

Rapport de la Direction de santé publique  
Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière  
**Saint-Thomas**  
**Atelier potentiel  
piétonnier et cyclable**

**Atelier réalisé le 2 avril 2016**



Line Coulombe  
Programme Saines habitudes de vie

## Remerciements

Nous tenons à remercier monsieur Marc Corriveau, maire de la municipalité de Saint-Thomas, et son conseil municipal pour avoir participé à l'atelier de potentiel piétonnier et cyclable. Des remerciements particuliers au service des loisirs de la municipalité, pour avoir initié et aidé à l'organisation de la journée d'atelier.

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

Et finalement, nous remercions, Karine Marois de la municipalité de Saint-Thomas, Geneviève Filteau, conseillère en promotion des saines habitudes de vie et Marianne Benny, agente administrative, du Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière pour leurs commentaires, suggestions et corrections lors de la rédaction de ce rapport.

## Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats – Analyse du potentiel de déplacement actif	14
4.1	Potentiel piétonnier	16
4.2	Potentiel cyclable	20
5.	Résultats – Exercice de cartographie	25
5.1	Destinations	25
5.2	Routes sécuritaires	26
5.3	Routes non sécuritaires	26
5.4	Routes à améliorer ou à développer	29
6.	Résultats – Priorisation du transport actif	32
7.	Constats et recommandations	33
7.1	Constats	33
7.2	Recommandations	34
8.	Annexes	
8.1	Ordre du jour de l’atelier	38
8.2	Itinéraire de la marche exploratoire	39
8.3	Questionnaire – Analyse du potentiel de transport actif	40
8.4	Tableau de priorisation des indicateurs	44
8.5	Listes des destinations ciblées	46
8.6	Reproduction des tracés	48
8.7	Listes des actions identifiées	52
8.8	Liste des actions « rêvées ou souhaitées »	54
8.9	Résultats de l’évaluation de l’atelier	55
8.10	Liste des participants	63
8.11	Offre de service Mode de vie physiquement actif des CISSS de Lanaudière	64
8.12	Références et ressources en transport actif	65



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

## « Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

### Journée de formation et de réflexion sur le transport actif Municipalité de Saint-Thomas

#### 1. Mise en contexte

La municipalité de Saint-Thomas est intéressée depuis plusieurs années à développer un réseau cyclable sur son territoire. La dimension rurale représente à la fois un défi et une opportunité pour parler d'un parcours agroalimentaire cyclable. De plus, la politique Municipalité amie des aînés en cours offre une opportunité de valider l'intérêt de la population pour un réseau piétonnier et cyclable sécuritaire à la fois au cœur du village, dans les zones rurales et connecté avec les autres municipalités.

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

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

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

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

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

La municipalité de Saint-Thomas 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 2 avril 2016 s'est tenu à la salle Saint-Joseph située au 854, rue Principale.

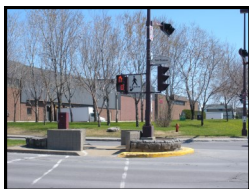
La journée se voulait une occasion d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant des élus, des gestionnaires et des citoyens utilisateurs à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Les différents acteurs réunis pouvaient profiter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

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

- Un exercice d'appropriation sur les environnements favorables à la santé et à la qualité de vie;
- 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 Saint-Thomas;
- Un exercice de cartographie permettant d'identifier les principales destinations, les plus importantes routes de transport actif et les sections potentiellement dangereuses à Saint-Thomas;
- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la municipalité de Saint-Thomas d'améliorer son potentiel piétonnier et cyclable;
- Une évaluation des participants à la journée de réflexion.

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





## PROPOSITION D'UNE DÉFINITION COMMUNE

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

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

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

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

## INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

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

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

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

### 3. Marche exploratoire

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

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



Photo 1

Le groupe s'est rassemblé à l'entrée de la salle Saint-Joseph d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions (Photo 1).

Qui fréquente la salle? Comment y accède-t-on en auto À pied? Est-elle adaptée pour les personnes à mobilité réduite? Y retrouve-t-on des supports à vélos?



Photo 2

On y observe un large stationnement, avec une entrée charretière large sur la rue Principale. Pour interdire l'accès par une cour sur la rue Joly, des blocs de béton obstruent le passage des automobilistes, mais pas celui des piétons ou cyclistes. Une allée permet aux piétons d'accéder au bâtiment à partir du trottoir de la rue Principale. L'accès est aussi possible pour les personnes à mobilité réduite (Photo 2). La salle est bien située au cœur du noyau villageois, près de plusieurs services et d'un parc important.

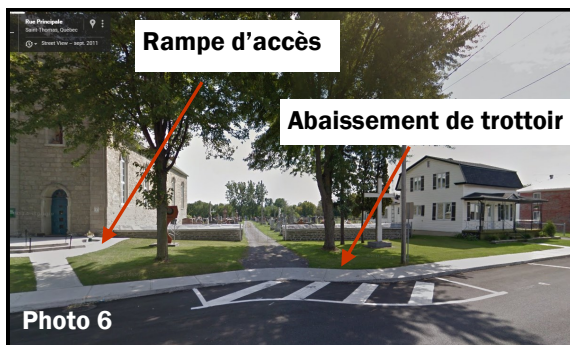
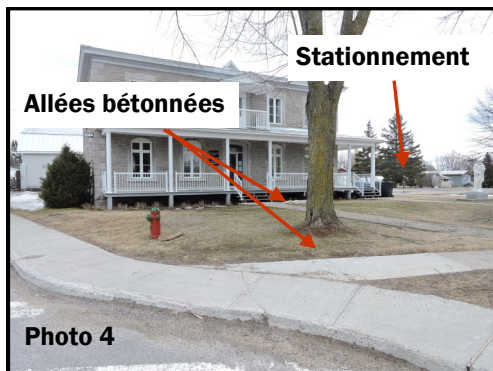


Photo 3

Nous débutons notre marche sur le trottoir de la rue Principale en direction de l'intersection de la rue Robitaille. La rue Principale est dotée d'un trottoir sur un côté d'une bonne largeur et bien entretenu (Photo 3).

« Une allée permet aux piétons d'accéder au bâtiment à partir du trottoir de la rue Principale. »

Un premier arrêt, entre l'ancien presbytère reconverti en clinique et l'église, nous permet de discuter de l'impact des entrées charretières très larges qui augmentent la vulnérabilité du piéton. Nous discutons aussi des lignes de désir ou lignes d'usure au sol qui permettent de détecter où passent réellement les piétons. On observe aussi un réseau de petites allées orientées vers l'église et le presbytère permettant aux piétons d'accéder aux bâtiments.



« ... la réalité des parents qui viennent déposer leurs enfants à l'école en arrivant par l'est ou l'ouest de la rue Principale et par la rue Robitaille et les endroits où les parents se stationnent. »

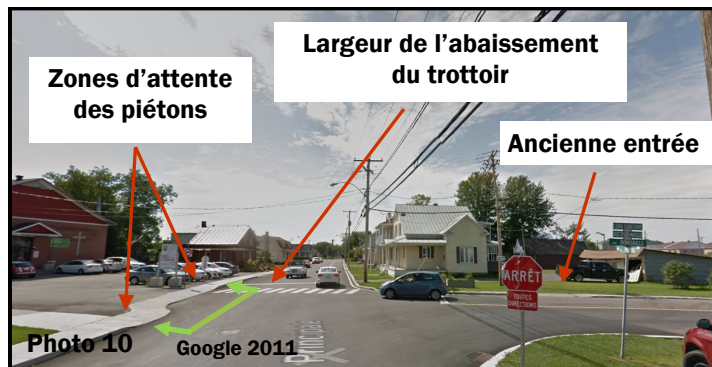
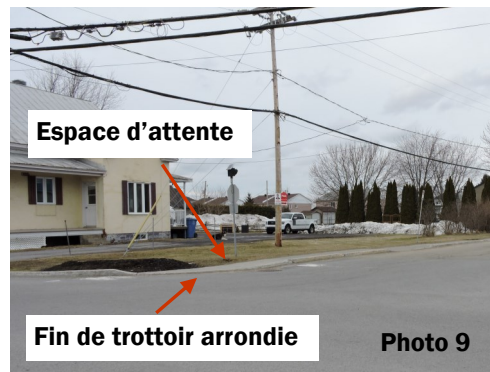
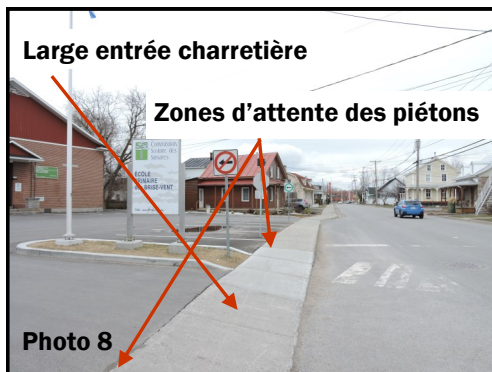
Voici quelques questions qui ont été soulevées lors de l'arrêt à l'église et à l'ancien presbytère:

- Avec la nouvelle vocation du presbytère et le stationnement situé à l'arrière à sa gauche, ces allées bétonnées représentent-elles le trajet le plus court ou le plus pratique pour les utilisateurs du service? (Photo 4)
- Quels sont les trajets empruntés ou déneigés l'hiver?
- Y a-t-il un stationnement réservé aux personnes handicapées près de l'origine de la rampe d'accès? (Photos 5 et 6)
- Y a-t-il un abaissement de trottoir pour accéder facilement au trottoir et à la rampe d'accès devant l'église? (Photo 6)



Plusieurs éléments ont été discutés près de l'école primaire et de son intersection: l'arrivée des élèves à pied et en autobus, la réalité des parents qui viennent déposer leurs enfants à l'école en arrivant par l'est ou l'ouest de la rue Principale et par la rue Robitaille et les endroits où les parents se stationnent.

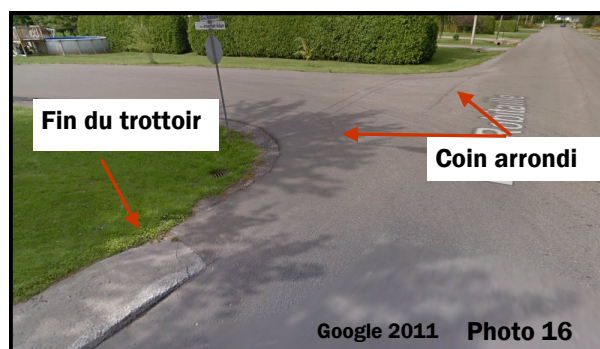
- Est-ce que l'entrée charretière (abaissement de trottoir) de la sortie du stationnement est trop large? (Photos 8 et 10)
- Est-ce que les piétons de chaque côté de l'entrée charretière sont bien protégés lors du virage de l'automobile? (Photos 8 et 10)
- Est-ce que les automobilistes respectent les lignes d'arrêt?(Photo 10)
- Est-ce que l'espace pour le piéton en attente de la traversée est suffisant et sécuritaire à l'extrémité du trottoir de la rue Robitaille? (Photo 9)
- Est-ce qu'une traverse piétonne permet d'accéder en sécurité à l'école? (Photos 8 et 10)
- Est-ce que les élèves peuvent se rendre à l'école à vélo en sécurité? (Photo 10)
- Il y a une ancienne entrée charretière donnant sur un terrain derrière la maison située au 757, rue Principale qui semble utilisée occasionnellement. Est-ce que les élèves sont en sécurité sur le trottoir à cette hauteur? (Photos 9, 10 et 11)



« Est-ce que les élèves peuvent se rendre à l'école à vélo en sécurité? »



« Est-ce que l'espace piéton et l'espace pour les automobilistes sont bien définis à l'intersection? »

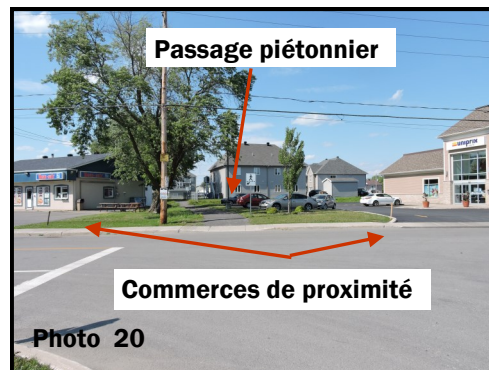


Notre marche s'est poursuivie sur la rue Robitaille, une rue collectrice, large et droite et par la suite sur la rue Josephat-Adam, voici quelques questionnements de cette section de la marche:

- Est-ce que le sentier qui traverse le parc est régulièrement utilisé pour réduire les distances de déplacement par les piétons ? (Photo 12)
- Est-ce que la traverse piétonne est bien positionnée par rapport aux habitudes des piétons ? (Photos 12 et 13)
- Est-ce que la traverse piétonne prioritaire est bien annoncée, visible et respectée par les automobilistes ? (Photos 12, 13 et 14)
- Est-ce que le trottoir se poursuit jusqu'à l'intersection ? (Photos 12, 13 et 16)
- Est-ce que l'espace piéton et l'espace pour les automobiles sont bien définis à l'intersection ? (Photos 12 et 14)

- Est-ce que le piéton se sent en sécurité en bordure de rue à l'intersection? (Photos 12 et 14)
- Est-ce que les rues à l'intersection ont un rayon de courbure qui favorise la réduction de vitesse ou qui facilite le virage de l'automobiliste? (Photos 12 et 16)
- Est-ce que le marquage des lignes de la rue facilite le partage de la route entre piétons, cyclistes et automobilistes? (Photo 14)
- Est-ce que la limite de vitesse est respectée dans les rues
- Y a-t-il des problèmes de visibilité à l'intersection, de stationnement en sens inverse ou autres, occasionnés par l'îlot des boîtes postales? (Photo 15)
- Y a-t-il des espaces prévus pour le stationnement en bordure de rue près des boîtes postales (Photo 15)
- Les piétons se sentent-ils en sécurité en tout temps à proximité de ces boîtes postales? (Photo 15)

Les participants empruntent la rue Josaphat-Adam en poursuivant leurs observations et questionnements et bifurquent sur la rue Aline-Bourret qui débouche sur un passage piétonnier donnant accès à la rue Principale, à deux commerces de proximité importants et à deux intersections fréquentées. (Photo 20)



« ... la rue Aline-Bourret qui débouche sur un passage piétonnier donnant accès à la rue Principale, à deux commerces de proximité importants et à deux intersections fréquentées. »

- Est-ce que les espaces prévus pour chaque utilisateur (automobiliste, piéton et cycliste) sont bien identifiés et respectés sur cette rue ? (Photos 17 et 18)

- Est-ce que la limite de vitesse est respectée sur cette rue? (Photos 17 et 18)
- Est-ce que la vue dégagée (vision large pour l'automobiliste) favorise la vitesse des automobiles? (Photo 17)
- Les piétons et les cyclistes dans la courbe se sentent-ils en sécurité? (Photo 18)
- Est-ce que les automobilistes respectent leur corridor de virage dans la courbe? (Photo 18)
- Les piétons sont-ils plus en sécurité à l'intérieur ou à l'extérieur de la courbe? (Photo 18)
- Le passage piéton est-il très fréquenté? (Photos 19 et 20)
- Le passage piéton est-il déneigé pendant l'hiver? (Photos 19 et 20)
- Le passage piéton permet-il de réduire les distances de déplacement du piéton? (Photos 19 et 20)

Le passage piéton donne accès à deux intersections, celle de la rue Principale/rang St-Charles et celle de la route 158/rang St-Charles. Il n'y a pas de traverse piétonne pour traverser à l'intersection de la rue Principale avec le rang St-Charles, mais il y a une traverse piétonne prioritaire (bandes jaunes) pour traverser la rue Principale à environ 10 mètres de l'intersection, à l'est du rang St-Charles. Il y a une traverse piétonne avec feu pour piéton pour traverser l'intersection de la route 158 sur un seul côté, à l'est du rang St-Charles. Plusieurs questions sur l'aspect pratique et la sécurité ont été soulevées. (Voir photo 21)

« Le passage piéton permet-il de réduire les distances de déplacement du piéton? »

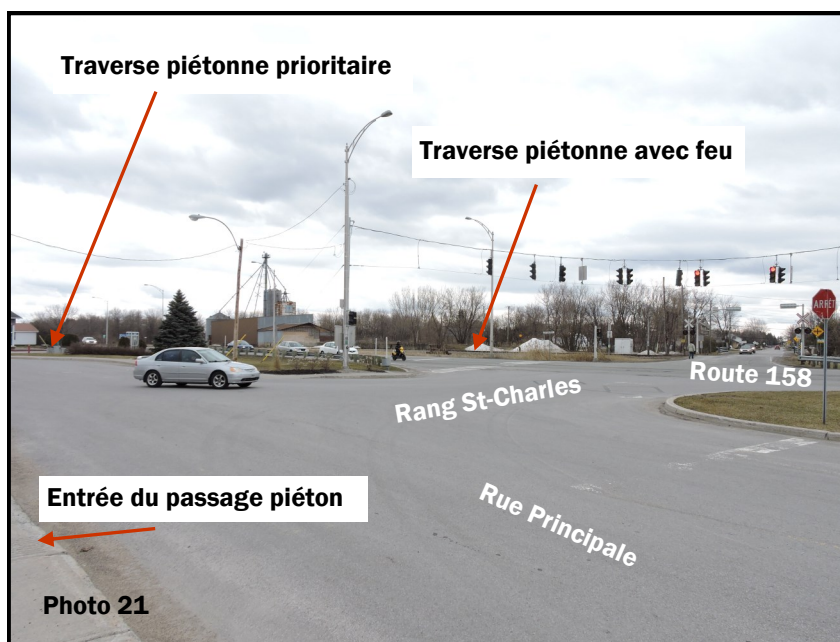




Photo 22



Photo 23



Photo 24



Photo 25

- Est-ce que les piétons se rendent à la traverse piétonne prioritaire, 10 mètres plus loin, pour s'assurer de traverser la rue Principale en sécurité? (Photos 21 et 22)
- Est-ce que les automobilistes donnent la priorité aux piétons à la traverse piétonne? (Photos 21 et 22)
- Est-ce que la traverse piétonne est bien annoncée aux automobilistes? (Photos 21 et 22)
- Est-ce que les bordures de trottoir sont coupées pour faciliter la mobilité des familles et des aînés? (Photos 22, 23 et 25)
- Est-ce que la traversée de l'intersection avec la route 158 est accessible aux aînés, aux familles et aux personnes à mobilité réduite? (Photos 23, 24 et 25)
- Est-ce que le bouton d'appel du feu piéton est à une hauteur accessible aux enfants et aux personnes en fauteuil roulant? (Photos 23 et 24)
- Est-ce que le temps de traversée est assez long pour les familles avec poussette ou enfants à pied ou encore aînés et personnes à mobilité réduite? (Photo 25)
- Est-ce que le piéton est confortable et en sécurité en bordure du rang St-Charles en attente de la traversée? (Photo 24)

Les participants sont retournés au point de départ par la rue Principale. Après cette séance d'observations et de réflexions, les participants poursuivent la journée de travaux à l'intérieur.

« Est-ce que les automobilistes donnent la priorité aux piétons à la traverse piétonne? »

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

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

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

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

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



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

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

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

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

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif		
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable
<b>Groupe 1</b>	<b>29</b>	<b>11</b>
<b>Groupe 2</b>	<b>52</b>	<b>27</b>
<b>Groupe 3</b>	<b>45</b>	<b>11</b>
<b>Groupe 4</b>	<b>46</b>	<b>47</b>

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

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

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

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

**« 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. »**



#### 4.1 Potentiel piétonnier



##### INDICATEURS DE POTENTIEL—INFRASTRUCTURES—9 indicateurs

Dans cette section, aucun indicateur ne se démarque par une évaluation formelle avec la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les quatre équipes.

Deux indicateurs sont particulièrement faibles. Le premier est nommé « Très faible » par trois des équipes et « Faible » par la quatrième équipe, alors que le deuxième est évalué « Faible » par trois équipes et « Moyen » par une des équipes :

- Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.
- Des trajets ou des corridors scolaires sont identifiés.

Deux indicateurs sont qualifiés de «Moyen » :

- Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.
- Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).

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

Indicateurs démontrant un écart de perception				
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Gr 4
Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.).	Faible	Très bien	Très bien	Très bien
Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).	Très faible	Moyen	Faible	Très bien
Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).	Très faible	Faible	Très bien	Très bien
Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.	Très faible	Très bien	Très bien	Très faible
Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.	Très faible	Très bien	Très faible	Moyen

## INDICATEURS DE POTENTIEL—SÉCURITÉ—9 indicateurs

Dans la section sur la sécurité, un indicateur du potentiel piétonnier se démarque et a été reconnu avec trois fois la valeur « Excellent » et une fois « Très bien » :

- Les trottoirs et les bordures de chemins sont libres de neige, de glace, et sont bien drainés pour éviter l'accumulation d'eau.

Un indicateur est unanimement évalué « Très faible » :

- Des bordures protectrices (espaces gazonnés, arbres, espaces pavés, marquages au sol) ont été aménagées sur les rues (zones 70 à 90 km/h) afin de séparer les piétons de la circulation automobile.

Quatre indicateurs sont qualifiés de «Moyen » :

- Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.
- Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.
- Les automobilistes respectent les piétons.
- Les piétons respectent les règlements de la circulation.

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

Indicateurs démontrant un écart de perception				
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Gr 4
Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus.	Très bien	Très bien	<b>Faible</b>	Très bien
Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaires.	Très faible	<b>Moyen</b>	Très faible	<b>Très bien</b>
Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).	Moyen	Moyen	Très faible	Faible

« ...des divergences d'opinion intéressantes sont constatées particulièrement lorsqu'un des groupes qualifie l'indicateur « Très bien » et les autres de « Faible ». »





INDICATEURS DE POTENTIEL—CONNECTIVITÉ—7 indicateurs

Dans cette dernière section, un indicateur du potentiel piétonnier se démarque particulièrement avec la valeur « Excellent » :

- La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements piétonniers.

Un indicateur a été qualifié de « Faible » ou « Très faible ».

- La municipalité dispose d’une planification officielle pour les déplacements piétonniers.

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

Indicateurs démontrant un écart de perception				
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Gr 4
La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l’aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	Très bien	Très bien	Moyen	Très faible
Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d’usure au sol), etc.).	Très faible	Moyen	Très bien	Faible
Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	Très faible	Très bien	Moyen	Moyen
Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d’autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).	Très faible	Très faible	Moyen	Moyen
La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).	Très bien	Moyen	Très bien	Moyen

## LES INDICATEURS LES PLUS IMPORTANTS

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

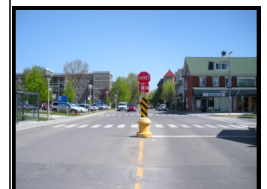
Ces indicateurs pouvaient être évalués positivement ou négativement, mais avaient, selon eux, le potentiel d'influencer la pratique des déplacements actifs. Ils sont des pistes d'action potentielles à envisager pour améliorer le potentiel.

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

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

1. Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.
2. Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
3. Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaires.
4. Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.
5. Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.
6. Des bordures protectrices (espaces gazonnés, arbres, espaces pavés, marquages au sol) ont été aménagées sur les rues (zones 70 à 90 km/h) afin de séparer les piétons de la circulation automobile.
7. Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).
8. Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus.
9. Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).
10. La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.
11. Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.

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





12. Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.
13. Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
14. La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.
15. Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).



« Neuf indicateurs se démarquent par leur faible cote. Les six premiers sont unanimement Très faibles. »

## 4.2 Potentiel cyclable

### INDICATEURS DE POTENTIEL—INFRASTRUCTURES—12 indicateurs

Dans cette section, aucun indicateur du potentiel cyclable ne se voit attribuer la valeur « Excellent » ou « Très bien ».

Neuf indicateurs se démarquent par leur faible cote. Les six premiers sont unanimement « Très faibles » :

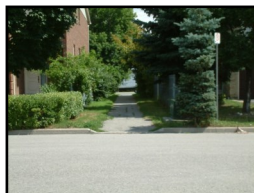
- Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
- Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).

- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).
- Les voies, les sentiers cyclables ou multifonctionnels et les espaces publics sont conçus pour le confort des usagers (protection du soleil et contre les intempéries, haltes de repos, fontaines d'eau, toilettes, poubelles, etc.).
- Les services de transport collectif offrent des mesures incitatives pour les cyclistes (stationnements pour vélos près des arrêts du transport collectif, supports à vélos sur les autobus ou permission de mettre le vélo dans l'autobus, etc.).
- Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
- Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
- Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).

Il y a trois indicateurs où des divergences d'opinion sont constatées :

Indicateurs démontrant un écart de perception				
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Gr 4
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)	Très faible	Très faible	Très faible	Excellent
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsque autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussettes, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).	Très faible	Très faible	Très faible	Excellent
Des aménagements saisonniers permettant les déplacements actifs vers des lieux publics ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquettes, de patin à glace, de canotage, etc.).	Très faible	Faible	Très faible	Très bien





INDICATEURS DE POTENTIEL—SÉCURITÉ—5 indicateurs

Dans la section sur la sécurité, aucun indicateur du potentiel cyclable n'a obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent ».

Un indicateur a été évalué « Faible » :

- Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.

Deux indicateurs ont été évalué « Moyen » par trois des équipes et « Faible par la quatrième :

- Les cyclistes respectent les règlements de la circulation.
- Les automobilistes respectent les cyclistes.

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

Indicateurs démontrant un écart de perception				
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Gr 4
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont suffisamment éclairés pour permettre aux utilisateurs de voir et d'être vus.	Très faible	Très bien	Faible	Excellent
Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.	Très faible	Très bien	Très faible	Très bien

INDICATEURS DE POTENTIEL—CONNECTIVITÉ—7 indicateurs

Dans cette dernière section, un seul indicateur du potentiel cyclable est reconnu avec la valeur « Excellent » par trois des quatre équipes et « Très bien » par la quatrième :

- La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements à vélo et pour l'aménagement des sentiers multifonctionnels.

Deux indicateurs sont particulièrement faibles. Le premier est évalué unanimement « Très faible » le deuxième est nuancé de la cote « Moyen » par une équipe :

- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).
- Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).

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

Indicateurs démontrant un écart de perception				
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Gr 4
La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.	Très faible	Faible	Très faible	Excellent
La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	Très faible	Très bien	Très faible	Excellent
La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).	Très bien	Moyen	Moyen	Excellent
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	Très faible	Moyen	Très faible	Très bien

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

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

#### LES INDICATEURS LES PLUS IMPORTANTS

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

1. Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
2. Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).
3. Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.

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



Saint-Thomas



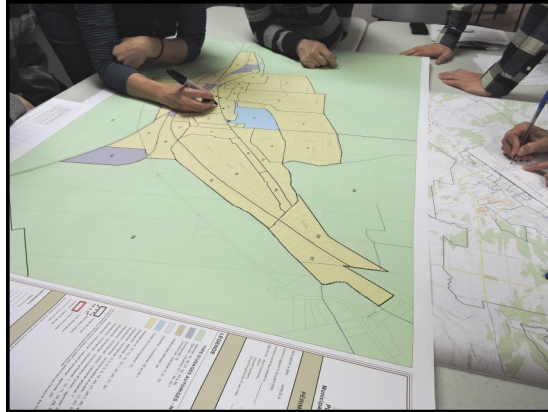
4. La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.
5. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).
6. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
7. Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).
8. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
9. Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
10. Des aménagements saisonniers permettant les déplacements actifs vers des lieux publics ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquettes, de patin à glace, de canotage, etc.).



## 5. Résultats — Exercice de Cartographie

Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait de grandes cartes de la municipalité de Saint-Thomas 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. Les trajets piétons sont indiqués par des lignes continues et les trajets cyclables sont en lignes pointillées (section 5.2);
- En rouge, les portions de route moins favorables au transport actif ou les infrastructures inadéquates. Les trajets piétons sont indiqués par des lignes continues et les trajets cyclables sont en lignes pointillées (section 5.3);
- En bleu, une projection de ce que pourrait être un tracé idéal ou une solution à une problématique. Les trajets piétons sont indiqués par des lignes continues et les trajets cyclables sont en lignes pointillées (section 5.4).



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

### 5.1 Destinations

De nombreuses destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes. La plupart étant des destinations de services de proximité. L'école primaire, les parcs, la bibliothèque, les salles municipales et communautaires ainsi que le bureau de poste, la caisse Desjardins, les entreprises MLC, la pharmacie, les dépanneurs et les industries Harnois ont été mentionnés par plus d'une équipe. Plusieurs autres sites sont identifiés par les équipes comme étant des destinations quotidiennes importantes en fonction de différentes clientèles : les garderies, les salons de coiffure et d'esthétique, le salon funéraire, le restaurant local, l'ébénisterie, le motel et même le sanctuaire. Plusieurs équipes mentionnent aussi certains commerces locaux tels qu'un garage, un bureau d'assureur, une entreprise de béton et une en sécurité. Les équipes ont aussi ciblé comme destinations touristiques intéressantes plusieurs entreprises de produits régionaux : la pépinière de vivaces, le vignoble, la miellerie, l'érablière, la bleuëtière et les petits fruits, la ferme de lavande, les fermes d'asperges et cerises de terre ou de maïs. (Voir annexe 8.5).

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





« Plusieurs rues ou portions de rues peuvent représenter un défi pour la sécurité du piéton ou du cycliste. »

## 5.2 Routes sécuritaires

Les groupes ont été invités à identifier les parcours où ils se sentent en sécurité. Les quartiers résidentiels ainsi que le terrain des loisirs ont été majoritairement mentionnés comme étant sécuritaires, à la fois à pied et à vélo.

Le groupe 1 spécifie que la rue Principale est sécuritaire à pied sur presque toute sa longueur, c'est-à-dire de la rue Wilfrid-Lafond jusqu'à l'intersection avec la route 158 à son extrémité est. Par contre la portion située entre la rue des Érables et un peu plus loin que la rue Voligny est moins sécuritaire.

Le groupe 3 indique que la rue Voligny est sécuritaire à pied et à vélo sur sa portion au sud de la rue Parent tout en excluant la partie côtoyant l'intersection avec la rue Principale. Le groupe 4 quant à lui déclare la rue Voligny sécuritaire sur toute sa longueur. (Voir annexe 8.6).

## 5.3 Routes non sécuritaires

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

### DANS LE PÉRIMÈTRE URBAIN

#### *L'axe nord / sud*

- La **rue Voligny** présente une contradiction importante. Alors que les groupes 3 et 4 semblent assez satisfaits de la sécurité pour le piéton et le cycliste, les groupes 1 et 2 sont plutôt d'avis contraire. De plus, l'intersection de la rue Voligny avec la rue Principale est mentionnée non sécuritaire par le groupe 1 et le groupe 3, le danger s'étalant même, pour une des équipes, jusqu'au tiers de la **rue des Érables**.
- Le **rang St-Charles** n'est pas sécuritaire selon les cartes des groupes 1 et 3.
- La **rue Robitaille** serait peu sécuritaire, de l'intersection avec la rue Curé-Chicoine jusqu'à la rue Principale, incluant des portions de rues impliquées aux deux intersections (Groupe 3).
- Le **rang Brûlé** est identifié par le groupe 1 et le groupe 3.

#### *L'axe est / ouest*

- La **rue Monique** ainsi que le début du **rang Sud** serait non sécuritaire pour les piétons et les cyclistes selon l'analyse du groupe 1 alors que le groupe 3 mentionne des problèmes de vitesse sur cette même portion.

*Les intersections*

De nombreuses intersections, ainsi que leurs portions de rues adjacentes, ont été identifiées non sécuritaires.

- **Route 158**—4 intersections
  - L'extrémité ouest de la rue Principale et de la route 158 (Groupes 2 et 3);
  - Le croisement de la rue Principale, de la route 158 et du rang St-Charles est fortement identifié par les 4 groupes;
  - Le croisement de la rue Joly et de la route 158 (4 groupes) englobant aussi l'intersection de la rue Joly avec la rue Monique pour les groupes 1 et 3;
  - L'extrémité est de la rue Principale et de la route 158 (Groupes 2 et 4).
- **Rue Principale**—4 intersections
  - Rue Principale / rue Wilfrid-Lafond est identifié par le groupe 3;
  - Rue Principale / rue Robitaille, les groupes 2, 3 et 4 identifient cette intersection, mais aussi ses liens avec l'entrée de l'école et la traversée des élèves;
  - Rue Principale / rue Voligny, comme mentionnée précédemment (Groupes 1 et 3);
  - Rue Principale / avenue des Pins est identifiée sur la carte du groupe 3.
- **Rang St-Charles**—2 intersections
  - Rang St-Charles / rang Sud (Groupe 3);
  - Rang St-Charles / rue Monique (Groupe 3).
- **Rue Robitaille / rue Curé-Chicoine** tel que mentionné précédemment (Groupe 3).
- **Rue Monique / rang Sud / rang Brûlé** (Groupe 3).

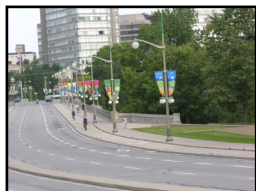
*Sections spécifiques*

- **La courbe de la rue Josaphat-Adam** est identifiée comme représentant un danger par 3 des groupes. Le groupe 3 prolonge la portion peu sécuritaire jusqu'à l'intersection avec la rue Frédéric-Mondor.
- **La courbe de la rue L.-M.-Drainville** est identifiée par le groupe 3.
- **La courbe de la rue Thomas-Brassard** située dans la portion sud de la rue (Groupe 3).
- **La courbe à l'extrémité est de la rue Principale** (Groupe 3).
- **L'accès au terrain des loisirs** par la rue Robitaille serait à sécuriser pour les groupes 2 et 4.
- **La ligne de désir** (trajet informel) qui traverse le terrain des Industries Harnois est peu sécuritaire (Groupe 4).

« **De nombreuses intersections, ainsi que leurs portions de rues adjacentes, ont été identifiées non sécuritaires** ».



Saint-Thomas



- **La section de la route 158** située entre l'extrémité est de la rue Principale et la rue Perreault (Groupe 4).
- **La section de la rue Voligny** située entre la rue Parent et la rue Thomas-Brassard (portion nord) (Groupe 3).

*Trajets piétons ou cyclables utilitaires ou touristiques identifiés non sécuritaires sur le territoire municipal, mais en dehors du périmètre urbain.*

Plusieurs rangs déjà identifiés peu sécuritaires dans le périmètre urbain sont aussi mentionnés sur toute leur longueur parfois jusqu'aux limites du territoire de la municipalité.

- **Le rang Brûlé** est déjà identifié non sécuritaire dans le périmètre urbain, par contre les groupes 1 et 4 prolongent le tracé non sécuritaire pour les cyclistes jusqu'au rang St-Albert. Le groupe 1 spécifie aussi 2 sections où les piétons sont plus vulnérables.
- **Le rang Sud** est souligné de rouge par le groupe 2 à partir de la section nommée chemin Lasalle qui change de nom pour devenir le rang Sud jusqu'à son extrémité qui donne sur le rang St-Charles. Le groupe 1, le mentionne aussi, mais à partir du Chemin Turgeon jusqu'au rang St-Charles.
- **Le rang St-Charles** serait peu sécuritaire pour les piétons comme pour les vélos sur toute sa longueur jusqu'à l'autoroute 31 (Groupes 1 et 3).
- **Le rang St-Albert** n'est pas sécuritaire pour les vélos du rang Brûlé jusqu'à la limite de la municipalité en direction Sainte-Geneviève-de-Berthier (Groupe 1).
- **Le 2<sup>e</sup> rang de la Chaloupe** est identifié non sécuritaire, pour les piétons et cyclistes, de son extrémité ouest à la limite de la municipalité jusqu'à la route 158 (Groupe 1).
- Un trajet identifié non sécuritaire par le groupe 2, transite par la **rue Voligny**, bifurque ensuite sur le **rang de la Grande Chaloupe** en direction ouest pour se rendre à la route 131 à Notre-Dame-des-Prairies.

« **Plusieurs rangs déjà identifiés peu sécuritaires dans le périmètre urbain sont aussi mentionnés sur toute leur longueur...** »



## 5.4 Routes à améliorer ou à développer

Les groupes étaient aussi invités à projeter et à identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer. Les propositions cherchent à augmenter la connectivité, la pratique du transport actif sécuritaire à l'intérieur de la municipalité et avec les municipalités voisines. Les propositions prennent en compte leur désir de créer un circuit récréo-touristique. Vous trouverez ci-dessous les principales propositions des groupes. (Voir annexe 8.6)

### DANS LE PÉRIMÈTRE URBAIN

Le groupe 1 suggère de faciliter le déplacement vélo de façon globale à l'intérieur du périmètre urbain et spécifie un sentier piéton cyclable à l'intérieur du terrain des loisirs qui longerait la limite nord du parc.

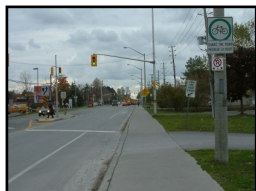
Le groupe 2 propose principalement quatre trajets piétons et cyclables permettant de se déplacer du nord au sud comme de l'est en ouest. Il identifie ensuite une boucle permettant de lier de grands secteurs résidentiels à la rue Principale.

- *Axe nord/sud*
  - ◆ Une voie piétonne et cyclable créée sur la rue Voligny se rendant à la rue principale constituerait l'élément principal de l'axe nord/sud.
- *Axe est/ouest*
  - ◆ Une voie piétonne et cyclable sur la rue principale à partir de son intersection avec la route 158, à l'ouest de la municipalité, jusqu'à la hauteur du terrain des Industries Harnois formerait l'élément principal de cet axe.
  - ◆ Une voie piétonne et cyclable sur l'avenue des Pins ainsi que l'officialisation de la ligne de désir sur le terrain des Industries Harnois (voir aussi proposition du groupe 3) permettrait de compléter le lien de la rue Principale jusqu'à la route 158.
  - ◆ La rue Monique, du rang St-Charles jusqu'à la rue Joly, serait un lien avec la voie cyclable proposée par cette équipe en bordure de la route 158 (voir proposition hors du périmètre urbain).
- *Une grande boucle*
  - ◆ La boucle se déploie au nord de la rue Principale, à partir d'un sentier qui sillonne le terrain des loisirs. À la sortie est du parc, la voie piétonne et cyclable traverse la rue Voligny, emprunte la rue Thomas-Brassard, traverse une deuxième fois la rue Voligny pour utiliser la rue Parent et la rue Curé-Chicoine jusqu'à l'intersection avec la rue Robitaille. De cette intersection, le trajet se poursuit vers le nord sur la rue Robitaille et sur la rue Curé-Beauchamp jusqu'à la rue Jean-Paul-Corriveau. Le tracé descend ensuite vers le sud par la rue Josaphat-Adam et ferme la boucle en revenant à l'ouest du terrain des loisirs traversant, cette fois, la rue Robitaille. Cette boucle est liée à la rue Principale et à l'école par un premier tronçon sur la rue Robitaille partant de la rue Josaphat-Adam jusqu'à la rue Principale. Le deuxième lien prend son origine

« Les propositions cherchent à augmenter la connectivité, la pratique du transport actif sécuritaire à l'intérieur de la municipalité et avec les municipalités voisines. »



Saint-Thomas



sur la rue Jean-Paul-Corriveau, se poursuit vers le sud par la rue Wilfrid-Lafond jusqu'à la rue Principale.

Le groupe 3 a proposé trois tracés:

- Une voie cyclable sur la rue Principale à partir de l'intersection de la route 158, du rang St-Charles et de la rue Principale qui se prolonge vers l'est jusqu'à l'intersection de la rue Principale et de la route 158. Cette proposition fait un lien avec leur suggestion d'aménagement du rang St-Charles que vous verrez en détails dans la section « hors du périmètre urbain ». Sur ce tracé, la courbe de la rue Principale, à la limite ouest de Saint-Thomas, serait aussi réaménagée pour les piétons. Ils proposent, comme le groupe 2, la formalisation de la ligne de désir sur le terrain des Industries Harnois.
- Un tracé piéton et cyclable prendrait origine à l'intersection du rang St-Charles et de la rue Monique, se poursuivant jusqu'à l'intersection avec la rue Joly, empruntant la rue Joly et la rue des Érables jusqu'à la rue Principale.
- Un tracé piéton et cyclable lierait le parc du Ruisseau des vents avec le terrain des loisirs. À partir du parc, la rue L.-M.-Drainville et la rue Josaphat-Adam seraient aménagées jusqu'à l'entrée ouest du terrain des loisirs, à l'intérieur de ce parc, deux sentiers se croisent pour augmenter la connectivité en donnant deux accès sur la rue Voligny et un accès à l'intersection des rues Robitaille et Curé-Chicoine.

Le groupe 4 n'a pas fait de proposition à l'intérieur du périmètre urbain.

*HORS DU PÉRIMÈTRE URBAIN*

Les propositions cherchent à développer des axes cyclables vers les municipalités voisines. La plupart des groupes proposent des circuits qui empruntent les mêmes grands axes.

***Vers Notre-Dame-des-Prairies***

Le groupe 1 propose une voie cyclable sur la rue Voligny jusqu'au rang de la Grande Chaloupe, les groupes 2, 3 et 4 prolongent le tracé cyclable jusqu'à la route 131 à Notre-Dame-des-Prairies en empruntant le rang de la 2<sup>e</sup> Chaloupe vers l'ouest.

Le groupe 1 identifie aussi un tracé cyclable sur le Petit rang en partant de la rue Voligny jusqu'au terrain de la cimenterie.

***Vers Joliette***

Les groupes 3 et 4 aimeraient un tracé piéton et/ou cyclable qui utiliserait le rang Sud à partir du rang St-Charles et le chemin Lasalle jusqu'à son intersection avec la route 158 où on peut déjà disposer d'un accotement asphalté. Le groupe 3 prolonge ce circuit, via la route 158, poursuivant tout droit sur le chemin des Prairies jusqu'à la bande cyclable de la Ville de Joliette.

Le groupe 2 quant à lui suggère d'établir la voie cyclable en dehors de la route en partageant le tracé ferroviaire de la Québec Gatineau Railway jusqu'à la route 131 qui dispose aussi d'un accotement asphalté.

« La plupart des groupes proposent des circuits qui empruntent les mêmes grands axes... »

Les quatre groupes proposent de sécuriser et d'améliorer le tronçon cyclable existant, constitué d'un accotement asphalté sur le rang St-Charles, permettant de lier Saint-Thomas avec le boulevard Base-de-Roc à Joliette. Le groupe 3 prolongerait ce tronçon, vers le sud, sur le chemin Landry jusqu'à la limite municipale.

### ***Vers Sainte-Élisabeth***

Le groupe 4 suggèrent de prolonger le tracé cyclable de la rue Voligny au-delà de l'intersection avec le rang de la Grande Chaloupe, via le chemin Ste-Élisabeth, le groupe 3 propose de se rendre jusqu'à la rue Principale de Sainte-Élisabeth. Il ajoute aussi une portion du rang de la 1<sup>re</sup> Chaloupe Ouest jusqu'à la ligne de chemin de fer.

### ***Vers Lanoraie***

Le tracé dessiné par trois des équipes est sensiblement le même. Les trois équipes situent l'origine de ce tracé à partir de l'accotement asphalté de la route 158, empruntent une partie de la rue Monique vers l'est, bifurque vers le sud via le rang Brûlé jusqu'à la voie ferroviaire de la Québec Gatineau Railway pour le groupe 4, jusqu'à la limite municipale pour le groupe 1 ou jusqu'à l'autoroute 40 en utilisant le chemin de Joliette pour le groupe 3. Le groupe 4 propose aussi un petit prolongement vers l'ouest via le tracé ferroviaire et une alternative via la voie ferrée au départ de la rue Monique pour éviter une courbe du rang Brûlé. Le groupe 3 suggère que le tracé soit piéton et cyclable jusqu'à l'intersection du rang St-Albert.

### ***Vers Sainte-Geneviève-de-Berthier et Berthierville***

Deux des groupes souhaitent une voie cyclable sur le rang Albert à partir de l'intersection avec le rang Brûlé jusqu'à la limite municipale pour le groupe 4 alors que le groupe 1 prolonge jusqu'à Ste-Geneviève-de-Berthier via le rang des Cascades.

Le groupe 3 propose d'abord un tracé piéton et cyclable qui prend son origine à l'intersection du rang Brûlé et du rang St-Albert, emprunte le rang St-Albert jusqu'à son point le plus proche du tracé ferroviaire de la Québec Gatineau Railway. Ce premier tracé serait lié à un tronçon cyclable qui partagerait l'emprise jusqu'à l'intersection avec le chemin St-Joseph, se poursuivrait vers l'est via le rang Bardochette jusqu'à l'intersection avec le rang Ste-Philomène. Le tracé prendrait alors la direction sud sur le rang Ste-Philomène jusqu'à la rue Notre-Dame (route 138) à Berthierville.

Les groupe 1, 3 et 4 suggèrent aussi de développer une voie cyclable sur le rang Sud jusqu'au rang St-Albert. Le groupe 1 se permet une proposition pour lier ce circuit à l'accotement asphalté de la route 158 par le chemin Garceau.

Le groupe 2 a dessiné un itinéraire cyclable qui suit le tracé de la route 158 vers l'est jusqu'à la limite de la municipalité. Comme la route 158 dispose déjà d'un accotement asphalté, leur projet propose de sécuriser ou même idéalement d'avoir une piste cyclable en site propre.

**Les quatre groupes proposent de sécuriser et d'améliorer le tronçon cyclable existant... sur le rang St-Charles, permettant de lier Saint-Thomas avec le boulevard Base-de-Roc à Joliette.**

## 6. Résultats – Priorisation du transport actif

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



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

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

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

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

1. Signalisation, marquage;
  - ⇒ Les chevrons (dessins); installation de bollards (poteaux noirs dans les rues)
  - ⇒ Réduire les limites de vitesse
  - ⇒ Zones pédestres bien définies, ajout de lignes, affiches;
  - ⇒ Pancarte de signalisation à l'entrée des parcs; jeux disponibles, distance, facilités...
2. Installation de mobilier urbain partout; rue principale, parc;
  - ⇒ Ajout de bancs, supports à vélo...
3. Radar vitesse mobile pour réduire la vitesse dans les zones à risque;
4. Ajout de supports à vélos et à planches adéquats;
5. Abaisser la vitesse à 40 km/h dans les quartiers résidentiels. Délai : 4 mois;
6. Comité de suivi/comité citoyens pour suivre les démarches. Délai : Au besoin.

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

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

## 7. Constats et recommandations

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

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

Le groupe se composait d'élus, de gestionnaires de services, d'employés, des agents de développement de la MRC et du projet concerté et de citoyens utilisateurs de tous les âges.

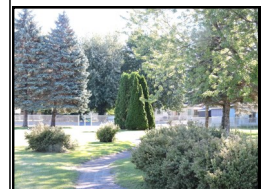
Les réflexions et les discussions se faisaient à l'ombre de deux principes importants; la planification et la notion d'un réseau intégré. La planification doit tenir compte du respect de la réalité du milieu, autant de ses contraintes et de ses avantages physiques que des utilisateurs potentiels de tous 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.

### 7.1 Constats

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

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

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



Saint-Thomas



« La proximité des municipalités qui entourent Saint-Thomas... ainsi que l'attrait agroalimentaire du territoire rural... »

- La plupart des destinations quotidiennes et services de proximité sont regroupés au centre du périmètre urbain, près de la rue Principale. La rue Principale est dotée d'un trottoir sur presque toute sa longueur. Les aménagements sont récents et bien entretenus été comme hiver. Il y a, par contre, peu de mobilier urbain destiné aux piétons ou cyclistes aux destinations ou sur les trajets.
- Les rues collectrices et les rues résidentielles n'ont pas de trottoir. Il n'y a généralement pas de marquage au sol, telle que la ligne centrale et les lignes de dérives (lignes blanches sur le côté), sur les rues collectrices. Il y a peu de marquage aux intersections.
- L'espace pour le piéton, le cycliste et l'automobiliste n'est pas défini sur la plupart des rues de la municipalité. Le sentiment de sécurité des marcheurs et des cyclistes est faible à plusieurs endroits, notamment dans les courbes et aux abords de l'école primaire.
- La traversée de la route 158 ainsi que la traversée de la rue Principale s'avère difficile et peu sécuritaire à plusieurs intersections pour les piétons et les cyclistes.
- La configuration des rues offre peu de connexité dans l'axe est/ouest et il y a peu de passages piétonniers dans le périmètre urbain. Par contre les parcs offrent l'opportunité d'améliorer la perméabilité de la trame de rue. Le territoire rural de la municipalité représente un défi pour la sécurité des piétons et des cyclistes particulièrement pour les familles qui voudraient accéder en sécurité aux services et commerces du périmètre urbain.
- La proximité des municipalités qui entourent Saint-Thomas (10 à 13 km pour Joliette, Notre-Dame-des-Prairies et Sainte-Élisabeth et moins de 20 km pour Sainte-Geneviève-de-Berthier et Berthierville) ainsi que l'attrait agroalimentaire du territoire rural propose des trajets assez directs, intéressants, mais peu sécuritaires pour les cyclistes..
- Il n'y a pas d'aménagement cyclable dans le périmètre urbain à l'exception d'un sentier dans un parc. Il y a des accotements asphaltés sur la route 158 et sur le rang St-Charles.



## 7.2 Recommandations

Saint-Thomas démontre de l'intérêt pour le développement d'un réseau cyclable depuis quelques années déjà, particulièrement pour mettre en valeur ses destinations agroalimentaires. Le réseau piétonnier offre aussi plusieurs opportunités d'amélioration pour le potentiel de transport actif. Il suffirait de se doter d'une vision de mobilité active pour améliorer le transport actif pour ses citoyens, donner accès aux résidents des municipalités limitrophes et se démarquer par un circuit agrotouristique attrayant et sécuritaire. Les six 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 Saint-Thomas.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. L'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges ainsi que le partage de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires enrichissent un projet;
- Maintenir la concentration des services et des commerces de proximité au centre du périmètre urbain afin de créer un achalandage piétonnier et cyclable sur la rue Principale;
- Augmenter l'attrait pour la marche et le vélo à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre urbain, en installant du mobilier urbain sur les trajets principaux (stationnements à vélos visibles, bancs, poubelles, fontaines d'eau, halte, éclairage, etc.);
- Aménager les prochains quartiers ou prévoir les réfections de rues en priorisant les piétons et les cyclistes. Des trottoirs sur les rues collectrices perpendiculaires à la rue Principale, des voies cyclables, des accès directs aux destinations, des tracés courts vers la rue Principale, mais aussi dans l'axe est/ouest;
- Identifier les espaces piétons ou cyclables afin de favoriser un meilleur partage de la route à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre urbain. Les lignes de dérives, les délinéateurs, le marquage aux intersections, l'aménagement d'un espace d'attente suffisant aux intersections, la formalisation de trajets cyclables peuvent avoir un impact intéressant sur le sentiment de sécurité;
- Aménager des trajets cyclables en fonction des attraits et des destinations. La planification des étapes, l'affectation d'un budget récurrent annuel et l'amélioration progressive des circuits formels et informels existants en fonction d'un échéancier pourrait mettre en branle un projet désiré depuis longtemps. L'utilisation de différents types de voies cyclables de la piste séparée à la voie partagée permettrait un tracé en continu qui serait en évolution et en amélioration d'année en année.

**« Il suffirait de se doter d'une vision de mobilité active pour améliorer le transport actif pour ses citoyens... »**





- Améliorer la signalisation pour les piétons et pour les cyclistes à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre urbain (temps de marche, trajet, corridor scolaire, voies partagées, temps moyen requis/destination, niveau de difficulté ou d'effort) ;
- Observer le comportement des piétons et cyclistes sur le terrain et organiser des sorties avec des écoliers, des familles avec enfants (niveau primaire) et avec poussette pour étudier les besoins et les comportements aux intersections ciblées. Impliquer les autorités concernées dans ces observations et les gestionnaires pourront prévoir des améliorations qui avantagent réellement les piétons et cyclistes aux intersections;
- Promouvoir et améliorer le transport collectif avec les municipalités limitrophes pour consolider les liens avec les trajets piétons et cyclistes et les destinations des différentes clientèles.

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

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

- ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS:
  - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétonniers, la signalisation...;
  - Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur les trajets scolaires et les inciter à encourager leurs enfants à se rendre à pied à l'école.
- UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL PERMANENT DE TRANSPORT ACTIF:
  - Former un groupe représentatif d'élus, de gestionnaires et d'utilisateurs et le consulter pour valider la cohérence entre les différents types d'usages (loisir et utilitaire) et en fonction des clientèles sur les projets d'améliorations prévus pour les réseaux piétons et cyclables;
  - Consulter le groupe lors de la réalisation d'un diagnostic;
  - Impliquer le groupe dans la planification du développement de la municipalité.
- RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET
  - Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacements des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école);

- Recenser les obstacles et facteurs influençant la pratique de la mobilité active telles que les plaintes et requêtes des citoyens, les lignes de désir permettant d'identifier les itinéraires naturels et de réduire la distance à parcourir, les rues étroites ou larges, les obstacles à contourner, la présence ou non d'abaisssements de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau piétonnier existant, créer un réseau de voies cyclables utilitaires, etc.;
- Analyser la sécurité perçue et objective de la circulation à pied et à vélo pour les usagers de tous âges (jeunes, aînés, familles).
- ÉLABORATION ET MISE EN PLACE D'UN PLAN DIRECTEUR
  - Définir et mettre en place les stratégies pour que Saint-Thomas devienne un exemple de déplacement actif dans Lanaudière. Entre autre, en tenant compte du diagnostic et des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (Échelle de la rue, densité, mixité, trame des rues, connectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...) dans le développement de la municipalité.
- METTRE EN PLACE DES MESURES SPÉCIFIQUES POUR LA SÉCURITÉ DES ENFANTS QUI SE RENDENT À L'ÉCOLE À PIED ET À VÉLO AINSI QUE CEUX CONDUITS À L'ÉCOLE PAR LES PARENTS
  - Planifier des actions spécifiques pour mettre en valeur (convivialité, accessibilité, signalisation, esthétique...) les destinations principales identifiées (les commerces, l'école, les parcs...), mais aussi l'attrait et la condition des tronçons qui relient ces destinations (conditions d'entretien, maisons, rues, rivière, ponts, parcs, aires de repos, poubelles/recyclage, ombre/soleil, zone de vent...);
  - Faire les liens avec les politiques de la municipalité (familiale, sportive, culturelle, sécurité publique, etc.).

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



## Annexe 8.1

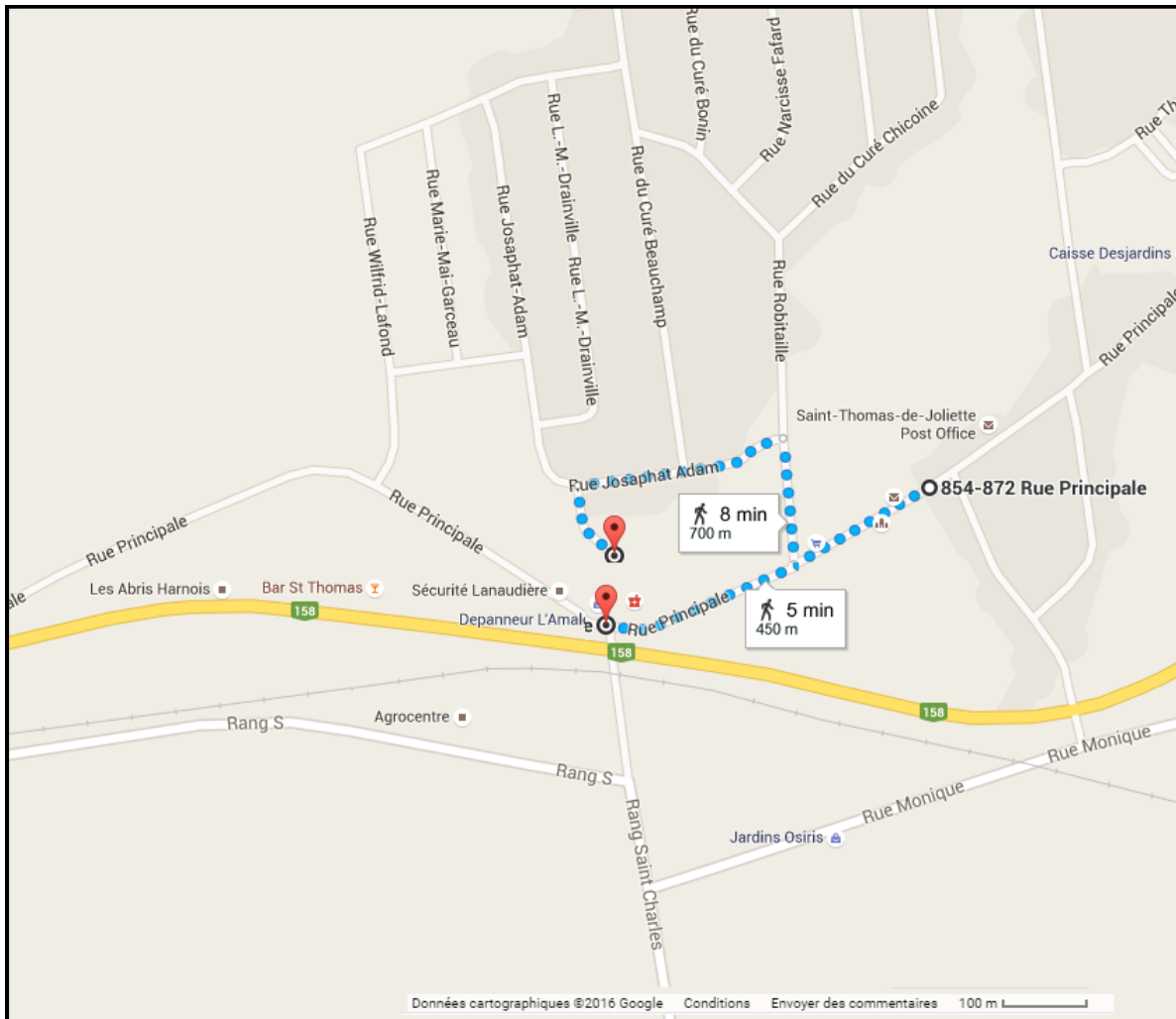
### Ordre du jour

**Municipalité de Saint-Thomas**  
**Atelier**  
**potentiel piétonnier et cyclable**  
Lundi 2 avril 2016

- 8:00-8:30 Accueil des participants
- 8:30-10:40 Introduction et objectif de l'atelier
- Environnements favorables aux saines habitudes de vie  
Nouvelles perspectives sur le transport actif  
Qu'est-ce que le transport actif?  
L'importance du transport actif  
Introduction « L'échelle humaine de la ville »
- Pause
- 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
- 13:15-16:00 Retour sur l'analyse de potentiel
- Cartographie – Destinations et besoins
- Retour sur l'exercice de cartographie
- Pause
- Exercice de priorisation réaliste en transport actif  
Exercice de priorisation « souhaité » en transport actif
- Priorités d'action en transport actif
- 15:55-16:10 Mot de la fin (Retour sur le contexte de l'activité et ses suites)
- Évaluation des participants

## Annexe 8.2

## Itinéraire de la marche exploratoire



**Le parcours aller et retour en ayant utilisé le passage piétonnier permettant de lier la rue Aline-Bourret à la rue Principale est d'une longueur approximative de 1250 mètres.**

## Annexe 8.3

## Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif

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

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

## Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Moyenne
	<b>INFRASTRUCTURES</b>					
1.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.	2	2	1	2	44%
2.	Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).	2	2	2	1	44%
3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.	0	3	0	2	31%
4.	Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.	0	3	3	0	38%
5.	Des trajets ou des corridors scolaires sont identifiés.	1	2	1	1	31%
6.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.)	1	3	3	3	63%
7.	Les sentiers pédestres arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).	0	1	3	3	44%
8.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).	0	2	1	3	38%
9.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.	0	0	1	0	6%
	<b>SÉCURITÉ</b>					
10.	Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).	2	2	0	1	31%
11.	Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.	2	2	2	3	56%
12.	Des bordures protectrices (espaces gazonnés, arbres, espaces pavés, marquages au sol) ont été aménagées sur les rues (zones 70 à 90 km/h) afin de séparer les piétons de la circulation automobile.	0	0	0	0	0%
13.	Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaire.	0	2	0	3	31%
14.	Les trottoirs et les bordures de chemins sont libres de neige, de glace, et sont bien drainés pour éviter l'accumulation d'eau.	3	4	4	4	94%
15.	Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus.	3	3	1	3	63%
16.	Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.	2	2	2	2	50%
17.	Les piétons respectent les règlements de la circulation.	1	2	2	2	44%
18.	Les automobilistes respectent les piétons.	0	2	2	2	38%

## Annexe 8.3

## Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif (suite)

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

## Section 1: Potentiel piétonnier (suite)

	CONNECTIVITÉ	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Moyenne
19.	Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	0	3	2	2	44%
20.	Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).	0	2	3	1	38%
21.	Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).	0	0	2	2	25%
22.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.	0	1	1	0	13%
23.	La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements piétonniers.	4	4	4	4	100%
24.	La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	3	3	2	0	50%
25.	La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).	3	2	3	2	63%
	<b>Grand total Potentiel piétonnier (max. = 100)</b>	<b>29</b>	<b>52</b>	<b>45</b>	<b>46</b>	

## Section 2: Potentiel cyclable

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Groupe 4	Note
	<b>INFRASTRUCTURES</b>					
1.	Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.	0	0	0	1	6%
2.	Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.	0	0	0	0	0%
3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.	0	2	0	1	19%
4.	Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).	0	0	0	0	0%
5.	Des aménagements saisonniers <u>permettant les déplacements actifs vers des lieux publics</u> ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquettes, de patin à glace, de canotage, etc.).	0	1	0	3	25%
6.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)	0	0	0	4	25%
7.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsque autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussettes, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).	0	0	0	4	25%
8.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).	0	0	0	0	0%
9.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).	0	0	0	0	0%
10.	Les voies, les sentiers cyclables ou multifonctionnels et les espaces publics sont conçus pour le confort des usagers (protection du soleil et contre les intempéries, haltes de repos, fontaines d'eau, toilettes, poubelles, etc.).	0	0	0	0	0%
11.	Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).	0	1	0	2	19%
12.	Les services de transport collectif offrent des mesures incitatives pour les cyclistes (stationnements pour vélos près des arrêts du transport collectif, supports à vélos sur les autobus ou permission de mettre le vélo dans l'autobus, etc.).	0	0	0	0	0%
	<b>SÉCURITÉ</b>					
13.	Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.	0	1	1	2	25%
14.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont suffisamment éclairés pour permettre aux utilisateurs de voir et d'être vus.	0	3	1	4	50%
15.	Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.	0	3	0	3	38%
16.	<i>Erreur</i>					
17.	Les cyclistes respectent les règlements de la circulation.	2	1	2	2	44%
18.	Les automobilistes respectent les cyclistes.	2	1	2	2	44%

## Section 2: Potentiel cyclable (suite)

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 3	Groupe 4	Note
	<b>CONNECTIVITÉ</b>					
19.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).	0	0	0	0	0%
20.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	0	2	0	3	31%
21.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).	0	2	0	0	13%
22.	La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements à vélo et pour l'aménagement des sentiers multifonctionnels.	4	4	3	4	94%
23.	La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).	3	2	2	4	69%
24.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.	0	1	0	4	31%
25.	La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	0	3	0	4	44%
	<b>Grand total Potentiel cyclable (max. = 100)</b>	<b>11</b>	<b>27</b>	<b>11</b>	<b>47</b>	

## Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

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

\* Une équipe a accordé 1 à certains items donc en l'absence de priorisation plus spécifique 3 points ont été accordés à l'item sélectionné par l'équipe.

Section 1 Potentiel piétonnier						
G r o u p e  1	G r o u p e  2	G r o u p e  3	G r o u p e  4	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
1 <sup>e</sup>	-	1 <sup>e</sup>	-	10	3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.
-	3 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	10	10.	Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
3 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	-	9	13.	Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mis en place sur les rues lorsque nécessaire.
-	-	-	1 <sup>e</sup>	5	4.	Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.
-	2 <sup>e</sup>	-	-	4	16.	Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.
2 <sup>e</sup>	-	-	-	4	12.	Des bordures protectrices (espaces gazonnés, arbres, espaces pavés, marquages au sol) ont été aménagés sur les rues (zones 70 à 90 km/h) afin de séparer les piétons de la circulation automobile.
-	-	-	2 <sup>e</sup>	4	8.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).
-	-	3 <sup>e</sup>	-	3	15.	Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus .
4 <sup>e</sup>	-	-	-	2	20.	Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).
-	-	4 <sup>e</sup>	-	2	22.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.
-	4 <sup>e</sup>	-	-	2	9.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.
-	-	-	4 <sup>e</sup>	2	11.	Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.
5 <sup>e</sup>	-	-	-	1	19.	Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
-	-	-	5 <sup>e</sup>	1	24.	La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.
-	5 <sup>e</sup>	-	-	1	21.	Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).

## Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs (Suite)

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

\* Une équipe a accordé 1 à certains items donc en l'absence de priorisation plus spécifique 3 points ont été accordés à l'item sélectionné par l'équipe.

Section 2 Potentiel cyclable						
G r o u p e  1	G r o u p e  2	G r o u p e  3	G r o u p e  4	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
1 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	1 <sup>e</sup>		<b>12</b>	3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	*	<b>12</b>	4.	Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).
-	3 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	*	<b>7</b>	1.	Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
-	1 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>		<b>6</b>	24.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.
3 <sup>e</sup>	-	-	*	<b>4</b>	19.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).
-	-	4 <sup>e</sup>	-	<b>2</b>	20.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
-	5 <sup>e</sup>	-	*	<b>2</b>	11.	Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).
-	-	-	*	<b>1</b>	8.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
-	-	-	*	<b>1</b>	2.	Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
*	-	-	-	<b>1</b>	5.	Des aménagements saisonniers <u>permettant les déplacements actifs vers des lieux publics</u> ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquettes, de patin à glace, de canotage, etc.).

## Annexe 8.5 Liste des destinations ciblées

Destinations	Localisation	Groupes			
		1	2	3	4
École des Brise-Vent	760, rue Principale	x	x	x	x
Caisse populaire	1061, rue Principale	x	x	x	x
Dépanneur Tami	1394, route 158	x	x	x	x
Dépanneur Beau-Soir / Mondor	613B, rue Principale	x	x	x	x
Pharmacie	661, rue Principale	x	x	x	x
Salle St-Joseph	834, rue Principale	x	x	x	x
Les Entreprises MLC	785, rue Principale	x	x	x	x
Bureau de poste	1940, rue Principale	x	x	x	x
Industrie Harnois	1044, rue Principale	x	x	x	x
Presbytère / GMF	830, rue Principale	x	x	-	x
Bibliothèque	941, rue Principale	x	x	-	x
Vignoble Le Mernois	1101, rang Sud	x	x	x	-
Bleuetière Royale	511, rang Brûlé	x	x	x	-
Cousins fruitiers asperges/Cerises de terres	1550, rang St-Albert	x	x	-	x
Lavande des sables	1743, rang St-Albert	x	x	-	x
Brunelle et fils	371, route 158 RR1	x	x	x	-
Parc Ruisseau des vents	Rue L.-M.-Drainville	x	x	x	-
Église	830, rue Principale	-	x	x	x
Hôtel de ville	1240, route 158	-	x	x	x
Terrain des loisirs/Parc de l'Amitié	941, rue Principale	x	-	x	-
Jardins Osiris	818, rue Monique	x	-	x	-
Miel Morand	510, rang St-Charles	x	-	x	-
Ferme Lareault /Les petits fruits	260, rang St-Charles	x	-	x	-
Sécurité Lanaudière	609, rue Principale	x	x	-	-
Garage Sylvestre	491, route 158	-	-	x	x
Béton Adam	300, rang Brûlé	x	-	-	-
Garderie en milieu familial	Rue Marie-Mai Garceau	x	-	-	-
Garderie en milieu familial	Rue Frédéric-Mondor	x	-	-	-
Garderie en milieu familial	Rue L.M. –Drainville	x	-	-	-
Parc Henri-Mondor	Rue du Domaine Lafortune	x	-	-	-

## Annexe 8.5 Liste des destinations ciblées (suite)

Destinations	Localisation	Groupes			
		1	2	3	4
Pizzeria St-Thomas	1350, rue Principale	-	x	-	-
Parc en construction	Rue Wilfrid Lafond / Marie-Mai-Garceau	-	x	-	-
Sanctuaire Notre-Dame-de-la-Paix / Calvaire Harnois	2041, route 158	-	x	-	-
Assurance Trudel	610, rue Principale	-	-	x	-
Salon de coiffure	Environ 1401, rue Principale	-	-	-	x
Salon Esthétique L'Éclat-Temps	1335, route 158	-	-	-	x
Salon coiffure	Environ 1239, route 158	-	-	-	x
Motel St-Thomas	1244, route 158	-	-	-	x
Salon funéraire	46, rue des Érables	-	-	-	x
Coiffeuse	Environ 816, avenue des Pins	-	-	-	x
Ébénisterie	471, route 158	-	-	-	x
Érablière Nicole et René-Vincent	797, rang Petit	-	-	x	-

## Annexe 8.6

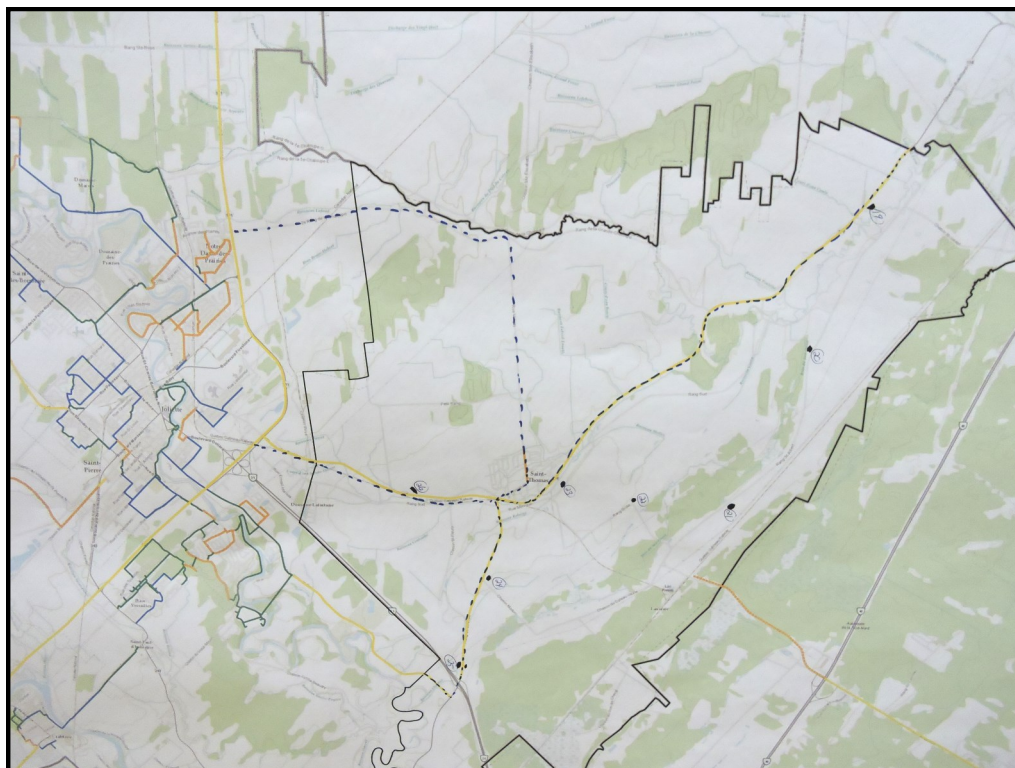
### Reproduction des tracés

#### Groupe 1



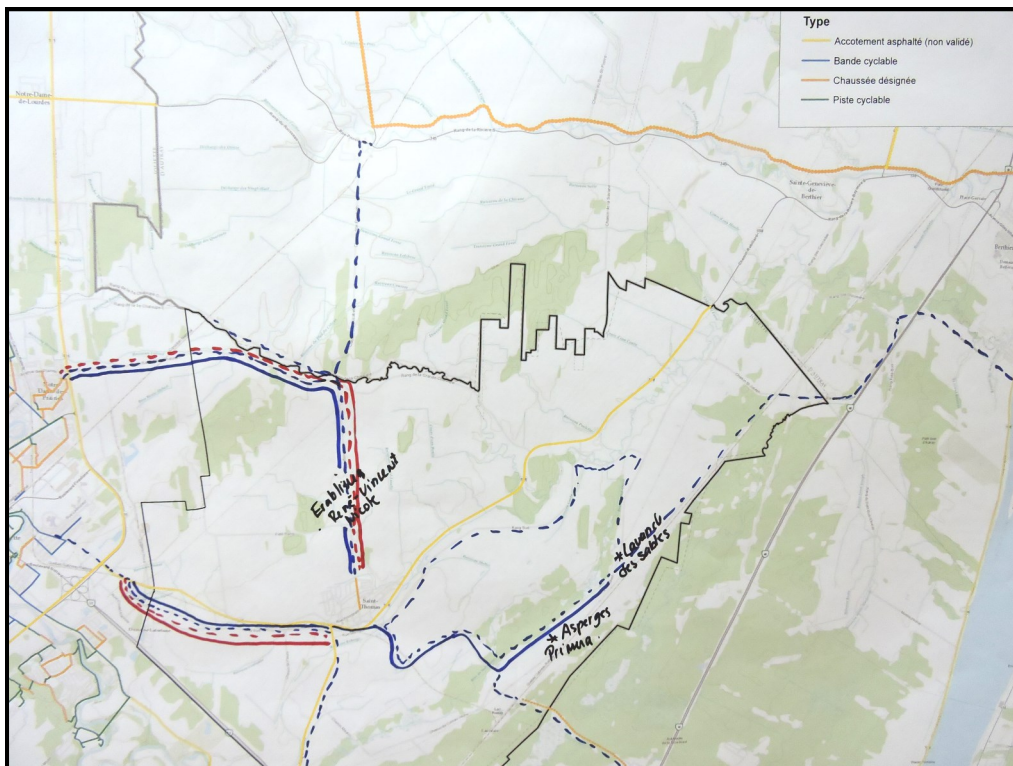
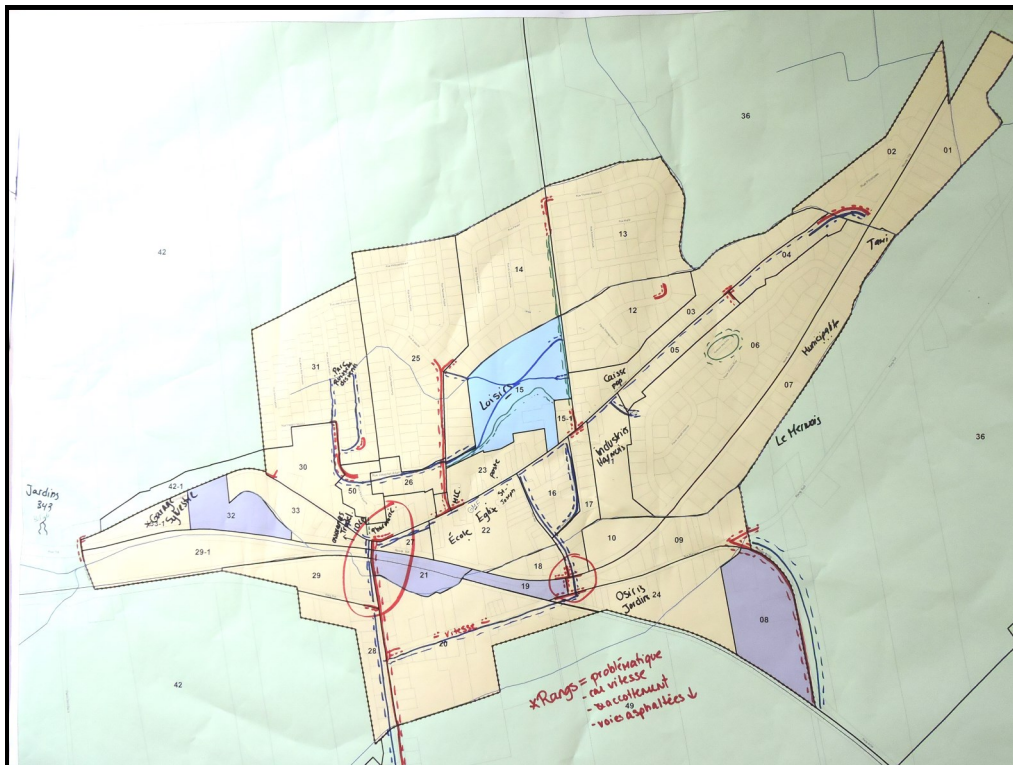
## Reproduction des tracés

### Groupe 2



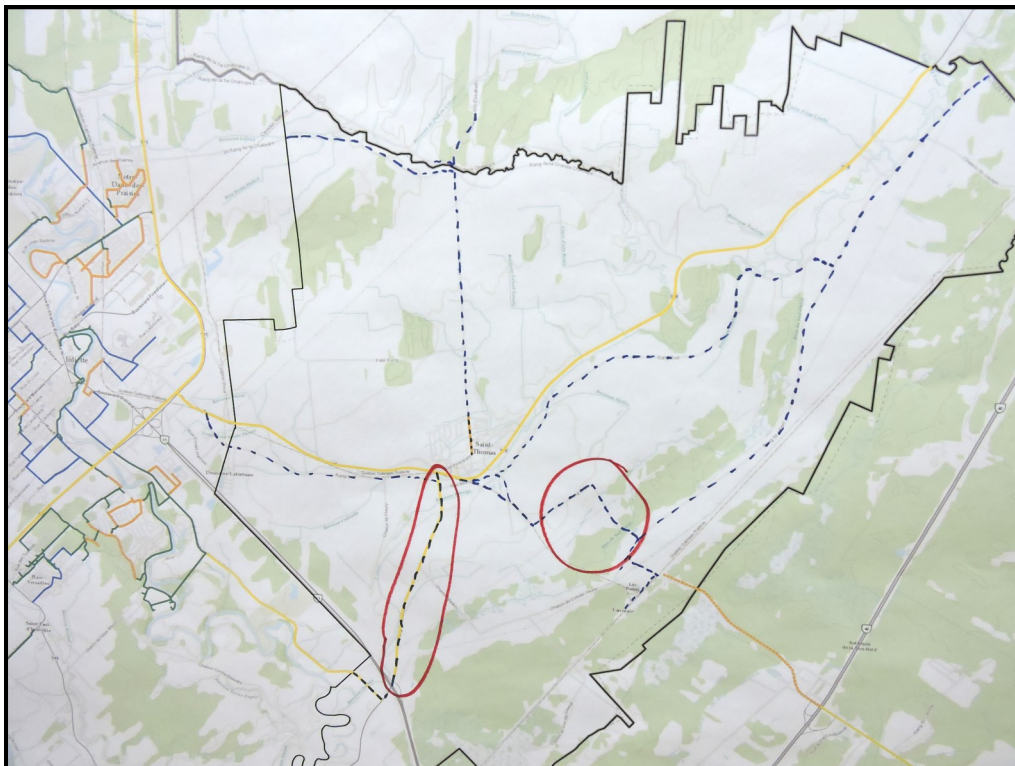
## Reproduction des tracés

### Groupe 3



## Reproduction des tracés

### Groupe 4



## Annexe 8.7

### Liste des actions identifiées

#### Groupe 1

1. Marquage de la chaussée pour traverse de piétons et panneaux explicatifs du rôle du marquage (ex: Rawdon) . Réalisation : 2 mois;
2. Abaisser la vitesse à 40 km/h dans les quartiers résidentiels. Délai : 4 mois;
3. Lignage latéral des rues. Délai : 6 mois;
4. Rappel au MTQ pour demander de réduire la vitesse à 70km/h (le rg St-Charles) et l'élargir minimalement à 8 mètres. Délai : Le plus tôt possible;
5. Comité de suivi / comité citoyens pour suivre les démarches. Délai : Au besoin.

#### Groupe 2

1. Signalisation, marquage;
  - ⇒ Les chevrons (dessins); installation de bollards (poteaux noirs dans les rues)
  - ⇒ Réduire les limites de vitesse
  - ⇒ Zones pédestres bien définies, ajout de lignes, affiches;
  - ⇒ Pancarte de signalisation à l'entrée des parcs; jeux disponibles, distance, facilités...
2. Connectivité au parc Ruisseau des vents (L-M Drainville);
  - ⇒ Utilité possible en toute saison : entretenu, déblayé l'hiver.
3. Sentier pédestre dans le terrain des loisirs (Parc de l'Amitié);
  - ⇒ Sentier qui fait le tour du terrain (clôture) des loisirs. (Gravier).
4. Sensibilisation sur la sécurité auprès des enfants (Élèves de l'école des Brise-Vent);
  - ⇒ Déplacements piétonnier et à vélo.
5. Installation de mobilier urbain partout; rue Principale, parc.
  - ⇒ Ajout de bancs, supports à vélos...

#### Groupe 3

1. Marquage et signalisation (Voies cyclables, zone école, corridor scolaire);
2. Ajout de supports à vélos et à planches adéquats;
3. Radar vitesse mobile pour réduire la vitesse dans les zones à risque;
4. Sensibilisation via panneaux, panneau électronique pour vitesse zone école;
5. Aménagement rural a/n courbe Josaphat-Adam et Robitaille (vers LM Drainville) pour réduire la vitesse/sécuriser

---

## Annexe 8.7

### Liste des actions identifiées (suite)

#### Groupe 4

1. Campagne de sensibilisation sur les déplacements actifs sécuritaires... Marquage et signalisation (Voies cyclables, zone école, corridor scolaire);
  - ⇒ Coup d'œil;
  - ⇒ Réseaux sociaux;
  - ⇒ École...
2. Améliorer le marquage des rues (zone scolaire, etc);
3. Amélioration des trottoirs (pentes, entrée non utilisées, etc);
4. Diminuer la vitesse dans les quartiers résidentiels;
  - ⇒ Panneaux électroniques indiquant la vitesse.
5. Ajouter supports à vélos et autres équipements sportifs.

## Annexe 8.8

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

#### Les trois actions les plus populaires :

- ◆ Installation de pergolas dans les parcs ;
- ◆ Les fins de semaine d'été, rue Principale réservée aux piétons SEULEMENT ! ;
- ◆ Réaménagement des rangs (asphalter les accotements pour sécuriser les déplacements) qui servent à se rendre dans les autres municipalités.

#### Groupe 1

1. Réaménagement des rangs (asphalter les accotements pour sécuriser les déplacements) qui servent à se rendre dans les autres municipalités (13 votes);
2. Aménager le boisé près des étangs aérés pour la marche, ski de fond, raquettes (9 votes);
3. Ré-élargir la rue Principale pour piste cyclable (2 votes).

#### Groupe 2

1. Piste cyclable en site propre qui nous connecte à tous les villages avoisinants (2 votes);
2. Installation de pergolas dans les parcs (15 votes);
3. Passerelle pour traverser la route 158 (piétons-vélo) (1 vote).

#### Groupe 3

1. Zone ou piste cyclable dans toute la municipalité et nous reliant aux autres municipalités voisines (5 votes);
2. Que toutes les routes 3 rangs aient des accotements larges et asphaltés (3 votes);
3. Réaménagement du carrefour près de la pharmacie, 158 et pourquoi pas tous les autres accès problématiques ! (Joly/158) (Angelo/ 158) (9 votes).

#### Groupe 4

1. Les fins de semaine d'été, rue Principale réservée aux piétons SEULEMENT ! (14 votes);
2. Viaduc entre rue Principale et rue Monique (1 vote);
3. Autoroute cyclable entre Berthier/St-Thomas/Joliette ! (4 votes).

## Annexe 8.9

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

Nous avons recueilli 20 évaluations:

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

- Qu'il faut sensibiliser les citoyens en commençant par moi ! (p)
- Qu'il s'agit de prendre un moment de réflexion pour identifier de petits pas pour aller plus loin; (-)
- La perspective de chacun; (e)
- Les nombreuses possibilités peu coûteuses réalistes et réalisables; (c)
- J'ai découvert le transport actif que je ne connaissais pas; (-)
- Qu'on devrait tous faire un effort pour faire plus d'exercice; (p)
- Qu'il est bien de prendre un autre moyen de transport que l'auto; (p)
- Ça nous sensibilise à l'importance des trottoirs et espaces pour piétons dans la municipalité; (c)
- Sert à aller point A au point B (travail ou autre); (c)
- Sert à aller du point A au point B (Accès que l'on peut faire); (c)
- Penser transport actif à l'avenir nous fera voir les priorités des citoyens d'œil nouveau tant pour la signalisation, l'aménagement, la structure, les déplacements; (e)
- Malheureusement, je n'étais pas là ce matin. Mais ce que je retiens c'est que l'aménagement et la facilité d'accès qui aidera le transport actif; (c)
- Arrivée en PM; (c)
- La différence entre le transport du point A au point B et des loisirs; (c)
- Quelle sorte de déplacement; (-)
- Il y a différents types et les besoins sont différents; (c)
- Que je peux faire du transport actif en allant à l'école; (c)
- Que le transport actif a comme but de rendre en forme une personne; (c)
- Trajet, destinations, effort physique; (e)
- Arrivée en PM, mais j'avais une bonne base sur le sujet. (c)

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

- Que certains détails peuvent modifier bien des choses, emplacement des chaînes des trottoirs; (p)
- Qu'il est important de se rendre sur le terrain pour que les décisions soient cohérentes avec les mises en œuvre sur le terrain; (-)

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

- Manque de signalisation adéquate; (e)
  - Il est important de prendre le temps d'observer l'environnement avant de prendre des décisions; (c)
  - L'importance de l'observation; (-)
  - Des petits détails qui peuvent paraître importants; (p)
  - Qu'il y a des éléments à améliorer. Que nous sommes particulièrement bien équipés pour les personnes à mobilité réduite; (p)
  - Que le côté pratique des infrastructures conçues pour les autos, camions... ne sont pas en concordance avec les piétons; (c)
  - Il y a toujours à améliorer; (c)
  - Qu'il y a certaines zones à améliorer pour la sécurité; (c)
  - Intéressant nous a permis de confirmer ce que nous pensions déjà mais que personne n'avait vraiment priorisé; (e)
  - Je n'y étais pas, désolée; (c)
  - Arrivée en PM; (c)
  - Les problématiques et les bons coups de la municipalité; (c)
  - J'ai appris à voir et reconnaître les forces et les faiblesses de nos rues et trottoirs; (-)
  - Réaliser qu'il y a des danger et que le fait de passer souvent, on ne le réalise plus; (c)
  - Qu'il y a certaines choses à changer mais que ce n'est pas bien grave; (c)
  - Que certains sentiers ont beaucoup de potentiel à St-Thomas; (c)
  - Plusieurs points à améliorer; (e)
  - Arrivée en PM. (c)
3. **Qu'avez-vous appris de l'exercice sur l'analyse du potentiel de transport actif?**
- Qu'il faut expérimenter, marcher, pour trouver ce qui fonctionne et ce qui doit être corrigé; (c)
  - Qu'il y a plusieurs nuances dans les actions; (-)
  - Plusieurs améliorations facilement réalisables; (e)
  - J'aurais aimé que le questionnaire soit un peu plus adapté à la réalité de la ville à la fois très rural et un cœur village fort; (c)
  - Ne s'adaptait pas beaucoup à notre municipalité; (-)

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

- Faire des lignes; (p)
  - Apprendre à connaître les éléments qui sont marquants en ce qui concerne les piétons et les cyclistes; (p)
  - Qu'on pouvait améliorer d'avantage malgré les efforts déjà présents; (c)
  - Il manque beaucoup de piste cyclable et piétonnière; (c)
  - Au point de vue cyclable qu'il n'y a pas grands choses de fait; (c)
  - On a du travail à faire; (c)
  - Beaucoup de travail à accomplir; (c)
  - Que la municipalité à la chance de pouvoir améliorer ses infrastructures; (c)
  - Nos forces et nos faiblesses; (-)
  - Il est important de se questionner et de consulter avant de poser des actions; (c)
  - Que nous avons moins d'installations cyclistes mais qu'avec du recul nous pourrions investir là-dedans; (c)
  - Que St-Thomas a un meilleur potentiel piétonnier que cycliste; (c)
  - Que la municipalité a de grandes améliorations à apporter; (e)
  - Beaucoup de travail est à faire et l'analyse n'est pas similaire pour toutes les équipes! Différence majeure entre village et secteur rural. (c)
- 4. Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie? Que retenez-vous de cet exercice?**
- Plus difficile. C'est parfois difficile d'essayer de deviner les chemins que les gens utilisent le plus. C'est aussi difficile de prévoir à long terme...; (c)
  - Très concret; (-)
  - Interprétation parfois différente d'un groupe à l'autre; (e)
  - Très intéressant, je suggère de faire cet exercice dès le retour de la marche exploratoire; (c)
  - Agréable; (-)
  - Le fun; (p)
  - C'était bien, elle nous a permis de cibler les rues déficientes en terme d'infrastructure pour les piétons et cyclistes; (p)
  - Avec une bonne connaissance de notre village, on savait déjà les endroits problématiques... exercice long et répétitif; (c)
  - Le tout revient à dire que chaque groupe veut avoir accès aux routes pour réunir les autres municipalités; (c)

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

- Qu'il y a beaucoup de projets qui peuvent se faire pour rejoindre d'autres municipalités; (c)
  - Vision globale de la municipalité et nos voisines; (e)
  - Vraiment bien ! Nous a permis de voir la vue d'ensemble de nos forces/faiblesses; (c)
  - Beaucoup de coins dangereux; (c)
  - J'ai bien aimé et retenu que c'est possible de faire des améliorations dans le village pour la sécurité; (c)
  - J'ai bien apprécié cet exercice. Je retiens que notre municipalité et celles alentours avons un grand potentiel cyclable; (-)
  - Beaucoup; (c)
  - Que plusieurs routes à St-Thomas étaient plus dangereuses que d'autres et je ne le savais pas; (c)
  - Que la rue Voligny va vers le Nord et qu'elle est très dangereuse; (c)
  - Intéressant; (e)
  - Vraiment bien ! Permet d'être concret et de voir rapidement ce qui serait à faire et ce qui va bien. (c)
5. **Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?**
- Je suis satisfaite. Je crois que mes priorités sont sensiblement les mêmes que les autres citoyens; (p)
  - Oui (6); (2x -) (1x p) (1x e) (2x c)
  - Que plusieurs actions sont facilement réalisables à peu de FRAIS; (e)
  - Oui, mais prendrais encore une ou deux rencontres suite au dépôt du rapport; (c)
  - Oui, je crois que l'atelier de la fin a permis de cibler ce que nous devons améliorer dans la municipalité (À court terme); (p)
  - Oui, je suis conscient des besoin mais je ne les utilise que rarement; (c)
  - Lorsqu'il y aura la réalisation des projets, le tout à voir; (c)
  - Oui, car le tout peut servir à plein monde qui fait plusieurs activités; (c)
  - Oui, oui; (c)
  - Oui, j'ai retenu qu'avec une bonne signalisation c'est possible d'être en sécurité en vélo et à pied; (c)

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

- Satisfait = oui. Oui, cela répond à nos objectifs; (-)
  - Très satisfait. 2 idées du groupe ont été retenues; (c)
  - Je suis très satisfaite des résultats et je me retrouve très bien dans les priorités dégagées; (c)
  - Oui tous; (e)
  - Oui ! Les priorités me conviennent. (c)
6. **Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?**
- La théorie en général et la marche (observation); (p)
  - L'ensemble de la journée car l'évolution de la compréhension d'atelier en atelier était à mon sens excellent ! (-)
  - L'exercice final; (e)
  - Les 5 actions concrètes, le réseautage entre citoyens, élus et employés municipaux :); (c)
  - L'aspect théorique, la marche exploratoire et les 2 derniers exercices;
  - Le dîner; (p)
  - L'activité de la fin avec les propositions; (p)
  - La grande quantité de gens pour avoir un plus grand nombre d'opinions; (c)
  - Écrire tout ce que nous désirons le plus à court terme; (c)
  - De pouvoir échanger avec les gens qui ont participé à cette journée. (nos idées et priorités); (c)
  - Les tableaux finaux affichés au mur; (e)
  - Cartographie ! ; (c)
  - C'est bien de savoir que des citoyens veulent s'investir et que M. le maire aussi ; (c)
  - L'exercice de cartographie; (c)
  - Tout est utile car tout se suivait. Cohérence ! ; (-)
  - Visite sur le terrain et pistes de solution; ©
  - Aller marcher dans la rue et voir ce que nous pouvions améliorer ; (c)
  - La marche dans St-Thomas; (c)
  - Tous les aspects; (e)
  - Atelier sur heure du dîner et les 5 priorités à entreprendre. (c)

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

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

- Aucun (7) ; (2x e) (5x c) (1x p)
- L'exercice de carte, et certaines parties de la présentation; (p)
- L'exercice de la carte et les 3 rêves à la finale; (c)
- Je n'en vois pas; (c)
- Rien ! Très formateur et concret ! (c)

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

- Que les propositions qui ont été suggérées soient réalisées ! ; (p)
- Faire un lien avec les engagements de la municipalité ; (e)
- Un comité d'actions de citoyens +++++; (c)
- Des bons suivis; (p)
- Voir les réalisations; (c)
- Voir s'il y a un suivi de nos idées que l'on a données ou des poursuites; (c)
- Un bon suivi et une écoute de tout ce qui a été relevé; (e)
- Voir où sont les démarches de la municipalité participer aux décisions sur les infrastructures; (c)
- Un comité de suivi. Que les rêves se réalisent; (c)
- Des résultats concrets ; (c)
- Suivi dans le futur avec un groupe de citoyens et compte rendu dans le journal municipal; (c)
- Avoir une autre rencontre pour avoir les améliorations qui ont réussi à être apportées; (c)
- Que ce que nous avons dit soit appliqué; (c)
- Des réalisations concrètes; (e)
- Poursuite d'un comité citoyen. (c)

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

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

- Connaître les opinions des gens, les problèmes majeurs selon eux !; (p)
- Prendre des actions au printemps ! ;(e)
- Déjà au cœur de mes préoccupations au niveau du travail; (c)
- Occuper la sécurité ; (p)
- Dans l'aménagement dans le parc ; (p)
- N/A; (c)
- Mon rôle de pouvoir continuer à prendre mon activité en toute sécurité dans ma municipalité en toute sécurité; (c)
- Appuyer des décisions prioritaires et ajouter au plan d'action le transport actif; (e)
- Sensibiliser mes enfants ! Famille; (c)
- Clientèle qui utilise le transport actif pour venir à notre entreprise; (c)
- Ça peut faciliter mes déplacements; (c)
- Aide à la communauté ; (c)
- Elle m'a appris que dans la vie de tous les jours, je peux utiliser mon vélo pour mes déplacements anodins; (c)
- Elle m'a appris la signification de certains signaux; (c)
- À prioriser les actions ; (e)
- Avoir une idée globale de l'état du transport actif à St-Thomas pour mieux orienter les décisions / projets. (c)

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

- Oui, du point de vue citoyenne, continuer à sensibiliser les gens; (p)
- Oui ; (e)
- Oui, ambassadeur du déplacement actif et des saines habitudes de vie dans ma communauté. Mise en place d'événement du type rue principale animées et piéton à pied avec marché producteurs locaux. Ou mise en place d'un comité du type rue principale. Pourrais aussi mettre mes connaissances à contribution vs SHV. (c)
- Oui; (2) (p) (e)
- Non; (c)
- Si besoin, donner un peu de temps; (c)

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

- En faisant un billet citoyen dans Coup d'œil; (c)
- En tant que propriétaire d'entreprise, nous pouvons fournir le stationnement pour départ de randonnée et les supports à vélos ; (c)
- Venir aux rencontres comme aujourd'hui ;(c)
- Suivi des recommandations ; (c)
- Sensibiliser les gens à rouler moins vite dans les zones scolaires ; (c)
- Oui, car ça va m'aider à devenir un conducteur meilleur; (c)
- Oui, par des décisions au conseil municipal; (e)
- Via le projet route agro. (c)

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

- J'ai aimé la journée et ça m'a aidé à réaliser certaines choses ; (p)
- Sensibilisation de certaines lacunes ; (e)
- Merci pour la journée. Permet de voir qu'il est possible de s'impliquer et de poser des gestes simples réalisables pour améliorer mon environnement; (c)
- Bien ; (p)
- Activités intéressantes, Bien ! ; (p)
- Légèrement long; (c)
- Intéressant; (c)
- Très satisfaite, cela m'a permis de voir quelques lacunes qu'il y a dans notre municipalité ; (c)
- Grande appréciation—Beau travail d'équipe, belle représentation du milieu humain de la municipalité ; (e)
- Bonne ;(c)
- Excellent ! Merci ; (c)
- Bien, merci ; (c)
- Très bien ; (c)
- J'ai bien aimé ma journée (2) ; (2x c)
- Très apprécié, merci ; (e)
- Très bien ! beaucoup d'élus ! Bravo ! (c)

## Annexe 8.10

### Liste des participants

M.	Marc Corriveau	Maire
M.	Maurice Marchand	Conseiller municipal (AM)
Mme	Stéphanie Simard	Conseillère municipale
Mme	Marie Ouellette	Conseillère municipale
Mme	Agnès Derouin Plourde	Conseillère municipale
M.	Jacques Robitaille	Conseiller municipal
Mme	Danielle Lambert	Directrice générale
Mme	Karine Marois	Directrice des loisirs
M.	Mathieu Champagne	Surveillant de parc
M.	Jean-François Marcil	Employé de la voirie
Mme	Janie Audet	Agent développement projet concerté
Mme	Lyne Préville	Agent de développement du Centre local de développement de la MRC de Joliette
Mme	Lyne Robitaille	Citoyenne
Mme	Lyne Morel	Citoyenne
Mme	Amélie Corriveau	Citoyenne
Mme	Geneviève Pelletier	Citoyenne
Mme	Josiane Laporte	Citoyenne
Mme	Lise Lemyre	Citoyenne
Mme	Cécile Boivin	Citoyenne
Mme	Brithany Henri	Citoyenne
Mme	Alexe Sourdif	Citoyenne
Mme	Léanne Berthiaume	Citoyenne
Mme	Annie Pronovost	Citoyenne (PM)
M.	Noël Henri	Citoyen
M.	Alain Harnois	Citoyen
M.	Serge Lafond	Citoyen
M.	Bastien Bonin	Citoyen
M.	Pascal Desrochers	Citoyen
M.	Frédéric Beauséjour	Citoyen (AM)
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de Lanaudière
Mme	Geneviève Filteau	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de Lanaudière

## Annexe 8.11



### Offre de service 2015 Mode de vie physiquement actif



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

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

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

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

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

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

#### Potentiel piétonnier et cyclable

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

#### Espaces municipaux de qualité

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

#### Accompagnement

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

#### Aménagement et écomobilité

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

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

Pour plus d'information sur cette offre :

**Line Coulombe**

Conseillère en promotion des saines habitudes de vie

CISSS de Lanaudière

450 755-5227, poste 4734

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

## Annexe 8.12

### Références et ressources en transport actif

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

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

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

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

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

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

La gestion des corridors routiers – Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations. Ministère des transports du Québec, 130 p. [www.mtq.gouv.qc.ca](http://www.mtq.gouv.qc.ca)

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

Le Ministère des transports du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

#### Voir autres sites :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

**Auteure**

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

**Référence suggérée**

COULOMBE, L. (2017). *Saint-Thomas- Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 66 p.

© Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière

Dépôt légal :

Premier trimestre 2017

978-2-550-77698-7 (version imprimée)

978-2-550-77699-4 (version en ligne)

**Centre intégré  
de santé  
et de services sociaux  
de Lanaudière**

**Québec** 