

MRC de Matawinie

Volet 2 – Objectifs régionaux

Plan directeur d'un réseau cyclable régional

L03967A



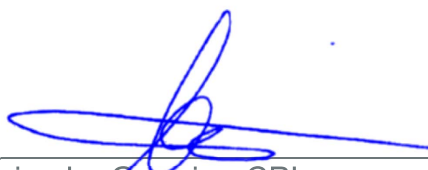
Numéro de projet CIMA+ : L03967A
3 mai 2022 – Révision E02

MRC de Matawinie

Volet 2 – Objectifs régionaux

Plan directeur d'un réseau cyclable régional

L03967A



Antoine Le Guerrier, CPI
N° de membre O.I.Q. : 5067557

Julie Guilhem, ing., M.Ing., M.Urb.
N° de membre O.I.Q. : 6022333



Mathieu Côté, urb. M. ATDR., ENV SP.
N° de membre O.U.Q. : 1274



600-3400, boul. du Souvenir, Laval, Québec
Canada H7V 3Z2

Numéro de projet CIMA+ : L03967A
3 mai 2022 – Révision E02

Tableau des ressources impliquées

En plus des signataires du présent rapport, les personnes suivantes ont également participé à l'étude et la rédaction du rapport en tant qu'experts techniques au sein de l'équipe de projet :

Nom	Discipline
Geneviève Lefebvre	Direction
Chloé Lancette	Graphisme

Registre des révisions et émissions			
N° de révision	Révisé par	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
E01	MC	2022-04-13	Version préliminaire
E02	MC	2022-05-03	Version finale

Propriété et confidentialité

À moins d'entente entre CIMA+ s.e.n.c. et son client à l'effet contraire, tous les documents, qu'ils soient imprimés ou électroniques, ainsi que tous les droits de propriété intellectuelle qui y sont contenus, appartiennent exclusivement à CIMA+ s.e.n.c., laquelle réserve tous ses droits d'auteur. Toute utilisation ou reproduction sous quelque forme que ce soit, même partielle, est strictement interdite à moins d'obtenir l'autorisation de CIMA+ s.e.n.c.

1. Introduction

1.1 Contexte

La MRC de Matawinie exerce diverses compétences en aménagement du territoire, notamment en matière de planification des transports terrestres, parmi les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. L'absence d'un réseau cyclable régional structuré, continu et efficace, ainsi que les enjeux de sécurité qui lui sont afférents, posent des limites au développement de ce mode de déplacement. Le cadre d'aménagement actuel articulant la pratique du vélo à l'intérieur des limites de la MRC de Matawinie incite aujourd'hui cette dernière à s'interroger sur la planification future du réseau cyclable au sein de son territoire. C'est dans ce contexte que la MRC souhaite produire un **Plan directeur d'un réseau cyclable régional**, incluant une démarche préalable concrète de planification stratégique optimale de ce réseau.

Pour ce faire, la MRC de Matawinie s'est adjointe les services de CIMA+ pour la réalisation de cet exercice de planification. L'approche se décline en trois grandes étapes de travail, soit :

- + **Volet 1** : La réalisation du diagnostic et la détermination des enjeux préliminaires;
- + **Volet 2** : L'établissement des objectifs régionaux;
- + **Volet 3** : La réalisation du plan directeur du réseau cyclable régional.

Le présent rapport concerne l'étape de réalisation de la vision et des objectifs régionaux, soit le volet 2 du projet.

1.2 Méthodologie

À la suite de la caractérisation des milieux et de l'information recueillie par les premières activités de consultation, le diagnostic et les enjeux préliminaires ont été dressés pour le territoire de la MRC de Matawinie en matière de réseaux cyclables. Le volet 2 du projet consiste à présent en l'élaboration de la vision ainsi que l'établissement des objectifs régionaux pour le plan directeur cyclable de la MRC de Matawinie. Ce volet inclut :

- + La préparation et l'animation d'une réunion avec le Comité politique et d'une réunion avec le Comité technique;
- + La préparation et l'animation d'une consultation publique en ligne sur le diagnostic, les enjeux et les objectifs régionaux préliminaires (se référer au *Rapport de consultation*);
- + L'élaboration de la vision pour le plan directeur cyclable de la MRC de Matawinie;
- + La rédaction des objectifs régionaux finaux.

2. La vision

Afin de définir la vision qui encadrera le déploiement du réseau cyclable sur le territoire, deux réunions de travail ont permis d'échanger avec les représentants de la MRC : une avec le Comité politique (le 31 mars 2022) et une avec le Comité technique (le 5 avril 2022). Le compte-rendu de ces réunions se trouve respectivement aux annexes A et B.

À la suite de ces rencontres, la vision endossée par la MRC de Matawinie pour le Plan directeur d'un réseau cyclable régional est la suivante :

La MRC de Matawinie se positionne comme une destination de choix pour le cyclisme récréatif et récréotouristique au Québec. La diversité naturelle, urbaine et patrimoniale de son territoire est accessible par des liens cyclables sécuritaires et intégrés à l'offre touristique. Ce réseau se déploie entre les noyaux villageois et se raccorde aux territoires limitrophes. Conscients du potentiel du vélo en tant que levier de développement économique et de l'importance du cyclisme pour l'adoption de saines habitudes de vie, les acteurs du développement régional travaillent en collaboration pour développer et maintenir un réseau cyclable de qualité et en promouvoir le rayonnement.

L'exercice de coordination a permis à la MRC de confirmer que cette vision du développement cyclable mettra de l'avant les motifs **récréatif** et **récréotouristique** du vélo dans le cadre du développement du réseau cyclable, compte tenu de leur potentiel largement supérieur.

3. Les objectifs régionaux

Les objectifs régionaux définis par la MRC de Matawinie pour son réseau cyclable régional sont regroupés sous deux catégories :

+ La connectivité :

- Objectif 1 : Intégrer le réseau cyclable aux échelles locale et régionale;
- Objectif 2 : Saisir les opportunités de développement et de raccordement du réseau cyclable sur des liens en sites propres ou des routes secondaires.

+ La sécurité :

- Objectif 3 : Définir des aménagements variés et planifiés de façon sécuritaire pour une clientèle diversifiée;
- Objectif 4 : Améliorer la cohabitation entre les modes et développer la mutualisation des réseaux récréatifs.

Ces objectifs guideront la réalisation du plan directeur du réseau cyclable régional (volet 3), notamment la définition du réseau à l'ultime et la liste des projets prioritaires.

Les thématiques d'**offre régionale** et de **mixité des acteurs**, ayant permis d'identifier des enjeux généraux à l'étape du diagnostic (volet 1), ne font pas l'objet d'objectifs régionaux. En effet, les exercices de coordination avec les divers comités ont permis de statuer sur leur importance relative moindre à cette étape de planification, par rapport aux objectifs de connectivité et de sécurité, qui demeurent les éléments phares du développement d'une ossature cyclable régionale. L'offre régionale et la mixité des acteurs feront toutefois l'objet d'actions recommandées (au volet 3), puisqu'il s'agit d'éléments clés de la mise en opération du futur réseau cyclable de la MRC de Matawinie.



Annexe A

Compte-rendu de la réunion avec le Comité politique (31 mars 2022)



COMPTE RENDU DE RÉUNION

CLIENT : MRC DE MATAWINIE
3184, 1^{ère} avenue
Rawdon (QC) J0K 1S0

TITRE ET NUMÉRO DE PROJET : Plan directeur d'un réseau cyclable régional
MRC de Matawinie
L03967A

COMPTE RENDU N° : Réunion 04 – Présentation du volet 1 et
discussion du volet 2 (R3)

DATE DE LA RÉUNION : 31 mars 2022

LIEU : Réunion Teams

PERSONNES PRÉSENTES :

Charles-André Pagé, Muni de St-Alphonse-Rodriguez	capage@munsar.ca
Daniel Arbour, Muni de Ste-Béatrix	maire@stebeatrice.com
Émilie Boisvert, Muni de Ste-Marceline-de-Kildare	
Karl Lacouvé, Muni de St-Zénon	
Sylvain Roberge, Muni de Saint-Jean-de-Matha	maire.roberge@matha.ca
Martin Héroux, Muni de Ste-Émélie-de-l'Énergie	maire@steemilie.ca
Michelle Joly, Muni de Chertsey	mjoly@chertsey.ca
Pierre Charbonneau, Muni de St-Damien	pcharbonneau.maire@st-damien.com
Réal Brassard, MRC de Matawinie	rbrassard@matawinie.org
Edith Gravel, MRC de Matawinie	egravel@matawinie.org
Félix Nadeau-Rochon, MRC de Matawinie	fnrochon@matawinie.org
Katherine Brunet, MRC de Matawinie	kbrunet@matawinie.org
Stéphanie Leblanc, MRC de Matawinie	sleblanc@matawinie.org
Geneviève Lefebvre, CIMA+	genevieve.lefebvre@cima.ca
Mathieu Côté, CIMA+	mathieu.cote@cima.ca
Antoine Le Guerrier, CIMA+	antoine.leguerrier@cima.ca

Copie aux personnes présentes et à :

Julie Guilhem, CIMA+	julie.guilhem@cima.ca
----------------------	--

Note : Toute personne jugeant ce compte rendu imprécis ou inexact est priée d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent dans les cinq (5) jours suivant la distribution du document. Ce délai écoulé, le compte rendu sera considéré comme officiel et liera les personnes concernées.

POINTS DISCUTÉS

ACTIONS

Réunion de présentation du volet 1

1. Présentation des participants

Les consultants CIMA+ ont été invité à se joindre à la séance de la Commission d'aménagement et environnement de la MRC de Matawinie et ont été présenté aux membres du comité politique.

2. Présentation

M. Côté et M. Le Guerrier réalisent la présentation du volet 1 :

- Le contexte du mandat;
- Le portrait du cyclotourisme et études de cas;
- Le portrait de la MRC;
- Les résultats des activités de consultation;
- Les enjeux préliminaires;

DISCUSSION SUR LES ENJEUX

Une discussion sur les enjeux est initiée à l'aide de la présentation de la carte *Diagnostic et constats d'analyse sur le territoire de la MRC de Matawinie* [La carte est jointe à l'envoi du CR].

Mme Joly entame la discussion en demandant si le projet de construction du MTQ sur la R-125 à Sainte-Julienne a été pris en compte. Le projet est intitulé Mobilité 125. M. Côté répond que le projet sera ajouté au rapport et demande si une annonce avait été faite récemment. Mme Joly affirme que oui il y a quelques semaines et qu'il est possible d'aller voir le site Mobilité 125 [<https://www.mobilite125.info/>]. La première phase (sur 3) débiterait au printemps. M. Nadeau-Rochon confirme que cette information est nouvelle pour tous et qu'une discussion sera entamée avec le MTQ.

M. Héroux mentionne que l'étude semble favoriser les routes du MTQ. Il ajoute que dans les petites municipalités, le cyclisme se déroule majoritairement dans les rangs. Le circuit régional ne devrait-il pas utiliser les rangs (et autres chemins et routes locales) plutôt que les routes du MTQ? Il faudrait dévier le réseau sur les routes secondaires et les terres publiques. M. Côté répond que ce point est adressé dans les objectifs au niveau de la cohabitation. M. Nadeau-Rochon ajoute que ce constat et cette question font partie des commentaires qu'ils reçoivent lors de la planification

M. Nadeau-Rochon demande aux membres du comité politique s'ils voient une pertinence ou des particularités liées au 4 enjeux identifiés. M. Lacouvéé répond qu'en terme de sécurité, la R-131 est dangereuse (courbes, camions, étroitesse) entre Saint-Émélie-de-l'Énergie et Saint-Zénon (« le pire bout »). Il faudrait donc étudier la possibilité d'assurer la connexion à même d'autres liens. M. Côté confirme qu'il va falloir regarder tous les liens disponibles pour cette connexion et que la dangerosité de la R-131 est notoire au niveau du

CIMA+ – Joindre la carte *Diagnostic et constats d'analyse sur le territoire de la MRC de Matawinie* au CR [la carte est trop lourde pour être jointe à l'envoi courriel, une autre méthode de transmission sera utilisée au besoin]

CIMA+ – Regarder le site de Mobilité 125 et ajouter le projet au rapport [ajouté à la révision suivant la E02 du Volet 1 – 07/04/2022]



POINTS DISCUTÉS

ACTIONS

sondage (grand public réalisé au volet 1). M. Nadeau-Rochon ajoute que c'est un secteur d'intérêt pour la pratique cyclosportive et qu'il est donc important de mettre des balises pour le développement du réseau en fonction des divers usagers.

DISCUSSION SUR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX

M. Nadeau-Rochon fait le lien avec les objectifs régionaux et propose à M. Côté de continuer la discussion (et la présentation) en ce sens. M. Côté résume les thématiques et énumère les objectifs régionaux par thématique. Une discussion est initiée suivant chaque thématique

Sécurité :

Suivant la présentation des objectifs régionaux, M. Héroux répond qu'il trouve la démarche cohérente. Il y a de belle opportunité pour la cohabitation entre les véhicules hors route (VHR) et le vélo. Il y a aussi certains tronçons pedestres qui pourraient permettre une cohabitation avec le vélo.

M. Nadeau-Rochon mentionne que les objectifs recommandent une distinction des modes de vélo. M. Côté répond qu'il y a, oui et non, une distinction des modes : certains modes peuvent être complémentaires, alors que d'autres non. M. Nadeau-Rochon ajoute qu'il est inquiet de la distinction des modes de vélo et qu'il **y a plutôt un besoin pour un « squelette » permettant de connecter les attraits et les noyaux**. M. Côté note que les sentiers de VHR ne connectent pas actuellement les noyaux villageois.

Mme Gravel se demande si dans la pratique, ça ne serait pas mieux d'identifier la clientèle pour laquelle on veut développer le réseau. M. Nadeau-Rochon opine et se demande si la distinction des modes de vélo ne va pas nuire au but premier du mandat, soit la création du « squelette ». M. Héroux est d'accord, mais mentionne que toutes les pratiques du vélo ne vont pas sur tous les réseaux. Il ajoute aussi que le vélo électrique est en forte croissance et qu'il permet de rendre attrayants des trajets autrement difficiles (ex. se rendre à la plage de Sainte-Émélie-de-l'Énergie en passant par les multiples côtes du secteur). M. Héroux mentionne aussi qu'il y a différentes zones avec différents potentiels. M. Nadeau-Rochon affirme que l'un ne va pas sans l'autre et que c'est l'occasion de discuter de la vision de développement souhaitée. M. Lacouvé ajoute que la R-131 n'attirera pas les familles (récréatif) et les vélos de montagne. Il y a d'autres options possibles dans ce secteur comme les sentiers de VTT, mais ces derniers sont mauvais et peu propices à la cohabitation. Une autre option est celle de la route passant par la ZEC Lavigne et qui présente un certain intérêt pour le vélo. M. Côté résume qu'il y a plusieurs réseaux, mais que selon l'approche souhaitée, les intervenants conviennent d'éviter autant que possible le morcellement par modes, pour ne pas perdre de vue le but premier, soit la connexion des noyaux. On en déduit également que les



POINTS DISCUTÉS

ACTIONS

sentiers de VTT présentent moins de potentiel que prévu, dans le cadre du présent exercice.

D'autre part, M. Roberge affirme que toutes les municipalités ont des (belles) cartes différentes et qu'il faudrait s'asseoir ensemble pour les uniformiser.

M. Héroux ajoute qu'il y a une belle route entre Saint-Alphonse Rodriguez et Chertsey [*Boulevard du 7 Lac – 4^e Rang?*]. Mme Joly acquiesce, mais mentionne qu'elle est étroite et plus difficile. Les citoyens s'y sentent moins en sécurité. M. Héroux confirme que les rangs ne sont pas larges dans les municipalités. Il apporte aussi un exemple de Californie où des symboles de cyclistes sont peints sur la chaussée afin de sensibiliser les automobilistes à la présence des vélos (sans que la chaussée soit désignée ou partagée au sens propre). Il mentionne utiliser ces marquages dans sa municipalité (Saint-Émélie-de-l'Énergie).

Mme Joly mentionne qu'il y a de plus en plus de vélos électriques et que ces derniers apportent une nouvelle clientèle.

Mme Gravel résume ce qu'elle comprend des objectifs visés, soit que **l'ossature régionale est beaucoup plus en lien avec une clientèle récréative. Cette ossature connecterait les noyaux villageois et les sites d'intérêt. Il serait aussi possible de rattacher les boucles (et circuits) existant de manière cyclosportive ou récréative.**

M. Héroux ajoute qu'il faudrait avoir un souci d'interconnectivité régional dans l'élaboration du plan directeur. M. Nadeau-Rochon confirme que c'est bel et bien prévu au mandat du projet

Connectivité :

M. Côté présente les objectifs régionaux liés à la connectivité [*dont il a parfois été question dans la section précédente*].

Mme Joly fait un parallèle avec les pistes de ski et demande s'il ne serait pas possible de classer les pistes/sentiers en fonction de leur difficulté. Il serait possible d'avoir des pistes familiales-récréatives (conviviales) et d'autres plus sportives. M. Nadeau-Rochon confirme que c'est déjà une pratique dans le domaine du vélo et que Circuit Lanaudière le fait déjà. [*Il est aussi possible de classer les pistes en fonction de leur pratique comme le fait la Véloroute des Bleuets*] M. Côté confirme que ce sont des choses qui existent déjà. Il y a même un indice de convivialité cyclable réalisé par le MTQ. Il ajoute qu'il faut aussi considérer les pentes et que ce sont (les pentes et la difficulté) des choses qu'il est possible de diffuser à titre informatif.



POINTS DISCUTÉS

ACTIONS

D'autre part, M. Charbonneau mentionne que la MRC D'Autray travaille aussi sur un plan cyclable et qu'il devrait être considéré. Il serait agréable de pouvoir se connecter à l'est (de Saint-Damien). *[Après vérification auprès de la MRC D'Autray, il n'existe aucun plan cyclable. La connexion de l'ossature du réseau cyclable avec l'extérieur de la MRC (notamment avec elle D'Autray) doit tout de même être assurée.]*

M. Nadeau-Rochon apporte des précisions quant à l'enjeu des changements topographiques. Il affirme que c'est un défi, mais pas une impossibilité. Il ajoute aussi que la Véloroute des Bleuets et le P'tit Train du Nord présentent certains dénivelés.

Offre régionale et mixité des acteurs :

M. Côté aborde ensuite les objectifs des thématiques de l'offre régionale et de la mixité des acteurs.

Mme Joly mentionne que la Véloroute des Bleuets offre des services d'hébergement, et de transport de bagages et que le circuit (réseau) fait un tout très bien organisé. M. Côté confirme que cela va se traduire dans les actions du plan directeur et que ces services peuvent être mise en place en collaboration avec Tourisme Lanaudière.

Différents niveaux des thématiques d'objectifs :

Au travers de la discussion des deux thématiques précédentes, plusieurs mentions sont faites quant au niveau des thématiques et de leur importance relative :

Mme Gravel trouve que les deux premières thématiques (sécurité et connectivité) sont les plus importantes. Ce sont des lignes directrices. Les deux autres (offre régionale et la mixité des acteurs) sont plus au niveau des actions et ne sont donc pas au même niveau que les deux premières. M. Côté admet qu'elles ne sont pas au même niveau et que les deux dernières ne seront pas des éléments phares dans le mandat en cours. M. Nadeau-Rochon ajoute qu'il craint que ce soit moins pertinent pour les citoyens que d'avoir ces deux groupes de thématiques présentés à la même échelle. Mme Lefebvre mentionne que les deux dernières thématiques sont importantes pour la vision, mais se demande s'il faut vraiment les garder comme thématique ou si elles ne devraient pas plutôt intervenir au niveau du plan d'action et de la mise en oeuvre. M. Côté convient que les deux dernières thématiques risquent de diluer les deux premières. M. Nadeau Rochon est d'accord. On convient de conserver les thématiques d'offre et de mixité pour la vision, mais de ne pas définir d'objectifs sous-jacents. Ces éléments seront plutôt relégués aux actions.

M. Héroux ajoute qu'il est question de politique dans la thématique de mixité des acteurs et que c'est un souhait plutôt qu'une vision (le développement du réseau est une volonté politique visant à rattraper



POINTS DISCUTÉS**ACTIONS**

le retard cyclable ressenti par la MRC par rapport au reste du Québec). Mme Lefebvre rétorque que c'est dans la vision que l'on montre nos souhaits. M. Nadeau-Rochon mentionne aussi que la collaboration est intrinsèque à l'élaboration d'un plan directeur.

Préparé par Antoine Le Guerrier, CPI
Validé par Mathieu Côté, urb., M.ATDR, ENV SP
12 avril 2022



B

Annexe B Compte rendu de la réunion avec le Comité technique (5 avril 2022)



COMPTE RENDU DE RÉUNION

CLIENT : MRC DE MATAWINIE
3184, 1^{ère} avenue
Rawdon (QC) J0K 1S0

TITRE ET NUMÉRO DE PROJET : Plan directeur d'un réseau cyclable régional
MRC de Matawinie
L03967A

COMPTE RENDU N° : Réunion 05 – Présentation du volet 2 (R4)

DATE DE LA RÉUNION : 5 avril 2022

LIEU : Réunion Teams

PERSONNES PRÉSENTES :

Katherine Brunet, MRC de Matawinie	kbrunet@matawinie.org
Simon Degrandpré, MRC de Matawinie	sdegrandpre@matawinie.org
Marie-Andrée Alarie, MRC de Matawinie	malarie@matawinie.org
Élie Marsan-Gravel, Muni. de Saint-Félix-de-Valois	servicestechniques@st-felix-de-valois.com
Geneviève Lefebvre, CIMA+	genevieve.lefebvre@cima.ca
Julie Guilhem, CIMA+	julie.guilhem@cima.ca
Antoine Le Guerrier, CIMA+	antoine.leguerrier@cima.ca

Note : Toute personne jugeant ce compte rendu imprécis ou inexact est priée d'en aviser le signataire qui effectuera les corrections qui s'imposent dans les cinq (5) jours suivant la distribution du document. Ce délai écoulé, le compte rendu sera considéré comme officiel et liera les personnes concernées.

POINTS DISCUTÉS

ACTIONS

Réunion de travail sur la vision et les objectifs régionaux

1. Présentation des participants

Un tour de table a été réalisé pour présenter les personnes non présentes à la dernière réunion avec le Comité technique.

2. Présentation

Mme Guilhem réalise la présentation des sections suivantes :

- Rappel des enjeux;
- Élaboration de la vision;
- Identification des enjeux;
- Prochaines étapes.

DISCUSSION SUR LA VISION

Une discussion sur l'énoncé de vision est initiée suivant la lecture de cette dernière :

« **À terme**, la MRC de Matawinie se positionne comme une destination **incontournable (de choix / privilégiée)** du cyclisme récréatif et récréotouristique au Québec. La diversité naturelle, urbaine et patrimoniale de son territoire est accessible par des liens cyclables sécuritaires et intégrés à l'offre touristique. Ce réseau se déploie entre les noyaux villageois et se raccorde aux territoires limitrophes. Conscients de l'importance du vélo comme levier de développement économique, les acteurs du développement du cyclisme régional travaillent en collaboration pour **maintenir (continuer à développer)** un réseau cyclable de qualité et en promouvoir le rayonnement. »

[Les sections en gris sont l'énoncé initialement présenté et les sections en rouge sont les modifications proposées par le Comité technique.]

Mme Lefebvre ajoute que suivant la rencontre avec le Comité politique, il a été décidé de refléter les 4 thématiques d'enjeux dans la vision. Cependant, les objectifs se concentreront sur les deux premières thématiques d'enjeux uniquement (sécurité et connectivité). Les deux dernières thématiques (offre régionale et mixité des acteurs) se retrouveront tout de même dans le plan directeur (actions et de mise en œuvre). Mme Lefebvre mentionne également que l'énoncé actuel comprend toutes les idées, mais qu'il est important que la MRC s'approprie la vision. Il est plus facile de travailler sur un énoncé et de le modifier que de ne partir de rien. Mme Brunet est d'accord et demande aux autres participants s'ils ont des avis sur la vision.



POINTS DISCUTÉS

ACTIONS

M. Degrandpré affirme que la vision est effectivement un point de départ. Elle doit être ambitieuse, mais il y a selon lui beaucoup de chemin à faire avant que la MRC ne devienne « une destination incontournable du cyclisme ». L'important de la vision est qu'elle permette de se projeter et de déterminer les actions à prendre par la suite. La vision amène donc les objectifs permettant de l'atteindre, dont découleront les actions à accomplir.

M. Marsan-Gravel se demande si le mot « maintenir » (de la vision) n'est pas discutable puisqu'il indique un arrêt du développement une fois le réseau cyclable mis en place. Il faudrait selon lui utiliser un terme qui indique que le réseau cyclable continuera à être développé dans le futur (et non simplement arriver à un but et ne plus rien faire par la suite).

Pour sa part Mme Alarie confirme que tout est là (dans la vision). Elle ajoute que la vision est peut-être utopique, mais qu'il vaut mieux viser haut.

Mme Lefebvre revient sur le commentaire de M. Degrandpré et Mme Alarie. Le mot « incontournable » est peut-être fort et pourrait être modifié pour un « endroit de choix » ou « privilégié ». Mme Alarie propose d'ajouter également le mot « à terme », car le réseau pourrait être incontournable à long terme. Mme Lefebvre mentionne en effet qu'un horizon pourrait être mentionné dans la vision. Mme Guilhem indique que l'ajout d'un horizon (ex. 10 à 15 ans) est une demande qui est parfois faite par des clients lors d'autres exercices de planification. Mme Alarie dit cependant qu'il est irréaliste de prendre un horizon de 10 ou 15 ans et qu'il est parfois difficile de savoir ce qui va être réalisé dans 5 ans. La mention « à terme » est donc préférable.

Mme Guilhem ajoute aussi que le cyclisme récréatif et le cyclotourisme ont été précisés dans la vision puisque c'est la direction de développement approuvée lors de la réunion avec le Comité politique. De plus, la vision mentionne l'importance de relier les sites d'intérêt et les noyaux villageois. Les deux dernières thématiques d'objectifs régionaux (offre régionale et mixité des acteurs) sont également mentionnées dans l'énoncé.

Mme Guilhem précise que la vision n'a pas encore été présentée au Comité politique. Mme Brunet précise que ce Comité représente la commission d'aménagement et environnement et que ce dernier devra endosser la vision à la suite de la validation de cette dernière par le Comité technique.

DISCUSSION SUR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX

Mme Brunet précise que des objectifs en lien avec les thématiques de l'offre régionale et de la mixité des acteurs ont été présentés au Comité politique. Cependant, il a été décidé que ces derniers seront inclus dans la mise en œuvre du plan directeur plutôt que dans les objectifs régionaux.



POINTS DISCUTÉS

ACTIONS

Mme Lefebvre se demande s'il ne faudrait pas commencer par la thématique de la connectivité plutôt que celle de la sécurité. Il serait plus pertinent de présenter les actions en lien avec la connectivité (et les cartes) et ensuite de présenter celles en lien avec la sécurité (et les moyens de mise en œuvre des connexions assurant leur sécurité). Mme Alarie en convient : la connectivité est un bon point de départ et l'implantation d'un lien sécuritaire peut être amenée par la suite.

Mme Alarie ajoute cependant que l'enjeu de la connectivité sur l'ensemble du territoire est significatif. Elle mentionne que tout est là (dans la réflexion et les objectifs), mais qu'il est difficile de savoir par où commencer. Mme Guilhem répond que le volet 3 permettra justement de soutenir la MRC dans le développement du réseau cyclable.

Mme Lefebvre ajoute que la décision de se concentrer sur le récréatif et le récréotouristique faite lors de la rencontre avec le Comité politique est intéressante et permettra dans le plan directeur de concentrer les actions en ce sens, plutôt que de s'éparpiller.

À cet effet, Mme Alarie mentionne que la population est vieillissante et que les résidents n'emprunteront pas une piste cyclable simplement parce qu'elle passe devant chez eux. Il est donc pertinent de cibler les touristes. Mme Guilhem ajoute que les résidents pourront tout de même utiliser le réseau récréatif / récréotouristique et ainsi répondre aux besoins d'une clientèle excursionniste.

M. Degrandpré mentionne qu'une priorisation des liens cyclables devrait être faite, selon les contraintes du territoire. Il ajoute que dans un premier temps, les noyaux villageois qui possèdent un réseau cyclable mature pourraient être ciblés. En ce sens, il sera possible de connecter la Matawinie en phase et par secteurs. Mme Guilhem convient que c'est un point important : à terme, tous les noyaux seront connectés, mais il y aura une priorisation à réaliser en fonction des contraintes et des attraits du territoire.

Mme Alarie demande si l'accessibilité a été considérée. Que fait-on avec les routes à fort dénivelé ? Fait-on des détours, des réaménagements ou rien du tout ? Elle ajoute que plus un réseau est accessible, plus la clientèle sera grande. Il faut donc considérer la difficulté des tracés proposés. Mme Brunet répond qu'en effet la connexion, le déploiement et les diverses clientèles vont être pris en compte dans l'élaboration du plan directeur. De plus, en informant la clientèle en amont, les usagers / familles pourront choisir les circuits cyclables en toute connaissance de cause.

M. Degrandpré mentionne que plusieurs types de clientèle cyclable sont abordés. Des analyses de ces divers segments et de leur offre au Québec ont-elles été étudiées dans le cadre de ce mandat ? Mme Guilhem répond qu'une analyse sur l'état du cyclisme et les retombées économiques du cyclotourisme avait été abordée durant la présentation du Volet 1 et qu'il y a plus de détails à ce sujet dans le rapport. Cependant, il n'y a pas eu d'analyse sur un segment



POINTS DISCUTÉS**ACTIONS**

spécifique du vélo (ex. vélo de montagne). Une analyse des tendances générales a plutôt été réalisée. Mme Lefebvre confirme qu'il n'y a pas d'étude de marché au mandat, mais qu'une étude de cas a été réalisée. Elle précise également qu'il faut faire attention de ne pas se perdre dans la multiplicité des types de clientèle. La volonté du Comité politique étant de se concentrer sur les segments récréatifs et récréotouristiques servira d'ossature pour le plan directeur. Cela n'exclut cependant pas les autres réseaux qui pourront être connectés à cette ossature de base par la suite.

Dans l'ensemble, les participants s'accordent sur la définition de la vision et des objectifs régionaux.

CIMA+ : transmettre le PowerPoint de la présentation [fait le 05/04/2022]

Comité technique : faire parvenir leurs commentaires, au besoin, d'ici le 8 avril 2022.

3. Varia

S.O.

Préparé par Antoine Le Guerrier, CPI
Validé par Julie Guilhem, ing., M.Ing, M.Urb.
6 avril 2022



