivière Matawin. Il emprunte la rue Laforest et descend vers le Sud jusqu'à l'intersection de la rue Durand, sur laquelle il se poursuit vers le sud-est jusqu'à la rue Matawin. L'utilisation de la rue Matawin en direction sud permet ensuite aux piétons ou cyclistes d'emprunter la rue St-Maurice Ouest pour accéder à la rue Brassard. La rue Brassard serait aménagée jusqu'à l'intersection avec la rue Boucher. À partir de ce point, le groupe 1 propose pratiquement le même tracé que le groupe 3. Au bout de la rue Boucher, deux embranchements sont proposés pour former une boucle donnant accès aux attraits de la rivière. Le premier contourne le site municipal (dépôt de sable) par un sentier hors route, se lie à la rue Chagnon pour se poursuivre vers l'est et longer la rivière. Le deuxième embranchement passant par le parc des loisirs poursuit le tracé en direction sud par les rues Chagnon et Charrette jusqu'au méandre créant la pointe sur la rivière et ferme la boucle avec le premier embranchement.

Le groupe 2 évite complètement la rue Brassard, mais donne un accès cyclable intéressant aux différents quartiers résidentiels et aux installations de loisirs. Un sentier hors route prendrait son origine aux chutes et longerait la rive ouest de la rivière Matawin vers le sud. À la hauteur de la rue Longpré, ce sentier bifurque vers l'ouest pour rejoindre la rue Laforest et se poursuit en direction sud jusqu'à la rue Durand. Ensuite, via la rue Durand, l'itinéraire emprunte la rue St-Georges, toujours vers le sud, jusqu'à l'intersection de cette dernière avec la rue St-Jean-Baptiste. Le tracé propose d'utiliser la rue St-Jean-Baptiste et ensuite la rue Matawin jusqu'au centre communautaire. Le sentier passerait derrière le centre communautaire pour ensuite passer près des HLM la rue Beauséjour et poursuivre vers le sud jusqu'à la rue Boucher. L'itinéraire se poursuit sur la rue Boucher en direction est, traverse la rue Brassard, se poursuit par un sentier sur le terrain du parc des loisirs jusqu'au centre récréatif. À ce point, un sentier hors route utilisant les pistes de ski de fond contournerait le site municipal (dépôt de sable) se lierait finalement avec la rue Chagnon.

Le groupe 2 propose un deuxième axe nord/sud qui pourrait être développé en parallèle du côté est de la rivière Matawin. Cet axe permettrait de partir de la plage municipale, d'utiliser le chemin de cette plage vers le sud, le chemin St-Joseph en direction est et ce, jusqu'à la jonction avec le chemin du Mont-Trinité. Le chemin du Mont-Trinité permettrait de poursuivre vers le sud en longeant le terrain de golf. Il faudrait ensuite revenir du côté ouest de la rivière Matawin pour créer une connexion avec le premier axe, peut-être à la hauteur de la rue Chagnon. Une fois l'obstacle franchi, un sentier hors route descendrait le long du côté ouest de la rivière, et pourrait donner accès à plusieurs points d'intérêt sur la rivière, dont la pointe de sable identifiée précédemment, pour ensuite remonter vers le nord par la rue Charrette. Une partie de la rue Claude serait aménagée pour passer près de l'épicerie et le tracé se poursuivrait sur la rue Brassard en direction sud pour donner accès à un autre point de vue sur la rivière au sud du pont.

Les axes est/ouest

La rue St-Michel

Le groupe 3 propose d'aménager la rue St-Michel à partir de l'intersection avec la rue Brassard jusqu'à celle avec la rue Ste-Thérèse. Ce groupe propose aussi de prévoir des mesures ou des contraintes de réduction de vitesse pour augmenter la sécurité sur ce tronçon. La largeur de la rue St-Michel pourrait être réduite à la hauteur de la rue Granger et on pourrait revoir l'intersection avec la rue Brassard, peut-être avec une lumière clignotante pour le passage piéton et améliorer la visibilité de l'affichage de la zone à 30 km/h.

Le premier groupe identifie plutôt un tracé permettant de sortir du périmètre urbain pour se diriger vers la municipalité de St-Donat. Le tracé est/ouest partirait de l'intersection de la rue St-Jacques et de la rue Matawin, utiliserait la rue St-Jacques en direction ouest, Ste-Thérèse en direction sud et finalement St-Michel en direction ouest.

« Le groupe 2 évite complètement la rue Brassard, mais donne un accès cyclable intéressant aux différents quartiers résidentiels et aux installations de loisirs. »



Saint-Michel-des-Saints



Les rues St-Maurice Ouest et St-Maurice Est

Ces deux rues font l'objet des propositions du premier et du deuxième groupe. Le tracé part de l'intersection de la rue St-Maurice Ouest avec la rue Matawin, se dirige vers l'est jusqu'au Vieux-Moulin, avec une petite avancée vers le sud, jusqu'au bord de la rivière. Un itinéraire sur les rues Camille, Dubé et Bellerose pourrait bonifier cet axe.

La rue des Aulnaies

Le groupe 1 propose un tracé sur la rue des Aulnaies partant de l'intersection avec la rue Matawin permettant de sortir du périmètre urbain vers le nord-ouest.

Boucles et tronçons complémentaires

Le groupe 1 fait quatre propositions qui bonifieraient les axes principaux décrits plus haut, dont une utilitaire et trois pour l'usage récréotouristique.

- Un tracé partant de l'intersection de la rue St-Maurice Ouest avec la rue Matawin, se poursuivant en direction sud sur Matawin, mais contournant le centre communautaire par l'arrière. Ce tracé comme celui de la proposition principale du groupe 2 irait par la suite via les rues St-Michel, Beauséjour et Boucher se connecter avec l'axe nord/sud à l'intersection de la rue Brassard et de la rue Boucher. Pour compléter ce circuit l'aménagement de la rue Archambault et le développement d'un accès piétonnier entre Beauséjour et Brassard, environ à la hauteur de la rue St-Paul augmenterait la connectivité des quartiers résidentiels à la rue Brassard.
- Un itinéraire empruntant d'abord le chemin Matawin Est à partir de son intersection avec la rue St-Michel, se poursuivant sur le chemin Ste-Cécile et se liant avec le chemin Brassard. L'itinéraire se poursuit à la fois vers le sud en direction de St-Zénon ou encore vers le nord pour l'aménagement de la rue Brassard jusqu'à l'épicerie. En contournant l'épicerie par le sud, le sentier pourrait se lier au réseau cyclable via les tracés proposés sur la rue Charrette.
- Un itinéraire partant de l'intersection du pont avec le chemin St-Joseph, empruntant ce dernier vers la plage municipale.
- Un tracé sortant du périmètre urbain est proposé sur la rue Vic à partir de la rue Laforest.

Le troisième groupe fait deux propositions complémentaires:

- Développer des sentiers vélo dans le boisé à l'extrémité ouest de la rue Gouger (groupe 3);
- Aménager les sentiers de ski de fond présents dans le périmètre urbain pour l'usage des piétons et des cyclistes du printemps à l'automne (groupe 3).

« Le groupe 1 fait quatre propositions qui bonifieraient les axes principaux décrits plus haut, dont une utilitaire et trois pour l'usage récréotouristique. »

6. Résultats — Priorisation du transport actif

Pour la dernière partie de l'atelier, les participants sont retournés à leur groupe de travail afin d'identifier cinq à sept actions qui pourraient contribuer à promouvoir le transport actif à Saint-Michel-des-Saints. Ils les ont ensuite proposées à tous les participants. Ces actions devaient répondre à trois critères:

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

Une fois leurs listes développées, chaque groupe est venu présenter et expliquer les cinq actions proposées à l'ensemble des participants. Les dix-sept 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, sept actions ont clairement été identifiées comme prioritaires, en voici la liste par ordre d'importance accordée par le nombre de votes;

1. Aménager des sections de piste cyclable;
2. Utiliser des sentiers de ski de fond en été, à court terme débroussailler + signalisation adéquate.
3. Informer les citoyens des rues cyclables et mettre le marquage « vélo » sur l'asphalte;
4. Installer des supports à vélos adéquats au terrain des loisirs;
5. Revoir affichage et signalisation d'information (ski de fond, lieux importants, patinoire, etc.).
6. Faire une pétition MTQ pour traverses piéton et zone à 30 km/h;
7. Faire un camp de jour ou journée de vélo avec enseignement, clinique de vélo (police), tirage.

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





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

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-Michel-des-Saints.

Les participants étaient engagés et ont travaillé jusqu'à obtenir sept pistes d'actions 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 d'élus, 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, mais fait aussi 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 et 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 sept actions prioritaires.

7.1 Constats

- Les participants ont acquis des notions sur le transport actif, mais ont surtout bien intégré les concepts de la cohérence et de la connectivité pour tous les groupes d'âges. Ils ont une bonne connaissance de leur milieu, ils ont proposé des solutions intéressantes et pourraient être impliqués dans les futurs exercices de planification de la municipalité;
- La circulation à pied et à vélo est relativement sécuritaire dans l'ensemble de la municipalité. Par contre, quelques axes et des intersections présentent des défis importants selon les différents utilisateurs et à certaines périodes de la journée;

- La circulation piéton à Saint-Michel-des-Saints est supportée principalement sur la rue Brassard et sur quelques rues collectrices par la présence de trottoirs généralement sur les deux côtés de la rue. Cependant, 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 et la cohérence avec les destinations utiles ;
- Les piétons en attente de la traversée sont peu protégés aux intersections de la plupart des rues. Les coins de rue sont arrondis pour faciliter un virage rapide des véhicules motorisés. La bordure de rue, la chaussée ainsi que la limite des terrains privés sont mal définis ;
- La traversée de la rue Brassard est parfois difficile. Il y a une seule traverse piétonne aménagée sur la rue Brassard;
- Le stationnement des automobiles semble autorisé et toléré en bordure de rue sur la plupart des rues. Le trajet du piéton ou du cycliste est souvent obstrué par ces automobiles stationnées. De vastes espaces sont disponibles sur le côté des commerces et peuvent servir de stationnement. Les stationnements des commerces ont aussi des entrées charretières trop larges ou peu balisées et rendent le piéton ou le cycliste vulnérable à l'entrée ou à la sortie rapide des automobiles;
- 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 ;
- Certains parcs et places publiques disposent d'un mobilier urbain adéquat et de qualité offrant une aire de repos pour le piéton et le cycliste. Par contre, des destinations importantes pour les jeunes, les familles ou encore les aînés, citons, en exemple, la bibliothèque et le centre communautaire qui présentent plus de commodités pour l'utilisateur en automobile que d'attraits pour inviter le citoyen à s'y rendre à pied ou à vélo.

« Le trajet du piéton ou du cycliste est souvent obstrué par ces automobiles stationnées. »



7.2 Recommandations



Saint-Michel-des-Saints est un milieu de vie agréable avec un bon potentiel de développement de la mobilité active. Nous y retrouvons plusieurs caractéristiques de la « ville de courtes distances », l'effet est visible, puisque plusieurs citoyens se déplacent à pied ou à vélo pour leurs destinations quotidiennes. Les 7 pistes d'actions identifiées à la page 31 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-Michel-des-Saints.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. 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;
- Améliorer le réseau de trottoirs et de sentiers existant pour bonifier le potentiel piétonnier de Saint-Michel-des-Saints. 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 trottoirs ainsi que l'aménagement de passages piétonniers;
- Sécuriser la traversée de la rue Brassard aux intersections principales et donner aux piétons et cyclistes un espace d'attente sécuritaire. 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, en continu, dans un trajet court et libre d'obstacle aux destinations définies selon les différentes clientèles autant pour le loisir que pour les destinations utilitaires quotidiennes (école, emploi, loisirs, commerces, services);
- Gérer le stationnement automobile en bordure de rue. L'utilisation des espaces vacants à l'arrière et sur le côté des bâtiments ou commerces pour créer des stationnements incitatifs permettrait de maintenir le même nombre de places de stationnement pour les automobiles tout en diminuant les entraves aux déplacements piétons et cyclistes. De plus, la réduction de la place accordée au stationnement devant les commerces et en bordure de rue encourage le déplacement actif et augmente le niveau d'animation de la rue;
- Accorder autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires des piétons et des cyclistes qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts si tous les utilisateurs sont considérés dans la planification que de faire des correctifs.

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

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, etc;
 - 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'usages (loisir et utilitaire) et en fonction des clientèles sur les projets d'améliorations prévues 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 tels 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'abaissments 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-Michel-des-Saints 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;

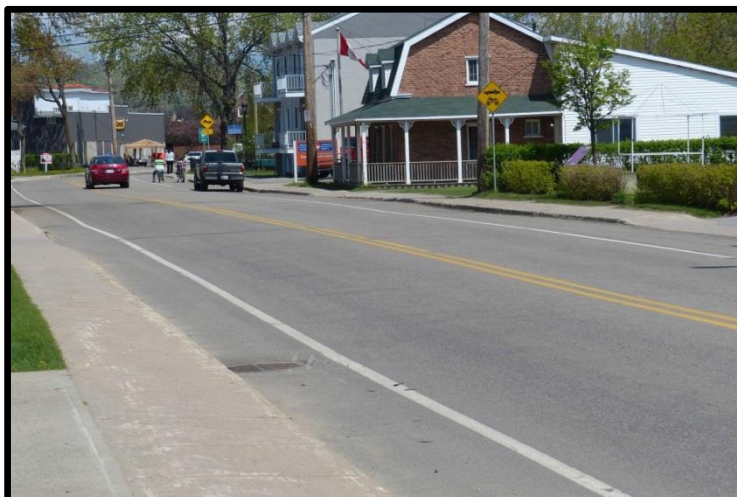
« Cette stratégie plus globale, transversale et objective permettrait d'inscrire à long terme la place de la mobilité active dans votre municipalité. »



Saint-Michel-des-Saints

- 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, etc.) les destinations principales identifiées (les commerces, l'école, les parcs, etc.), mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations (conditions d'entretien, maisons, rues, rivières, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent, etc.);
- Faire les liens avec les politiques de la municipalité (familiale, sportive, culturelle, sécurité publique, etc.).

« 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

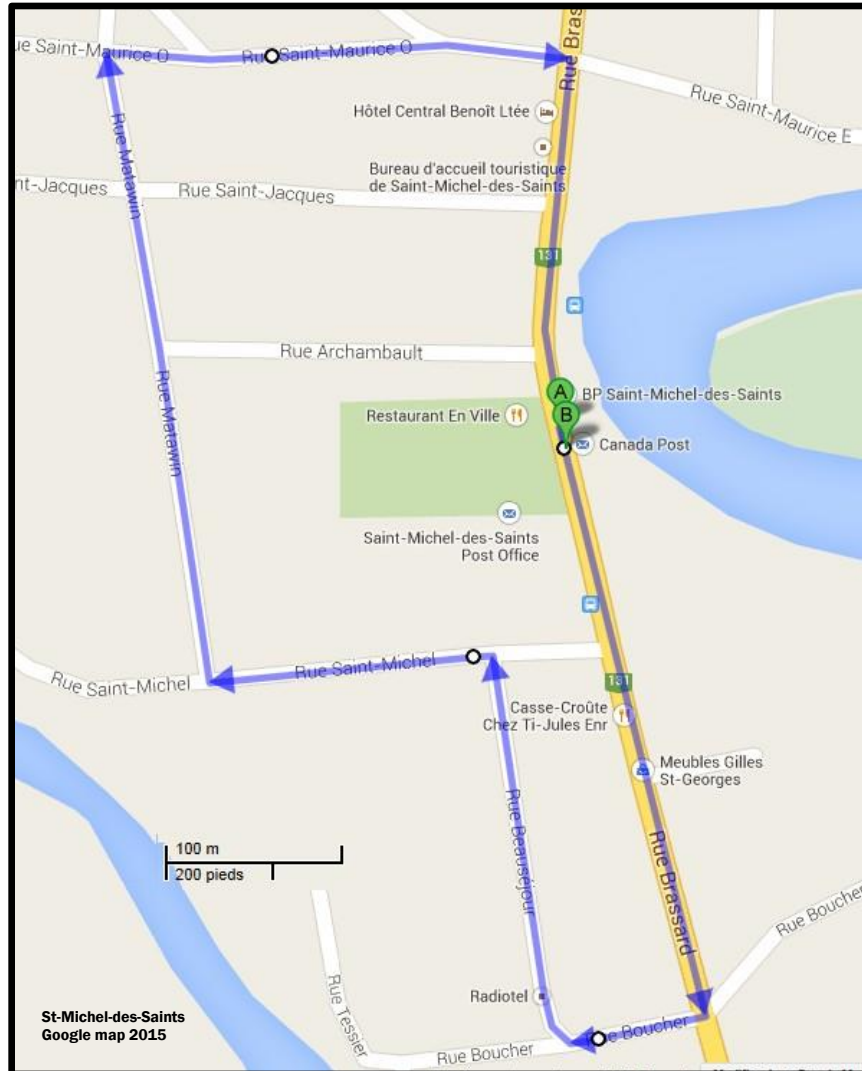
Ordre du jour

Saint-Michel-des-Saints
Atelier
potentiel piétonnier et cyclable
Vendredi 26 mai 2014

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

Annexe 8.2

Itinéraire approximatif de la marche exploratoire



Approximativement 1,7 km

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. (Nd : Non disponible)

Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	1	3	Nd
2.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte?	3	4	Nd
3.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	4	4	Nd
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	Nd
5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	1	1	Nd
6.	Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	1	Nd
7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	1	1	Nd
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?	2	2	Nd
9.	Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?	3	2	Nd
10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?	2	1	Nd
11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	2	1	Nd
12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	2	3	Nd
13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?	1	4	Nd
14.	Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	1	0	Nd
15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	2	2	Nd
16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	0	3	Nd
17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0	Nd
18.	Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	Nd
19.	Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	Nd
20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	2	1	Nd
21.	Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	0	3	Nd
22.	Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	2	4	Nd
23.	Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	2	0	Nd
24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	4	Nd
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	1	4	Nd
	Grand total <u>Potentiel piétonnier</u> (max. = 100)	32	48	24

Section 2: Potentiel cyclable

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?	0	2	Nd
2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	0	0	Nd
3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	0	0	Nd
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	4	Nd
5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	1	1	Nd
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	Nd
7.	Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	0	4	Nd
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	2	Nd
9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélos sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	0	0	Nd
10.	Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélos?	0	2	Nd
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?	1	3	Nd
12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	0	0	Nd
13.	Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	Nd
14.	Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	0	Nd
15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	4	Nd
16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	1	3	Nd
17.	Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	3	2	Nd
18.	Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	0	Nd
19.	Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	0	Nd
20.	Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	2	Nd
21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0	Nd
22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	0	1	Nd
23.	Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	1	0	Nd
24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	1	3	Nd
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	1	4	Nd
	Grand total <u>Potentiel cyclable</u> (max. = 100)	9	37	11

Section 3: Autres usages

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	0	4	Nd
2.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	2	4	Nd
3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	0	4	Nd
4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	4	4	Nd
5.	Le parc de "skate" est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	4	4	Nd
6.	Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	2	4	Nd
7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	3	4	Nd
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	Nd
9.	Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	0	4	Nd
10.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	4	4	Nd
11.	Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	0	4	Nd
12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	0	4	Nd
13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	3	4	Nd
14.	Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	0	4	Nd
15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	3	4	Nd
16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	2	0	Nd
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	Nd
18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	3	Nd
19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	0	3	Nd
20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	0	0	Nd
21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'« abaissements de trottoir (bateaux) »?	2	3	Nd
22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	0	4	Nd
23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	0	4	Nd
24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	2	4	Nd
25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	2	4	Nd
	Grand total <u>Potentiel d'autres usages</u> (max. = 100)	33	85	27

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

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

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

Section 1 Potentiel piétonnier					
G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
4 ^e	3 ^e	Nd	5	15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
1 ^e	-	Nd	5	1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers ?
-	1 ^e	Nd	5	24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
-	2 ^e	Nd	4	5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser la rue?
2 ^e	-	Nd	4	22.	Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés ?
3 ^e	-	Nd	3	8.	Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?
-	4 ^e	Nd	2	13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?
-	5 ^e	Nd	1	17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
5 ^e	-	Nd	1	16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?
Section 2 Potentiel cyclable					
4 ^e	2 ^e	Nd	6	22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?
1 ^e	-	Nd	5	2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
-	1 ^e	Nd	5	21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
2 ^e	-	Nd	4	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 ^e	-	Nd	3	16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?
-	3 ^e	Nd	3	15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?
-	4 ^e	Nd	2	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?
-	5 ^e	Nd	1	9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélos sécuritaires pour les employés et les visiteurs?
5 ^e	-	Nd	1	8.	Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles ?
Section 3 Potentiel « autres usages »					
-	1 ^e	Nd	5	18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
1 ^e	-	Nd	5	15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
-	2 ^e	Nd	4	24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
-	3 ^e	Nd	3	20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
-	4 ^e	Nd	2	22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
-	5 ^e	Nd	1	17.	Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?

Annexe 8.5 Informations complémentaires « Code de la route »

Références :

Code de la sécurité routière, LRQ, CC-24.1

http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?file=/C_24_2/C24_2.htm&type=3 consulté le 2013-04-11

ARTICLES

479. Nul ne peut conduire une motocyclette munie d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 125 cm³, un cyclomoteur, une bicyclette ou un autre véhicule non motorisé sur un chemin à accès limité ou sur ses voies d'entrée ou de sortie. (Chapitre IV Dispositions relatives à divers autres équipements— Section III Motocyclettes, cyclomoteurs et bicyclettes)

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

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

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

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DÉFINITIONS:

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

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

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

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

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

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

3° des chemins que le gouvernement détermine, en vertu de l'article 5.2, comme étant exclus de l'application du présent 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 cm³, équipé d'une transmission automatique (Titre préliminaire—Champ d'application et définitions) ;

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

«trotinette et tricycle»: Article 319 «En outre, pour l'application du présent titre, une trotinette, à l'exception d'une trotinette 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.qc.ca/pdf/publications/1273_AidesMobilitteReduite.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 munit d'une caisse pour transporter des marchandises.

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

Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées

Destination	Localisation	1	2	3
Parc des loisirs/Centre récréatif	195, rue Chagnon	x	x	x
Bar laitier	276, rue Brassard	x	x	x
Caisse populaire	100, rue St-Maurice Ouest	x	x	x
Provigo	110, rue Brassard	x	x	x
École St-Jean-Baptiste	380, rue Brassard	x	x	x
École secondaire des Montagnes	290, rue Brassard	x	x	x
CHSLD	390, rue Brassard	x	x	x
Pharmacie	371, rue Brassard	x	x	x
Centre communautaire/ Maison des jeunes/FADOQ/ Bibliothèque	390, rue Matawin	x	x	x
Garderie	160, rue St-Jacques	-	x	x
Parc de « skate »	Rue Chagnon	x	-	x
Place St-Varent	Rue Brassard	x	-	x
Résidence St-Georges	160, rue Archambault	x	-	x
Boulangerie	681, rue Brassard	x	-	x
Dépanneur Prud'Homme	250, rue des Aulnaies	x	-	x
Église	401, rue Brassard	x	-	x
Parc Hermas-Charland	Rue Brassard	x	-	x
CLSC de St-Michel-des-Saints	171, rue Archambault	x	-	x
Hôtel de ville	441, rue Brassard	x	x	-
Bureau de poste	440, rue Brassard	x	x	-
Hotel Le central	510, rue Brassard	x	x	-
Restaurant Au Vieux Moulin	340, rue St-Maurice Est	x	x	-
Restaurant O'Resto	550, rue Brassard	x	x	-
Nettoyeur St-Michel	511, rue Matawin	x	x	-

Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées (suite)

Destination	Localisation	1	2	3
Vidéo Clair de Lune	590, rue Brassard	-	-	x
Ma fruiterie	264, rue Brassard	x	-	-
Bar Le Pub	187, rue Brassard	x	-	-
Casse-croûte Didi	207, rue Brassard	x	-	-
Casse-croûte Ti-Jules	342, rue Brassard	x	-	-
Artisanat Bellerose	402, rue Brassard	x	-	-
Restaurant En ville	451, rue Brassard	x	-	-
Magasin Korvette	501, rue Brassard	x	-	-
Rona	630, rue Brassard	x	-	-
Salon de quilles Matawin	862, rue Brassard	x	-	-
Salle municipale	Rue St-Jacques	x	-	-
Salon funéraire F. Thériault	Côté est, Rue Matawin, à l'intersection avec St-Jacques (Groupe 1)	x	-	-
Buanderie	140, rue St-Jacques	-	x	-
HLM	Rue St-Michel	-	x	-
Halte routière (Canot, pédalo, kayak)		-	x	-
Golf	150, Chemin St-Joseph	-	x	-
Plage municipale		-	x	-
Camping		-	x	-
Lac Taureau		x	-	-

Annexe 8.7

Reproduction des tracés

Groupe 1



Reproduction des tracés

Groupe 2



Reproduction des tracés

Groupe 3



Annexe 8.8

Liste des actions identifiées

Groupe 1

1. Support à vélo adéquat au terrain des loisirs;
2. Aménagement de sections de piste cyclable;
3. Informer les citoyens des rues cyclables et mettre le marquage « vélo » sur l'asphalte;
4. Piste HLM;
5. Marquage des lignes pour piéton aux intersections pour traverser les rues;
6. Sécuriser les intersections et stationnements problématiques;
7. Affichage et signalisation d'information (ski de fond, lieux importants, patinoire, etc.).

Groupe 2

1. Équipe de marche — 1 heure par semaine
2. Une journée sportive familiale en été avec éducation et encouragements à la marche pour l'école et à l'utilisation du vélo pour les commerces et pour le loisir;
3. Sensibilisation aux rues piétonnes et cyclables;
4. Appuyer les projets municipaux de développement;
5. Passages piéton personnalisés.

Groupe 3

1. Pétition MTQ pour traverses piéton et zone à 30 km/h;
2. Camp de jour ou journée de vélo avec enseignement, clinique de vélo (police), tirage;
3. Proposition école pour support à vélo (attrayant, utilitaire);
4. Affichage planchiste interdit à l'église;
5. Utilisation des sentiers ski de fond en été, à court terme débroussailler + signalisation adéquate.

Annexe 8.9

Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 7 évaluations:

1. Qu'avez-vous appris au sujet du transport actif?
 - Je ne savais pas qu'il portait un qualificatif : à développer;
 - Beaucoup intéressant pour cette discussion;
 - Importance d'un bon aménagement afin de motiver et faciliter le transport actif;
 - Que c'était plus utile vu les courtes distances qu'on avait et que le côté énergétique pouvait inconsciemment être observé;
 - 1- est inclusif vélo, marche/piéton, patin, etc. 2- est différent des modes loisirs 3- doit être encadré, infrastructures, formation, règlements, etc.;
 - Qu'il faut le pratiquer beaucoup.
2. Qu'avez-vous retenu de la marche exploratoire?
 - Une nouvelle visibilité de notre village, des réalités dans la face;
 - C'était beaucoup à apprendre pour les coins de trottoirs;
 - Amélioration de lignage à faire dans le village. Que nos rues sont très larges;
 - Nous avons un beau village, mais des choses sont à faire afin d'améliorer;
 - Beaucoup d'éléments non sécuritaires;
 - Du potentiel de notre municipalité, des points ou facteurs de risques lorsque moins bien planifié, encadré, exécuté;
 - Nouvelle vue de notre village.
3. Qu'avez-vous appris de l'exercice sur l'analyse du potentiel de transport actif?
 - Pas toujours pertinent à ma réalité;
 - C'était très intéressant;
 - Beaucoup est à faire dans notre municipalité au niveau cyclable;
 - On est vraiment dû pour améliorer le potentiel cyclable;
 - Je suis plus sensibilisé au fait de prendre plus mes jambes et avoir la chance d'avoir des courtes distances à faire;
 - Notre municipalité est relativement pauvre concernant tout mode de transport actif;
 - Pas toujours pertinent et questions vagues.

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

4. Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que retenez-vous de cet exercice?
 - Très apprécié, m'a donné une vision plus centrée des possibilités;
 - Beaucoup mais se fait pas jamais seul;
 - Beaucoup apprécié;
 - J'ai adoré, on s'entend tous (en général) sur plusieurs points: les zones dangereuses, les points à améliorer;
 - Que la municipalité a beaucoup de travail à faire;
 - Bon exercice identification des points d'intérêt: routes, points saillants à risques. Que la municipalité doit mettre le transport actif à l'avant plan dans la programmation des priorités;
 - Très apprécié, Peu mieux centrer la réalité et les possibilités.
5. Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?
 - Oui et oui;
 - Oui, c'était très intéressant pour tout;
 - Oui, merci !
 - Oui;
 - Absolument, il faut y aller à fond de tiroir pour réaliser nos rêves !
 - Plutôt satisfait de la journée, les priorités préliminaires sont jugées opportunes mais il reste que l'évaluation de la clientèle potentielle serait appropriée;
 - Oui, oui.
6. Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?
 - La marche;
 - Sur le sujet du sentier de bicycle du ski de fond et la préparation de tous ces organismes;
 - Visite et explication sur le terrain;
 - Revoir le village autrement, apprendre sur les pratiques ailleurs (pistes bidirectionnelles, unidirectionnelles...)
 - Le potentiel de développement, on n'en est qu'à nos débuts de nos réalisations ! Surtout sur la sécurité;
 - Discussions, cartographie et énoncé des priorités de projets initiateurs;
 - La marche.

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

7. Quels aspects de la journée n'ont pas été utiles?
 - Les préliminaires;
 - Pour moi c'était pas mal bien;
 - Rien (2);
 - À vrai dire pas grand-chose (désolé);
 - L'introduction au transport actif pourrait être diminuée selon la réalité des municipalités visitées;
 - Préliminaire.

8. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?
 - La réalisation des projets;
 - Que le sentier de bicyclette et le sentier de ski de fond;
 - Que des projets se réalisent;
 - Que les mesures en dedans de 6 mois soient réalisées (au moins quelques unes). On sent que c'est du concret possible;
 - Qu'on aille de l'avant pour que notre beau village soit encore plus agréable à visiter et à explorer;
 - L'identification de la clientèle potentielle, groupe d'âge, familial, visiteur. Développement d'un plan d'urbanisme inclusif au transport actif;
 - La réalisation des projets.

9. En quoi cette journée peut vous être utile dans votre travail ou dans votre rôle?
 - À lutter pour les priorités;
 - Je ne peux pas le dire;
 - Me permet de « voir » mon village et me donne pleins d'idées d'aménagement;
 - Avoir un poids politique important, avoir les citoyens de notre côté;
 - De faire prendre conscience à mon entourage que des choses qu'il faut que l'on change côté sécurité, accessibilité, etc.;
 - Motiver les 50 ans et plus pour les intérêts et projets de la municipalité;
 - La sensibilisation.

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

10. Voyez-vous des opportunités où vous pourriez contribuer à l'avancement des priorités?
- Oui (3);
 - Non;
 - Je crois qu'en parlant et en posant des gestes concrets (en lâchant pas le morceau) on peut changer les choses;
 - Pas réellement, la municipalité doit définir leurs priorités et où se situe le transport actif.
11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?
- Très bonne;
 - Pas mal tout;
 - Super journée ! Merci !
 - 10/10;
 - Excellent rien à redire très revitalisante cette journée, une autre vision de ce qui nous entoure;
 - Bonne;
 - Très bonne journée.

Autre commentaire :

Personnellement, je considère qu'il manque les premiers pas en une évaluation de la situation dans notre municipalité, urbanisme, clientèle, population, environnement, priorités, but et vision. J'ai des doutes qu'une vision adaptée et réaliste de notre municipalité existe. Bien que le transport actif soit important, s'il n'existe pas de vision, de but, il est inévitable que les priorités ne sont pas adaptées et que les efforts d'énergie soient dispersés plutôt que concentrés en fonction du but et de la vision.

Annexe 8.10

Liste des participants

M.	Réjean Gouin	Maire (AM)
Mme	Guylaine Gagné	Conseillère municipale
Mme	Marie-Eve St-Georges	Service des loisirs
M.	Pascal Ferland	Service de l'urbaniste
Mme	Françoise Arnoux	Maison des jeunes
M.	Pierre Beauséjour	Président âge d'or FADOQ
Mme	Lyne David	Citoyenne
Mme	Johanne Riopel	Citoyenne
Mme	Isabelle Meilleur	Citoyenne
Mme	Geneviève Sabourin	Citoyenne
M.	Omer Richard	Citoyen
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière (CSSSNL)
M.	Philippe Courchesne Trudel	Conseiller promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière (CSSSNL)

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 MAMROT¹ 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.

¹ 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
line.coulombe@csss.nouy.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

VÉLO-QUEBEC ASSOCIATION (2009). Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes « Guide technique », 168 p. ISBN 978-2-922418-16-3

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)

GEHL, Jan (2012). Des villes à échelle humaine, Traduction de Cities for people (2010), 274 p. Les Éditions Écosociété. (Collection Guides pratiques), ISBN 978-2-89719-009-5

VIVRE EN VILLE (2014). Retisser la ville : (Ré)articuler urbanisation, densification et transport en commun, 2^e éd. (coll. Outiller le Québec; 1), 108 p. www.vivreenville.org ISBN 978-2-923263-23-6

VIVRE EN VILLE (2013). Retisser la ville : Leçons de cinq expériences de transit-oriented development, 108 p. coll. « Inspirer le Québec » 108 p. www.vivreenville.org ISBN 978-2-923263-12-0

SOULIER, Nicolas (2012). Reconquérir les rues : Exemples à travers le monde et pistes d'actions, 288 p. Les éditions Ulmer, ISBN 978-2-84138-469-3

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

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

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

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

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

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

Le Ministère des transports du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

Voir autres sites :

www.ecologieurbaine.net

www.inspq.qc.ca

www.vivreenville.org

www.quebecenforme.org

www.activetransportation-canada.blogspot.ca

www.equiterre.org

www.sagacite.org

www.aspq.org

www.tc.gc.ca

Auteure

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

Référence suggérée

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

Dépôt légal :

978-2-550-73676-9 (version imprimée)
978-2-550-73677-6 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Deuxième trimestre 2015