



PLAN DIRECTEUR

D'UN RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

MRC DE MATAWINIE
RAPPORT FINAL – OCTOBRE 2022



TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION

1.1	Mise en contexte	4
1.2	Démarche d'élaboration du Plan directeur	5
1.2.1	Méthodologie	5
1.2.2	Partenaires et démarche participative	5
1.3	Enjeux préliminaires	5
1.4	Vision et objectifs régionaux.....	9

2. PLAN DIRECTEUR

2.1	Trois grandes thématiques	11
2.2	Thématique 1 – Mettre en place le réseau cyclable.....	12
2.3	Thématique 2 – Informer la clientèle et promouvoir le réseau cyclable	21
2.4	Thématique 3 – Collaborer et pérenniser le réseau cyclable	25

3. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI

3.1	Indicateurs de suivi.....	30
3.2	Suivi annuel.....	30
3.3	Suivi quinquennal	30

ANNEXES

Annexe A	Carte du réseau cyclable régional (action 1)	34
Annexe B	Outil de priorisation des liens cyclables et carte des liens priorités (action 1)	39
Annexe C	Carte des liens cyclables avec les régions limitrophes de la MRC (action 2)	45
Annexe D	Carte des types de lien cyclable sur le réseau régional (action 3)	46
Annexe E	Stationnements pour vélos (action 4)	47
Annexe F	Carte des aménagements et services ponctuels pour les cyclistes (action 4).....	50

1. INTRODUCTION



1.1. MISE EN CONTEXTE

Située au nord de la région métropolitaine de Montréal, la municipalité régionale de comté (MRC) de Matawinie regroupe 15 municipalités, un territoire autochtone (communauté Atikamekw de Manawan) et un territoire non organisé (TNO). Plus de 51 000 habitants sont répertoriés dans l'ensemble de la MRC.

Couvrant près de 10 500 km², la MRC de Matawinie partage des limites terrestres avec les MRC de Mékinac, de Maskinongé, d'Autray, de Montcalm, de Joliette, de la Rivière-du-Nord, d'Antoine-Labelle, des Laurentides, des Pays-d'en-Haut et de la ville de La Tuque. Le territoire de la MRC s'étend du sud au nord sur plus de 200 kilomètres et se divise en deux secteurs distincts, soit le milieu municipalisé au sud et le TNO et le territoire autochtone au nord.

Parmi les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la MRC de Matawinie exerce diverses compétences en aménagement du territoire, notamment en matière de planification des transports terrestres. L'absence d'un réseau cyclable régional structuré, continu et efficace, ainsi que les enjeux de sécurité qui en découlent, posent des limites au développement de ce mode de déplacement, tant pour les motifs récréatifs qu'utilitaires.

C'est pour répondre à ces problématiques et assurer la planification future d'un réseau cyclable au sein de son territoire que la MRC établit le présent Plan directeur d'un réseau cyclable régional. Ce dernier vise à :

- 

Connaître les attentes de la clientèle à travers l'état du cyclotourisme au Québec et la consultation de la population matawinienne, des municipalités, des partenaires et des élus;
- 

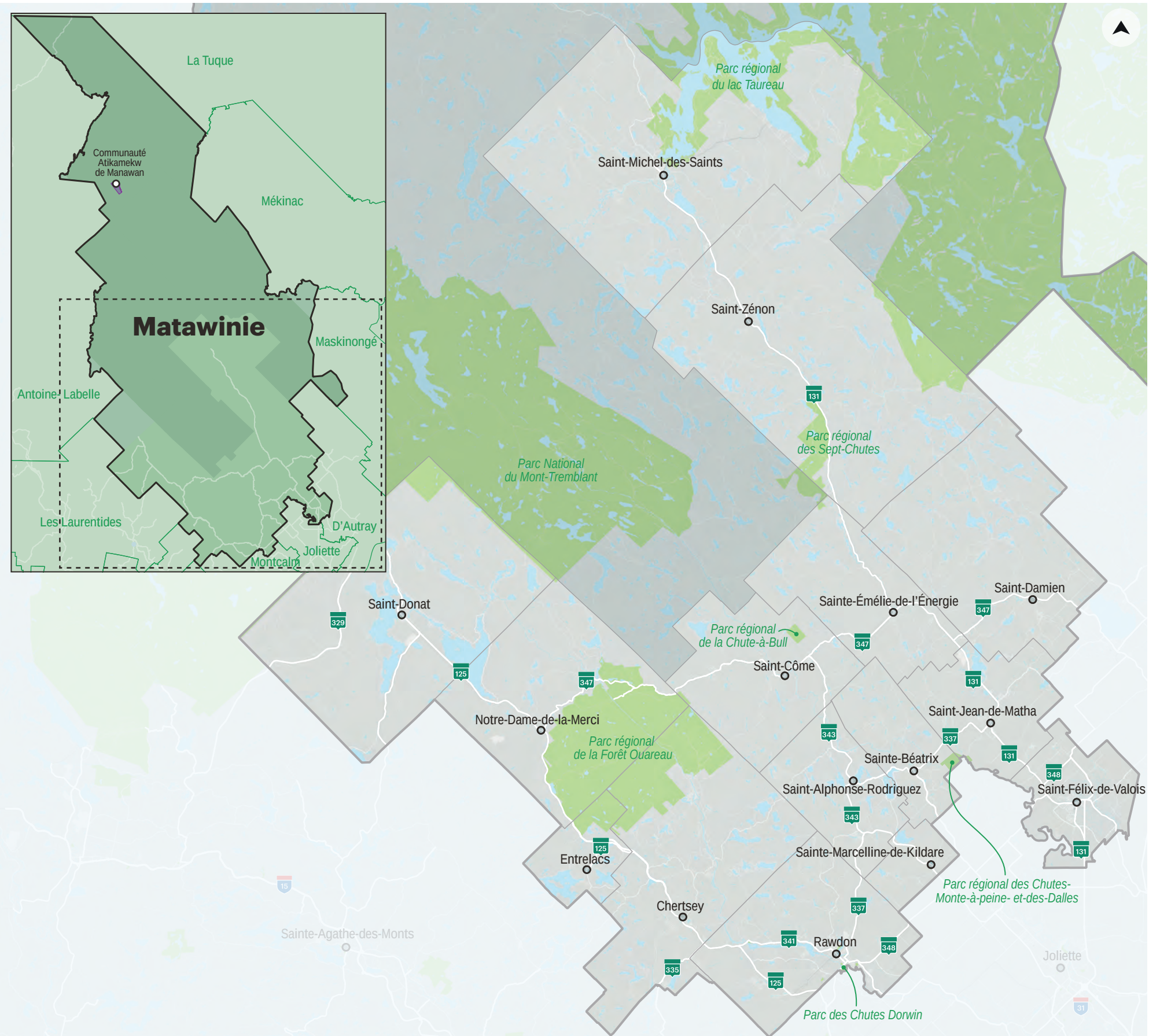
Mettre en évidence les forces, faiblesses, opportunités et contraintes du territoire matawinien pour définir les enjeux associés à la réalisation d'un réseau cyclable régional;
- 

Rassembler les élus et la population à travers des objectifs régionaux communs relativement aux déplacements à vélo;
- 

Élaborer une stratégie optimale de déploiement d'un réseau cyclable régional qui :

 - Constitue une alternative sécuritaire, utile, efficace et complémentaire aux autres modes de transports existants;
 - Contribue à l'essor touristique de la région en permettant la mise en valeur des produits et paysages matawiniens;
 - Améliore la qualité des milieux de vie de la MRC en considérant à la fois les déplacements interurbains et ceux de plus courte distance en milieu urbain et villageois.

FIGURE 1.1 : MRC de Matawinie et ses municipalités

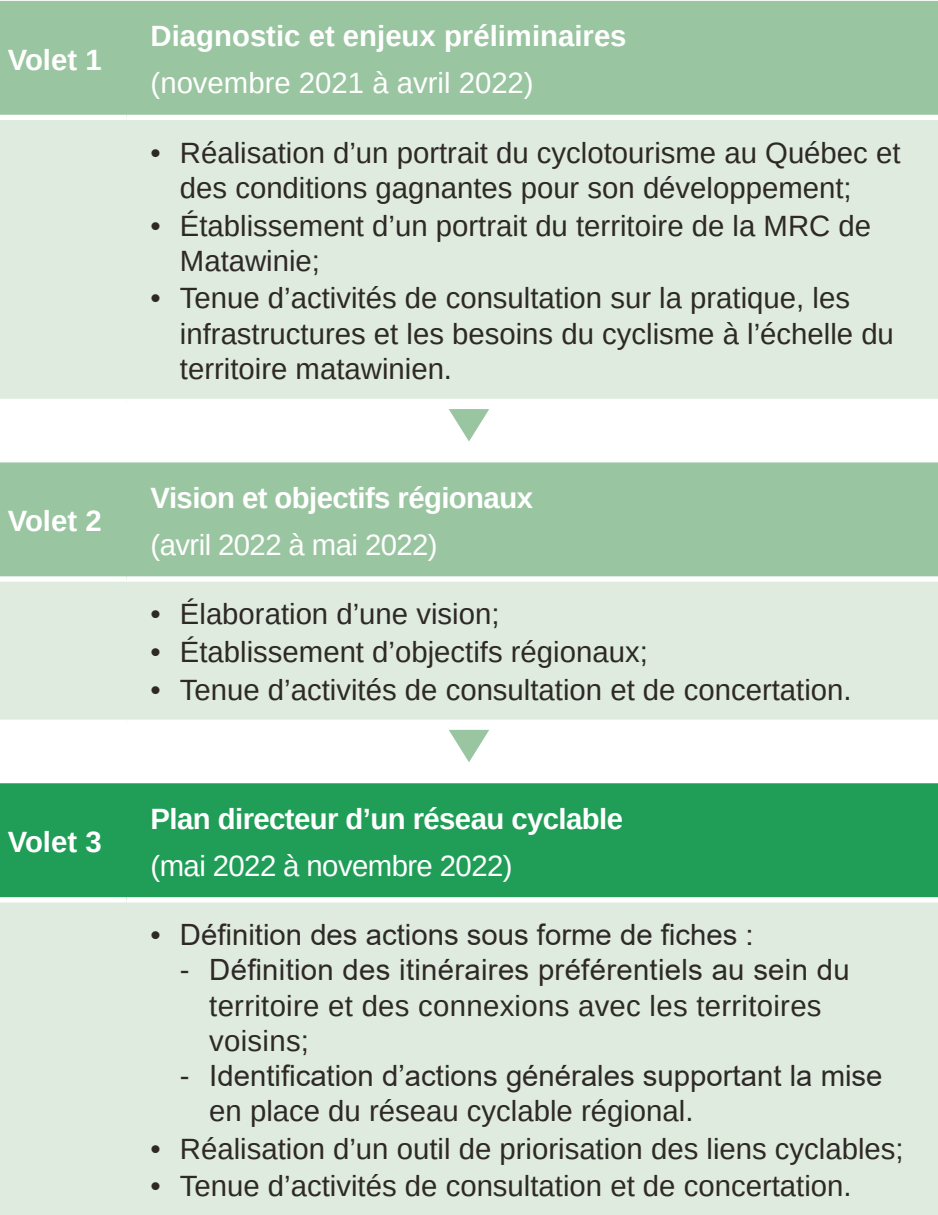


Source : CIMA+

1.2. DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PLAN DIRECTEUR

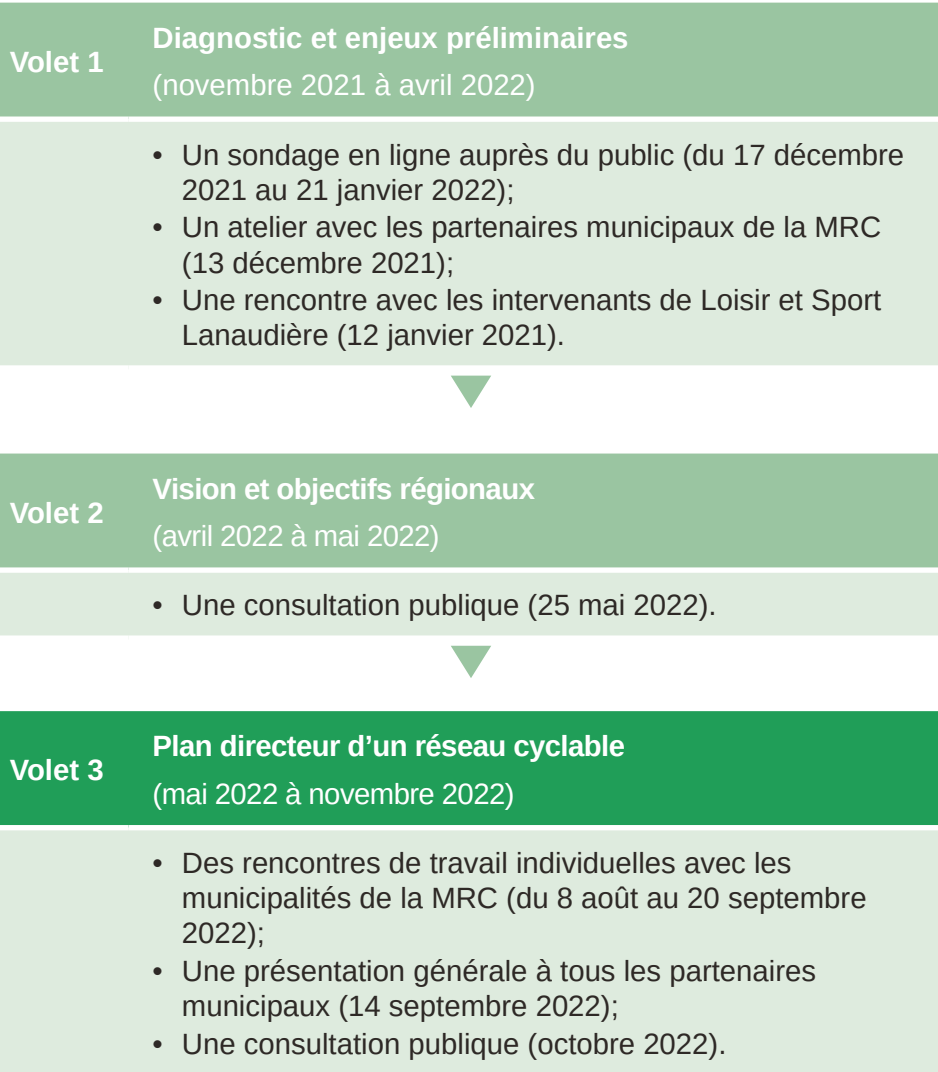
1.2.1. MÉTHODOLOGIE

L'élaboration du plan directeur d'un réseau cyclable régional a été réalisée selon les étapes suivantes :



1.2.2. PARTENAIRES ET DÉMARCHE PARTICIPATIVE

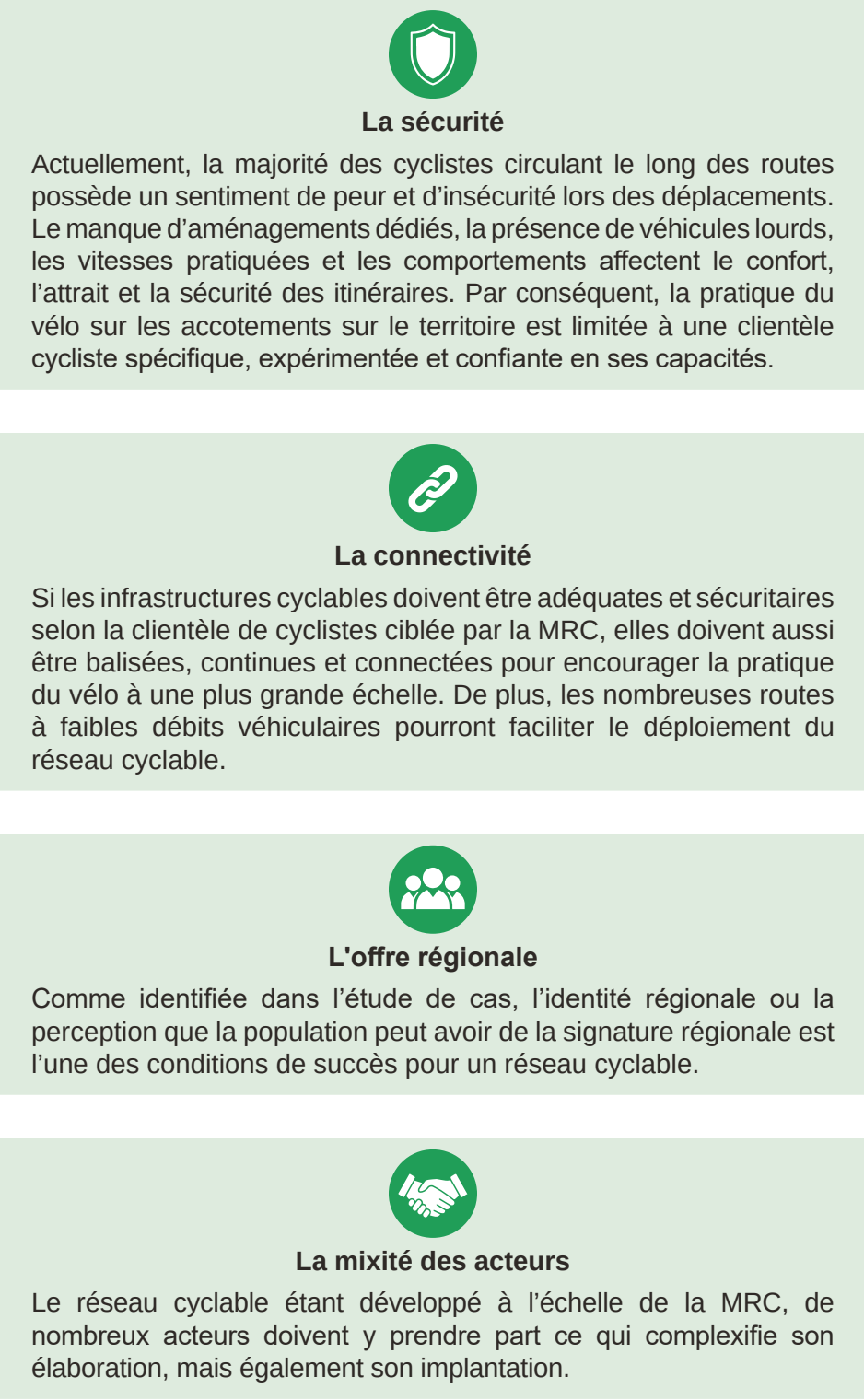
L'élaboration du plan directeur d'un réseau cyclable régional et de ses précédents volets s'est faite en concertant et en consultant les divers partenaires de la MRC. En plus de ces partenaires, des consultations ont été réalisées auprès de la population. Les consultations suivantes ont eu lieu :



Un rapport de consultation détaille les activités de consultation ainsi que les résultats qui en découlent. De plus, afin de guider le processus d'élaboration, une concertation s'est faite au sein de la MRC par l'entremise d'ateliers auprès des représentants et élus des municipalités ainsi qu'auprès de la Commission aménagement et environnement (CAE) de la MRC.

1.3. ENJEUX PRÉLIMINAIRES

Les différents constats établis dans le cadre du volet 1, soit la caractérisation territoriale, le profil socio-économique et démographique, le portrait de la mobilité, ainsi que les activités de consultation, ont permis de décliner le diagnostic sous quatre grands thèmes :



Une analyse des forces, faiblesses, opportunités et contraintes des quatre thèmes permet de dégager **une série d'enjeux préliminaires**.

TABLEAU 1.1 : Force, faiblesses, opportunités, contraintes et enjeux préliminaires selon les 4 thèmes du diagnostic

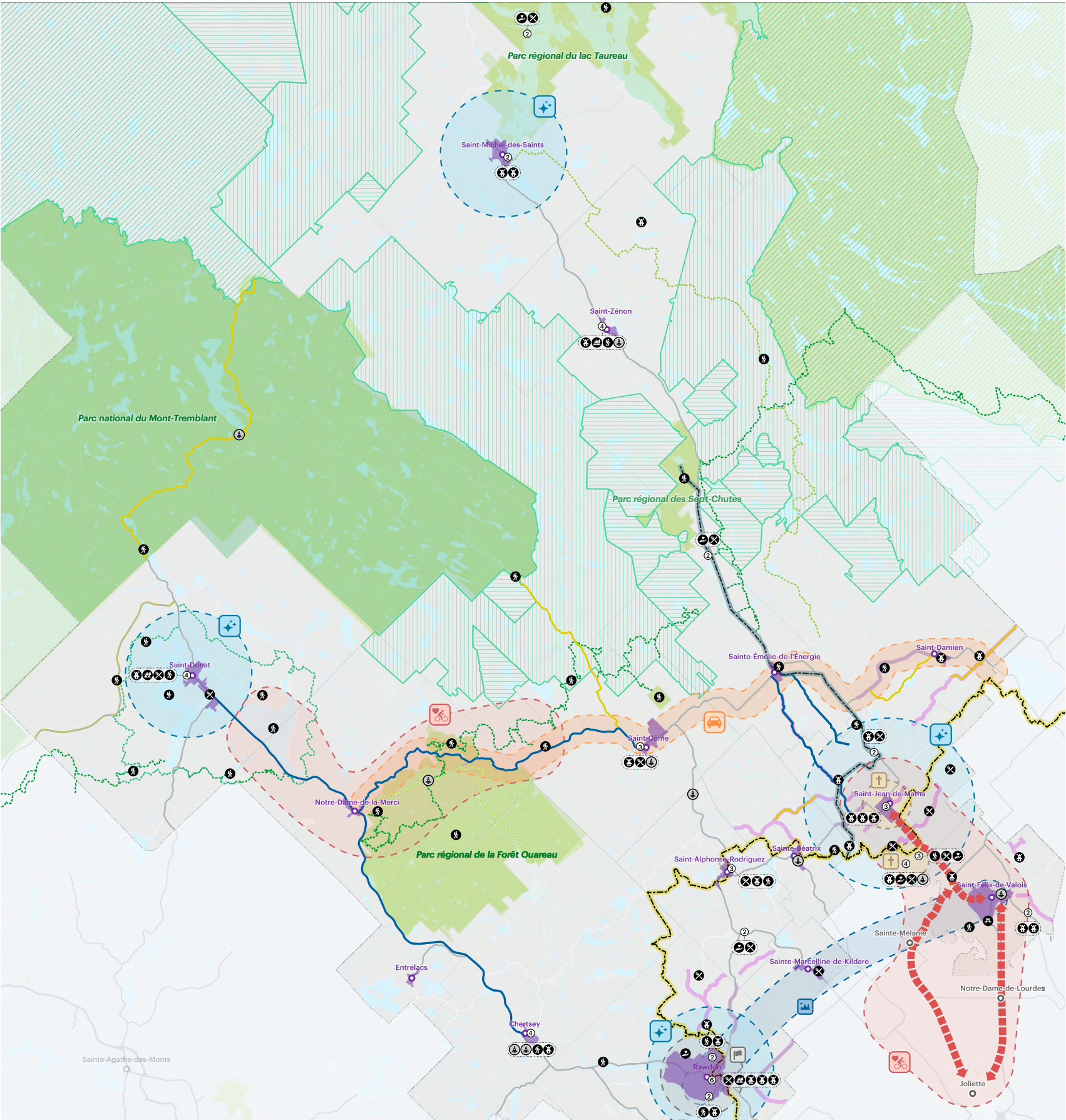
	 La sécurité	 La connectivité	 L'offre régionale	 La mixité des acteurs
Forces	Présence d'une clientèle cyclosportive et expérimentée.	- Présence de nombreux noyaux villageois et sites d'intérêts culturels, historiques, patrimoniaux, gastronomiques; - Présence d'espaces en nature (Sépaq, parcs régionaux, réserves fauniques, etc.); - Présence de routes panoramiques et paysage patrimonial; - Présence de haltes pour vélos; - Présence d'hébergements et de restaurants.	S.O.	Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032.
Faiblesses	- Circuits majoritairement sur accotement (étroits, mauvais état, etc.); - Étroitesse des voies carrossables et manque de surlargeur; - Présence de véhicules lourds (camions, machinerie agricole, etc.); - Sentiment de peur et d'insécurité de la part des cyclistes; - Manque de sensibilisation chez les automobilistes/camionneurs.	- Absence de circuits balisés physiquement pour les cyclistes; - Présence de segments cyclables ponctuels et discontinus (ex. : dans les municipalités) sans planification régionale ou supramunicipale; - Absence de connexion est-ouest sur le territoire; - Faible potentiel de report modal de l'auto vers le vélo; - Connexions cyclables inexistantes avec le territoire externe.	- Données disponibles limitées; - Informations disséminées; - Absence d'identité/de signature régionale.	Absence de vision et d'objectifs communs entre les acteurs.
Opportunités	- Dénivelés intéressants pour les cyclosportifs; - Présence de réseaux exclusifs (VTT, motoneige, pédestre) hors des routes provinciales.	- Présence d'un secteur favori des cyclistes (Saint-Donat/Saint-Côme) et mise en valeur de certains noyaux villageois souhaitée par les répondants; - Potentiel d'augmentation des déplacements domicile-travail à vélo entre le sud de la MRC de Matawinie et les MRC de Joliette et Montcalm; - Raccordements du réseau régional futur avec des segments existants discontinus au sein des municipalités; - Intégration du réseau cyclable avec celui des MRC voisines; - Potentiel d'intégration du cyclisme dans l'offre récréotouristique régionale; - Potentiel de connexion entre le réseau du P'tit Train du Nord et Saint-Donat; - Présence de certains services de transport collectif pouvant être adaptés au vélo; - Utilisation mixte de certains sentiers de VTT ou de motoneige.	- Clientèle excursionniste en croissance (résidents locaux); - Marché du vélo et du cyclotourisme en croissance; - Opportunité d'activités à faible coût pour les ménages à plus faibles revenus.	- Présence de terres publiques; - Récupération d'emprises pour des fins cyclables (ex. : emprises ferroviaires, ponts, etc.).

TABLEAU 1.1 (SUITE) : Force, faiblesses, opportunités, contraintes et enjeux préliminaires selon les 4 thèmes du diagnostic

	 La sécurité	 La connectivité	 L'offre régionale	 La mixité des acteurs
Contraintes	• Population relativement âgée et vieillissante (condition physique, perception de la sécurité, etc.); • Gestion de plusieurs clientèles cyclables aux besoins et aptitudes différentes; • Conflits entre les modes (vélos, autos, VTT, piétons, etc.); • Topographie éprouvante (dénivelé, courbe); • Considération de l'éclairage pour les longs parcours.	• Vaste territoire (longues distances à parcourir/connecter); • Topographie canalisant les liens en certains points de passage.	• Ressources.	• Nombre important d'intervenants (MRC, sites privés, MTQ, municipalités, Sépaq, etc.); • Nombreuses routes appartenant au MTQ; • Présence majoritaire de terres privées au sud de la MRC (Le Piedmont).
Enjeux préliminaires	• Développement de circuits adaptés à une pratique du vélo pour tous; • Amélioration de la cohabitation entre les modes; • Mitigation des points névralgiques liés à la topographie et au réseau hydrologique; • Éducation et sensibilisation de la population.	• Implantation d'un réseau cyclable balisé, continu et structuré à l'échelle régionale; • Mise en valeur des corridors reliant les parcs et les noyaux villageois; • Implantation de services complémentaires à la pratique du vélo; • Accessibilité des MRC de Joliette et Montcalm pour les déplacements cyclables utilitaires.	• Développement de supports informatifs et collecte de données; • Développement d'une signature régionale.	• Conciliation des acteurs publics et privés dans le développement du réseau cyclable régional.

Une représentation cartographique a été élaborée pour synthétiser les constats spécifiques au territoire de la MRC.
En ce sens, les sites et secteurs d'intérêts ont été localisés sur la figure à la page suivante, ainsi que les liens d'intérêts et de connexions.

FIGURE 1.2 : Diagnostic et constats d’analyse sur le territoire de la MRC de Matawinie



Source : Balise Québec, Consultation publique, FKT Google, Gouvernement du Québec, Loisir et Sport Lanaudière, MRC de Matawinie, Partenaires municipaux, Sépaq, Tourisme Lanaudière | Traitement : CIMA+, 2022

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Réseau routier supérieur
- Route d'importance stratégique (R-347)

- Site d'intérêt
- Culture, histoire et patrimoine
 - Gastronomie
 - Halte
 - Noyau villageois
 - Plein air
 - Santé et bien-être
 - En développement
 - Nombre et regroupement de sites

- Secteur d'intérêt
- Parc national (Sépaq)
 - Parc régional (MRC)
 - Réserve faunique
 - ZEC
 - Pourvoirie
 - Mise en valeur souhaité par les répondants
 - Secteur favori des cyclistes
 - Pôle administratif
 - Patrimoine religieux d'importance
 - Vues panoramique

- Lien d'intérêt et de connexion
- Lien d'intérêt
 - Route panoramique
 - Route au paysage patrimonial
 - Sentier National (et Corridor des Montagnes)
 - Zen nature
 - Grande boucle des hauts sommets
 - Chemin du Canard blanc
 - Corridor Transcanadien (tracé approximatif)
 - Corridor Canyon de la Noire (tracé approximatif)
 - Connexion cyclable à fort potentiel

Note : Les corridors Transcanadien et Canyon de la Noire sont des tracés approximatifs encore au stade de l'étude par Loisir et Sport Lanaudière. Ces corridors n'ont pas de contours précis. Des périmètres d'intervention stratégique de 3 à 5 km de part et d'autre des tracés sont à considérer pour les trois corridors: des Montagnes, Transcanadien et Canyon de la Noire



1.4. VISION ET OBJECTIFS RÉGIONAUX

Dans le cadre de son Plan directeur d'un réseau cyclable régional, la MRC de Matawinie s'est dotée d'une vision :

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.

De cette vision et de l'analyse des enjeux préliminaires découlent quatre objectifs régionaux 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 guident les trois thématiques et les 13 actions du Plan directeur d'un réseau cyclable régional.

2. PLAN DIRECTEUR



2.1. TROIS GRANDES THÉMATIQUES

Les actions issues de la démarche du Plan directeur découlent :

- Des constats soulevés à l'étape du portrait et du diagnostic de la situation actuelle;
- Des habitudes et des besoins en matière de déplacements cyclables, ainsi que des problématiques ciblées par les citoyens dans le cadre du sondage en ligne;
- Des problématiques et des enjeux ciblés par les partenaires municipaux et le comité technique de la MRC.

La MRC de Matawinie articule son plan d'action autour de trois thématiques :

THÉMATIQUE 1

METTRE EN PLACE LE RÉSEAU CYCLABLE

THÉMATIQUE 2

INFORMER LA CLIENTÈLE ET PROMOUVOIR LE RÉSEAU CYCLABLE

THÉMATIQUE 3

COLLABORER ET PÉRENNISER LE RÉSEAU CYCLABLE

La liste des actions pour chaque thématique est présentée dans le tableau ci-contre, indiquant notamment les objectifs liés pour chacune des actions.

		La sécurité		La connectivité	
		Objectif 1	Objectif 2	Objectif 3	Objectif 4
Mettre en place le réseau cyclable					
1	Déterminer stratégiquement le tracé du réseau cyclable régional.	✓	✓	✓	✓
2	Assurer la connexion du réseau régional aux autres réseaux des régions limitrophes.	✓	✓		
3	Adapter les aménagements cyclables en fonction des différentes classes de liens cyclables.		✓	✓	✓
4	Offrir des aménagements/services ponctuels pour les cyclistes aux endroits stratégiques.			✓	✓
5	Faciliter le repérage des cyclistes au sein du territoire.	✓	✓		
Informar la clientèle et promouvoir le réseau cyclable					
6	Faciliter l'acquisition d'information pour la clientèle cyclable.	✓	✓	✓	✓
7	Promouvoir le vélo au sein de la MRC.			✓	✓
8	Sensibiliser les conducteurs et les cyclistes aux bonnes habitudes et au partage de la route.				✓
Collaborer et pérenniser le réseau cyclable					
9	Regrouper les divers intervenants impliqués dans la gestion du réseau cyclable au sein de la MRC.	✓	✓		✓
10	Intégrer l'offre de transport collectif au réseau cyclable (comme circuits ou alternatives).	✓			
11	Obtenir les capacités et les outils permettant d'effectuer des suivis en lien avec le cyclisme à l'échelle régionale.	✓			✓
12	Favoriser le rayonnement et l'attrait du réseau cyclable de la Matawinie.	✓	✓	✓	✓
13	Assurer la qualité des infrastructures du réseau cyclable (entretien et déneigement).			✓	
Objectif 1	Intégrer le réseau cyclable aux échelles locale et régionale	Objectif 3		Définir des aménagements variés et planifiés de façon sécuritaire pour une clientèle diversifiée	
Objectif 2	Saisir les opportunités de développement et de raccordement du réseau cyclable sur des liens en sites propres ou des routes secondaires	Objectif 4		Améliorer la cohabitation entre les modes et développer la mutualisation des réseaux récréatifs	

THÉMATIQUE 1

METTRE EN PLACE LE RÉSEAU CYCLABLE

ACTION 1

DÉTERMINER STRATÉGIQUEMENT LE TRACÉ DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

ACTION 2

ASSURER LA CONNEXION DU RÉSEAU AUX AUTRES RÉSEAUX DES RÉGIONS LIMITOPHES

ACTION 3

ADAPTER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN FONCTION DES DIFFÉRENTES CLASSES DE LIENS CYCLABLES

ACTION 4

OFFRIR DES AMÉNAGEMENTS/SERVICES PONCTUELS POUR LES CYCLISTES AUX ENDROITS STRATÉGIQUES

ACTION 5

FACILITER LE REPÉRAGE DES CYCLISTES AU SEIN DU TERRITOIRE

OBJECTIFS LIÉS

1

2

3

4

ACTION 1

DÉTERMINER STRATÉGIQUEMENT LE TRACÉ DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

MISE EN CONTEXTE

Étant donnée l'importante taille du territoire de la MRC, il est primordial de déterminer les connexions présentant une importance stratégique. Dans l'ensemble, le réseau cyclable vise à connecter les 15 municipalités entre elles tout en favorisant l'accès aux attraits récréotouristiques selon des tracés conviviaux et sécuritaires.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

L'élaboration des tracés résulte d'une analyse comparative considérant plusieurs facteurs :

- La tenure des terres;
- Les pentes;
- Les attraits (sites et liens);
- La convivialité et la sécurité (sur et hors du réseau supérieur);
- Les besoins des partenaires;
- La vision et les objectifs de la MRC et de son plan directeur;
- Les considérations fonctionnelles des municipalités.

Un réseau cyclable régional a ainsi été défini. De plus, un axe structurant parcourant la MRC d'est en ouest a été ciblé. Le réseau cyclable régional est illustré à la page suivante et est également disponible à l'annexe A en grand format.

En raison des contraintes et contexte du territoire de la MRC, le réseau présente cependant certaines faiblesses. Par exemple, le lien cyclable identifié entre Saint-Côme, Sainte-Émélie-de-l'Énergie et Saint-Damien n'est pas le plus court. Ce type d'éléments pourra être adressé ultérieurement en établissement des itinéraires alternatifs pour cyclistes de route aguerris ou en développement d'un réseau parallèle sillonnant les différents espaces naturels aménagés (ZEC, pourvoirie, parc nature, etc.) et étant destiné aux vélos de sentier (gravel bike, vélo de montagne ou fat bike).

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de connexions réalisées;
- Nombre de kilomètres aménagés (ou pourcentage de complétion par connexion ou sur l'ensemble du réseau).

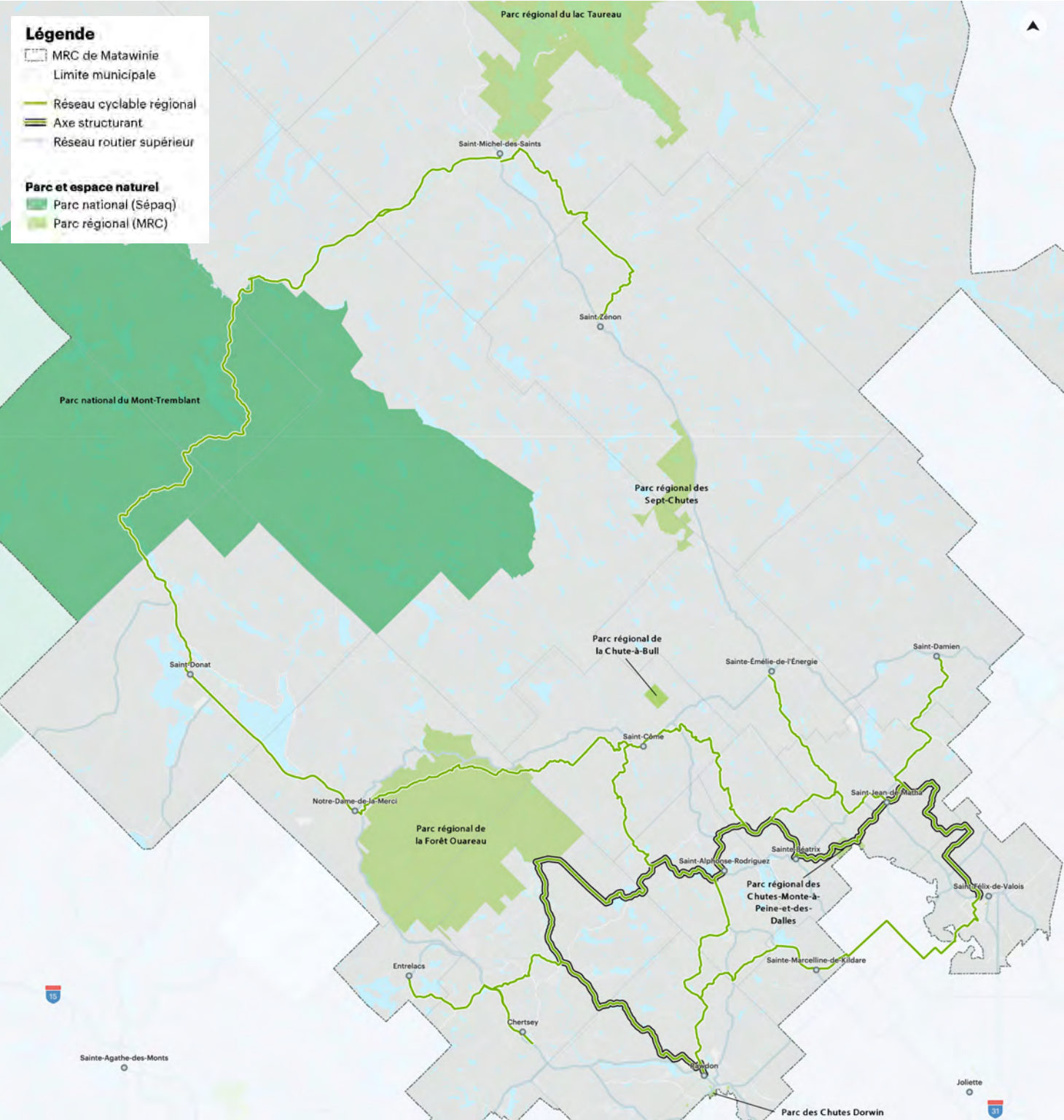
SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- CIMA+ (2022), *Volet 1 - Diagnostic et enjeux préliminaires, Plan directeur d'un réseau cyclable*;
- CIMA+ (2022), *Rapport de consultation, Plan directeur d'un réseau cyclable*;
- CIMA+ (2022), *Document de travail - Réseau préliminaire : Raffinage des tracés, Plan directeur d'un réseau cyclable*;
- Gouvernement du Québec;
- Loisir et Sport Lanaudière;
- MRC de Matawinie;
- Partenaires Municipaux;
- Sépaq;
- Tourisme Lanaudière.

ACTION 1

DÉTERMINER STRATÉGIQUEMENT LE TRACÉ DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL (SUITE)

Réseau cyclable régional de la MRC



Source : Google, Gouvernement du Québec, MRC de Matawinie, MTQ | Traitement CIMA+, 2022

Pour faciliter la mise en place du réseau cyclable régional, une priorisation d'implantation (court, moyen et long termes) a été définie pour chaque lien cyclable. La méthodologie suivante a été utilisée pour prioriser les liens :

1. Si le lien cyclable se trouve dans l'axe structurant est-ouest défini par les partenaires, alors il a été identifié comme un lien prioritaire à réaliser à court terme (voir tableau ci-dessous).

Liens cyclables sur l'axe structurant est-ouest				Critères	Priorisation
		Municipalités	Distance (km)	Présence sur l'axe	
6	Chertsey	Rawdon	31,1	Partielle	Court terme
7	Chertsey	Saint-Alphonse-Rodriguez	43,2	Partielle	Court terme
9	Saint-Côme	Saint-Alphonse-Rodriguez	20,8	Partielle	Court terme
10	Saint-Alphonse-Rodriguez	Sainte-Béatrix	12,6	Totale	Court terme
11	Saint-Alphonse-Rodriguez	Saint-Jean-de-Matha	21,2	Partielle	Court terme
14	Saint-Côme	Sainte-Béatrix	23,2	Partielle	Court terme
17	Sainte-Béatrix	Saint-Jean-de-Matha	10,7	Totale	Court terme
18	Saint-Jean-de-Matha	Saint-Félix-de-Valois	19,8	Totale	Court terme

2. Lorsqu'un lien ne se retrouve pas sur l'axe structurant est-ouest, un outil de priorisation a permis d'évaluer selon les trois critères suivants si le lien devra être implanté à moyen ou long terme :
- La faisabilité technique préliminaire;
 - Les mentions lors des consultations;
 - Les connexions récréotouristiques et attraits du parcours.

Une note est calculée pour chaque critère, à laquelle une pondération a été accordée. Le tableau à la page suivante présente la note finale et la priorité d'implantation pour chaque lien analysé. Le détail de cet exercice, ainsi que la carte récapitulative des liens priorités peuvent être consultés à l'annexe B.

ACTION 1

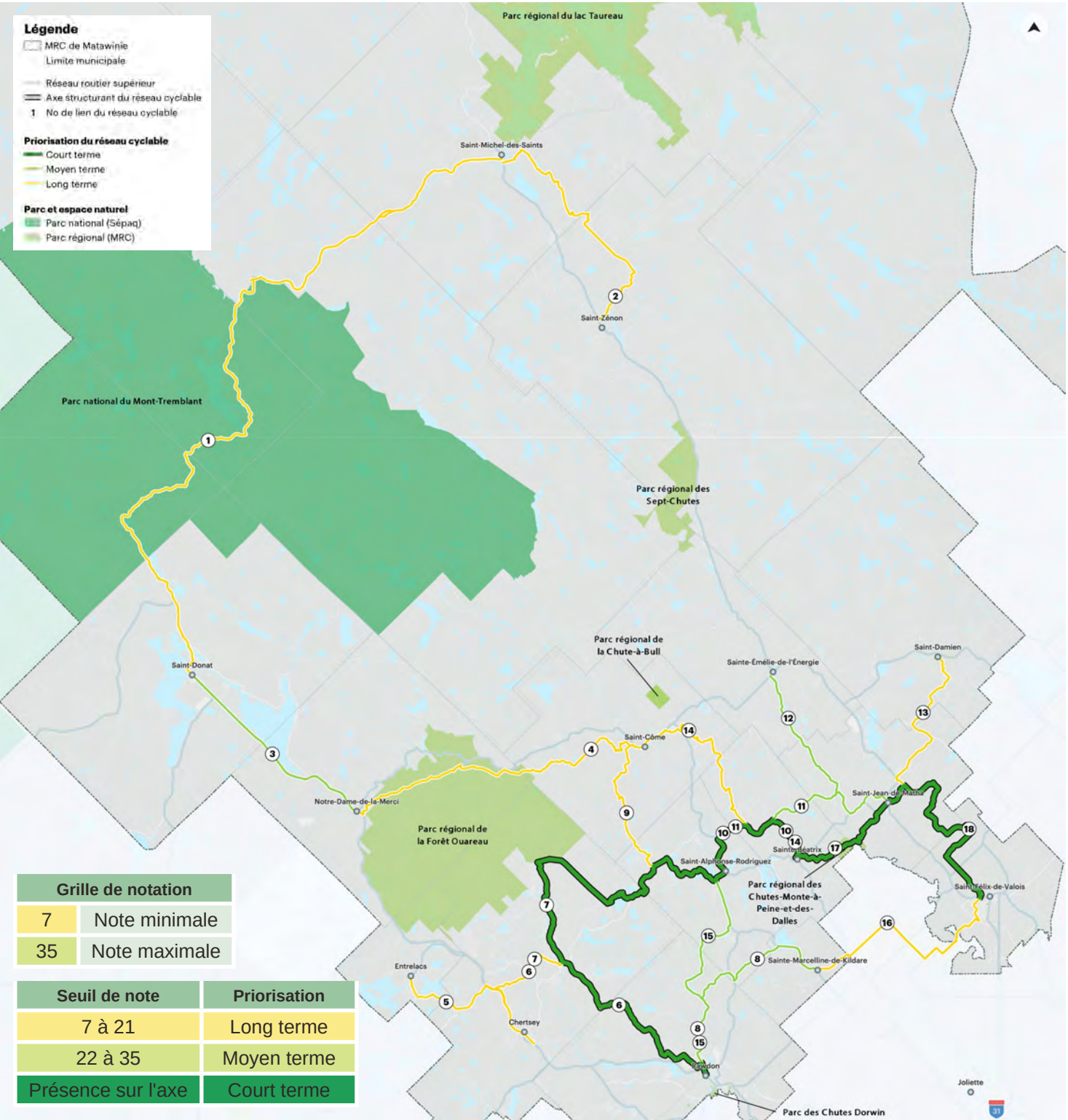
DÉTERMINER STRATÉGIQUEMENT LE TRACÉ DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL (SUITE)

	Liens cyclables en dehors de l'axe structurant			Critères			Note	Priorisation
	Municipalités		Distance (km)	Faisabilité technique Pondération = 3	Consultation Pondération = 2	Connexions récréotouristiques et attrait du parcours Pondération = 3		
1	Saint-Donat	Saint-Michel-des-Saints	69,5	1,0	5,0	2,8	19	Long terme
2	Saint-Michel-des-Saints	Saint-Zénon	23,9	4,0	2,5	0,0	17	Long terme
3	Saint-Donat	Notre-Dame-de-la-Merci	17,3	4,0	1,0	5,0	24	Moyen terme
4	Notre-Dame-de-la-Merci	Saint-Côme	28,0	1,0	2,5	3,3	15	Long terme
5	Entrelacs	Chertsey	16,2	2,0	1,0	0,7	9	Long terme
6	Chertsey	Rawdon	31,1	2,0	2,5	2,1	15	Long terme
7	Chertsey	Saint-Alphonse-Rodriguez	43,2	1,0	1,0	3,2	11	Long terme
8	Rawdon	Sainte-Marcelline-de-Kildare	19,8	4,0	2,5	4,3	26	Moyen terme
9	Saint-Côme	Saint-Alphonse-Rodriguez	20,8	2,0	2,5	0,5	12	Long terme
11	Saint-Alphonse-Rodriguez	Saint-Jean-de-Matha	21,2	5,0	2,5	2,2	24	Moyen terme
12	Sainte-Émélie-de-l'Énergie	Saint-Jean-de-Matha	17,5	5,0	5,0	4,3	34	Moyen terme
13	Saint-Damien	Saint-Jean-de-Matha	16,2	4,0	2,5	1,9	21	Long terme
14	Saint-Côme	Sainte-Béatrix	23,2	2,0	2,5	0,4	12	Long terme
15	Rawdon	Saint-Alphonse-Rodriguez	20,1	4,0	2,5	4,5	26	Moyen terme
16	Sainte-Marcelline-de-Kildare	Saint-Félix-de-Valois	19,4	2,0	2,5	4,0	19	Long terme

Il est à noter que certains liens sont localisés partiellement dans l'axe structurant est-ouest. Dans ces cas précis, le tronçon sur l'axe a été identifié pour être implanté à court terme et l'analyse du tronçon en dehors de l'axe a été réalisée selon la grille de priorisation. Ces liens se retrouvent donc dans les deux tableaux précédents.

Il est également à noter que pour tout segment multilien, la priorisation à plus courte échéance des différents liens le parcourant lui a été attribuée.

Carte de priorisation des liens cyclables du réseau régional de la MRC



Source : Google, Gouvernement du Québec, MRC de Matawinie, MTQ | Traitement CIMA+, 2022

ACTION 2

ASSURER LA CONNEXION DU RÉSEAU RÉGIONAL AUX AUTRES RÉSEAUX DES RÉGIONS LIMITROPHES

MISE EN CONTEXTE

Le réseau cyclable régional de la MRC ne peut se déployer en vase clos. En effet, la MRC est une entité administrative partageant des réseaux de déplacements avec les territoires voisins, où la circulation d'échange n'implique pas le franchissement d'une frontière politique ou géographique majeure. Une série de connexions avec les régions limitrophes ont émergé du diagnostic, notamment avec les municipalités de Joliette, de Sainte-Mélanie, de Saint-Calixte et de Saint-Gabriel-de-Brandon.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

Ces connexions nécessiteront une concertation auprès des municipalités concernées et des organismes régionaux de planification (ex. : Loisir et Sport Lanaudière). Au total sept liens externes ont été identifiés :

1. Le chemin du Nord se connectant à Saint-Faustin-Lac-Carré;
2. L'intervalle se connectant à Sainte-Lucie;
3. Le pont traversant la rivière Ouareau en amont des Chutes Manchester et permettant la connexion à Sainte-Julienne;
4. Le lien entre Sainte-Marcelline-de-Kildare et Saint-Félix-de-Valois passant par la municipalité de Sainte-Mélanie;
5. L'axe du chemin Paradis se connectant à Joliette;
6. Le chemin Beuparlant se connectant à Saint-Gabriel-de-Brandon (depuis Saint-Damien);
7. Le rang Saint-François se connectant à Saint-Gabriel-de-Brandon (depuis Saint-Jean-de-Matha).

Ces connexions externes sont illustrées à la figure ci-contre et également en grand format à l'annexe C.

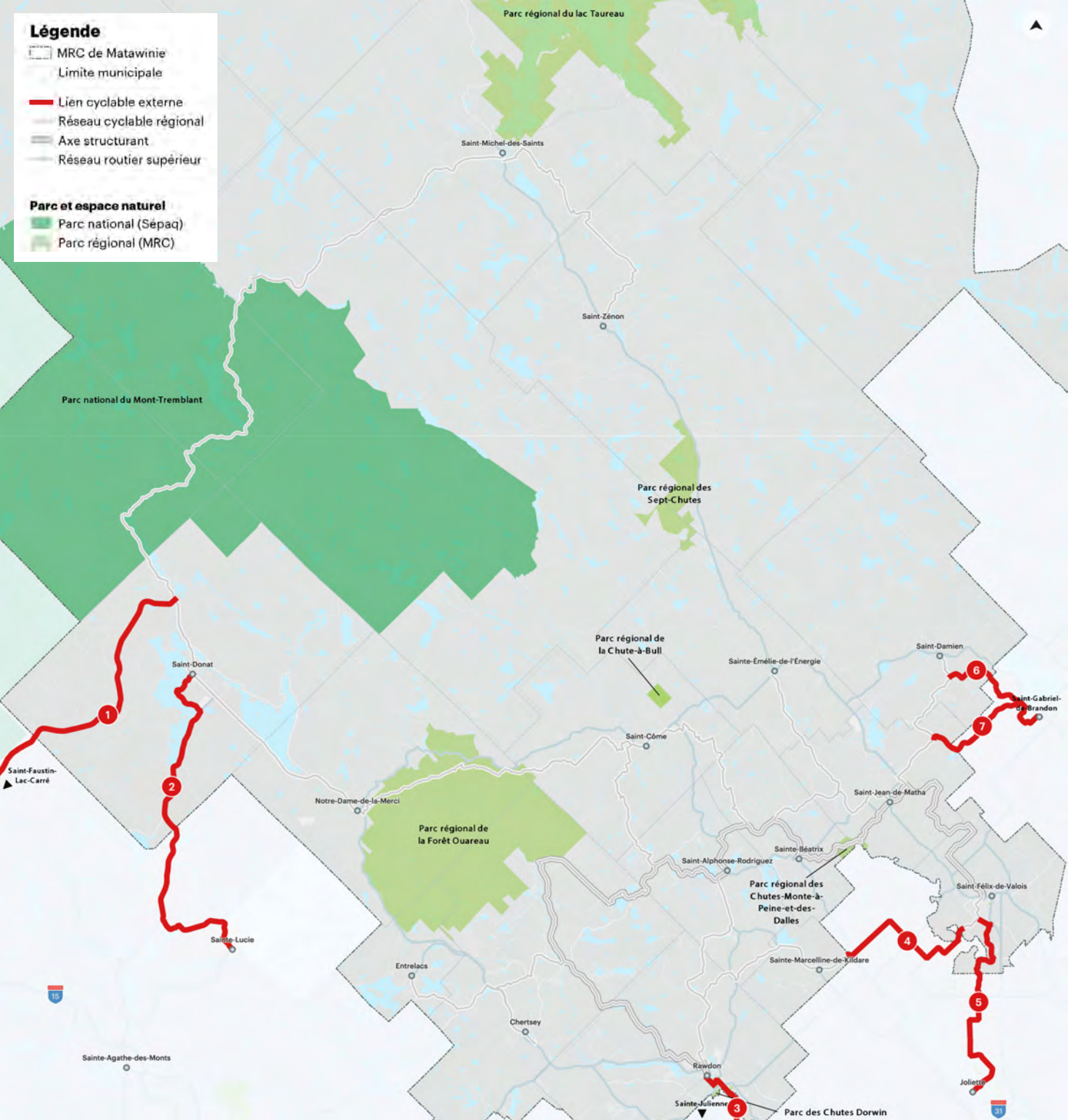
INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de connexions réalisées;
- Nombre de kilomètres aménagés (ou % de complétion par connexion ou sur l'ensemble du réseau).

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- CIMA+ (2022), Volet 1 - Diagnostic et enjeux préliminaires, Plan directeur d'un réseau cyclable;
- CIMA+ (2022), Rapport de consultation, Plan directeur d'un réseau cyclable;
- CIMA+ (2022), Document de travail - Réseau préliminaire : Raffinage des tracés, Plan directeur d'un réseau cyclable;
- Gouvernement du Québec;
- Loisir et Sport Lanaudière;
- MRC de Matawinie;
- Partenaires Municipaux;
- Sépaq;
- Tourisme Lanaudière.

Liens cyclables avec les régions limitrophes de la MRC



Source : Google, Gouvernement du Québec, MRC de Matawinie, MTQ | Traitement CIMA+, 2022

ACTION 3

ADAPTER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN FONCTION DES DIFFÉRENTES CLASSES DE LIENS CYCLABLES

MISE EN CONTEXTE

La variété des contextes en environnements traversés par le futur réseau cyclable régional de la MRC nécessite l'aménagement de liens cyclables adaptés.

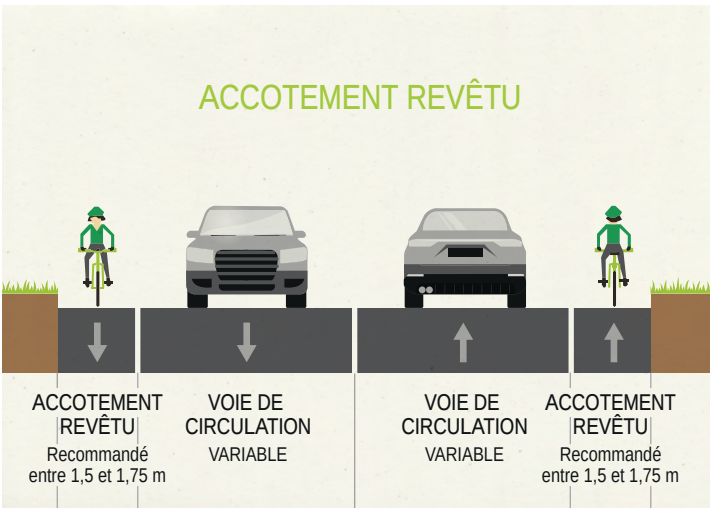
SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

Trois grandes catégories d'aménagements sont suggérées :

- Des accotements revêtus;
- Des chaussées désignées;
- Des pistes cyclables en site propre.

De ces trois classes découlent quatre coupes types présentées dans les sous-sections suivantes.

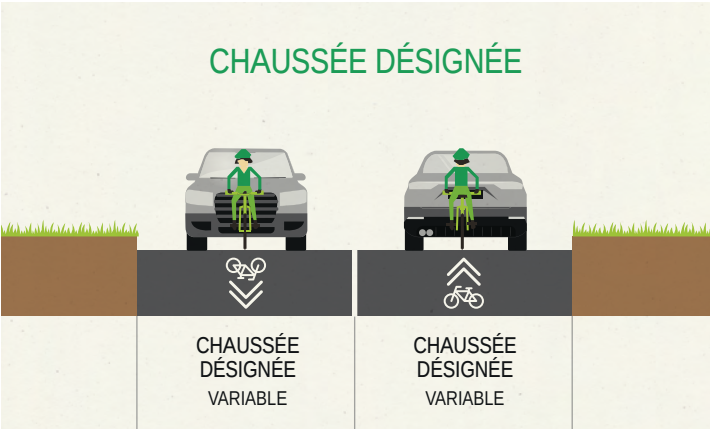
L'implantation spécifique des coupes doit être adaptée au terrain suivant une analyse détaillée du contexte et des conditions particulières à chaque segment du réseau cyclable régional.



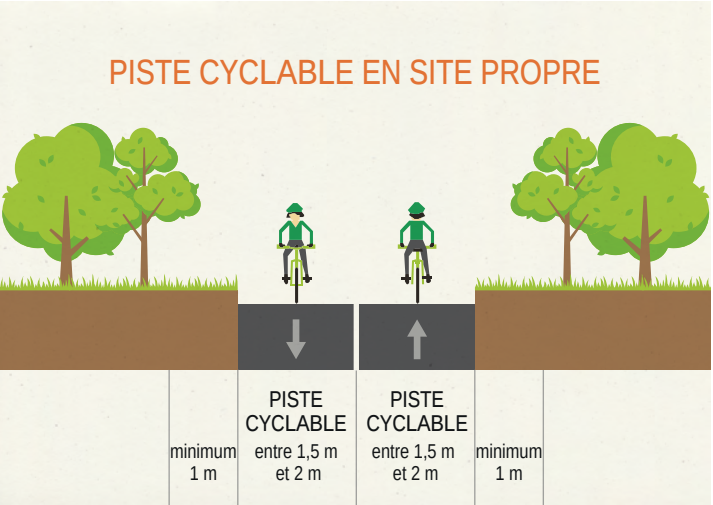
L'accotement revêtu établit un corridor cyclable unidirectionnel de part et d'autre des voies de circulation. Trois tailles d'accotement sont prescrites par la norme en fonction du débit journalier moyen estival (DJME) et de la vitesse affichée :

1. Un accotement de 1 m est nécessaire lorsque le DJME est inférieur à 2 000 véh./jour ET la vitesse affichée inférieure à 70 km/h;
2. Un accotement de 1,5 m est nécessaire lorsque le DJME est supérieur à 2 000 véh./jour OU la vitesse affichée supérieure à 70 km/h;
3. Un accotement de 1,75 m est nécessaire lorsque le DJME est supérieur à 2 000 véh./jour ET la vitesse affichée supérieure à 70 km/h.

Des bandes cyclables unidirectionnelles peuvent aussi être implantées sur les routes dont la vitesse affichée est inférieure à 50 km/h. Une largeur de 1,5 m est recommandée pour les bandes cyclables. Dans le contexte d'un réseau cyclable régional et afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, il est recommandé de dimensionner les bandes et accotements revêtus selon un minimum commun de 1,5 m.



La chaussée désignée amène le partage de la chaussée entre les cyclistes et les automobilistes. Ce type d'aménagement devrait être implanté uniquement sur des rues ayant un faible débit journalier moyen annuel (DJMA < 3000 véh./jour) et une faible vitesse affichée (< 30 km/h).

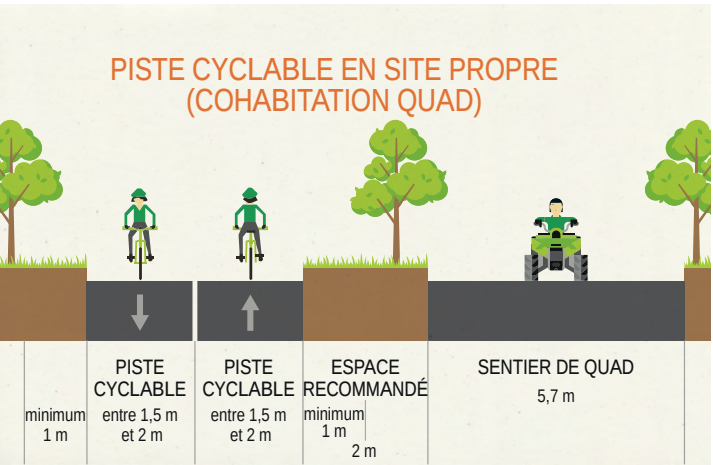


La piste cyclable définit un corridor où seuls les cyclistes circulent. Quatre implantations types de pistes cyclables en site propre sont attendues dans la MRC :

1. Sur des terres publiques;
2. Sur des terres privées;
3. Sur des sentiers de motoneiges;
4. Adjacent à un sentier de Quad (voir prochaine coupe).

Lorsque l'espace le permet en terres publiques ou privées, une piste multifonctionnelle de 4 m est préconisée avec d'un dégagement de 1 m de part et d'autre. Lorsque l'espace est restreint, une piste cyclable de 3 m de large peut être considérée.

Pour les sentiers de motoneige, la largeur recommandée par le MTQ est de 6,5 m. Cette largeur permet d'aménager une piste multifonctionnelle de 4 m en plus de dégagements de 1,25 m.



Lorsque le lien est partagé avec des quads sur plusieurs centaines de mètres, une séparation des modes est envisagée. Ainsi, la piste cyclable (ou multifonctionnelle) est aménagée parallèlement au sentier de quad et séparée à l'aide d'une zone tampon d'environ 2 m. Une séparation physique des deux sentiers est préférée afin d'éviter que les quads empruntent la piste comme voie de dépassement. Un dégagement de 1 m doit être maintenu de part et d'autre de la piste cyclable.

Ce type d'aménagement pourrait aussi être préconisé lorsqu'un lien cyclable emprunte le réseau ministériel sur une courte distance (< 1 km). Dans certains cas, l'emplacement des liens cyclables en amont et en aval force le cycliste à traverser les voies de circulation rapide à deux reprises. L'aménagement d'une piste cyclable en site propre permettrait de réduire le nombre de traverses (ou même d'enlever le besoin de traverser le réseau ministériel).

La carte à la page suivante présente une analyse préliminaire du type d'aménagement pour chaque lien du réseau cyclable régional de la MRC (également disponible en grand format à l'annexe D).

INDICATEURS DE SUIVI

S.O.

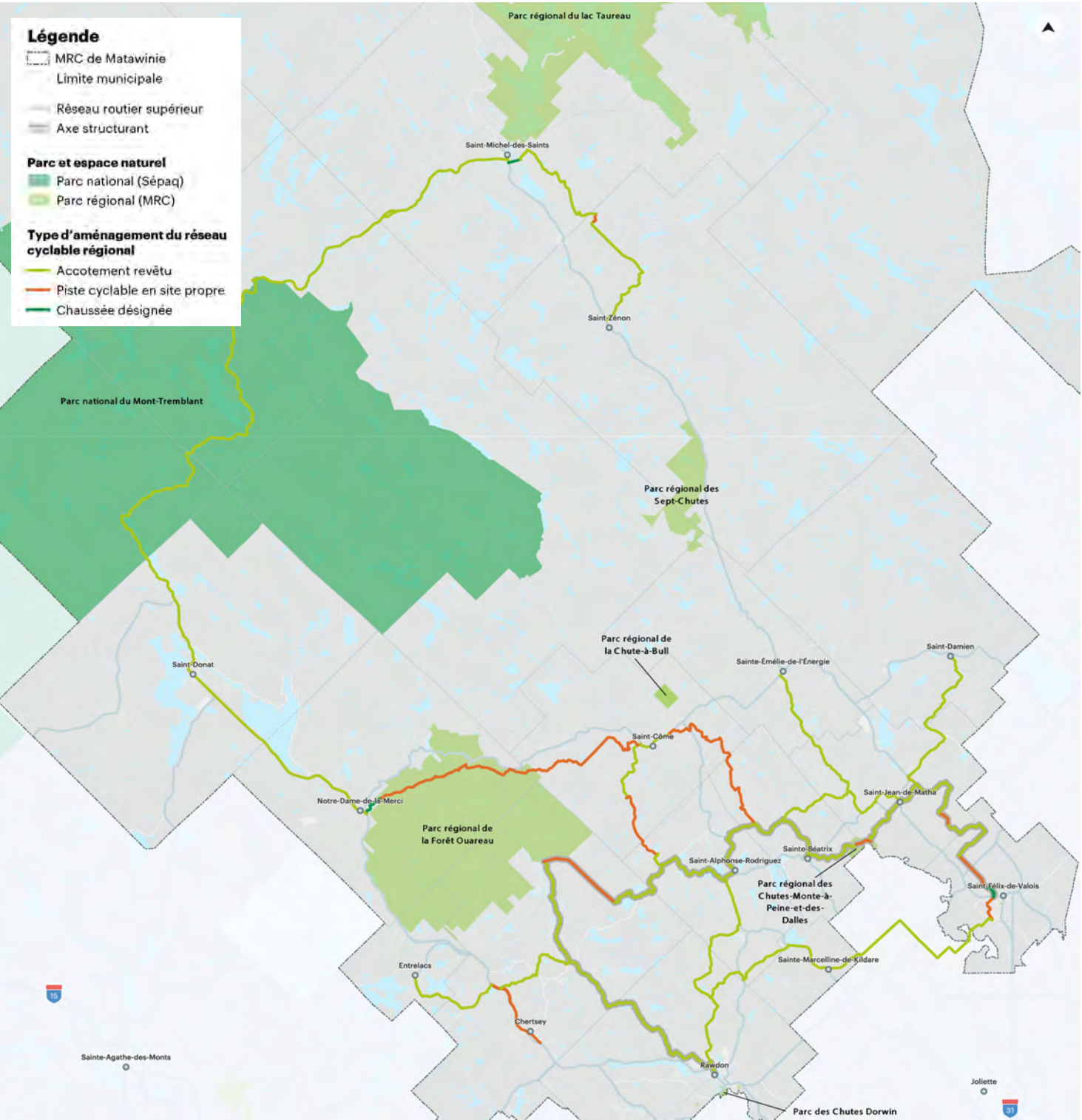
SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- MTQ, TOME I – Conception routière, Chapitre 15 – Voies cyclables;
- MTQ, TOME V – Signalisation, Chapitre 7 – Voies cyclables;
- Vélo Québec (2020). Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes;
- Vélo Québec (2019). Qualité Route verte;
- MRC de Matawinie (2016). Plan d'intervention en infrastructures routières locales (PIIRL), actuellement en cours de révision.

ACTION 3

ADAPTER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES EN FONCTION DES DIFFÉRENTES CLASSES DE LIENS CYCLABLES (SUITE)

Types de lien cyclable sur le réseau régional (analyse préliminaire)



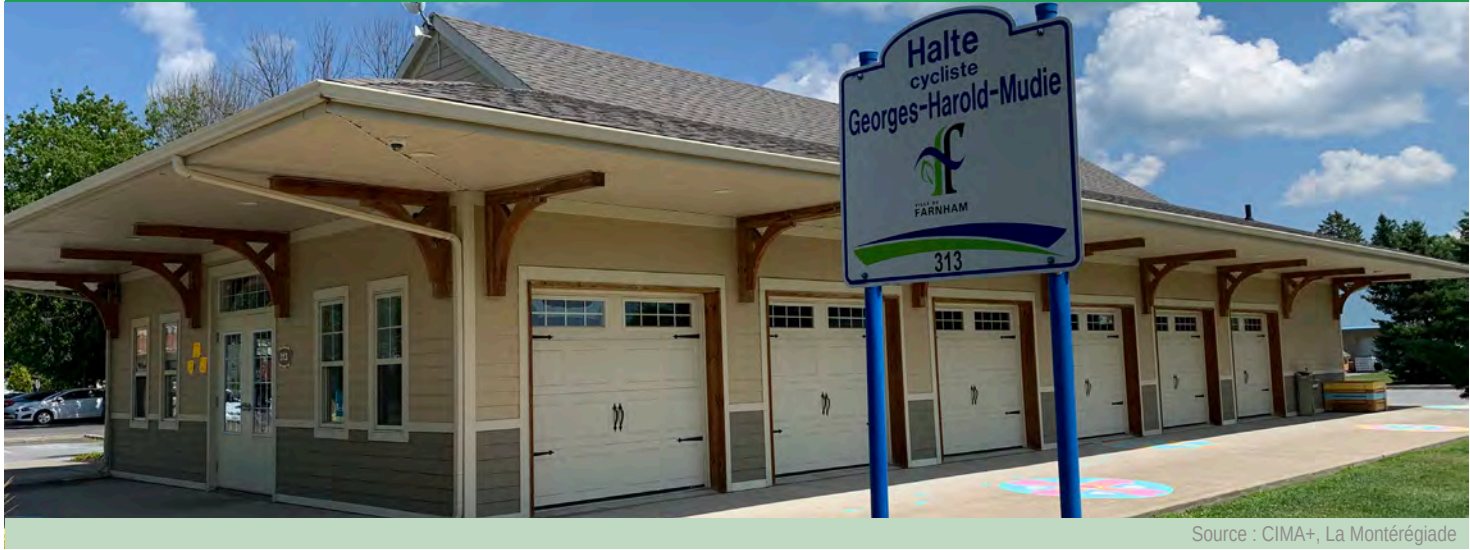
Source : Google, Gouvernement du Québec, MRC de Matawinie, MTQ | Traitement CIMA+, 2022

Note : Des analyses subséquentes détaillées permettront d'apporter les précisions ou corrections aux typologies cyclables préliminaires recommandées à la présente étape de planification.

ACTION 4

OFFRIR DES AMÉNAGEMENTS/SERVICES PONCTUELS POUR LES CYCLISTES AUX ENDROITS STRATÉGIQUES

OBJECTIFS LIÉS 3 4



MISE EN CONTEXTE

Le vélo est une réelle option en matière de transport et de loisirs pour tous. Afin d'encourager la pratique de ce mode au sein de la MRC de Matawinie, les mesures complémentaires existantes au réseau cyclable doivent être bonifiées et de nouvelles mesures doivent être mises en place.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

Ces mesures complémentaires visent principalement à assurer la convivialité, le confort et la sécurité des cyclistes empruntant les liens mis à leur disposition sur le territoire de la MRC. Les mesures complémentaires pourraient être :

- Des stationnements pour vélos en quantité suffisante, installés à des endroits névralgiques aux abords des aménagements cyclables. L'annexe E présente les règles de bonnes pratiques quant à l'installation de stationnements pour vélos, que ce soit sur le domaine privé ou sur le domaine public;
- Des bornes de réparation libre-service pour les vélos permettant aux cyclistes de faire des réparations rapidement et gratuitement à l'aide d'outils de base (jeu de clé, tournevis, etc.) attachés avec des fils en acier inoxydable. Une pompe intégrée à la borne permet également d'ajuster la pression des pneus. Soulignons que la borne de réparation doit être facile d'utilisation et bien visible le long du parcours cyclable;
- Des haltes cyclables à l'abri des intempéries, aménagées en bordure des liens afin que les cyclistes puissent faire une pause dans leur déplacement avant de reprendre la route. Ces haltes pourraient comprendre certains ou l'ensemble des équipements suivants : un stationnement pour vélos, un abreuvoir, une borne de réparation pour vélos, une toilette et une carte permettant aux cyclistes de se localiser.



Source : CIMA+, La Montérégieade

ACTION 4

OFFRIR DES AMÉNAGEMENTS/SERVICES PONCTUELS POUR LES CYCLISTES AUX ENDROITS STRATÉGIQUES (SUITE)

Suivant l'identification et l'évaluation des liens du réseau cyclable régional, plusieurs sites ont été identifiés pour leur potentiel d'implantation de halte cyclable. Les sites identifiés comme à préconiser « majeurs » sont :

- Rawdon (axe structurant, centre de population et entrée sud-ouest de la MRC);
- Saint-Jean-de-Matha (axe structurant et centre de population);
- Saint-Félix-de-Valois (axe structurant et centre de population et entrée sud-est de la MRC);
- Saint-Alphonse-Rodriguez (axe structurant et confluence de plusieurs liens E-O et N-S);
- Saint-Donat (centre de population et centre de circuit cyclable).

Chertsey a également été identifié comme un site à préconiser « mineur », puisqu'il s'agit d'un centre de population.

En plus de ces sites préconisés (majeurs et mineurs), des haltes cyclables pourraient être prévues de manière générale selon les longueurs des tronçons. Dans son guide Qualité Route Verte (2019), Vélo Québec recommande « [...] des installations sanitaires publiques ou privées toutes les heures sur les tronçons en site propre » (p.13). Selon la vitesse de conception cyclable, Vélo Québec estime cette distance à 20 km. Ainsi, tous les liens de plus de 20 km pourraient être pourvus d'au moins une halte cyclable. En supposant la présence de haltes (ou aménagements comparables) à toutes les municipalités et selon le critère de distances précédemment décrit, les sites suivants sont proposés :

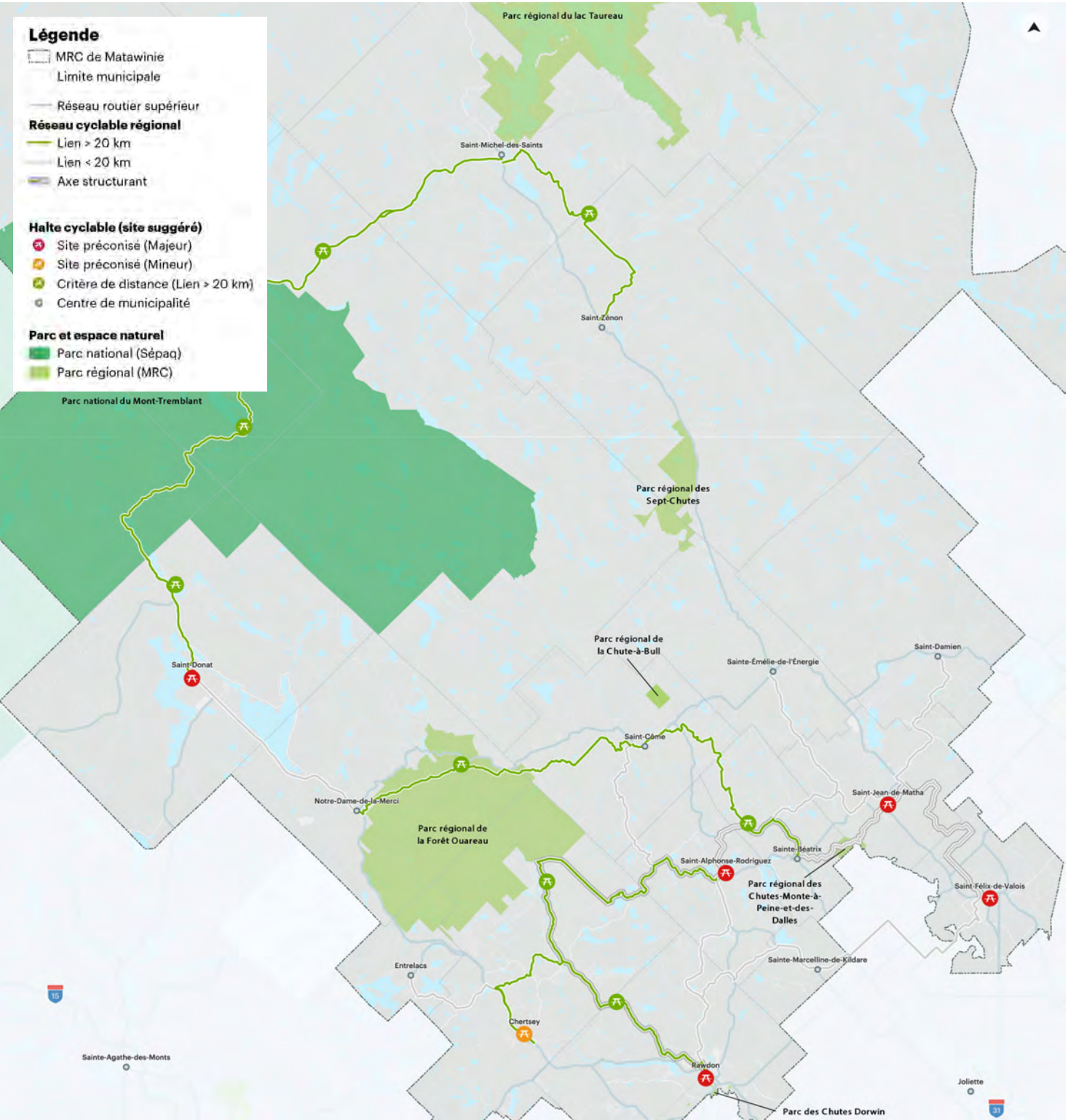
- Parc régional de la forêt Ouareau;
 - Rang Saint-Vincent / rang Pic-Dur;
 - Lac-Clair;
 - Grande-Vallée;
- Chalet d'accueil Pimbina (Sépaq);
 - Lac Forbes (Sépaq);
 - Saint-Guillaume-Nord;
 - Chemin Léger / chemin Lafortune.

L'emplacement exact des haltes (de distance ou préconisées) est aussi sujet à une validation terrain. De même, ces suggestions ne représentent pas une liste exhaustive des haltes et point d'implantation d'équipement complémentaire du réseau. Toute opportunité, sous la forme d'un site d'intérêt, d'un site récréotouristique autre ou d'un site aux qualités paysagères remarquables, pourrait servir à l'implantation d'une halte cyclable.

Dans la même optique, des stationnements pour vélos pourraient être implantés à toutes les destinations susceptibles d'accueillir des cyclistes, notamment les sites préconisés (ci-dessus), les sites d'intérêt et les noyaux villageois. L'implantation de stationnements pour vélos pourrait être réalisée à l'aide de programmes incitatifs visant les municipalités et les propriétaires privés.

La figure ci-contre illustre la localisation approximative des différents aménagements et services ponctuels pour les cyclistes (également disponible en grand format à l'annexe F).

Localisation des aménagements et services ponctuels pour les cyclistes



Source : Google, Gouvernement du Québec, MRC de Matawinie, MTQ | Traitement CIMA+, 2022

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements pour vélos installés;
- Nombre de bornes de réparation pour vélos installées;
- Nombre de haltes cyclables installées;
- Distance moyenne entre les haltes;
- Nombre de sites préconisés pourvu d'équipements complémentaires.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Vélo Québec (2020). *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*;
- Vélo Québec, *stationnement pour vélos*, [Stationnement pour vélos | Vélo Québec \(velo.qc.ca\)](#);
- Vélo Québec (2019). *Qualité Route verte*;
- Vélosympathique, [Aménager un stationnement pour vélos](#), [Aménager un stationnement pour vélos | Mouvement VÉLOSYPATHIQUE \(velo.qc.ca\)](#);
- Vélosympathique, [Aménagements à destination](#), [Aménagements à destination | Mouvement VÉLOSYPATHIQUE \(velo.qc.ca\)](#).

ACTION 5

FACILITER LE REPÉRAGE DES CYCLISTES AU SEIN DU TERRITOIRE



Source : CIMA+, La Montérégie

MISE EN CONTEXTE

Afin de favoriser une circulation fonctionnelle, sécuritaire et confortable des cyclistes le long des aménagements mis à leur disposition au sein de la MRC, des mesures visant à favoriser leur repérage s'avèrent nécessaires telles que de la signalisation et du marquage.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

Il existe différentes formes de signalisation et marquage destinés aux cyclistes pouvant être mis en œuvre.

Signalisation

La signalisation destinée aux cyclistes se décline en quatre groupes, soit :

- Signalisation de prescription : signalisation rappelant une obligation ou une règle (ex. : arrêt);
- Signalisation de danger : signalisation de couleur jaune annonçant aux usagers la présence d'un danger imminent qui ne peut pas être perçu préalablement (partage de la route avec les véhicules, état de la chaussée, etc.);
- Signalisation d'information : signalisation indiquant les attraits et équipements touristiques, les destinations accessibles par le lien cyclable (centre-ville, lieu historique, parc, etc.) ainsi que l'emplacement même où se trouve le cycliste. Les panneaux de signalisation touristique sont de couleur verte ou de couleur bleue tandis que les panneaux de couleur brune annoncent les différents cours d'eau croisés. Il est suggéré de placer une signalisation d'information à chaque changement de direction sur le parcours qui mène à une destination :
 - Signalisation de la Route Verte : signalisation d'indication balisant la Route Verte en identifiant l'itinéraire emprunté par ce réseau cyclable. Il est composé d'une balise adoptant la forme d'un écusson, jumelé d'un panonceau de direction, lorsque requis. Des panneaux de signalisation de destination jalonnent également une partie du réseau afin d'aider les cyclistes à se repérer.
- Signalisation de travaux : signalisation utilisée pour indiquer la fermeture de voies cyclables ainsi que les détours proposés (s'il y a lieu).



Panneau d'obligation de descendre de son vélo (prescription)



Panneau d'indication des liens cyclables (indication)



Signal avancé de chaussée désignée (danger)



Panneau d'arrêt (prescription)



Balise de la Route Verte (indication)



Détour cycliste (travaux)

Source : MTQ, TOME V- Signalisation routière, chapitre 7 – voies cyclables

Notons que pour faciliter la lecture et la compréhension de la signalisation, une lisibilité et une uniformité (forme, couleur, matériaux et dimensions) des panneaux, selon les normes de signalisation du MTQ prévaut. Il en va de même avec l'installation de la signalisation le long du parcours cyclable. Voici quelques règles de bonnes pratiques à respecter quant à l'installation des panneaux de signalisation destinés aux cyclistes :

- Ne pas installer des panneaux de types différents (danger, prescription, indication et travaux) sur un même poteau, pour éviter de transmettre trop d'information d'importance variable en peu de temps aux cyclistes;
- Signalisation d'indication : limiter à trois (3) le nombre de panneaux d'indication sur un même support. Les cyclistes et conducteurs ne peuvent pas en lire et interpréter davantage en raison de leur vitesse de circulation;
- Signalisation de la Route Verte : installer les panneaux selon une méthode de jalonnement stricte pour assurer une cohérence et une homogénéité du balisage. La signalisation de la Route Verte est généralement installée à des intervalles maximums de 5 km en milieu rural et 2 km dans les agglomérations.

ACTION 5

FACILITER LE REPÉRAGE DES CYCLISTES AU SEIN DU TERRITOIRE (SUITE)

Marquage

Le marquage consiste en l'ensemble des lignes et des symboles apposés sur la chaussée pour fournir des indications aux cyclistes. Plus précisément, le marquage au sol inclut :

- La ligne de séparation de voies;
- La ligne d'arrêt;
- Les larges bandes ou les blocs pour les passagers destinés aux modes actifs;
- Le pictogramme de vélo des voies cyclables et des passages pour cyclistes;
- Les flèches et chevrons des voies cyclables.

Les marques au sol sont requises pour toutes voies cyclables sur la chaussée. Pour les pistes cyclables en site propre et munies d'un revêtement (béton, asphalte et pavé), le marquage au sol est requis lorsque la circulation à vélo est importante et/ ou que l'aménagement est partagé avec les piétons.

Tout comme pour la signalisation, le marquage au sol se doit de respecter les normes et standards du MTQ afin d'en assurer l'uniformité et la lisibilité : installation, dimension, couleur, etc.

Notons qu'il est recommandé d'employer des matériaux plus résistants que la peinture à l'acrylique pour les éléments les plus importants pour la sécurité des cyclistes : passage, ligne de séparation, etc. Les matériaux plus durables (époxy et thermoplastique) procurent généralement une meilleure visibilité du marquage sur une base annuelle.



Source : CIMA+, La Montérégieade

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de panneaux de signalisation destinés aux cyclistes;
- Part modale du vélo au sein de la MRC;
- Nombre de commentaires/plaintes des citoyens et utilisateurs quant à l'état des aménagements cyclables.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- MTQ, TOME V – Signalisation, Chapitre 7 – Voies cyclables;
- Tourisme Québec (2002), Politique de signalisation touristique – Itinéraires cyclables hors route, 17 pages;
- Tourisme Québec, Signalisation touristique, Itinéraires cyclables hors route | Gouvernement du Québec (quebec.ca);
- Vélosympathique, Signalisation, Signalisation | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE (velo.qc.ca);
- Vélosympathique, Signalisation de destination, Signalisation de destination | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE (velo.qc.ca);
- Vélo Québec (2020). Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes;
- Vélo Québec (2011). Guide de balisage Route Verte, 14 pages;
- Route Verte – Signalisation - Signalisation - La Route verte : La Route verte.

THÉMATIQUE 2

INFORMER LA CLIENTÈLE ET PROMOUVOIR LE RÉSEAU CYCLABLE

ACTION 6

FACILITER L'ACQUISITION D'INFORMATION POUR LA CLIENTÈLE CYCLABLE

ACTION 7

PROMOUVOIR LE VÉLO AU SEIN DE LA MRC

ACTION 8

SENSIBILISER LES CONDUCTEURS ET LES CYCLISTES AUX BONNES HABITUDES ET AU PARTAGE DE LA ROUTE

ACTION 6

OBJECTIFS LIÉS

1

2

3

4

FACILITER L'ACQUISITION D'INFORMATION POUR LA CLIENTÈLE CYCLABLE



Source : MRC Matawinie

MISE EN CONTEXTE

L'acquisition d'information est importante pour tout cycliste désirant préparer ses déplacements. Dans le but de promouvoir l'utilisation du vélo au sein de la MRC de Matawinie, la MRC travaillera de concert avec les municipalités du territoire afin de faciliter la transmission de données associées au cyclisme aux citoyens et cyclistes de la région.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

L'acquisition d'information pourrait être favorisée des manières suivantes :

- **En offrant une cartographie complète aux cyclistes de la MRC :**

Une cartographie complète localisant les aménagements cyclables offerts et prévus sur le territoire, les aménagements/services ponctuels à l'usage du vélo (halte vélo, abreuvoir, salle de bain, bornes de réparation, site de location de vélos), ainsi que les principaux attraits touristiques et pôles générateurs pourrait être réalisée. Cette carte pourrait être offerte pour consultation sur le site web de la MRC et dans les pôles générateurs, sous forme de dépliants. L'information cartographique pourrait aussi être distribuée à même les panneaux informatifs existants sur le réseau de la MRC. De nouveaux panneaux pourraient même être installés le long des liens cyclables.



Source : CIMA+

ACTION 6

FACILITER L'ACQUISITION D'INFORMATION POUR LA CLIENTÈLE CYCLABLE (SUITE)

- En élaborant une signalétique commune pour les indications d'itinéraires cyclables :

En collaboration avec ses municipalités, la MRC devrait développer une signalétique commune de type « Vous êtes ici ». Cette signalétique permettrait un repérage rapide des cyclistes dans l'ensemble de la MRC et serait disposée aux endroits stratégiques. À titre d'exemple, la Ville de Saint-Constant a développé une signalétique pour les modes actifs sur son territoire. Plus précisément, cette signalétique indique aux piétons et cyclistes la distance à parcourir pour se rendre aux principaux pôles de la municipalité (gares de train, musée, bibliothèque, etc.), la durée approximative par mode et le niveau d'effort.



Source : CIMA+, Ville de Saint-Constant

- En centralisant l'information concernant la pratique du vélo sur le territoire de la MRC :

L'ensemble des données (carte du réseau cyclable, trucs et conseils quant aux déplacements à vélo, événements ponctuels, etc.) devrait être colligé et centralisé en un endroit. Cet endroit pourrait être hébergé sur un site dédié, comme c'est le cas pour d'autres circuits cyclables, ou sur le site Web de la MRC. Ce site pourrait même être publicisé par les municipalités affiliées tant auprès de leurs citoyens que directement sur leur propre site Web.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de panneaux informatifs installés sur le territoire de la MRC;
- Nombre de commentaires/plaintes formulés par les citoyens quant à l'information fournie sur l'usage du vélo sur le territoire;
- Débits cyclistes sur le territoire.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

La prise en compte de l'accessibilité universelle des moyens de communication choisis est importante pour bien rejoindre l'ensemble des citoyens. Ainsi, le site Internet devrait, autant que possible, rencontrer les exigences de la norme gouvernementale en matière d'accessibilité et l'information devrait être présentée en langage simplifié (aisé à comprendre pour les personnes analphabètes fonctionnelles en français). De même, les dépliants ou documents papier devraient répondre aux critères d'accessibilité universelle des documents écrits et, si possible, être disponibles en médias substitués. Les documents en format électronique seraient idéalement en formats .doc ou .html, afin d'être lisibles par les logiciels utilisés par les personnes ayant une limitation visuelle.

- ROPMM et AlterGo (2016), Ressources et références pour la conception d'outils de communication universellement accessibles, 6 pages;
- Secrétariat du Conseil du trésor du Québec (2017). Standard sur l'accessibilité des sites web, 8 pages.

OBJECTIFS LIÉS

3

4

ACTION 7

PROMOUVOIR LE VÉLO AU SEIN DE LA MRC



Source : Vélo Québec

MISE EN CONTEXTE

Le développement d'une culture vélo au sein de la MRC de Matawinie passe par la mise en œuvre de différentes actions de promotion.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

Avec la collaboration de ses partenaires, la MRC pourrait mettre de l'avant des communications et des activités de promotion sur son territoire. Ces dernières pourraient être :

- Informers régulièrement les citoyens sur les nouvelles infrastructures cyclables mises à leur disposition : Événement public lors de l'ouverture du nouveau lien, campagnes publicitaires dans les journaux et médias sociaux, etc.;
- Développer une campagne publicitaire visant la promotion du cyclotourisme au sein de la MRC et précisant les différentes installations mises à la disposition des usagers : Hébergements, forfaits, restaurants, liens cyclables et stationnements vélos, etc. Cette campagne pourrait inclure des dépliants, des publications sur les médias sociaux, des articles dans des médias spécialisés sur le cyclotourisme, des panneaux publicitaires, etc.;
- Inscrire la MRC au Mois du Vélo et inciter les citoyens à y participer. Cet événement annuel tenu du 1 au 31 mai et chapeauté par Vélo Québec fait la promotion des déplacements à vélo par l'entremise d'activités régionales, de défis et de concours;
- Développer un programme de subvention permettant d'aider financièrement les citoyens lors de l'achat d'un vélo traditionnel ou électrique. À titre d'exemple, la Ville de Granby s'est dotée d'un tel programme permettant aux Granbyens de recevoir une remise de 50 \$ à l'achat d'un vélo standard neuf et 100 \$ à l'achat d'un vélo électrique neuf;
- Favoriser l'implantation de dispositif de vélopartage (vélos traditionnels ou électriques) au sein de la MRC afin de rendre disponibles dans l'espace public des vélos pouvant être empruntés à faible coût ou gratuitement. Notons que les points de location de ces vélos devront être situés à des endroits névralgiques au sein de la MRC. Plusieurs municipalités se sont dotées, au fil des ans, d'un tel service à la population : Bécik jaune à Joliette, Vélo Commun-o-Terre à Dolbeau-Mistassini, VéloPop! à Saint-Michel-de-Bellechasse, etc. La MRC pourrait épauler ses municipalités dans l'implantation de tels systèmes;
- Tenir des séances d'information auprès de la population pour les inciter à circuler à vélo. Ces séances pourraient aborder les sujets suivants :
 - Trucs, conseils et avantages pour adopter le vélo comme mode de déplacement;
 - Présentation des actions à accomplir pour entretenir annuellement son vélo;
 - Trucs et conseils pour utiliser le vélo comme mode de déplacement à l'année (vélo 4 saisons).



Source : Vélo Québec

ACTION 7

PROMOUVOIR LE VÉLO AU SEIN DE LA MRC (SUITE)

- Tenir des kiosques mécaniques où les citoyens seraient invités à poser des questions aux mécaniciens et à apporter leur vélo pour que des ajustements mineurs y soient faits;
- Inciter les établissements scolaires et les municipalités à développer des autobus cyclistes. Il s'agit de circuits guidés par des accompagnateurs à l'intention des jeunes cyclistes navettant entre leur domicile et des pôles d'intérêts locaux (ex. : école, piscine, parc, camp de jour, etc.). Par exemple, la Ville de Châteauguay a mis en place de tels bus pour les enfants inscrits au camp de jour durant la période estivale. La MRC pourrait épauler ses municipalités dans l'implantation de tels systèmes.



Source : Ville en vert



Source : Cyclobus – À l'école à pied ou à vélo, je suis capable!

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de communications réalisées;
- Nombre d'activités de promotion réalisées;
- Nombre de points de location du service de vélopartage;
- Nombre de vélos en vélopartage mis à la disposition des citoyens et usagers;
- Nombre de cyclo-pousse en service au sein de la MRC;
- Nombre de citoyens ayant fait appel à la subvention pour l'achat de vélos standards ou électriques;
- Part modale du vélo au sein de la MRC.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Vélo Québec, Mois du vélo, *Mois du vélo - En mai, il fait plus beau à vélo | Vélo Québec (velo.qc.ca)*;
- Granby, Subventions et programmes d'aide financière, *Subventions et programmes d'aide - Granby*;
- Vélo Québec, Vélos libre-service, *Vélos en libre-service dans une collectivité | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE (velo.qc.ca)*;
- Bécik Jaune (2018), Vélo en libre-service – Ce qu'il faut savoir, [en ligne], <http://becikjaune.ca/blog/2018/06/22/lancement-du-guide-dimplantation-de-velos-en-libre-service/>;
- Transport Canada (2009), Guide du vélopartage, [en ligne], <https://gris-orange.com/2016/09/09/guide-du-velopartage/>;
- Vélo Québec, Cyclo-pousse, *Service de cyclo-pousse | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE (velo.qc.ca)*;
- Vélo Duo Canada, *Vélo Duo – Le concept original, maintes fois imité, jamais égalé ! (veloduo.ca)*;
- À l'école à pied ou à vélo, *Cyclobus, Cyclobus – À l'école à pied ou à vélo, je suis capable!*

OBJECTIFS LIÉS

4

ACTION 8

SENSIBILISER LES CONDUCTEURS ET LES CYCLISTES AUX BONNES HABITUDES ET AU PARTAGE DE LA ROUTE



Source : Vélo Québec

MISE EN CONTEXTE

Afin d'offrir un environnement de circulation convivial, sécuritaire et attractif, une sensibilisation des conducteurs et des cyclistes quant aux bonnes habitudes de partage de la route devrait être mise de l'avant.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

La démarche de sensibilisation pourrait se décliner sous la forme de communications (dépliants, articles de journaux, panneaux publicitaires, etc.) et d'activités (marches exploratoires, conférences, etc.) visant l'ensemble de la population ou, dans certains cas, des cohortes jugées plus vulnérables (jeunes, aînés et personnes à mobilité réduite). Voici quelques exemples d'actions qui pourraient s'intégrer à la démarche de sensibilisation de la MRC :

- **Communications :**
 - Mettre de l'avant les campagnes de sensibilisation organisées par la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) quant à la sécurité des cyclistes et au partage de la route;
 - Informer les citoyens et cyclistes sur les huit règles de bonnes pratiques à adopter à l'aide des visuels et boîtes à outils mis à leur disposition par Vélo Québec;
 - Informer les usagers de la route de la MRC sur le Code de la Sécurité routière (CSR) et de la valeur monétaire et humaine d'une infraction au Code. Le tout peut se faire par l'entremise du site web de la MRC, d'articles de journaux ou de dépliants;
 - Promouvoir le programme Cycliste averti auprès du Centre de services scolaire et des écoles primaires de la MRC. Cette formation apprend aux cyclistes de 5e et 6e année à se déplacer à vélo de façon sécuritaire et autonome.



Source : SAAQ (2020)



Source : SAAQ (2021)



Source : Vélo Québec

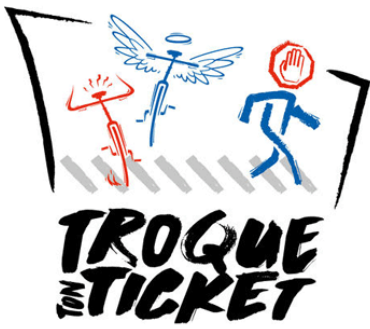
ACTION 8

SENSIBILISER LES CONDUCTEURS ET LES CYCLISTES AUX BONNES HABITUDES ET AU PARTAGE DE LA ROUTE (SUITE)

- **Activités :**
 - Organiser, en collaboration avec la SAAQ, un événement visant à conscientiser les cyclistes quant à l'importance de l'angle mort des véhicules lourds;
 - Déployer, en collaboration avec la Sûreté du Québec (SQ), un programme de distribution de contraventions positives visant à récompenser la bonne conduite de certains usagers de la route. À titre d'exemple, la Ville de Victoriaville avait mis sur pied cette initiative, en 2016-2017, et offrait aux usagers qui respectaient les règles un bon d'échange pour une crème glacée gratuite;
 - Déployer, en collaboration avec la SQ, un programme visant à offrir aux cyclistes l'option d'annuler une contravention s'ils acceptent d'assister à une séance d'éducation sur les bons comportements à adopter sur la route. À titre d'exemple, l'agglomération de Longueuil a instauré un tel programme en 2016 intitulé, « Troque ton ticket »;
 - Coordonner avec Vélo Québec le passage de la tournée Cyclomini au sein de la MRC. Il s'agit d'un événement durant la période estivale où Vélo Québec implante, pour quelques jours, un parc d'éducation cycliste dans un endroit public. Ce parc est une mini reproduction d'un réseau routier et permet ainsi d'initier les enfants aux notions de sécurité routière et de partage de la route;
 - Réaliser des séances d'information dans les résidences pour aînés de la MRC pour informer cette cohorte sur le partage de la route et les règles à respecter lorsqu'ils circulent à vélo ou en aide à la mobilité motorisée (AMM) le long des aménagements cyclables de la MRC.



Source : SAAQ



Source : Agglomération de Longueuil



Source : Vélo Québec

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de communications réalisées;
- Nombre d'activités de sensibilisation réalisées;
- Nombre d'infractions au Code de la Sécurité routière (CSR);
- Nombre de collisions impliquant un cycliste.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- SAAQ (2016), *Angles morts des véhicules lourds, Soyez Vigilant!* 5 pages;
- SAAQ (N.D.), *Guide de la sécurité à vélo*, 9e édition, 13 pages
- Gouvernement du Québec (n. d) Code de la sécurité routière – *Chapitre C-24.2*. <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/C-24.2.;>
- Vélo Québec, *Parcours éducatif Cyclomini, Parcours éducatif Cyclomini* | Vélo Québec (velo.qc.ca);
- Vélo Québec, *8 bonnes pratiques cyclistes à adopter*, www.partagelaroute.velo.qc.ca;
- Vélo Québec, *Cycliste averti, Cycliste averti - Programme d'éducation cycliste en milieu scolaire* (velo.qc.ca).

THÉMATIQUE 3

COLLABORER ET PÉRENNISER LE RÉSEAU CYCLABLE

ACTION 9

REGROUPER LES DIVERS INTERVENANTS IMPLIQUÉS DANS LA GESTION DU RÉSEAU CYCLABLE AU SEIN DE LA MRC

ACTION 10

INTÉGRER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF AU RÉSEAU CYCLABLE (COMME CIRCUITS OU ALTERNATIVES)

ACTION 11

OBTENIR LES CAPACITÉS ET LES OUTILS PERMETTANT D'EFFECTUER DES SUIVIS EN LIEN AVEC LE CYCLISME À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

ACTION 12

FAVORISER LE RAYONNEMENT ET L'ATTRAIT DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA MATAWINIE

ACTION 13

ASSURER LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU CYCLABLE (ENTRETIEN ET DÉNEIGEMENT)

OBJECTIFS LIÉS

1

2

4

ACTION 9

REGROUPER LES DIVERS INTERVENANTS IMPLIQUÉS DANS LA GESTION DU RÉSEAU CYCLABLE AU SEIN DE LA MRC



Source : CIMA+

MISE EN CONTEXTE

Un grand nombre d'intervenants est impliqué dans la gestion d'un réseau cyclable à l'échelle d'une MRC. La collaboration et la coordination de ces divers acteurs sont des facteurs de réussite.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

La mise sur pied d'un comité vélo au sein de la MRC pourrait répondre à ce besoin en démontrant la volonté commune des différents intervenants de renforcer la culture à vélo sur le territoire de Matawinie. Ce comité assurerait l'arrimage des initiatives vélos, faciliterait les échanges et permettrait d'agir de façon concrète sur l'environnement, la promotion et la sensibilisation, la gestion, la planification ainsi que le suivi du réseau cyclable et des équipements connexes. Ce comité vélo pourrait être monté et fonctionner de la manière suivante :

- Les membres du comité pourraient comprendre, sans s'y limiter :
 - Élus des différentes municipalités responsables de la mobilité durable;
 - Service de développement local et régional (SDLR);
 - Représentant de Loisir et Sport Lanaudière;
 - Responsable du Centre intégré de santé et des services sociaux (CISSS);
 - Responsable du transport collectif de la MRC;
 - Sûreté du Québec;
 - Centre de services scolaire;
 - Commerçants;
 - Citoyens.
- Le comité devrait se rencontrer sur une base régulière (trimestre);
- Le comité aurait pour objectif la mise en œuvre du plan directeur vélo de la MRC selon les délais prescrits.

INDICATEURS DE SUIVI

- Création du Comité;
- Ouverture de liens cyclables planifiés au plan directeur.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Vélosympathique, Comité vélo, [Comité vélo | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE \(velo.qc.ca\)](#)

ACTION 10

INTÉGRER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF AU RÉSEAU CYCLABLE (COMME CIRCUITS OU ALTERNATIVES)

OBJECTIFS LIÉS

1



Source : CIMA+

MISE EN CONTEXTE

En développant des mesures favorisant l'intermodalité vélo/transport collectif, il est possible de créer au sein de la MRC de Matawinie un milieu de vie facilitant les modes de transport durable.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

Afin de favoriser cette intermodalité, la MRC et ses partenaires pourraient mettre en œuvre les mesures suivantes :

- Développer de nouveaux circuits de transport collectif qui s'intègrent aux différents circuits vélos existants et prévus;
- Développer de nouveaux circuits vélos de manière à y intégrer les circuits de transport collectif existants et prévus;
- Mettre à la disposition des usagers des stationnements pour vélos aux différents points de cueillette/chute du transport collectif;
- Équiper la flotte de véhicules de transport collectif de supports à vélos ou de remorques permettant à de nombreux cyclistes de rejoindre un point de destination/départ d'un itinéraire cyclable. Cette mesure offrirait aux cyclistes une latitude dans le choix de l'itinéraire, leur permettant d'éviter des sections moins adaptées à leurs attentes. À titre d'exemple, le P'tit Train du Nord offre ce service, de Saint-Jérôme jusqu'à Mont-Laurier;



Source : regim.info

- Développer, avec la collaboration des centres d'hébergement de la région, un service de transport de bagages. Ce service payant permettrait aux cyclistes de déposer leurs bagages à un point de chute identifié et de les récupérer, à destination, à un point de cueillette. À titre d'exemple, la Véloroute des Bleuets offre un tel service où les cyclistes déposent, en matinée, leur bagage au comptoir de la Maison du vélo d'Alma ou d'un hébergement partenaire et peuvent les récupérer dans l'hébergement de leur choix, en soirée;



Source : Véloroute des Bleuets

- Promouvoir le cocktail vélo-transport collectif par l'entremise de campagnes publicitaires, d'articles de journaux et de publications sur les médias sociaux;
- Informer les cyclistes, via le site web et les dépliants, des options d'intermodalité qui s'offrent à eux. La connexion vélo-transport collectif devrait être indiquée à même les informations fournies aux usagers quant à la pratique du vélo.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de nouveaux circuits de transport collectif offert pour desservir les circuits vélos;
- Nombre de nouveaux circuits vélos offert pour assurer une connexion aux circuits existants de transport collectif;
- Nombre de cyclistes utilisant la desserte en transport collectif;
- Nombre d'usagers utilisant le service de transport de bagages (ou nombre de bagages transportés);
- Nombre de campagnes d'information sur l'intermodalité;
- Nombre de véhicules de transport collectif muni de support à vélos.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Vélo Québec (2020). *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes*;
- Vélosympathique, *Complémentarité avec le transport collectif*, *Complémentarité avec le transport collectif* | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE (velo.qc.ca);
- Vélosympathique, *Politique de cocktail de transport*, *Politique de cocktail transport* | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE (velo.qc.ca)

ACTION 11

OBTENIR LES CAPACITÉS ET LES OUTILS PERMETTANT D’EFFECTUER DES SUIVIS EN LIEN AVEC LE CYCLISME À L’ÉCHELLE RÉGIONALE

OBJECTIFS LIÉS

14



Source : Metrocount

MISE EN CONTEXTE

Une planification adéquate des aménagements cyclables nécessite une connaissance de l’offre actuelle sur le territoire et de son évolution au travers des années.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

Ce recensement de l’offre et de son évolution pourrait être effectué par la MRC, en collaboration avec ses partenaires, et pourrait comprendre :

- Un recensement détaillé des aménagements cyclables et des équipements complémentaires à l'utilisation du vélo;
- Des comptages automatiques réalisés régulièrement permettant de mesurer l'évolution de la pratique du vélo;
- Des comptages manuels et/ou des sondages permettant de définir les profils d'usage des différentes portions du réseau cyclable;
- Un suivi et une mise à jour des bases de données en fonction de l'évolution de l'offre.

Cet exercice permettrait ainsi à la MRC de cibler plus efficacement les besoins en termes d'aménagements cyclables et d'équipements complémentaires, les enjeux en matière de sécurité routière, les impacts des nouveaux aménagements ou d'un projet pilote ainsi que les efforts quant au développement des mesures assurant l'intégration du vélo à l'offre de transport collectif. Plusieurs exemples d'une telle documentation du réseau sont disponibles à même le site web de la Véloroute des Bleuets.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de comptages réalisés sur le réseau cyclable annuellement;
- Nombre de cyclistes recensés à partir des comptages;
- Part modale du vélo au sein de la MRC.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Vélo Québec (2020). Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes;
- Vélosympathique, programme de comptage vélo, [Programme de comptage vélo | Mouvement VÉLOSYMPATHIQUE \(velo.qc.ca\)](#)
- Véloroute des Bleuets, À propos, <https://veloroutedesbleuets.com/a-propos/>
- Éco-compteur, <https://www.eco-compteur.com/>

ACTION 12

FAVORISER LE RAYONNEMENT ET L’ATTRAIT DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA MATAWINIE

OBJECTIFS LIÉS

1234



Source : CIMA+

MISE EN CONTEXTE

Le territoire de la MRC de Matawinie regorge d’attraits distinctifs dont la mise en valeur serait optimisée par le développement d’un réseau cyclable régional.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

Une image de marque propre au réseau cyclable de la MRC pourrait contribuer à le distinguer de l’ensemble de l’offre cyclable québécoise par une référence à certains de ses éléments identitaires, au même titre que Le P’tit train du Nord, la Véloroute des Bleuets, ou encore le Sentier des Jarrets noirs.

Pour les campings et établissements d’hébergements touristiques, l’obtention de la certification Bienvenue cyclistes de Vélo Québec pourrait constituer en soi un élément attractif. La certification s’appuie sur des critères qui répondent aux besoins des cyclotouristes dont :

- Un outillage pour les réparations mineures;
- Des renseignements sur les réseaux cyclables et services aux cyclistes des environs;
- Des emplacements fermés et verrouillés pour les vélos pendant la nuit (hébergements touristiques);
- La disponibilité garantie d’emplacements sans réservation préalable sur le site (campings).

Par ailleurs, la tenue d’événements cyclistes tels que le Cyclofest de Rawdon ou la Cyclosportive Saint-Donat – Le Nordet sont d’excellents moyens de promouvoir la pratique du vélo auprès des résidents et des visiteurs de la MRC. L’organisation et la publicisation d’activités similaires à divers endroits sur le territoire pourraient permettre de faire connaître le réseau cyclable régional et d’accroître son rayonnement.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de campings et d’établissements certifiés Bienvenue cyclistes;
- Nombre de cyclistes hébergés dans campings et établissements certifiés;
- Nombre d’événements cyclistes;
- Nombre de participants et de spectateurs aux événements cyclistes.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Certification Bienvenue cyclistes, <https://www.velo.qc.ca/programmes-et-campagnes/certification-bienvenue-cyclistes/>
- Cyclofest Rawdon, <https://rawdon.ca/evenement/cyclofest/>

ACTION 13

OBJECTIFS LIÉS

3

ASSURER LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES DU RÉSEAU CYCLABLE (ENTRETIEN ET DÉNEIGEMENT)



Source : Vivre en Ville

MISE EN CONTEXTE

La durabilité des infrastructures dédiées aux cyclistes passe, entre autres, par un suivi régulier de l'état des aménagements et un entretien adéquat.

SUGGESTION DE MISE EN ŒUVRE

La mise en œuvre par la MRC d'une démarche d'évaluation incluant notamment les éléments suivants permettrait un suivi étroit de l'état des réseaux et de mieux cibler les interventions liées à l'entretien des infrastructures cyclables. En ce sens, la MRC pourrait :

- Réaliser des évaluations périodiques en lien avec les plaintes citoyennes et les observations terrain réalisées à l'interne;
- Utiliser un outil clair et efficace, tel qu'une grille d'évaluation, basée sur des critères spécifiques permettant de vérifier l'état des infrastructures et leur niveau de sécurité.

Par ailleurs, la popularité croissante du vélo hivernal et du fatbike commande un entretien du réseau cyclable sur quatre saisons, notamment le déneigement des voies cyclables les plus utilisées et le damage des sentiers pour la pratique du vélo à pneus surdimensionnés.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de réparations effectuées ou de tâches d'entretien effectuées;
- Nombre de plaintes traitées en lien avec l'entretien du réseau cyclable;
- Nombre de kilomètres de voies et sentiers cyclables déneigés ou damés.

SOURCES ET INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

- Le fatbike expliqué, <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/le-fatbike-explique/>

3. MISE EN ŒUVRE ET SUIVI





3.1. INDICATEURS DE SUIVI

Les interventions proposées dans le cadre du présent plan d'action s'inscrivent dans la vision de la MRC de Matawinie en termes de mobilité cyclable sur son territoire. Les indicateurs permettent d'effectuer un suivi quantitatif de la progression des mesures mises en place.

Pour les trois thématiques, le tableau à la page suivante présente la synthèse des interventions proposées ainsi que des indicateurs de suivi.

3.2. SUIVI ANNUEL

La MRC de Matawinie réalisera un suivi annuel des interventions réalisées et des indicateurs qui leur sont associés. Cet exercice permettra d'évaluer la progression dans la réalisation du plan d'action.

3.3. SUIVI QUINQUENNAL

Pour qu'il représente un outil de planification efficace pour la MRC, le Plan directeur devrait être révisé tous les cinq ans. Ainsi, à la cinquième année, la MRC de Matawinie réalisera un rapport quinquennal remplaçant le suivi annuel. Cet exercice permettra de faire le suivi des interventions réalisées et d'ajuster les objectifs au besoin pour l'élaboration du prochain Plan directeur d'un réseau cyclable.

TABLEAU 3.1 : Synthèse des interventions proposées et indicateurs de suivi

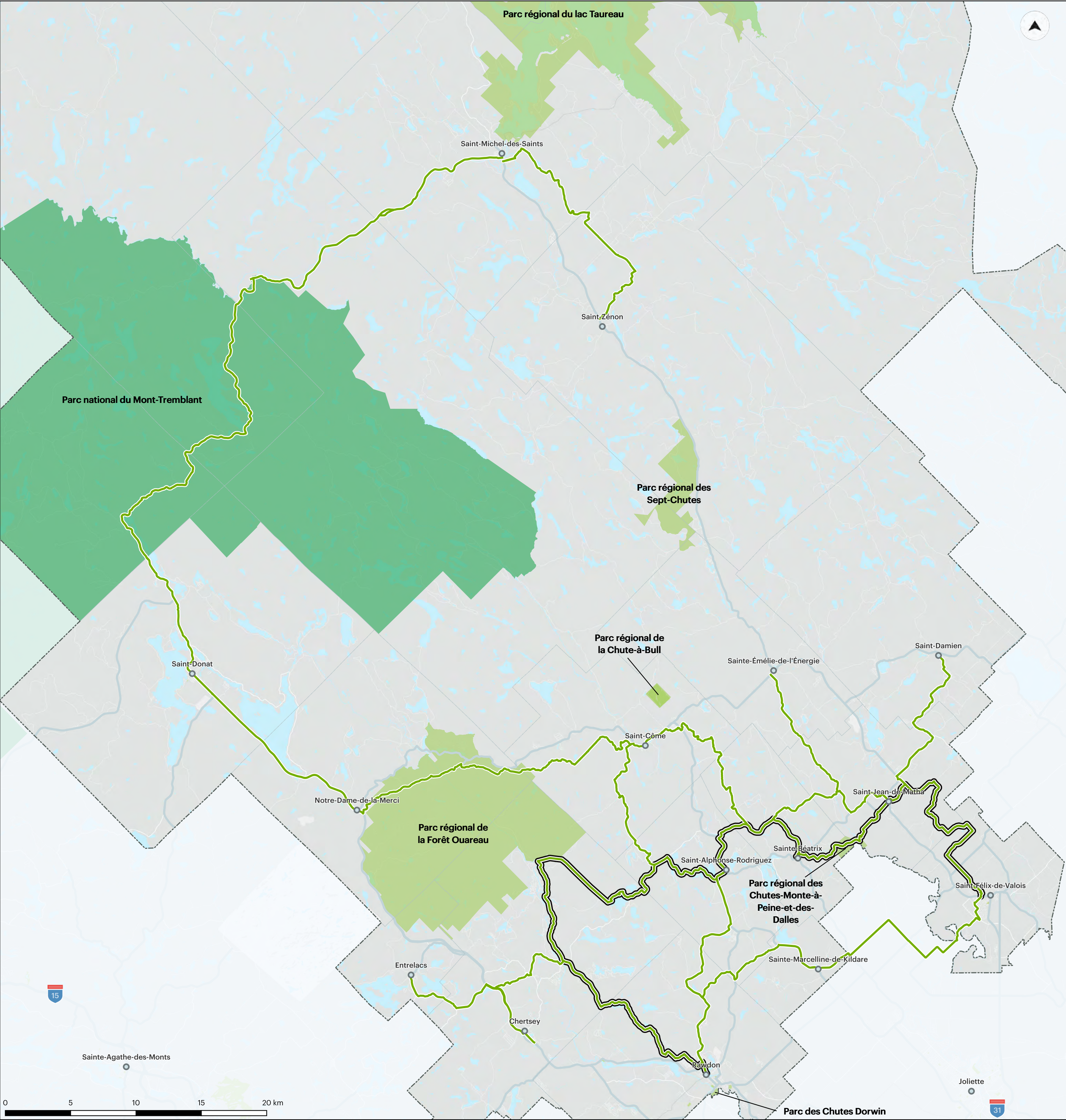
No.	Action	Objectifs liés	Indicateurs de suivi
Mettre en place le réseau cyclable			
1	Déterminer stratégiquement le tracé du réseau cyclable régional.		• Nombre de connexions réalisées; • Nombre de kilomètres aménagés (ou pourcentage de complétion par connexion ou sur l'ensemble du réseau).
2	Assurer la connexion du réseau régional aux autres réseaux des régions limitrophes.		• Nombre de connexions réalisées; • Nombre de kilomètres aménagés (ou % de complétion par connexion ou sur l'ensemble du réseau).
3	Adapter les aménagements cyclables en fonction des différentes classes de liens cyclables.		• S.O.
4	Offrir des aménagements/services ponctuels pour les cyclistes aux endroits stratégiques.		• Nombre de stationnements pour vélos installés; • Nombre de bornes de réparation pour vélos installées; • Nombre de haltes cyclables installées; • Distance moyenne entre les haltes; • Nombre de sites préconisés pourvu d'équipements complémentaires.
5	Faciliter le repérage des cyclistes au sein du territoire		• Nombre de panneaux de signalisation destinés aux cyclistes; • Part modale du vélo au sein de la MRC; • Nombre de commentaires/plaintes des citoyens et utilisateurs quant à l'état des aménagements cyclables.
Informar la clientèle et promouvoir le réseau cyclable			
6	Faciliter l'acquisition d'information pour la clientèle cyclable.		• Nombre de panneaux informatifs installés sur le territoire de la MRC; • Nombre de commentaires/plaintes formulés par les citoyens quant à l'information fournie sur l'usage du vélo sur le territoire; • Débits cyclistes sur le territoire.
7	Promouvoir le vélo au sein de la MRC.		• Nombre de communications réalisées; • Nombre d'activités de promotion réalisées; • Nombre de points de location du service de vélopartage; • Nombre de vélos en vélopartage mis à la disposition des citoyens et usagers; • Nombre de cyclo-pousse en service au sein de la MRC; • Nombre de citoyens ayant fait appel à la subvention pour l'achat de vélos standards ou électriques; • Part modale du vélo au sein de la MRC.
8	Sensibiliser les conducteurs et les cyclistes aux bonnes habitudes et au partage de la route.		• Nombre de communications réalisées; • Nombre d'activités de sensibilisation réalisées; • Nombre d'infractions au Code de la Sécurité routière (CSR); • Nombre de collisions impliquant un cycliste.

TABLEAU 3.1 (SUITE) : Synthèse des interventions proposées et indicateurs de suivi

No.	Action	Objectifs liés	Indicateurs de suivi
Collaborer et pérenniser le réseau cyclable			
9	Regrouper les divers intervenants impliqués dans la gestion du réseau cyclable au sein de la MRC.	  	• Création du Comité; • Ouverture de liens cyclables planifiés au plan directeur.
10	Intégrer l'offre de transport collectif au réseau cyclable (comme circuits ou alternatives).		• Nombre de nouveaux circuits de transport collectif offert pour desservir les circuits vélos; • Nombre de nouveaux circuits vélos offert pour assurer une connexion aux circuits existants de transport collectif; • Nombre de cyclistes utilisant la desserte en transport collectif; • Nombre d'usagers utilisant le service de transport de bagages (ou nombre de bagages transportés); • Nombre de campagnes d'information sur l'intermodalité; • Nombre de véhicules de transport collectif muni de support à vélos.
11	Obtenir les capacités et les outils permettant d'effectuer des suivis en lien avec le cyclisme à l'échelle régionale.	 	• Nombre de comptages réalisés sur le réseau cyclable annuellement; • Nombre de cyclistes recensés à partir des comptages; • Part modale du vélo au sein de la MRC.
12	Favoriser le rayonnement et l'attrait du réseau cyclable de la Matawinie.	   	• Nombre de campings et d'établissements certifiés Bienvenue cyclistes; • Nombre de cyclistes hébergés dans campings et établissements certifiés; • Nombre d'événements cyclistes; • Nombre de participants et de spectateurs aux événements cyclistes.
13	Assurer la qualité des infrastructures du réseau cyclable (entretien et déneigement).		• Nombre de réparations effectuées ou de tâches d'entretien effectuées; • Nombre de plaintes traitées en lien avec l'entretien du réseau cyclable; • Nombre de kilomètres de voies et sentiers cyclables déneigés ou damés.

ANNEXES





PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Réseau cyclable régional
- Axe structurant
- Réseau routier supérieur

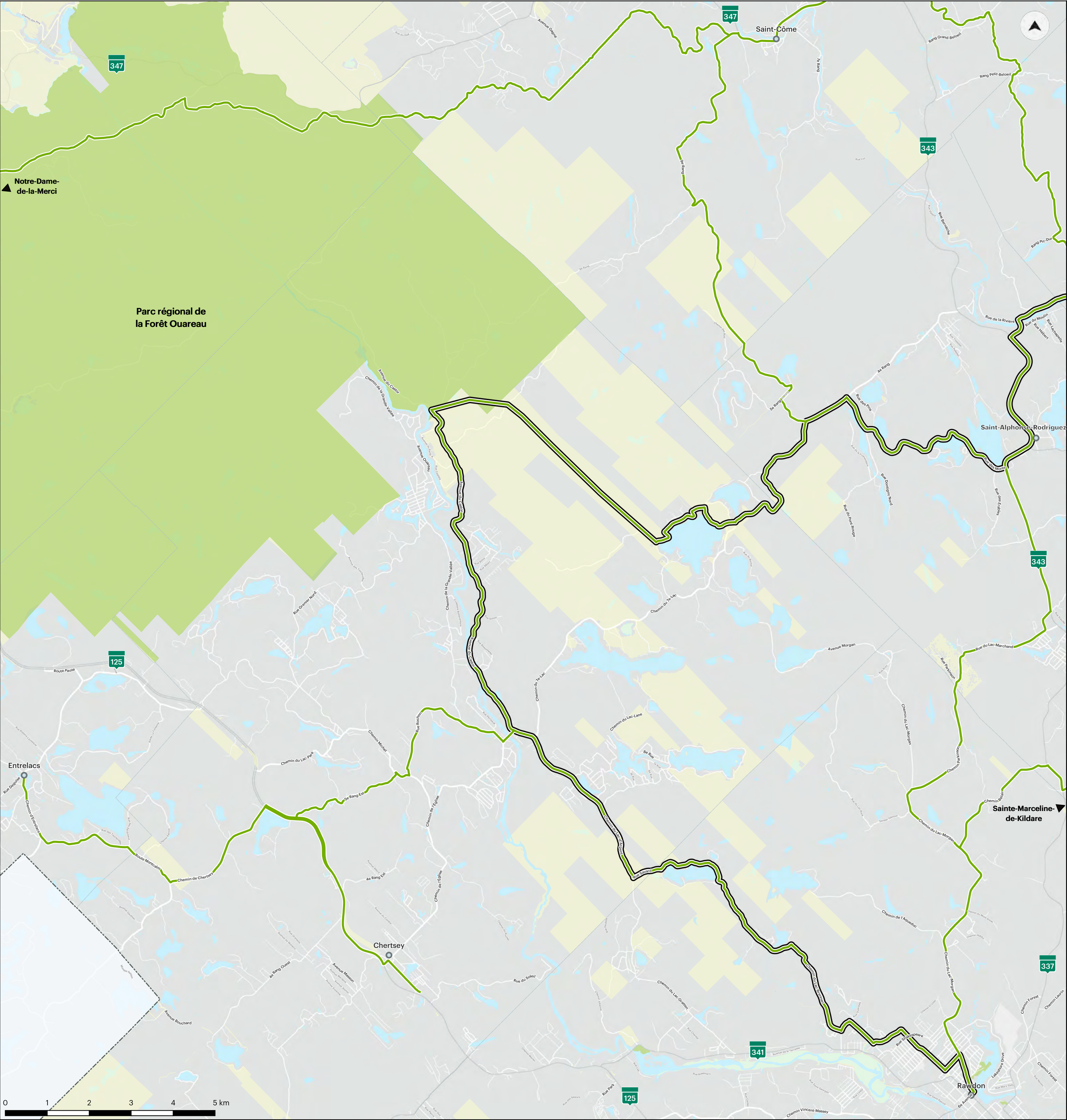
Parc et espace naturel

- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

**Réseau cyclable régional de la MRC de Matawinie
ACTION 1**

FIGURE A.0
OCTOBRE 2022





PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE
RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Terre publique
- Réseau cyclable régional
- Axe structurant
- Réseau routier supérieur

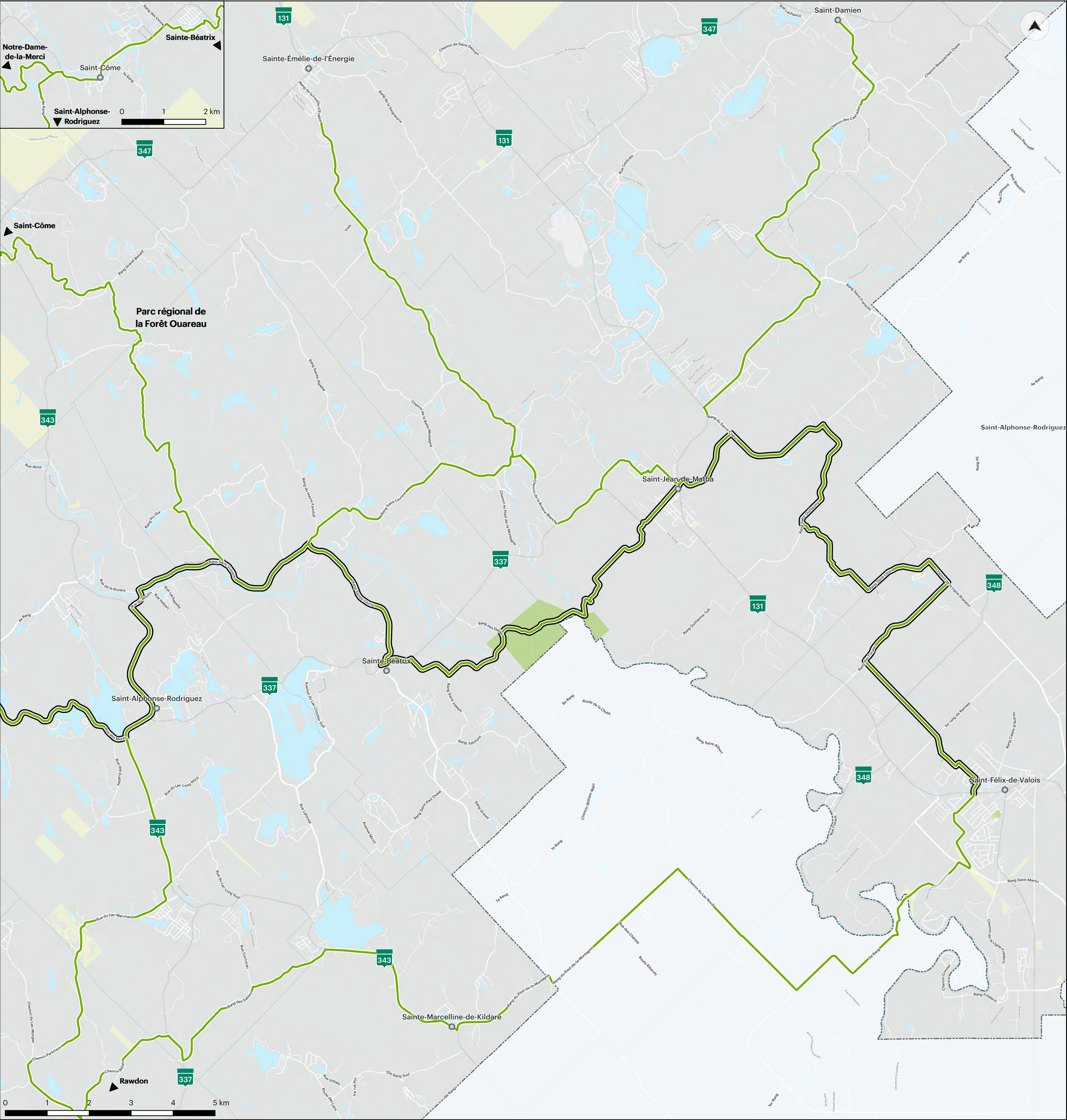
Parc et espace naturel

- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

Réseau cyclable régional de la MRC de
Matawinie
ACTION 1 - Détail des tracés - 1

FIGURE A.1
OCTOBRE 2022





PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Terre publique
- Réseau cyclable régional
- Axe structurant
- Réseau routier supérieur

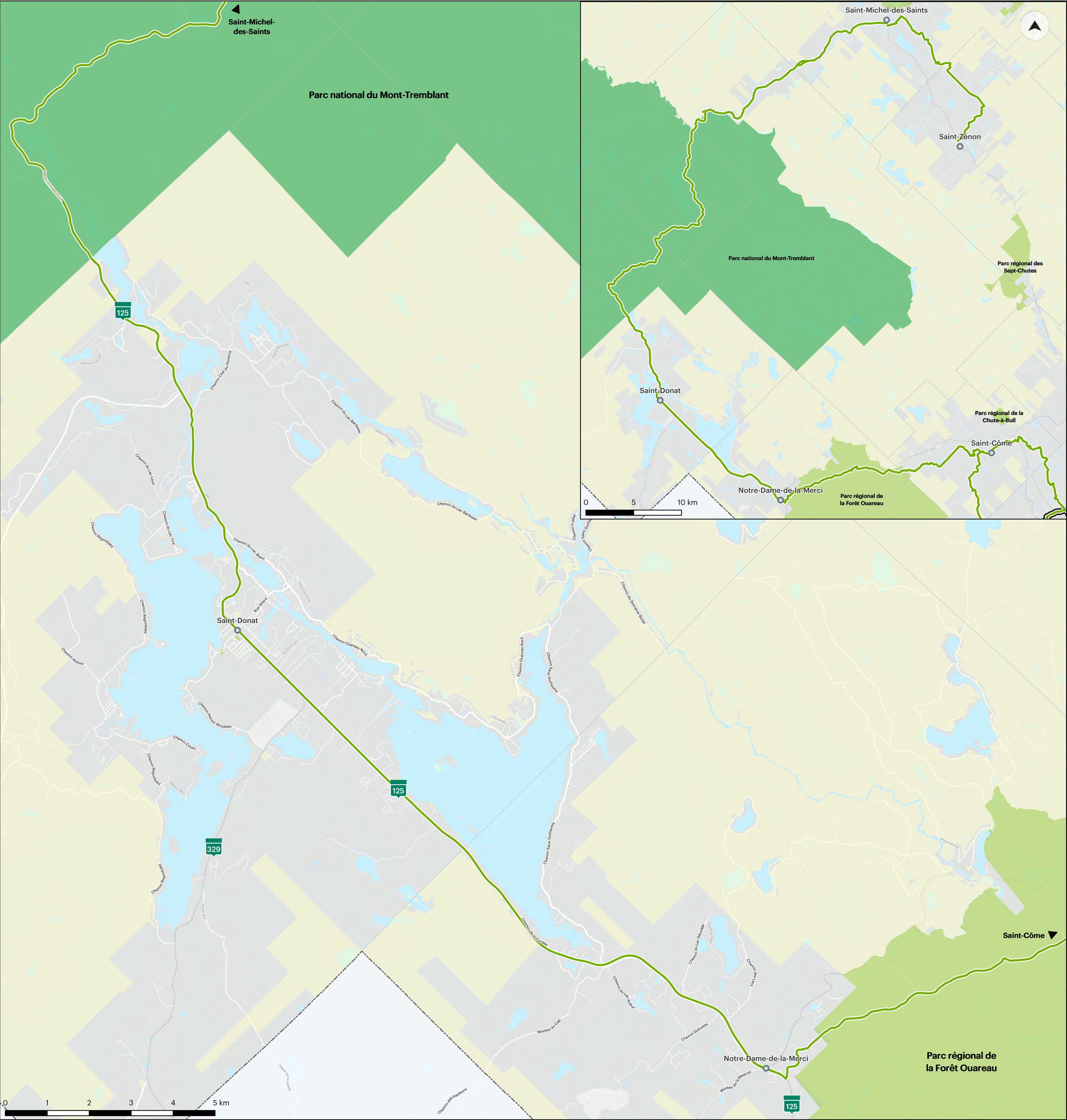
Parc et espace naturel

- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

Réseau cyclable régional de la MRC de Matawinie
ACTION 1 - Détail des tracés - 2

FIGURE A.2
OCTOBRE 2022





PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Terre publique
- Réseau cyclable régional
- Axe structurant
- Réseau routier supérieur

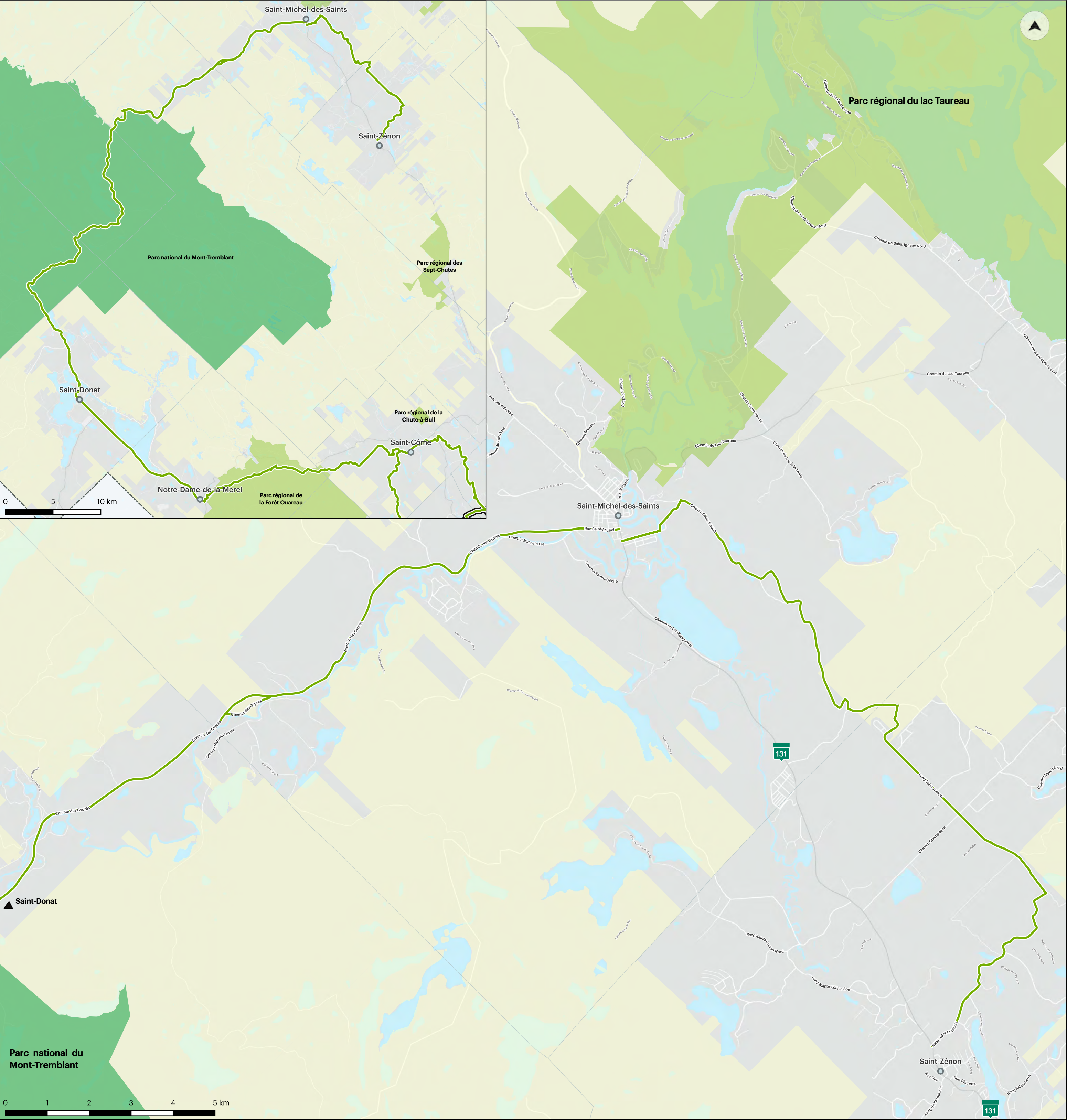
Parc et espace naturel

- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

Réseau cyclable régional de la MRC de Matawinie

ACTION 1 - Détail des tracés - 3

FIGURE A.3
OCTOBRE 2022



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Terre publique
- Réseau cyclable régional
- Axe structurant
- Réseau routier supérieur

Parc et espace naturel

- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

Réseau cyclable régional de la MRC de Matawinie
ACTION 1 - Détail des tracés - 4

FIGURE A.4
OCTOBRE 2022



ANNEXE B

OUTIL DE PRIORISATION DES LIENS CYCLABLES (ACTION 1) - TABLEAU B.1

Liens cyclables					Faisabilité technique		Consultation		Connexions récréotouristiques et attrait du parcours	
	Municipalités		Distance (km)	Description	Pondération	3	Pondération	2	Pondération	2
					Note	Commentaires	Note	Commentaires	Note	Commentaires
1	Saint-Donat	Saint-Michel-des-Saints	69,5	Route 125 Route 3 (Sépaq) Chemin des Cyprès	1	- Dépend de la construction de la Route 3 (Sépaq) - Le chemin cyclable des Cyprès connecte déjà Saint-Michel-des-Saints au Parc du Mont-Tremblant - Très long lien cyclable > 60 km - Emprunte le réseau supérieur (segment moyennement convivial)	5	- Lien mentionné par les partenaires et le public - Route No3 mentionnée par les partenaires - Lien envisagé par la Sépaq (me semble) - Mention des deux municipalités dans le top 5 des municipalités avec attraits	2,8	Voir tableau B.2
2	Saint-Michel-des-Saints	Saint-Zénon	23,9	Chemin Saint-Joseph Rang Saint-Joseph Rang Saint-François	4	- Nécessite la création d'un sentier hors route liant le rang Saint-Joseph au chemin Gabriel Charette (>1 km) - Évite le réseau supérieur	2,5	- R-131 mentionnée comme un lien dangereux - Mention indirecte du lien (souvent comme un passage entre Saint-Émélie-de-l'Énergie et Saint-Michel-des-Saints) - Mention de Saint-Michel-des-Saints dans le top 5 des municipalités avec attraits	0	Voir tableau B.2
3	Saint-Donat	Notre-Dame-de-la-Merci	17,3	Route 125	4	- Emprunte des routes existantes - Emprunte le réseau supérieur (segment peu convivial)	1	- Mention indirecte du lien (souvent comme un passage entre Rawdon et Saint-Donat) - Mention de Saint-Donat dans le top 5 des municipalités avec attraits	5	Voir tableau B.2
4	Notre-Dame-de-la-Merci	Saint-Côme	28,0	Chemin du Canard Blanc Sentier de motoneige	1	- Dépend de la complétion du sentier multifonctionnel du Parc régional de la forêt Ouareau - Emprunte l'axe de la R-125 (autoroute ou sentier Quad-motoneige) - Évite le réseau supérieur	2,5	- Secteur apprécié des cyclistes - Mention de Saint-Côme dans le top 5 des municipalités avec attraits	3,3	Voir tableau B.2
5	Entrelacs	Chertsey	16,2	Chemin d'Entrelacs Route Montcalm Chemin Chertsey Route 125 (ou sentier Quad-Motoneige)	2	- Emprunte l'axe de la R-125 (autoroute ou sentier Quad-motoneige) - Emprunte le réseau supérieur (segment convivial - < 1km)	1	Aucune mention de lien	0,7	Voir tableau B.2

Liens cyclables					Faisabilité technique		Consultation		Connexions récréotouristiques et attrait du parcours	
	Municipalités		Distance (km)	Description	Pondération	3	Pondération	2	Pondération	2
					Note	Commentaires	Note	Commentaires	Note	Commentaires
6	Chertsey	Rawdon	31,1	Route 125 (ou sentier Quad-Motoneige) 5e rang Est Rue Rochon Chemin de la Grande-Vallée Chemin du Lac d'Argent Chemin du Lac Clair Nord Chemin du Lac Brennan	2	- Emprunte des routes existantes - Emprunte l'axe de la R-125 (autoroute ou sentier Quad-motoneige)	2,5	- Lien mentionné par les partenaires et le public - Mention de Rawdon dans le top 5 des municipalités avec attraits	2,1	Voir tableau B.2
7	Chertsey	Saint-Alphonse-Rodriguez	43,2	Route 125 (ou sentier Quad-Motoneige) 5e rang Est Rue Rochon Chemin de la Grande-Vallée Avenue du Castor Sentier en terres publiques (à construire) Croissant du Neuvième Boulevard du 7e Lac 4e rang Rue des Monts Route 337	1	- Nécessite la création d'un sentier hors route liant l'avenue du Castor au boulevard du 7^e Lac - Emprunte l'axe de la R-125 (autoroute ou sentier Quad-motoneige) - Emprunte le réseau supérieur (segment moyennement convivial - < 1 km) - Long lien cyclable > 40 km	1	Aucune mention	3,2	Voir tableau B.2
8	Rawdon	Sainte-Marcelline-de-Kildare	19,8	Chemin du Lac-Morgan Chemin Bélair Rang des Sables Route 343	4	- Emprunte des routes existantes - Emprunte le réseau supérieur (segment peu convivial - <1 km) - Emprunte entièrement des voies cyclables partagées	2,5	Mention de Rawdon dans le top 5 des municipalités avec attraits	4,3	Voir tableau B.2
9	Saint-Côme	Saint-Alphonse-Rodriguez	20,8	9e rang Chemin du Lac Alexandre 4e rang Rue des Monts Route 337	2	Emprunte des sentiers forestiers	2,5	- Lien mentionné par les partenaires et le public - Mention de Saint-Côme dans le top 5 des municipalités avec attraits	0,5	Voir tableau B.2
10	Saint-Alphonse-Rodriguez	Sainte-Béatrix	12,6	Route 343 Rue du Moulin Rue de la Rivière Rang Saint-Vincent Rang Sainte-Cécile	4	- Emprunte des routes existantes - Emprunte le réseau supérieur (segment peu convivial) - Emprunte partiellement des voies cyclables partagées	1	Aucune mention	2	Voir tableau B.2

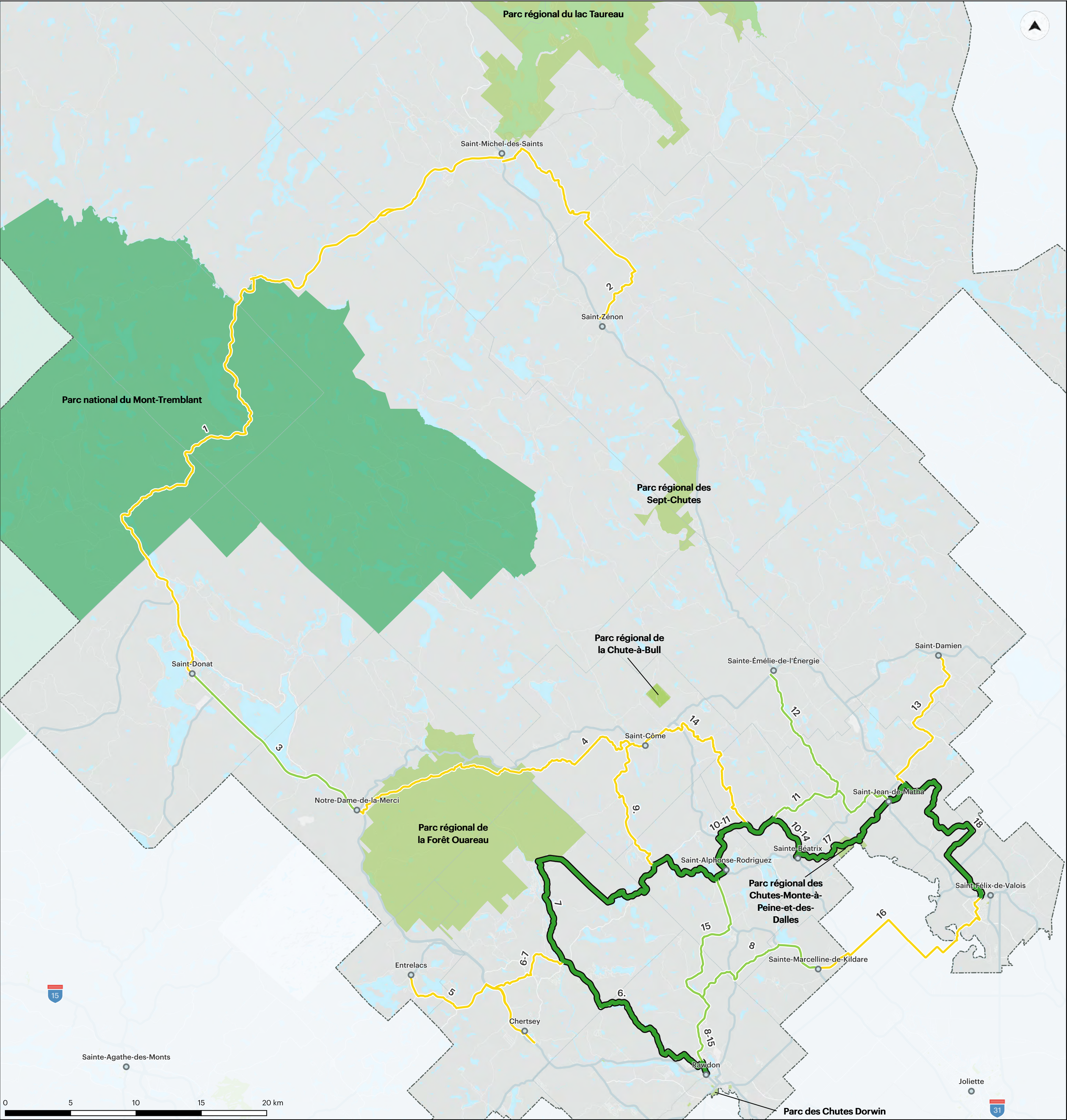
Liens cyclables					Faisabilité technique		Consultation		Connexions récréotouristiques et attrait du parcours	
	Municipalités		Distance (km)	Description	Pondération	3	Pondération	2	Pondération	2
					Note	Commentaires	Note	Commentaires	Note	Commentaires
11	Saint-Alphonse-Rodriguez	Saint-Jean-de-Matha	21,2	Route 343 Rue du Moulin Rue de la Rivière Rang Saint-Vincent Rang Saint-Laurent Chemin de la Belle-Montagne Chemin de la Rivière Blanche Route 337 Chemin du Lac Gervais Rue de la Matawinie	5	- Emprunte des routes existantes - Emprunte le réseau supérieur (segments conviviaux et peu conviviaux) - Emprunte partiellement des voies cyclables partagées	2,5	- Mention du rang Saint-Laurent par le public - Mention de Saint-Jean-de-Matha dans le top 5 des municipalités avec attraits	2,2	Voir tableau B.2
12	Sainte-Émélie-de-l'Énergie	Saint-Jean-de-Matha	17,5	Rang de la Feuille d'Érable Chemin de la Rivière Blanche Route 337 Chemin du Lac Gervais Rue de la Matawinie	5	- Emprunte des routes existantes - Emprunte le réseau supérieur (segment convivial) - Emprunte entièrement des voies cyclables partagées	5	- Mention du rang de la feuille d'Érable par le public - Mention des deux municipalités dans le top 5 des municipalités avec attraits	4,3	Voir tableau B.2
13	Saint-Damien	Saint-Jean-de-Matha	16,2	Rue Principale Chemin des Cascades Chemin du Lac Mondor Rang Saint-François Route 131 Rang Sacré-Cœur Rang Sainte-Louise Est	4	- Emprunte des routes existantes - Emprunte le réseau supérieur (segment convivial) - Difficulté de réalisation selon la municipalité de Saint-Damien	2,5	Mention de Saint-Jean-de-Matha dans le top 5 des municipalités avec attraits	1,9	Voir tableau B.2
14	Saint-Côme	Sainte-Béatrix	23,2	Route 347 Sentier de motoneige Rang du Pic-Dur Rang Saint-Vincent Rang Sainte-Cécile	2	- Emprunte un sentier de motoneige sur la majorité du tracé - Emprunte le réseau supérieur (segment peu convivial)	2,5	Mention de Saint-Côme dans le top 5 des municipalités avec attraits	0,4	Voir tableau B.2
15	Rawdon	Saint-Alphonse-Rodriguez	20,1	Chemin du Lac-Morgan Chemin Parkinson rue du Lac-Marchand Route 343	4	- Emprunte des routes existantes - Emprunte le réseau supérieur (segment moyennement convivial) - Emprunte partiellement des voies cyclables partagées	2,5	Mention de Rawdon dans le top 5 des municipalités avec attraits	4,5	Voir tableau B.2

Liens cyclables					Faisabilité technique		Consultation		Connexions récréotouristiques et attrait du parcours	
	Municipalités		Distance (km)	Description	Pondération	3	Pondération	2	Pondération	2
					Note	Commentaires	Note	Commentaires	Note	Commentaires
16	Sainte-Marcelline-de-Kildare	Saint-Félix-de-Valois	19,4	Route 131 Route 348 Rang Saint-Albert Rang du Pied de la Montagne	2	- Emprunte des routes existantes - Emprunte le réseau supérieur (segment peu convivial) - Emprunte partiellement des voies cyclables partagées - Majoritairement hors de la MRC"	2,5	Mention de Sainte-Mélanie comme connexion externe (possible avec une extension au chemin du Lac Nord)	4	Voir tableau B.2
17	Sainte-Béatrix	Saint-Jean-de-Matha	10,7	Route 337 Rang Saint-Joseph Rang des Dalles Parc régional des Chutes-Monte-à-Peine-et-des-Dalles Rang Sainte-Louise Ouest	2	- Nécessite l'aménagement des sentiers (et du pont) du parc - Emprunte le réseau supérieur (segments conviviaux et peu conviviaux)	2,5	Mention de Saint-Jean-de-Matha dans le top 5 des municipalités avec attraits	3,1	Voir tableau B.2
18	Saint-Jean-de-Matha	Saint-Félix-de-Valois	19,8	Rang Sainte-Louise Est Rang Sacré-Cœur Rang Saint-Guillaume Terres privées (à construire) Rang-Saint-Léon Chemin de la ligne Brandon Rang des Forges Terres privées (à construire) Rue des Cèdres	2	- Nécessite la création de sentiers hors route en terres privées - Évite le réseau supérieur	5	Mention des deux municipalités dans le top 5 des municipalités avec attraits	1,6	Voir tableau B.2

ANNEXE B

OUTIL DE PRIORISATION DES LIENS CYCLABLES (ACTION 1) - TABLEAU B.2

Liens cyclables				Attraits							Total	Note
	Municipalités		Distance (km)	Site d'intérêt hors municipalité	Connexion externe	Circuit Lanaudière	Circuit Gourmand	Circuit Saint-Donat	Route panoramique	Chemin patrimonial		
				km	nb	nb	km	km	km	km		
1	Saint-Donat	Saint-Michel-des-Saints	69,5	1	1	0	0	8	0	0	2,12	2,8
2	Saint-Michel-des-Saints	Saint-Zénon	23,9	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,0
3	Saint-Donat	Notre-Dame-de-la-Merci	17,3	2	0	0	0	17	13	0	3,74	5,0
4	Notre-Dame-de-la-Merci	Saint-Côme	28,0	1	1	0	0	14	0	0	2,50	3,3
5	Entrelacs	Chertsey	16,2	0	0	0	0	3	5	0	0,52	0,7
6	Chertsey	Rawdon	31,1	1	0	12	0	0	5	0	1,55	2,1
7	Chertsey	Saint-Alphonse-Rodriguez	43,2	1	1	16	0	0	0	0	2,36	3,2
8	Rawdon	Sainte-Marcelline-de-Kildare	19,8	1	0	18	16	0	0	9	3,17	4,3
9	Saint-Côme	Saint-Alphonse-Rodriguez	20,8	0	0	7	0	0	0	0	0,36	0,5
10	Saint-Alphonse-Rodriguez	Sainte-Béatrix	12,6	0	0	13	0	0	0	6	1,49	2,0
11	Saint-Alphonse-Rodriguez	Saint-Jean-de-Matha	21,2	0	0	21	0	0	2	12	1,63	2,2
12	Sainte-Émélie-de-l'Énergie	Saint-Jean-de-Matha	17,5	1	0	17	0	0	13	7	3,18	4,3
13	Saint-Damien	Saint-Jean-de-Matha	16,2	0	0	16	0	0	0	7	1,42	1,9
14	Saint-Côme	Sainte-Béatrix	23,2	0	0	6	0	0	0	1	0,31	0,4
15	Rawdon	Saint-Alphonse-Rodriguez	20,1	2	0	12	10	0	0	6	3,33	4,5
16	Sainte-Marcelline-de-Kildare	Saint-Félix-de-Valois	19,4	1	1	11	9	0	0	0	3,01	4,0
17	Sainte-Béatrix	Saint-Jean-de-Matha	10,7	2	0	2	0	0	0	2	2,35	3,1
18	Saint-Jean-de-Matha	Saint-Félix-de-Valois	19,8	1	0	0	0	0	0	4	1,22	1,6



**PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE
RÉGIONAL**

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Réseau routier supérieur
- Axe structurant du réseau cyclable
- 1 No de lien du réseau cyclable

Priorisation du réseau cyclable

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

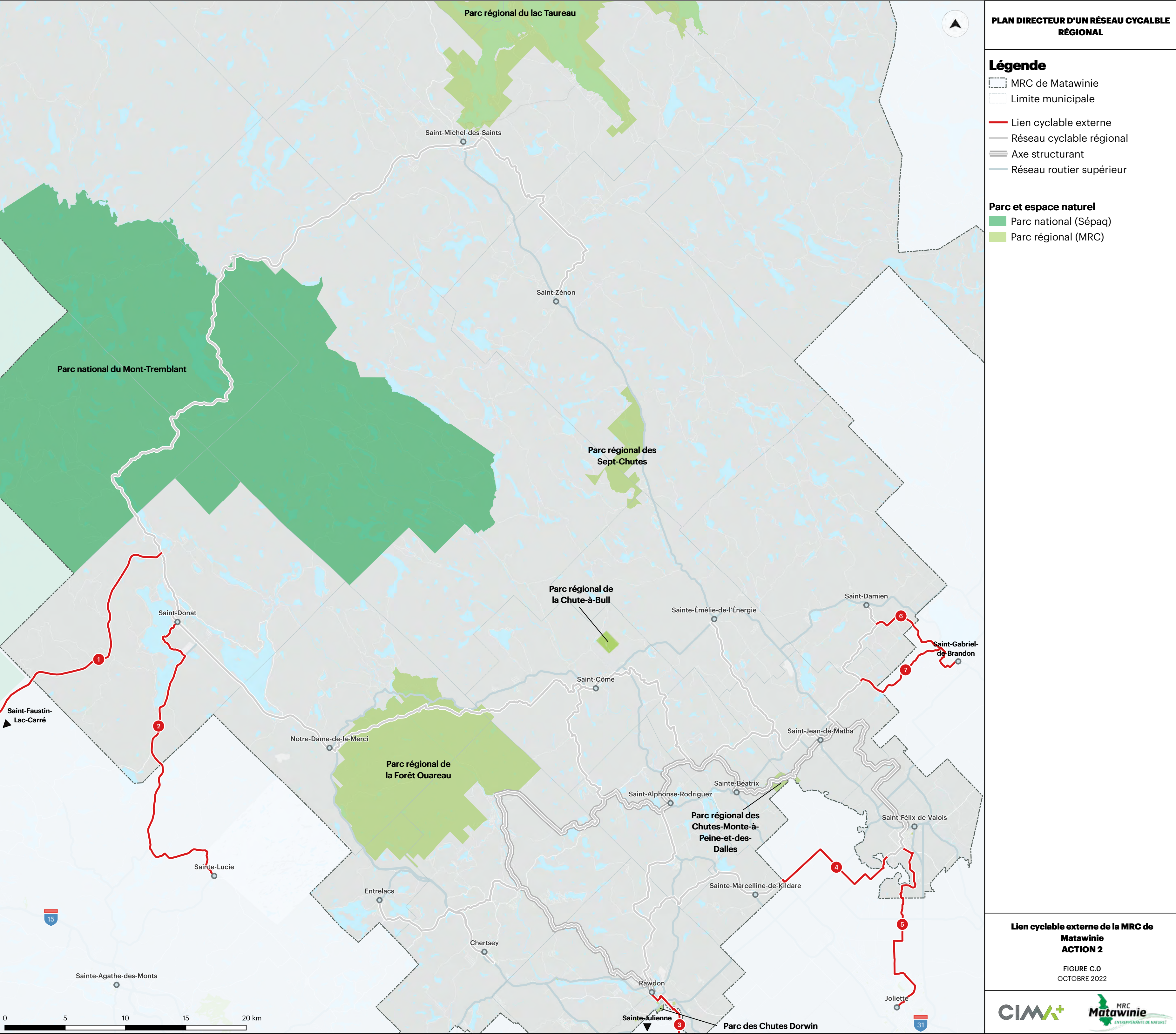
Parc et espace naturel

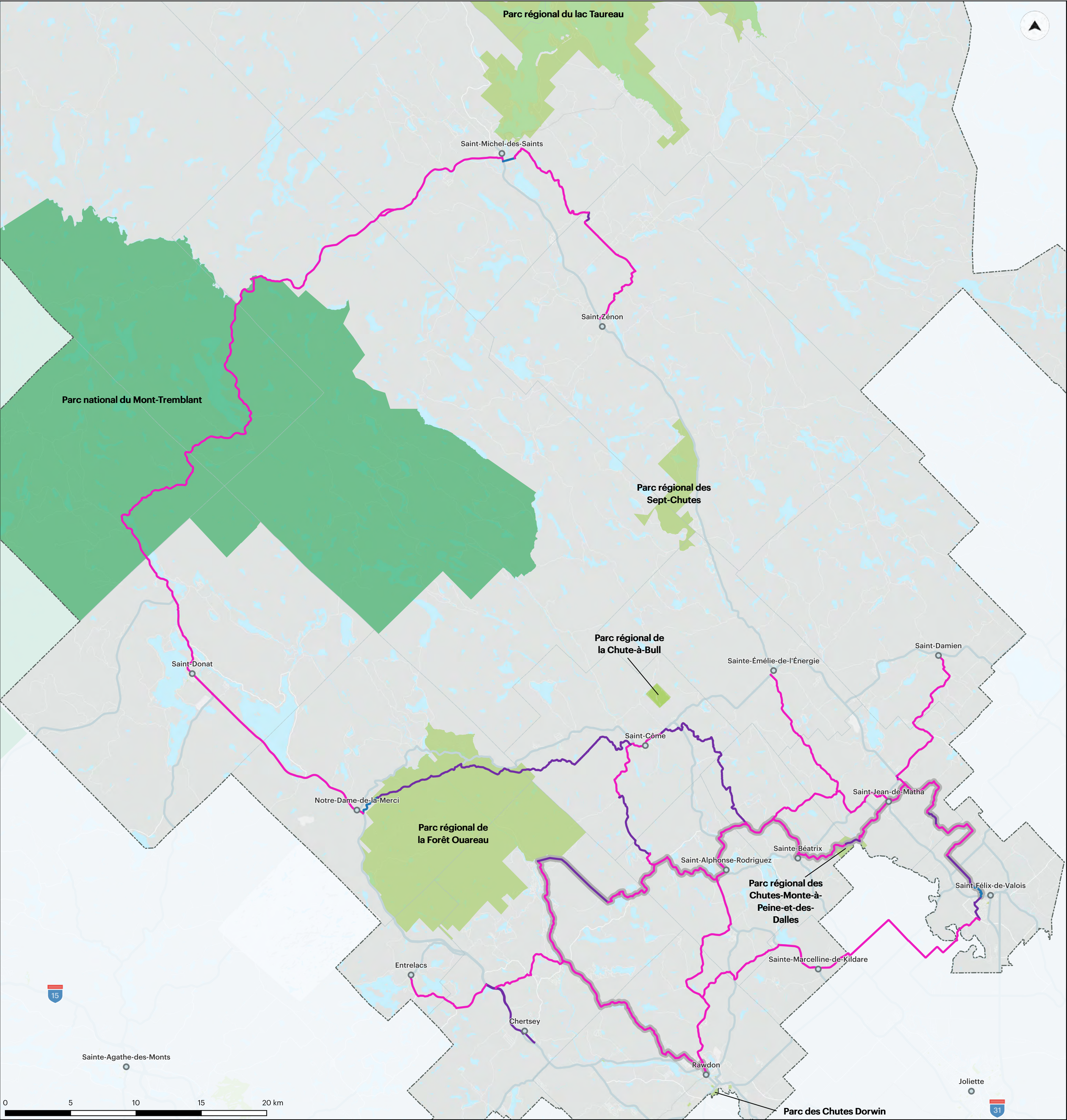
- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

**Priorisation du réseau cyclable régional de
la MRC de Matawinie
ACTION 1**

FIGURE B.O
OCTOBRE 2022







PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Réseau routier supérieur
- Axe structurant

Parc et espace naturel

- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

Type d'aménagement du réseau cyclable régional

- Accotement revêtu
- Piste cyclable en site propre
- Chaussée désignée

Type d'aménagement du réseau cyclable régional de la MRC de Matawinie

ACTION 3

FIGURE D.O
OCTOBRE 2022

ANNEXE E

STATIONNEMENTS POUR VÉLOS (ACTION 4)

Source : Vélosympathique par Vélo Québec, <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>

Vélo Québec présente l'aménagement d'un stationnement sécuritaire comme étant une mesure essentielle pour inciter les gens à opter pour le vélo comme mode de déplacement. Les sections qui suivent ressortent les principaux faits saillants des étapes de mise en place de stationnements pour vélos :

1. Évaluer le type de stationnement requis;

2. Évaluer le nombre de places requis;

3. Déterminer l'emplacement du site;

4. Déterminer le type de protection contre les intempéries (étape facultative);
5. Déterminer le type de support;

6. Aménager le site;

7. Faciliter l'accès au site de stationnement.

E.1 TYPE DE STATIONNEMENT

Le tableau E.1 présente les types de stationnements pour vélos ainsi que leur domaine d'applicabilité.

Tableau E.1 : Types de stationnements pour vélos

Type	Applicabilité
Stationnement extérieur à accès libre	• Facile d'accès et d'utilisation; • Adéquat pour le stationnement de courte durée;
Stationnement à accès contrôlé	• Protection accrue contre le vandalisme et le vol; • Apprécié pour le stationnement de longue durée; • Sécuritaire pour les vélos de plus grande valeur.

E.2 NOMBRE DE PLACES REQUIS

Pour déterminer la capacité requise des stationnements pour vélos, un recensement des cyclistes qui fréquentent le site et un relevé des vélos attachés aux mobiliers urbains devraient être réalisés. Si ces données sont manquantes, Vélo Québec préconise un nombre minimal de places selon la fonction du site (tableau E.2).

Tableau E.2 : Nombre recommandé de places de stationnement pour vélos

Fonction	Nombre recommandé de places
Résidentiel	1 ou plus par 2 logements
Enseignement	1 par 5 à 20 élèves
Travail	1 par 10 à 40 employés
Services	1 par 25 à 100 clients/jour
Commerce isolé	2 ou plus
Rue commerçante	5 par 100 m de façade
Centre commercial	1 par 100 m2

E.3 EMPLACEMENT DU SITE

Que le stationnement soit aménagé à l'intérieur ou à l'extérieur, son emplacement doit répondre aux critères suivants :

- Près des entrées et des sorties principales;
- Espace ouvert, bien éclairé et achalandé au cours de la journée pour dissuader le vol ou le vandalisme;
- Visible depuis le(s) bâtiment(s) de l'établissement;
- Visible depuis les rues avoisinantes;
- Les espaces enclavés, qu'ils soient cachés par les bâtiments ou la végétation, ainsi que les endroits peu achalandés sont à éviter.

E.4 PROTECTION CONTRE LES INTEMPÉRIES (ÉTAPE FACULTATIVE)

Toujours appréciée des usagers, une protection contre les intempéries peut être mise en place pour protéger les vélos. Le tableau E.3 présente les deux principaux types d'abris.

Tableau E.3 : Types de protection contre les intempéries

Abri ouvert	Abri fermé
	

Source : Sandra Larochelle

Source : Sandra Larochelle

E.5 TYPES DE SUPPORT

Un support à vélos adéquat doit répondre aux critères suivants :

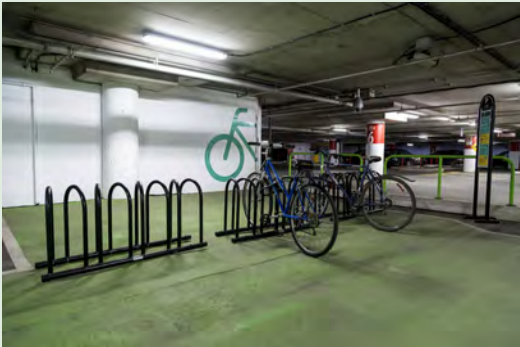
- Maintien du vélo debout;
- Ne tiens pas le vélo par la roue (risque de torsion);
- Possibilité de cadener à la fois la roue avant et le cadre;
- Fabrication en matériaux durables (ex. : acier inoxydable, acier galvanisé);
- Facilité d'entretien;
- Possibilité de cadener des vélos pour enfants et pour adultes.

Le tableau E.4 présente les types de support à vélos recommandés par Vélo Québec.

ANNEXE E

STATIONNEMENTS POUR VÉLOS (ACTION 4) - SUITE

Tableau E.4 : Types de support à vélos recommandés par Vélo Québec

Type	Arceau	Râtelier	Poteau	Casier	Crochet
Photo					
	Source : Sandra Larochelle	Source : Sandra Larochelle	Source : Sandra Larochelle	Source : Sandra Larochelle	Source : Druide informatique
Capacité de support	2 par arceau	3 et plus	2 par poteau	1 ou 2 par casier	1
Usage	- Trottoir - Façade	- Trottoir - Rue - Façade	- Trottoir - Façade		Garage
Surface d’ancrage	- Béton - Asphalte - Gazon (certains modèles)	- Béton - Asphalte - Gazon	Béton	- Béton - Asphalte	- Plafond - Mur
Avantages	- Faible encombrement (2,5 à 3 m²) - Faible risque que la roue avant pivote et que le vélo chute - Facilité de stationnement lorsqu’espacés de 75 cm ou plus - Nettoyage facile - Coût peu élevé	- Densité (plus grande capacité pour une surface donnée) - Facilité d'utilisation : le modèle illustré supporte le vélo debout avant qu’il soit cadenassé	Faible encombrement	- Meilleure protection contre les intempéries, le vol et le vandalisme - Double espace de rangement : vélo et effets personnels et équipement	- Faible encombrement des vélos stationnés - Système économique acceptant plusieurs largeurs de pneus possibles - Système bien adapté aux locaux souterrains dans les immeubles - Protection contre les intempéries et le vandalisme
Inconvénients	- Si l'arceau est large, difficulté de faire tenir les petits vélos - Formule relativement désordonnée, car délimitation peu claire - Aucun maintien du guidon	- Manœuvres de stationnement plus difficiles, vu le chevauchement des guidons - Difficile à utiliser avec un cadenas en U ainsi qu’avec certains vélos (très gros pneus ou à cadre spécial)	- Risque de chute du vélo, si la roue avant est libre de pivoter - Difficile à utiliser avec les petits vélos lorsque l'anse du support est courte	- Nécessite un espace important pour être installé - Coût élevé	- Système peu convivial, car il peut être difficile, pour certains usagers, de décrocher son vélo - Manœuvre d'accrochage difficile et salissante - Nécessite un élément d'accrochage fixé au mur pour permettre l'utilisation de cadenas en U

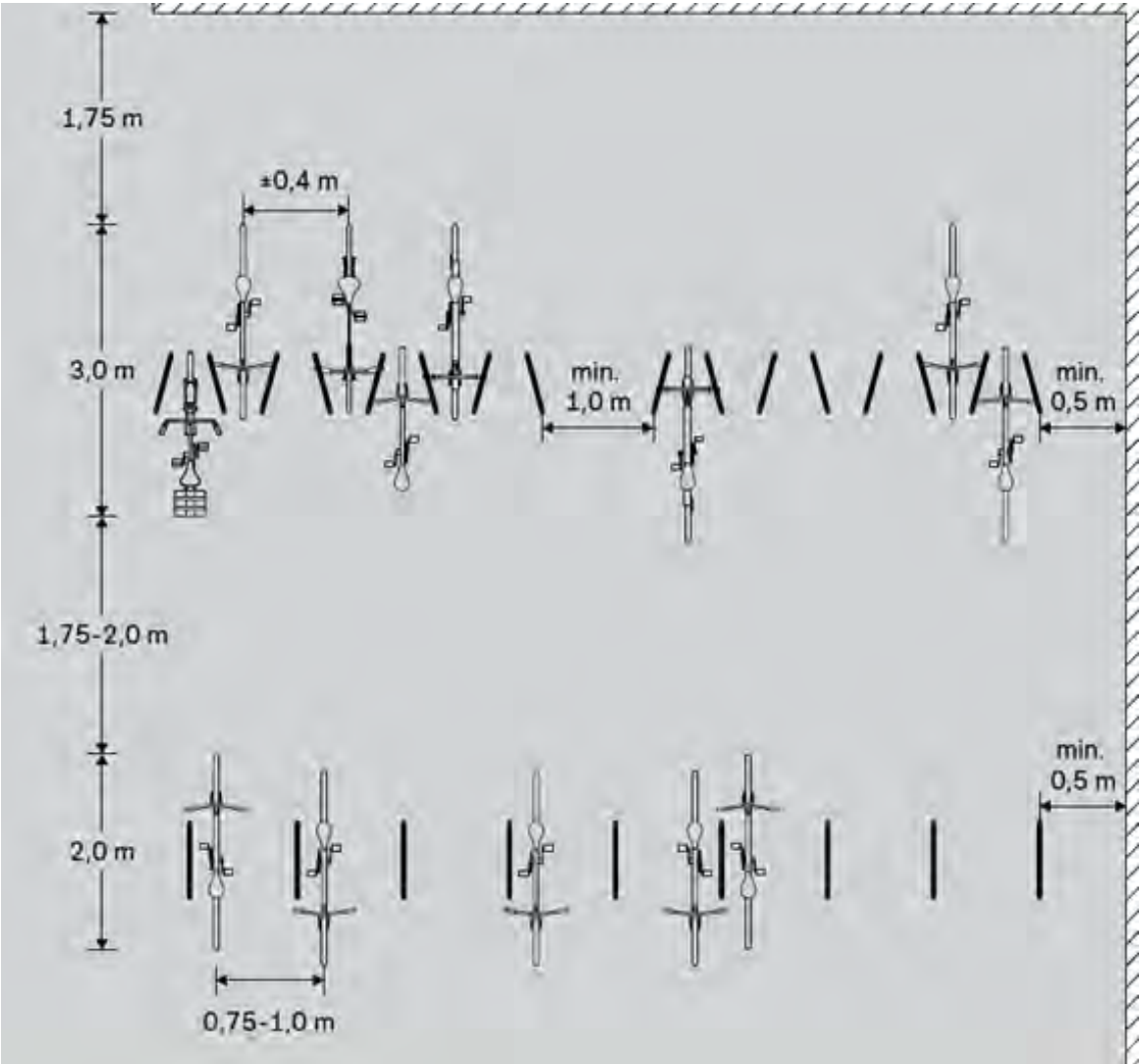
ANNEXE E

STATIONNEMENTS POUR VÉLOS (ACTION 4) - SUITE

E.6 AMÉNAGEMENT DU SITE

La figure E.1 illustre les dégagements à respecter lors du positionnement des supports à vélo.

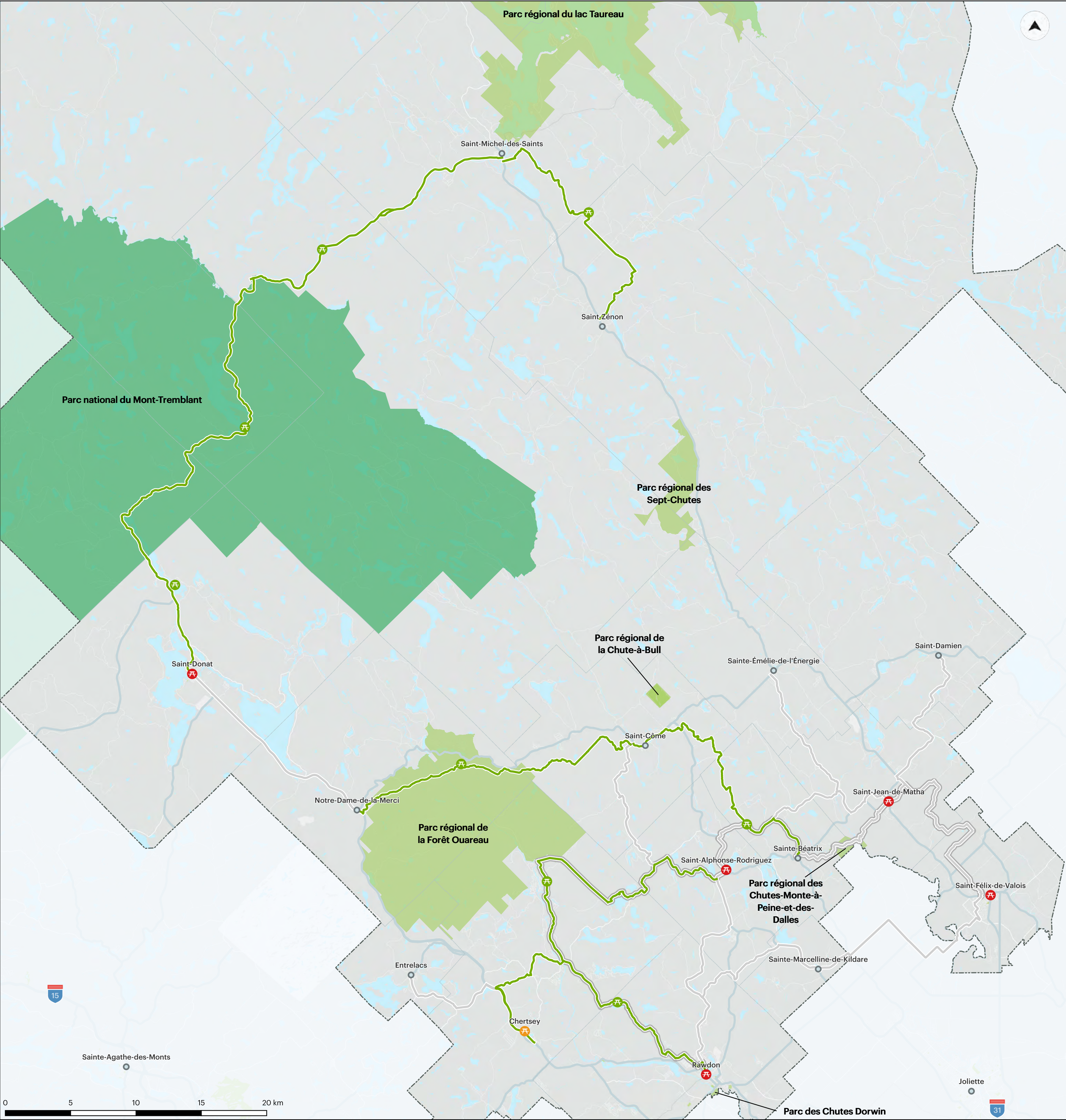
Figure E.1 : Positionnement des supports à vélo



E.7 AMÉNAGEMENT DU (DES) SITE(S)

Le stationnement doit être facilement accessible et repérable de la rue. Pour ce faire, il est nécessaire de :

- Mettre en place une signalisation adéquate;
- Prévoir des voies d'accès sécuritaires;
- Aménager des rampes d'accès, au besoin.



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Réseau routier supérieur
- Réseau cyclable régional**
 - Lien > 20 km
 - Lien < 20 km
 - Axe structurant
- Halte cyclable (site suggéré)**
 - Site préconisé (Majeur)
 - Site préconisé (Mineur)
 - Critère de distance (Lien > 20 km)
 - Centre de municipalité
- Parc et espace naturel**
 - Parc national (Sépaq)
 - Parc régional (MRC)

Site d'équipements complémentaire sur le réseau cyclable régional de la MRC de Matawinie

ACTION 4

FIGURE F.0

OCTOBRE 2022

