



Saint-Jacques Atelier potentiel piétonnier et cyclable



Atelier de transport actif : 28 mai 2014



Line Coulombe
Programme Saines habitudes de vie

Saint-Jacques

Remerciements

Nous tenons à remercier le conseil municipal de la municipalité de Saint-Jacques pour avoir permis la tenue de l'atelier de potentiel piétonnier et cyclable. Des remerciements particuliers à Tommy Pilotte, Technicien en loisirs et culture à la municipalité de Saint-Jacques 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-Jacques un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. (Voir la liste des participants, annexe 8.10)

Et finalement, nous remercions, Sophie Racette, conseillère municipale ainsi Tommy Pilotte, Technicien en loisirs et culture à Saint-Jacques, Geneviève Filteau, conseillère en promotion des saines habitudes de vie au Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière et Marianne Benny, agente administrative au Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière pour leurs commentaires, suggestions et corrections lors de la rédaction de ce rapport.

Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats — Analyse du potentiel de transport actif	13
4.1	Potentiel piétonnier	14
4.2	Potentiel cyclable	17
4.3	Autres usages	21
5.	Résultats — Exercice de cartographie	25
5.1	Destinations	25
5.2	Routes sécuritaires	26
5.3	Routes non sécuritaires	27
5.4	Routes à améliorer	28
6.	Résultats — Priorisation du transport actif	32
7.	Constats et recommandations	33
7.1	Constats	33
7.2	Recommandations	35
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	42
8.5	Informations complémentaires « Code de la route »	44
8.6	Listes des destinations ciblées	46
8.7	Reproduction des tracés	48
8.8	Listes des actions identifiées	51
8.9	Résultats de l'évaluation de l'atelier	52
8.10	Liste des participants	57
8.11	Offre de service Mode de vie physiquement actif des CSSS de Lanaudière	58
8.12	Références et ressources en transport actif	59

« Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable »

Journée de formation et de réflexion sur le transport actif

Municipalité de Saint-Jacques

1. Mise en contexte

La réorganisation du service des loisirs de la municipalité de Saint-Jacques ainsi que le projet d'un plan de voies cyclables ont créé les conditions favorables à une réflexion sur les déplacements actifs dans la municipalité.

L'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif des Centres de santé et de services sociaux du Nord et du Sud de Lanaudière (Annexe 8.11) semblait intéressante, d'autres municipalités de la région avaient obtenu de bons résultats avec l'intervention « Atelier de potentiel piétonnier et cyclable », la direction générale a choisi de réaliser cette intervention sur le transport actif. Dans les faits, plusieurs aménagements sont déjà réalisés pour améliorer la circulation piétonne, mais la traversée de la rue principale notamment ainsi que les déplacements à bicyclette représentent tout de même un défi. Cet atelier permet le dégagement de premières pistes d'action tout en obtenant une vue d'ensemble sur les déplacements, non seulement scolaire, mais aussi de toutes les clientèles pour le déplacement utilitaire autant que pour le loisir.

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

D'autres activités pourraient être complémentaires pour poursuivre dans cette voie tels que la présentation du Guide de l'aménagement et de l'écomobilité en collaboration avec le Ministère des Affaires Municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), l'établissement de corridors scolaires, la participation au programme « À pied, à vélo, ville active » de Vélo-Québec, le programme Trottibus de la Société canadienne du cancer, un plan de mobilité pour la municipalité, l'atelier « Des espaces municipaux de qualité » des CSSS de Lanaudière.

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

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

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

La municipalité de Saint-Jacques 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 28 mai 2014 s'est tenu à la salle du conseil située au 16, rue Maréchal.

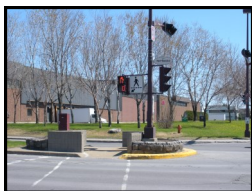
La journée se voulait une occasion d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant des élus, des gestionnaires et des représentants d'organismes communautaires à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Les différents acteurs réunis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

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

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

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





PROPOSITION D'UNE DÉFINITION COMMUNE

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

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

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

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

INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

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

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

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

3. Marche exploratoire

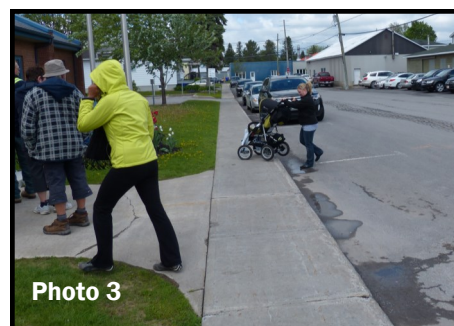
Après les deux présentations de l'avant-midi, le groupe est sorti pour une marche exploratoire d'environ un kilomètre (voir annexe 8.2). L'objectif étant d'observer d'un œil avisé et d'appliquer sur le terrain les principes de déplacements actifs présentés plus tôt.

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 de l'atelier montrait différentes installations et infrastructures aux participants, les encourageant à discuter de leurs observations autant pour les installations adéquates que pour celles où des améliorations pourraient être apportées.



Le groupe s'est rassemblé devant l'hôtel de ville et la bibliothèque sur la rue Maréchal d'où on pouvait observer nos premiers éléments pour lancer les discussions. Dès notre sortie, les participants ont commencé à remarquer certains éléments. La différence de hauteur ($\frac{3}{4}$ pouce) à la ligne de jonction entre la dalle de ciment devant la porte et le béton de l'allée menant à l'entrée du bâtiment municipal pourrait causer des incidents aux marcheurs (photo 1). Les stationnements pour vélo sont suffisants, sont peu visibles lorsqu'ils sont vides, mais tout de même fréquemment utilisés (photo 2). Par contre pour accéder à ces stationnements, il n'y a pas d'abaissement du trottoir pour permettre aux vélos comme aux poussettes d'emprunter l'allée (photo 3) et le stationnement est permis directement devant l'entrée de l'hôtel de ville. Le mobilier urbain aménagé sur cet espace est intéressant et permet de créer un espace de conversation.

« ...il n'y a pas d'abaissement du trottoir pour permettre aux vélos comme aux poussettes d'emprunter l'allée... »



Saint-Jacques

Devant l'hôtel de ville, on peut observer la rue Maréchal et la rue Dupuis. D'un coup d'œil rapide à l'extrémité sud-est de la rue Maréchal (vers la rue Forest), on remarque le regroupement de boîtes postales, bien positionnées, ne nuisant pas à la visibilité des piétons à l'intersection. De plus, un beau stationnement pour vélos y a été installé. Un peu plus loin une poubelle obstrue le trottoir et le trottoir ne se poursuit pas jusqu'à l'intersection. Un regard sur la rue Dupuis nous permet de remarquer une rue large où les espaces destinés aux piétons, aux cyclistes, aux stationnements et à la circulation automobile sont mal définis (photo 3). La même réflexion est faite pour la rue Maréchal. Malgré l'esthétisme de l'hôtel de ville, les rues Maréchal et Dupuis manquent d'attraits et d'intérêt esthétique pour le marcheur.



Photo 3

«...une rue large
où les espaces
destinés aux
piétons, aux
cyclistes, aux
stationnements
et à la
circulation
automobile sont
mal définis.»

Nous entamons notre marche sur la rue Maréchal en direction nord-ouest vers l'intersection avec la rue Venne. Le trottoir se situe du côté sud de la rue Maréchal, mais il n'est pas en continu. Au lieu de se poursuivre avec un abaissement dans l'entrée de l'hôtel de ville pour donner la priorité aux piétons plutôt qu'aux autos, son interruption donne la priorité à l'automobile qui entre ou qui sort du stationnement municipal (photo 4). Un citoyen nous fait aussi remarquer le message qui annonce l'accès piétonnier pour l'accès au parc Aimé-Piette et qui crée un lien avec la rue Venne. Une barrière limite l'accès, le sentier n'est pas marqué, les citoyens sont invités à circuler sur la pelouse et l'accès aux bicyclettes est interdit. On discute alors de la cohérence du message « bienvenue » et de la liste d'interdiction sur la barrière (photo 5).

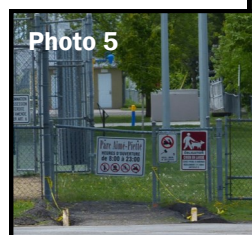


Photo 5

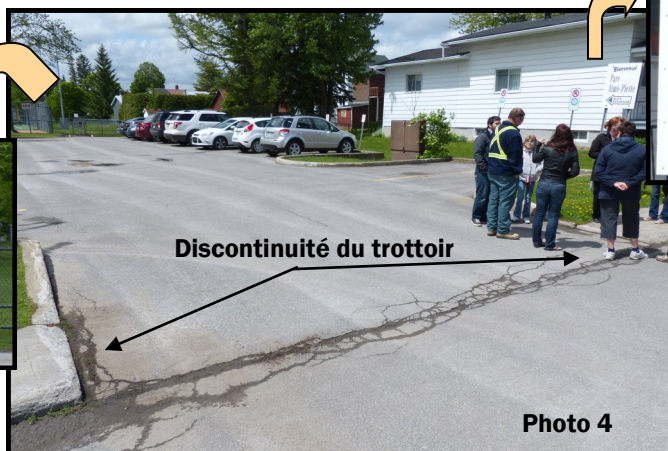


Photo 4



Nous poursuivons en direction de l'intersection de la rue Maréchal et de la rue Venne/Montée Allard. Qu'est-ce qu'on peut y remarquer ? Les participants constatent d'abord qu'il y a un arrêt pour faciliter la traversée par contre, la ligne d'arrêt est estompée. Il n'y a pas de marquage pour la traverse piétonne, la traversée est très large et elle donne sur une entrée du côté nord de la rue Venne. Le trottoir est abaissé sur un des coins et pratiquement inexistant sur l'autre coin.

En observant la rue Venne, vers la Montée Allard (direction sud-ouest) où se retrouve l'entrée principale du parc Aimé-Piette, on peut observer l'importance des efforts de signalisation pour réduire la vitesse (photo 5). Le trottoir est présent sur les deux côtés de la rue Venne, mais devient un parcours à obstacles puisque les poubelles sont tolérées sur le trottoir (photo 6).



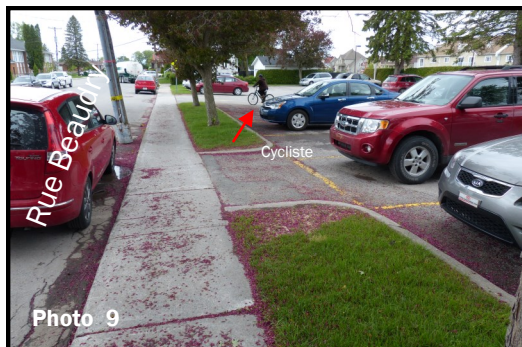
Le groupe se rend sur la rue Bro, les trottoirs (côté nord) de la rue Venne, se terminent abruptement à l'intersection des rue Venne et Bro. Nous constatons que l'espace sur la rue n'est pas bien défini. Où est la place du piéton, du cycliste et de l'automobile (photo 7) ? La rue est de largeur variable, l'usure du sol de chaque côté indique que les piétons se sentent parfois plus en sécurité sur le côté que sur la chaussée. Les trottoirs sont discontinus et parfois remplacés par des zones asphaltées, les marches des logements donnent directement sur la partie asphaltée de la rue, les entrées et les stationnements se confondent, etc. Dans de telles conditions, les piétons y circulant préfèrent un chemin plus direct plutôt qu'un trottoir intermittent ou obstrué.



« Dans de telles conditions, les piétons y circulant préfèrent un chemin plus direct plutôt qu'un trottoir intermittent ou obstrué. »

Saint-Jacques

Le groupe marche ensuite sur la rue Beaudry en direction de la rue St-Jacques. La rue Beaudry est large avec des trottoirs sur les deux côtés. Un grand stationnement public est aménagé entre les rues de Grand-Pré et la rue Beaudry, mais malgré cet aménagement, le stationnement sur rue est permis des deux côtés (photo 9).



Les lignes de désir sont des chemins informels souvent visibles par des marques d'usure au sol que les gens préfèrent aux tracés formels (rues, sentiers piétons ou cyclables). Ces lignes de désir sont des indices d'un manque de connectivité, elles expriment le besoin du piéton et du cycliste de réduire les distances de déplacement ou encore d'augmenter son sentiment de sécurité.

Des lignes de désir existent entre la rue de Grand-Pré, la rue Beaudry, le parc de Grand-Pré et la rue St-Jacques. Un premier bout de sentier piétonnier part de la rue de Grand-Pré pour mener au grand stationnement public, ensuite le stationnement sert de lien avec le parc de Grand-Pré où un autre sentier est présent. Entre les deux, les piétons et cyclistes se promènent entre les véhicules (photo 9), sur la pelouse au bout des véhicules ou à travers la haie (photo 10). L'ouverture du sentier est aussi obstruée par le stationnement d'une automobile (photo 11).

« Des lignes de désir existent entre la rue de Grand-Pré, la rue Beaudry, le parc de Grand-Pré et la rue St-Jacques »



Le parc de Grand-Pré est particulièrement bien situé et bien aménagé autant pour les piétons que pour les cyclistes, il crée une zone d'ambiance et d'échanges sur la rue St-Jacques. Du mobilier urbain esthétique et de qualité y est installé (bancs, tables, poubelles, support à vélos) (photo12).



L'intersection de la rue Beaudry et de la rue St-Jacques où se situe ce parc, le bureau de poste ainsi que la Caisse Desjardins a été aménagée pour favoriser la traversée des piétons. Une avancée de trottoir, au coin devant l'institution bancaire, ainsi que deux traverses piétonnes marquées au sol (photo 13) visent à augmenter le sentiment de sécurité lors de la traversée. Malgré l'affichage annonçant la priorité au piéton, la traversée est parfois difficile. Des aménagements ont aussi été réalisés à l'intersection de la rue St-Jacques avec la rue Marion, entre autres, les avancées de trottoirs qui permettent de réduire la distance de vulnérabilité sur la chaussée (photo 14). À cette même intersection, la traverse piétonne prend fin dans l'entrée charretière du stationnement de l'église ce qui rend le piéton vulnérable lorsque les véhicules empruntent l'entrée ou lorsque le piéton veut poursuivre sa route vers les sites derrière l'église (photos 14, 16).



Photo 13



Photo 14

L'entrée et le stationnement de l'église marquent aussi un endroit très fréquenté. Plusieurs places de stationnement y sont disponibles, cette entrée donne aussi accès à la maison pour personnes âgées, au cimetière et au magnifique Parc des Cultures situés derrière l'église (photo 17). Par contre, les places pour le piéton, le cycliste et l'automobiliste sont mal définies et n'offrent pas un partage sécuritaire et respectueux des différents usages (photos 15, 16, 17).



Photo 15



Photo 16



Photo 17

« Par contre, les places pour le piéton, le cycliste et l'automobiliste sont mal définies et n'offrent pas un partage sécuritaire et respectueux des différents usages. »

Saint-Jacques

Lors d'une marche précédente l'animateur avait remarqué que les sentiers aménagés dans le Parc des Cultures n'étaient pas reliés à aucune rue. Par contre des « lignes de désir » témoignaient que les citoyens les utilisaient pour obtenir un tracé plus court vers les commerces et services situés sur la rue St-Jacques (photo 18).



Photo 18

Le groupe poursuit sa route sur la rue St-Jacques en direction de l'intersection St-Jacques / Dupuis / du Collège. Une intersection névralgique, des destinations importantes y gravitent, tels qu'un commerce populaire, un centre culturel, le parc Paul-Masse et l'école primaire. De plus, les rues Dupuis et du Collège sont les accès principaux d'un quartier résidentiel situé au nord-est de la rue St-Jacques et aux services municipaux au sud-ouest. Nous avons la chance

d'observer le travail de la brigadière qui permet aux enfants de traverser l'intersection en sécurité (photo 19). L'école ainsi que le parc sont sur la rue du Collège, un bollard amovible, installé au centre de la rue, rend bien visible la limitation de vitesse à 30 km. La rue du Collège a un trottoir du côté sud qui se termine devant l'école et un du côté nord qui se poursuit presque jusqu'à la rue Gaudet.



Photo 19

Sur le chemin du retour vers l'hôtel de ville, nous empruntons la large rue Dupuis. Nous constatons encore une fois la confusion dans l'espace réservé à chacun des utilisateurs. Les trottoirs sont obstrués et en sections discontinues, les entrées charretières sont très larges et parfois sans portion de trottoir, les intersections mal définies et le stationnement est permis des deux côtés de la rue (photos 20, 21).

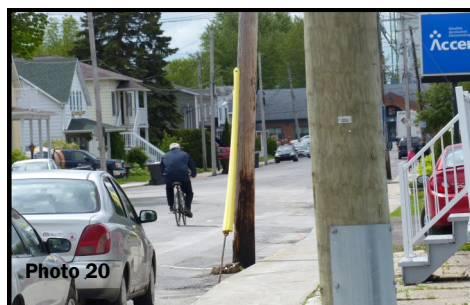


Photo 20



Photo 21

Deux dernières constatations concluent cette marche exploratoire. L'hôtel de ville et la bibliothèque offrent un point de vue esthétique intéressant, mais ne sont pas mis en valeur par la rue qui y donne accès. Un affichage exprime la valeur accordée à la sécurité des enfants alors que la rue offre peu d'éléments favorisant le sentiment de sécurité.

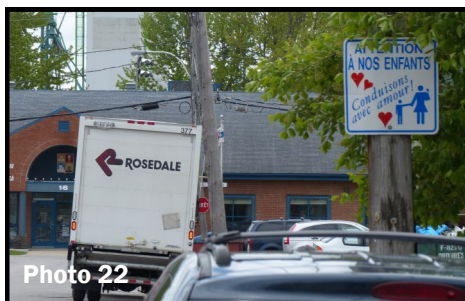


Photo 22

« C'est une intersection névralgique, des destinations importantes y gravitent, tels qu'un commerce populaire, un centre culturel, le parc Paul-Masse et l'école primaire. »

4. Résultats — Analyse du potentiel de transport actif

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

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

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

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

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

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

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



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



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

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif			
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable	Potentiel autres usages
Groupe 1	26	21	24
Groupe 2	34	10	20
Groupe 3	28	4	13

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

4.1 Potentiel piétonnier

Lorsque l'on compare les résultats des trois groupes, on peut constater que leurs perceptions sont semblables sur plusieurs questions. La note calculée en fonction de la cote attribuée pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hautes et les plus basses notes peuvent représenter un certain accord. (voir annexe 8.3):

Aucun indicateur du potentiel piétonnier n'a obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent » par les trois groupes de travail. Il n'y a donc pas d'unanimité. Par contre, un indicateur est qualifié de « Très bien » et « Excellent » et quatre indicateurs reçoivent une combinaison de « Moyen » et de « Très bien ». Ces indicateurs représentent un atout pour le potentiel piétonnier à Saint-Jacques:

- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?

Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
3	4	3	83%
- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte?

Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
3	3	2	67%

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

Saint-Jacques

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	2	3	3	67%
• Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte des neiges au printemps?	3	2	2	58%
• Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils attrayants et invitatants?	2	3	2	58%

Un seul indicateur a obtenu la valeur « Moyen » unanimement par les trois équipes. Un autre indicateur a été évalué « Moyen », par deux équipes et « Très faible » par la troisième.

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	2	2	2	50%
• Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	0	2	2	33%

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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0	0	0%
• Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0	0	0%
• Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	0	0%
• Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	0	0	0	0%
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
• Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?	0	0	1	8%
• Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	1	1	0	17%

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



Saint-Jacques



- | | Gr 1 | Gr 2 | Gr 3 | Note |
|--|------|------|------|------|
| • Les automobilistes respectent-ils les piétons? | 1 | 1 | 0 | 17% |
| • Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation? | 1 | 1 | 0 | 17% |
| • Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)? | 1 | 0 | 1 | 17% |
| • Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps, par exemple, la présence d'arbres? | 1 | 1 | 2 | 33% |

Il y a aussi, six indicateurs où des divergences d'opinion intéressantes sont constatées particulièrement les quatre premiers lorsqu'un des groupes qualifie l'indicateur « Très faible » et l'autre de « Très bien ».

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?	Faible	Très bien	Très bien
Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	Très bien	Très faible	Très faible
Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	Faible	Très bien	Faible
Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	Très faible	Très bien	Faible
Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic «rapide» (plus de 60 km/h)?	Très faible	Très faible	Moyen
Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	Faible	Très bien	Moyen

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

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

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

1. Les automobilistes respectent-ils les piétons?
2. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
3. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
4. Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
5. Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?
6. Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
7. Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier ?
8. Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
9. Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?
10. Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?
11. Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?



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

4.2 Potentiel cyclable

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

Aucun indicateur n'a obtenu une valeur appréciable de la part des trois équipes. Un des indicateurs a obtenu « Très bien » de deux équipes et « Moyen » de la troisième équipe. Cet indicateur représente sans doute un aspect à améliorer pour le potentiel cyclable à Saint-Jacques :

- Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?

Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
3	3	2	67%

Saint-Jacques



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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?	0	0	0	0%
• Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?	0	0	0	0%
• Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?	0	0	0	0%
• Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?	0	0	0	0%
• Les autobus ont-ils des supports à vélos ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus ?	0	0	0	0%
• Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	0	0	0	0%
• Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école?	0	0	0	0%
• Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	0	0	0	0%
• Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?	0	0	0	0%
• Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?	0	0	0	0%
• Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?	0	0	0	0%
• Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	0	0	0	0%
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?	0	0	0	0%
• Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?	1	0	0	8%
• Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile, par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales?	0	0	1	8%

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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?	0	0	1	8%
• Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?	1	0	0	8%
• Encourage-t-on les jeunes gens à prendre leur vélo pour se rendre à l'école ou à d'autres destinations?	1	0	0	8%
• Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?	1	1	0	17%

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

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?	Très bien	Très faible	Très faible
Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	Très bien	Moyen	Très faible
Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi. à 15,5 pi.)?	Très bien	Moyen	Très faible
Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?	Très bien	Moyen	Très faible

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

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



Saint-Jacques



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

1. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
2. Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
3. Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, des lois municipales spéciales)?
4. Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
5. Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclable?
6. Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles ?
7. Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
8. Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?
9. Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?
10. Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?
11. Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?
12. Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi. à 15,5 pi.)?

4.3 Autres usages

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

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

Le trottoir est réservé aux piétons.

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

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

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

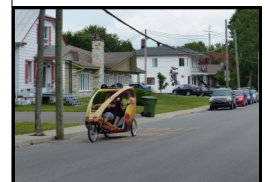
Les indicateurs de « autres usages » ayant obtenu la valeur « Excellent » ou « Très bien » par les trois groupes de travail se démarquent particulièrement. Voici deux indicateurs qui semblent faire l'unanimité et représenter un atout: ainsi que deux indicateurs ayant obtenu la valeur « Très bien » et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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	4	3	3	83%
• La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	4	3	3	83%
• Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	3	3	2	67%
• Les intersections de trottoirs sont-elles munies « d'abaissements de trottoir (bateaux) »?	3	3	2	67%

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

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	0	0	0	0%
• Le parc de « skate » est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	0	0	0	0%

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



Saint-Jacques



«L'écart de perception peut être dû à la composition du groupe, à son niveau de connaissance de l'élément discuté, mais aussi tenir compte de la précision et de la subjectivité de la question.»

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
• Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	0	0	0	0%
• Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place ?	0	0	0	0%
• Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes ?	0	0	0	0%
• Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des planchistes et des patineurs à roues alignées?	0	0	0	0%
• Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	0	0	0	0%
• Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	0	0	0	0%
• Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
• Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	0	0	0%
• Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	0	0%
• Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	0	0	0	0%
• Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	1	0	0	8%
• Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	1	0	0	8%
• L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	1	0	0	8%

	Gr 1	Gr 2	Gr 3	Note
• La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	0	1	0	8%
• La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	2	1	0	25%

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

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	Très bien	Très bien	Très faible
Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	Faible	Très faible	Très bien
Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	Faible	Très bien	Très faible

Dans cette section « Autres usages » on peut observer un nombre important d'items ayant obtenu la cote «0» (Très faible). Nous vous rappelons que les participants étaient invités à donner une cote à toutes les questions, s'ils ne connaissaient pas les particularités reliées à la question, ils devaient accorder une note de zéro. Nous ne pouvons pas supposer que les mesures favorisant « autres usages » sont inappropriées. Par contre, si nous partons du constat qu'elles sont moins connues, ces mesures ne font pas la promotion du transport actif par leur visibilité.

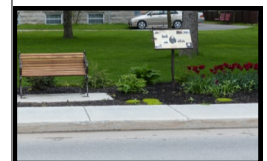
Nous avons aussi demandé à chaque équipe de nous indiquer par ordre de priorité cinq indicateurs parmi les vingt-cinq indicateurs qui semblaient les plus importants pour « autres usages ». Ces indicateurs pouvaient avoir été évalués positivement ou négativement, mais avaient selon eux le potentiel d'influencer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

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

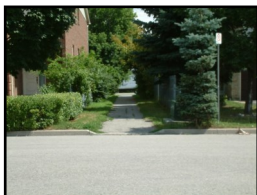
Treize indicateurs ont été identifiés « importants » pour « autres usages » :

1. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
2. Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?

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



Saint-Jacques



3. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
4. Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
5. Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?
6. Existe-t-il un comité aviseur pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées ?
7. Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?
8. La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés ?
9. Les intersections de trottoirs sont-elles munies « d'abaisssements de trottoir (bateaux) »?
10. Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?
11. Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
12. La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?
13. La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?



5. Résultats — Exercice de Cartographie

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

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

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

5.1 Destinations

Plusieurs destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes. La plupart étant des destinations de services de proximité. L'école primaire, le collège, l'église, le bureau de poste, la clinique médicale, la bibliothèque, l'hôtel de ville, le centre culturel du Vieux collège, le parc Aimé-Piette ainsi que quelques commerces tels que la pharmacie, un restaurant, la crèmerie, la quincaillerie, le magasin « Korvette », le poste d'essence, les institutions financières ainsi que l'épicerie font partie des destinations citées par les trois équipes. Le parc de la Culture, le parc de Grand-Pré, le salon de quilles, l'Horeb et des commerces tels que les restaurants et les dépanneurs sont nommés par deux équipes comme étant des destinations importantes. Le centre de la petite enfance et les résidences pour aînés ainsi que le kiosque de légumes saisonniers et l'entreprise IPEX ont été nommés par une seule des équipes.

(voir annexe 8.6).

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





5.2 Routes sécuritaires

Quant aux rues perçues sécuritaires, les trois groupes ont fait des distinctions entre les déplacements pour les piétons et pour les cyclistes. Ils s'entendent pour définir des rues ou tronçons de rues sécuritaires. À titre d'exemple, nous constatons leurs perceptions de la rue Ste-Anne. Elle a été identifiée sécuritaire par les groupes 1 et 2 presque jusqu'à l'intersection avec la rue Goulet, alors que le groupe 3 la considère sécuritaire pour le déplacement à pied, mais aussi non-sécuritaire pour le déplacement à vélo. (voir section 5.3).

Pour le premier groupe, les portions des rues Beaudry, Marion et Venne situées entre la rue St-Jacques et la rue Bro seraient sécuritaires. La rue Dupuis serait sécuritaire dans une portion commençant approximativement à la hauteur de la projection de la rue Bro jusqu'à la première intersection avec la rue Gaudet. Une partie de la rue Maréchal, devant l'hôtel de ville, serait aussi sécuritaire, mais seulement à pied.

Le groupe 2 identifie deux portions de la rue St-Jacques comme étant sécuritaires;

- De l'entrée de la ville, quelques mètres après l'intersection avec la 158, jusqu'à l'intersection avec la rue St-Joseph;
- De l'intersection de la rue du Collège jusqu'au croisement avec la rue Migué.

Le groupe 3 déclare sécuritaire le tronçon de la rue Beaudry à partir de la rue St-Jacques jusqu'à la rue Maréchal ainsi que la rue Maréchal sur toute sa longueur, mais spécifiquement pour les déplacements à pied. La portion de la rue du Collège située entre la rue St-Jacques et un peu au-delà de la rue Gaudet serait sécuritaire pour les piétons seulement. Et finalement, un itinéraire partant de l'intersection de la rue du Collège avec la rue Gaudet, empruntant la rue Gaudet, la rue Lapointe, la rue Montcalm et se terminant sur la rue Beauséjour à la hauteur de la garderie aurait été identifié sécuritaire pour les piétons par le troisième groupe. (voir annexe 8.7).

« Quant aux rues perçues sécuritaires, les trois groupes ont fait des distinctions entre les déplacements pour les piétons et pour les cyclistes. »



5.3 Routes non sécuritaires

Pour les routes ou rues qui ne sont pas adaptées au transport actif ou des zones à risques, encore une fois les équipes ont abordé la question sous l'angle du déplacement piéton et du déplacement cyclable.

Le premier groupe considère que le sentiment de sécurité est faible pour la circulation à vélo et possiblement à pied sur la rue Venne en direction de Saint-Alexis et ce à partir de l'intersection de la rue Venne et de la rue Maréchal. La circulation à vélo est identifiée difficile et non sécuritaire sur le rang St-Jacques, la rue St-Jacques et la courbe du chemin du Bas-de-l'Église Sud. Sur la rue St-Jacques, quatre intersections sont identifiées comme étant difficiles à traverser que ce soit à pied ou à vélo et ce, malgré la présence de certaines infrastructures piétonnières:

- Intersection avec la route 158;
- Intersection avec les rues Ste-Anne et Beaudry;
- Intersection avec la rue Marion;
- Intersection avec la rue Venne.

Le groupe 2 identifie plusieurs zones à risques pour les piétons, les cyclistes ou encore les deux types d'usages.

- La rue Venne est citée sur toute sa longueur malgré la présence de trottoirs sur une portion de la rue;
- La rue Ste-Anne à partir de la rue St Jacques jusqu'à la rue Goulet;
- La rue St-Jacques dans la portion située entre les rues St-Joseph et Dupuis;
- La courbe du chemin du Bas-de-l'Église Sud;
- La courbe de la rue Lapointe entre les rues Gaudet et Paul-Massé;
- L'intersection de la rue Paré avec la rue St-Joseph;
- L'intersection du rang St-Jacques avec la Route 158.

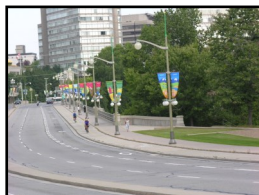
Le troisième groupe cite des axes entiers de déplacements à revoir malgré la présence de trottoirs sur plusieurs tronçons, l'angle du déplacement à vélo a été très important pour cette équipe :

- La rue Venne sur toute sa longueur;
- La rue Bro;
- La rue Maréchal;
- L'axe formé par la rue Ste-Anne et la rue Beaudry jusqu'à la hauteur de la rue Bro;
- L'axe de la rue Dupuis et de la rue du Collègue presque jusqu'à la rue Houle;

«... quatre intersections sont identifiées comme étant difficiles à traverser que ce soit à pied ou à vélo et ce, malgré la présence de certaines infrastructures piétonnières.»



Saint-Jacques



- L'axe entier de la rue St-Jacques (incluant l'intersection avec la 158);
- L'axe se rendant à la garderie (rue Beauséjour) partant de la rue du Collège, formé des rues Goulet, Lapointe, Coderre, Moncalm et Beauséjour.

En fait, les trois groupes s'entendent sur les difficultés rencontrées sur 2 axes importants, la rue Venne ainsi que l'axe de déplacement formé du rang et de la rue St-Jacques. La rue Dupuis, la rue Ste-Anne, la courbe de la rue Lapointe, la courbe du chemin du Bas-de-l'Église Sud sont, quant à eux, mentionnés par deux des trois équipes.

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

5.4 Routes à améliorer

Les groupes étaient aussi invités à se projeter et identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer pour augmenter la connectivité et la pratique du transport actif sécuritaire. Les tracés proposés par les trois groupes ont certes des points communs pour certains axes de déplacements identifiés, mais il y a une grande diversité dans les propositions pour des tronçons secondaires.



La superposition de ces tronçons créerait une trame cyclable particulièrement intéressante autant pour les déplacements utilitaires que pour le loisir, où la plupart des services, des quartiers résidentiels et des destinations utilitaires seraient liées.

La rue Saint-Jacques

Deux des trois groupes considèrent qu'il est important de planifier le déplacement cyclable et piéton en continu sur la rue Saint-Jacques. Le premier groupe propose des améliorations à partir du chemin de la Carrière alors que le deuxième commenterait ses aménagements à partir de la rue Marcel-Lépine par contre les deux groupes s'entendent pour poursuivre ce tracé au-delà du chemin du Bas-de-l'Église Nord. Une attention particulière pourrait être accordée à la signalisation près de l'intersection menant à l'école primaire.

La rue Sainte-Anne

Le groupe 1 planifierait un aménagement qui débiterait un peu après la rue Paré et les résidences pour les aînés et se poursuivrait sur la rue Sainte-Anne en direction nord-est jusqu'au rang des Continuations. Le deuxième groupe débiterait plutôt les aménagements un peu avant la rue Goulet et poursuivrait lui aussi en direction nord /est jusqu'au rang des Continuations.

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

La rue Venne

Le groupe 3 aménagerait la rue Venne à partir de l'intersection avec la rue Saint-Jacques et prolongerait ces derniers au-delà du périmètre urbain vers Saint-Alexis. Le groupe 1 propose des aménagements à partir du parc Aimé-Piette en direction sud-ouest jusqu'à la limite du périmètre urbain. Quant au groupe 2, il propose des aménagements sur une portion réduite de la rue Venne se situant entre la rue Bro et le parc Aimé-Piette.

Boucles et tronçons complémentaires

Nous vous décrivons maintenant les différentes propositions d'aménagement en fonction des sections de rues pouvant créer des boucles reliant les destinations ou augmentant la connectivité entre les zones résidentielles.

Le premier groupe propose 3 itinéraires :

- Une boucle pourrait être aménagée pour les piétons et cyclistes à partir de l'intersection de la rue St-Jacques avec la rue Laurin, empruntant la rue Laurin sur toute sa longueur, se poursuivant sur la rue Goulet jusqu'à l'intersection de cette dernière avec la rue Sainte-Anne. Un sentier hors route aménagé à partir de cette intersection pourrait en empruntant les limites des terrains vacants lier cet itinéraire avec les sentiers et le parc des Cultures déjà aménagés derrière l'église. Cette boucle pourrait être bonifiée en améliorant la sécurité des piétons ou cyclistes qui empruntent le stationnement derrière l'église à partir de la rue Marion et en créant un lien derrière les résidences pour aînés jusqu'à la rue Sainte-Anne.
- Deux circuits piéton et/ou cyclable utilisant la rue du Collège pourraient prendre leurs origines à l'intersection de la rue du Collège et de la rue St-Jacques. Un lien hors route entre la rue du Collège et les sentiers du parc (Nom du parc ou des sentiers) connecterait ces circuits avec la boucle des rues Laurin et Goulet.
 - Le plus court emprunterait la rue du Collège jusqu'à sa première intersection avec la rue Gaudet, se poursuivrait ensuite sur la rue Gaudet pour bifurquer en direction sud-ouest sur la rue Lapointe, emprunter ensuite la rue Montcalm en direction nord-est et compléter la boucle en se terminant sur le chemin du Bas-de-l'Église Sud.
 - Le plus long irait par la rue du Collège jusqu'à la deuxième intersection de la rue Gaudet et emprunterait la rue Gaudet sur toute sa longueur pour se lier au circuit court à l'intersection des rues Gaudet et Lapointe.
- Une boucle au sud de la rue St-Jacques permettrait de lier le quartier résidentiel et le secteur de l'hôtel de ville avec les circuits précédemment décrits. Elle prendrait son origine à l'intersection de la rue St-Jacques avec la rue Dupuis, emprunterait Dupuis sur toute sa longueur, la rue Maréchal en direction sud-est, la rue de L'Acadie en direction nord-est, la rue Migué en direction nord-est et se terminerait sur la rue St-Jacques. Un lien formel pourrait être aménagé via le parc Aimé-Piette à droite et à gauche de l'hôtel de ville pour lier cette boucle avec la rue Venne.

« ... des sections de rues pouvant créer des boucles reliant les destinations ou augmentant la connectivité entre les zones résidentielles. »



Saint-Jacques



«Le sentier
derrière l'église
pourrait être
poursuivi... pour
augmenter la
connectivité de
ce quartier.»

Le deuxième groupe propose des itinéraires semblables au premier groupe, mais avec quelques variations :

- Une boucle partirait de l'intersection St-Jacques et Laurin. Elle emprunterait d'abord la rue Laurin en direction nord-est jusqu'à la hauteur du 40, rue Laurin. L'itinéraire pourrait se poursuivre par un sentier hors route vers la droite en direction sud-est pour aller connecter avec l'extrémité sud-ouest de la rue des Mésanges. À ce point, deux circuits sont proposés :
 - Le circuit le plus court, partirait vers la droite en direction sud-est pour rejoindre la rue St-Joseph, descendre en direction sud-ouest jusqu'à l'intersection de St-Joseph et St-Jacques.
 - Le plus grand circuit pourrait ensuite remonter la rue des Mésanges en direction nord-est, tourner à droite sur la rue Goulet pour se rendre à l'intersection de la rue Goulet avec la rue Ste-Anne.
- Un itinéraire pourrait bonifier la première boucle en partant de l'intersection de la rue St-Jacques avec la rue Marcel-Lépine, emprunter cette dernière, piquer en direction sud-est par un sentier hors route jusqu'à l'intersection de la rue St-Joseph avec la rue Paré.
- Le sentier derrière l'église pourrait être poursuivi en direction nord-est dans les terrains situés entre les rues Ste-Anne et du Collège. Il pourrait ensuite se lier d'un côté avec la rue Ste-Anne bonifiant alors le circuit liant Goulet et Ste-Anne et de l'autre avec la rue du Collège environ à la hauteur de la rue Gaudet pour augmenter la connectivité de ce quartier.
- Un itinéraire est proposé à partir de l'intersection de la rue Montcalm avec la rue St-Jacques. Le trajet se poursuit en direction nord-est par la rue Montcalm, puis par la rue Lapointe, se poursuit en direction nord-ouest sur la rue Gaudet pour se rendre à la rue du Collège. De la rue du Collège, un lien hors route pourrait encore une fois mener aux sentiers et au parc des Cultures situés derrière l'église. Pour compléter cet itinéraire, un sentier pourrait être développé du côté sud-est du parc Paul-Masse afin de lier la rue Gaudet à la rue St-Jacques.
- Un itinéraire est proposé pour sillonner le quartier au sud de St-Jacques. À partir de la rue St-Jacques, il emprunterait le lien pédestre du parc de Grand-Pré pour accéder d'abord à la rue de Grand-Pré et ensuite à la rue Bro. Le trajet suit la rue Bro jusqu'à l'intersection avec la rue Venne. Il emprunte ensuite la rue Venne en direction sud-ouest pour se poursuivre sur la rue Maréchal et se terminer sur la rue Forest. Une boucle devrait y être ajoutée en prolongeant le trajet sur la rue Venne jusqu'à l'accès au parc Aimé-Piette, pour ensuite lier formellement le lien pédestre et cyclable du parc avec l'hôtel de ville et la rue Maréchal.
- Une boucle pourrait être prévue de l'intersection de la rue Forest avec la rue St-Jacques, emprunter la rue Forest, la rue Sincère et revenir à la rue St-Jacques en remontant vers le nord-est par la rue Migué.

Saint-Jacques

Et finalement le groupe 3 propose quelques tronçons complémentaires intéressants dont le deuxième n'ayant pas de comparable dans la cartographie des deux premiers groupes.

- Une section cyclable et/ou piétonne partant de l'intersection de la rue St-Jacques avec la rue Beaudry, sillonnant la rue Bro jusqu'à son intersection avec la rue Venne.
- Un tracé hors route partant de l'extrémité sud de la rue des Mésanges qui descendrait en direction sud-ouest pour se lier avec la rue St-Jacques. De ce tracé, un lien toujours hors route se rendrait jusqu'à la rue Marcel-Lépine, un autre lien hors route se rendrait en direction sud-est en passant au travers du parc des Cultures jusqu'à la rue du Collège.
- Une section de la rue du Collège pourrait être aménagée jusqu'à la hauteur de la deuxième intersection de la rue Gaudet et emprunter ensuite un lien hors route en direction nord-ouest jusqu'à la rue Ste-Anne.

Pour visualiser les propositions des trois groupes sur les cartes consulter l'annexe 8.7.



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

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

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

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

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

1. Refaire la signalisation, le re-marquage et le nouveau marquage des rues;
2. Se concerter avec la Sûreté du Québec : Sensibilisation par les billets de courtoisie aux traverses piétonnes;
3. Prévoir transport actif, piste cyclable et connectivité dans les prochains développements;
4. Initier les pistes cyclables dans les quartiers résidentiels les plus récents;
5. Approcher les commerçants.

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





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

7. Constats et recommandations

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

Les participants étaient engagés et ont travaillé jusqu'à obtenir cinq pistes d'actions très précises et réalisables à court terme. L'atelier a permis à ces participants, d'abord d'être sensibilisés et de s'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 municipaux, de gestionnaires de services, de représentants d'organismes et de citoyens utilisateurs.

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

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

7.1 Constats

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

- La présence de mobilier urbain de qualité (bancs, tables, stationnements pour vélos, bacs à fleurs, poubelles) à l'hôtel de ville, dans les parcs ou encore sur la rue Saint-Jacques favorise une expérience agréable pour le piéton;
- La circulation piéton à Saint-Jacques est supportée par la présence de mesures de réduction de vitesse aux abords des parcs et de l'école et par un réseau de trottoirs sur plusieurs rues. Par contre, plusieurs éléments nuisant aux déplacements à pied ont été soulevés; les sections de trottoir manquantes, l'élroitesse des trottoirs à certaines intersections, des abaissements de trottoir (bateaux pavés) absents, les obstacles sur le trottoir, la chaussée très arrondie ou mal définie aux intersections, les entrées charretières larges et non-définies;
- La circulation à vélo est difficile à Saint-Jacques. Il n'y a pas de voie cyclable identifiée ou partagée dans la municipalité;
- Les citoyens disposent de grands stationnements en périphérie des services leur permettant de se déplacer à pied pour leurs emplettes;
- Le stationnement sur rue est autorisé sur les deux côtés de plusieurs rues malgré la présence de grands espaces de stationnement. Les automobiles nuisent aux déplacements piéton ou cyclable en bordure de rue;
- Plusieurs rues sont larges et ont le potentiel pour un partage de la route sécuritaire entre le piéton, le cycliste et l'automobiliste. Par contre les espaces piétonniers ou cyclables sont mal définis et peu visibles par rapport à ceux de la circulation automobile et du stationnement;
- Les croisements de plusieurs rues avec la rue Saint-Jacques offrent des traversées difficiles et ce malgré la présence de marquage au sol ;
- Le manque de connectivité de la trame de rue impose, dans plusieurs secteurs, des trajets plus longs. Les piétons et cyclistes privilégient les trajets plus directs et les marques d'usure laissées au sol indiquent leurs préférences.

«Les citoyens disposent de grands stationnements en périphérie des services leur permettant de se déplacer à pied pour leurs emplettes.»





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

7.2 Recommandations

Saint-Jacques est un milieu de vie agréable avec un bon potentiel de développement de la mobilité active. Les 5 pistes d'actions identifiées à la page 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-Jacques.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soit considérés dans l'évolution de vos réseaux piétons et cyclables. L'expérience des citoyens utilisateurs de tous âges ainsi que le partage de la vision de ressources municipales (élus + gestionnaires) et communautaires enrichissent un projet;
- Utiliser le réseau de trottoirs existant pour bonifier le potentiel piétonnier de Saint-Jacques. Une réflexion englobant l'âge, la mobilité des utilisateurs, les destinations ciblées (scolaire, commerciale, résidentielle, industrielle), la circulation, la sécurité en bordure de rues permettrait de cibler les besoins de réfection et de planifier ou prioriser les nouveaux tronçons de trottoir ainsi que l'aménagement de passages piétonniers;
- Aménager des passages piétonniers et des sentiers qui permettent de créer des liens dans l'axe nord-ouest/sud-est principalement au nord de la rue St-Jacques afin de réduire la distance de déplacement et d'augmenter la connectivité entre les différents secteurs. La priorisation de trajets courts et des tracés naturels déjà empruntés par les utilisateurs favorise les déplacements actifs;
- Revoir la signalisation et les mesures de réduction de la vitesse sur la rue St-Jacques et sur les rues avoisinant les écoles et les parcs;
- Planifier un réseau de voies cyclables permettant d'accéder en sécurité et en continu aux destinations définies selon les différentes clientèles autant pour le loisir que pour les destinations utilitaires quotidiennes (école, emploi, loisir, commerces, services);
- Aménager les trottoirs, les voies cyclables, les passages piétonniers et les sentiers pour qu'ils soient en continu, mais aussi liés entre eux et aux destinations;
- Définir des stratégies pour augmenter le sentiment de sécurité et améliorer l'expérience du piéton et du cycliste. L'amélioration esthétique des façades, la gestion des obstacles sur le trottoir et du stationnement sur rue, l'éducation des marcheurs, cyclistes et automobilistes favorisent les déplacements actifs;
- Accorder autant d'importance à la planification des déplacements utilitaires des piétons et des cyclistes dans les nouveaux projets ou nouveaux développements qu'aux déplacements utilitaires en automobile. Il est plus facile de prévoir les impacts si tous les utilisateurs sont considérés dans la planification que de faire des correctifs.

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

- ÉDUCATION ET SENSIBILISATION DES DIFFÉRENTS UTILISATEURS:
 - Planifier des campagnes sur le respect, le partage de la route, les passages piétonniers, la signalisation...;
 - Déployer des stratégies visant à rassurer les parents sur les trajets scolaires et les inciter à encourager leurs enfants à se rendre à pied à l'école.
- UN GROUPE DE TRAVAIL MUNICIPAL DE TRANSPORT ACTIF:
 - Former un groupe représentatif d'élus, de gestionnaires et d'utilisateurs et le consulter pour valider la cohérence entre les différents types d'usages (loisir et utilitaire) et en fonction des clientèles sur les projets d'améliorations prévues pour les réseaux piétons et cyclables;
 - Consulter le groupe lors de la réalisation d'un diagnostic;
 - Impliquer le groupe dans la planification du développement de la municipalité.
- RÉALISATION D'UN DIAGNOSTIC DE TRANSPORT ACTIF COMPLET
 - Observer et documenter l'organisation des activités de la municipalité et des habitudes de déplacements des utilisateurs (piétons, cyclistes, usagers en fauteuil roulant, familles avec ou sans poussette, autres) en fonction des destinations et des différentes périodes de la journée (jour, soir, heure de pointe, retour de l'école);
 - Recenser les obstacles et facteurs influençant la pratique de la mobilité active tels que les plaintes et requêtes des citoyens, les lignes de désir permettant d'identifier les itinéraires naturels et de réduire la distance à parcourir, les rues étroites ou larges, la présence ou non d'abaissements de trottoirs, de liens piétonniers entre les rues parallèles, les forces et faiblesses du réseau piétonnier existant, les difficultés rencontrées par les cyclistes, 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-Jacques devienne un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Entre autre, en tenant compte du diagnostic et des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (Échelle de la rue, densité, mixité, trame des rues, connectivité, centralisation des services, réduction des vitesses de transit...) dans le développement de la municipalité;

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



Saint-Jacques

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

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



Annexe 8.1

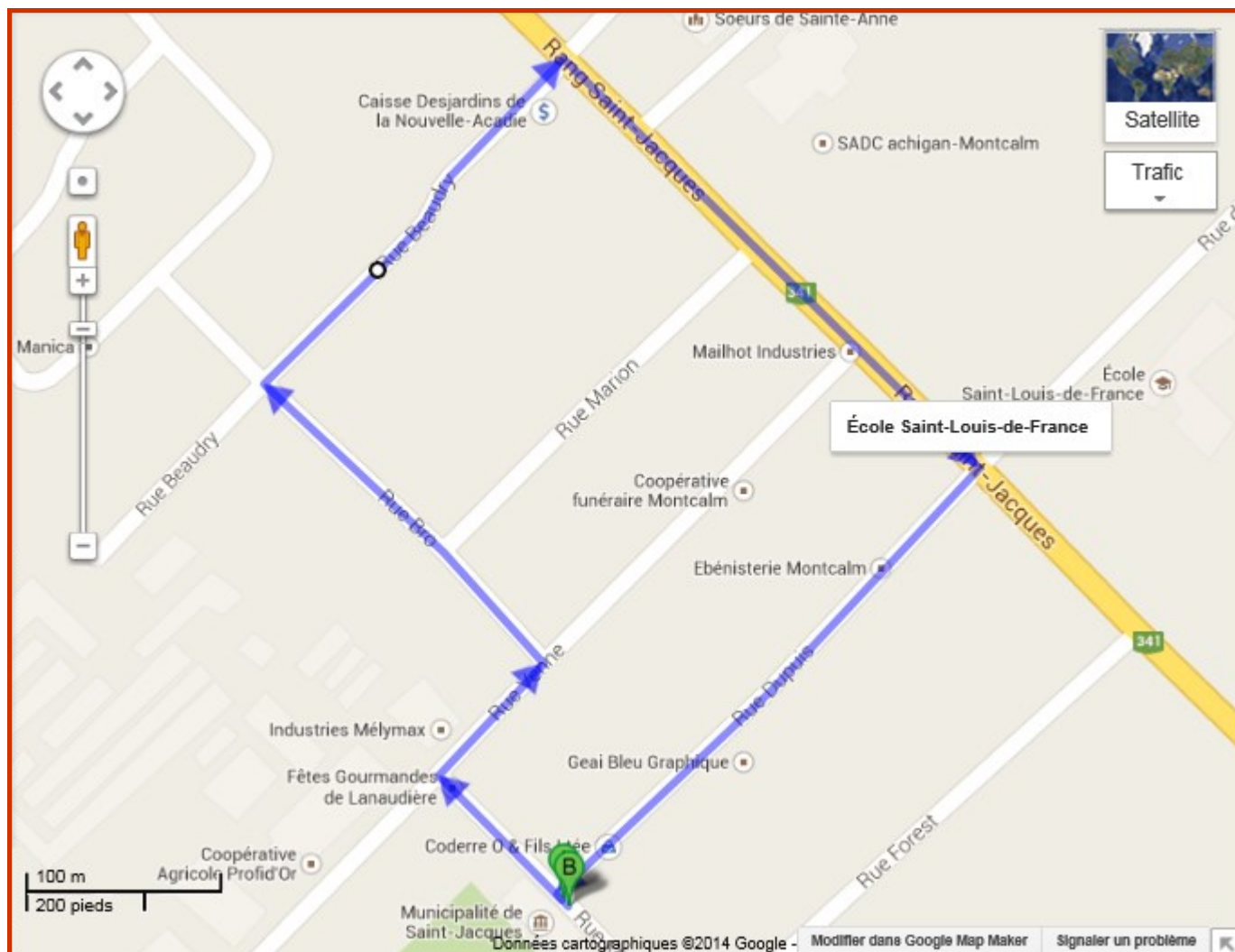
Ordre du jour

Municipalité de Saint-Jacques
Atelier
potentiel piétonnier et cyclable
Mercredi 28 mai 2014

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

Annexe 8.2

Itinéraire de la marche exploratoire



1,2 kilomètre

Annexe 8.3

Questionnaire—Analyse du potentiel de transport actif

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

Section 1: Potentiel piétonnier

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?	2	2	2	50%
2.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passer côte à côte?	3	3	2	67%
3.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?	3	4	3	83%
4.	Lorsque les trottoirs sont inexistant, est-ce qu'il y a des mesures de réduction de la vitesse et/ou autres mesures qui favorisent et rendent la marche plus accessible?	0	0	0	0%
5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?	1	3	2	50%
6.	Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?	0	0	2	17%
7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?	0	2	2	33%
8.	Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?	3	2	2	58%
9.	Y a-t-il suffisamment d'éclairage sur les rues et dans les zones piétonnières pour permettre aux piétons de voir et d'être vus?	1	3	3	58%
10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?	1	1	0	17%
11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?	1	1	0	17%
12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?	2	3	3	67%
13.	Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils accessibles et sentent-ils propre?	0	0	1	8%
14.	Les trottoirs/pistes/sentiers offrent-ils une protection du soleil ou du mauvais temps (par exemple présence d'arbres)?	1	1	2	33%
15.	Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils attrayants et invitants?	2	3	2	58%
16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?	1	0	1	17%
17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?	0	0	0	0%
18.	Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	3	0	0	25%
19.	Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport actif?	0	0	0	0%
20.	Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?	1	0	0	8%
21.	Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?	0	0	0	0%
22.	Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?	1	3	0	33%
23.	Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée?	0	3	1	33%
24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?	0	0	0	0%
	Grand total Potentiel piétonnier (max. = 100)	26	34	28	

Section 2: Potentiel cyclable

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

Section 3: Autres usages

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?	0	1	0	8%
2.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?	2	1	0	25%
3.	Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?	1	0	0	8%
4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?	0	0	0	0%
5.	Le parc de "skate" est-il suffisamment rapproché des résidences, des écoles, etc. pour permettre aux étudiants de s'y rendre à vélo ou à pied?	0	0	0	0%
6.	Le parc de "skate" est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?	0	0	0	0%
8.	Est-ce que les entreprises ou milieux de travail permettent à leurs employés de se rendre au travail en planche à roulettes et de l'entreposer sur place?	0	0	0	0%
9.	Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?	0	0	0	0%
10.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?	0	0	0	0%
11.	Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?	0	0	0	0%
12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?	0	0	0	0%
13.	L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?	1	0	0	8%
14.	Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?	1	0	3	33%
15.	Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?	0	0	0	0%
16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?	0	0	0	0%
17.	Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?	0	0	0	0%
18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?	1	0	0	8%
19.	Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?	3	3	2	67%
20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?	0	0	0	0%
21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies d'« abaissements de trottoir (bateaux) »?	3	3	2	67%
22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?	1	3	0	33%
23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?	3	3	0	50%
24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	4	3	3	83%
25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?	4	3	3	83%
	Grand total Potentiel d'autres usages (max. = 100)	24	20	13	

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

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

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

Section 1 Potentiel piétonnier

G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
5 ^e	2 ^e	*	6	10.	Les automobilistes respectent-ils les piétons?
3 ^e	4 ^e	-	5	24.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?
-	1 ^e	-	5	5.	Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser la rue?
1 ^e	-	-	5	1.	Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
-	3 ^e	*	4	11.	Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?
2 ^e	-	-	4	12.	Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?
4 ^e	-	-	2	25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier?
-	-	*	1	17.	Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
-	-	*	1	22.	Sur les chemins sans trottoir, existe-t-il des accotements asphaltés suffisamment larges et/ou asphaltés ?
-	-	*	1	7.	Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs ?
-	5 ^e	-	1	16.	Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?

Section 2 Potentiel cyclable

3 ^e	1 ^e	-	8	21.	Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
1 ^e	-	*	6	2.	Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes?
-	2 ^e	-	4	4.	Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, des lois municipales spéciales)?
2 ^e	-	-	4	3.	Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
-	3 ^e	-	3	25.	Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclable?
5 ^e	-	*	2	8.	Existe-t-il des stationnements à vélos pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles ?
4 ^e	-	-	2	6.	Est-ce que les voies et sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
-	4 ^e	-	2	1.	Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?
-	5 ^e	-	1	22.	Les sentiers/pistes sont-ils attrayants et invitants?
-	-	*	1	9.	Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?
-	-	*	1	15.	Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas , peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?
-	-	*	1	16.	Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs (suite)

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

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

Section 3 Potentiel « autres usages »					
3 ^e	1 ^e	-	8	18.	Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
4 ^e	4 ^e	*	5	4.	Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
-	2 ^e	*	5	20.	Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
1 ^e	-	-	5	24.	Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
2 ^e	-	-	4	23.	Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants?
-	3 ^e	-	3	10.	Existe-t-il un comité aviseur pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées ?
-	5 ^e	*	2	16.	Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?
5 ^e	-	-	1	25.	La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés ?
-	-	*	1	21.	Les intersections de trottoirs sont-elles munies « d'abaissements de trottoir (bateaux) »?
-	5 ^e	-	1	7.	Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?
-	5 ^e	-	1	22.	Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
-	-	*	1	1.	La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté?
-	-	*	1	12.	Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté?

Annexe 8.5 Informations complémentaires « Code de la route »

Références :

Code de la sécurité routière, LRQ, CC-24.1

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

ARTICLES

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

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

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

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

2° il est âgé d'au moins 12 ans;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DÉFINITIONS:

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

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

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

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

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

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

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

Informations complémentaires « Code de la route » (suite)

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

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

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

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

Références :

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

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

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

Références :

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

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

consulté le 2013-04-11

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

...

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

...

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

Références :

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

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

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

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

Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées

Destination	Localisation	1	2	3
Provigo	8, rue St-Jacques	x	x	x
École St-Louis-de-France	4, rue du Collège	x	x	x
Centre culturel du vieux collège	53, rue St-Jacques	x	x	x
Magasin Korvette	57, rue St-Jacques	x	x	x
Banque nationale	83, rue St-Jacques	x	x	x
Resto 4 Café	87, rue St-Jacques	x	x	x
Pharmacie + Clinique médicale	103, rue St-Jacques et 1, rue Marion	x	x	x
Église	102, rue St-Jacques	x	x	x
Caisse populaire + notaire	4, rue Beaudry	x	x	x
Bureau de poste	130, St-Jacques	x	x	x
Collège Esther Blondin	101, rue Ste-Anne	x	x	x
Hôtel de ville et bibliothèque	16, rue Maréchal	x	x	x
Quincaillerie Coderre	32, rue Dupuis	x	x	x
Parc Aimé-Piette	Rue Venne	x	x	x
Dépanneur et essence Shell	226, rue St-Jacques	x	x	x
Restaurant Crème-rit	236, rue St-Jacques	x	x	x
Dépanneur Boni-choix	Rue St-Jacques	x	x	-
Horeb de St-Jacques	122, rue St-Jacques	x	x	-
Hydrolique BR	35, rue Dupuis	x	-	x
Dépanneur Migué	38, rue Venne	x	x	-
Parc Grand-Pré	Coin Beaudry et St-Jacques	x	-	x
Resto Pub	205, rue St-Jacques	x	x	-
Salon de Quilles L'Acadien	11, rue Marcel-Lépine	x	x	-
Dépanneur Ness	187, rue St-Jacques	x	x	-
Restaurant Aux Deux Lys	225, rue St-Jacques	x	x	-
Restaurant Village Casa Grecque	235, rue St-Jacques	x	x	-
Parc des Cultures	Derrière l'église	x	-	x

Annexe 8.6 Liste des destinations ciblées (suite)

Destination	Localisation	1	2	3
Parc des Cultures	Derrière l'église	x	-	x
Coiffeuse, Comptable	Rue St-Jacques	x	-	-
NAPA	88, rue St-Jacques	x	-	-
SADC	104, rue St-Jacques	x	-	-
Garage Venne	45, rue Venne	x	-	-
Coop funéraire	13, rue Venne	x	-	-
André Légaré—funéraire	8, rue Venn	x	-	-
Coop Profid'or	60, rue Venne	x	-	-
École primaire de Grand-Pré	20, rue Beaudry	x	-	-
Commerces (fleuriste/barbier)	144, rue St-Jacques	x	-	-
Assurance Jetté	153, rue St-Jacques	x	-	-
Dupuis Ltée	217, rue St-Jacques	x	-	-
Petits Pas Jacadiens	66, rue Ste-Anne	x	-	-
Garage municipal	186, rue St-Jacques	x	-	-
Résidence pour aînés	Rue Sainte-Anne	-	x	-
CHSLD	Rue Sainte-Anne	-	x	-
Industrie IPEX	247, Rang St-Jacques	-	x	-
Kiosque Ferme Perron	Rang St-Jacques	-	x	-
Garderie Les Soleils d'amour	12, rue Beauséjour	-	-	x

Annexe 8.7

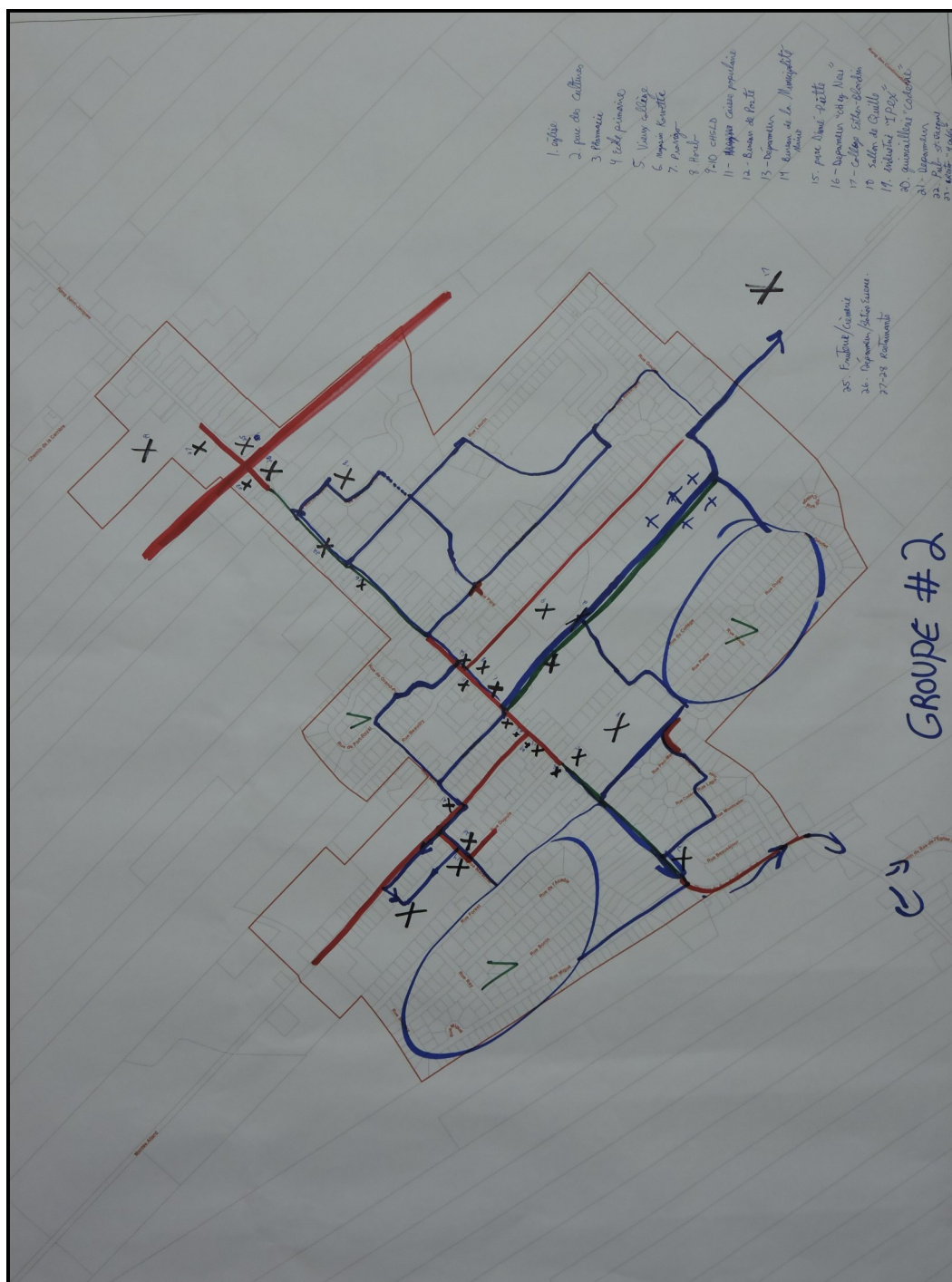
Reproduction des tracés

Groupe 1



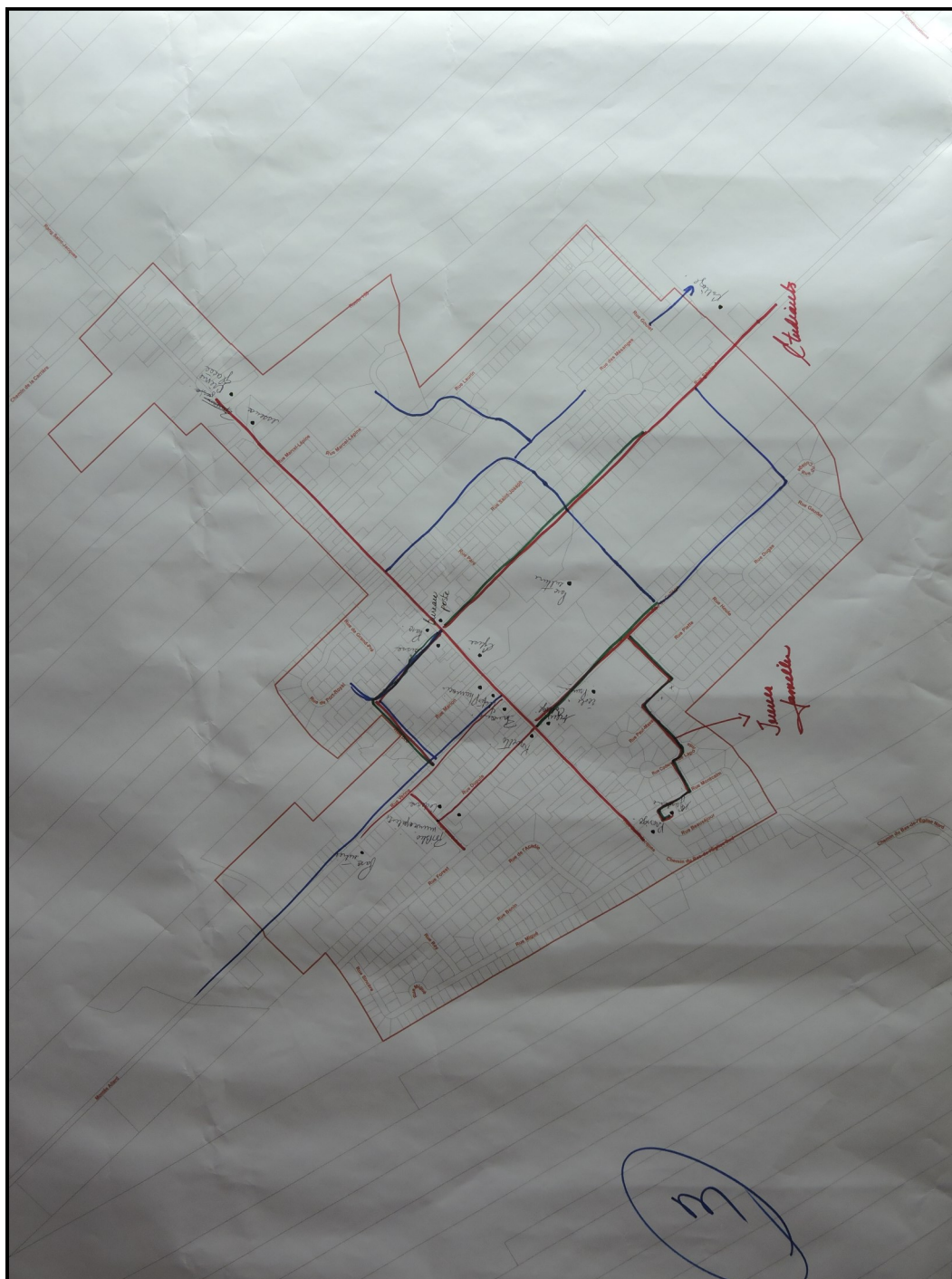
Reproduction des tracés

Groupe 2



Reproduction des tracés

Groupe 3



Annexe 8.8

Liste des actions identifiées

Groupe 1

1. Refaire la signalisation, le re-marquage et le nouveau marquage des rues;
2. Trouver un nouveau propriétaire pour la crèmerie inutilisée dans le village— pour créer une destination sécuritaire;
3. Acheter des modules pour le «skate park»;
4. Patinoire 4 saisons au parc Aimé-Piette connecté au réseau actif;
5. Nouveaux modules pour parc Aimé-Piette + Kaboom.

Groupe 2

1. Initier les pistes cyclables dans les quartiers résidentiels les plus récents;
2. Prévoir transport actif, piste cyclable et connectivité dans les prochains développements;
3. Clarifier la signalisation et faire de la sensibilisation via le journal;
4. Sûreté du Québec : Concertation et sensibilisation pour les billets de courtoisie aux traverses piétonnes;
5. Recenser les points dans la municipalité où il y a des possibilités d'interconnections et raccourcis.

Groupe 3

1. Rendre visible et plus claire la signalisation;
2. Refaire les marquages existants et en ajouter de nouveaux;
3. Mettre sur pied un comité pour le suivi des projets « transport actif »;
4. Utiliser le Jacobin pour sensibiliser automobilistes et piétons;
5. Approche avec les commerçants.

Annexe 8.9

Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 9 évaluations:

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

- Qu'il y a distinction entre transport « actif » et transport « pour loisir »;
- Beaucoup laisser la place à chacun : automobilistes/ cyclistes / piétons;
- 1- Son existence, 2- Sa différence;
- Qu'il y en avait pas beaucoup dans la ville. - Interdit de «skate board» / Interdit de patin à roues alignées;
- Qu'il est important dans une municipalité ayant les commerces et les villes sur 1 km de rayon;
- Que c'était pour atteindre une destination;
- L'utilité de ce transport = Se rendre au travail, dans les commerces, etc.
- Transport actif = Point A au point B, vers un lieu spécifique.

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

- Qu'il y a beaucoup de travail à faire pour adapter la municipalité au transport actif;
- Nos habitudes demeurent bien présentes. Le changement ne sera pas facile;
- Les points à améliorer;
- Que la ville avait grandement besoin d'amélioration;
- Que nous pouvons changer les choses rapidement à moyen terme et à long terme;
- Que c'est beaucoup de petits détails;
- Une analyse des lieux, des difficultés rencontrées par les utilisateurs, la visibilité, l'accessibilité;
- Beaucoup de chose à changer, beaucoup de \$ à investir.

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

- Qu'à St-Jacques, le potentiel de transport actif est bon, mais qu'il y a place à beaucoup d'action;
- Au point de vue cycliste, St-Jacques est mal équipé;
- Oui, nous avons un bon potentiel;
- Que nous devenons de plus en plus paresseux et que nous devrions apprendre à nos générations futures;

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

- Que notre % est bas, mais que ça nous donne des idées;
 - Pourcentage très bas : pistes pour changer ou penser autrement.
 - Que c'est très relatif aux perceptions de chacun;
 - Tout le travail à faire.
4. **Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie ? Que reprenez-vous de cet exercice?**
- Bien aimé, ça aide à visualiser où il faut plus de connectivité;
 - Bien apprécié, nous n'avons pas les mêmes critères de sécurité chacun y va de ses intérêts personnels;
 - Choisir nos priorités;
 - Que rêver, c'est beau mais que parfois nous devons agir;
 - C'est parfait, il faut avoir des idées pour avoir de beaux projets;
 - Super;
 - J'ai grandement aimé cet exercice car travailler sur la carte de ma municipalité m'a permis de réaliser le pouvoir et l'importance de la connectivité de tous les quartiers;
 - Sensibiliser au coin dangereux ou route dangereuse. Rêve réalisable avec les années.
5. **Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?**
- Oui, on sent que pas mal tout le monde semble avoir les mêmes attentes;
 - Oui (3);
 - Oui beaucoup, c'est arrivé à point puisque nous sommes justement sur une réflexion à ce sujet;
 - J'aurais aimé avoir plus de modules (kaboom);
 - Les priorités sont parfaites et réalisables dans les 6 mois;
 - Très satisfaite. Oui car ces priorités à court terme sont réalisables;
 - La journée m'a fait penser aux piétons qui ne s'imposent pas. Comme piéton faut prendre notre place.
6. **Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?**
- L'exercice de cartographie;
 - Les priorités à mettre en œuvre dans les 6 mois à venir;
 - La marche exploratoire;

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

- La première partie où tous les aspects du transport actif ont été identifiés;
- Les projets que nous avons décidé de réaliser !!
- Les cartes et la promenade;
- Le plan, les priorités;
- J'ai beaucoup aimé la marche exploratoire;
- Sortie extérieure.

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

- Je n'en vois pas;
- Aucun (4);
- ????
- Tout a été utile !
- Le premier atelier.

8. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?

- Des réalisations rapides;
- Une structure plus définie pour atteindre les objectifs;
- Réalisation des priorités dégagées et une présentation au conseil municipal;
- Que tous les projets soient réalisés;
- Conclusion des conférenciers;
- Que ça dépasse la table du conseil;
- Une suite logique, simple et conviviale pour chacun. Des changements en douceur;
- Établir un plan clair de développement pour le transport actif;
- Priorité et enseignement sur la réglementation au automobilistes et sévir (ticket) s'il y a lieu.

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

- Comme citoyenne, m'intéresser davantage, être plus consciente de l'importance du transport (et de ces moyens : marche, vélo...);
- Me donner une sensibilité dans le dossier, une nouvelle vision;
- Réalités et constats des réseaux piétons et cyclables. Aide à l'étude du piéton et cyclable.
- Permet une réflexion sur le sujet;

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

- J'ai appris à mieux regarder;
- Reste à voir;
- Mieux planifier les futurs développements. Mieux penser les nouvelles réglementations d'urbanisme;
- Sensibiliser les piétons à s'imposer et à emprunter les zone piétonnière pour traverser et ralentir le trafic.

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

- ?
- Oui plusieurs projets municipaux vont offrir des possibilités d'aménagement;
- Continuer à m'impliquer auprès des jeunes en leur conseillant des moyens pour avoir du fun tout en étant prudent;
- À la soumission des priorités au conseil;
- Assurément;
- Oui;
- Oui, en portant attention en marchant;
- Adopter les règlements pour favoriser le transport actif.

11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?

- Super;
- Parfait. Merci !;
- J'aimais bien être avec des adultes. Mais j'ai ADORÉ;
- Très enrichissante;
- Excellente;
- Très belle journée ! Merci !;
- Très intéressant et pertinent;
- Fort intéressante;
- C'est avec le temps que je vais apprécier cette journée, si je vois les limites de vitesse respectées et les piétons prendre leur place dans le village. Je vais continuer à être fier de mon village.

Autre commentaires : Merci de m'avoir invité à cette rencontre—Jacques Dion

Annexe 8.10

Liste des participants

M.	Pierre La Salle	Maire
Mme	Sophie Racette	Conseillère
Mme	Isabelle Marsolais	Conseillère
M.	Martin Genest	Inspecteur municipal
M.	Christian Marchand	Superviseur travaux publics
M.	Tommy Pilotte	Technicien en loisirs
Mme	Jacques Dion	Brigadier scolaire
Mme	Sylvie Mercier	Responsable du service aux abonnés à la Bibliothèque et citoyenne
Mme	Vicky Légaré	Citoyenne et étudiante de secondaire
Mme	Francine Roy Gaudet	Citoyenne
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère programme saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (CISSSL)
M.	Philippe Courchesne Trudel	Conseiller programme saines habitudes de vie, Centre de intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (CISSSL)

Annexe 8.11



Offre de service 2014 Mode de vie physiquement actif



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

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

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

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

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

Potentiel piétonnier et cyclable

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

Espaces municipaux de qualité

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

Planification des déplacements actifs

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

Aménagement et écomobilité

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

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

Pour plus d'information sur cette offre sans frais :

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

Centre de santé et de services sociaux
du Nord de Lanaudière

Centre de santé et de services sociaux
du Sud de Lanaudière

Annexe 8.12

Références et ressources en transport actif

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Ministère des transports du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

Voir autres sites :

www.ecologieurbaine.net

www.equiterre.org

www.inspq.qc.ca

www.sagacite.org

www.vivreenville.org

www.aspq.org

www.quebecenforme.org

www.tc.gc.ca

www.activetransportation-canada.blogspot.ca

Auteur

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

Référence suggérée

COULOMBE, L. (2015). *Saint-Jacques - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 60 p.

Dépôt légal :

978-2-924462-09-6 (version imprimée)
978-2-924462-10-2 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Premier trimestre 2015