

Lavaltrie

Nouvelle perspective sur les déplacements actifs



Atelier de transport actif : 14 avril 2012



Line Coulombe
Programme Saines habitudes de vie

Table des matières



1.	L'atelier sur l'accroissement des potentiels piétonnier et cyclable	3
2.	La marche exploratoire	5
3.	Résultat—Analyse du potentiel de transport actif	8
4.	Résultats— Exercice de cartographie	22
5.	Résultats—Priorisation du transport actif	24
6.	Conclusion et commentaires	26
7.	Annexes	
7.1	Ordre du jour de l'atelier	29
7.2	Questionnaire d'analyse du potentiel de transport actif	30
7.3	Listes des destinations ciblées	33
7.4	Reproduction des tracés	35
7.5	Listes des actions identifiées	38
7.6	Résultats de l'évaluation de l'atelier	39
7.7	Liste des participants	42
7.8	Ressources en transport actif	43

« Nouvelle perspective sur les déplacements actifs »

Journée de formation et de réflexion sur le transport actif

Ville de Lavaltrie

1. Atelier sur l'accroissement des potentiels piétonnier et cyclable

À l'automne 2011, les Centres de santé et de services sociaux du Nord et du Sud de Lanaudière en collaboration avec l'Agence de la santé et des services sociaux de Lanaudière ont proposé à la Ville de Lavaltrie de participer à un atelier de formation et de réflexion sur l'accroissement du potentiel piétonnier et cyclable. L'intention au départ étant de permettre la tenue d'un événement où Michaël Haynes, directeur de TransActive Solutions pourrait transmettre ses connaissances et ses outils aux intervenants des CSSS dans un contexte réel d'expérimentation de l'atelier.

L'atelier de formation et de réflexion du 14 avril 2012 a aussi été organisé avec la collaboration de la Direction des Loisirs de la Ville de Lavaltrie et s'est tenu au bâtiment utilitaire situé au 120, rue Saint-Antoine à Lavaltrie.

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 des potentiels 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 7.1) :

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

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



Lavaltrie



- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la municipalité de Lavaltrie d'améliorer son potentiel piétonnier et cyclable;
- Une évaluation des participants à la journée de réflexion.

PROPOSITION D'UNE DÉFINITION COMMUNE

Cette première présentation a permis aux participants de s'approprier une définition commune du transport actif soit que le transport actif regroupe toutes les formes de déplacement fonctionnant avec l'énergie musculaire. Celle-ci a également permis de les sensibiliser à l'importance du transport actif leur a proposé de considérer ce dernier au même titre que le déplacement motorisé dans la planification de la mobilité du citoyen. Le transport actif étant effectivement relié au transport motorisé, les principaux problèmes de l'un peuvent être améliorés par l'autre:

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

« La présentation permettait de constater les pratiques qui favorisent l'utilisation sécuritaire de la marche et du vélo en milieu municipal. »

INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

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

Après ces présentations, 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 l'atelier décrit ci-dessous.



2. La marche exploratoire

Après les deux présentations de l'avant-midi, le groupe s'est dirigé à l'extérieur pour une marche exploratoire. L'objectif étant d'observer d'un œil avisé l'application sur le terrain des principes de déplacements actifs présentés plus tôt.

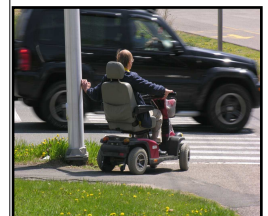
Au départ, des consignes importantes ont été données aux participants et ceux-ci devaient porter un nouveau regard mais sans formuler de critiques négatives, ni de justifications face aux infrastructures présentes. Ils étaient surtout invités à se poser des questions. Qu'est-ce que je vois ? Est-ce une bonne ou mauvaise initiative ? Est-ce que l'ensemble est cohérent ? Qui est le mieux desservi par l'aménagement ? Est-ce adapté à tous les groupes d'âge, 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, Line Coulombe ainsi que Michaël Haynes (TransActive Solutions) montraient 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.

La marche exploratoire a donc débuté juste devant l'entrée du bâtiment utilitaire où on pouvait observer les mesures prises pour favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées entre autre par des stationnements bien définis et suffisamment larges.



Le groupe s'est ensuite dirigé vers la gauche sur Saint-Antoine Sud jusqu'à l'intersection de la rue Notre-Dame. Sur cette portion du parcours, les participants ont exercé leur nouveau regard sur une mesure de modération de la circulation, soit un dos d'âne en se posant les questions suivantes : Quelles sont les raisons potentielles du choix de cet emplacement ? Est-ce que la mesure est efficace ? Est-ce que l'infrastructure est en bon état ? De plus, on faisait observer sur cette portion du parcours, un égout pluvial d'un modèle sécuritaire pour les vélos et bien positionné pour éviter les incidents. Par contre, à quelques mètres plus loin, à l'intersection de la rue Saint-Antoine et Notre-Dame, c'est un égout mal orienté qui se retrouve directement dans le rayon de virage d'un vélo qui faisait l'objet de discussions.



« Par contre à quelques mètres plus loin, à l'intersection de la rue Saint-Antoine et Notre-Dame, c'est un égout mal orienté qui se retrouve directement dans le rayon de virage d'un vélo qui faisait l'objet de discussions. »

Lavaltrie



On faisait aussi remarquer à cette intersection des murets protecteurs pour les piétons sur le côté nord de la rue Notre-Dame, la discontinuité des trottoirs sur le côté sud et la « ligne de désir » bien visible sur le sol. La phase piétonne de l'intersection en mode « tout permis » qui équivaut à un mode protégé simultanément dans toutes les directions nous permet de traverser facilement l'intersection pour se retrouver du côté nord. Les participants soulignaient les difficultés de traverser cette intersection à bicyclette puisque la bande cyclable disparaît juste avant cette dernière et qu'il y a très peu de place entre les véhicules et les vélos à l'intersection. On a aussi discuté du marquage au sol qui accuse l'usure du temps ainsi que du Ministère des transports du Québec qui prévoit effectuer des travaux à cette intersection prochainement.



« ... l'espace devant l'abri d'autobus et le trottoir est adéquat et permet aux utilisateurs d'y être sans nuire aux piétons circulant sur le trottoir. »

Le transport collectif étant complémentaire au transport actif, après s'être dirigé vers la gauche sur la rue Notre-Dame, le groupe s'est arrêté et a constaté que l'espace devant l'abri d'autobus et le trottoir est adéquat et permet aux utilisateurs d'y être sans nuire aux piétons circulant sur le trottoir.

Par la suite, les faits suivants caractérisent cette portion de la marche exploratoire :

- On précise que la traverse piétonne devant l'église remet en perspective que cette rue est un des axes principaux de Lavaltrie autant pour les piétons, cyclistes et véhicules motorisés ;
- On discute de l'absence (discontinuité) de trottoir du côté sud de la rue ;
- On se questionne sur les destinations des utilisateurs du stationnement du côté sud et si une seule traverse piétonne est suffisante ?;
- On fait remarquer l'installation d'une traverse devant l'église tout en se posant les questions suivantes : La traverse est-elle bien indiquée ? Est-elle respectée par l'intense circulation automobile ? Est-elle bien située ? Combien de temps une famille doit-elle attendre avant de traverser la rue ?) ;
- On fait remarquer plus loin sur cette portion, le rétrécissement de la rue qui pourrait raccourcir la durée d'une traversée et donner un accès direct au stationnement et aux aménagements du bord du fleuve.



En cheminant sur la rue Notre-Dame, on remarque l'élargissement des trottoirs. On discute aussi devant un abaissement de trottoir menant à un trottoir privé donnant accès à une rampe près de la maison. Vis-à-vis, de l'autre côté de la rue, il n'y a pas de trottoir et aucune traverse piétonne n'y correspond. On souligne aussi les entrées de commerces où les trottoirs sont en continus et délimitent clairement l'espace piéton par rapport à celle où le trottoir est entrecoupé. À ce moment, une discussion s'amorce devant un commerce où les autos stationnées empiètent sur le trottoir. Devant la maison de la culture, les participants mentionnent avoir observé à plusieurs reprises des piétons âgés ayant des difficultés à traverser la rue pour rejoindre le trottoir du côté nord. Cette clientèle provient d'une maison de retraite située Place du Phare du côté sud de Notre-Dame.



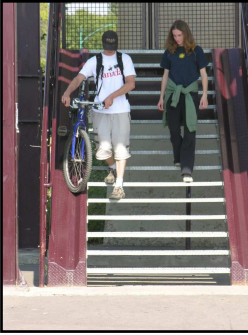
Par la suite, Michaël Haynes attire l'attention du groupe sur une traverse piétonne qui d'un côté correspond à une intersection (Terrasse Breault /Notre-Dame) mais de l'autre mène directement au milieu d'une entrée commerciale. Du côté sud de cette traverse il nous fait remarquer deux petites sections de trottoirs devant un petit centre commercial et une pharmacie. Le groupe est donc invité à s'imaginer à bord d'un fauteuil roulant et à traverser la rue à cet endroit pour se rendre au petit centre commercial. Une fois de l'autre côté force est de constater qu'ils sont prisonniers de la section de trottoir puisque les deux bouts de ce dernier n'ont pas d'abaissement !

Sur le chemin du retour au site de l'atelier, le groupe a traversé à deux reprises la rue Notre-Dame pour pouvoir emprunter le seul trottoir en continu de cette rue. Les discussions allaient bon train sur l'opération périlleuse que constitue la traversée de cette artère principale. Un dernier arrêt à l'intersection de la rue Benoît permet aux participants de se questionner sur la signalisation et la sécurité objective et subjective du sentier polyvalent qui commence au bout de cette rue. Tous les participants ont bien joué les règles de départ et les discussions sont restées constructives, ils étaient alertes et leurs propres observations ont permis de constater qu'ils avaient compris les concepts de transport actif.

« Les discussions allaient bon train sur l'opération périlleuse qui constitue la traversée de cette artère principale. »



3. 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, du potentiel cyclable et des autres usages en lien avec le transport actif.

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

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

Si les participants ne connaissaient pas les particularités reliées à la question, ils devaient accorder une note de zéro. Par contre, cette consigne n'a pas été clairement expliquée au groupe.

Le total de chaque section était obtenu en additionnant les valeurs accordées aux vingt-cinq indicateurs pour un résultat maximal de 100 (Voir annexe 7.2 à la page 30).

De plus, ils devaient aussi choisir les cinq indicateurs les plus importants de chaque section et les classer du 1er au 5ème rang.

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 chacun des indicateurs des sections. Cette grille d'analyse a donc été complétée en équipe pendant le dîner.

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 expliquer comment ils pouvaient justifier leurs résultats et expliquer la logique qui leur a fait considérer certaines questions plus importantes que d'autres. Vous trouverez les résultats de chaque section pour chacune des équipes dans le tableau suivant.

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif			
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable	Potentiel autres usages
Groupe 1	42	61	52
Groupe 2	25	17	26
Groupe 3	40	41	49

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 d'équipe. Il ne faut donc pas accorder de valeur réelle à cette note. 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.

Potentiel piétonnier

Le **premier** groupe a accordé la meilleure note pour le potentiel piétonnier : 42/100. Ils ont accordé une fois la valeur « Excellent », cinq fois « Très bien », sept fois « Moyen », neuf fois « Faible » et trois items ont été notés « Très faible ».

L'indicateur qui selon ce groupe mérite la valeur « Excellent :

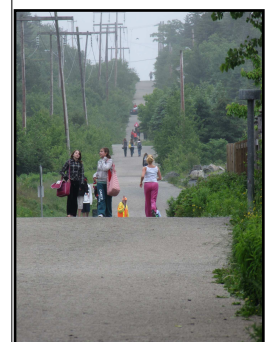
- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passer côte à côte ?

Les indicateurs s'étant mérité la valeur « Très faible » :

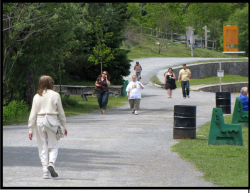
- Est-ce qu'il y a division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60km/h)?
- Les automobilistes respectent-ils les piétons?
- Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?

Cette équipe ne semble pas avoir eu le temps de déterminer les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel piétonnier. Par contre, l'importance de la signalisation et de la planification a été soulignée.

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



Lavaltrie



Le **deuxième** groupe a accordé la plus basse note pour le potentiel piétonnier: 25/100. Aucun des indicateurs n'a reçu la valeur « Excellent », ils ont accordé une fois « Très bien », six fois « Moyen », sept fois « Faible » et douze items ont été notés « Très faible ».

Le seul indicateur qui s'est démarqué et se mérite la valeur « Très bien » selon ce groupe est le suivant :

- Y a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres?

Les douze indicateurs s'étant mérité la valeur « Très faible »:

- Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
- Est-ce qu'il y a division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?
- Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?
- 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?
- Les automobilistes respectent-ils les piétons?
- Existe-t-il des sentiers pédestres (pistes pour la marche)?
- Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs?
- Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?
- Les sentiers actuels favorisent-ils le transport?
- Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
- Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?

Les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel piétonnier identifiés par la deuxième équipe sont :

1. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
2. Les lignes réfléchissantes sont-elles faciles à voir par les piétons et conducteurs?
3. Les automobilistes respectent-ils les piétons?
4. Sur les chemins sans trottoirs, existe-t-il des accotements suffisamment larges et/ou asphaltés?
5. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?

Le **troisième** groupe a accordé pour le potentiel piétonnier la note de 40/100. Ils ont accordé à trois reprises la valeur « Excellent », trois fois « Très bien », cinq fois « Moyen », neuf fois « Faible » et cinq items ont été notés « Très faible ».

Les trois indicateurs qui selon ce groupe méritent la valeur « Excellent:

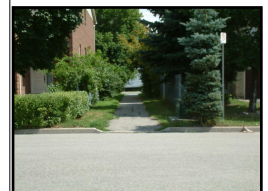
- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils souvent encombrés par des panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres ou autres obstacles?
- Les trottoirs et les chemins sont-ils libres de neige et de glace, et sont-ils bien drainés pour éviter les flaques d'eau après la pluie ou la fonte de neige au printemps?
- Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus?

Les cinq indicateurs s'étant mérité la valeur « Très faible »:

- 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?
- Est-ce qu'il y a division entre les piétons et le trafic « rapide » (plus de 60 km/h)?
- Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
- Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier?

Les six indicateurs les plus importants pour le potentiel piétonnier identifiés par la troisième équipe sont :

1. Existe-t-il des trottoirs/pistes/sentiers?
2. Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues?
3. Les automobilistes respectent-ils les piétons? Ex aequo avec : Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation?
4. Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates?
5. Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?



Lavaltrie



« La valeur moyenne pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hauts et les plus bas pointages peuvent représenter un certain accord. »

Lorsque l'on compare les résultats des **trois** groupes, on peut constater que leurs perceptions sont semblables sur quelques questions. La valeur moyenne pour chaque indicateur nous permet d'observer que les plus hauts et les plus bas pointages peuvent représenter un certain accord. De plus, les trois groupes ont accordé exactement le même pointage à deux items, soit « Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic « rapide »? » et « Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation? ».

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus élevées :

- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte? Obtient 10/12 ou 83%;
- Les trottoirs/allées/sentiers sont-ils bien entretenus? 9/12 ou 75%;
- Les trottoirs/pistes/sentiers sont-ils assez larges pour permettre à deux personnes de marcher/passers côte à côte? 8/12 ou 67%;
- Y-a-t-il des poubelles et contenants de recyclage dans les zones piétonnières? Sont-ils et sentent-ils propres? 8/12 ou 67%.

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus faibles :

- Est-ce qu'il y a une division entre les piétons et le trafic «rapide »? Obtient 0/12 ou 0%;
- Les automobilistes respectent-ils les piétons? 1/12 ou 8%;
- Les sentiers pédestres sont-ils intégrés à un réseau de transport actif? 1/12 ou 8%;
- Les sentiers pédestres actuels sont-ils clairement identifiés par une signalisation et des indications adéquates? 1/12 ou 8%;
- Existe-t-il des guides et des cartes des sentiers pédestres? Sont-ils facilement accessibles? 1/12 ou 8%;
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif ou piétonnier? 1/12 ou 8%;
- Est-il facile, sécuritaire et pratique de traverser les rues? 2/12 ou 17%;
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif ou piétonnier? 2/12 ou 17%;
- 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? 3/12 ou 25%;
- Les piétons obéissent-ils aux règlements de la circulation? 3/12 ou 25%;
- Existe-t-il des sentiers pédestres? 3/12 ou 25%;

- Les sentiers pédestres sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme des trottoirs? 3/12 ou 25%;
- Les sentiers pédestres actuels favorisent-ils le transport? 3/12 ou 25%;
- Existe-t-il des groupes communautaires s'intéressant au transport actif, comme des clubs de marche et de randonnée? 3/12 ou 25%.

On peut aussi citer une divergence d'opinion intéressante entre les trois groupes à la question « 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? Le deuxième groupe a accordé une note de « 0 » (Très faible) alors que le premier et le troisième accordaient « 3 » (Très bien) et « 4 » (Excellent).



Potentiel cyclable

Les trois groupes ont des perceptions très différentes du potentiel cyclable de leur municipalité les notes varient entre «17 » et « 61 ».

Le **premier** groupe a accordé la meilleure note pour le potentiel cyclable : 61/100. Ils ont accordé deux fois la valeur « Excellent », dix fois « Très bien », sept fois « Moyen », cinq fois « Faible » et un item seulement a été noté « Très faible ».

Les indicateurs qui selon ce groupe méritent la valeur « Excellent:

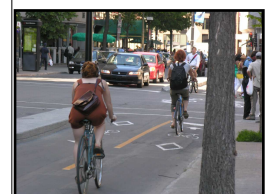
- Des bénévoles et des policiers assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/ pistes cyclables?
- Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?

L'indicateur s'étant mérité la valeur « Très faible »:

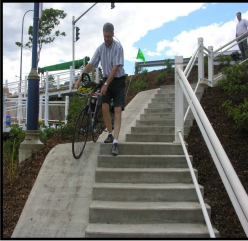
- Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?

Cette équipe ne semble pas avoir eu le temps de déterminer les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel cyclable.

Les trois groupes ont des perceptions très différentes du potentiel cyclable de leur municipalité les notes varient entre 17 et 61.»



Lavaltrie



Le **deuxième** groupe a accordé la plus basse note pour le potentiel cyclable: 17/100. Aucun des indicateurs n'a reçu la valeur « Excellent », ils ont accordé une fois « Très bien », cinq fois « Moyen », quatre fois « Faible » et quatorze items ont été notés « Très faible ».

Le seul indicateur qui s'est démarqué et se mérite la valeur « Très bien » selon ce groupe :

- Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?

Les quatorze indicateurs s'étant mérité la valeur « Très faible »:

- Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?
- Les voies et sentiers cyclables amènent-ils les cyclistes vers des destinations utiles?
- Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?
- Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
- Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs?
- Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?
- Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?
- Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?
- Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?
- Les chemins et rues dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)?
- Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?
- Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les préoccupations de la communauté en matière de transport actif et/ou cyclisme?

Les deux indicateurs ayant été identifiés comme importants pour le potentiel cyclable par la deuxième équipe sont :

1. Considère-t-on les vélos dans la planification et la conception des rues et de la circulation automobile (par exemple, par le biais de voies cyclables à même les rues, de signalisation, de lois municipales spéciales)?
2. Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité?

Le **troisième** groupe a accordé pour le potentiel cyclable la note de 41/100. Ils ont accordé à trois reprises la valeur « Excellent », huit fois « Très bien », trois fois « Moyen », cinq fois « Faible » et six items ont été notés « Très faible ».

Les trois indicateurs qui selon ce groupe méritent la valeur « Excellent:

- Les voies et les pistes sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets?
- Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?
- Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables?

Les six indicateurs s'étant mérité la valeur « Très faible »:

- Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs?
- Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo?
- Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus?
- Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »?
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
- Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?

Les cinq indicateurs les plus importants pour le potentiel cyclable identifiés par la troisième équipe sont :

1. Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable?
2. Les sentiers et pistes cyclables sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?
3. Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre?
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)?
5. Les parcs et endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?



Lavaltrie



En comparant les résultats des **trois** groupes, on remarque un écart important entre eux. Par contre le calcul de la moyenne de chaque indicateur laisse présager qu'on n'est pas très loin d'un consensus sur plusieurs points. Les moyennes les plus hautes et plus basses peuvent nous pister sur les opinions semblables. Ils ont aussi accordé exactement le même pointage à deux items, soient « Les sentiers et les pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école? » et « Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »? ».

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus élevés :

- Des policiers ou des bénévoles assurent-ils régulièrement la sécurité des sentiers/pistes cyclables? Obtient 10/12 ou 83%;
- Les voies et pistes cyclables sont-elles exemptes d'obstructions et de déchets? 9/12 ou 75%;
- Les sentiers et pistes cyclables existants sont-ils utiles pour se rendre au travail et/ou à l'école? 9/12 ou 75%;
- Y a-t-il des voies cyclables (à même la rue/chemin/route) conçues pour les cyclistes? 8/12 ou 67%;
- Les sentiers ou pistes cyclables sont-ils reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif comme les trottoirs? 8 /12 ou 67%;
- Est-ce que les parcs et les endroits publics sont conçus pour accommoder les cyclistes et favoriser leur sécurité? 8/12 ou 67%.

« Les moyennes les plus hautes et plus basses peuvent nous pister sur les opinions semblables. »

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus faibles :

- Lorsque des sentiers ou pistes cyclables n'existent pas, peut-on y voir des panneaux « partage de la route »? Obtient 0/12 ou 0%;
- Existe-t-il des sentiers cyclables (hors route, pour vélos tout-terrain) ou de loisirs? 1/12 ou 8%;
- Les autobus ont-ils des supports à vélo ou est-ce que les usagers du transport collectif public peuvent apporter leur vélo dans l'autobus? 1/12 ou 8%;
- Votre communauté a-t-elle un plan officiel de transport actif et/ou cyclable? 1/12 ou 8%;
- Est-ce que les voies et les sentiers cyclables arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre? 2/12 ou 17%;
- Est-ce que le réseau de transport public offre des installations pour les cyclistes, comme des stationnements à vélo? 2/12 ou 17%;
- Les entreprises et milieux de travail offrent-ils des stationnements à vélo sécuritaires pour les employés et les visiteurs? 3/12 ou 25%;
- Les chemins et rue dans votre communauté ont-ils des accotements asphaltés ou voies plus larges (14 pi à 15,5 pi)? 3/12 ou 25%;
- Des cartes (papier) de sentiers/pistes cyclables existent-elles et sont-elles facilement accessibles? 3/12 ou 25%.

Comme vous pourrez le constater dans le tableau ci-dessous, une divergence d'opinion est particulièrement perceptible pour les questions « Des formations sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement? » et « Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos? ». Puisque les groupes ont noté en fonction des deux extrêmes « 4 » (Excellent) ou « 0 » (Très faible). On observe aussi des différences entre les autres items cités.

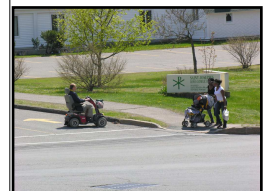
Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3
Des formations (cours sur la sécurité ou autres) sur le vélo sont-elles disponibles régulièrement?	Excellent	Faible	Très faible
Les parcs et les endroits publics sont-ils conçus pour accommoder les cyclistes de façon sécuritaire?	Très bien	Très faible	Très bien
Existe-t-il des stationnements à vélo pratiques, à la fois le long des rues et à des endroits spécifiques, comme pour les écoles?	Très bien	Faible	Très bien
Les sentiers et pistes cyclables existantes sont-ils intégrés à un réseau de transport actif?	Très bien	Très faible	Faible
Est-ce que la police applique les lois municipales concernant les vélos?	Très bien	Très faible	Excellent

Autres usages

Les différences entre les notes pour la série d'indicateurs concernant les autres usages du transport actif semblent respecter la logique des résultats obtenus pour le potentiel piétonnier, soit la note du groupe 3 se retrouve légèrement inférieure à celle du groupe 1 et le groupe 2 qui accorde une note beaucoup plus basse.

Le **premier** groupe a partagé ses résultats aux deux autres groupes lors de l'atelier mais nous n'avons pas réussi à récupérer la copie de la grille du groupe 1. Nous ne sommes donc pas en mesure de vous rapporter le détails de leurs discussions dans ce rapport.

« Une divergence d'opinion est particulièrement perceptible pour les questions... »



Lavaltrie



Le **deuxième** groupe a accordé la plus basse note pour les autres usages du transport actif: 26/100. Aucun des indicateurs n'a reçu la valeur « Excellent », ils ont accordé sept fois « Très bien », une fois « Moyen », trois fois « Faible » et quatorze items ont été notés « Très faible ».

Les sept indicateurs qui se méritent la valeur « Très bien » selon ce groupe :

- La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?
- Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
- 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?
- Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
- Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?
- L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs?

Les quatorze indicateurs s'étant mérité la valeur « Très faible »:

- La pratique de la planche à roulette est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté
- Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?
- Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?
- Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?
- Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées?
- Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école?
- Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
- Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?
- Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?
- Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
- Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants?

- Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
- Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
- Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?

La deuxième équipe n'a pas eu le temps de déterminer les indicateurs les plus importants pour les autres usages du transport actif.

Le **troisième** groupe a accordé la note de 49/100 pour les autres usages du transport actif. Ils ont accordé à dix des indicateurs la valeur « Excellent », une fois « Très bien », deux fois « Moyen », deux fois « Faible » et dix items ont été notés « Très faible ».

Les dix indicateurs qui se méritent la valeur « Très bien » selon ce groupe :

- La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs de votre communauté?
- La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté?
- Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche?
- Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté?
- 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?
- Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
- Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle?

Les dix indicateurs s'étant mérité la valeur « Très faible » :

- 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?
- Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes?
- Les milieux de travail permettent-ils aux employés d'arriver en patins à roues alignées et de les entreposer sur place?
- Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif?
- Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle?



Lavaltrie



- Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées?
- Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?
- Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
- Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?
- La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés?

Les trois indicateurs ayant été identifiés comme importants pour les autres usages du transport actif par la deuxième équipe sont :

1. Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle?
2. Les jeunes sont-ils formellement impliqués dans la prise de décisions en matière d'infrastructures de transport actif?
3. Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers?

Il nous manque malheureusement les résultats détaillés du premier groupe, le document initial n'ayant pas été remis mais on peut quand même dresser quelques constats des résultats détaillés des deux autres groupes. Les indicateurs qui ont reçu les plus hautes et basses moyennes sont listés ci-dessous.

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus élevées :

- La pratique de la planche à roulettes est-elle permise dans les parcs de votre communauté? Obtient 7/8 ou 88%;
- Existe-t-il un parc de planches à roulettes dans votre communauté? 7/8 ou 88%;
- 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? 7/8 ou 88%;
- Le parc de « skate » est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif? 7/8 ou 88%;
- Le patinage à roues alignées est-il permis sur les trottoirs dans votre communauté? 7/8 ou 88 %;
- L'usage de patins à roues alignées est-il permis dans les parcs? 7/8 ou 88%;

Les indicateurs obtenant les moyennes les plus faibles :

- Les écoles ont-elles des endroits sécuritaires pour entreposer les planches à roulettes? Obtient 0/8 ou 0%;
- Le parc de patins à roues alignées est-il relié aux trottoirs ou autres infrastructures de transport actif? 0/8 ou 0%;
- Votre communauté tient-elle compte des patineurs à roues alignées dans sa planification officielle? 0/8 ou 0%;
- Les pistes/sentiers « hors route » sont-ils conçus pour être utilisés par les planches à roulettes et les patins à roues alignées? 0/8 ou 0%;
- Les trottoirs sont-ils conçus pour les fauteuils roulants? 1/8 ou 13%;
- Des toilettes sont-elles accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs et près des pistes/sentiers? 0/8 ou 0%;
- Votre communauté favorise-t-elle l'usage des fauteuils roulants dans sa planification officielle? 0/8 ou 0%;
- Votre communauté encourage-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés? 0/8 ou 0%;
- La planification de votre communauté reflète-t-elle d'autres formes de loisirs non motorisés? 1/8 ou 13%.

La perception de plusieurs indicateurs était similaire, outre tous les indicateurs ayant obtenu une moyenne de « 0 », un autre indicateur a reçu exactement la même note, un « 1 » soit, « Les trottoirs/sentiers/pistes sont-ils conçus pour favoriser l'utilisation des fauteuils roulants? »

On observe par contre une divergence de perception pour cinq questions « La pratique de la planche à roulettes est-elle permise sur les trottoirs dans votre communauté? », « Les écoles permettent-elles aux étudiants de se rendre à l'école en planche à roulettes et d'y entreposer leur planche? », « Votre communauté s'adapte-t-elle aux planchistes dans sa planification officielle? », « Les étudiants ont-ils la permission d'amener leurs patins à roues alignées à l'école? » et « Existe-t-il un comité aviseur public pouvant recevoir les doléances des véliplanchistes et des patineurs à roues alignées? ». Pour ces indicateurs, le deuxième groupe a noté « 0 » (Très faible) tandis que le troisième groupe a noté les premières à « 4 » (Excellent) et la dernière à « 3 » (Très bien).



« On observe par contre une divergence de perception pour cinq questions... »



4. Résultats—Exercice de Cartographie



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

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

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.

Les équipes avaient sensiblement les mêmes perceptions pour les différents éléments discutés.

Il n'y a pas eu de différences significatives entre les destinations identifiées par les trois équipes pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif. Selon les résultats obtenus, les destinations généralement identifiées sont les parcs et les salles communautaires, la bibliothèque, la Maison des Contes et légendes et autres bâtiments municipaux ainsi que les boîtes postale et le CLSC de Lavaltrie et la Maison la famille. Les écoles ont toutes été identifiées. Plusieurs commerces ont été identifiés: sur le Chemin de Lavaltrie et sur la rue Notre-Dame dont le petit centre commercial (Pharmacie et la SAQ), la Caisse populaire et la destination commerciale près de la Place du Golf (Restos, essence, McDonald). Le complexe résidentiel pour les aînés ainsi que l'église ont été mentionnés comme importants pour deux équipes. (Voir annexe 7.3 à la page 33).

« ...les destinations généralement identifiées sont les parcs et les salles communautaires, la bibliothèque, la Maison des Contes et légendes... »

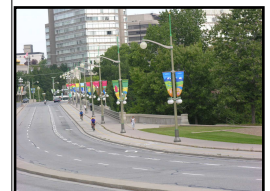


Quoique l'ensemble des participants ont une perception semblable des routes, rues et sentiers de leur municipalité, un seul tronçon fait l'unanimité et est identifié comme étant une route passablement utilisée et sécuritaire. Ce dernier tronçon étant déjà reconnu en tant que *La route verte*. Deux itinéraires permettent de voir un écart important de perception entre les groupes. Par exemple, la rue Notre-Dame a des tronçons identifiés sécuritaires et des tronçons où les participants ont fait des différences entre les côtés nord et sud de la rue. De plus, le groupe 3 se démarque particulièrement en identifiant le tronçon à partir de l'intersection du Chemin de Lavaltrie vers l'est comme étant moins favorable. Le sentier polyvalent « Boisée du chemin du Roy » est identifié comme étant sécuritaire par les groupes 1 et 3 tandis que le groupe 2 l'identifie comme inadéquat, principalement à cause du sentiment de sécurité ressenti lors de la traversée de jour mais surtout de nuit.



Pour ce qui est des routes ou rues qui ne sont pas adaptées au transport actif ou qui posent un défi, les groupes ont tous identifié: le Chemin de Lavaltrie, de l'échangeur de l'autoroute 31 jusqu'à l'intersection de la rue Jolibourg ainsi que l'intersection du Chemin de Lavaltrie avec la rue Notre-Dame. Evidemment, les participants sont d'avis que l'échangeur pose un défi considérable pour assurer l'interconnexion avec les secteurs résidentiels et les infrastructures de loisirs situés au nord de l'autoroute. L'échangeur comme le Chemin de Lavaltrie (route 131) et la rue Notre-Dame (route 138) est sous la responsabilité du Ministère des transports du Québec. Les participants étaient d'avis qu'il serait très avantageux pour la promotion du transport actif dans Lavaltrie de travailler avec le ministère afin de trouver des solutions pour améliorer la connectivité.

« Les participants étaient d'avis qu'il serait très avantageux pour la promotion du transport actif à Lavaltrie de travailler avec le ministère afin de trouver des solutions pour améliorer la connectivité. »

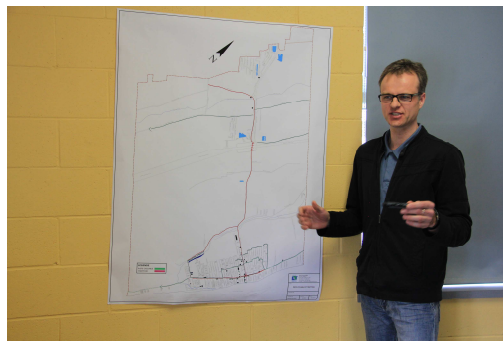


Lavaltrie



Les groupes étaient aussi invités à se projeter et identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer pour augmenter l'interconnexion et la pratique du transport actif. Dans l'ensemble, ils identifient les mêmes pistes de solution, entre autre sur le côté sud de la rue Notre-Dame, La Montée Guy Mousseau et le rang du golf.

Le groupe 3 particulièrement prolifique, propose un tracé reliant le quartier du Chemin Georges, le quartier du Rang du Point-du-jour Sud au Rang St-Antoine au Chemin de Lavaltrie en passant via une passerelle ou un tunnel sous l'autoroute 31 et un tracé permettant de connecter les nouveaux développements au sud du Rang du Golf à la rue du Tricentenaire. La trame des rues de la municipalité pourrait aussi être améliorée afin de diminuer les distances de marche en aménageant où c'est encore possible des passages piétonniers.



« ... un tracé permettant de connecter les nouveaux développements au sud du Rang du Golf à la rue du Tricentenaire. »

5. 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 Lavaltrie. Ils auront ensuite à les proposer à tous les participants. Ces actions devant répondre à trois critères:

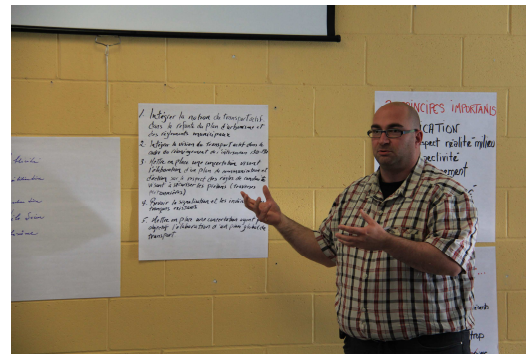
- L'action peut être réalisable dans les six prochains mois;
- L'action doit être précise et spécifique;
- Toutes les propositions que soumettra le groupe peuvent être réalisées et complétées par les membres de ce groupe. Ils ne sont pas autorisés à proposer des engagements au nom de personnes ou organismes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



Une fois leurs listes développées, chaque groupe est venu présenter et expliquer les cinq actions proposées à l'ensemble des participants. Les 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.



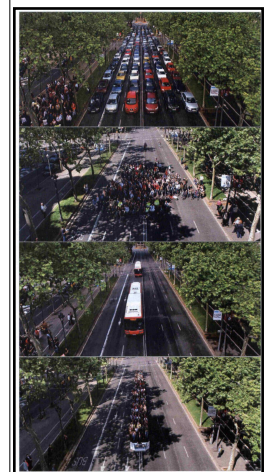
Une liste complète des actions identifiées se retrouve à l'annexe 7.5 à la page 38).



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

1. Intégrer la notion de transport actif dans la refonte du plan d'urbanisme et des règlements municipaux;
2. Intégrer la vision du transport actif dans le cadre du réaménagement de l'intersection 138/131;
3. Publicité;
4. Installer des supports à vélo à proximité des édifices municipaux (maison des contes et légendes, service des loisirs);
5. Mettre en place en collaboration avec les écoles, un programme d'accompagnement bénévole des jeunes entre la maison et l'école afin que les parents se sentent en confiance de laisser leurs enfants marcher à l'école;
6. Faire un retour/résumé aux membres du conseil de cette journée de consultation.

« Parmi les choix identifiés par l'ensemble des participants, six actions ont clairement été identifiées comme prioritaires... »



6. Conclusion et commentaires



L'atelier « Nouvelle perspective sur les déplacements actifs » se voulait un temps d'arrêt permettant de réfléchir à ce qu'est le transport actif à Lavaltrie.

Félicitations, l'objectif est atteint. Tous les participants se sont engagés en ce beau samedi d'avril et ont travaillé jusqu'à obtenir six pistes d'action très précises et réalisables à court terme. L'atelier a permis à ces participants, d'abord d'être sensibilisés et de s'approprier les principaux concepts reliés aux déplacements utilitaires pour ensuite passer des concepts à la réalité en posant un regard sur le potentiel piétonnier et cyclable de votre municipalité. La marche exploratoire fut un moment très intéressant et déterminant de la journée.

Le groupe se composait de décideurs municipaux, gestionnaires de services, de représentants d'organismes et de citoyens utilisateurs. Chacun a bien joué son rôle et les commentaires, malgré les écarts de perception entre les utilisateurs et les non-utilisateurs, menaient à des discussions très constructives.

Les réflexions et 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 la municipalité se dote d'une vision commune, il doit y avoir des liens entre les différents niveaux de planification et un arrimage entre tous les services municipaux. La notion d'un réseau »intégré » montre aussi ce qu'est le transport actif dans son ensemble, au-delà de la planification et des infrastructures, c'est aussi l'éducation et la mise en place de politiques et de programmes.

Je me permets une petite rétrospective à la lumière de tous ces travaux et résultats avec lesquels j'ai joué pour produire ce rapport et j'y ajoute quelques pistes afin de poursuivre après la réalisation de vos six actions priorisées.

Quelques faits saillants

- Les participants ont une préoccupation commune pour la place qu'occupe le transport actif par rapport au transport motorisé;
- Les participants ont bien intégré les concepts du transport actif et les résultats des travaux parlaient souvent des différentes clientèles, d'accessibilité et d'installations adéquates pour le cycliste ou le marcheur;

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

- Plusieurs installations sont appréciées et adéquates à Lavaltrie. Les différents constats de la journée cherchaient à augmenter la cohérence entre le choix des infrastructures et mesures choisies, les endroits stratégiques, la signalisation, l'éducation et la place accordée aux piétons et cyclistes et autres utilisateurs;
- Les participants étaient préoccupés par l'opération périlleuse qu'impose la traversée de la rue Notre-Dame.



Quelques pistes à poursuivre... à moyen et long terme;

- Le développement conjoint avec le Ministère des transports du Québec autant pour l'intersection, pour la problématique de l'échangeur ou pour les deux routes qui coupent Lavaltrie;
- Une réflexion pour les modes transports complémentaires aux déplacements actifs, tel qu'une association avec le concept du vélo communautaire « Bécik jaune » et la cohérence avec le transport collectif dans la planification par exemple des traverses piétonnes et des emplacements de supports à vélo;
- L'éducation de tous les utilisateurs des routes, rues et sentiers (signalisation vitesse, respect, Vélo-sécur...);
- Une meilleure connaissance et utilisation des infrastructures existantes auprès des citoyens et ce, en fonction de tous les groupes d'âges;
- L'amélioration du sentier polyvalent « Le Boisé du Roy » qui pourrait être un sentier agréable et un très bon raccourci pour éviter l'intersection (signalisation, sentiment de sécurité objective et perçu);

« Les différents constats de la journée cherchaient à augmenter la cohérence... »



Lavaltrie



- Une réflexion à moyen et long terme des déplacements et des besoins de clientèles spécifiques (les aînés, les jeunes, les familles...);
- Mise en place d'un comité local pour pousser la réflexion plus loin, maintenir la mobilisation, assurer les liens entre les différents acteurs concernés à l'intérieur et à l'extérieur de la municipalité et augmenter la cohérence entre les différentes actions;
- Clarifier les besoins de support et d'expertise;
- Formation continue et recherche d'outils selon des projets spécifiques (Mon école à pied et à vélo, Vélo-Québec, QEF, MAMROT, INSPQ, CSSS...);
- Une planification du développement de Lavaltrie qui tient compte des principes d'urbanisme qui favorisent les déplacements actifs (densité, mixité, trame des rues...).

J'ai eu beaucoup de plaisir à travailler avec vous à Lavaltrie, c'est un milieu de vie agréable et en mouvement. Je voudrais remercier tous les participants pour l'énergie déployée lors de la journée et leur contribution à ce rapport. Ils ont travaillé sans relâche pour réaliser tous les exercices de cet atelier et contribuer à cette analyse. J'espère qu'ils pourront contribuer chacun à leur manière aux efforts de la communauté pour faire de Lavaltrie un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. Je remercie particulièrement Pascal Blais, Directeur du service des loisirs qui nous a offert cette occasion d'expérimentation de l'atelier mais qui a aussi assumé toute la logistique de l'événement.

« J'aimerais remercier tous les participants pour l'énergie déployée lors de la journée et leur contribution à ce rapport. »

Line Coulombe

Programme de promotion des saines habitudes de vie
Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière

Annexe 7.1

Ordre du jour

Ville de Lavaltrie
Atelier
Nouvelle perspective sur le transport actif
Samedi 14 avril 2012

9:00-9:15	Introduction et objectif de l'atelier
9:15-9:50	Nouvelle perspective sur le transport actif Qu'est-ce que le transport actif? L'importance du transport actif
9:50-10:00	Pause
10:00-10:45	Innovations et pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables
10:45-11:45	Marche exploratoire
11:45-12:45	Diner – Analyse du potentiel de transport actif
12:45-1:15	Retour sur l'analyse de potentiel
1:15-1:45	Cartographie – Destinations et besoins
1:45-2:15	Retour sur l'exercice de cartographie
2:15-2:25	Pause
2:25-3:25	Exercice de priorisation en transport actif
3:25-3:45	Priorités d'action en transport actif
3:45-3:55	Mot de la fin (Retour sur le contexte de l'activité et ses suites)
3:55-4:00	Évaluation des participants

Annexe 7.2

Questionnaire
Analyse du potentiel de transport actif

Attribuez une cote de 0 à 4 pour chacun des 25 indicateurs du potentiel piétonnier (0 = très faible et 4 = excellent). Lorsque vous aurez terminé de coter tous les indicateurs, choisissez les cinq (5) qui sont les plus importants pour vous et accordez à chacune de ces 5 « priorités » une cote de 1 à 5, 1 étant le plus important.

Section 1: Potentiel piétonnier

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

Section 2: Potentiel cyclable

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

Section 3: Autres usages

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

Annexe 7.3

Destinations identifiées

Destination	Localisation	1	2	3
Chalet et parc Jacques Auclair	Chemin Georges	x	x	x
Ultramar	Coin Ch. St-Georges/ Ch Lavaltrie	-	x	-
Boîtes postales	405 Chemin de Lavaltrie	-	-	x
Entreprise : Nicoletti / Brouillette ...	Chemin des industries	-	x	-
?	Rue Auclair (Côté Ouest)	-	-	x
Restaurant + Bonisoir	Intersection Chemin de Lavaltrie /Rg St-Henri	x	-	-
Tim Horton + Jean Coutu	Avant intersection Chemin de Lavaltrie/ Place Giguère	x	x	x
Salle communautaire + Sûreté du Québec	Rue Alain et Suzanne	x	x	x
Sonic + Bonisoir	Intersection Ch. De Lavaltrie/Donat Héneault	x	x	-
Patric Morin / Provigo/ Banque nationale	Ch. De Lavaltrie Est entre Jolibourg et Jacques Charland	x	x	x
Bibliothèque / Caserne d'incendie	Ch. De Lavaltrie (Ouest) intersection Jacques Charland	x	-	x
Parc enfants	Rue Stéphanie	x	-	-
École Amis-Soleils		x	x	x
École J-C Chaussé		x	x	x
CLSC Lavaltrie		x	x	-
Hôtel de ville		x	x	x
Bâtiment utilitaire/Quai		x	x	x
Parc municipal	Entre St-Antoine-Sud et Terrasse Perreault	-	-	x
Église		-	x	x
Boisé du Chemin du Roy	Au bout de la rue Benoît			
Maison de la culture		x	x	x
Café Chasse-Galerie		x	x	x
SAQ – Centre commercial + Pharmacie	Notre-Dame Section Terrasse Breault et Terrasse Martineau	x	-	x
Maisons aînés	Place du phare	x	x	-
Bureau de poste	Notre-Dame devant Des Maires	-	x	x
Dentiste	Notre-Dame à gauche de Margane	-	x	-
Caisse populaire	Notre-Dame avant Terrasse Centrale	x	x	x
Boîtes postales	Rue du Bord de L'eau	-	x	-
Dépanneur /arrêt bus/ Restaurant	Notre-Dame au bout de L'Espérance	x	-	-

Destinations identifiées (suite)

Destination	Localisation	1	2	3
Poste essence /MC Donald /Restos/ boutiques	Notre-Dame entre Place-du-golf et Bld Jean-Boisvert	x	x	-
École secondaire De la Rive	Douaire-de-Bondy	-	-	x
Parc soccer	Douaire-de-Bondy	x	x	x
École des Eaux-vives	Rue Guy Mousseau	x	x	x
Maison de la famille	Notre-Dame entre rue Villeneuve et Des jardins	x	x	x
Centre communautaire	Notre-Dame /Terrasse Bellerive	x	-	-
Boîtes postales	Notre-Dame / Terrasse Laplante	x	x	x
?	Rue Stéphanie / Roland Miron	-	-	x
Parc	Rue Georges-Albini-Lacombe	x	-	x

Annexe 7.4

Reproduction des tracés

Groupe 1



Reproduction des tracés (suite)

Groupe 2



Reproduction des tracés (suite)

Groupe 3



Annexe 7.5

Liste des actions identifiées

Groupe 1

1. Intégrer la notion du transport actif dans la refonte du plan d'urbanisme et des règlements municipaux;
2. Intégrer la vision du transport actif dans le cadre du réaménagement de l'intersection 138-131;
3. Mettre en place une concertation visant l'élaboration d'un plan de communication et d'action sur le respect des règles de conduite visant à sécuriser les piétons (traverses piétonnières);
4. Revoir la signalisation et les indications des tronçons existants;
5. Mettre en place une concertation ayant pour objectif l'élaboration d'un plan global de transport.

Groupe 2

1. Publicité
2. Sensibilisation
3. Signalisation
4. Vélo-Sécur
5. Urbanisme

Groupe 3

1. Faire un retour/résumé aux membres du conseil de cette journée de consultation;
2. Installer des supports à vélo à proximité des édifices municipaux (maison des contes et légendes/service des loisirs);
3. Utiliser le « Lavaltrie vous informe » pour sensibiliser les utilisateurs (voitures/vélos/piétons) du réseau routier à respecter les règles/panneaux et les autres utilisateurs;
4. Utiliser le « Lavaltrie vous informe » + site web de la ville pour promouvoir le projet « Bécik jaune »;
5. Faire un kiosque d'information à l'école DLR pour promouvoir le projet « Bécik jaune »
6. Mettre en place, en collaboration avec les écoles, un programme d'accompagnement bénévole des jeunes entre la maison et l'école afin que les parents se sentent en confiance de laisser leurs enfants marcher à l'école (Trotti-bus)

Annexe 7.6

Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 11 évaluations:

1. Que retenez-vous de la journée?

- Très intéressant, me mobilise;
- Que chaque opinion est différente et respectable et qu'ensemble, avec des choix proposés, on peut prendre le pouvoir et le rendre concret;
- Nous avons des opinions différentes et de se rappeler aux gens présents;
- Qu'il est nécessaire de promouvoir le transport actif, de le planifier, d'impliquer les gens du milieu;
- Besoin de promouvoir le transport actif;
- Très intéressant et instructif;
- Sensibilisation au transport actif;
- Très bonnes notions acquises (nouvelle perspective-expériences ailleurs);
- L'importance d'une planification globale;
- Qu'il y a de la place pour l'amélioration de façon réaliste et que nous avons intérêt à faire connaître des bons coups.

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

- Toutes;
- La diversité des pistes de choix, des photos, des démarches dans les rues de Lavaltrie, les échanges;
- La visite des lieux;
- La marche exploratoire qui a vraiment su nous faire voir les aspects qui rendent difficile le transport actif et l'élaboration des priorités;
- Le processus – la visite aux yeux de M. Haynes;
- La marche d'observation, la cartographie et établir les priorités;
- La démarche est efficace;
- Sécurité et transport;
- La priorisation d'action, la concertation au sein de l'équipe de la ville (élus + employés) vers l'amélioration du transport actif;
- La réflexion et les notions pratiques;
- Visite des lieux et échanges sur les priorités.

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

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

- Aucun (5);
- Mot de la fin par un conseiller;
- Je crois qu'une seule personne aurait suffi, c'est comme tout discours trop long et redondant;
- Je ne dirais pas « pas utile » mais peut-être à mon avis « moins » utile, le document Analyse du potentiel de transport actif car je l'ai trouvé trop large, trop de questions, le but de l'analyse n'est pas tout à fait clair;
- La cartographie (l'exercice). L'exercice m'a été moins utile et pertinent.

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

- Informations;
- Me permet de faire la promotion auprès des citoyens;
- De miser sur l'activité marche ou vélo pour le transport vers nos activités de loisirs via les déplacements;
- M'amener à sensibiliser les gens de mon milieu (école, maison de la famille);
- Idées concrètes, priorités, comment évaluer les structures en place;
- Guider mes partenaires dans leurs actions envers le transport actif;
- Comprendre l'importance du transport actif et les moyens de le mettre en œuvre;
- Sensibilise le conseil;
- De meilleures connaissances pour sensibiliser la population;
- La réflexion, l'intégration du contenu dans la planification du développement de la ville;
- Permet d'intégrer le concept de transport actif dans les projets d'aménagements de parcs, de liens entre les parcs.

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

- Rue principale;
- Oui;
- Via un tirage des participants à une activité de loisir de s'y rendre à pied;
- Lors des séances de CA ou/et CE auxquelles j'assiste;
- Oui, Sensibiliser le conseil, le milieu, promouvoir le transport actif;

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

- Oui, via un projet trotti-bus, faire la coordination avec les écoles
- Par mon lien auprès des élus (CCU Commission d'urbanisme);
- Oui urbaniste
- Oui sur les aspects signalisation, promotion et plan de développement
- Beaucoup sur le plan de l'urbanisme et des loisirs.

6. Quelle est votre appréciation générale de la journée?

- Très intéressant;
- J'ai bien apprécié et j'aurais aimé un rappel du respect des opinions des autres;
- Échange entres groupes même si j'ai senti des opinions très différentes des miennes;
- Très belle journée, dynamique, belle animation, sujet très intéressant;
- Très utile, très bien organisé;
- Très apprécié, permet de connaître le point de vue de différents types de personnes (élus, citoyens, employés municipaux, organismes), ce qui ouvre les horizons;
- Très enrichissant !
- Très bonne;
- Très positif;
- Très apprécié;
- Ça s'est très bien passé, pour augmenter la participation je suggère de faire ça sur deux ou trois soirs;

7. Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?

- Se revoir dans un an;
- Que le transport actif soit plus présent, prenne vie dans notre belle municipalité. Un merci à Line et M. Haynes;
- J'espère que les élus seront sensibles à cette journée;
- Que les actions souhaitées voient le jour;
- Des actions concrètes pour promouvoir le transport actif;
- Mise en place d'actions concrètes, conscientisation de tous les milieux envers le transport actif;
- Mettre en pratique, intégration aux outils d'aménagement;
- Autre journée de continuité;
- Des actions doivent être en conséquence de cette réflexion;
- La mise en place d'une ressource régionale visant à supporter les localités;

Annexe 7.7

Liste des participants

Mme	Michele Dawe	Conseillère municipale
M.	Yves Deguire	Conseiller municipal
M.	Marc-Olivier Breault	Directeur général adjoint
M.	Pascal Blais	Directeur des loisirs
M.	Carol Rivest	Service d'urbanisme
Mme	Johanne Landreville	Citoyenne
Mme	Lucie Baribeau	Citoyenne
Mme	Diane Gingras	Citoyenne
Mme	Nathalie Panneton	Fondation Rue principale
Mme	Stéphanie Mousseau	D'Autray en forme
Mme	Marie-Ève Perreault	Action famille Lavaltrie et Conseil d'établissement d'une école
Équipe d'animation		
M.	Michel Haynes	Directeur de TransActive Solutions
M.	Luc Marsolais	Agent de planification, Direction de santé publique de l'Agence de santé et de services sociaux de Lanaudière
Mme	Karine Blais	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Sud de Lanaudière
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière

Annexe 7.8

Quelques références et ressources en transport actif

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

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

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

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

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

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

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

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

Le ministère des transport du Québec : autres...

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

« Voies cyclables »

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

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

Voir autres sites :

www.equiterre.org

www.inspq.qc.ca

www.ecologieurbaine.net

www.sagacite.org

www.vivreenville.org

Www.aspq.org

Www.quebecenforme.org

www.tc.gc.ca

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. (2012). *Lavaltrie - Nouvelle perspective sur les déplacements actifs*, Joliette, Centre de santé et de services sociaux du Nord de Lanaudière, 44 p.

Dépôt légal :

978-2-923513-53-9 (version imprimée)
978-2-923513-54-6 (version électronique)
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
Deuxième trimestre 2012