

Joliette Atelier potentiel piétonnier et cyclable

Atelier réalisé le 22 juin 2015



Line Coulombe

Programme Saines habitudes de vie

Joliette

Remerciements

Nous tenons à remercier le conseil municipal de la Ville de Joliette pour avoir permis la tenue de l'atelier de potentiel piétonnier et cyclable. Des remerciements particuliers à Charles Gratton, conseiller en développement durable à la Ville de Joliette, pour avoir initié et aidé à l'organisation de la journée d'atelier.

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

Et finalement, nous remercions, encore une fois Charles Gratton de la Ville de Joliette, Chantal Fafard, aménagiste au Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, Geneviève Filteau, conseillère en promotion des saines habitudes de vie, Mélanie Trudel, stagiaire en kinésiologie et Marianne Benny, agente administrative, du Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière pour leurs commentaires, suggestions et corrections lors de la rédaction de ce rapport.

Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats – Analyse du potentiel de déplacement actif	13
4.1	Potentiel piétonnier	15
4.2	Potentiel cyclable	19
5.	Résultats – Exercice de cartographie	23
5.1	Destinations	23
5.2	Routes sécuritaires	24
5.3	Routes non sécuritaires	24
5.4	Routes à améliorer	27
6.	Résultats – Priorisation du transport actif	29
7.	Constats et recommandations	30
7.1	Constats	30
7.2	Recommandations	31
8.	Annexes	
8.1	Ordre du jour de l’atelier	34
8.2	Itinéraire de la marche exploratoire	35
8.3	Questionnaire – Analyse du potentiel de transport actif	36
8.4	Tableau de priorisation des indicateurs	40
8.5	Listes des destinations ciblées	42
8.6	Reproduction des tracés	44
8.7	Listes des actions identifiées	47
8.8	Liste des actions « rêvées ou souhaitées »	48
8.9	Résultats de l’évaluation de l’atelier	49
8.10	Liste des participants	53
8.11	Offre de service Mode de vie physiquement actif des CISSS de Lanaudière	54
8.12	Références et ressources en transport actif	55

Joliette



« 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. »

« Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

Journée de formation et de réflexion sur le transport actif

Ville de Joliette

1. Mise en contexte

La ville de Joliette présente un potentiel piéton et cyclable intéressant. La trame de rue initiale permet de se déplacer à pied dans la plupart des anciens quartiers et un réseau de voies cyclables est déjà existant. Pour devenir un leader de sa région et pour se démarquer, plusieurs initiatives ont été planifiées et réalisées au cours des derniers mois. La ville investit régulièrement dans le développement de son réseau cyclable, des passerelles permanentes et saisonnières sont planifiées et aménagées pour les piétons et les cyclistes, le projet de la rue piétonne s'est concrétisé et un projet de corridor scolaire est en développement avec une école. La ville prévoit s'impliquer dans une campagne de promotion auprès du citoyen pour les déplacements actifs et présenter un plan de développement durable pour les prochaines années.

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

Plus particulièrement, la municipalité s'intéresse à l'atelier de formation et de réflexion sur l'amélioration du potentiel piétonnier et cyclable. Cet atelier permet le dégagement de premières pistes d'action tout en obtenant une vue d'ensemble sur les déplacements, non seulement scolaire, mais aussi de toutes les clientèles pour le déplacement utilitaire particulièrement.

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

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

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

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

La ville de Joliette 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 22 juin 2015 s'est tenu à La salle l'Arsenal située au 585, rue Archambault.

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

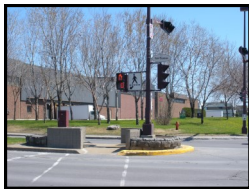
L'ordre du jour de l'atelier de formation était le suivant (voir annexe 8.1) :

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



Joliette



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

PROPOSITION D'UNE DÉFINITION COMMUNE

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

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

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

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

INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

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

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

3. Marche exploratoire

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

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



Photo 1



Photo 2



Photo 3

Le groupe s'est rassemblé à l'entrée de la salle L'Arsenal d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions. Quelle est la clientèle de l'Arsenal ? Quelle est la vocation du bâtiment ? Est-ce que les gens qui fréquentent le parc, fréquentent aussi l'Arsenal ? L'ancienne bibliothèque dispose d'une allée qui donne sur un large trottoir (Photo 1). Est-ce que l'accès entre le parc et la salle est bien aménagé ? Ces premières questions nous permettent de discuter du stationnement devant les accès et des bordures surbaissées (Photo 2).

Nous débutons notre marche sur le trottoir de la rue Archambault en direction de l'intersection de la rue Lajoie. Un élément de confort et d'attrait important pour les piétons est souligné par les participants. Le trottoir est séparé de la rue par une banquette. La banquette plantée d'arbres matures offre de l'ombre aux piétons, absorbe la pente nécessaire aux entrées et sert aussi de zone tampon entre autres afin que les poubelles ne se retrouvent pas ni sur le trottoir ni dans une voie cyclable. (Photo 3)

« Un élément de confort et d'attrait important pour les piétons est souligné par les participants. »

Joliette

Voici quelques questions qui ont été soulevées sur les rues Archambault et St-Marc :

Y a-t-il un trottoir en bordure du parc ? (Photo 4)

Le sentier dans le parc est-il déneigé l'hiver ? (Photo 4)

Le stationnement est-il permis en bordure du parc ? (Photos 4, 8)

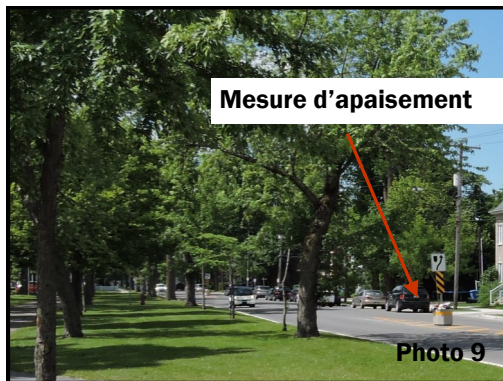
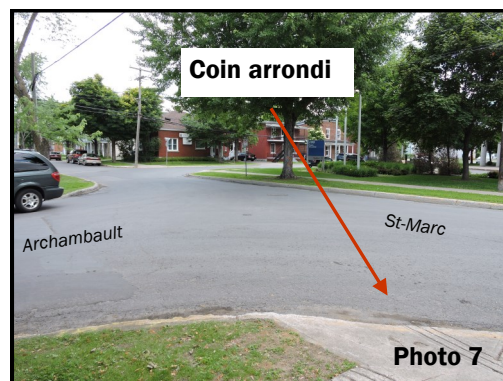
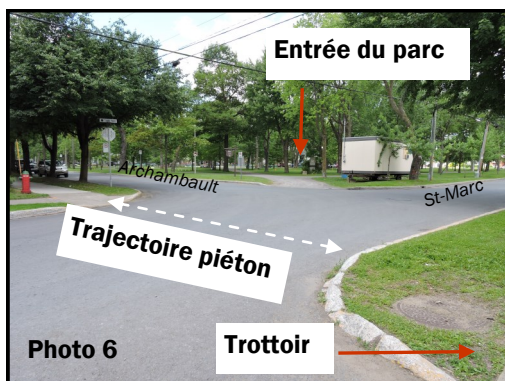
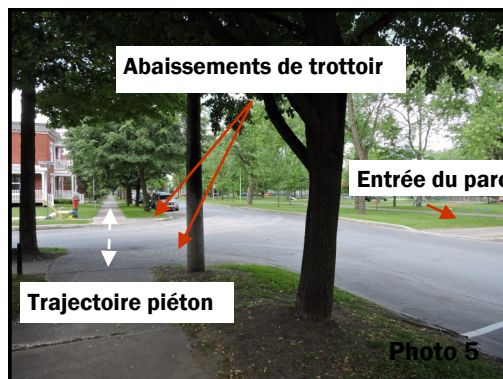
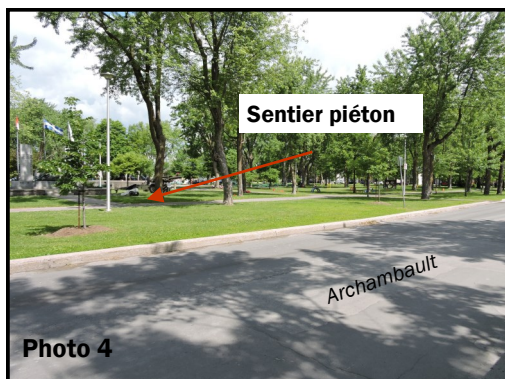
Y a-t-il des mesures d'apaisement de vitesse près du parc ? (Photo 9)

Est-ce que les intersections ont des coins arrondis pour faciliter le virage de l'automobile ? (Photos 5, 6, 7)

Est-ce qu'il y a des traverses piétonnes pour permettre aux familles et aux enfants d'accéder aux sentiers et installations dans le parc ? (Photos 5, 6, 8, 9)

Aux intersections, y a-t-il des abaisssements de trottoir ? sont-ils dans la trajectoire de déplacement du piéton ? (Photos 5, 6)

« Est-ce qu'il y a des traverses piétonnes pour permettre aux familles et aux enfants d'accéder aux sentiers et installations dans le parc? »



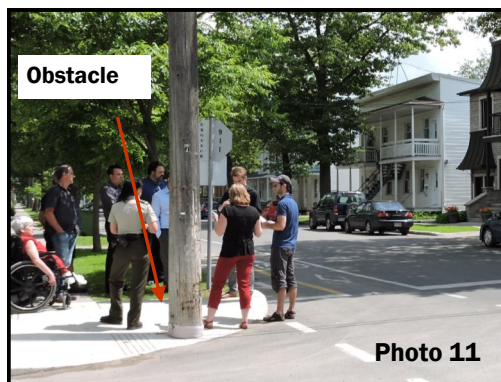
Y a-t-il des voies cyclables menant au parc ? (Photos 5, 6, 10)

Le corridor pour le vélo est-il bien identifié à l'intersection ? (Photo 10)

La voie cyclable bidirectionnelle est-elle munie de bollards ? (Photos 10, 11, 12)

Les automobilistes respectent-ils l'espace réservé aux cyclistes ? (Photo 12)

Y a-t-il des obstacles sur le trottoir, dans l'abaissement de trottoir ou dans la voie cyclable pouvant nuire à la mobilité ? (Photos 10, 11, 12)



« Y a-t-il des obstacles sur le trottoir, dans l'abaissement de trottoir ou dans la voie cyclable pouvant nuire à la mobilité? »

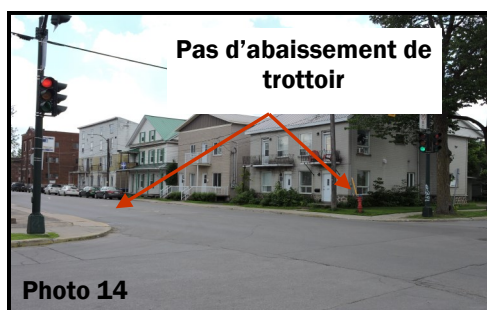
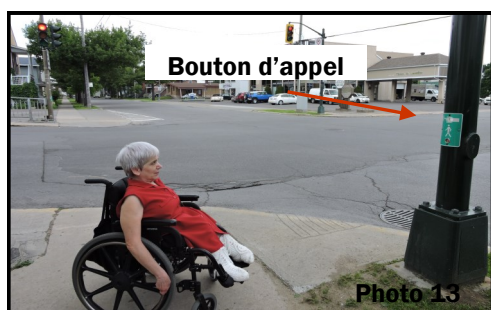
Plusieurs situations ont aussi alimenté les discussions sur le trajet qui a mené les participants à l'intersection de la rue St-Charles-Borromée avec la rue Baby.

Les intersections sont-elles bien aménagées pour les piétons ?

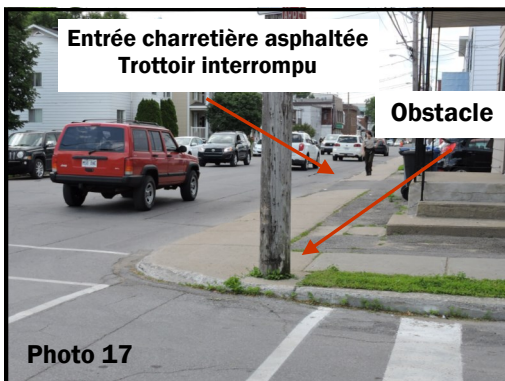
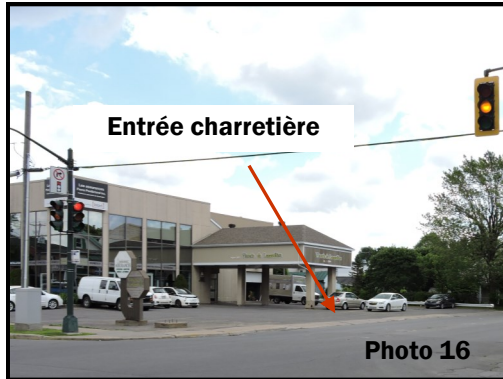
Le bouton d'appel pour les piétons active quelle traversée ? (Photo 13)

Le bouton d'appel est-il accessible à une personne à mobilité réduite ? (Photo 13)

Les intersections ont-elles des abaissements de trottoir ? (Photo 14)



Joliette



« Les trottoirs sont-ils bien entretenus ? »

Les trottoirs sont-ils bien entretenus ? (Photos 15, 17, 18)

Les trottoirs sont-ils suffisamment larges pour permettre à une famille de circuler ? (Photos 15, 17)

Les bateaux pavés sont-ils accessibles à une personne à mobilité réduite ? (Photos 14, 17, 18, 19, 20)

Les entrées charretières sont-elles bien situées ? Sont-elles trop larges ? (Photos 15, 16, 17)

Le trottoir est-il interrompu par des entrées charretières ? (Photo 17)

Est-ce que des obstacles réduisent la largeur utilisable du trottoir ou du corridor piéton ? (Photo 17)

L'intersection est-elle très arrondie pour faciliter le virage de l'automobile ? (Photos 17, 18, 19)



Est-ce que le marquage au sol protège bien l'espace d'attente du piéton ? (Photo 19)

Le marquage au sol correspond-il bien à la trajectoire du piéton ? (Photos 17,18, 20, 21, 24, 25)

Pour la prochaine partie de la marche exploratoire, nous entrons dans une section où la densité de la circulation devient aussi une partie importante du sentiment de confort et de sécurité du piéton ou du cycliste.

Quelle traversée piéton est activée par le bouton d'appel ? (Photos 21, 22, 23)

Est-ce un bouton d'appel placebo ? (Photos 21, 22, 23)

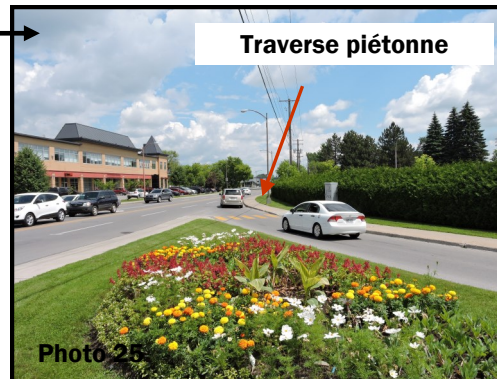
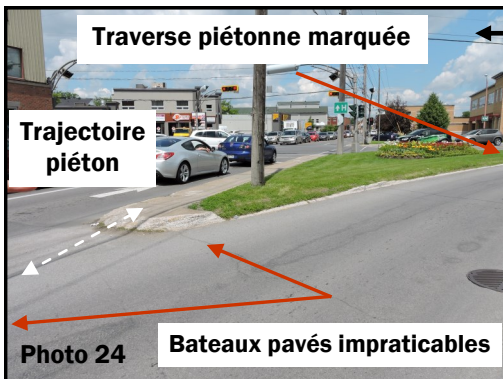
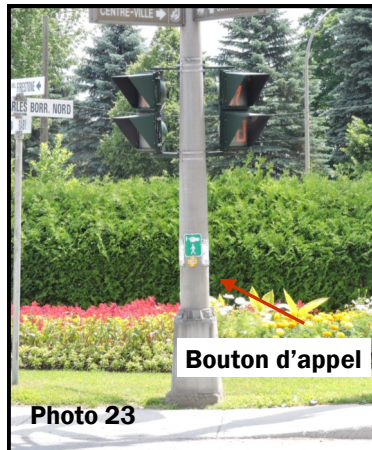
Le bouton d'appel est-il accessible aux enfants ou aux personnes à mobilité réduite ? (Photos 21, 22, 23)

Le temps de traversée est-il suffisant pour toutes les clientèles ?

Le marquage au sol correspond-il à la trajectoire du piéton ? (Photos 21, 24, 25)

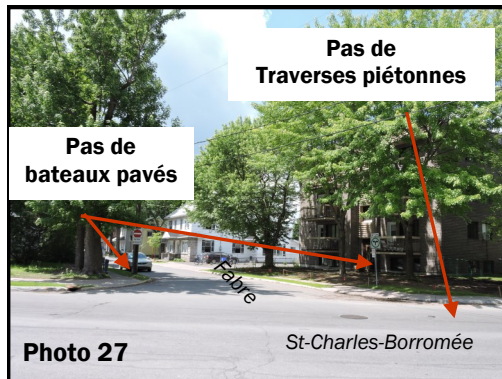
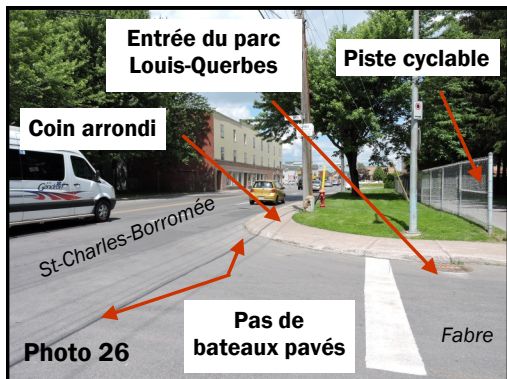
Y a-t-il des bateaux pavés à chaque coin ? (Photos 21, 22, 23, 24)

Les bateaux pavés sont-ils accessibles à une personne à mobilité réduite ? (Photos 21, 22, 24)



« ... la densité de la circulation devient aussi une partie importante du sentiment de confort et de sécurité du piéton ou du cycliste. »

Joliette



Près des entrées du parc Louis-Querbes, aux intersections de la rue St-Charles-Borromée avec la rue Fabre et avec la rue St-Viateur, plusieurs questions sont soulevées et discutées :

La largeur des trottoir est-elle adéquate compte tenu de la proximité et du volume de le circulation ? (Photos 24, 26, 30)

Est-ce que les trottoirs sont arrondis aux intersections pour faciliter le virage de l'automobile ? (Photos 26, 27, 30)

Est-ce que les extrémités de trottoirs arrondies augmentent la distance de traversée du piéton ? (Photos 26, 27, 28, 29)

Est-ce qu'il y a des traverses piétonnes ? (Photos 26, 27, 28)

Est-ce que des bateaux pavés ou abaissements de trottoir permettent d'accéder aux trottoirs avec des poussettes ou des aides à la mobilité ? (Photos 26, 27, 28)

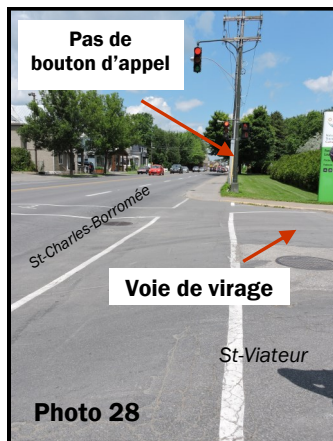
Est-il facile pour une famille habitant le quartier résidentiel à l'ouest de la rue St-Charles-Borromée de traverser la rue pour accéder au parc ? (Photo 27)

Est-ce que les cyclistes ont accès, de façon sécuritaire, à la piste cyclable du parc par la rue St-Charles-Borromée ? (Photo 26)

Le virage à droite rend-il le piéton vulnérable dans le corridor piéton ? (Photos 28, 29)

Le piéton en attente de la traversée est-il en sécurité ? (Photo 30)

«Est-ce que les cyclistes ont accès, de façon sécuritaire, à la piste cyclable du parc par la rue St-Charles-Borromée ? »



Sur le chemin du retour, malgré la présence de certains trottoirs endommagés, étroits ou avec une pente très prononcée, les discussions ont tourné autour de la qualité des aménagements en général et de l'installation de mobilier urbain.



Le circuit de la marche exploratoire se termine à notre point de départ. Après cette séance d'observations et de réflexions, les participants retournent poursuivre la journée de travaux à l'intérieur.

4. Résultats — Analyse du potentiel de déplacement actif

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

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

Les participants devaient qualifier de « Très faible » à « Excellent » chacun des indicateurs. Un pointage est ensuite attribué à l'indicateur. La valeur attribuée de chaque indicateur n'est en soit que l'évaluation subjective de la « perception » des participants.

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



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

Joliette


Si les participants ne connaissaient pas les particularités reliées à l'indicateur, ils devaient accorder la valeur « Très faible ». Le total de chaque section était obtenu en additionnant les valeurs accordées aux vingt-cinq indicateurs pour un résultat maximal de 100 (Voir annexe 8.3).

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

Une fois les grilles de chacune des équipes complétées, les résultats ont été comparés entre les groupes et discutés brièvement avec l'ensemble des participants. Ils devaient justifier leurs résultats et expliquer la logique qui leur a fait attribuer ces notes.

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

« 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. »

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif		
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable
Groupe 1	42	36
Groupe 2	60	61
Groupe 3	49	41

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

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

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

4.1 Potentiel piétonnier

INDICATEURS DE POTENTIEL—INFRASTRUCTURES—9 indicateurs

Dans cette section, deux indicateurs du potentiel piétonnier se démarquent et ont été reconnus avec la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les trois équipes et deux autres obtiennent cette valeur de deux des équipes tandis que la troisième nuance l'indicateur de la valeur « Moyen ».

- Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.
- Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).
- Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.).
- Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.

Deux indicateurs sont particulièrement faibles. Le premier fait consensus et est nommé « Faible » par les équipes et le deuxième « Très faible » par deux des équipes et « Moyen » par la troisième :

- Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
- Des trajets ou des corridors scolaires sont identifiés.

Un indicateur est qualifié de « Moyen » :

- Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).

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



Joliette

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



Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.	Moyen	Excellent	Moyen
Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.	Faible	Très bien	Faible

INDICATEURS DE POTENTIEL—SÉCURITÉ—9 indicateurs

Dans la section sur la sécurité, deux indicateurs du potentiel piétonnier se démarquent et ont été reconnus avec la valeur « Très bien » ou « Excellent » par deux des trois équipes, la troisième ayant nuancé les indicateurs de la valeur « Moyen ».

- Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaires.
- Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus.

Deux indicateurs sont particulièrement faibles ou très faibles :

- Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
- Les automobilistes respectent les piétons.

Trois indicateurs sont qualifiés de «Moyen » :

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

Il y a aussi, deux indicateurs où des divergences d'opinion intéressantes sont constatées particulièrement lorsqu'un des groupes qualifie l'indicateur « Très bien » et les autres de « Faible ».

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Des bordures protectrices (espaces gazonnés, arbres, espaces pavés, marquages au sol) ont été aménagées sur les rues (zones 70 à 90 km/h) afin de séparer les piétons de la circulation automobile.	Très faible	Très bien	Très faible
Les piétons respectent les règlements de la circulation.	Faible	Très faible	Très bien

INDICATEURS DE POTENTIEL—CONNECTIVITÉ—7 indicateurs

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

- La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.

Aucun indicateur n'a été qualifié de « Faible » ou « Très faible ».

Deux indicateurs sont qualifiés de «Moyen » :

- Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).
- La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.

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

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	Faible	Très bien	Très bien
Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).	Faible	Excellent	Faible
La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements piétonniers.	Faible	Très bien	Moyen
La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).	Moyen	Très bien	Faible



Joliette



LES INDICATEURS LES PLUS IMPORTANTS

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

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

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

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

1. Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).
2. Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.
3. Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).
4. La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.
5. Les piétons respectent les règlements de la circulation.
6. Les automobilistes respectent les piétons.
7. Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.)
8. Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
9. Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.
10. Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
11. La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.
12. Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).

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

13. Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaire.
14. Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.



4.2 Potentiel cyclable

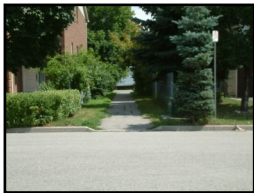
INDICATEURS DE POTENTIEL—INFRASTRUCTURES—12 indicateurs

Dans cette section, cinq indicateurs du potentiel cyclable se voient attribuer la valeur « Excellent » ou « Très bien » par deux des équipes tandis que la troisième nuance l'indicateur de la valeur « Moyen ».

- Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
- Des aménagements saisonniers permettant les déplacements actifs vers des lieux publics ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquettes, de patin à glace, de canotage, etc.).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).
- Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)



Joliette



Trois indicateurs sont particulièrement faibles. Le premier fait consensus et est nommé « Très faible » par les trois équipes et les autres sont qualifiés de « Très faible » et « Faible » par les équipes :

- Les services de transport collectif offrent des mesures incitatives pour les cyclistes (stationnements pour vélos près des arrêts du transport collectif, supports à vélos sur les autobus ou permission de mettre le vélo dans l'autobus, etc.).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
- Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).

Quatre indicateurs sont qualifiés de «Moyen » :

- Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
- Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsque autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussettes, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).
- Les voies, les sentiers cyclables ou multifonctionnels et les espaces publics sont conçus pour le confort des usagers (protection du soleil et contre les intempéries, haltes de repos, fontaines d'eau, toilettes, poubelles, etc.).

INDICATEURS DE POTENTIEL—SÉCURITÉ—5 indicateurs

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

- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont suffisamment éclairés pour permettre aux utilisateurs de voir et d'être vus.

Deux indicateurs sont particulièrement faibles ou très faibles :

- Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.
- Les cyclistes respectent les règlements de la circulation.

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

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

INDICATEURS DE POTENTIEL—CONNECTIVITÉ—7 indicateurs

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

- La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.

Deux indicateurs sont particulièrement faibles :

- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).
- La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).

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

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).	Moyen	Excellent	Faible
La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements à vélo et pour l'aménagement des sentiers multifonctionnels.	Faible	Très bien	Moyen
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	Faible	Très bien	Faible
La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.	Moyen	Excellent	Moyen



Joliette


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

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

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

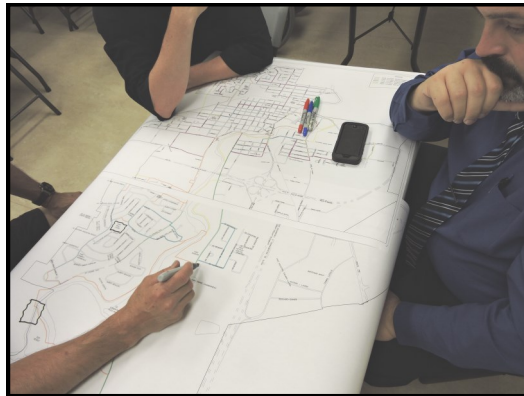
1. Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.
2. Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
3. Les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

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

5. Résultats — Exercice de Cartographie

Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait de grandes cartes de la ville de Joliette et devait identifier sur la carte :

- En noir, les destinations ou les lieux, tels que les écoles, les commerces, les milieux de travail où les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif (section 5.1);
- En vert, les routes principales, les rues les plus importantes, les sentiers et autres routes de transport actif qui sont passablement utilisés et sécuritaires (section 5.2);
- En rouge, les portions de route moins favorables au transport actif ou les infrastructures inadéquates (section 5.3);
- En bleu, une projection de ce que pourrait être un tracé idéal ou une solution à une problématique (section 5.4).



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

5.1 Destinations

De nombreuses destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes. La plupart étant des destinations de services de proximité. Les institutions offrant des services de santé, les écoles primaires, secondaires et le cégep, le centre d'achat et la Place Bourget, les parcs, les destinations culturelles telles que la bibliothèque, la salle de spectacle, le cinéma, le musée et l'amphithéâtre, l'usine Bridgestone ainsi que le parc industriel sont mentionnés par plus d'une équipe. Plusieurs autres destinations sont identifiées par les équipes comme étant des destinations quotidiennes importantes en fonction de différentes clientèles : le débarcadère d'autobus, le palais de justice, l'hôtel, le club sportif, l'aréna, le bureau de poste, l'église, les garderies, les stations-services, les dépanneurs, certains commerces locaux sont aussi cités : la quincaillerie, l'Aubainerie, la pharmacie, l'épicerie et certains restaurants ainsi que quelques grands commerces tels que le Canadian Tire et le Walmart. Une équipe mentionne Notre-Dame-des-Prairies, une des villes limitrophes, comme une destination fréquente. (Voir annexe 8.5).

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



Joliette



« Les voies
cyclables
existantes sont
perçues
sécuritaires pour
les participants »

5.2 Routes sécuritaires

Les groupes ne se sont pas attardés à cette question. La Ville de Joliette dispose d'un réseau de voies cyclables. Les voies cyclables existantes sont perçues sécuritaires pour les participants. Plusieurs rues de Joliette ont un trottoir sur les deux côtés, les déplacements piétons sont généralement considérés comme étant sécuritaires. Un des groupes identifie le quadrilatère situé au sud de la rue Richard jusqu'à la rue De Lanaudière et à l'ouest de la rue St-Charles-Borromée jusqu'à la rue St-Pierre Nord et la section nouvellement aménagée de la rue Ste-Anne à partir de la rue Garneau jusqu'au centre hospitalier comme étant particulièrement sécuritaire pour les piétons. Un deuxième groupe mentionne les aménagements piétons et cyclistes récents sur la rue St-Pierre Sud de la rue Mgr Forbes jusqu'à la hauteur de la rue Alfred-Charbonneau et ceux réalisés sur la rue Gauthier Sud ainsi que la passerelle flottante aménagée sur la rivière permettant d'éviter le pont Baby. (Voir annexe 8.6).



5.3 Routes non sécuritaires

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

Les rues ou les portions de rues suivantes sont peu sécuritaires pour les piétons :

- Boulevard de l'Industrie de la Route 158 à la rue de Lorimier (Groupes 1 et 2)
- Boulevard Base-de-Roc (Groupe 1)
- Chemin des Prairies, la portion au sud de la rue Fontaine (Groupe 2)
- Rue Calixa-Lavallée, la portion se connectant avec le boulevard Dollard (Groupe 3)
- Rue Sir-Mathias-Tellier Sud, la portion entre la rue Piette et l'école secondaire (Groupe 3)

Les rues ou les portions de rues suivantes sont peu sécuritaires pour les cyclistes :

- Rue Papineau (Groupe 1)
- Boulevard de l'Industrie (Groupes 1 et 2)
- Boulevard Manseau (Groupe 1)
- Rue St-Louis (Groupe 1)
- Rue Baby (Groupes 1 et 2)
- Boulevard de la Firestone (Groupes 1 et 2)
- Rue St-Charles-Borromée (Groupes 1 et 2)
- Rue Notre-Dame, la portion entre la rue St-Charles-Borromée et la rue Lajoie Sud (Groupe 1)
- Rue de Lanaudière, la portion entre la rue du Père-Wilfrid-Corbeil et la rue St-Pierre Nord (Groupe 1)
- Une portion de la piste cyclable à l'ouest de l'île Vessot (Groupe 3)

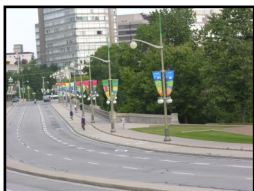
Les rues, les portions de rues ou les intersections suivantes ont été identifiées peu sécuritaires pour les piétons et pour les cyclistes :

- Dans le parc industriel (Groupe 2) :
 - * Chemin Lasalle
 - * Rue Édouard-Gohier
 - * Rue Ernest-Harnois
 - * Rue Nazaire-Laurin
- Rue Beaudry, la section de la rue Albert-Geoffroy à la rue Notre-Dame (Groupe 1 pour les cyclistes, Groupe 2 pour les piétons et cyclistes)
- Rue du Curé-Majeau (Groupe 1)
- Rue Ste-Anne, la section située entre la rue Garneau et la rue Richard (viaduc) (Groupes 2 et 3)
- Rue Marsolais, la portion entre le boulevard de la Firestone et la rue Ladouceur (Groupe 3)
- Rue St-Pierre Sud, la portion entre la rue Albert-Beaulieu jusqu'à la hauteur de la rue Mère-Émilie-Gamelin (Groupe 3)
- La traversée du pont sur la rue Baby (Groupes 1 et 3)
- La traversée du pont sur la rue Papineau (Groupes 1, 2 et 3)

« La traversée du pont sur la rue Papineau est peu sécuritaire pour les piétons et pour les cyclistes. »



Joliette



- Intersections sur la rue Beaudry
 - * Albert-Geoffroy / Beaudry Nord (Groupe 1)
 - * Papineau / Beaudry Nord (Groupe 1)
 - * Leduc / Beaudry Nord / Place Vézina (Groupe 2)
- Intersections sur la rue St-Charles-Borromée
 - * Papineau / St-Charles-Borromée Nord (Groupe 1)
 - * Baby / St-Charles-Borromée Nord (Groupes 1 et 3)
 - * Manseau / St-Charles-Borromée Nord (Groupe 1)
- Intersections sur la rue Gauthier et le chemin des Prairies
 - * Baby / Gauthier Sud / de la Firestone (Groupes 1, 2 et 3)
 - * St-Thomas / Gauthier Sud (Groupe 1)
 - * Ladouceur / chemin des Prairies (Groupe 2)
- Intersections sur la Route 158
 - * Route 158 / St-Pierre Sud (Groupes 1 et 3)
 - * Route 158 / chemin des Prairies (Groupes 1 et 3)
- Intersections sur le boulevard Manseau
 - * St-Pierre Nord / Manseau (Groupe 2)
 - * Beaudry / Manseau (Groupe 1)
 - * Ste-Anne / Manseau (Groupe 2)
- Intersections sur Mgr Forbes
 - * Lépine / Mgr Forbes / St-Pierre Sud (Groupe 1)
 - * Lavaltrie Sud / Mgr Forbes (Groupe 1)
 - * Base-de-Roc / Mgr Forbes / St-Antoine (groupe 2)
- Intersection du boulevard Dollard avec la rue St-Thomas (Groupe 1)
- Intersection de la rue Baby avec la rue St-Marc (Groupe 2)



5.4 Routes à améliorer

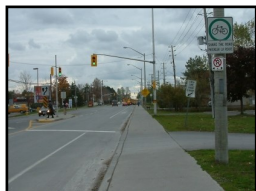
Les groupes étaient aussi invités à projeter et à identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer pour augmenter la connectivité et la pratique du transport actif sécuritaire. Vous trouverez ci-dessous les principales propositions des groupes. (Voir annexe 8.6)

- Créer des liens cyclables utilitaires et sécuritaires entre la bibliothèque, l'épicerie, la Place Bourget et l'école des Mélèzes (Groupes 1 et 3):
 - * Une voie cyclable utilisant la rue St-Pierre Sud (entre la rue Notre-Dame et la rue St-Louis), la rue St-Louis (entre St-Pierre Sud et Place Bourget) et la Place Bourget Nord et Sud (Groupe 1);
 - * Une voie cyclable sur la rue St-Pierre Sud dans le prolongement de la voie existante, c'est-à-dire à partir de l'intersection St-Pierre Sud/Mgr Forbes/Lépine jusqu'à la rue St-Louis (Groupe 3);
 - * Une voie cyclable utilisant la rue de Lanaudière (entre la rue du Père-Wilfrid-Corbeil et la rue St-Paul), la rue St-Paul et la Place Bourget Nord et Sud (Groupe 1).
- Créer des voies cyclables dans les rues entourant le centre-ville (Groupe 3):
 - * Une voie cyclable sur la rue St-Barthélemy Sud et Nord, de la rue St-Antoine jusqu'à la rue Archambault;
 - * Une voie cyclable sur la rue St-Viateur, de la rue St-Barthélemy Nord jusqu'à la rue St-Charles-Borromée.
- Créer un lien cyclable et piéton entre le parc Joseph-Pierre-Richard et la Place Bourget en utilisant la rue St-Marc (entre la rue Champlain et la rue St-Louis) (Groupe 2).
- Créer un lien piéton et cyclable traversant la voie ferrée entre les portions des rues Ste-Angélique et Ste-Angélique Nord (Groupe 3).
- Créer des liens piéton et cyclable sécuritaires pour accéder aux Galeries Joliette et aux commerces de grandes surfaces situés sur le boulevard de la Firestone (Groupes 1, 2 et 3):
 - * Utiliser la voie cyclable (non réalisée) prévue par Plania à partir de l'extrémité de la rue St-Thomas (au nord du chemin des Prairies) jusqu'au boulevard de la Firestone (Groupe 1);
 - * Utiliser la voie cyclable (non réalisée) prévue par Plania à partir de la piste cyclable existante du parc Oswald-Rivest, longeant le côté ouest de la voie de chemin de fer jusqu'au boulevard de la Firestone (Groupe 1);

« Les trois groupes proposent de créer des liens piétons et cyclables sécuritaires pour accéder aux Galeries Joliette et aux commerces... »



Joliette



« Les groupes 2 et 3 proposent de créer des liens cyclables et piétons pour faciliter l'accès des étudiants et des travailleurs des villes voisines. »

- * Créer une voie cyclable dans l'axe ouest/nord-est, qui passerait derrière les Galeries Joliette et la Polyvalente Thérèse Martin, entre le boulevard de la Firestone et la rue Ladouceur, croiserait perpendiculairement la rue Marsolais et permettrait de lier une des sections proposées par Plania à la Route 131 (Groupe 1);
 - * Créer un lien cyclable sur le boulevard de la Firestone, de la rue St-Charles-Borromée jusqu'à la rue Marsolais (Groupe 3);
 - * Réaménager les voies piétonnes sur la rue Baby (entre la rue St-Charles-Borromée et la rue Gauthier Sud) et aménager une voie piétonne du côté nord-ouest du boulevard de la Firestone (Groupe 2).
- Créer des liens cyclable et piétons facilitant l'accès des étudiants et des travailleurs des villes voisines (Groupes 2 et 3):
 - * Une voie cyclable sur la rue St-Charles-Borromée (entre la rue Papineau et le cégep à la hauteur du boulevard Manseau) (Groupe 2);
 - * Le réaménagement pour les piétons comme pour les cyclistes de la rue Papineau (au nord de la rue St-Charles-Borromée) et de son pont (Groupe 3);
 - * Une voie cyclable qui partirait du cégep, passerait derrière la cathédrale pour rejoindre la passerelle flottante, et une voie cyclable aménagée sur le boulevard de la Firestone jusqu'à la Route 131 (Groupe 2);
 - * Une voie cyclable à partir du boulevard de la Firestone qui traverserait le chemin de fer à l'est de l'intersection Gauthier Sud/de la Firestone qui irait rejoindre le réseau de la Ville de Notre-Dame-des-Prairies (Groupe 3);
 - * Une voie cyclable sur le chemin des Prairies traversant la Route 158 jusqu'au chemin de Lasalle, liant le parc industriel Nazaire-Laurin au réseau de la municipalité de Joliette (Groupe 2);
 - * Une voie piétonne d'un côté et une voie cyclable de l'autre sur le chemin des Prairies, à partir de la rue Louis-Cyr, traversant la Route 158 jusqu'au chemin de Lasalle (Groupe 3);
 - * Lier le chemin de la Base-de-Roc avec la route verte (Groupe 3).
 - Créer une voie cyclable utilitaire facilitant l'entrée dans la Ville de Joliette par la Route 343 en aménageant la Route 343 et une partie de la rue Beaudry Nord jusqu'au chemin de fer ou jusqu'à la rue St-Louis (Groupes 2 et 3).



6. Résultats — Priorisation du transport actif

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



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

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

Une liste complète des actions identifiées se retrouve à l'annexe 8.7.

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. Baby : Réaménagement des voies;
2. Campagne de sensibilisation piétons/cyclistes/ automobilistes : sécurité, partage de la route et présence policière;
3. Plan de communication et campagne promotionnelle sur le réseau cyclable : sentier et parc (utilisation), accès carte du réseau cyclable et promotion des déplacements à vélo;
4. Plan de transport durable;
5. Aménagement de support à vélo et mobilier en milieu urbain (fontaines, stationnements à vélos, bancs, etc.);
6. Abreuvoir sur le réseau pédestre et cyclable (débuter);
7. Transport en commun gratuit.

Les groupes pouvaient aussi, faire des propositions d'action « rêvée ou souhaitée » sans les contraintes de l'exercice précédent. Voir l'annexe 8.8



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

Joliette



« 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 Joliette.

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

Le groupe se composait de gestionnaires de services, d'élus, d'un représentant de la Sûreté du Québec et de citoyens utilisateurs dont une personne en fauteuil roulant.

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

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

7.1 Constats

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

- La configuration des rues dans les quartiers centraux de Joliette offre une bonne connectivité. La plupart des rues principales ou collectrices sont dotées de trottoirs dont certains avec banquettes. Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation sont déjà en place et l'éclairage est adéquat;
- La municipalité montre une préoccupation pour accorder une place au piéton et au cycliste. Elle investit régulièrement afin de développer son réseau cyclable, elle refait les trottoirs lors de la réfection des rues et met en place une rue piétonne au centre-ville;
- Les sentiers cyclables existants sont attrayants et invitants, mais la signalisation présente des lacunes;
- La qualité des trottoirs est inégale dans la municipalité, passant d'excellente à faible. La largeur, l'état d'entretien, les pentes, le nombre, la largeur des entrées charretières et le niveau de confort sont des éléments qui varient beaucoup d'un secteur à l'autre;
- La traversée des rues s'avère difficile ou peu sécuritaire à plusieurs endroits pour les piétons comme pour les cyclistes. L'espace d'attente pour le piéton est parfois insuffisant, les feux piétons sont fréquemment mal adaptés ou peu respectés et plusieurs abaissements de trottoirs sont impraticables pour un fauteuil roulant;
- Les trottoirs, les voies cyclables et le marquage au sol des traverses piétonnes ne correspondent pas toujours au trajet le plus court ou à l'itinéraire naturel emprunté par le piéton ou le cycliste vers sa destination;
- Certaines destinations importantes (Bibliothèque, parc Louis-Querbes, Cégep, centre-ville, etc.) sont mal aménagées pour y amener les piétons et les cyclistes de façon sécuritaire;
- Un système de transport collectif est déployé dans la municipalité et dans la MRC de Joliette.

« La traversée des rues s'avère difficile ou peu sécuritaire à plusieurs endroits pour les piétons comme pour les cyclistes. »

7.2 Recommandations

Joliette est un milieu de vie avec un fort potentiel de développement de transport actif. La municipalité, en se dotant d'une vision de mobilité active combinée avec un transport collectif efficace, pourrait devenir un leader dans sa MRC, dans la région de Lanaudière et un exemple au Québec pour les municipalités de son envergure. Les 7 pistes d'actions identifiées à la page 29 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 Joliette.



Joliette



« La municipalité de Joliette peut envisager deux autres stratégies complémentaires qui pourraient l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable »

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;
- Aménager les nouveaux quartiers ou prévoir les réfections de rues et de trottoirs à venir en priorisant les piétons et les cyclistes. Des accès directs aux destinations, des trajets courts, des liens avec les quartiers centraux et des éléments de sécurité et de confort des piétons et des cyclistes pourraient être envisagés;
- Améliorer la signalisation dans les sentiers périurbains et les voies cyclables urbaines existants en indiquant les destinations, le temps requis à la marche et en vélo, la distance, le niveau d'effort, etc.;
- Observer le comportement des piétons et cyclistes sur le terrain et organiser des sorties avec des écoliers, des familles avec enfants (niveau primaire) et avec poussette pour étudier les besoins et les comportements aux intersections ciblées. Les gestionnaires pourront prévoir des améliorations qui avantagent réellement les piétons et cyclistes aux intersections;
- Améliorer l'accès piéton et cyclable aux destinations quotidiennes principales selon les clientèles et leurs besoins et intérêts spécifiques (écolier, famille, adolescent, aînés) en favorisant des trajets courts et directs, du mobilier urbain le long des trajets (bancs, poubelles, fontaines d'eau, éclairage, etc.), des traversées sécuritaires, la signalisation adaptée aux utilisateurs de transport actif (temps de marche, trajet, corridor scolaire, etc.), des stationnements à vélos visibles, sécuritaires et même couverts;
- Organiser le transport collectif pour consolider les liens avec les trajets piétons et cyclistes et les destinations des différentes clientèles.

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

- **ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS:**
 - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétonniers, la signalisation...;
 - Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur les trajets scolaires et les inciter à encourager leurs enfants à se rendre à pied à l'école.

- UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL PERMANENT DE TRANSPORT ACTIF:
 - Former un groupe représentatif d'élus, de gestionnaires et d'utilisateurs et le consulter pour valider la cohérence entre les différents types d'usages (loisir et utilitaire) et en fonction des clientèles sur les projets d'améliorations prévus pour les réseaux piétons et cyclables;
 - Consulter le groupe lors de la réalisation d'un diagnostic;
 - Impliquer le groupe dans la planification du développement de la municipalité.

- RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET
 - Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacements des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école);
 - Recenser les obstacles et facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et requêtes des citoyens, les lignes de désir permettant d'identifier les itinéraires naturels et de réduire la distance à parcourir, les rues étroites ou larges, les obstacles à contourner, la présence ou non d'abaisssements de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau piétonnier existant, créer un réseau de voies cyclables utilitaires, etc.;
 - Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tous âges (jeunes, aînés, familles).

- ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR
 - Définir et mettre en place les stratégies pour que Joliette devienne un leader du déplacement actif dans Lanaudière. Entre autre, en tenant compte du diagnostic et des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (Échelle de la rue, densité, mixité, trame des rues, connectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...) dans le développement de la municipalité.

- METTRE EN PLACE DES MESURES SPÉCIFIQUES POUR LA SÉCURITÉ DES ENFANTS QUI SE RENDENT À L'ÉCOLE À PIED ET À VÉLO AINSI QUE CEUX CONDUITS À L'ÉCOLE PAR LES PARENTS
 - Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétique...) les destinations principales identifiées (les commerces, l'école, les parcs...), mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations (conditions d'entretien, maisons, rues, rivière, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent...);
 - Faire les liens avec les politiques de la municipalité (familiale, sportive, cultu-

**« Mettre en place
des mesures
spécifiques pour
la sécurité des
enfants qui se
rendent à l'école
à pied et à vélo
... »**



Annexe 8.1

Ordre du jour

Ville de Joliette
Atelier
potentiel piétonnier et cyclable
Lundi 22 juin 2015

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

Annexe 8.3

Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif

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

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

Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
	INFRASTRUCTURES				
1.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.	3	3	4	83%
2.	Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).	2	2	1	42%
3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.	2	3	3	67%
4.	Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.	2	4	2	67%
5.	Des trajets ou des corridors scolaires sont identifiés.	2	0	0	17%
6.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.)	2	3	4	75%
7.	Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).	1	1	1	25%
8.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).	3	3	3	75%
9.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.	1	3	1	42%
	SÉCURITÉ				
10.	Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).	1	1	1	25%
11.	Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.	2	2	2	50%
12.	Des bordures protectrices (espaces gazonnés, arbres, espaces pavés, marquages au sol) ont été aménagées sur les rues (zones 70 à 90 km/h) afin de séparer les piétons de la circulation automobile.	0	3	0	25%
13.	Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaire.	3	4	2	75%
14.	Les trottoirs et les bordures de chemins sont libres de neige, de glace, et sont bien drainés pour éviter l'accumulation d'eau.	2	2	2	50%
15.	Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus.	2	3	4	75%
16.	Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.	2	3	2	58%
17.	Les piétons respectent les règlements de la circulation.	1	0	3	33%
18.	Les automobilistes respectent les piétons.	0	1	0	8%

Annexe 8.3

Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif (suite)

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

Section 1: Potentiel piétonnier (suite)

CONNECTIVITÉ					
19.	Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	1	3	3	58%
20.	Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).	2	3	2	58%
21.	Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).	1	4	1	50%
22.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.	2	0	2	33%
23.	La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements piétonniers.	1	3	2	50%
24.	La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	2	3	3	67%
25.	La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).	2	3	1	50%
Grand total Potentiel piétonnier (max. = 100)		42	60	49	

Section 2: Potentiel cyclable

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 3	Note
	INFRASTRUCTURES				
1.	Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.	3	2	2	58%
2.	Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.	3	4	2	75%
3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.	2	3	3	67%
4.	Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).	2	3	2	58%
5.	Des aménagements saisonniers <u>permettant les déplacements actifs vers des lieux publics</u> ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquettes, de patin à glace, de canotage, etc.).	3	4	2	75%
6.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)	2	3	3	67%
7.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsque autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussettes, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).	2	3	2	58%
8.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).	1	0	0	8%
9.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).	3	4	2	75%
10.	Les voies, les sentiers cyclables ou multifonctionnels et les espaces publics sont conçus pour le confort des usagers (protection du soleil et contre les intempéries, haltes de repos, fontaines d'eau, toilettes, poubelles, etc.).	3	2	2	58%
11.	Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).	0	1	1	17%
12.	Les services de transport collectif offrent des mesures incitatives pour les cyclistes (stationnements pour vélos près des arrêts du transport collectif, supports à vélo sur les autobus ou permission de mettre le vélo dans l'autobus, etc.).	0	0	0	0%
	SÉCURITÉ				
13.	Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.	0	3	2	42%
14.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont suffisamment éclairés pour permettre aux utilisateurs de voir et d'être vus.	2	3	4	75%
15.	Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.	0	1	1	17%
16.	<i>Erreur</i>				
17.	Les cyclistes respectent les règlements de la circulation.	0	1	1	17%
18.	Les automobilistes respectent les cyclistes.	0	3	1	33%

Section 2: Potentiel cyclable (suite)

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 3	Note
	CONNECTIVITÉ				
19.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).	2	4	1	58%
20.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	1	3	1	42%
21.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).	1	2	1	33%
22.	La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements à vélo et pour l'aménagement des sentiers multifonctionnels.	1	3	2	50%
23.	La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électro-niques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).	1	2	1	33%
24.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.	2	4	2	67%
25.	La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	2	3	3	67%
	Grand total <u>Potentiel cyclable</u> (max. = 100)	36	61	41	

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

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

Section 1 Potentiel piétonnier					
G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
2 ^e	*	1 ^e	12	2.	Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).
1 ^e	-	-	5	1.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.
3 ^e	-	5 ^e	4	20.	Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).
-	-	2 ^e	4	22.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.
-	-	3 ^e	3	17.	Les piétons respectent les règlements de la circulation.
-	-	3 ^e	3	18.	Les automobilistes respectent les piétons.
-	*	-	3	6.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.)
-	*	-	3	10.	Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
-	*	-	3	16.	Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.
-	*	-	3	19.	Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
4 ^e	-	-	2	24.	La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.
-	-	4 ^e	2	7.	Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
5 ^e	-	-	1	13.	Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont en mis en place sur les rues lorsque nécessaire.
5 ^e	-	-	1	4.	Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs (Suite)

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

Section 2 Potentiel cyclable					
1 ^e	*	-	8	13.	Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.
3 ^e	*	4 ^e	8	1.	Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
-	*	2 ^e	7	18.	Les automobilistes respectent les cyclistes.
-	-	1 ^e	5	24.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.
2 ^e	-	-	4	11.	Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).
-	-	2 ^e	4	17.	Les cyclistes respectent les règlements de la circulation.
-	-	3 ^e	3	20.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
3 ^e	-	-	3	2.	Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
3 ^e	-	-	3	3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
3 ^e	-	-	3	4.	Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).
4 ^e	-	-	2	21.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).
5 ^e	-	-	1	23.	La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).
-	-	5 ^e	1	8.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).

Annexe 8.5 Liste des destinations ciblées

Destinations	Localisation	1	2	3
CLSC de Joliette	380, boulevard Base-de-Roc	x	x	x
Polyvalente Thérèse-Martin	916, rue Ladouceur	x	x	x
Galerias Joliette	1075, boulevard de la Firestone	x	x	x
Usine Bridgestone-Firestone	1200, boulevard de la Firestone	x	x	x
Cégep de Joliette + Salle Rolland-Brunelle	20, rue Saint-Charles Sud	x	x	x
Bibliothèque Rina-Lasnier	57, St-Pierre Sud	x	x	-
Parc St-Jean-Baptiste	342, rue de Salaberry	x	x	-
Parc Réal-Laurin	Rue Ludger-Duvernay	x	x	-
Centres jeunesse de Lanaudière	260, rue Lavaltrie Sud	x	-	x
CISSS de Lanaudière	245, rue du Curé-Majeau	x	-	x
Centre Hospitalier Régional	1000, boulevard Sainte-Anne	-	x	x
Centre Multiservice des Samares	455, boulevard Base-de-Roc	x	-	x
École Barthélemy-Joliette	345, rue Sir-Mathias-Tellier	-	x	x
École primaire Sainte-Thérèse	305, rue Calixa-Lavallée	-	x	x
École Monseigneur J.A.-Papineau	485, rue Laval	x	-	x
Parc industriel		-	x	x
Cinéma Joliette	220, rue Beaudry Nord	-	x	x
Tim Hortons / station-service	101, boulevard Joseph-Arthur	x	x	-
Parc Arthur-Robillard	791, rue Fontaine	-	x	-
Parc Louis-Querbes	140, rue Saint-Viateur	-	x	-
Parc Pierre-Charbonneau, stade municipal	1600, boulevard Base-de-Roc	x	-	-
Parc Riverain (jardin, tennis, tir à l'arc, sentier)	Boulevard Base-de-Roc	x	-	-
Parc Bélair	Place Bélair	-	x	-
Parc Arthur-Normand	Rue Henri-Chalin	-	x	-
Parc Étoile-du-Nord	Rue du Juge-Dubeau	-	x	-
Parc Antonio-Barrette	Rue Notre-Dame	-	x	-
Parc Émile-Prévost	Rue Papineau	-	x	-
Parc Arthur-Leblanc	Rue Crabtree	x	-	-
Parc des Dalles	Rue Monseigneur-Forbes	-	x	-

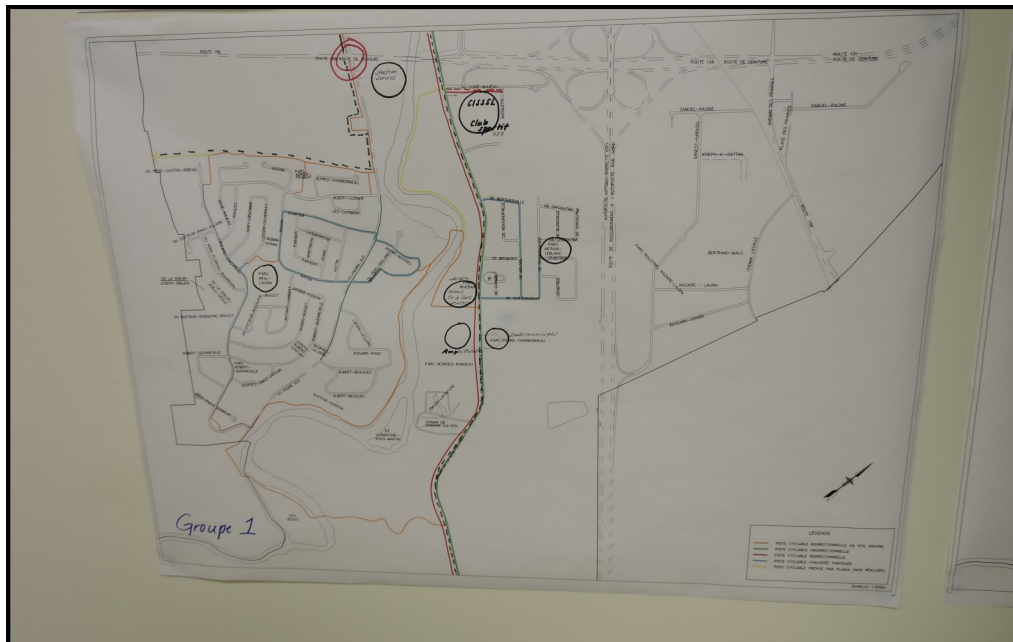
Annexe 8.5 Liste des destinations ciblées (suite)

Destinations (suite)	Localisation	1	2	3
Terrain de soccer	Coin Lépine et Frenette	-	x	-
Amphithéâtre Fernand-Lindsay	1655, boulevard Base-de-Roc	x	-	-
Aréna	265, rue Lajoie Sud	x	-	-
Bureau de Postes Canada	877, rue Papineau	x	-	-
Musée d'art de Joliette	145, rue du Père-Wilfrid-Corbeil	x	-	-
Tourisme Lanaudière	500, boulevard Dollard	x	-	-
École secondaire Joliette	107, rue de Lorimier	-	x	-
École Ste-Marie	583, boulevard St-Anne	-	x	-
École Mélèzes	393, rue de Lanaudière	x	-	-
École Marie-Charlotte - Saint-Pierre - Maternelle	Rue Notre-Dame	-	x	-
Centre de réadaptation la Myriade	339, boulevard Base-de-Roc	x	-	-
Garderie Éducative La Petite Jeunesse	264, rue Lavaltrie Sud	x	-	-
Maison de la coopération Lanaudière	457, rue Laval	x	-	-
Centre Petite Enfance Belle Bulle	200, rue de Salaberry	x	-	-
Église United Church	167, rue Taché	x	-	-
Presbytère Saint-Jean-Baptiste	465, rue Laval	x	-	-
Palais de Justice + Débarcadère autobus	200, rue Saint-Marc	x	-	-
Club sportif 7-77	945, rue Nicoletti	x	-	-
Joliette Dodge Chrysler	305, rue du Curé-Majeau	-	-	x
Coop	839, rue Papineau	-	-	x
Magasin Aubainerie	990, rue Papineau	-	-	x
Pharmacie Jean Coutu	562, rue Saint-Charles-Borromée Nord	-	-	x
Place Bourget		-	x	-
Restaurant Benny Joliette	515, boulevard Dollard	x	-	-
Épicerie Métro	180, rue Beaudry	x	-	-
Château Joliette	450, rue Saint-Thomas	x	-	-
Station-service Harnois le petit magasin St-Pierre	900, rue Saint-Pierre Sud	x	-	-
Canadian Tire	1475, boulevard de la Firestone	x	-	-
Walmart	1505, boulevard de la Firestone	-	x	-
Notre-Dame-des-Prairies		-	x	-

Annexe 8.6

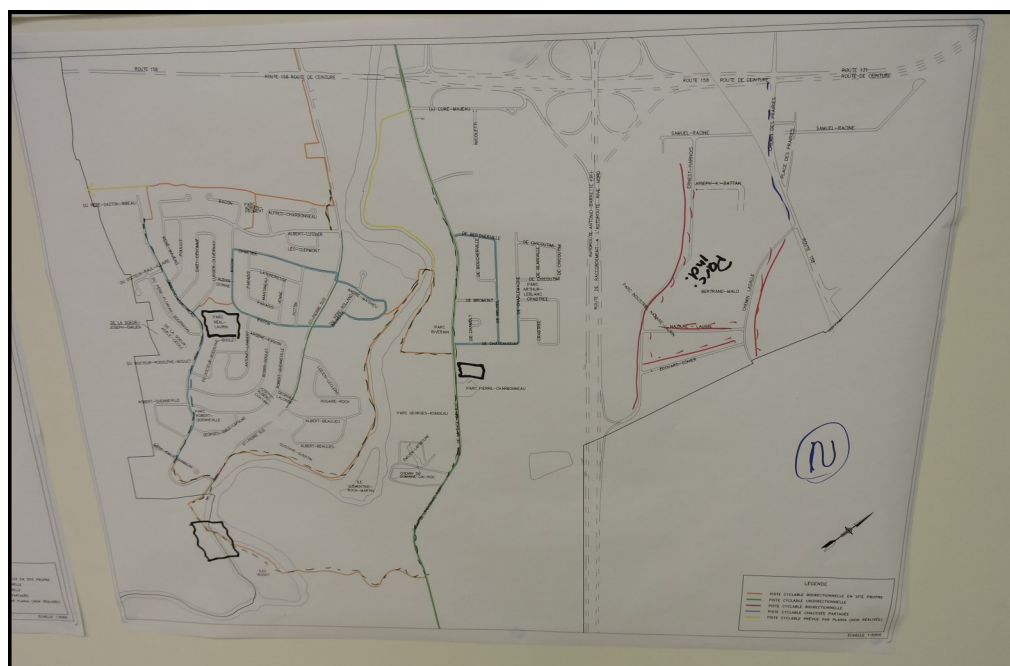
Reproduction des tracés

Groupe 1



Reproduction des tracés

Groupe 2



Reproduction des tracés

Groupe 3



Annexe 8.7

Liste des actions identifiées

Groupe 1

1. Campagne de sensibilisation : sécurité, partage de la route, présence policière;
2. Campagne promotionnelle : sentier et parc (utilisation) et déplacements à vélo;
3. Amélioration des feux de circulation et marquage;
4. Aménagement de supports à vélos et mobilier en milieu urbain (fontaines, stationnements à vélos, bancs, etc.);
5. Mettre en place une politique afin d'inciter le mode de vie physiquement actif (transport actif).

Groupe 2

1. Affichage et signalisation des sentiers;
2. Plan de communication du réseau cyclable;
3. Carte du réseau cyclable;
4. Abreuvoir sur le réseau pédestre et cyclable (débuter);
5. Corridors scolaires.

Groupe 3

1. Campagne sensibilisation sécurité piétons/cyclistes/automobilistes;
2. Transport en commun gratuit;
3. Plan de transport durable;
4. Projet pilote corridors scolaires;
5. Baby : réaménagement voies.

Annexe 8.8

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

Note : Le groupe 1 n'a pas eu le temps de faire cet exercice

Groupe 2

1. Place Bourget piétonnière (7 votes);
2. Passerelle Château Joliette / Cégep (5 votes);
3. Piste multifonctionnelle sur pont Papineau (5 votes).

Groupe 3

1. Centre-ville piéton avec stationnement étagé (8 votes);
2. Lien cyclable chemin de fer Bell-Gaz (3 votes).

Annexe 8.9

Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 10 évaluations:

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

- Différent d'un individu à un autre. Contraintes différentes;
- Qu'il y a beaucoup de choses à considérer et qu'il y a beaucoup à faire, mais que les moyens mis en place présentement sont un bon effort;
- C'est plus large que pensé;
- Point de vue d'une personne à mobilité réduite;
- Qu'il doit être développé;
- « 0 »;
- Rien (2);
- Je maîtrisais la théorie. Côté pratique plus intéressant.

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

- Le visuel est important;
- Qu'il y avait beaucoup d'endroits où il y avait des améliorations à apporter côté sécurité;
- On ne connaît pas bien l'image du point de vue citoyen;
- Qu'une personne à mobilité réduite éprouve plusieurs problèmes lors de ses déplacements;
- Feu de circulation non fonctionnel et traverse difficile. Trottoir brisé ou mal coupé. Non représentatif de l'ensemble du territoire;
- Difficile de garder l'attention de tous. Intéressant d'être confronté à la réalité des personnes à mobilité réduite;
- Coin rue pas adapté pour chaise roulante. Marquages au sol déficients;
- Qu'il y a plusieurs éléments à corriger (Passage piétonnier, trottoirs, etc.);
- Des améliorations à apporter.

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

- Que tout dépendant des besoins de chacun côté déplacement il y a plusieurs points de vue;
- Perception ville différente de la perception citoyen;
- Ce qui est à améliorer sur nos réseaux;
- Que les perceptions, entre intervenants, sont très différentes;

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

- Super intéressant, mais biaisé en lien avec la grandeur du territoire et la marche exploratoire;
 - Que nous avons encore plusieurs défis pour inciter la population pour le transport actif.
4. **Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que retenez-vous de cet exercice?**
- Les points chauds ou sécuritaires plus faciles à identifier;
 - Il est indispensable toujours en tenant compte des besoins de chacun;
 - Beaucoup, permet de trouver « sur place » les problèmes et potentiels;
 - Nos points faibles / forts;
 - Qu'il y a plusieurs secteurs non desservis par le réseau cyclable;
 - Il aurait été intéressant de voir chacun des secteurs ou diminuer les instructions. Pas assez de temps;
 - Pas mal tout le monde est conscient des points faibles et des points forts;
 - Qu'est-ce qu'il reste à faire. Où sont les espaces dangereux ?;
 - L'exercice était intéressant, que notre réseau cyclable n'était pas relié aux principaux pôles d'emplois et commerciaux.
5. **Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?**
- Très satisfait;
 - Je suis très satisfait de cette journée, elle m'a donnée une vision différente sur les efforts qui sont faits pour améliorer le sort de chaque individu;
 - Oui absolument;
 - Oui (4);
 - Territoire très grand pour une seule journée, mais journée tellement enrichissante !;
 - Exercices de priorisation très intéressants;
 - Plus ou moins.
6. **Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?**
- Les votes;
 - Tous les aspects;
 - Vision des citoyens et utilisateurs;

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

- La marche extérieure;
- Cartographie + présentations Powerpoint;
- Cartographie / Priorisation;
- La priorisation à court terme en transport actif ou la marche exploratoire.

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

- Aucun;
- Soulever tous les points négatifs. Il aurait été plus pertinent et constructif de donner de bonnes façons de faire;
- Tous utiles, mais trop courts. Pas le temps d'approfondir. Essoufflant;
- Présentation du début plus courte;
- Beaucoup trop d'exemples;
- La partie sur les nouvelles perspectives du transport actif.

8. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?

- Les voir dans les faits;
- Que les idées mises en place puissent être réalisées;
- Mise en application par actions concrètes;
- Continuer notre travail;
- La lecture du rapport;
- Réfléchir sur le transport actif de façon concrète pour chacun des quartiers;
- Avoir un rapport;
- Des résultats concrets.

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

- À apprécier encore plus ma ville;
- Aide à la planification de projets;
- Sensibilité au sentiment de sécurité;
- Aux conceptions futures des ouvrages;
- Lunette de transport actif. Réflexion sur la signalisation des sentiers, l'aménagement, etc.;
- Pour les prises de décision dans le contexte de développement durable;
- De penser au transport actif dans la planification du développement du territoire;

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

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

- Plan directeur du transport actif;
- Oui, plusieurs façons;
- Oui, il y a plusieurs choses qui sont réalisables dans les priorisations soulevées;
- Non.

11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?

- Excellent parcours vers les objectifs;
- Excellente et très enrichissante;
- Très bonne, démarche « terrain » très profitable;
- Moyenne. J'ai trouvé les commentaires négatifs sur ce que nous avons en place et peu constructifs. Il est facile de parler ainsi alors que nous voulons, au contraire avoir des idées sur les bonnes pratiques;
- 6/10... atelier beaucoup trop long ou beaucoup trop d'ateliers. Pas le temps de bien les faire;
- Très bien !;
- C'était long;
- Journée intéressante;
- Constatation des efforts en route.

Annexe 8.10

Liste des participants

M.	Luc Beauséjour	Conseiller municipal (AM)
Mme	Danielle Landreville	Conseillère municipale
M.	Sylvain Gagnon	Directeur Aménagement
M.	Paskal Guilban	Directeur adjoint Aménagement
M.	David Beauséjour	Directeur Travaux publics
M.	Gilles Tremblay	Coordonnateur aux services techniques
Mme	Annie Loyer	Chef division sport et plein air
M.	Charles Gratton	Conseiller en développement durable
Mme	Geneviève Jetté	Agente communautaire de la Sûreté du Québec
Mme	Céline Saint-Georges	Citoyenne
M.	Jean-Marie Bourret	Citoyen
M.	Jacques Alexandre	Citoyen
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (CISSSL)
Mme	Geneviève Filteau	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (CISSSL)

Annexe 8.11



Offre de service 2015 Mode de vie physiquement actif



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

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

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

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

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

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

Potentiel piétonnier et cyclable

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

Espaces municipaux de qualité

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

Accompagnement

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

Aménagement et écomobilité

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

Pour plus d'information sur cette offre :

Line Coulombe

Conseillère en promotion des saines habitudes de vie

CISSS de Lanaudière

450 755-5227, poste 4734

Line.coulombe@ssss.gouv.qc.ca

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

Annexe 8.12

Références et ressources en transport actif

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Ministère des transports du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

Voir autres sites :

www.ecologieurbaine.net

www.equiterre.org

www.inspq.qc.ca

www.ecologieurbaine.net

www.sagacite.org

www.vivreenville.org

www.aspq.org

www.quebecenforme.org

www.tc.gc.ca

www.activetransportation-canada.blogspot.ca

Auteure

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

Référence suggérée

COULOMBE, L. (2015). *Joliette- Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 56 p.

© Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière

Dépôt légal :

Quatrième trimestre 2015

978-2-550-74531-0 (version imprimée)

978-2-550-74532-7 (version en ligne)