

Rawdon

Atelier potentiel piétonnier et cyclable



Atelier de transport actif : 16 septembre 2013



Line Coulombe
Programme Saines habitudes de vie

Rawdon**Remerciements**

Nous tenons à remercier particulièrement Elyse Bellerose, Directrice du Service des loisirs et de la culture à la municipalité de Rawdon pour avoir initié le projet d'atelier et pour son aide dans l'organisation de la journée.

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 Rawdon un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. (Voir la liste des participants, annexe 8.10).

Et finalement, nous remercions Philippe Courchesne Trudel, conseiller en promotion des saines habitudes de vie au Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière, encore une fois Elyse Bellerose ainsi que Marianne Benny et Lorraine Tessier, agentes administratives au Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, pour leurs commentaires, leurs suggestions et la révision lors de la rédaction de ce rapport.

Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur l'accroissement du potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats — Analyse du potentiel de transport actif	15
4.1	Potentiel piétonnier	16
4.2	Potentiel cyclable	19
4.3	Autres usages	23
5.	Résultats — Exercice de cartographie	27
5.1	Destinations	27
5.2	Routes sécuritaires	28
5.3	Routes non sécuritaires	28
5.4	Routes à améliorer	30
6.	Résultats — Priorisation du transport actif	32
7.	Constats et recommandations	33
8.	Annexes	
8.1	Ordre du jour de l'atelier	38
8.2	Itinéraire marche exploratoire	39
8.3	Questionnaire — Analyse du potentiel de transport actif	40
8.4	Tableau de priorisation des indicateurs	43
8.5	Informations complémentaires «Code de la route»	44
8.6	Listes des destinations ciblées	46
8.7	Reproduction des tracés	48
8.8	Listes des actions identifiées	51
8.9	Résultats de l'évaluation de l'atelier	52
8.10	Liste des participants	56
8.11	Environnements favorables au mode de vie physiquement actif des CSSS de Lanaudière	57
8.12	Ressources en transport actif	58

« Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

Journée de formation et de réflexion sur le transport actif

Municipalité de Rawdon

1. Mise en contexte

Le service des loisirs de la municipalité de Rawdon s'est intéressé à l'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif des Centres de santé et de services sociaux du Nord et du Sud de Lanaudière (Annexe 8.11) particulièrement pour la question des déplacements cyclables. Le tiers des demandes adressées au kiosque touristique de Rawdon concernaient le vélo. Il fallait donc se pencher sur une façon d'améliorer l'offre cyclable. De plus, des citoyens avaient exprimé leurs inquiétudes sur les déplacements des élèves autour des écoles, et ce, particulièrement pour le Pavillon Sainte-Anne de l'École des Cascades.

L'intervention « Atelier de potentiel piétonnier et cyclable » offrait l'opportunité de conscientiser plusieurs personnes au sein des équipes municipales au déplacement actif. Cet atelier permet le dégagement de premières pistes d'action tout en obtenant une vue d'ensemble sur les déplacements, non seulement scolaire, mais aussi de toutes les clientèles pour le déplacement utilitaire autant que pour le loisir.

L'augmentation des déplacements actifs dans un milieu de vie passe par une augmentation du sentiment de sécurité des usagers, mais aussi par la mobilisation des décideurs qui façonnent le territoire municipal. L'atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable est une des actions pouvant influencer les décisions municipales et mener à une amélioration des déplacements actifs. D'autres activités pourraient être complémentaires pour poursuivre dans cette voie telles que la présentation du Guide de l'aménagement et de l'écomobilité en collaboration avec le Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT), l'établissement de corridors scolaires, la participation au programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo-Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer, un plan de mobilité pour la municipalité, l'atelier « Des espaces municipaux de qualité » des CSSS de Lanaudière.

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

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

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

La municipalité de Rawdon a proposé l'organisation d'un atelier de formation et de réflexion sur l'accroissement du potentiel piétonnier et cyclable sur son territoire.

L'atelier de formation et de réflexion du 16 septembre 2013 s'est tenu à la salle du conseil de l'hôtel de ville situé au 3647, rue Queen.

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

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

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



« L'expression
« transport
actif » inclus
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 route (trottoirs, pistes cyclables, sentiers polyvalents) et peut être combiné au transport en commun. Le transport actif se définit aussi par le terme « déplacement utilitaire » par son usage et ses destinations, soit des allers et retours entre le domicile et le travail, les zones de magasinage et de divertissement, l'école et les autres établissements communautaires tels que les centres de loisirs. La présentation permettait de réaliser l'importance du transport actif et proposait de considérer ce dernier au même titre que le déplacement motorisé dans la planification de la mobilité du citoyen.

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

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

Lorsque les aménagements sont adéquats, les modes de déplacement actif sont accessibles à tous, que ce soit l'enfant, l'ainé 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'esthétisme. La planification et la notion d'un réseau intégré de mobilité active en sont deux éléments d'influence.

INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

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

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

3. Marche exploratoire

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

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



Le groupe s'est rassemblé devant l'hôtel de ville sur la rue Queen d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions. L'espace devant l'hôtel de ville est accueillant et large et permet au groupe de se tenir sur un large trottoir sans obstruer le déplacement des piétons (photo 1).

Le débit de la circulation sur la rue Queen est important. Il y a un large trottoir de chaque côté mais il n'y a pas de voie cyclable. Plusieurs traverses piétonnes en pavé rouge ont été aménagées entre les intersections ou aux intersections sans arrêt obligatoire. Celles-ci sont bien visibles le jour, mais la couleur du pavé n'est ni contrastante ni réfléchissante le soir. Des avancées de trottoir permettent une traversée plus courte pour se rendre de l'autre côté de la rue (photo 2). Un affichage destiné aux automobilistes vise la sensibilisation à la priorité piéton (photo ci-contre).



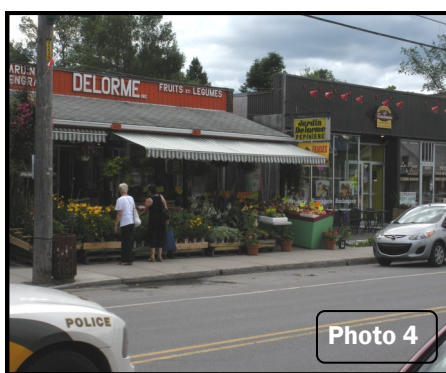
« Plusieurs traverses piétonnes en pavés rouges ont été aménagées entre les intersections ou aux intersections sans arrêt obligatoire. »

Rawdon

La Place Rawdon, un espace public aménagé offrant une vue sur le lac Rawdon est située juste en face de l'hôtel de ville. Dans ce parc, près de la terrasse surplombant le lac, on peut voir d'un côté comme de l'autre de profondes lignes de désir (marques d'usure au sol). Ces marques indiquent que de nombreuses personnes se déplacent en bordure du lac plutôt que sur la rue Queen (Photo 3).



À l'entrée de cette place, on observe de chaque côté l'affichage indiquant le stationnement vélo. Sur un côté le stationnement est absent, de l'autre, les vélos stationnés obstruent le trottoir.



Nous progressons du côté est de la rue Queen en direction de la 5^e avenue. On peut remarquer que les façades sont intéressantes et à l'échelle du piéton. L'échelle humaine ou l'échelle du piéton se caractérise par l'expérience significative et positive vécue par le piéton sur la rue. Il peut observer, entendre, sentir et toucher. Un milieu à échelle humaine est riche d'expériences sensorielles, se compose d'espaces de petite taille, d'immeubles rapprochés les uns des autres, d'une combinaison de

détails, des façades et de l'activité sur la rue (Photo 4).

Nous nous questionnons sur la visibilité d'un panneau « signal avancé d'une zone scolaire ou d'un passage pour écolier » puisqu'il n'est pas accompagné d'une limitation de vitesse et qu'il n'est pas vis-à-vis de la traverse. L'annonce de la zone scolaire à venir atteint-elle son objectif ?

L'intersection de la rue Queen et de la 5^e avenue offre des traverses piétonnes en pavé pour les quatre traversées. Il y a des arrêts obligatoires seulement sur la 5^e avenue. Sur le coin du côté sud de la 5^e et du côté est de Queen, on peut constater que le trottoir connectant avec la traverse piétonne est obstrué à la fois par un poteau électrique et par une poubelle (photos 5 et 6).

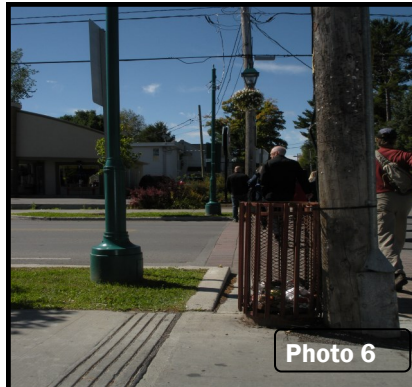
L'espace d'attente pour le piéton étant déjà réduit, on remarque en plus que ce trottoir se termine en courbe. Il ne protège pas le piéton, une auto effectuant un virage peut empiéter aisément sur l'espace défini par le pavé (photo 5).



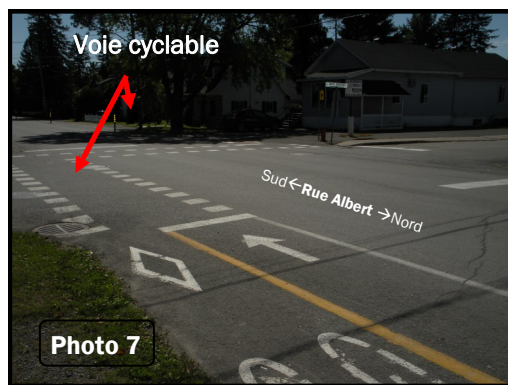
« Ces marques indiquent que de nombreuses personnes se déplacent en bordure du lac plutôt que sur la rue Queen »

Nous remarquons aussi près de l'édifice de la Caisse Desjardins un marquage au sol visant à protéger l'entrée de la rampe d'accès au commerce pour les personnes à mobilité réduite.

Au coin de Queen et de la 5^e avenue, en direction de la rue Albert, on voit la signalisation « partage de la route » qui rappelle aux utilisateurs que cette rue fait le lien avec la voie cyclable sur la rue Albert. Sur le côté sud de la 5^e avenue, on remarque une bouche d'égout mal orientée représentant un danger pour un cycliste. Il y a présence d'un trottoir sur le côté sud, mais l'école est du côté nord de la 5^e avenue. Il y a des arrêts aux quatre coins à l'intersection de la rue Albert.

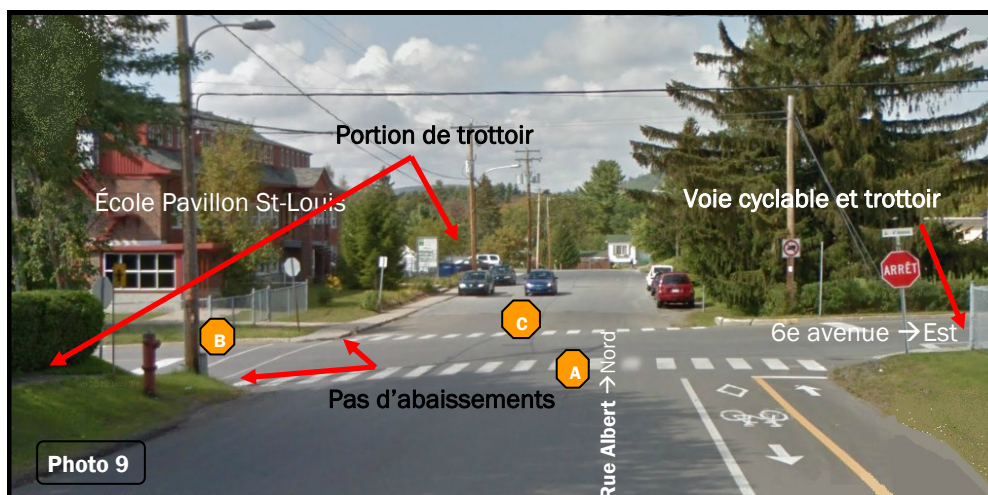


Sur la rue Albert, il n'y a pas de trottoir, il y a une voie cyclable bidirectionnelle de la 1^{re} avenue jusqu'à la 6^e avenue. Elle est située du côté ouest de la rue entre la 1^{re} et la 5^e avenue et du côté est de la 5^e à la 6^e avenue. À l'intersection de la 5^e avenue et de la rue Albert, le marquage au sol indique le changement de côté de la voie cyclable (photo 7).



De plus, derrière le collège Champagneur, la voie cyclable est marquée de zigzags (photo 8). La voie cyclable sur cette rue soulève plusieurs interrogations. Pourquoi la voie cyclable change-t-elle de côté ? Est-ce que les cyclistes changent réellement de côté ou poursuivent simplement leur route du côté qui leur convient le mieux ? Où marchent les piétons ? Où marchent les écoliers du Collège Champagneur et du Pavillon Saint-Louis de l'école des Cascades ? Quelle est la signification du marquage hachuré derrière le collège ? Les autobus ont-ils le droit de stationner dans la voie cyclable ? Si oui, que font les élèves ou passants à vélo lorsqu'ils y sont ?

« Est-ce que les cyclistes changent réellement de côté ou poursuivent simplement leur route du côté qui leur convient le mieux ? »



Nous avons poursuivi sur la rue Albert vers le nord en direction de la 7^e avenue. À l'intersection de la rue Albert et de la 6^e avenue (photo 9), on constate que la voie cyclable bifurque en direction est sur le côté sud de la 6^e avenue. Le trottoir sur la 6^e avenue est situé du même côté. Le Pavillon St-Louis de l'école des Cascades est situé, du côté ouest de la rue Albert. On remarque qu'il y a une petite portion de trottoir devant l'école se terminant juste après la maison à l'intersection de la rue Albert et de la 6^e avenue.

Trois traverses pour piéton sont identifiées à cette intersection. Deux traverses sont marquées par des bandes (A et C) et la troisième par un corridor défini par 2 lignes parallèles (B). Les traverses A et B (photo 9) relient des trottoirs, la troisième ne relie aucune infrastructure piétonnière. Les piétons utilisent-ils fréquemment le côté nord de la 6^e avenue pour accéder à l'école ? Finalement, sur les trois coins avec un trottoir, il n'y a qu'un abaissement de trottoir.

Sur la portion de trottoir devant l'école, plusieurs éléments pour la sécurité des marcheurs et des élèves font l'objet de discussions. La voie cyclable ne se rend pas à l'entrée de l'école. L'espace disponible sur le support à vélo à l'école est insuffisant puisque des vélos sont accrochés à la clôture. Le stationnement est permis des deux côtés de la rue. Il y a deux stationnements entièrement ouverts sur la rue devant l'école et à côté (photo 10). Un stationnement est qualifié d'ouvert sur la rue lorsqu'il n'a pas d'entrée et de sortie bien définies. Il n'y a alors aucun espace piéton prévu sur le côté de rue adjacent à un tel stationnement. Le piéton n'a aucune priorité ni refuge pour se protéger de la circulation.

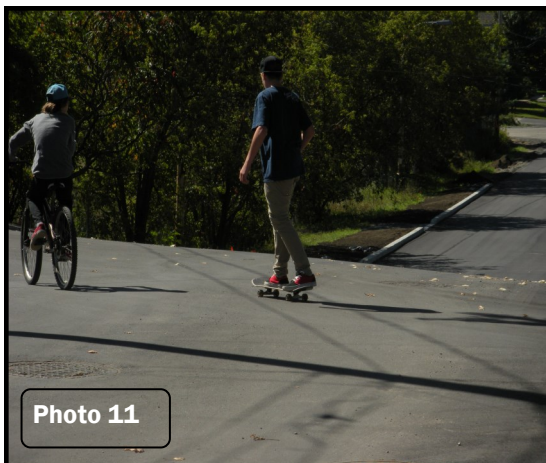


«On remarque qu'il y a une petite portion de trottoir devant l'école se terminant juste après la maison à l'intersection de la rue Albert et de la 6^e avenue.»

L'intersection au nord de l'école (Albert et 7^e avenue) représente aussi un défi de sécurité pour un piéton dont l'école est la destination utilitaire (photo 11).

La 7^e avenue a un trottoir du côté nord qui se termine maintenant à la hauteur de l'intersection avec la rue Albert depuis les travaux de revêtement de la rue réalisés à l'été 2013 (photo 12-Google 2011). Il n'y a pas de traverse piétonne ni ligne d'arrêt. Les voitures ont un arrêt obligatoire sur la rue Albert seulement. L'arrêt est peu visible,

l'intersection est très large et de forme arrondie, les automobilistes ralentissent au lieu de s'arrêter avant de s'engager sur la 7^e avenue. Il y a un muret de béton qui rend les piétons et les cyclistes invisibles pour les automobilistes. De plus ils y sont vulnérables puisque les voitures circulent jusqu'au pied du muret. La 7^e avenue quant à elle est en pente et offre une large perspective ce qui favorise une circulation automobile rapide.



Nous avons poursuivi cette marche exploratoire sur la 7^e avenue en direction est vers la rue Queen. L'intersection de la rue Queen avec la 7^e avenue a des arrêts obligatoires sur l'avenue uniquement. Il y a présence d'avancées de trottoirs et d'abaissements aux quatre coins, mais seulement deux traversées sont marquées au sol. Les bandes blanches permettent la traversée de la 7^e avenue du côté ouest de la rue Queen et les bandes jaunes celle de la rue Queen du côté nord de la 7^e avenue. Les bandes jaunes n'ont pas été alignées avec l'intersection et les abaissements de trottoirs (photo 13).



« L'intersection au nord de l'école représente aussi un défi de sécurité pour un piéton dont l'école est la destination utilitaire »

Rawdon

Sur la 7^e avenue, toujours en direction est, le débordement d'une haie fait de l'obstruction sur un trottoir déjà étroit. Cette même haie se prolonge jusqu'à la chaussée de la rue Sainte-Marie. De la rue Sainte-Marie, les automobilistes ne peuvent pas voir arriver les piétons ou les autos circulant sur la 7^e avenue (photo 14).



Photo 14

L'intersection de la 7^e avenue avec le Chemin du Lac-Morgan soulève des réflexions sur l'arrivée des élèves au Pavillon Sainte-Anne de l'École des Cascades. Quelle est la proportion et quelle est la provenance des élèves qui pourraient se rendre à l'école à pied ou à vélo ? Nous observons qu'il n'y a pas de traverse piétonne permettant de se rendre jusqu'à l'école. De plus, il n'y a pas de trottoir sur le Chemin du Lac-Morgan et celui sur la 7^e avenue ne se prolonge pas jusqu'à l'intersection (photo 15).



Photo 15



Photo 16

Une voie cyclable longe le côté est du Chemin du Lac-Morgan et passe devant un stationnement ouvert c'est-à-dire, sans entrée ni sortie délimitées devant l'école (photo 16). Le marquage hachuré sur la voie cyclable devant le Pavillon Sainte-Anne est le même qui suscitait des questions derrière le collège sur la rue Albert précédemment.

À la jonction du Chemin du Lac-Morgan et de la 6^e avenue, du côté ouest, une imposante résidence pour aînés pourrait influencer la nature des déplacements et destinations du secteur. De l'autre côté, le Jardin de la Roseraie offrant une vue sur le Lac Rawdon est l'une de ces destinations. Plusieurs lignes de désir sont observables dans ce parc particulièrement celles marquant la circulation en bordure du lac. Les véhicules circulent trop rapidement dans la courbe bordant le parc et débordent sur la voie cyclable malgré la présence de délinéateurs. Il n'y a pas de traverse piétonne de ce côté de la résidence pour accéder au parc, au trottoir et à certains commerces du côté est de la 6^e avenue (photo 17).



Photo 17

« Quelle est la proportion et quelle est la provenance des élèves qui pourraient se rendre à l'école à pied ou à vélo ? »

L'intersection de la rue Queen avec la 6^e avenue nous offre l'opportunité d'expérimenter la traversée à l'aide des feux piétons et d'observer le comportement des piétons sur la rue. Il y a un feu piéton avec un signal sonore pour les non-voyants pour chacune des quatre traversées. Les quatre coins ont un abaissement de trottoir. Un seul corridor piéton est marqué sur la chaussée pour la traversée de la rue Queen du côté nord de la 6^e avenue. Du côté sud de la 6^e avenue le marquage correspond au corridor vélo et ne tient pas compte de la trajectoire des piétons (photo 18).



Photo 18

Le signal sonore pour les non-voyants se déclenche dès que l'on active le bouton-poussoir d'appel de la phase piéton. Il n'indique donc pas le feu vert. Il s'entend fortement à travers toute l'intersection, on ne pourrait pas connaître quelle traversée est au vert. Le signal sonore installé tel quel est dangereux.

En utilisant le feu piéton on réalise aussi que la phase piétonne est simultanée pour les quatre traversées. Puisque le virage à droite est interdit à cette intersection, il n'y a aucune voiture en circulation pendant la phase piéton. Nous observons la traversée d'une dame utilisant un déambulateur. Du coin nord de la 6^e avenue et est de la rue Queen vers le coin sud de la 6^e avenue et ouest de la rue Queen, elle a eu besoin de la durée de deux phases piétonnes pour réaliser sa traversée (photo 18). Une traverse en diagonale permise avec marquage sur la chaussée aurait réduit sa distance et son temps de traversée à une seule phase piétonne.

Au retour vers l'hôtel de ville du côté ouest de la rue Queen, on remarque entre autres des trottoirs en bon état, des bancs en bordure de la rue, des commerces de proximité agréables.

Parmi les éléments citons l'arrêt pour le transport en commun près du trottoir qui pourrait occasionner une obstruction du passage par les usagers en attente si ce n'était de la largeur suffisante du trottoir (photo 19).



Photo 19

« Une traverse en diagonale permise avec marquage sur la chaussée aurait réduit sa distance et son temps de traversée à une seule phase piétonne. »

Rawdon

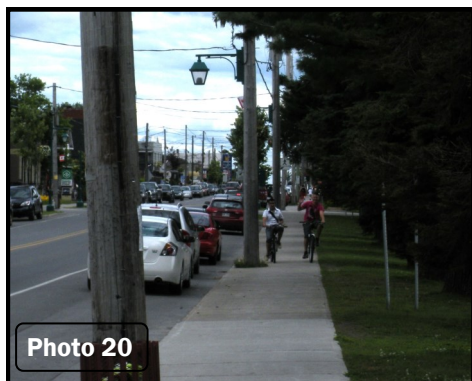


Photo 20

Les cyclistes préfèrent circuler sur le trottoir puisqu'ils n'ont pas accès à la rue commerciale de façon sécuritaire (photo 20).

Les trottoirs sont larges, mais il faut tout de même composer avec les obstacles. Les participants contournent une plante dans un panier suspendu qui empiète sur l'espace piéton (photo 22).

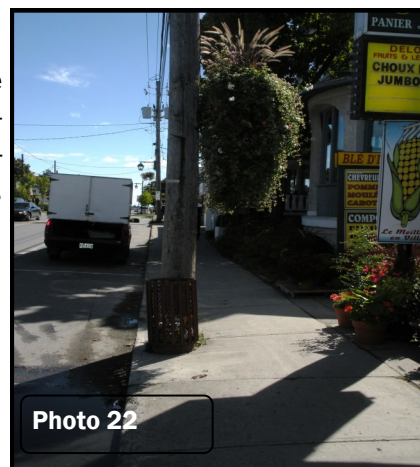


Photo 22

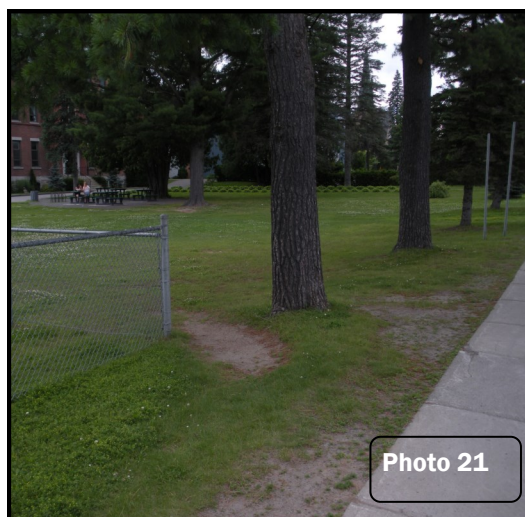


Photo 21

Les commerces, les services, la maison de retraite, les écoles et le collège à proximité génèrent un volume important de piétons sur le trottoir de cette artère et il n'est pas rare d'y voir, en bordure, des lignes de désir ou d'usure, et ce, malgré leur largeur (photo 21).

La marche exploratoire s'est terminée devant l'hôtel de ville. Cette escapade permettait aux participants d'exercer un nouvel œil sur leur environnement. Ils ont participé activement aux observations. Ils ont été respectueux des consignes et des principes d'objectivité qui devaient guider cet exercice.

4. Résultats — Analyse du potentiel de transport actif

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

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

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

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

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

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

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



« Cette note n'est en soit que l'évaluation subjective de la « perception » des participants. »

Rawdon



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

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif			
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable	Potentiel autres usages
Groupe 1	45	29	59
Groupe 2	24	29	33
Groupe 3	44	39	44

« 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. »

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

4.1 Potentiel piétonnier

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

Deux indicateurs du potentiel piétonnier se sont vus qualifiés majoritairement de « Très bien » ou « Excellent » avec une des trois équipes lui accordant plutôt la mention « Moyen ». Ces indicateurs peuvent représenter un atout pour le potentiel piétonnier à Rawdon:

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	2	3	4	75%
• Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?	3	3	2	67%

Six indicateurs ont obtenu majoritairement la valeur « moyen », mais sont nuancés par une des trois équipes :

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	2	2	3	59%
• Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	2	3	2	59%
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitatants?	3	2	2	59%
• Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passer côte à côte?	2	1	2	42%
• Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?	2	1	2	42%
• Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	2	1	2	42%

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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	0	0	0%
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
• Lorsque les trottoirs sont inexistantes, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0	1	8%
• Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	1	8%
• Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	1	8%
• Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	0	1	17%
• Les automobilistes respectent-ils les piétons?	2	0	1	25%
• Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	2	1	1	33%



Rawdon


Certains indicateurs montrent que des perceptions et des divergences d'opinion intéressantes peuvent susciter plus de discussions ou de réflexions entre les trois groupes. Vous trouverez dans le tableau sept indicateurs qui ne font pas consensus. Cet écart est particulièrement marqué pour les quatre premiers. Il serait intéressant de s'interroger sur l'interprétation qu'en ont faite les groupes.

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	Très Bien	Faible	Excellent
Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	Faible	Très faible	Très bien
Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	Excellent	Très faible	Très bien
Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	Très bien	Faible	Très bien
Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?	Excellent	Faible	Moyen
Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	Moyen	Faible	Très bien
Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	Très bien	Moyen	Faible

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

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

1. Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
2. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
3. Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
4. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
5. Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
6. Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
7. Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation ?

8. Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?
9. Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?
10. Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?
11. Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?



4.2 Potentiel cyclable

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

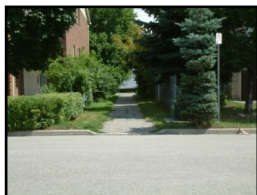
Les indicateurs du potentiel cyclable ayant obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les trois groupes de travail se démarquent particulièrement. Voici la liste des quatre indicateurs qui semblent faire l'unanimité ou sont modérés par la valeur « moyen ». Ils représentent un atout pour le potentiel cyclable à Rawdon :

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	3	3	3	75%
• Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	3	3	3	75%
• Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	3	2	3	67%
• Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	3	2	3	67%

«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.»



Rawdon



Trois indicateurs ont été évalués « moyen » dont deux sont nuancés par une des trois équipes :

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	2	3	2	59%
• Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	2	2	2	50%
• Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	1	2	2	42%

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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	0	0	0%
• Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	0	0	0%
• Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	0	0	0%
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0	0	0%
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	0	0	0	0%
• Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?	0	0	1	8%
• Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	0	1	8%
• Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	0	2	0	17%
• Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	0	1	1	17%
• Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	1	1	1	25%

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	1	1	1	25%
• Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	1	2	25%
• Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	1	1	1	25%
• Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrains) ou de loisirs?	1	1	2	33%
• Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	2	1	2	42%

Il y a un écart de perception entre les groupes pour trois indicateurs qui ne font pas consensus. Cet écart est particulièrement marqué pour les deux premiers.

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	Très bien	Faible	Très bien
Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales)?	Moyen	Très Faible	Très bien
Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	Faible	Moyen	Très bien

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

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



Rawdon



Cinq indicateurs ont été identifiés « importants » par les trois groupes pour le potentiel cyclable :

1. Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
2. Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
3. Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, des lois municipales spéciales)?
4. Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?
5. Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?



4.3 Autres usages

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

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

Le trottoir est réservé aux piétons.

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

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

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

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

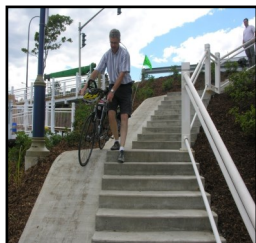
	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Le parc de “skate” est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s’y rendre à vélo ou à pied?	4	4	4	100%
• Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	3	4	4	92%
• Le parc de “skate” est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	3	4	4	92%
• Les intersections de trottoirs sont-elles munies d’« abaissements de trottoir (bateaux) »?	3	2	3	67%
• La planification de votre communauté reflète-t-elle d’autres formes de loisirs non motorisés?	3	3	2	67%

Trois indicateurs ont généralement été évalués « moyen » :

- Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
- Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
- Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?



Rawdon



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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	0	0	0	0%
• Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
• Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	0	0	0%
• Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	0	0%
• Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
• Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	0	1	2	25%

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

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	Excellent	Faible	Excellent
Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place ?	Très bien	Très faible	Très bien
La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	Excellent	Très faible	Excellent
La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	Excellent	Très faible	Très faible

Indicateurs démontrant un écart de perception (suite)			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	Très bien	Très Faible	Très bien
Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	Excellent	Très Faible	Très Faible
Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	Excellent	Très Faible	Très Faible
L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	Excellent	Très Faible	Très Faible
Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	Très bien	Très bien	Faible
Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes ?	Très bien	Faible	Moyen
Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	Faible	Très bien	Moyen

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

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

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



Rawdon



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

1. Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
2. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
3. Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissements de trottoir (bateaux)»?
4. Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
5. Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?
6. Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?



5. Résultats — Exercice de Cartographie

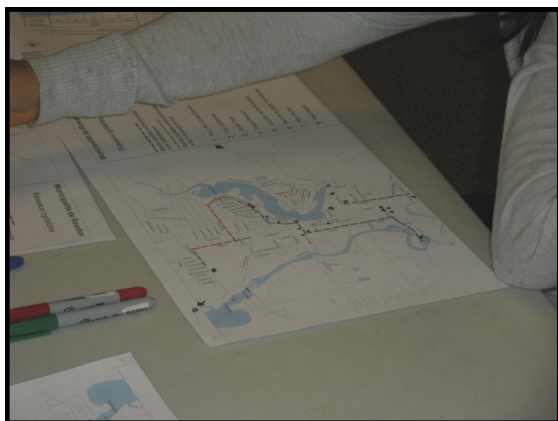
Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait d'une grande carte de la municipalité de Rawdon et devait identifier sur la carte :

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

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

5.1 Destinations

L'identification des destinations est une étape importante puisqu'elle permet de visualiser les générateurs de déplacement dans la municipalité. La destination représente la raison d'être du transport actif. Plusieurs destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été pointées sur les cartes.



La plupart de celles notées par les trois équipes étaient des destinations de services de proximité. Les écoles primaires publiques et privées, l'école secondaire, l'école anglaise, les églises, la bibliothèque, l'hôtel de ville, les parcs de la ville et les infrastructures de loisirs tels que la plage, les terrains de tennis, de balle, le «skate park», le centre communautaire, la maison des jeunes ont été identifiés sur les cartes.

Une concentration de commerces a été identifiée sur la rue Queen en particulier entre la 4^e et 5^e avenue. D'autres commerces tels que les marchés d'alimentation, les pharmacies, la quincaillerie, les dépanneurs, la banque, le club sportif, le salon de quilles ainsi que certains restaurants font partie des destinations citées par les équipes.

«Plusieurs destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été pointées sur les cartes.»





Les résidences pour personnes âgées, le centre de petite enfance, les HLM, certains pôles d'emploi ont aussi été soulignés par les équipes comme étant générateurs de déplacements.

Certaines équipes ont poussé l'exercice jusqu'à identifier des sites d'intérêt pour le loisir ou le tourisme ou l'agrotourisme tels que les Chutes Dorwin, Mason et Manchester, les Cascades, Arbraska, La Source Bains nordiques et le camping. (Voir annexe 8.6).

5.2 Routes sécuritaires

Quant aux rues perçues sécuritaires, les trois groupes considèrent l'ensemble du réseau cyclable identifié sur la carte comme étant sécuritaire à quelques exceptions près qui seront discutées à la section 5.3. Voir aussi l'annexe 8.7.



« ...les trois groupes considèrent l'ensemble du réseau cyclable identifié sur la carte comme étant sécuritaire à quelques exceptions près ... »

5.3 Routes non sécuritaires

Pour les routes, les rues ou les intersections qui ne sont pas adaptées au transport actif ou qui représentent des zones à risques pour les piétons ou cyclistes, les trois équipes identifient plusieurs défis sur la rue Queen.

- L'intersection de la rue Queen avec la 18^e avenue est ciblée par le premier groupe tandis que les groupes 2 et 3 identifient l'intersection ainsi que son tronçon entre la 17^e et la 18^e avenue;
- L'intersection de la rue Queen avec la 8^e avenue est mentionnée par le groupe 2;
- Les intersections de la rue Queen avec les 6^e et 7^e avenues sont notées comme potentiellement dangereuses par 2 équipes;
- La traversée de la rue Queen à mi-bloc entre la 4^e et la 5^e avenue où se trouve une concentration de commerces, de stationnements ainsi que la bibliothèque et l'hôtel de ville est indiquée en rouge par le groupe 2;

- La traversée à l'intersection de la rue Queen et de la 4^e avenue est identifiée étant peu sécuritaire par le groupe 2. Pour le groupe 1, le tronçon de la 4^e avenue partant de la rue Albert jusqu'à Metcalfe ainsi que la portion de cette dernière jusqu'à la 3^e avenue (intersection devant le marché Métro) serait à sécuriser.



La zone située autour du Jardin de la Roseraie où on retrouve entre autre le parc, la maison de retraite, une école primaire et un cimetière fait aussi l'objet de préoccupations pour les trois équipes. La portion empruntant la 6^e avenue (intersection Albert et 6^e avenue) qui fusionne par une courbe prononcée avec le Chemin du Lac-Morgan jusqu'à la 8^e avenue est identifiée peu sécuritaire par le groupe 2, et ce, malgré la présence d'une voie cyclable.

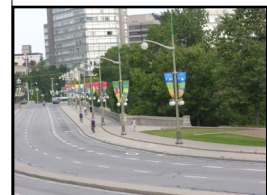
Les véhicules semblent y circuler rapidement, le trottoir n'est pas présent sur toute la longueur et des clientèles de tous âges s'y retrouvent. La première équipe cible l'intersection de la 6^e avec la rue Queen (mentionné précédemment) et le tronçon partant du Jardin de la Roseraie jusqu'à la 8^e avenue qui passe devant l'école. La deuxième équipe identifie en plus une traversée difficile de la résidence de retraite au Jardin. Le troisième groupe spécifie particulièrement l'intersection de la 6^e avenue avec la rue Albert et la courbe devant le Jardin de la Roseraie.

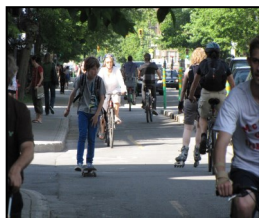
La rue Albert fait l'objet de la réflexion et la troisième équipe cible son intersection avec la 6^e avenue et celle avec la 1^{re} avenue. Le deuxième groupe insiste particulièrement sur la traversée de la 1^{re} avenue à partir de la rue Albert et l'accès aux commerces autour de cette intersection. Le premier groupe identifie un tronçon de la rue Albert qui part de la 7^e avenue passant devant les écoles Pavillon St-Louis et Champagneur pour se terminer à la 5^e avenue.

Finalement pour la 1^{re} avenue, le groupe 2 spécifie aussi la traversée des intersections de la 1^{re} avenue avec la rue Queen et la rue Metcalfe. Tandis que le groupe 1 identifie un tronçon à sécuriser qui s'étend de la rue Dorwin jusqu'à la rue Metcalfe.

Vous trouverez les tracés dessinés par les équipes à l'annexe 8.7.

« Les véhicules semblent y circuler rapidement, le trottoir n'est pas présent sur toute la longueur et des clientèles de tout âge s'y retrouvent. »





« Les trois équipes ont bien amélioré le potentiel de connectivité des voies cyclables existantes. »

5.4 Routes à améliorer

Les groupes étaient invités à projeter et à identifier des tronçons à améliorer ou à développer pour augmenter la connectivité et la sécurité à l'aide de marqueur bleu.

Les trois équipes ont bien amélioré le potentiel de connectivité des voies cyclables existantes. Les propositions dessinées sur leurs cartes représentent pour la plupart des voies cyclables ou multi usages sauf pour quelques exceptions qui se traduisent par l'ajout de sections de trottoir. Les groupes 1 et 3 font des propositions qui sortent du périmètre urbain.

Le groupe 1 décline ses propositions en cinq sections et mentionne la réalisation d'un pont pour rejoindre l'île aux Chutes Dorwin (Voir annexe 8.7):

- Un circuit exploitant la voie cyclable sur Queen partirait de l'intersection de Queen avec la 11^e avenue et se prolongerait sur la 11^e avenue et le boulevard Pontbriand vers le nord-ouest jusqu'à l'extérieur du périmètre urbain (route 341);
- Un circuit prolongeant la voie cyclable existant sur la 6^e avenue vers l'ouest (route 348) tout en apportant une amélioration à la courbe déjà existante devant le Jardin de la Roseaie;
- Un circuit proposant le tour du lac Rawdon. Le prolongement de la voie cyclable existante sur Woodland vers le nord permettrait d'atteindre Lakeshore Drive qui contourne le lac et se connecterait sur Fairway. La voie se poursuivrait en direction sud jusqu'à l'intersection avec la 3^e avenue. La voie prendrait la 3^e avenue en direction ouest pour aller chercher Metcalfe. La voie existante sur Metcalfe serait prolongée jusqu'à l'extrémité nord de la rue pour se poursuivre par un sentier qui longerait le bord du Lac Rawdon et se connecterait sur la 8^e avenue à la hauteur du Parc Nichol. Un sentier partant de ce circuit à la hauteur du pont au bout du Lac Rawdon créerait un lien en longeant la rivière jusqu'au pont Manchester.
- Un lien par la 4^e avenue reliant la voie cyclable de la rue Albert jusqu'à la proposition de tracée précédente sur la rue Metcalfe;
- Un lien sur la 1^{re} avenue reliant la voie cyclable de la rue Albert jusqu'à la voie cyclable existante sur Metcalfe.

Le groupe 2 fait trois propositions (Voir annexe 8.7);

- Une section de trottoir sur la rue Queen de la 17^e avenue à la 18^e avenue;
- Un circuit longeant le lac partirait du Parc Nichol. Un sentier en bordure du lac Rawdon serait créé (côté ouest) et se connecterait avec la rue Church. Ce circuit se poursuivrait sur la rue Church jusqu'à la 3^e avenue, tournant sur cette dernière en direction est pour emprunter le pont et accéder à la rue Fairway. Il emprunterait ensuite la rue du Docteur-Smiley jusqu'à l'intersection avec Finlayson. Une voie sur la 4^e avenue partant de la rue Queen pourrait rejoindre ce circuit à l'intersection du sentier et de la rue Church et offrir un accès direct au marché d'alimentation sur la rue Metcalfe.

- Un circuit partirait de l'intersection de la rue Albert avec la 2^e avenue se poursuivant sur cette dernière vers l'ouest jusqu'à la rivière. De la rivière un sentier pourrait être créé pour aller connecter avec la rue St-Patrick. La voie cheminerait vers le nord jusqu'au bout de la rue.

Le groupe 3 s'inspire du réseau cyclable en place et fait plusieurs propositions de prolongement permettant la connexion des sections de voies existantes. Il propose aussi quelques nouveaux tracés (Voir annexe 8.7):

- La voie cyclable sur la 18^e avenue serait prolongée vers l'ouest jusqu'au boulevard Pontbriand;
- La voie cyclable sur Queen se terminant au nord à la hauteur de la 18^e serait prolongée vers le nord tandis que son extrémité sud se terminant présentement à l'intersection avec la 11^e avenue pourrait se poursuivre vers l'ouest sur la 11^e avenue pour ensuite bifurquer en direction sud sur la rue Albert jusqu'à la voie prenant naissance à l'intersection avec la 6^e avenue;
- La voie cyclable de la 6^e avenue (route 348) se prolongerait vers l'ouest jusqu'au Chemin Vincent Massey et emprunterait ensuite ce dernier en direction sud jusqu'à la hauteur de la rue Igaz;
- La voie cyclable sur Woodland serait prolongée vers le nord pour ensuite se diriger vers l'est en empruntant le Chemin du Lac Morgan;
- La création d'une voie cyclable sur la rue St-Patrick de la 6^e avenue en direction nord se poursuivant sur le boulevard Pontbriand (route 341);
- Une voie cyclable partant de l'intersection de la 11^e avenue avec le boulevard Pontbriand se poursuivant vers l'ouest au-delà du barrage et de la Chute Magnan par la rue Mason;
- Une voie cyclable sur la 4^e avenue partant de l'intersection de la rue Queen, se poursuivant sur la rue Metcalfe en direction sud, tournant vers l'est sur la 3^e avenue, empruntant Fairway pour sortir du périmètre urbain;
- Un sentier cyclable pourrait joindre le Parc des Chutes Dorwin à la Chute Manchester en longeant la rivière Ouareau.
- Un sentier cyclable en bordure du Lac Rawdon joignant la Place Rawdon avec Le Jardin de la Roseaie.

« Le groupe 3 s'inspire du réseau cyclable en place et fait plusieurs propositions de prolongement permettant la connexion des sections de voies existantes. »





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 Rawdon. 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 d'organismes absents ou de participants des autres groupes.

Une fois leur liste développée, chaque groupe est venu présenter et expliquer les cinq ou six actions proposées à l'ensemble des participants. Au total, seize actions ont été affichées au mur pour être soumises à un vote. Les groupes ont identifié plusieurs actions qui étaient similaires et ont proposé de les reformuler pour les regrouper afin de faciliter le vote. Finalement, tous les participants ont été invités à voter individuellement pour cinq actions à prioriser sur l'ensemble des actions proposées.



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

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

1. Évaluer les options et réaménager la courbe du Chemin du Lac Morgan dans le secteur du Parc de la Roseraie;
2. Corriger les feux piétonniers aux intersections de la rue Queen avec la 4^e et la 6^e avenue ;
3. Créer un comité aviseur (vision/plan/mandat de surveillance);
4. Améliorer les panneaux des passages piétonniers pour en augmenter la visibilité;
5. Sécuriser la route 348 en canalisant et en comblant les fossés (Pont à Vincent-Masey);
6. Publier une carte pour mettre en valeur les lieux touristiques et les voies cyclables.

«Parmi les
choix identifiés
par l'ensemble
des
participants,
six actions ont
été
priorisées...»

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 Rawdon.

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

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

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

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

7.1 Constats

- Les participants ont démontré qu'ils avaient intégré les notions de la cohérence et particulièrement 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 comme la bonification des tronçons cyclables existants, le marquage, la sécurisation des intersections, la promotion de la priorité piéton;

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



Rawdon

« Plusieurs installations et mesures sont appréciées et adéquates pour favoriser les déplacements actifs à Rawdon »

- Les participants ont intégré les concepts du transport actif. Ils ont tenu compte des notions relatives aux différentes clientèles, de l'accessibilité et des installations adéquates pour le cycliste, le marcheur, la famille ou la personne à mobilité réduite dans leurs travaux;
- Plusieurs installations et mesures sont appréciées et adéquates pour favoriser les déplacements actifs à Rawdon :
 - Un réseau cyclable continu composé de bandes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles sillonnant en partie deux artères principales et ceinturant un quartier résidentiel;
 - Les trottoirs sur un côté pour plusieurs rues collectrices;
 - Les trottoirs plus larges sur la rue Queen;
 - Les intersections aménagées pour les piétons sur la rue Queen (feux piétons, avancées de trottoir, marquage);
 - Les traverses piétonnes en pavés à mi-bloc sur la rue Queen;
 - La signalisation destinée aux automobilistes pour la priorité piéton;
 - Le secteur de la rue principale construit à l'échelle du piéton (édifice, place publique, affichage, stationnement, éclairage...) transformant le déplacement utilitaire en expérience significative;
 - Le mobilier urbain (stationnement vélo, bancs, poubelles, abribus) sur la rue principale;
 - Le parc de «Skate»;
- Les participants ont constaté des problèmes importants autour des pavillons Ste-Anne et St-Louis de l'école primaire des Cascades. L'accès sécuritaire des jeunes qui voyagent à pied, à vélo, mais aussi de ceux qui sont voyagés et débarqués par les parents près de l'école soulève beaucoup de questions;
- Les participants étaient préoccupés par plusieurs éléments sur la rue Queen:
 - Le débit important des véhicules et le respect de la priorité piéton;
 - La visibilité des traverses piétonnes en pavé la nuit;
 - La convivialité de l'usage des feux pour piéton pour toutes les clientèles (compréhension, temps de traversée, traversée croisée, signal sonore, marquage, espace d'attente);
 - Les vélos circulant sur le trottoir pour accéder au centre-ville;
 - La cohérence de la signalisation (emplacement des affichages, marquage au sol, etc.);
 - Les obstructions sur le trottoir;



- Les lignes de désir (marques d'usure de la végétation au sol) autour du Lac Rawdon démontrent l'intérêt pour les citoyens de se promener en bordure, mais probablement aussi pour un trajet plus court et plus direct vers le centre-ville;
- La 6^e avenue, malgré ses aménagements cyclables, pose un défi pour le sentiment de sécurité des piétons et cyclistes particulièrement dans la courbe menant au Chemin du Lac-Morgan;
- Le stationnement des automobiles sur les rues près des écoles et les grands espaces de stationnement ouverts sur toute leur largeur directement sur la rue diminuent le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes et augmentent les risques de collisions.

7.2 Recommandations

Rawdon est un milieu de vie agréable avec un fort potentiel de développement de la mobilité active. Les 6 pistes d'actions identifiées à la page 32 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 Rawdon.

UNE PREMIÈRE STRATÉGIE consiste à cibler rapidement des actions directement inspirées des recommandations liées aux constats énoncés précédemment. Nous pourrions vous proposer les huit 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. La consultation, la mobilisation et le partage de l'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges, de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires peuvent enrichir un projet;
- Développer un plan directeur cyclable qui tient compte des déplacements de loisirs, scolaires et utilitaires pour toutes les clientèles. Une réflexion sur les destinations, les usages (loisir vs utilitaire), la connectivité, l'accès aux services et à la rue principale, la sécurité et la compréhension du trajet permettrait de créer une vision cohérente du réseau cyclable;
- Développer un plan directeur piétonnier en fonction des destinations principales pour le déplacement utilitaire scolaire, celui des commerces de proximité et des autres services particulièrement pour les clientèles vulnérables. Prendre en compte les tronçons de trottoirs existants continus et discontinus, la présence ou non d'abaisssements de trottoir, le marquage, les obstructions, la visibilité entre autres afin de permettre un lien continu du piéton vers sa destination;

Analyser les comportements des jeunes et des parents autour des écoles primaires. Vous pourriez planifier des mesures et des aménagements pour en sécuriser l'accès piétonnier et cyclable. La promotion de ces changements devient une opportunité pour éduquer et rassurer les parents sur les déplacements actifs sécuritaires;

« Rawdon est un milieu de vie agréable avec un fort potentiel de développement de la mobilité active. »



Rawdon



- Faciliter l'usage des intersections pour les piétons et les cyclistes particulièrement sur la rue Queen. Il faut augmenter la cohérence des messages (marquage, signalisation, trajet/temps de traversée) pour faciliter la compréhension, la convivialité et le respect des règles.
- Augmenter la perméabilité et la connectivité pour réduire les distances de marche et de vélo et ainsi s'ajuster à la réalité des utilisateurs. Les liens piétons et cyclables, les traverses piétonnes sur les artères principales, l'ajout de voies multifonctionnelles sont des moyens à envisager pour créer des liens avec les quartiers résidentiels et des destinations importantes en périphérie.
- Envisager un lien piéton et cyclable en bordure du Lac Rawdon. La ligne de désir existante indique l'intérêt pour réduire la longueur des trajets et pour l'attrait de ce circuit. L'officialisation du tracé permettrait d'en contrôler l'usage et d'en augmenter la sécurité.
- Donner plus d'espace à la mobilité active en accordant autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires piéton et cyclable qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts sur les différents utilisateurs s'ils sont tous considérés dès le départ dans la planification que de faire des correctifs.

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

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

- ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS:
 - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétonniers, la signalisation...;
 - Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur les trajets scolaires et les inciter à encourager leurs enfants à marcher le chemin de l'école.
- UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL DE TRANSPORT ACTIF:
 - Former un groupe représentatif d'élus, de gestionnaires et d'utilisateurs et le consulter pour valider la cohérence entre les différents types d'usage (loisir et utilitaire) et en fonction des clientèles sur les projets d'améliorations prévus pour les réseaux piétons et cyclables;
 - Consulter le groupe lors de la réalisation d'un diagnostic;
 - Impliquer le groupe dans la planification du développement de la municipalité.

- RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET
 - Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacement des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école)
 - Recenser les obstacles et facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et requêtes des citoyens, les lignes de désir 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'abaissements de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau cyclable existant...;
 - Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tous âges (jeunes, aînés, familles).
- ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR
 - Définir et mettre en place les stratégies pour que Rawdon devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Entre autre, en tenant compte du diagnostic et des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (Échelle de la rue, densité, mixité, trame des rues, connectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...) dans le développement de la municipalité;
 - Mettre en place des mesures spécifiques pour la sécurité des enfants qui se rendent à l'école à pied et à vélo ainsi que ceux conduits à l'école par les parents;
 - Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétique...) les destinations principales identifiées (les commerces, 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, pour les aînés, saines habitudes de vie, culturelle, sécurité publique...).

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

Annexe 8.1

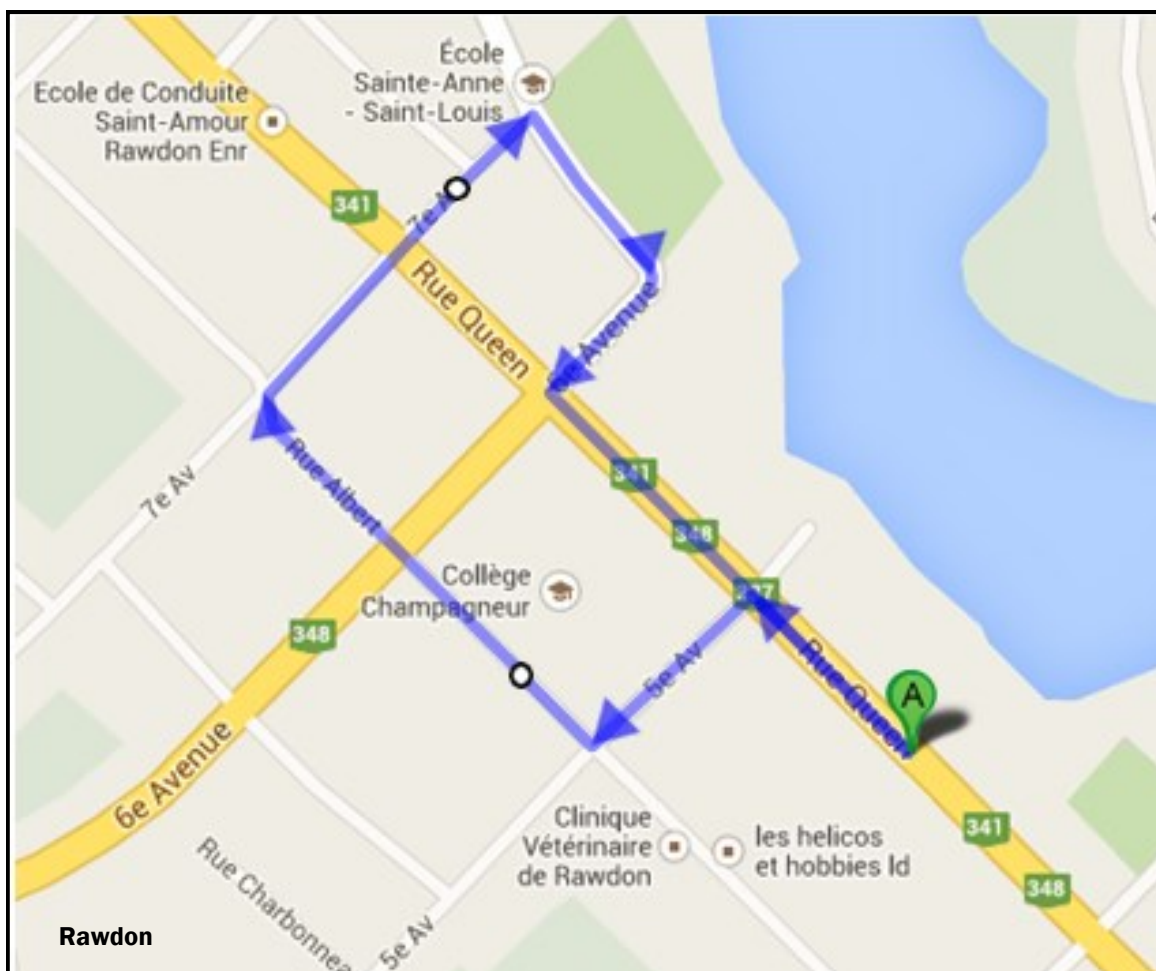
Ordre du jour

Municipalité de Rawdon
Atelier
potentiel piétonnier et cyclable
Lundi 16 septembre 2013

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

Annexe 8.2

Itinéraire approximatif de la marche exploratoire



Annexe 8.3

Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif

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

Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	2	2	3	59%
2.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passer côte à côte?	2	1	2	42%
3.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	2	1	3	50%
4.	Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0	1	8%
5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	3	2	1	50%
6.	Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	0	0	0%
7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	3	1	4	67%
8.	Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?	4	1	2	58%
9.	Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?	2	1	2	42%
10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?	2	0	1	25%
11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	0	1	17%
12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	2	1	-	33%
13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?	3	3	2	67%
14.	Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	2	3	2	59%
15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	3	2	2	59%
16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	2	1	2	42%
17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	1	0	3	33%
18.	Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	1	8%
19.	Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	1	8%
20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	4	0	3	59%
21.	Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	3	1	3	59%
22.	Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	2	1	1	33%
23.	Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	2	3	4	75%
24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
	Grand total Potentiel piétonnier (max. = 100)	45	24	44	

Section 2: Potentiel cyclable

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 3	Note
1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrains) ou de loisirs?	1	1	2	33%
2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	1	2	3	50%
3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	2	3	2	59%
4.	Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales)?	2	0	3	42%
5.	Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	3	2	3	67%
6.	Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	3	1	3	59%
7.	Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	3	2	3	67%
8.	Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	2	1	2	42%
9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	1	1	1	25%
10.	Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	0	0	0%
11.	Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?	0	0	1	8%
12.	Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs?	1	1	1	25%
13.	Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	1	2	25%
14.	Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	2	2	2	50%
15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	0	0	0%
16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?	1	1	1	25%
17.	Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	3	3	3	75%
18.	Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	0	1	8%
19.	Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	1	2	2	42%
20.	Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	0	0	0%
21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0	0	0%
22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	3	3	3	75%
23.	Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	0	2	0	17%
24.	Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	0	1	1	17%
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	0	0	0	0%
	Grand total Potentiel cyclable (max. = 100)	29	29	39	

Section 3: Autres usages

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	4	0	0	33%
2.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	4	0	4	67%
3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	4	1	4	75%
4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	3	4	4	92%
5.	Le parc de "skate" est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	4	4	4	100%
6.	Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	3	4	4	92%
7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	0	1	2	25%
8.	Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place?	3	0	3	50%
9.	Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	3	1	2	50%
10.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des planchistes et des patineurs à roues alignées?	0	0	0	0%
11.	Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	3	0	3	50%
12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	4	0	0	33%
13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	4	0	0	33%
14.	Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	4	0	0	33%
15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	0	0	0%
17.	Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	0	0%
18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	2	2	2	50%
20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	2	2	2	50%
21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissements de trottoir (bateaux)»?	3	2	3	67%
22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	2	3	2	59%
23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	1	3	2	50%
24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	3	3	1	59%
25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	3	3	2	67%
	Grand total Potentiel d'autres usages (max. = 100)	59	33	44	

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

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

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

Section 1 Potentiel piétonnier					
G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
1 ^e	*	1 ^e	11	1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers ?
*	*	2 ^e	6	5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser la rue?
*	*	4 ^e	4	12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
-	*	3 ^e	4	24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
*	*	5 ^e	3	15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?
*	-	-	1	17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
-	-	5 ^e	1	11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation ?
5 ^e	-	-	1	25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?
*	-	-	1	9.	Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?
*	-	-	1	16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?
*	-	-	1	22.	Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?
Section 2 Potentiel cyclable					
G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
*	*	-	2	2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
-	*	-	1	3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
-	*	-	1	4.	Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, des lois municipales spéciales)?
-	*	-	1	8.	Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?
-	*	-	1	1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrains) ou de loisirs?
Section 3 Potentiel « autres usages »					
G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
-	*	-	1	19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?
-	*	-	1	20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
-	*	-	1	21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'«abaissements de trottoir (bateaux)»?
-	*	-	1	22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
-	*	-	1	23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?
-	*	-	1	24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?

Annexe 8.5 Informations complémentaires « Code de la route »

Références :

Code de la sécurité routière, LRQ, CC-24.1

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

ARTICLES

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

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

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

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

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DÉFINITIONS:

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

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

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

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

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

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

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

Informations complémentaires « Code de la route » (suite)

«**cyclomoteur**» : un véhicule de promenade à deux ou trois roues, dont la vitesse maximale est de 70 km/h, muni d'un moteur électrique ou d'un moteur d'une cylindrée d'au plus 50 cm³, équipé d'une transmission automatique (Titre préliminaire—Champ d'application et définitions) ;

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

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

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

Références :

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

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

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

Références :

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

http://www.inspq.gc.ca/pdf/publications/1273_AidesMobilitReduite.pdf

consulté le 2013-04-11

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

...

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

...

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

Références :

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

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

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

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

Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées

		Groupe		
Destination	Localisation	1	2	3
École secondaire Des Chutes	3144 18 ^e avenue	x	x	x
École Elementary and middle school	4121 Queen	x	x	x
Hôtel de ville et bibliothèque	3647 Queen	x	x	x
Bureau touristique et Parc des Chutes Dorwin	3101 1 ^{re} avenue	x	x	x
Centre communautaire Metcalfe (maison des jeunes + «skate park»)	3597 Metcalfe	x	x	x
Collège Champagneur	3713 Queen	x	x	x
École primaire Pavillon Ste-Anne	3790 Chemin Lac Morgan	x	x	x
École primaire Pavillon St-Louis	3763 Albert	x	x	x
Garderie Les savants lionceaux	4100 Queen	x	x	-
Club sportif Adrénaline	3869 Queen	x	x	-
Centre de la petite enfance Tirelou	3859 Queen	x	x	-
Résidence Ste-Anne	3766 Queen	x	x	-
Église Marie-Reine-du-Monde	3759 Queen	x	x	-
Pharmacie Jean Coutu + autres commerces	3285, 1 ^{re} avenue	x	x	-
Marché Métro	3399 Metcalfe	x	x	-
Maxi de Rawdon	3399 Queen	x	x	-
Parc de la plage municipale	Au sud de la 8 ^e avenue à l'est de Queen	x	-	x
Parc Nichol Terrain de Tennis et de balles	Au sud de la 8 ^e avenue à l'est de Queen	x	-	x
Le Jardin de la Roseraie	Sur rue Bois-Franc	x	-	x
La Source Spa Nordique	4200 Forest Hill	-	x	x
École Marie-Anne	4567 Mont Pontbria	-	x	x
Arbraska	4131 Forest Hill	-	x	x
2 postes d'essence et dépanneurs	Coin 4 ^e avenue et Queen	x	x	-
Les Cascades	6680 boulevard Pontbriant	x	-	x
Parc Optimiste	3 ^e avenue à l'est de Metcalfe	x	-	x
Salon de quilles	3870 Queen	x	-	-
Concentration de commerces sur Queen	Queen entre 4 ^e et 5 ^e avenue	x	-	-
Marché IGA	3450 Queen	x	-	-
Banque Nationale	3261, 1 ^{re} avenue	x	-	-
Pharmacie Familiprix	3240 1 ^{re} avenue	x	-	-
Centre de distribution Hydro-Québec	Côté sud 1 ^{re} avenue entre les rues Metcalfe et Albert	x	-	-

Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées (suite)

Destination	Localisation	Groupe		
		1	2	3
Église Anglicane	3569 Metcalfe	x	-	-
Petite plage	3 ^e avenue à l'est de Robinson	-	-	x
Rona	3583 Metcalfe	-	x	-
HLM	Nord de la rue Mazur, entre Cartier et Queen	-	x	-
HLM	À l'ouest de Queen entre la 11 ^e et 12 ^e avenue	-	x	-
Chaumière Jeunesse	3299 14 ^e avenue	-	x	-
Garderie	9 ^e avenue (côté nord) entre les rues Ste-Anne et Ste-Marie	-	x	-
Restaurant McDonald	3181 1 ^{re} avenue	-	x	-
Restaurant Le Tournesol	3217 1 ^{re} avenue	-	x	-
Camping	1 ^{re} avenue	-	x	-
Les Jardins Rawdon (hébergement aînés)	3500 Chemin St-Alphonse	-	x	-
Manoir Heather Lodge (hébergement aînés)	3462 3 ^e avenue	-	x	-
Centre d'hébergement Heather (hébergement aînés)	3931 Lakeshore Drive	-	x	-
Agrotourisme	Sur chemin du Lac Morgan direction nord	-	-	x
Parc Donald Steward	Chemin Vincent-Massey	-	-	x
Industries	Sur Fairway direction est	-	-	x
Chute Mason	3 ^e avenue à l'est de Robinson	-	-	x
Chute Manchester	Extrémité sud de Metcalfe	-	-	x
Place Rawdon	Sur Queen entre la 4 ^e et 5 ^e avenue	-	-	x
Parc Migali	Sur Finlayson entre Higgins et W.-J. Selwood	-	-	x
Terrain de la fabrique (non aménagé)	Coin Nord/est de l'intersection Metcalfe et 3 ^e avenue	-	x	x
Église russe	Sur la 14 ^e avenue à l'est de Woodland	-	-	x
?	Coin Sud/ouest de l'intersection 16 ^e avenue et Varsovie	-	x	-
?	Chemin Tremblay	x	-	-

Annexe 8.7

Reproduction des tracés

Groupe 1



Reproduction des tracés

Groupe 2



Reproduction des tracés

Groupe 3



Annexe 8.8

Liste des actions identifiées

Groupe 1

1. Créer un comité aviseur — mandat surveillance + plan de vision pour améliorer transport actif (fin 2013);
2. Emplacement Roseraie (printemps 2014);
3. Revoir devis de lignage pour corriger ou faire lignage (Début 2014);
4. Corriger feux piétonniers 4 coins; 6^e avenue — 4^e avenue, Demande MTQ (fin 2013);
5. Piste cyclable : Coin collège — devant St-Louis — vers St-Vincent (Automne 2013).

Groupe 2

1. Analyser et synchroniser les feux de circulation afin de faciliter le passage piétonnier;
2. Installer un panneau de « marche à suivre » en lien avec le bouton piéton;
3. Créer un comité planification afin d'établir les priorités du transport actif. Appuyé par des statistiques;
4. Afficher des panneaux « limite de vitesse » sur la rue Queen;
5. Changer les panneaux des « passages piétonniers » + « pétants » !

Groupe 3

1. Canalisation fossé de la route 348 (gravier) (Pont à Vincent-Masey);
2. Réaménagement courbe Parc de la Roseraie (sens unique, évaluer la circulation des autobus);
3. Carte mise en valeur réseau touristique cyclable;
4. Ajout de signalisation (traverse rue Queen) (scolaire);
5. Entente passage sur le barrage (début négociation pour réalisation au printemps);
6. Réalisation d'un trottoir côté Migali passé le pont de la 3^e.

Annexe 8.9

Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 9 évaluations:

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

- Le transport actif est important à plein de niveaux — économique, touristique, familial etc. Analyser nos infrastructures afin de mieux répondre aux besoins de la communauté;
- C'est le transport pour se rendre au travail;
- L'importance de l'interconnexion et le partage piéton et cycliste de la voie cyclable;
- Statistiques décourageantes;
- Certaines choses que je ne savais pas;
- À voir les améliorations à apporter, à regarder différemment ce qui est déjà en place et qui pourrait être amélioré;
- Que la correction ou l'emplacement de petites choses rend de grands services à la population. Qu'il faut vérifier si ça fonctionne par la suite. Qu'il faut observer les usagers pour connaître leurs habitudes;
- Des bénéfices autres de la santé et des loisirs;
- Les nombreux éléments qui composaient le transport actif.

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

- On voit concrètement sur le terrain, on vit la réalité des citoyens. On comprend mieux;
- D'ouvrir nos yeux aux petits détails et se mettre dans la peau de l'utilisateur;
- Points soulevés non pas de façon négative mais constructive;
- Il faut effectuer des étapes de contrôle de nos installations;
- Bien des manques (marquages inadéquats), arrêt piétonnier non conforme aux lois du Québec;
- Qu'il faut aller sur le terrain pour noter les incohérences;
- Que les employés municipaux avec le conseil ont fait beaucoup de choses aux abords de la rue Queen. Qu'il aura été facile de VÉRIFIER si ce qui a été fait fonctionne adéquatement et rend service effectivement;
- Des corrections à faire;
- Qu'il y avait de l'amélioration à apporter pour que la marche soit plus sécuritaire.

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

- On n'a pas tous la même vision sur ce point très intéressant;

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

- Qu'il y a encore beaucoup à faire;
- Nous devons planifier le tout et coordonner les différentes actions de décision pour obtenir un réseau viable;
- Pas perçu par tous de la même façon;
- Bon questionnaire, encourageant de voir notre réalité;
- Que tout ce qui concerne le transport actif autre que la marche et le vélo (planches à roulettes, chaises roulantes, patins, etc.) est peu connu;
- Que Rawdon n'est pas si mal;
- Il y a des questions qu'il est difficile d'appliquer à Rawdon parce que le réseau n'est pas complété.

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

- Je trouve que cet exercice permet d'avoir une vision d'ensemble. C'est intéressant d'avoir les différents points de vue;
- Visualiser en fonction des points d'achalandage afin de réunir et en faire un tout;
- Très concluant et permet de synthétiser les problématiques observées le matin;
- Que les mêmes enjeux trouvent différentes solutions;
- Bien, on se situe mieux les lieux qui méritent une attention particulière;
- Comme je ne vis pas à Rawdon, il m'a été plus difficile de participer. Par contre, je retiens qu'il faut privilégier les parcours directs (aller au plus vite) lorsque l'on planifie les trottoirs, pistes, voies...;
- Très efficace comme plan visionnaire;
- C'est démontré clairement, les trous dans notre réseau.

5. Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?

- Oui, je suis satisfaite de la journée. Oui, les priorités dégagées reflétaient ce que je pensais;
- Oui, je crois être en accord avec les 5-6 options de modifications à être apportées d'ici 6 mois;
- Oui, il s'agit de priorisations établies réalisables;
- Intéressant;
- Oui, j'ai apprécié cette journée d'étude et de contacts concrets. Oui, je me retrouve dans les priorités pertinentes qui sont dégagées;
- Je suis satisfaite de la journée, mais j'ai trouvé désagréable que certaines personnes justifient constamment les commentaires;

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

- Tout à fait;
- Oui, je pense nous sommes capables d'approcher les problématiques de transport actif.

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

- Tous les aspects;
- La marche et la cartographie;
- Exercice final sur les 5 priorités dans les 6 mois. Il permet indirectement de connaître les priorités de l'ensemble des actions;
- Échanges entre différents participants;
- Explications positives des intervenants à tous les niveaux;
- La visite a permis de mettre des images sur ce qui avait été dit et l'on peut transposer ces images dans d'autres milieux;
- Marche + carte;
- Écoute les opinions des autres.

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

- Rien; (2)
- Présentation du matin trop longue;
- Instructions de l'animatrice trop longues;

8. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?

- Actions, Actions, Actions;
- Que les conseillers soient en accord avec les principes de développement par l'accessibilité des pistes et des sentiers;
- Un comité, un mandat clair, un rayonnement sur l'ensemble des acteurs concernés: urbanisme, travaux publics, loisirs, DG, communication;
- Avoir un rapport de la journée;
- Voir ce qui a été fait parmi les faits priorisés par les participants;
- Le rapport, une discussion du conseil, un comité aviseur;
- Des projets de connecter le réseau;
- Que des améliorations soient apportées le plus tôt possible.

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

9. En quoi cette journée peut vous être utile dans votre travail ou dans votre rôle?
- Conscientiser concrètement nos élus permet de mieux les intéresser aux problématiques vécues et d'y remédier;
 - Importance à inclure les piétons et les cyclistes dans la conception des rues;
 - Appui des pairs et de nouvelles lunettes;
 - Cette journée aura apporté du positif à mettre en pratique à certains niveaux;
 - Apporter des suggestions aux écoles;
 - La planification à moyen terme est toujours essentielle puisque les idées de dernière minute ne sont jamais réalisables;
 - Vérifier avec les citoyens les priorités;
 - Elle facilitera nos déplacements si jamais les changements étaient faits.
10. Voyez-vous des opportunités où vous pourriez contribuer à l'avancement des priorités?
- Oui, tout à fait;
 - Oui, par le fait qu'une grande partie des conseillers aient été présents, pouvoir décisionnel;
 - Oui;
 - C'est de mettre en pratique, l'acquis de cette journée;
 - Non;
 - Oui, en me faisant réélire;
 - Sur le vote pour donner l'appui à ces projets;
 - Il faudrait tout d'abord être consultés.
11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?
- Bien organisée et dynamique, bravo;
 - Beaucoup d'échanges intéressants et réalistes sur la signalisation;
 - Bien, particulièrement heureux de la présence de la Chambre de commerce de Rawdon, des Rawdonneurs, de la QEF et des élus et des directeurs de services;
 - Bon ! Sur toute la ligne. Continuez, vous êtes sur une bonne route future;
 - Beaucoup de générosité de la part des animateurs, belle maîtrise du contenu. Merci !
 - Un « ouvre l'oeil », la réalisation qu'en une journée de travail on peut faire avancer les choses;
 - C'est beau;
 - Intéressant, mais pas vraiment approprié à notre groupe qui est de loisirs;
 - Un peu déçue de voir que la priorité n'est pas pour les sentiers pédestres de loisirs, mais plutôt pour l'utilitaire. Une si belle région qui se veut touristique, sans pensée « sentiers pédestres ». Depuis quelques années, nous en perdons de plus en plus.

Annexe 8.10

Liste des participants

M.	Jacques Beauregard	Maire
Mme	Louise Poirier	Conseillère municipale
Mme	Jacqueline Zara	Conseillère municipale
M.	William McDonald	Conseiller municipal
M.	Brent Parkinson	Conseiller municipal
Mme	Elyse Bellerose	Directrice des loisirs et de la culture
Mme	Isabelle Ménard	Directrice de l'animation culturelle
M.	Hugo Lebreux	Directeur des travaux publics
M.	Rémi Racine	Directeur développement & aménagement du territoire
Mme	Audrey Perreault-Guité	Coordonnatrice de Québec en Forme
Mme	Annie Ganéo	Représentant Chaumière jeunesse
Mme	Diane Kelleny	Présidente de la Marche des Rawdonneurs
M.	Peter Boutin	Représentant Chambre de commerce

Équipe d'animation

Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière (CSSSNL)
M.	Philippe Courchesne-Trudel	Conseiller promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière (CSSSSL)

Annexe 8.11



Offre de service 2014

Mode de vie physiquement actif



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

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

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

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

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

Potentiel piétonnier et cyclable

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

Espaces municipaux de qualité

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

Planification des déplacements actifs

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

Aménagement et écomobilité

Présentation par le MAMROT¹ des grandes lignes du guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable « L'aménagement et l'écomobilité » destinée aux élus et aux gestionnaires municipaux. La présentation est personnalisée pour votre municipalité notamment en ce qui concerne les données statistiques et la boîte à outils.

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

Pour plus d'information sur cette offre sans frais :

Line Coulombe
Conseillère promotion des saines habitudes de vie
CSSS du Nord de Lanaudière
450 755-5227 poste 4734
l.coulombe@csss.nouv.qc.ca

Centre de santé et de services sociaux
du Nord de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux
du Sud de Lanaudière

Annexe 8.12

Quelques références et ressources en transport actif

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

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

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

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

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

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

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

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

Le ministère des transport du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

Voir autres sites :

www.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, Agent de planification en habitudes de vie
Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière

Référence suggérée

COULOMBE, L. (2014). *Rawdon - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 59 p.

Dépôt légal :

978-2-923513-99-7 (version imprimée)
978-2-924462-00-3 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Deuxième trimestre 2014