

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

Atelier réalisé le 26 juin 2017



Line Coulombe
Programme Saines habitudes de vie

Remerciements



Nous tenons à remercier le conseil municipal de la municipalité de Saint-Côme d'avoir permis la tenue de l'atelier de potentiel piétonnier et cyclable. Des remerciements particuliers à Marie-Pier Guzzi, Coordonnatrice aux loisirs, 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-Côme un endroit où la marche et le vélo seront agréables à pratiquer. (Voir la liste des participants, annexe 8.10)

Et finalement, nous remercions, Marie-Pier Guzzi et Manon Pagette de la municipalité de Saint-Côme, Geneviève Filteau, Philippe Courchesne-Trudel et Marianne Benny, du Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière pour leurs commentaires, suggestions et corrections lors de la rédaction de ce rapport.

Table des matières

1.	Mise en contexte	4
2.	Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable	5
3.	Marche exploratoire	7
4.	Résultats – Analyse du potentiel de déplacement actif	16
4.1	Potentiel piétonnier	18
4.2	Potentiel cyclable	22
5.	Résultats – Exercice de cartographie	27
5.1	Destinations	27
5.2	Routes sécuritaires	28
5.3	Routes non sécuritaires	28
5.4	Routes à améliorer ou à développer	30
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	44
8.5	Listes des destinations ciblées	46
8.6	Reproduction des tracés	48
8.7	Listes des actions identifiées	51
8.8	Liste des actions « rêvées ou souhaitées »	52
8.9	Résultats de l’évaluation de l’atelier	53
8.10	Liste des participants	57
8.11	Offre de service Mode de vie physiquement actif du CISSS 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-Come

1. Mise en contexte

La municipalité de Saint-Côme a débuté une démarche pour la revitalisation de son noyau villageois, elle planifie l'aménagement d'un parc au cœur du village et démontre aussi un intérêt pour rendre accessible à vélo ces principaux points d'intérêt.

Le conseil municipal s'est intéressé à l'offre de service spécifique pour un mode de vie physiquement actif du Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière (voir annexe 8.11).

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

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

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

La municipalité de Saint-Côme a proposé l'organisation d'un atelier de formation et de réflexion sur l'augmentation du potentiel piétonnier et cyclable sur son territoire.

L'atelier de formation et de réflexion du 26 juin 2017 s'est tenu au Centre de loisirs Marcel Thériault situé au 250, 65^e Avenue.

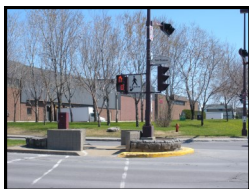
La journée se voulait une occasion d'introduire les principaux concepts reliés aux déplacements actifs tout en sensibilisant des élus, des gestionnaires et des citoyens utilisateurs à la maximisation du potentiel piétonnier et cyclable de la municipalité. Les différents acteurs réunis pouvaient profiter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

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

- Un exercice d'appropriation sur les environnements favorables à la santé et à la qualité de vie;
- Une présentation proposant une définition commune du transport actif, ses principaux avantages ainsi que son importance locale;
- Une présentation des innovations et des pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que quelques exemples de pratiques non efficaces ou dangereuses;
- Une marche exploratoire dans l'environnement immédiat du site de l'atelier afin d'observer et de discuter des infrastructures de marche et de vélo municipales 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-Côme;
- Un exercice de cartographie permettant d'identifier les principales destinations, les routes et les sentiers fréquemment utilisés en vélo ou à pied et les sections potentiellement dangereuses en transport actif à Saint-Côme;
- Un exercice permettant de prioriser et d'identifier quelques étapes qui pourraient permettre à la municipalité de Saint-Côme d'améliorer son potentiel piétonnier et cyclable;
- Une évaluation des participants à la journée d'atelier.

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

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

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

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

INNOVATIONS ET PRATIQUES CONNUES

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

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

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

3. Marche exploratoire

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

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



Photo 1

Le groupe s'est rassemblé à l'entrée du Centre de loisirs Marcel Thériault d'où l'on pouvait observer les premiers éléments pour lancer nos discussions (Photo 1).

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



Photo 2

Le groupe de participants observe le large stationnement qui est bien délimité avec ses deux points d'accès. Un escalier à gauche du centre de loisirs permet un lien entre le terrain de balle et le centre communautaire. Les stationnements à vélos sont positionnés en bas de l'escalier. (Photos 2 et 3)



Photo 3

Malgré un accès bien délimité pour les entrées automobiles, il n'y a pas de trottoir ou encore d'espace piéton en bordure de rue. On peut constater que les automobiles empiètent sur la bordure gazonnée aux entrées du stationnement du centre de loisirs (Photo 2).

« Le groupe de participants observe le large stationnement, bien délimité, avec ses deux points d'accès. »

Le groupe prend le départ sur la 65^e Avenue et s'arrête pour l'observation à l'embranchement qui marque le début du rond-point à l'intersection de la 55^e Rue. Voici quelques questions soulevées qui pourraient permettre d'améliorer le confort et la sécurité des piétons ou cyclistes :

Est-ce que l'espace pour l'automobile et l'espace pour le piéton ou pour le cycliste sont bien définis sur la 65^e Avenue? (Photos 5 et 6)

Les citoyens se sentent-ils en sécurité pour accéder à pied ou à vélo au centre de loisirs par la 65^e Avenue?

Les piétons se sentent-ils en sécurité en bordure de rue à l'entrée du rond-point ou lorsque l'espace se rétrécit devant les HLM? (Photos 4, 5 et 6)

La limite de vitesse est-elle respectée sur la 65^e Avenue?

L'espace de verdure au centre du rond-point pourrait-il être aménagé? (Photo 5)

À l'intersection de la 55^e Rue et de la 65^e Avenue, est-ce que le trottoir se termine au bon endroit? (Photo 7)

Le piéton en attente de la traversée est-il en sécurité à l'intersection de la 55^e Rue et de la 65^e Avenue? (Photo 7)

Les véhicules empiètent-ils sur le trottoir lors du virage? (Photo 7)

Y a-t-il un abaissement de trottoir ou un bateau-pavé à l'intersection? (Photo 7)

« Le groupe prend le départ sur la 65^e Avenue et fait une première pause à l'embranchement qui marque le début du rond-point à l'intersection de la 55^e Rue. »



Photo 4



Photo 5



Photo 6

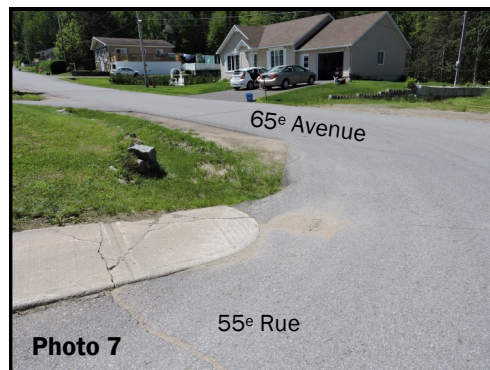


Photo 7

La marche exploratoire se poursuit sur la 55^e Rue. Des arrêts d'observation sont faits devant l'Hôtel de Ville et devant l'école primaire:

Est-ce que les espaces attribués aux véhicules, aux stationnements, aux piétons et aux cyclistes sont bien définis sur la 55^e Rue? (Photo 8)

Y a-t-il un ou deux trottoirs? (Photo 8)

Le trottoir est-il en continu dans l'entrée du stationnement de l'Hôtel de Ville? (Photos 8, 9 et 10)

Le piéton est-il prioritaire sur l'ensemble de son trajet lorsqu'il circule sur le trottoir du côté de l'Hôtel de Ville? (Photo 8)

Les services municipaux sont-ils accessibles aux personnes à mobilité réduite? (Photo 9)

Les trottoirs ont-ils des bateaux pavés ou des abaissements aux croisements des entrées charretières? (Photos 8 et 10)

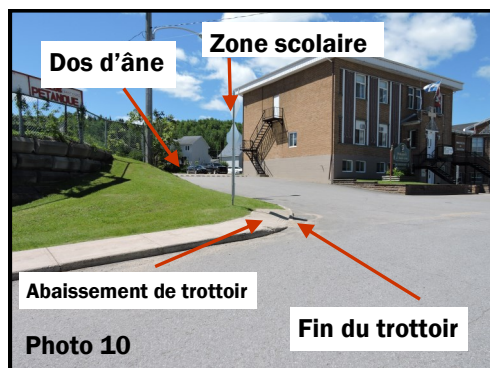
Est-ce qu'il y a des stationnements pour vélo devant l'Hôtel de Ville et la bibliothèque? (Photo 9)

Est-ce qu'une voie cyclable, un trottoir ou un corridor piéton mène les citoyens vers les différents lieux de loisirs derrière l'Hôtel de Ville? (Photo 10)

Les utilisateurs des services municipaux se sentent-ils en sécurité lorsqu'ils circulent autour de l'Hôtel de Ville? (Photos 9 et 10)

Le dos d'âne a-t-il été installé pour augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes? (Photo 10)

« Les utilisateurs des services municipaux se sentent-ils en sécurité lorsqu'ils circulent autour de l'hôtel de ville? »



La zone scolaire est-elle annoncée? La limite de vitesse est-elle affichée et respectée? (Photos 10 et 11)

Le stationnement est-il permis sur la rue? Les règles sont-elles respectées? (Photo 15)

Les destinations quotidiennes pour les familles et les enfants sont-elles sur le même côté de la rue? (Photos 11 et 15)

Est-ce qu'il y a un trottoir des deux côtés ? (Photo 15)

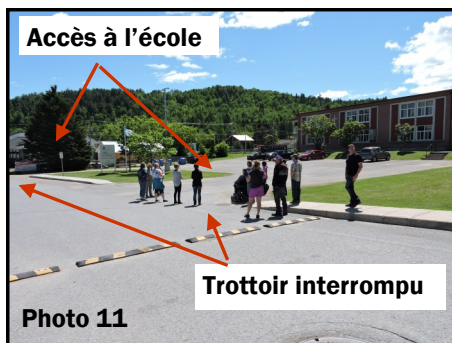
Le trottoir est-il interrompu lors de la traversée d'une entrée de cour? (Photos 11, 12 et 13)

La priorité est-elle accordée aux piétons ou aux véhicules dans l'entrée de l'école? (Photos 12, 13 et 14)

La configuration de l'entrée de la cour d'école protège-t-elle les piétons lors du virage des véhicules? (Photos 12, 13 et 14)

Un corridor scolaire est-il défini et marqué dans l'entrée de l'école pour l'accès sécuritaire des élèves à la cour arrière? (Photos 12 et 13)

« La priorité est-elle accordée aux piétons ou aux véhicules dans l'entrée de l'école? »



Un débarcadère est-il identifié pour les parents?

La vue des conducteurs est-elle obstruée par le conteneur à l'entrée de l'école? (Photo 14)

Y a-t-il une traverse piétonne entre le centre de la petite enfance et l'école? (Photo 15)

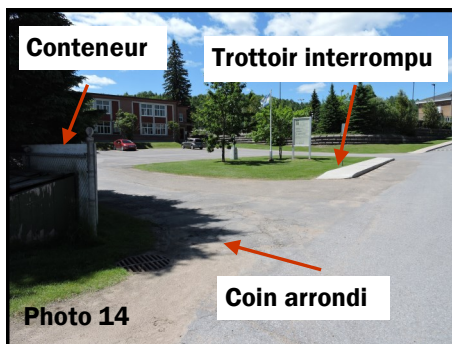
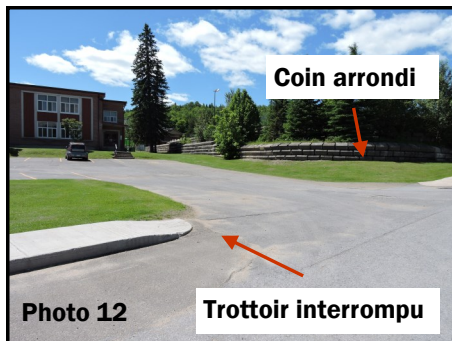




Photo 16

Le groupe de participants emprunte un raccourci entre la 55^e Rue et la rue Principale évitant le détour par la 57^e Avenue (Photo 16). Les chemins empruntés par les piétons pour créer des trajets plus directs sont appelés « lignes de désir ». Ces trajets informels marqués d'usure au sol sont ancrés dans les habitudes des citoyens. Ils répondent à un besoin de connectivité et persistent souvent malgré les obstacles et les contraintes construites. Nous pouvons observer des traces de poussettes sur la photo 16. Sur les photos 17 et 18, nous constatons que le trajet existait avant la construction du centre de la petite enfance et que certaines mesures avaient déjà été prises pour contrôler les utilisateurs.



Photo 17



Photo 18

Google Septembre 2011

Le groupe se rassemble sur la rue Principale pour se diriger ensuite à l'intersection de la rue Principale et de la 57^e Avenue. L'état des trottoirs suscite des commentaires spontanés. (Photo 19)

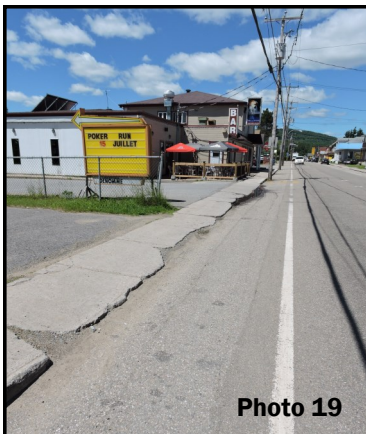


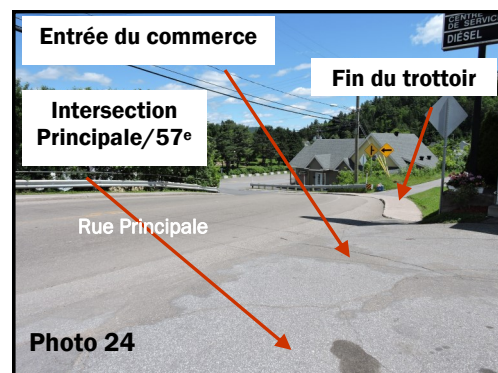
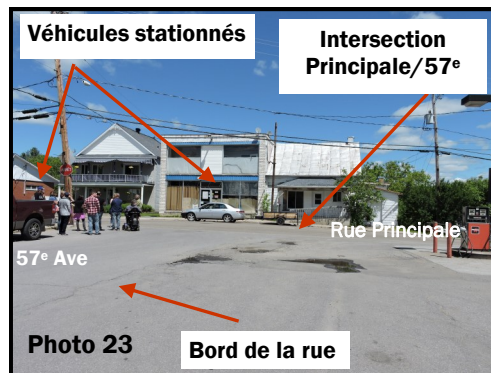
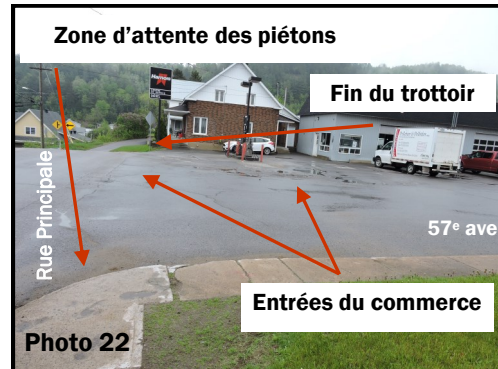
Photo 19

L'état des trottoirs et l'aménagement des intersections permettent-ils à une personne à mobilité réduite de circuler facilement et en sécurité? (Photos 19, 20, 30, 31 et 32)



Photo 20

« Ces trajets informels marqués d'usure au sol sont ancrés dans les habitudes des citoyens. Ils répondent à un besoin de connectivité et persistent souvent malgré les obstacles et les contraintes construites. »

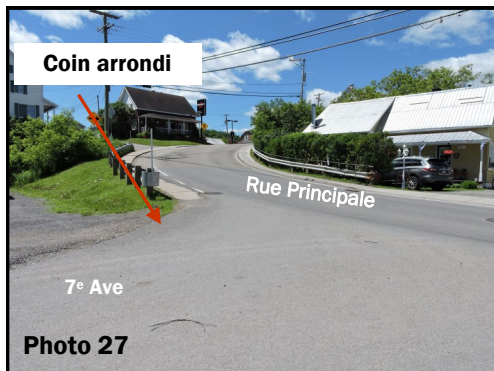
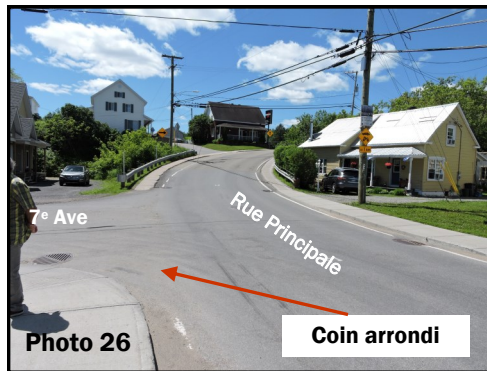


« Les limites de la rue et des entrées du commerce sont-elles bien définies? »

L'intersection de la rue Principale avec la 57^e Avenue, ainsi que l'intersection de la rue Principale avec la 7^e Avenue représentent des défis importants pour les piétons, les cyclistes, les camionneurs et les automobilistes.

INTERSECTION RUE PRINCIPALE/57^E AVENUE

- La limite de vitesse indiquée est-elle respectée dans la côte? (Photo 21)
- La visibilité est-elle bonne à l'intersection? (Photos 21 et 23)
- Le stationnement est-il permis à l'intersection ou en haut de la côte? (Photos 21 et 23)
- Où est le panneau d'arrêt sur la 57^e Avenue? (Photos 22 et 23)
- Le marquage au sol permet-il de proposer une trajectoire aux véhicules? (Photos 21, 22, 23 et 24)
- Les limites de la rue et des entrées du commerce sont-elles bien définies? (Photos 22, 23 et 24)
- Le trottoir est-il interrompu dans l'entrée du commerce? Le trottoir se poursuit-il jusqu'à l'intersection avec la 57^e Avenue? (Photos 22, 23 et 24)
- Les zones d'attentes pour piéton à l'intersection de la rue Principale et de la 57^e Avenue sont-elles bien définies et sécuritaires? (Photos 22, 23 et 24)
- Le piéton est-il vulnérable sur son trajet entre les deux portions de trottoir lorsqu'il traverse la 57^e Avenue et l'entrée charretière du garage? (Photos 22 et 23)



INTERSECTION RUE PRINCIPALE/7^E AVENUE

Les coins arrondis aux intersections facilitent-ils le virage rapide ou le ralentissement des véhicules? (Photos 25, 26 et 27)

Le trottoir se termine-t-il avant l'intersection? Offre-t-il un espace d'attente sécuritaire? (Photos 25 et 27)

Les automobiles et les camions empiètent-ils sur l'espace piéton ou le bout du trottoir? (Photos 25 et 27)

Le piéton est-il bien protégé à l'intersection? (Photos 25, 26, 27 et 28)

La visibilité est-elle bonne à l'intersection?

L'espace piéton est-il bien défini en bordure de la 7^e Avenue? (Photo 28)

L'aménagement actuel permet-il de réduire la longueur de la traversée du piéton à l'intersection? (Photos 25 et 26)

« Le trottoir se termine-t-il avant l'intersection? Offre-t-il un espace d'attente sécuritaire? »

La marche exploratoire se poursuit sur la rue Principale vers l'est jusqu'à la hauteur de la 47^e Avenue. Le stationnement suscite plusieurs discussions: La gestion du stationnement pourrait-elle être différente? Est-ce qu'il y a la possibilité de créer un ou des stationnements incitatifs?

L'espace asphalté entre la ligne de dérive (ligne à droite de la chaussée) et le trottoir est-il une bande cyclable ou un espace de stationnement? La signalisation indique-t-elle l'usage de cette zone asphaltée? (Photos 29 et 30)

La zone asphaltée permet-elle de circuler à vélo en sécurité? (Photos 29 et 30)

Les trottoirs offrent-ils un espace d'attente suffisant et sécuritaire aux intersections? Sont-ils munis de bateaux pavés pour faciliter l'accessibilité aux différents usagers? (Photos 31 et 32)

Les entrées charretières sont-elles étroites et bien circonscrites afin de protéger les piétons? (Photos 29 et 30)

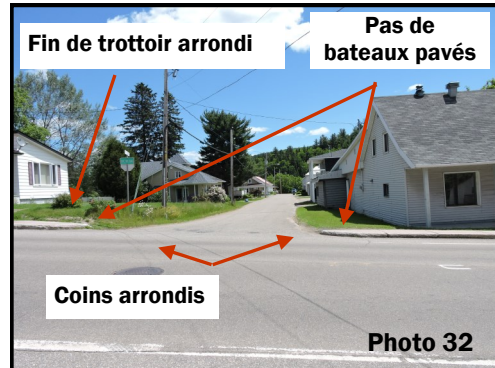
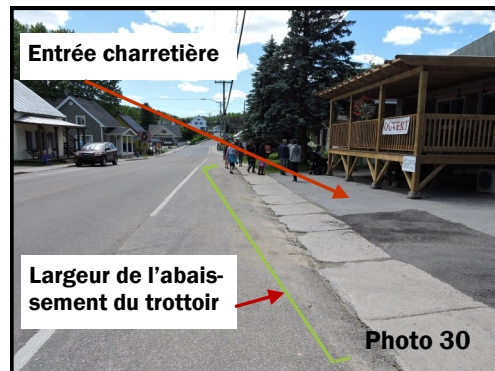
La limite de vitesse est-elle affichée et respectée ?

La rue large, droite et exempte de tout obstacle contribue-t-elle à inciter le conducteur à ralentir? (Photo 29 et 30)

Le stationnement est-il permis en bordure de la rue Principale et sur les rues perpendiculaires? (Photos 29, 30, 31 et 32)

En dehors des grands événements, les espaces de stationnement sont-ils insuffisants pour les commerces?

« La zone asphaltée permet-elle de circuler à vélo en sécurité? »



Pour le retour vers le centre de loisirs, nous reprenons la rue Principale en direction ouest. La côte avec sa courbe représente un défi pour les véhicules, les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite. L'étroitesse du trottoir et la proximité des véhicules augmentent-elles le sentiment de sécurité des usagers?

Les dernières observations sont faites sur la rue Principale entre la 57^e Avenue et la rue de l'Hôtel de Ville.

Les piétons utilisent-ils la traverse piétonne sur la rue Principale? Est-elle bien visible? Est-elle bien située ? (Photo 33)

Est-ce qu'il y a un abaissement du trottoir vis-à-vis la traverse piétonne? (Photo 33)

Les automobilistes donnent-ils la priorité aux piétons à la traverse? La signalisation est-elle claire? (Photo 33)

Le trottoir est-il en continu lors de la traversée des entrées de stationnement de la Caisse Desjardins et du presbytère ? (Photos 34 et 35)

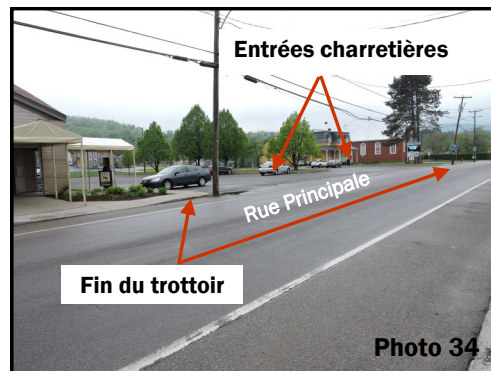
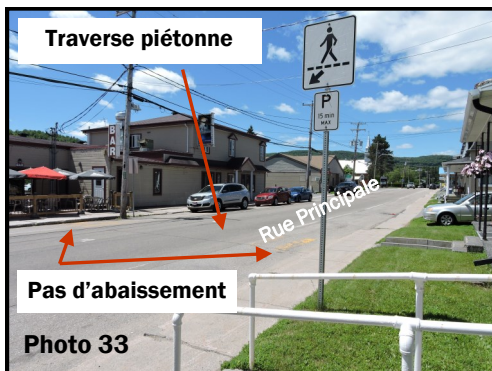
Est-ce que les entrées charretières des stationnements sont aménagées pour sécuriser les piétons? (Photos 34 et 35)

Le piéton perd-il sa priorité dans la traversée des entrées de stationnements? (Photos 34 et 35)

Le piéton est-il vulnérable sur une grande distance lors de la traversée des entrées charretières? (Photos 34 et 35)

Les piétons utilisent-ils le parc pour réduire la distance de déplacement pour rejoindre la rue Principale? (Photo 36)

« La côte avec sa courbe, représente un défi pour les véhicules, les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite. »



4. Résultats – Analyse du potentiel de déplacement actif

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

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

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

Attribution des points pour chaque indicateur :

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



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

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

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

Une fois les grilles de chacune des équipes complétées, les résultats ont été comparés entre les groupes et discutés brièvement avec l'ensemble des participants. Les équipes devaient justifier les raisons des cotes attribuées.

Résultats de l'analyse du potentiel de transport actif		
	Potentiel piétonnier	Potentiel cyclable
Groupe 1	29	12
Groupe 2	40	31
Groupe 3	34	6

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

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

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

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

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



4.1 Potentiel piétonnier



INDICATEURS DE POTENTIEL – INFRASTRUCTURES – 9 indicateurs

Dans cette section, deux indicateurs se démarquent parce qu'ils ont été qualifié de « Très bien » et d'« Excellent » par les équipes :

Très bien et excellent
Les trottoirs et les sentiers pédestres sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, lampadaires, parcomètres, poubelles, bacs à fleurs, etc.).
Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.

Trois indicateurs sont particulièrement faibles selon les équipes:

Très faible
Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).
Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.
Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).

Un indicateur est qualifié de « Moyen » :

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

Il y a aussi, trois indicateurs où des divergences d'opinions sont constatées :

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Des sentiers pédestres ont été aménagés, sont entretenus et en bonne condition.	Très bien	Moyen	Faible
Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.	Très faible	Moyen	Faible
Des trajets ou des corridors scolaires sont identifiés.	Très faible	Moyen	Très faible

INDICATEURS DE POTENTIEL – SÉCURITÉ – 9 indicateurs

Dans la section sur la sécurité, deux indicateurs du potentiel piétonnier se démarquent et ont été reconnus « Très bien » et « Moyen » par les équipes:

Très bien et moyen
Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaires.
Les trottoirs et les bordures de chemins sont libres de neige, de glace, et sont bien drainés pour éviter l'accumulation d'eau.

Quatre indicateurs sont évalués « Très faible » selon les équipes:

Faible et très faible
Les vitesses légales affichées dans les rues sont appropriées et respectées.
Les piétons respectent les règlements de la circulation.
Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.

Un seul indicateur est qualifié de « Moyen » :

Moyen
Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus.

Il y a aussi deux indicateurs où des divergences d'opinions sont constatées particulièrement lorsque deux des groupes qualifient l'indicateur « Très faible » et l'autre de « Très bien ».

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

« ...des divergences d'opinion sont constatées particulièrement lorsque deux groupes qualifient l'indicateur « Très faible » et l'autre de « Très bien. »





INDICATEURS DE POTENTIEL – CONNECTIVITÉ – 7 indicateurs

Dans cette dernière section, aucun indicateur du potentiel piétonnier ne se démarque avec la valeur « Excellent » ou « Très bien » :

Quatre indicateurs ont été qualifiés de « Faible » ou « Très faible » par les équipes:

Faible et très faible
Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).
La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.
Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).
La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).

Un seul indicateur est qualifié de « Moyen » par les équipes :

Moyen
Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).

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

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements piétonniers.	Moyen	Excellent	Moyen
La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	Moyen	Très bien	Moyen

LES INDICATEURS LES PLUS IMPORTANTS

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

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

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

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

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

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



Saint-Côme



11. La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétons.
12. La municipalité tient compte des déplacements piétons pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.



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

4.2 Potentiel cyclable

INDICATEURS DE POTENTIEL – INFRASTRUCTURES – 12 indicateurs

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

Neuf indicateurs se démarquent par leurs faibles cotes:

Faible et très faible
Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).
Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsqu'autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).

Faible et très faible (suite)

Les voies, les sentiers cyclables ou multifonctionnels et les espaces publics sont conçus pour le confort des usagers (protection du soleil et contre les intempéries, haltes de repos, fontaines d'eau, toilettes, poubelles, etc.).

Les services de transport collectif offrent des mesures incitatives pour les cyclistes (stationnements pour vélos près des arrêts du transport collectif, supports à vélos sur les autobus ou permission de mettre le vélo dans l'autobus, etc.).

Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).

Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).

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

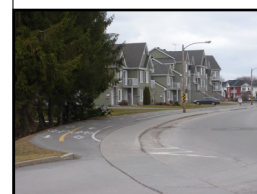
Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)	Très faible	Très bien	Très faible
Des aménagements saisonniers permettant les déplacements actifs vers des lieux publics ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquette, de patin à glace, de canotage, etc.).	Moyen	Très bien	Très faible
Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).	Faible	Moyen	Très faible

INDICATEURS DE POTENTIEL – SÉCURITÉ – 5 indicateurs

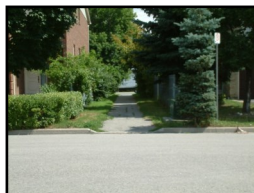
Dans la section sur la sécurité, aucun indicateur du potentiel cyclable n'a obtenu la valeur « Très bien » ou « Excellent ».

Trois indicateurs ont été évalués « Faible » ou « Très faible » :

Faible et très faible
Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.
Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont suffisamment éclairés pour permettre aux utilisateurs de voir et d'être vus.



Saint-Côme



Deux indicateurs ont été évalués « Moyen » par les équipes:

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

INDICATEURS DE POTENTIEL – CONNECTIVITÉ – 7 indicateurs

Dans cette dernière section, aucun indicateur du potentiel cyclable n’est reconnu « Excellent » ou « Très bien ».

Cinq indicateurs sont particulièrement faibles et très faibles selon les équipes:

Faible et très faible
La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).
La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).

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

Indicateurs démontrant un écart de perception			
Indicateurs	Gr 1	Gr 2	Gr 3
La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	Faible	Très bien	Très faible
La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements à vélo et pour l'aménagement des sentiers multifonctionnels.	Moyen	Excellent	Moyen

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

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

LES INDICATEURS LES PLUS IMPORTANTS

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

1. Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).
2. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
3. Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
4. La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.
5. Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.
6. La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).
7. La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.
8. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsqu'autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).
9. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).

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



Saint-Côme



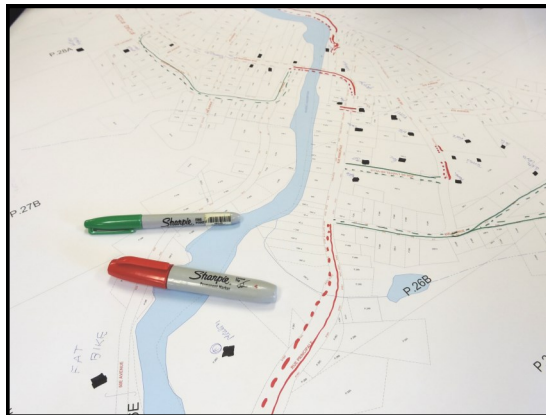
10. Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
11. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.).
12. Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).



5. Résultats — Exercice de Cartographie

Pour cette partie de l'atelier, chaque groupe disposait de grandes cartes de la municipalité de Saint-Côme et devait identifier sur la carte :

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



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

5.1 Destinations

De nombreuses destinations pour lesquelles les gens pourraient être encouragés à utiliser des modes de transport actif ont été identifiées par les équipes. La plupart étant des destinations de services de proximité. L'école primaire, le centre de la petite enfance, les différents services municipaux tels que l'hôtel de ville, le centre de loisirs, le garage municipal, le parc et les places ont été mentionnés. Plusieurs autres sites offrant des services tels que l'église, le bureau de poste, la pharmacie, l'épicerie, la boulangerie, la quincaillerie, les restaurants, les garages et le dépanneur ainsi que la crèmerie sont identifiés par les équipes comme étant des destinations quotidiennes importantes en fonction de différentes clientèles. Les équipes ont aussi cité le site pour le vélo de montagne et l'entreprise de canot et de kayak comme étant des destinations récréatives intéressantes. (voir annexe 8.5).

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





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

5.2 Routes sécuritaires

Les groupes ont été invités à identifier les parcours où ils se sentent en sécurité. Les participants ont en général des opinions différentes à propos des routes ou plutôt des tronçons de routes qui seraient sécuritaires. La rue de l'Hôtel de Ville est la seule où les trois groupes sont unanimes et la considèrent sécuritaire.

Certaines portions de la rue Principale entre la 36^e Avenue et le pont, bordées d'un trottoir de chaque côté, sont sécuritaires pour les piétons. Par contre, quelques problèmes à des endroits très spécifiques seront identifiés au point 5.3.

Le groupe 2 spécifie que la 39^e Rue ainsi que la 50^e Avenue, entre la rue Principale et la rue Alphonse-Marion, sont sécuritaires à pied ou à vélo. Les autres équipes ne se sont pas prononcées sur ces rues. (Voir annexe 8.6)

5.3 Routes non sécuritaires

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

LA RUE PRINCIPALE

La rue Principale est liée à la majorité des constats faits par les trois équipes. Il y a un consensus sur le sentiment d'insécurité dans la montée, et ce à pied comme à vélo, à partir du pont jusqu'à la station-service Harnois. Les équipes jugent que certaines intersections sont peu sécuritaires. Elles font mention des intersections de la rue Principale avec la 65^e Avenue et avec la 57^e Avenue. Deux équipes font aussi mention de l'intersection de la rue Principale avec le 7^e Rang et le groupe 1 ajoute l'intersection avec la 39^e Rue.

À l'est de la montée et du pont:

- Les trois équipes qualifient la portion n'ayant pas de trottoir à partir de l'épicerie jusqu'à la hauteur de la 36^e Avenue comme étant non sécuritaire ;
- De la 36^e Avenue jusqu'au pont, la rue Principale a un trottoir de chaque côté. Les équipes mentionnent que les déplacements à pied y sont relativement sécuritaires. Cependant, certaines sections semblent plus problématiques :
 - ◇ Devant la station-service Esso où le trottoir du côté sud est interrompu;
 - ◇ Devant la quincaillerie où les véhicules stationnés empiètent sur le trottoir;
- Le groupe 3 identifie des difficultés pour les déplacements cyclables sur toute la section est de la rue Principale, alors que les groupes 1 et 2 s'attardent aux mêmes zones déjà identifiées pour le déplacement piéton entre l'épicerie et la 36^e Avenue. Le groupe 1 mentionne aussi la courbe située entre la 46^e Avenue et la 48^e Avenue comme étant non sécuritaire à vélo.

À l'ouest de la montée et du pont:

- Deux des groupes considèrent non sécuritaire la portion entre la 65^e Avenue en direction de l'ouest jusqu'au numéro d'immeuble 1841 et le troisième groupe prolonge cette section jusqu'à la place Antoine-Bertrand;
- Le passage à pied comme à vélo devant le stationnement et la Caisse Desjardins peut représenter un risque selon le groupe 3;
- La traverse piétonne marquée à la hauteur du bureau de poste soulève une contradiction. Elle est identifiée peu sécuritaire par le groupe 2 alors que le groupe 1 mentionne qu'elle est sécuritaire.

LA 65^e AVENUE

Les groupes 1 et 3 mentionnent une difficulté pour les piétons à l'intersection avec la 55^e Rue, du côté sud. Le groupe 1 prolonge cette section de déplacement jugée non sécuritaire jusqu'au centre de loisirs. Le groupe 3 identifie aussi la pointe du rond-point comme étant un élément de risque pour le piéton.

LA 55^e RUE

Les déplacements entre l'école, le centre de la petite enfance et l'Hôtel de Ville, incluant l'intersection de la 55^e Rue avec la rue de l'Hôtel de Ville, devraient être sécurisés selon les trois groupes. Le groupe 1 propose d'accorder une attention particulière aux deux entrées charretières de l'école.

LE 7^e RANG

Les trois groupes identifient un enjeu de sécurité pour les piétons et les cyclistes à l'intersection du 7^e Rang avec la 51^e Avenue. Les groupes 1 et 2 citent aussi l'intersection avec la 55^e Rue. Le groupe 1 mentionne une petite section du rang à partir de la 59^e Rue vers l'est, alors que pour le groupe 2 la section non sécuritaire est beaucoup plus étendue et se situe entre la 55^e Rue et la 51^e Avenue.

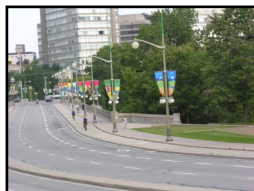
LA RUE ALPHONSE-MARION

Alors que pour le groupe 2 cette rue est sécuritaire sur toute sa longueur, les groupes 1 et 3 ciblent son intersection avec la 48^e Avenue comme étant problématique. Le groupe 3 mentionne aussi deux autres points à améliorer, l'intersection avec la rue Laforest et la courbe à la hauteur du numéro civique 1380.

(Voir annexe 8.6)

« Les déplacements entre l'école, le centre de la petite enfance et l'Hôtel de Ville, incluant l'intersection de la 55^e Rue avec la rue de l'Hôtel de Ville devraient être sécurisés selon les trois groupes. »





5.4 Routes à améliorer ou à développer

Les groupes étaient aussi invités à projeter et à identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer. Les propositions des groupes 2 et 3 visent à traverser la municipalité d'est en ouest de façon plus sécuritaire particulièrement pour les cyclistes et à augmenter la connectivité, et ce, en considérant la présence de la rivière. Quant au groupe 1, il s'est concentré sur des aménagements augmentant le confort et la qualité de l'expérience de transport actif. Vous trouverez ci-dessous les principales propositions des groupes. (Voir annexe 8.6)

L'AXE EST-OUEST

- Un circuit piétonnier et cyclable partant de la place Antoine-Bertrand cheminant vers l'est sur la rue Principale jusqu'à la 65^e Avenue. Par la suite, le circuit se poursuivrait sur la 65^e Avenue, sur la 55^e Rue, et ce, jusqu'au 7^e Rang (Groupes 2 et 3). Le groupe 2 propose d'ajouter au tracé le 7^e Rang vers le sud-est sur toute sa longueur. Le groupe 3, quant à lui, propose de poursuivre le circuit sur le 7^e Rang jusqu'à la 51^e Avenue en y ajoutant une boucle en zone boisée;
- Un aménagement piétonnier et cyclable sur la rue Principale de la place Antoine-Bertrand jusqu'à l'épicerie. Le groupe 1 propose l'aménagement cyclable de la rue Principale à partir de la 57^e Rue, vers l'est jusqu'à l'épicerie;
- Le prolongement du trottoir de la 36^e Avenue jusqu'à l'épicerie;
- Un aménagement piétonnier et cyclable en site propre du côté nord de la rue Principale entre le pont et l'intersection de la 57^e Avenue permettant d'éviter la côte de la rue Principale;
- L'aménagement de voies cyclables sur la 50^e Avenue entre le site de vélo de montagne et la rue Principale;
- L'aménagement de voies cyclable sur la rue Alphonse-Marion à partir de la 50^e Avenue se poursuivant sur la rue Laforest jusqu'à l'intersection avec la rue Principale (Groupe 2).

CONNECTIVITÉ NORD-SUD

Voici les propositions des différents groupes qui permettent de compléter certains des axes est-ouest énumérés précédemment:

- Une voie cyclable en site propre qui partirait d'un stationnement situé à l'intersection de la rue Principale et de la 36^e Avenue, traverserait du côté sud de la rue Principale, longerait la rue Principale vers l'ouest. À la hauteur de la station-service Esso, la piste bifurquerait vers le sud, passant derrière les résidences sur la 39^e Rue, une passerelle pour piéton et vélo permettrait ensuite de rejoindre la boucle proposée au bout de la 51^e Avenue. (Groupe 3);
- Une passerelle piétonnière et cyclable sur la rivière, de la 50^e Avenue à la rue Principale facilitant l'accès au site de vélo de montagne (Groupes 1 et 2);

« Les groupes étaient aussi invités à projeter et à identifier des tronçons à améliorer ou encore à développer. »

- Une voie piétonne et cyclable sur la 41^e Avenue avec une passerelle piétonnière et cyclable au-dessus de la rivière permettant le lien avec le 7^e Rang (Groupe 2);
- Une passerelle au-dessus de la rivière à partir du rang Versailles (extrémité ouest de la rue Principale) pour se rendre directement aux sentiers de vélo de montagne (Groupe 3);
- La 65^e Avenue aménagée pour les piétons et les cyclistes sur toute sa longueur (Groupes 2 et 3);
- Un trottoir bordé d'arbres du côté ouest sur la rue de l'Hôtel de Ville pour créer une séparation avec le cimetière (Groupe 3);
- Un lien piéton et cyclable traversant le parc Intergénérationnel liant la 55^e Rue et la rue Principale afin de formaliser une ligne de désir existante (Groupe 2);
- Un lien piéton et cyclable officialisant la ligne de désir existante entre le centre de la petite enfance et le motel augmentant ainsi la connectivité entre la 55^e Rue et la rue Principale (Groupes 2 et 3);
- Un lien piéton et cyclable reliant la 55^e Rue au terrain de balle (Groupe 3).

QUALITÉ ET CONFORT

- À l'est du moulin au numéro d'immeuble 1840 de la rue Principale, le groupe 3 propose l'aménagement d'une plage le long de la rivière alors que le groupe 1 propose l'aménagement d'un parc;
- Aménagement d'un parc au numéro d'immeuble 1548 et 1550 sur la rue Principale (Groupe 3);
- Aménagement du parc Intergénérationnel entre la rue Principale et la 55^e Rue;
- Aménagement d'une place publique avec mezzanine au-dessus de la rivière près de l'ancienne caserne (Groupes 1 et 3);
- Installation de bancs et de mobilier urbain le long de la rue Principale particulièrement à l'est du pont (Groupe 1);
- Réaménagement du rond-point de la 65^e Avenue en stationnement public (Groupe 1);
- Espaces de stationnements proposés pour la rue Principale:
 - Aménagement d'espaces en bordure de terrains commerciaux aux numéros d'immeubles 1373, 1421, 1451, 1471 (Groupe 3);
 - Stationnement public au numéro d'immeuble 1401 (Groupes 1 et 3);
 - Stationnement au coin nord-ouest de la rue Laforest (Groupe 3);
 - Stationnement au coin nord-est de la 36^e Avenue (Groupe 3);
 - Stationnement sur un terrain vacant au numéro d'immeuble 1351 (Groupe 1).



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

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

Chaque groupe est venu présenter et expliquer les cinq ou six actions proposées à l’ensemble des participants. Les seize 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. Certaines actions semblables avaient été regroupées pour faciliter le vote.

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

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

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



1. Engager un dialogue avec le MTQ afin de sécuriser la côte sur la rue Principale;
2. Plan de développement du réseau de transport actif;
3. Acheter des espaces de stationnement (rue Principale);
4. Démolir l’ancienne caserne et aménager l’espace;
5. Réparations urgentes aux trottoirs - Corrections pentes / trous / coins de rues.

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

7. Constats et recommandations

L'atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable se voulait un temps d'arrêt permettant de réfléchir au potentiel et à la place du transport actif à Saint-Côme.

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

Le groupe se composait d'élus, de gestionnaires de services, d'employés municipaux, de commerçants, de représentants d'organismes et de citoyens utilisateurs de tous âges.

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

7.1 Constats

Cette section propose une série de constats issus directement des travaux et des résultats de la journée d'atelier relatés dans ce rapport.

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

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





« Le piéton et le cycliste sont vulnérables à plusieurs intersections puisqu'ils n'ont pas d'espace où se réfugier. »

- La plupart des destinations quotidiennes et services de proximité ne sont pas regroupés et s'étendent sur la rue Principale. Plusieurs services municipaux sont regroupés autour de la 55^e Avenue.
- Le trottoir, la signalisation, la gestion du stationnement et les mesures de réduction de vitesse aux abords de l'école et du centre de la petite enfance améliorent la sécurité et la circulation autour de l'école. Par contre, le corridor scolaire n'est pas bien défini pour les élèves. Le trottoir est interrompu dans les entrées charretières et il n'y a pas de zone piétonne qui mène à la cour d'école.
- La rue Principale est dotée d'un trottoir de chaque côté sur presque toute sa longueur. Les trottoirs sont en mauvais état à plusieurs endroits. Le trottoir ne se prolonge pas jusqu'à la pharmacie et l'épicerie qui sont identifiées comme étant des destinations importantes. Il y a peu de mobilier urbain destiné aux piétons ou aux cyclistes aux destinations ou sur les trajets.
- Le trottoir n'est pas toujours muni de bateaux pavés (abaissements de trottoir) aux intersections nuisant ainsi à l'accessibilité. Il se termine parfois avant d'arriver à l'intersection ou se rétrécit pour arrondir la chaussée et ainsi favoriser le virage des véhicules. Le piéton et le cycliste sont vulnérables à plusieurs intersections puisqu'ils n'ont pas d'espace où se réfugier.
- Le trottoir ne se prolonge pas dans plusieurs entrées charretières donnant ainsi la priorité aux véhicules plutôt qu'aux piétons. De plus, dans les entrées charretières bordées ou non de trottoir, la zone d'entrée et de sortie n'est pas bien définie et elle est aussi beaucoup plus grande que nécessaire augmentant ainsi la vulnérabilité des piétons ou des cyclistes qui les traversent.
- L'espace pour le piéton, le cycliste et l'automobiliste n'est pas défini sur la plupart des rues de la municipalité puisqu'il n'y a pas de ligne centrale ou de lignes de dérive.
- Les limites de vitesse ne semblent pas toujours respectées particulièrement sur les rues droites et sans obstacle offrant ainsi une bonne visibilité aux conducteurs, par exemple la rue Principale. Le confort et le sentiment de sécurité du piéton et du cycliste en bordure de rue ou sur le trottoir sont affectés.
- La traversée de la rue Principale s'avère parfois difficile et peu sécuritaire à quelques endroits pour les piétons et les cyclistes. Une seule traverse piétonne est identifiée sur la chaussée de cette rue.
- Il n'y a pas d'aménagement cyclable dans le périmètre urbain. La zone asphaltée sur une partie de la rue Principale n'est pas désignée comme une bande cyclable.
- Le stationnement est une préoccupation pour les commerçants de la rue Principale.
- La présence de lignes de désir (marque d'usure au sol) à quelques endroits dans la municipalité indique le besoin du citoyen d'avoir des trajets plus courts que ce qu'offre la trame des rues existantes pour se rendre aux principales destinations.

7.2 Recommandations

Saint-Côme démontre de l'intérêt pour la revitalisation de son périmètre urbain et comprend que la mobilité active en est un aspect important. Le réseau piétonnier actuel offre un potentiel d'amélioration intéressant. Le développement d'un réseau cyclable est un objectif réaliste s'il est planifié en cohérence avec les destinations et avec les besoins des citoyens et autres utilisateurs de la route. Les cinq pistes d'actions identifiées à la page 32 pourraient 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-Côme.

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

- Faire appel à des personnes de compétences variées pour que tous les aspects de la mobilité active soient 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;
- Choisir la localisation et l'aménagement des prochains quartiers ou commerces en priorisant les besoins des piétons et des cyclistes pour des voies cyclables, des accès directs aux destinations, des tracés courts vers la rue Principale ou des liens entre les rues dans l'axe est-ouest;
- Prévoir les réfections de rues en améliorant leur configuration pour réduire la vitesse des véhicules. L'asphaltage du bord, le marquage des lignes de dérive, l'ajout de mobilier ou d'obstacle créant une diminution de la largeur du champ de vision contribue au sentiment de sécurité et au confort des piétons et des cyclistes;
- Définir l'espace attribué aux différents utilisateurs, entre autres, sur la 57^e Avenue et sur le 7^e Rang près de l'intersection avec la rue Principale, et ainsi, favoriser un meilleur partage de la route. Le marquage d'une ligne centrale, de lignes de dérives, de ligne d'arrêt, la redéfinition de l'espace public et de l'espace privé, l'aménagement d'un espace d'attente suffisant aux intersections et la gestion du stationnement peuvent avoir un effet intéressant sur le sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes;
- Revoir la réglementation pour les entrées charretières. Inciter les propriétaires à améliorer l'accès à leur installation pour les piétons, cyclistes et pour les automobilistes;
- Réparer les trottoirs endommagés. Refaire les trottoirs interrompus dans les entrées charretières de la municipalité, de l'école et de certains commerces. Prolonger les trottoirs jusqu'à la pharmacie et l'épicerie;
- Établir des espaces d'attentes protégés aux intersections des entrées charretières de l'école. Prévoir un corridor de déplacement pour que les élèves accèdent à la cour arrière en sécurité (marquage, délinéateurs, etc.);

« ... deux autres stratégies complémentaires qui pourraient l'engager vers une augmentation du potentiel piétonnier et cyclable... »





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

- Baliser le déplacement des véhicules autour et derrière l'Hôtel de Ville pour sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes utilisant les installations de loisirs;
- Augmenter l'attrait pour la marche et le vélo dans le périmètre urbain, en installant du mobilier urbain sur les trajets principaux ou à des points d'intérêt tels que les commerces, l'arrêt du transport collectif, les abords du pont, les parcs ou les haltes (stationnements à vélos visibles, bancs, poubelles, fontaines d'eau, halte, éclairage, etc.);
- Augmenter l'attrait pour la marche et le vélo en augmentant la signalisation (marquage, rappel de la présence des autres usagers, etc.);
- Promouvoir le transport actif auprès des commerçants et des citoyens et en faisant la promotion des mesures que vous aurez mises en place pour le transport actif des citoyens;
- Prévoir des périodes d'observation et documenter le comportement des piétons et des cyclistes. Répertorier les trajets les plus empruntés en fonction des destinations telles que l'école, le bureau de poste, l'épicerie, l'accès aux activités de loisir. Repérer les lignes de désir, les endroits les plus utilisés pour traverser la rue Principale. Utiliser ces informations pour la planification de vos mesures d'amélioration et votre plan de développement d'un réseau de déplacement actif;
- Documenter les besoins réels de stationnement sur la rue Principale. Vérifier les espaces disponibles et les espaces nécessaires pour chaque commerce. Étudier la possibilité d'acquérir des terrains pour créer des stationnements incitatifs si nécessaire. Développer une politique du stationnement cohérente avec les besoins réels et les objectifs de transport actif de façon à faciliter les déplacements piétons et cyclables en bordure de rue.

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

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

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

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

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

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

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



Annexe 8.1

Ordre du jour

Municipalité de Saint-Côme
Atelier
potentiel piétonnier et cyclable
le lundi 26 juin 2017

- 8:00-8:30 Accueil des participants
- 8:30-10:40 Introduction et objectif de l'atelier
- Environnements favorables aux saines habitudes de vie
Nouvelles perspectives sur le transport actif
Qu'est-ce que le transport actif?
L'importance du transport actif
Introduction « L'échelle humaine de la ville »
- Pause
- Innovations et pratiques connues pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclables
- 10:40-12:15 Marche exploratoire
- 12:15-13:15 Dîner – Analyse du potentiel de transport actif
- 13:15-16:00 Retour sur l'analyse de potentiel
- Cartographie – Destinations et besoins
- Retour sur l'exercice de cartographie
- Pause
- Exercice de priorisation réaliste en transport actif
Exercice de priorisation « souhaité » en transport actif
- Priorités d'action en transport actif
- 15:55-16:10 Mot de la fin (Retour sur le contexte de l'activité et ses suites)
- Évaluation des participants

Annexe 8.2

Itinéraire de la marche exploratoire



La 57^e Rue n'a pas été empruntée par les participants puisqu'ils ont coupé et pris un raccourci (flèche rouge en pointillée) qui mène à la rue Principale par le stationnement du Motel Saint-Côme.

Annexe 8.3

Questionnaire – Analyse du potentiel de transport actif

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

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

Section 1: Potentiel piétonnier

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

Annexe 8.3**Questionnaire – Analyse du potentiel de transport actif (suite)**

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

Section 1: Potentiel piétonnier (suite)

	CONNECTIVITÉ	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Moyenne
19.	Les trottoirs et les sentiers pédestres amènent les piétons vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	2	2	1	42%
20.	Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).	0	1	2	25%
21.	Les sentiers pédestres sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (trottoirs, arrêts du transport collectif, sentiers multifonctionnels, etc.).	0	0	0	0%
22.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.	0	0	0	0%
23.	La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements piétonniers.	2	4	2	67%
24.	La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	2	3	2	58%
25.	La municipalité fait la promotion des déplacements piétonniers auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, etc.).	2	1	1	33%
	Total <u>Potentiel piétonnier</u> (max. = 100)	29	40	34	

Section 2: Potentiel cyclable

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 2	Groupe 3	Note
	INFRASTRUCTURES				
1.	Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.	0	0	0	0%
2.	Des sentiers cyclables ou multifonctionnels hors route ont été aménagés, par exemple dans les parcs, les emprises ferroviaires, autour des lacs ou vers une ville voisine, sont entretenus et en bonne condition.	0	0	0	0%
3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.	0	1	0	8%
4.	Des panneaux de « partage de la route » ont été installés en bordure des rues et/ou du marquage au sol a été réalisé à cette fin (vélo peint sur la chaussée).	1	1	0	17%
5.	Des aménagements saisonniers <u>permettant les déplacements actifs vers des lieux publics</u> ont été aménagés (sentiers de ski de fond, de raquette, de patin à glace, de canotage, etc.).	2	3	0	42%
6.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)	0	3	0	25%
7.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsqu'autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).	0	1	0	8%
8.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).	1	1	0	17%
9.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).	0	0	0	0%
10.	Les voies, les sentiers cyclables ou multifonctionnels et les espaces publics sont conçus pour le confort des usagers (protection du soleil et contre les intempéries, haltes de repos, fontaines d'eau, toilettes, poubelles, etc.).	0	1	0	8%
11.	Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).	1	2	0	25%
12.	Les services de transport collectif offrent des mesures incitatives pour les cyclistes (stationnements pour vélos près des arrêts du transport collectif, supports à vélos sur les autobus ou permission de mettre le vélo dans l'autobus, etc.).	0	1	0	8%
	SÉCURITÉ				
13.	Il est facile et sécuritaire de traverser les intersections à vélo.	0	0	0	0%
14.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont suffisamment éclairés pour permettre aux utilisateurs de voir et d'être vus.	0	1	0	8%
15.	Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.	0	0	0	0%
16.	<i>Erreur</i>				
17.	Les cyclistes respectent les règlements de la circulation.	1	2	2	42%
18.	Les automobilistes respectent les cyclistes.	2	3	2	58%

Section 2: Potentiel cyclable (suite)

	Indicateurs de potentiel	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 3	Note
	CONNECTIVITÉ				
19.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont reliés entre eux et avec d'autres infrastructures de transport actif (bandes asphaltées, chaussées désignées, chaussées partagées, arrêts du transport collectif, etc.).	0	1	0	8%
20.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).	0	1	0	8%
21.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels permettent des trajets courts vers des lieux publics (passages cyclables entre les quartiers, traverses cyclables entre les intersections, rues sans cul-de-sac, etc.).	0	1	0	8%
22.	La municipalité consulte tous les groupes de citoyens (jeunes familles, adolescents, aînés, personnes à mobilité réduite, etc.) pour la planification des déplacements à vélo et pour l'aménagement des sentiers multifonctionnels.	2	4	2	67%
23.	La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).	1	1	0	17%
24.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.	0	0	0	0%
25.	La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.	1	3	0	33%
	Total <u>Potentiel cyclable</u> (max. = 100)	12	31	6	

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs

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

Section 1 Potentiel piétonnier					
G r o u p e 1	G r o u p e 2	G r o u p e 3	P o i n t a g e	#	Indicateurs de potentiel
1 ^e	1 ^e	1 ^e	15	2.	Les trottoirs sont bien aménagés (largeur, abaissements, etc.) et en bonne condition pour être accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, couples, personnes à mobilité réduite, etc.).
-	2 ^e	-	4	1.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont dotées de trottoirs dans au moins 75 % des cas.
-	5 ^e	3 ^e	4	10.	Il est facile et sécuritaire de traverser les rues, et ce, pour tous les citoyens (écoliers, familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, etc.).
-	-	2 ^e	4	8.	Les trottoirs et les sentiers pédestres sont attrayants et invitants (arbres, mobilier urbain, aménagements paysagers, vitrines, qualité architecturale du cadre bâti, etc.).
2 ^e	-	-	4	11.	Des traverses piétonnes (bandes blanches ou jaunes) ont été aménagées et sont toujours visibles, dans au moins 75 % des cas, aux intersections des rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles.
-	3 ^e	-	3	3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur les rues sans trottoir dans les zones de 30 à 50 km/h.
3 ^e	-	-	3	9.	Les rues principales, collectrices, commerciales et celles situées à proximité des écoles sont munies minimalement d'un élément de mobilier urbain (banc, poubelle, contenant de recyclage, fontaine à boire, bacs à fleurs, etc.) dans au moins 75 % des cas.
-	4 ^e	-	2	13.	Des mesures de réduction de la vitesse (marquage au sol, dos d'âne, etc.) sont mises en place sur les rues lorsque nécessaire.
-	-	4 ^e	2	15.	Les rues et les zones piétonnières sont suffisamment éclairées pour permettre aux piétons de voir et d'être vus .
4 ^e	-	-	2	20.	Les trottoirs, les sentiers et le tracé des rues permettent des trajets courts vers les lieux publics (passages pour piétons entre les quartiers, traverses piétonnes entre les intersections (bandes jaunes), rues sans cul-de-sac, absence de ligne de désir (marque d'usure au sol), etc.).
-	-	5 ^e	1	22.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements piétonniers.
5 ^e	-	-	1	24.	La municipalité tient compte des déplacements piétonniers pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.

Annexe 8.4 Tableau de priorisation des indicateurs (suite)

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

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

Section 2 Potentiel cyclable					
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
4 ^e	3 ^e	5 ^e	6	11.	Des stationnements pour vélos accessibles et sécuritaires ont été installés dans les lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, parcs, lieux de travail, etc.).
2 ^e	4 ^e	-	6	8.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels arborent une signalisation claire et des indications pour les directions et les règles à suivre (trajets, destinations, distances, cartes, etc.).
1 ^e	-	-	5	1.	Des voies cyclables (pistes séparées de la rue, bandes cyclables, chaussées désignées ou partagées) ont été aménagées dans les secteurs urbains, notamment dans le noyau villageois, sont entretenues et en bonne condition.
-	-	1 ^e	5	24.	La municipalité dispose d'une planification officielle pour les déplacements à vélo et les sentiers multifonctionnels.
-	1 ^e	-	5	15.	Les services policiers appliquent les règlements municipaux relatifs à la circulation dans les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels.
-	2 ^e	-	4	23.	La municipalité fait la promotion des déplacements à vélo et de l'utilisation des sentiers multifonctionnels auprès des jeunes, des familles et des aînés (publicité, articles dans le bulletin municipal, panneaux électroniques, événements ponctuels, carte des sentiers, etc.).
-	-	2 ^e	4	25.	La municipalité tient compte des déplacements à vélo pour la localisation et l'aménagement des lieux publics, la conception des rues, la gestion de la circulation, etc.
-	-	3 ^e	3	7.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels, lorsqu'autorisés, sont accessibles à tous les citoyens (familles avec poussette, personnes à mobilité réduite, patineurs à roues alignées, planchistes, etc.).
4 ^e	-	-	2	20.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels amènent les utilisateurs vers des lieux publics (commerces, services, écoles, équipements culturels et de loisirs, lieux de travail, etc.).
-	-	4 ^e	2	3.	Des accotements plus larges et/ou asphaltés ont été aménagés sur des rues afin de permettre les déplacements à vélo.
-	5 ^e	-	1	6.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont généralement libres d'obstacles (panneaux de signalisation, poteaux, piliers de ciment, etc.)
5 ^e	-	-	1	9.	Les voies et les sentiers cyclables ou multifonctionnels sont attrayants et invitants (continuité, bonnes conditions de roulement, paysages d'intérêt, etc.).

Annexe 8.5 Liste des destinations ciblées

Destinations	Localisation	Groupes		
		1	2	3
Hôtel de Ville	1673, 55 ^e Rue	x	x	x
Centre de loisirs Marcel Thériault	260, 65 ^e Rue	x	x	x
Bureau d'accueil touristique	1661, rue Principale	x	x	x
Place Antoine-Bertrand	2058 QC – 347 (rang Versailles)	x	x	x
École primaire de Saint-Côme	1611, 55 ^e Rue	x	x	x
Centre de la Petite enfance La Chenille	1610, 55 ^e Rue	x	x	x
Caisse Desjardins	1611, rue Principale	x	x	x
Les amis de Marie	1250, rue Alphonse-Marion	x	x	x
Épicerie	940, rue Principale	x	x	x
Restaurant La Marguerite	1041, rue Principale	x	x	x
Garage Harnois (Morin)	1545, rue Principale	x	x	x
Dépanneur/poste essence Esso Émery et fils	1101, rue Principale	x	x	x
Site du vélo de montagne	Au bout de la 50 ^e Avenue	x	x	x
Au Canot volant	2058, rang Versailles	x	x	x
Église	1661, rue Principale	x	x	-
Parc Intergénérationnel	Rue de l'Hôtel de Ville	-	x	x
Place Avila Lajeunesse	7 ^e Rang	-	x	x
Terrain de balle	1673, 55 ^e Rue	-	x	x
Camp Richelieu	941, rue Principale	x	x	-
Bureau de poste	1570, rue Principale	x	x	-
Boulangerie Saint-Côme	7 ^e Rang	x	x	-
Pharmacie	938, rue Principale	x	x	-
Quincaillerie Larochelle	1190, rue Principale	x	x	-
Crèmerie Ti-Mic	1141, rue Principale	x	x	-
Le Rituel	1421, rue Principale	x	x	-
Le petit Café d'Antan	1410, rue Principale	x	x	-
Mami Pizzeria	1440, rue Principale	x	x	-
Resto-bar Terrasse L'Entité	1591, rue Principale	x	x	-
Bistro Au plaisir des sens	1461, rue Principale	x	x	-
Chez Prospère	1310, rue Principale	x	x	-
Motel Saint-Côme	1597, rue Principale	x	x	-
Garage municipal	1195, 39 ^e Rue	x	-	-

Annexe 8.5 Liste des destinations ciblées (suite)

Destinations	Localisation	Groupes		
		1	2	3
Patinoire	1673, 55 ^e Rue	-	-	x
Terrain de tennis	1673, 55 ^e Rue	-	x	-
Terrain de pétanque	1673, 55 ^e Rue	-	x	-
Skate parc	1673, 55 ^e Rue	-	-	x
Ancienne Caserne	1471, rue Principale	-	-	x
Sentiers de raquettes	Rue Laforest	-	x	-
Sentiers de raquettes	36 ^e Avenue	-	x	-
Sentiers Chûte-à-Bull	Rue du Lac Guénard	-	x	-
Ski Val Saint-Côme	501, rue Val St-Côme	-	x	-
Magasin Korvette	1700, rue Principale	x	-	-
Boucherie St-Côme inc.	1051, rue Principale	x	-	-
Boutique Amér.	1315, rue Principale	x	-	-
Électricien	1351, rue Principale	x	-	-
Le coin de la carrosserie	1140, rue Principale	x	-	-
The Rat Shop	1160, rue Principale	x	-	-
Plein air Lanaudia	1500, 7 ^e Rang	-	x	-
Villa Sagesse	2041, chemin de la Villa-de-la-Sageste	-	-	x
Terrain vague	Environ 1350, rue Principale	x	-	-
Moulin	1790 Qc - 347 (rang Versailles)	-	x	-
Microbrasserie Tré Carré	1441, rue Principale	x	-	-

Reproduction des tracés

Groupe 3



Annexe 8.7

Liste des actions identifiées

Groupe 1

1. Réparation des trottoirs;
2. Ajouter de la signalisation piéton (traverse);
3. Acheter espaces de stationnement (rue Principale);
4. Déposer des stationnements à vélo + mobilier urbain;
5. Démolir ancienne caserne et aménager l'espace.

Groupe 2

1. Corridor sécurité (école) - Lignage / Bollards / Accotement rue Principale;
2. Réparations urgentes aux trottoirs - Corrections pentes / trous / coins de rues;
3. Signalisation - Lignage piétons + panneaux piétons;
4. Stationnements - Vieille caserne / triangle chalet + zones vertes + belvédère;
5. Trottibus;
6. Prévoir achats - Démarche pour terrains / planification.

Groupe 3

1. Plan de développement du réseau de transport actif;
2. Réfection des trottoirs existants;
3. Prolongation du trottoir vers le Marché Tradition;
4. Acquisition de terrains stratégiques pour l'implantation de stationnements incitatifs;
5. Engager un dialogue avec le MTQ afin de sécuriser la côte sur la rue Principale.

Annexe 8.8

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

Les trois actions les plus populaires (à noter que pour le vote certaines idées semblables ont été regroupées):

- ◆ Aménager terrains au bord de la rivière ;
- ◆ Réaménagement de la côte du village;
- ◆ Aménagement des stationnements incitatifs.

Groupe 1

1. Aménager deux ponts suspendus - Motoneige 7^e Rang / Accès vélo montagne;
2. Corriger côte du village;
3. Aménager terrain bord de la rivière (ancien moulin à scie, ancienne caserne).

Groupe 2

1. Sentier universel (sous-bois de la halte routière) - rue Principale;
2. Passerelles du Moulin et rang - Sentiers riverains;
3. Stationnements pour libérer la rue Principale.

Groupe 3

1. Piste cyclable et passerelles;
2. Réaménagement de la côte du village;
3. Aménagement des stationnements incitatifs - Ancienne caserne (terrasse) / M. Mireault / Ancienne scierie / Dépanneur en haut de la côte.

Annexe 8.9

Résultats de l'évaluation de l'atelier

Nous avons recueilli 12 évaluations:

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

- Que ça ajoute à l'animation naturelle de la rue Principale;
- Ce n'est pas du loisir. Il faut une destination. Déplacements qui pourraient être faits en véhicules motorisés;
- Que c'est un déplacement vers une destination et non un moyen;
- Beaucoup de positif;
- Animation à notre paroisse;
- Piéton—élo d'une destination à une autre.

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

- Permis voir sur le terrain;
- Beaucoup de « petites » actions possibles à faire maintenant ou à court terme. Permet de voir en réel, super important;
- Plusieurs observations que je n'avais pas remarquées;
- Voir notre village d'un autre œil... piéton, sécurité;
- Un beau trajet pour le village;
- Bonne initiative de votre part. Sommes plus portés à regarder les défauts de notre paroisse en groupe;
- Nouvelle vision, sensibilisation;
- Familiarisation avec les détails des problématiques techniques;
- Que le village est mûr pour des interventions;
- Apprendre à voir la ville autrement;
- Améliorations;
- Qu'il y a beaucoup à faire.

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

- Notre potentiel cyclable est à développer;
- (Difficile un peu d'être disciplinés) Priorités souvent semblables;
- Intéressant de cibler;
- Tous en accord pour la beauté du village;

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

- Bien aimé de dire mes idées pour améliorer mon village;
 - Très bien. Centraliser nos projets;
 - Le besoin urgent des infrastructures cyclables;
 - Les perceptions peuvent être très différentes;
 - Très peu de place aux vélos.
- 4. Comment avez-vous apprécié l'exercice de cartographie? Que retenez-vous de cet exercice?**
- Donner une image complète du centre urbain;
 - Super visuel, pratique;
 - Ce fut ma préférée puisque c'est visuel et donc plus réaliste pour moi;
 - Wow;
 - Très bon partage avec le public;
 - J'ai apprécié cet exercice, apprenons à gérer une carte;
 - Prendre conscience du potentiel du village;
 - Très instructif, très appréciable de constater les désirs des citoyens;
 - Notre territoire possède du potentiel;
 - Que l'on partage tous une vision commune;
 - Développement possible.
- 5. Êtes-vous satisfait du résultat de la journée? Vous retrouvez-vous dans les priorités dégagées à la fin de l'atelier?**
- Oui;
 - Oui !! Merci !;
 - Oui, idée de plusieurs personnes, des commerces, des associations, avoir l'idée de plus de monde différent;
 - Oui, les objectifs sont réalisables;
 - Oui très satisfaite. Il ressort que nous avons presque tous les mêmes idées, c'est-à-dire les priorités sont assez claires;
 - Très satisfait et très bien expliqué;
 - Très satisfait (e) (2);

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

- Absolument (2);
 - Tout à fait, oui !
6. **Quels aspects de la journée ont été les plus utiles?**
- Les rêves, les réalisations réalisables;
 - Les actions à réaliser à la fin;
 - Les échanges, que ce soit sur la rue ou en atelier. + de personnes = + d'idées;
 - Marche exploratoire, cartographie et priorisation;
 - La journée même;
 - Visite dans le village;
 - La marche exploratoire;
 - Visite de terrain + analyse;
 - La marche;
 - Le vote à la fin;
 - Développement.
7. **Quels aspects de la journée n'ont pas été utiles?**
- Aucun (6);
 - Tous ont été très utiles;
 - Tout a été très utile.
8. **Quelles suites souhaiteriez-vous à cette rencontre?**
- Avoir le résultat en premier avant toute la population;
 - Suivis du rapport;
 - Du positif;
 - Que tout se réalise;
 - Formation d'un comité;
 - Plan d'action (comité);
 - Un rapport détaillé;
 - La réalisation des interventions.

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

9. En quoi cette journée peut vous être utile dans votre travail ou dans votre rôle?
- D'avoir les yeux plus ouverts, plus attentif;
 - Assurer la sécurité des citoyens et le développement de notre village;
 - À l'écoute du public;
 - Améliorer mon village pour qu'il reste beau, propre et accueillant;
 - Propager, encourager le transport actif;
 - Compréhension des besoins locaux;
 - Pour la planification générale - contact avec les élus.
10. Voyez-vous des opportunités où vous pourriez contribuer à l'avancement des priorités?
- De participer à d'autres ateliers si besoin;
 - Mise en place d'un comité de suivis;
 - Beaucoup;
 - Pertinence au suivi; (comité);
 - Donner mon point de vue, mes impressions;
 - Travailler sur les projets, planification.
11. Quelle est votre appréciation générale de la journée?
- Très très bonne;
 - Merci !;
 - 100 %;
 - 10/10;
 - Très satisfaisante et motivante;
 - Bien organisée, bien exécutée;
 - Très bonne;
 - Toujours riche en idées.

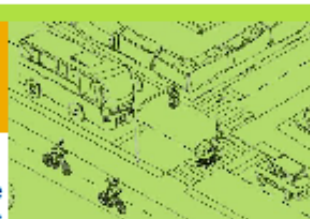
Annexe 8.10

Liste des participants

M.	Martin Bordeleau	Maire
Mme	Marie-Claude Thériault	Conseillère municipale
Mme	Manon Pagette	Conseillère municipale
M.	Guy Laverdière	Conseiller municipal
Mme	Marie-Pier Guzzi	Coordonnatrice aux loisirs
M.	Karl St-Jacques	Urbaniste
M.	Ghislain Langlois	Contremaître à la voirie
M.	Vincent Côté	Inspecteur municipal
M.	Yvon Mirandette	Commerçant
Mme	Liette Laverdière	Club de marche
Mme	Sonia Cloutier	Club de marche
Mme	Louise Venne Arbour	Organisme — Amis de Marie
M.	Jean-Claude Roberge	Organisme — Amis de Marie
Mme	Catherine Laporte	Citoyenne
M.	Claude Duchêne	Citoyen
Équipe d'animation		
Mme	Line Coulombe	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière
Mme	Geneviève Filteau	Conseillère promotion saines habitudes de vie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière

Annexe 8.11

Ensemble, pour des municipalités en santé! Services spécifiques en transport actif—2017



Des environnements favorables au transport actif

Par leurs différents champs de compétences, les municipalités façonnent le milieu et contribuent à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Ces derniers apprécient particulièrement les initiatives qui soutiennent la marche et le vélo.

Une municipalité qui met en valeur les déplacements actifs de loisirs, les déplacements utilitaires, le transport collectif et l'aménagement d'espaces publics permet aux citoyens de s'approprier leur municipalité. En plus d'avoir un impact significatif sur l'attractivité de la municipalité, tant pour le citoyen que pour le visiteur, la création de lieux attrayants et propices à la marche et au vélo contribue à la revitalisation des villes et des noyaux villageois.

Concrètement, plusieurs décisions municipales constituent des opportunités à saisir pour créer un changement favorable au transport actif. Sachez les saisir!

La Direction de la santé publique du CISSS de Lanaudière peut vous soutenir et vous accompagner, **sans frais**, dans votre réflexion sur les moyens qui s'offrent à vous pour favoriser la mobilité active de vos citoyens et l'aménagement d'espaces publics.

Laissez-nous vous proposer quelques activités inspirantes, mais surtout, un accompagnement adapté à vos besoins et à votre rythme.

Atelier Amélioration du potentiel piétonnier et cyclable

Cet atelier est réalisé avec la participation des élus, des gestionnaires municipaux et des organismes du milieu. L'offre inclut un rapport spécifiant les pistes d'action possibles ainsi que les constats et les recommandations suggérées.

Atelier Espaces municipaux de qualité

Cet atelier, inspiré du concept de *dimension humaine de la ville*, permet de redécouvrir la fonction de *lieu de rencontre*, dans le but de favoriser un milieu animé, sûr, durable et sain. Les participants y sont invités à planifier l'aménagement d'un ou de deux lieux publics d'ambiance pour leur municipalité.

Promenades de Jane - 5, 6, 7 mai

Votre municipalité peut organiser, comme dans plusieurs villes du monde, une marche pour les élus et les citoyens. Celle-ci permet de mieux faire connaître la municipalité à travers son histoire locale et ses aménagements, tout en permettant la création de liens entre les individus, de même qu'un sentiment d'appartenance à la communauté.

Pour en savoir davantage, consultez le :
www.150conversationsenmarche.com

Organiser une campagne de promotion de la marche ou du vélo

Une campagne de promotion de la marche ou du vélo permet d'offrir de la visibilité aux piétons et cyclistes et d'éduquer les différents utilisateurs au partage de la route.

- Promotion de la marche ou du vélo
- Promotion du stationnement incitatif
- Marches thématiques
- Campagne *Tous piétons ou Mes pieds, ma liberté*
- Etc.

Pour plus d'informations ou pour travailler avec notre équipe, communiquez avec **Mme Line Coulombe**, conseillère en promotion des saines habitudes de vie au CISSS de Lanaudière, par téléphone, au 450 755-5227, poste 4734 ou par courriel à Line.coulombe@ssss.qouv.qc.ca

Centre intégré
de santé
et de services sociaux
de Lanaudière

Québec

Annexe 8.12

Références et ressources en transport actif

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

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

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

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

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

Redécouvrir le chemin de l'école – Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire. Groupe de travail dont ministère des Transports du Québec, 70 p. www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/0995963/01_Guide.pdf

La gestion des corridors routiers – Aménagements routiers dans la traversée des agglomérations. Ministère des Transports du Québec, 140 p. <https://aapq.org/sites/aapq.org/files/bibliotheque/GestionCorridorsRoutiers.pdf>

Le transport : pour des collectivités saines et durables, un chapitre de l'Observateur du logement au Canada L'observateur du logement au Canada, Société Canadienne d'hypothèque et de logement SCHL, 16 p. https://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/clfihaclin/observateur/upload/chapter6_le_transport_2007_fr.pdf

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : autres...

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

« Voies cyclables »

« Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains »

« Code de pratiques en transport adapté »

« Planifier ses déplacements »

Voir autres sites :

Embarquelanaudiere.ca

lepointeur.ca

ecologieurbaine.net

inspq.qc.ca

vivreenville.org

quebecenforme.org

activetransportation-canada.blogspot.ca

centdegres.ca

prendresoindenotremonde.com

equiterre.org

sagacite.org

aspq.org

tc.gc.ca

Auteure

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

Référence suggérée

COULOMBE, L. (2018). *Saint-Côme - Atelier sur le potentiel piétonnier et cyclable*, Lavaltrie, Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière, 60 p.

© Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière

Dépôt légal :

Premier trimestre 2018

978-2-550-80679-0 (version imprimée)

978-2-550-80680-6 (version en ligne)

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

Québec 