



**POUR  
MA MOBILITÉ,  
JE M'ACTIVE**

# LES ENJEUX DE MOBILITÉ ACTIVE

## Sorel-Tracy



## POUR MA MOBILITÉ, JE M'ACTIVE

*Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE* est un projet du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie). Le projet bénéficie d'une aide financière du gouvernement du Québec tirée du programme Action-Climat Québec et rejoint les objectifs du Plan pour une économie verte 2030.

Ce projet s'inscrit dans une volonté de lutter contre les changements climatiques et dans la promotion de collectivités inclusives et en santé.



Québec 

# Sommaire

Glossaire .....	Page 1
I. Introduction .....	Page 2
II. Portrait de la mobilité .....	Page 3
III. Profil des répondant-e-s .....	Page 4
IV. Enjeux par activité .....	Page 6
1. Nuage de mots	
2. Cartographie	
3. Persona	
V. Pistes de réflexion .....	Page 14
VI. Recommandations .....	Page 18
Annexes .....	Page 20

# Glossaire

## Mobilité active

La mobilité active (ou transport actif) consiste à utiliser sa propre force motrice pour se déplacer. La marche et le vélo sont les modes de déplacement actifs les plus courants.

## Connectivité

Aussi appelée perméabilité, elle réfère à la possibilité de traverser un îlot ou un quartier de façon directe et efficace, par une diversité de modes de déplacement.

## Trame de rue organique

Les rues organiques suivent des tracés sinueux, formant parfois des boucles, voire se terminant en cul-de-sac, soit en raison du relief, soit pour influencer le type de circulation ou la vitesse des véhicules qui les empruntent.

## Infrastructures

Les infrastructures sont des ensembles d'installations et d'équipements nécessaires à une collectivité. On retrouve par exemple les trottoirs, pistes cyclables, etc..

## Convivialité

C'est le caractère chaleureux d'un lieu.

## Accessibilité universelle

Ensemble des facteurs permettant à chacun d'accéder à un lieu ou un service. L'accessibilité comprend à la fois les dimensions de la proximité géographique, du coût et des capacités économique, physique et cognitive requises. La dimension d'accès peut exiger, ou non, une mobilité (capacité de se déplacer) plus ou moins grande. Ainsi, favoriser l'accessibilité ne passe pas obligatoirement par le développement d'infrastructures de transport performantes permettant d'augmenter la mobilité, elle peut très bien être favorisée par la proximité des différentes activités. (Vivre en ville, sd)

# I. Introduction

## La démarche

La démarche "Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE" est une série de cinq ateliers qui a pour objectif d'impliquer les citoyen·ne·s et les partenaires locaux dans une démarche d'échanges et de discussions concernant les déplacements en mobilité active. Ce projet s'inscrit dans une volonté de lutter contre les changements climatiques et dans la promotion de collectivités inclusives et en santé.

La démarche complète se compose d'activités, organisées et développées par le CRE Montérégie, qui leur permettront de :

- Déterminer les enjeux de mobilité active dans leurs milieux de vie (consultation);
- Explorer des pistes de solution à ces problèmes aux moyens de conférences, d'ateliers et marches de reconnaissance avec des partenaires experts en mobilité active (transfert de connaissance);
- Identifier des pistes de solutions avec les citoyen·ne·s et les partenaires (co-création);
- Définir les projets prioritaires pour favoriser le transport actif des citoyen·ne·s (concertation);
- Réaliser un projet citoyen et collectif en soutien à la mobilité active (mise en œuvre)

## L'activité

Le premier atelier consistait à identifier les enjeux de mobilité active auxquels font face les citoyen·ne·s. Cette identification s'est faite de deux façons :

- Un atelier interactif et animé via zoom a été mis en place pour les citoyens et citoyennes présent·e·s.
- Dans le cas contraire, les citoyen·ne·s qui ne pouvaient assister à l'atelier ont pu s'exprimer à l'aide d'un sondage en ligne.
- Afin de recueillir un maximum d'enjeux de la part des citoyen·ne·s de Sorel-Tracy, un kiosque a été organisé au cégep afin d'échanger avec les étudiant·e·s. Des citoyen·ne·s qui se déplaçaient au niveau du secteur de la place des Loisirs notamment à l'arrêt d'autobus vers Longueuil ont aussi été approché·e·s.

L'atelier en ligne se déclinait en plusieurs activités. Une première activité brise-glace consistait à recueillir les termes qui se rapportaient à la mobilité active selon les participant·e·s. La seconde activité consistait à placer les enjeux directement sur une carte de la ville grâce à des marqueurs. Le but étant de cibler les lieux en proie à des enjeux de mobilité active afin d'agir directement dessus. Enfin, la dernière activité consistait à se mettre dans la peau d'un "persona" (enfant, cycliste, personne âgée) et d'imaginer les obstacles auxquels ce type de personne est confronté dans la vie de tous les jours.

## La communication

Pour rejoindre les citoyen·ne·s, plusieurs outils de promotion ont été utilisés et ont été diffusés par le CRE Montérégie en collaboration avec la Ville de Sorel-Tracy.

Un communiqué de presse a été rédigé par le CRE Montérégie conjointement avec la Ville de Sorel-Tracy. Le CRE Montérégie a ensuite communiqué par courriel avec différents groupes de citoyen·ne·s et communautaires pour les inviter formellement à l'activité et il a également produit des publications pour les réseaux sociaux qui ont été partagées par la Ville. À l'aide d'outils développés par le CRE Montérégie, la Ville a invité par courriel les élu·e·s, les comités internes et les fonctionnaires ainsi que les citoyen·ne·s, via des affiches et le journal de la Ville, à participer à la rencontre.

## II. Portrait de la mobilité

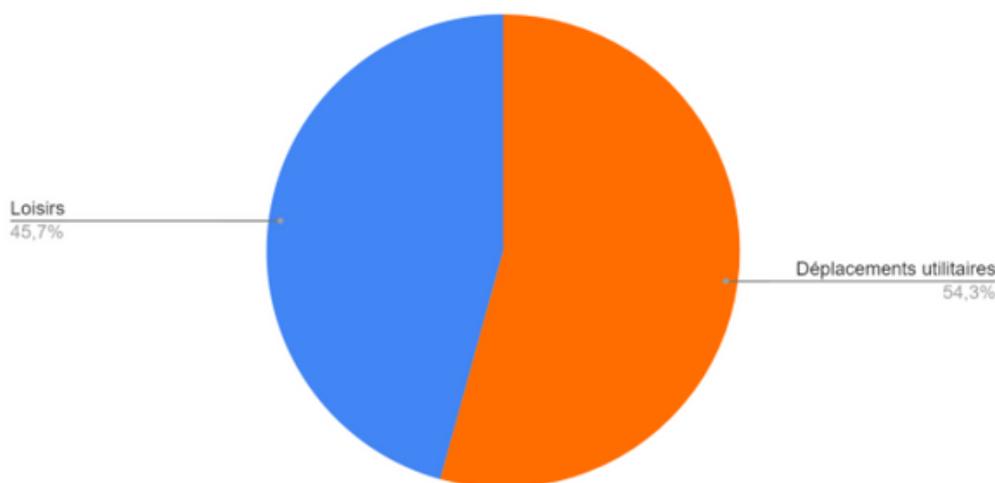
La Ville de Sorel-Tracy est la capitale économique, industrielle et culturelle de la MRC de Pierre-De Saurel. Elle compte 34 755 habitant·e·s, 8 395 sont des familles et 32.8% des logis possèdent en moyenne 2 voitures.

L'automobile est le moyen de transport le plus utilisé par les citoyen·ne·s de Sorel-Tracy. Avec 86.4% des déplacements ayant lieu à l'intérieur même du territoire de la ville, il y a un potentiel de développement du transport actif comme moyen de déplacement de proximité. (ARTM 2018, enquête OD, Annexe A)

# III. Portrait des répondant·e·s

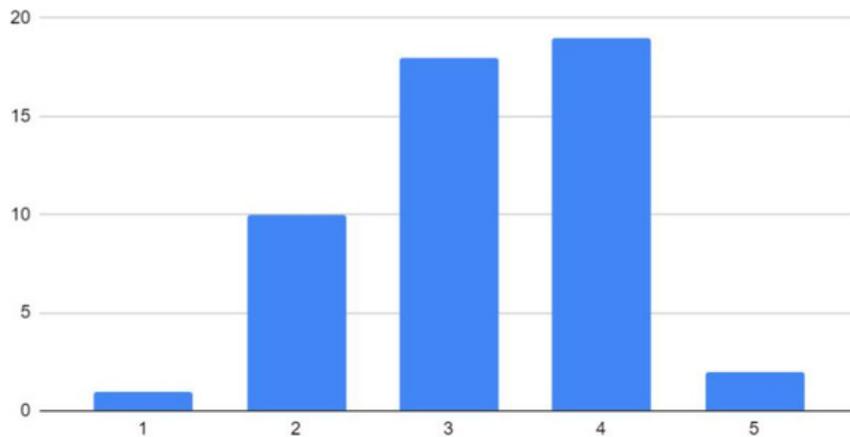
Lors de la première activité, il y avait en tout 11 participant·e·s et le sondage en ligne a reçu 39 réponses dont 23 contenaient du contenu exploitable pour ce rapport. Un enjeu avec la fonctionnalité du lien de la carte interactive a pu jouer un rôle sur le taux de réponse exploitable. Lors du kiosque tenu au cégep, nous avons pu sonder une vingtaine de personnes supplémentaires.

La première question était : “Quel type d'utilisateur·rice de la route êtes-vous ?” Les répondant·e·s pouvaient sélectionner plusieurs éléments de réponse. La liste était variée afin de recueillir des informations générales sur les catégories d'âge et de citoyen·ne·s (étudiant·e, famille, aîné·e) ainsi que sur les habitudes en transport actif (déplacements utilitaires ou de loisirs). Il est observable qu'en fonction des réponses, les habitant·e·s de Sorel-Tracy utilisent davantage les transports actifs comme le vélo à des fins utilitaires.



Graphique 1 : Utilisation mobilité active par type de déplacements

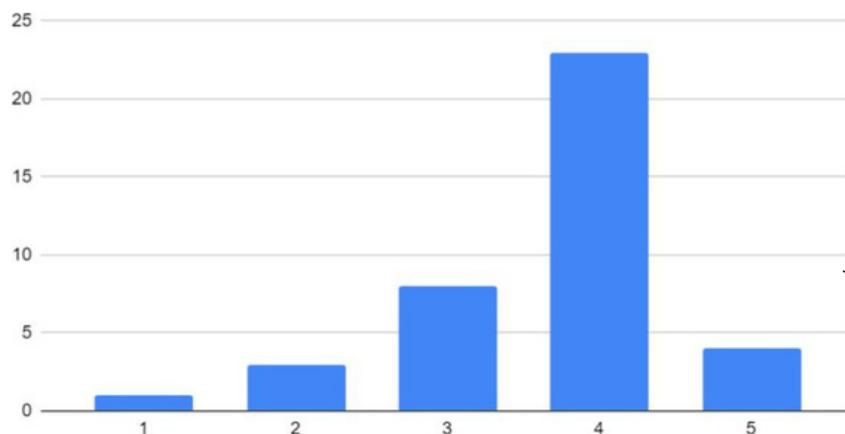
Une question additionnelle a été posée aux répondant-e-s du sondage en ligne, elle se lit comme suit « Sur une échelle de 1 à 5, quel serait votre niveau de connaissance sur le Code de la sécurité routière en vélo ou à pied ? ». Sur une échelle de 1 étant « Je n'ai jamais eu d'information à ce niveau » à 5 étant « Je connais toutes les règles ! », la moyenne se situe à 4,13/5.



*Légende*  
 1: très faible appréciation  
 5: très bonne appréciation

*Graphique 2 : Niveaux d'appréciation de l'expérience en transports actifs des participant-e-s*

Le niveau d'appréciation de l'expérience en transports actifs dans la ville de Sorel-Tracy a été demandé dans le sondage en ligne, lors du kiosque ainsi que dans le formulaire d'inscription pour l'activité. La question était "Sur une échelle de 1 à 5, évaluez votre appréciation de votre expérience en transports actifs dans votre ville." 1 étant une très faible appréciation et 5 une très bonne. L'appréciation moyenne des répondants est de 3.1/5.



*Légende*  
 1: très faible connaissance  
 5: très bonne connaissance

*Graphique 3 : Niveaux de connaissance du Code de la route*

# IV. Les enjeux

## Nuage de mots

En guise d'introduction à l'atelier d'identification des enjeux, une activité brise-glace a permis aux participants et aux participantes de définir le terme de la mobilité active. C'est très majoritairement que le mot "connexion" s'impose aux côtés du terme "sécurité". Selon les participant·e·s ces enjeux sont les plus importants et méritent d'être davantage approfondis. On retrouve également le terme "environnement" et "accessible", ce qui suggère une certaine conscience concernant les enjeux environnementaux. En fond, on retrouve des termes qui n'ont pas fait l'unanimité, mais qui permettent de voir la compréhension et la réalité des participant·e·s.

Lors du kiosque tenu au cégep de Sorel-Tracy, la même question a été posée aux étudiant·e·s. Les réponses données permettent de constater que la compréhension autour du terme "mobilité active" n'était pas la même pour tout le monde. Les termes évoqués étaient plus en lien avec le transport traditionnel ou durable que par un moyen de se déplacer utilisant l'énergie du corps humain.



Figure 3 : Nuage de mots qui représentent la mobilité active

Figure 1 : Résultats du nuage de mots

## Cartographie

L'activité regroupe les points discutés en sous-groupe lors de la rencontre, les points relevés sur le sondage en ligne ainsi que lors du kiosque tenu au cégep de Sorel-Tracy. Certaines réponses sont très développées, d'autres sont très sommaires, mais expriment tout de même un sentiment de confusion ou d'insécurité à des endroits bien précis.

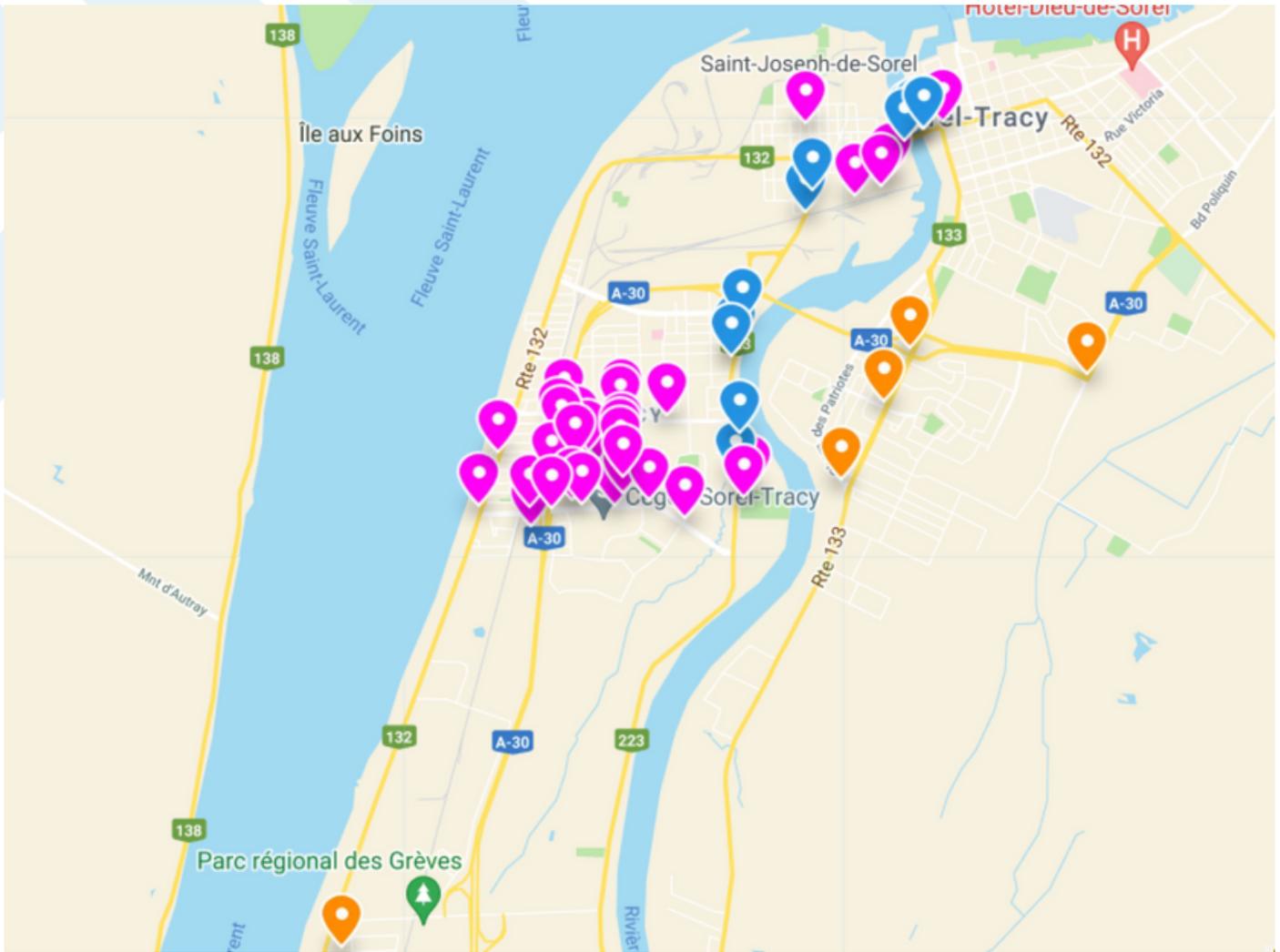


Figure 2 : Carte padlet avec les commentaires recueillis

**Les points mauves foncés** : Ils représentent tous les points recueillis lors de la cartographie qui implique un endroit précis comme une place, une rue, etc. En plus de lire les commentaires dans un tableau à l'annexe B, il est possible de consulter la carte interactive en ligne à l'adresse suivante : <https://padlet.com/carolinelebain/cjuhy6nslk1spkvz>.

**Les points oranges** : Ils représentent les points hors du secteur défini (quartier Tracy). Ces points sont identifiés dans ce rapport, mais ne seront pas retenus dans le reste de la démarche.

**Les points bleus** : Ils représentent tous les points liés au pont Turcotte et au chemin Saint-Roch. La sécurité constitue l'enjeu principal de ces lieux. Les répondant-e-s trouvent que ce sont des endroits peu agréables, néanmoins, ils sont obligatoires pour se rendre d'une rive à l'autre.

**Autres points généraux** : Plusieurs commentaires ne peuvent être placés de façon précise sur la carte. Ils sont donc compilés et regroupés sous différentes thématiques à la page suivante.

## Une mauvaise connectivité

Les commentaires généraux qui reviennent le plus portent sur la situation géographique et la façon inhérente selon laquelle la ville est construite. Un·e répondant·e a soulevé la difficulté d'accès aux différents services de la ville qui découragent les citoyen·ne·s dans l'utilisation de la mobilité active. On retrouve des commentaires comme "Les distances sont trop longues" ou encore "Les grandes artères de Tracy sont pourvues de trottoirs, ce qui rend la marche plus sécuritaire et conviviale (...) mais les services sont trop loin des habitations", pour appuyer ces arguments. En ce qui concerne le centre-ville, il n'est pas non plus relié aux autres quartiers environnants ce qui limite encore les déplacements en transport actif dans cette zone. On retrouve ces quartiers sur la carte.

La rivière Richelieu est une barrière physique qui sépare la ville de Sorel-Tracy. Lorsque questionné sur l'obstacle majeur en mobilité active pour le quartier de Tracy, toute·s les résident·e·s de la rive est du Richelieu (quartier Sorel) répondent que le pont Turcotte est un détour qu'ils-elles ne sont pas prêt·e·s à prendre à pied ou à vélo. Tou·te·s les participant·e·s de l'activité en ligne ont déploré le manque de lien direct, facile et sécuritaire plus au sud du pont Turcotte. Les accès aux aménités naturelles comme le fleuve Saint-Laurent et la rivière Richelieu ne sont pas suffisamment connectés au reste de la ville. Ce dernier commentaire fait également écho au manque de percée visuelle sur le fleuve Saint-Laurent, ce qui ajouterait de la convivialité aux trajets en mobilité active.

## Entretien

Le mauvais entretien des rues a été ciblé et nourrit le sentiment d'insécurité puisque ces dernières se trouvent être pleines de nids de poule ce qui ne permet pas une utilisation adéquate de la mobilité active. Le lien cyclable qui longe la route 132 est notamment identifié comme mal entretenu, un étudiant du cégep a signifié que la pratique du skateboard est laborieuse sur cette voie à cause de la présence de petits cailloux sur l'accotement. De plus, les conditions hivernales ajoutent un obstacle aux déplacements des personnes à mobilité réduite puisque les trottoirs combinés à la présence d'un dénivelé sur le boulevard des Érables peuvent s'avérer glissants.

## Obscurité

Les répondant·e·s rapportent que la visibilité en pénombre n'est pas toujours rassurante et amène un sentiment d'insécurité en soirée et d'autant plus lors des journées d'hiver qui sont moins longues. La place des Loisirs ainsi que la piste cyclable du chemin St-Roch jusqu'au pont Turcotte sont souvent mentionnés comme étant des lieux manquant de luminosité, on peut les retrouver sur la carte.

## Manque d'infrastructures

Plusieurs commentaires identifient le manque d'infrastructures piétonnes et cyclables tel que le manque de trottoirs et de pistes cyclables, comme obstacles à la mobilité active. Par contre, il existe d'autres types d'aménagements qui définissent des endroits dédiés à la mobilité active pouvant répondre aux besoins et attentes de la population comme des bandes peintes sur le sol. Les espaces désignés pour la mobilité active offrent un sentiment de légitimité et sont une invitation à circuler sur des routes dominées par l'automobile. Ces aménagements sont perçus comme étant plus sécuritaires par plusieurs utilisateur·rice·s, car ils séparent clairement l'espace dédié à l'automobile de ceux dédiés à d'autres modes de déplacement.

Selon les cyclistes, il y a un manque d'accès mais également une absence de supports à vélo dans certains lieux et dans des événements tels que des festivals. Un commentaire rapporte que les supports ne sont pas faciles d'accès à vélo, c'est-à-dire que les supports sont sur le gazon ou à une entrée peu pratique.

Selon les répondant·e·s, les traverses piétonnes ne sont pas en nombre suffisantes et ne sont pas placées de façon stratégique sur le territoire, spécialement sur les grandes artères de circulation. Les étudiant·e·s du cégep et les utilisateur·rice·s du terminus d'autobus avouent emprunter un chemin non officiel entre le terminus et le boulevard de Tracy et traverser ce dernier aussitôt que possible pour prendre la plus proche entrée du cégep. La traverse piétonnière en face du cégep est un détour pour eux·elles. L'absence de traverse à l'entrée de la place des Loisirs sur le boulevard des Étudiants est aussi identifiée. Plusieurs se disent confiant·e·s de traverser n'importe où, car la vitesse de croisière est basse, mais d'autres identifient que la visibilité est souvent réduite à cause des automobiles stationnées.

## Sécurité

La sécurité du secteur est un point important amené par les citoyen·ne·s. Bien que la plupart saluent la basse vitesse des véhicules, quelques participant·e·s, surtout des représentant·e·s de famille, concèdent que les artères pourvues de bandes cyclables ont également un fort débit de voitures. Ces participant·e·s ont des craintes face au haut débit puisque les bandes cyclables ne divisent pas physiquement les cyclistes des automobiles.

Les citoyen·ne·s ont soulevé des enjeux liés à l'éducation concernant le partage de la route entre cyclistes et automobiles. Ces commentaires visaient autant les automobilistes que les cyclistes :

*"Les voitures ne respectent pas les voies pour les vélos ni le Code de la route."*

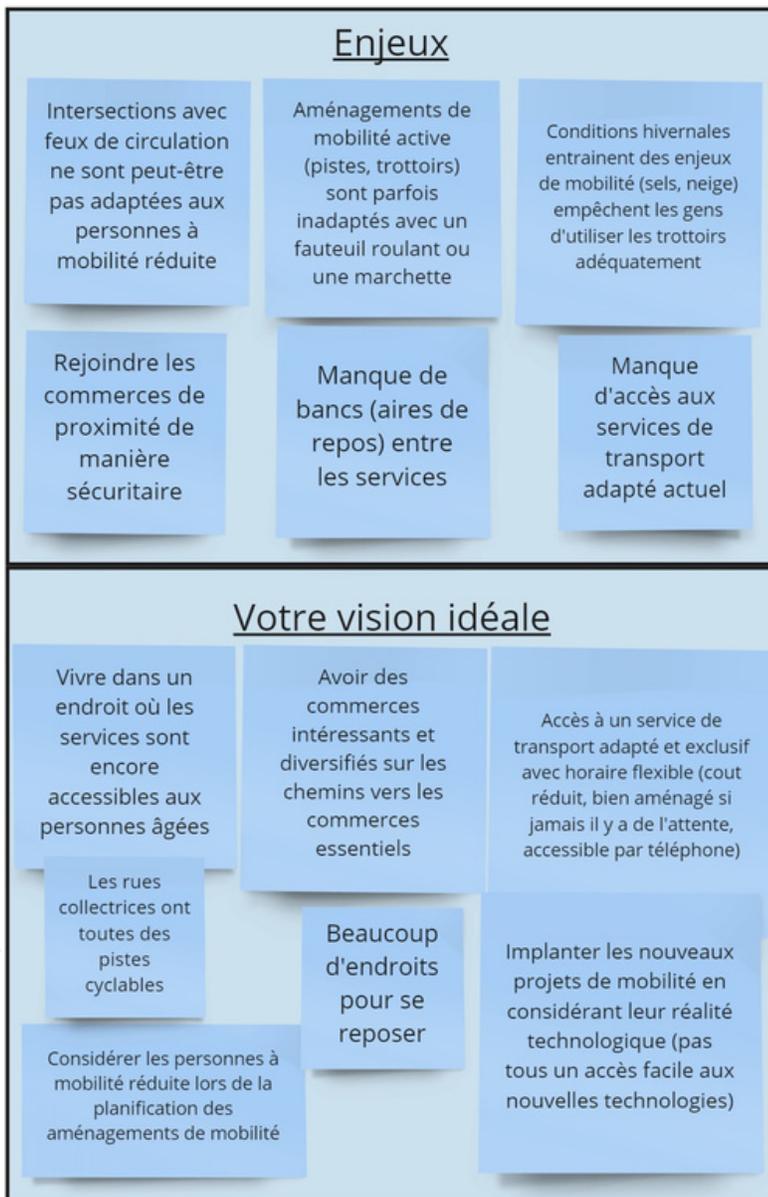
Rapporte une participante.

*"Bien souvent, les cyclistes ne respectent pas le sens de circulation et peu portent le casque."*

Signale une autre via le sondage en ligne.

# Persona

Cette activité s'est faite lors de l'atelier interactif uniquement. Son objectif consistait à forcer les participant·e·s à se mettre dans la peau d'un "persona" préétabli. Il y avait 4 profils différents et les participant·e·s devaient imaginer les obstacles que ces différents profils pouvaient avoir en mobilité active. Ceci permet de faire une réflexion quant à l'inclusivité des infrastructures tout en palliant au manque de participant·e·s des profils de persona identifiés. Chaque persona a été soigneusement pensé dans un souci d'accessibilité universelle: pour représenter des pans de société qui rencontrent des enjeux différents qu'il faut prendre en compte lorsque les lieux publics et le transport sont pensés.



## Personne âgée

Le persona "personne âgée" fait également référence aux personnes à mobilité réduite et aux parents avec des poussettes puisqu'ils sont confrontés aux mêmes problématiques concernant le mobilier urbain et les infrastructures piétonnières comme les traverses. Ce persona est important à prendre en compte puisqu'il représente une catégorie de personnes susceptibles de ne pas avoir de permis de conduire et donc que la mobilité active est un pan important pour favoriser leur autonomie. Selon une recherche non exhaustive, six centres d'hébergement d'ainé·e·s sont dans le périmètre de la démarche.

## Cycliste féminine

Lorsque l'on se met à la place d'un persona cycliste, qui plus est féminin, différents enjeux s'accumulent. Les femmes sont d'autant plus vulnérables dans l'espace public et l'enjeu de sécurité les affecte généralement plus. Bien que les femmes utilisent plus les transports en commun et la marche que les hommes, elles sont deux fois moins nombreuses à utiliser le vélo (<https://femmesetmobilite.org/>). Ce persona voulait à la fois obtenir l'expérience féminine ainsi que celle des cyclistes.





### Enfants - Jeunes

Le persona "enfant" permet d'accentuer la complexité de circuler sécuritairement lorsqu'on est de petite taille et vulnérable. Il est important d'inculquer la culture de la mobilité active aux enfants puisque se déplacer de cette façon est bon pour leur développement moteur, leur autonomie et leur santé mentale.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> INSPQ (2010), *Le transport actif et le système scolaire à Montréal et à Trois-Rivières*, page 3-4.

## Étudiant·e

Le groupe que constituent les étudiant·e·s est intéressant puisque différents enjeux s'entrecroisent. Puisqu'il y a un cégep, une école secondaire, le centre de transfert technologique en écologie industrielle et le centre de formation professionnelle tout près de la place des Loisirs, cette clientèle a été jugée importante d'y apporter une attention particulière. Dépendamment d'où les étudiant·e·s viennent, certain·e·s ne vivent pas dans la ville où ils étudient ce qui peut porter atteinte à leurs déplacements en mobilité durable puisqu'ils vont davantage utiliser la voiture.

## Enjeux

Arrêt de bus pour le CÉGEP mal positionné

Surabondance de stationnements pour véhicules

## Votre vision idéale

Avoir une traverse piétonnières mieux identifiée le long du Boulevard de Tracy

Rues plus conviviales

Autobus qui s'arrête devant le CÉGEP

Milieu de vie convivial pour l'après-études

Stationnement incitatif bien identifié, accueillant et sécuritaire

# V. Pistes de réflexion

Bien que les ateliers étaient dirigés de façon à recevoir des enjeux, des émotions, et des besoins, les commentaires ont souvent été orientés vers des pistes de solutions. Des commentaires tels que « il manque de trottoirs » témoignent que la population connaît bien cette infrastructure, mais en dit peu sur le besoin qui se cache derrière cette demande : par exemple la sécurité, savoir où et comment marcher, faciliter le partage de la route, etc. Cette section fait l'interprétation des enjeux et des besoins en fonction des commentaires reçus.

**Besoin de  
connecter Sorel et  
Tracy de façon  
sécuritaire**

À L'enjeu de connecter les deux rives de la ville de Sorel-Tracy de façon sécuritaire a été identifié à l'unanimité. Le pont Turcotte est le seul lien pour se déplacer de façon active entre les deux parties de la ville : cela demande à plusieurs citoyen·ne·s de réaliser un énorme détour pour accéder aux points d'intérêt comme la place des Loisirs. La distance peut alors être trop fatigante pour les familles avec de jeunes enfants ainsi que pour les personnes à mobilité réduite. La distance rallonge aussi le temps de transit. Le temps est un facteur important dans le choix de transport des individus. Lorsque le trajet est trop long, les bénéfices de la mobilité active s'estompent laissant place à l'automobile comme premier choix. Ceci a été confirmé par des personnes, via le sondage, qui identifient ce détour comme un obstacle majeur à l'utilisation du vélo pour venir à Tracy. En plus d'être un détour, le pont Turcotte n'est pas apprécié de la population car tous le trouvent non sécuritaire et trop étroit.

*De Tracy vers Sorel, nous prenons le trottoir. Une fois rendus du côté de Sorel, il n'y a aucun endroit sécuritaire où nous pouvons nous mettre pour avoir la chance de tourner à gauche. Même continuer tout droit est dangereux, car les autos qui sont à notre gauche peuvent tourner à droite. Il y a assurément des risques de collisions.*

Ce besoin de "sécuriser le passage par-dessus la rivière Richelieu" est aussi identifié par le Centre de la Nature du Mont Saint-Hilaire. Cela fait partie d'une des cinq recommandations émises après une longue analyse du réseau cyclable. (Annexe C)

Que ce soit pour accéder aux infrastructures de loisirs comme la bibliothèque, la piscine et autres, ou bien pour circuler à partir du débarcadère d'autobus vers le boulevard de Tracy, les citoyen·ne·s rencontrent des obstacles dus à l'aménagement de cet espace. La place des Loisirs est perçue comme un lieu enclavé, dont les seules entrées officielles sont à partir du boulevard des Étudiants, de la place des Loisirs ou bien par une passerelle à partir du boulevard des Érables. Il s'agit donc d'un détour pour ceux et celles qui transitent du sud-ouest. Les répondant·e·s mentionnent un chemin non officiel pour circuler du centre de la place des Loisirs vers le boulevard de Tracy. Ce passage n'est pas facilement praticable pour des gens à mobilité réduite ou qui circulent avec des chariots ou poussettes, car il n'est pas entretenu. D'autres commentaires portaient sur le sentiment d'insécurité qui peut apparaître le soir notamment puisque l'endroit n'est pas invitant ni éclairé. Finalement, les gens interrogés disent que le déplacement n'est pas nécessairement agréable, puisqu'ils·elles circulent au milieu d'un stationnement asphalté et désolé avec peu d'infrastructures prévues pour les modes de mobilité active tels que des chemins indiqués, des aires de repos agréables, une borne de réparation de vélos et des supports à vélo bien aménagés.

**Besoin de  
connecter la place  
des Loisirs**

**Besoin de revoir le  
Code de la route**

Selon les citoyen·ne·s, la culture de la mobilité active est peu développée à Sorel-Tracy malgré la certification vélo sympathique niveau bronze décernée par Vélo Québec. Bien que le réseau cyclable avec la Sauvagine soit bien développé pour le loisir, la pratique du vélo pour les déplacements utilitaires dans la ville n'est pas encore adoptée. Le réflexe des automobilistes est alors peut-être développé sur les axes de la Sauvagine, mais une fois en ville l'attitude envers les cyclistes peut-être différente. Selon les réponses, il y a aussi de l'éducation auprès des cyclistes à approfondir comme les connaissances sur la conduite en ville qui est plus complexe que sur une piste cyclable protégée et marquée.

## Besoin de trames actives

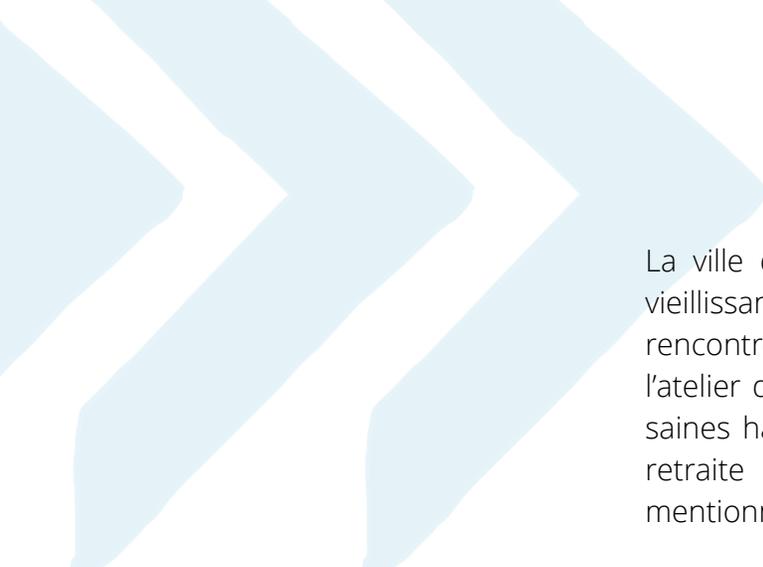
Bien que des répondant·e·s soient satisfait·e·s avec la seule présence d'une bande cyclable sur les grandes artères, d'autres dénoncent le manque d'endroits désignés pour les modes de transports actifs. Ce constat provient des demandes de citoyen·ne·s qui souhaitent plus de trottoirs et de pistes cyclables. Parfois, dans un endroit dominé par la culture de la voiture, le manque d'endroits désignés pour la mobilité active nourrit l'idée que les autres modes de transports ne sont pas invités à circuler. De plus, cela peut amener de la confusion quant à l'utilisation de la route tout en affectant le sentiment de sécurité.

La trame de rue organique (ou en labyrinthe) sans endroits désignés donne l'impression que les différentes parties de la ville sont isolées et enclavées. Le sentiment de déconnexion semble provenir des quartiers qui ne sont pas reliés par des artères avec bandes cyclables. De plus, les distances déjà longues dans la ville se font encore plus ressentir dans des rues non linéaires.

“ *Le secteur (place des Loisirs) manque de connectivité avec les autres secteurs alentours notamment avec le parc Dorimène-Desjardins.* ”

La trame de rues organiques des quartiers résidentiels rend les déplacements actifs d'un quartier à l'autre plus difficiles. La confusion peut aussi s'instaurer quand les gens utilisent une infrastructure qui se termine brusquement: un exemple représenté dans la carte est la piste cyclable entre le chemin St-Roch et la croisée des petites rues près du pont Turcotte. Les cyclistes ne savent pas comment circuler dans les petites rues.

La démarche illustre que différents publics ont différents besoins en matière de mobilité active. Alors que plusieurs cyclistes "plus" aguerris sont satisfaits des bandes cyclables sur les grandes artères, d'autres ne se sentent pas en sécurité avec un haut débit de voitures. Un réseau plus étendu de trame active pourrait donner le choix de trajets aux gens.



La ville de Sorel-Tracy a une grande part de population vieillissante. Cette population, souvent à mobilité réduite, rencontre plusieurs obstacles. Ceci a été discuté dans l'atelier des différents personas, avec une responsable des saines habitudes de vie du CISSS. Une citoyenne déjà à la retraite qui se considère comme active et autonome mentionnait :

*Je ne pense pas vieillir à Sorel-Tracy, c'est trop difficile de s'y promener sans auto et en vieillissant, il manque trop de services et infrastructures pour pouvoir s'y débrouiller.*



## Besoin d'améliorer l'accessibilité universelle

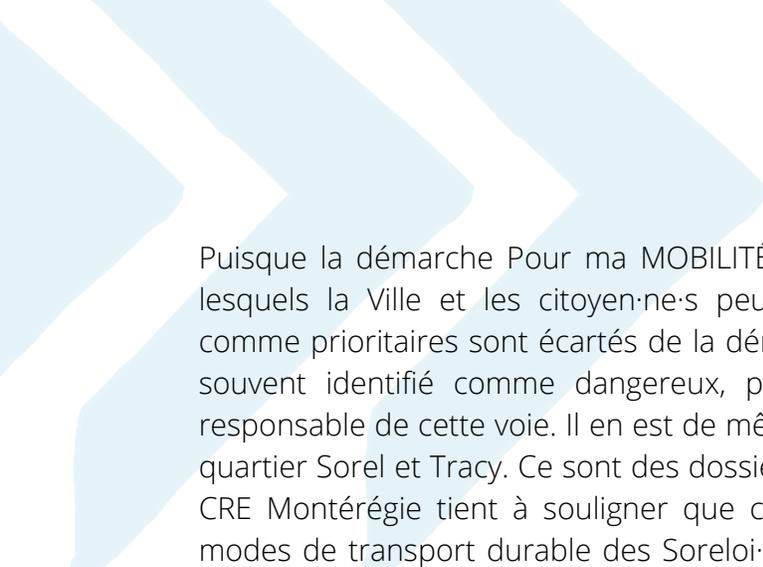
Les discussions avec des personnes représentant les personnes âgées, avec le groupe de travail sur le persona des ainé·e·s et avec des étudiant·e·s du cégep, les intersections des sorties et entrées de l'autoroute de l'acier (30) sont plutôt conflictuelles et apportent de l'insécurité aux utilisateur·trice·s moins habitué·e·s et/ou rapides. Cette insécurité a été apportée en discutant des voitures qui arrivent très rapidement à l'arrêt et à l'impatience des automobilistes. Il existe différentes façons d'aménager des intersections fluides et sécuritaires qui amènent l'attention sur les piétons et cyclistes de tous genres.

L'accessibilité universelle est aussi de prendre en considération les différences de genres. L'atelier de persona n'a pas fait ressortir les besoins des femmes. Par contre, la question de l'insécurité due à l'éclairage est majoritairement amenée par les participant·e·s. Lors du kiosque du Cégep, la question de la sécurité lors de déplacements dans l'obscurité était posée directement. Les jeunes femmes répondaient que c'était un enjeu et qu'elles ne marcheraient pas seules le soir.

## VI. Recommandations

Ces recommandations visent à guider le reste de la démarche *Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE* en choisissant des enjeux prioritaires que la Ville et les citoyen·ne·s pourront étudier plus en détail. D'un autre côté, des commentaires positifs à l'égard de la mobilité active dans le quartier de Tracy ont également pu être rapportés.

- 1. Faire de la place des Loisirs un endroit exemplaire pour la mobilité active** - La place des Loisirs semble être un lieu idéal pour faire un projet de mobilité active. Les infrastructures existantes ainsi que les futures sont des points importants de rencontre et d'activités pour des pans de la société qui n'ont pas nécessairement une voiture. La démarche peut se pencher sur la planification d'une aire communautaire pour transformer le stationnement pour répondre aux besoins des citoyen·ne·s.
- 2. Améliorer les intersections et traverses piétonnières** - Les aires de traverses sécuritaires aideraient à améliorer l'accessibilité universelle, à faciliter le partage de la route et à mieux connecter la place des Loisirs : ce qui sont tous des enjeux énoncés par les participant·e·s. Lorsqu'elles sont suffisantes et bien placées, les traverses piétonnières diminuent les traverses hâtives des piéton·ne·s qui peuvent irriter les conducteur·rice·s. Cette orientation permettrait de faire un laboratoire de bonnes pratiques des intersections aux alentours de la place des Loisirs en planifiant et imaginant des intersections fluides et sécuritaires avec les citoyen·ne·s.
- 3. Instaurer des trames actives pour raccorder les grandes artères** - Il n'y a pas qu'une seule solution en termes d'infrastructures pour la mobilité active. Plusieurs aménagements et affichages peuvent répondre aux différents besoins. Cette orientation permettrait de découvrir l'ingéniosité derrière des aménagements qui peuvent convenir à un cadre bâti et être invitants pour différents publics utilisant la mobilité active.
- 4. Une culture du vélo à développer** - La certification Vélo sympathique est un excellent moyen de promouvoir la culture du vélo. Ouvrir la discussion sur le partage de la route et le Code de la sécurité routière en ville peut être différent des randonnées à vélo. Cette thématique abordera des astuces pour promouvoir les changements d'habitudes de déplacements, la sécurité et le partage de la route.
- 5. Base d'un plan de mobilité active** - Dans cette thématique, la démarche peut outiller les intéressé·e·s à faire une base pour un plan ou une politique de mobilité active. Des sujets abordés seraient de trouver les lieux à mettre en valeur, identifier des lieux à grand potentiel de mobilité active, réfléchir à un parcours d'entretien pour l'hiver. L'objectif est d'inviter des citoyen·ne·s à comprendre la complexité de ce plan et de les inclure dans une vision du développement du territoire.



Puisque la démarche Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE se concentre sur des enjeux sur lesquels la Ville et les citoyen·ne·s peuvent agir ensemble, certains enjeux identifiés comme prioritaires sont écartés de la démarche vu leur complexité. Le pont Turcotte est souvent identifié comme dangereux, par contre le ministère des Transports est le responsable de cette voie. Il en est de même avec le besoin de bâtir un autre lien entre le quartier Sorel et Tracy. Ce sont des dossiers trop lourds pour la démarche. Néanmoins, le CRE Montérégie tient à souligner que ce sont des enjeux majeurs dans l'adoption de modes de transport durable des Sorelois·se·s. Une façon d'adresser cet enjeu dans cette démarche pourrait prendre forme en tant que projet avec les citoyen·ne·s.

# Annexe A

533 - St-Joseph-de-Sorel, St-Roch-de-Richelieu, Sorel-Tracy				
<b>Population:</b>	<b>38 500</b>	<b>Hommes</b>	<b>48.6%</b>	<b>Femmes</b> 51.4%
Nombre de logis:	18 306	Âge	%	Nb logis avec:
Logis enquêtés:	683	0-19	16.7%	0 auto 10.4%
Autos:	28 500	20-34	14.6%	1 auto 44.6%
Personnes/logis:	2.10	35-49	16.6%	2 autos 32.8%
Autos/logis:	1.56	50-64	25.4%	3 autos 7.8%
Autos/personne:	0.74	65 et +	26.6%	4 autos et + 4.5%

Superficie: 94.4 km<sup>2</sup>

DÉPLACEMENTS PRODUITS ET ATTIRÉS PAR LE SECTEUR		
Par MOTIF - 24 hrs (tous modes)	Produits	Attirés
- Travail	19.3%	15.2%
- Études	6.9%	6.8%
- Loisir	10.2%	8.7%
- Magasinage	10.6%	10.4%
- Autres (sauf retour)	11.9%	11.1%
- Retour au domicile	41.1%	47.9%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>72 500</b>	<b>72 200</b>

Par MODE - 24 hrs (tous motifs sauf retour)	Produits	Attirés
- Motorisés (nb)	39 400 92.3%	34 400 91.5%
- Automobile (nb)	<u>36 900</u> 86.4%	<u>31 800</u> 84.6%
- Conducteur	84.2%	83.7%
- Passager	15.8%	16.3%
- T.C. Public (nb)	<u>500</u> 1.1%	<u>300</u> 0.8%
- Métro	31.6%	13.7%
- STM (bus)	9.3%	13.7%
- Train	9.6%	0.0%
- STL, RTL, exo (bus)	78.7%	100.0%
- Bimodal	57.4%	0.0%
- Autres motorisés (nb)	<u>2 300</u> 5.4%	<u>2 300</u> 6.1%
- Non motorisés (nb)	3 200 7.5%	3 200 8.5%
- Autres et indéterminés (nb)	200 0.5%	200 0.5%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>42 700</b>	<b>37 600</b>

Par MODE - PPAM (tous motifs sauf retour)	Produits	Attirés
- Motorisés	92.9%	91.8%
- Automobile	81.1%	77.0%
- T.C. Public	2.2%	1.7%
- Bimodal	1.3%	0.0%
- Autres motorisés	10.9%	13.1%
- Non motorisés	6.5%	7.5%
- Autres	0.8%	0.7%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>17 700</b>	<b>15 300</b>

DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DU SECTEUR			
Nombre de déplacements effectués par les résidents:	78 300		
Nombre de déplacements internes:	60 100		
Nombre de résidents (5 ans et +) ne se déplaçant pas:	8 000		
Déplacements par personne (5 ans et +):	2.13		

Par MOTIF (tous modes - 24 heures)	Produits	Attirés	Externes
- Travail	20.2%	13.3%	26.1%
- Études	7.2%	6.4%	0.0%
- Loisir	10.3%	8.3%	14.5%
- Magasinage	11.1%	10.6%	26.3%
- Autres (sauf retour)	12.1%	11.0%	33.1%
- Retour au domicile	39.0%	50.4%	-
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>68 700</b>	<b>68 500</b>	<b>1 200</b>

Par PÉRIODE (Motorisés tous motifs)	Produits	Attirés
- PPAM	26.1%	22.7%
- Jour	32.6%	31.7%
- PPPM	32.6%	35.4%
- Soir	7.3%	9.0%
- Nuit	1.4%	1.2%
<b>TOTAL (nb)</b>	<b>66 200</b>	<b>65 800</b>

# Annexe B

Lieu	Commentaire	Emplacement
Boulevard des Étudiants	Moyen dénivelé, enjeux pour les personnes à mobilité réduite, dangereux l'hiver	6200 Bd des Étudiants, Sorel-Tracy, QC J3R 4X8, Canada (46.01917096054086, - 73.14724915304356)
Avenue de la Plaza	Pas d'accotements	2R8W+X8 Sorel-Tracy, QC, Canada (46.017466846215804, - 73.15417489920917)
À l'arrière du Métro, avenue de la Plaza	Passage dangereux, pas d'éclairage	2R8W+HX Sorel-Tracy, QC, Canada (46.016391725207576, - 73.152522658456)
Route 132	Petites roches sur la voie qui empêchent la pratique du skateboard	Tracy, Sorel-Tracy, QC, Canada (46.01904553099289, - 73.1595653846367)
Boulevard Poliquin	La ville est à finir une nouvelle piste cyclable, mais il y a pas de pictogramme qui indique que les piétons peuvent l'utiliser pour se rendre ex: IGA	A. 30, Sorel-Tracy, QC J3P, Canada (46.02452644601114, - 73.10064028399977)
Boulevard de Tracy entre le chemin St-Roch et la rue des Cèdres.	Les autos qui se stationnent sur le Boul de Tracy entre chemin St-Roch et rue des Cèdres. On doit rouler dans le milieu du chemin pour éviter l'ouverture des portières. Il n'y a pas de bandes cyclables comme sur le reste du Boul de Tracy.	1967-2103 Bd de Tracy, Sorel-Tracy, QC J3R 5C2, Canada (46.01443549770326, - 73.14077064234401)
Route Marie-Victorin	Insécurité	8000 Rte Marie-Victorin, Sorel-Tracy, QC J3R 1T4, Canada (46.015371133306644, - 73.16133968870888)
Le terrain vague entre la pharmacie Brunet et la bibliothèque (toute la partie derrière de McDonald)	Insécurité et manque de convivialité	6800 Av. de la Plaza, Sorel-Tracy, QC J3R 4L8, Canada (46.01746029930011, - 73.15361492674599)
Boulevard de Tracy	Chemin non officiel pour arriver de la gare d'autobus. Pas éclairée ni entretenue pour l'hiver, mais beaucoup plus rapide pour aller au Cégep que faire le détour sur boulevard des Étudiants. Il manque une traverse piétonnière pour accéder à l'entrée du Cégep la plus proche. Personne ne veut aller plus loin pour utiliser la seule traverse.	Bd de Tracy, Sorel-Tracy, QC J3R, Canada (46.015639904731096, - 73.1520551276165)
Quartier les Terres d'en haut	Pour se rendre au complexe aquatique, piste cyclable le long de la 132 mais sentiment d'insécurité. Pas fait pour les familles	Sorel-Tracy, QC J3R 0J8, Canada (45.98459452965491, - 73.17509110687612)
Saint-Joseph-de-Sorel	Quartiers sans infrastructures. Arriver là ne donne pas le goût d'être à pied ou vélo.	Saint-Joseph-de-Sorel, QC J3R 3R5, Canada (46.04188773492106, - 73.12880723752168)

Lieu	Commentaire	Emplacement
Boulevard Gagné / Bd Couillard-Després	Insécurité	43 Bd Couillard-Després, Sorel-Tracy, QC J3P 5B6, Canada (46.022578829973305, -73.12080171161274)
Boulevard Bernard-Gariépy	Insécurité	Bd Bernard Gariépy, Sorel-Tracy, QC J3R 4L8, Canada (46.01993534405781, -73.15312607714647)
Chemin Saint-Roch	Confusion lorsque la piste cyclable change soudainement de côté. Beaucoup de voitures. Insécurité.	4600 Chem. Saint-Roch, Sorel-Tracy, QC J3R 3L9, Canada (46.02642709018639, -73.13580701853108)
Chemin des patriotes	Lorsque que nous sommes sur le chemin des Patriotes en direction du centre-ville de Sorel : une fois que nous avons passé sous le Pont neuf et que nous respectons la direction de la piste cyclable, nous devons traverser le chemin des Patriotes, et ce, sans panneau d'arrêt ou quoi que ce soit, pour rejoindre la piste cyclable de la Maison des Gouverneurs. Ça fait en sorte que la majorité des cyclistes roulent à sens inverse.	Sorel-Tracy, QC J3P 0H1, Canada (46.01712942681732, -73.12521765734029)
Avenue de la Plaza	Très peu conviviale, trottoir étroit, voiture proche, passe vite beaucoup de circulation, risque élevé d'éclaboussure quand la chaussée est mouillée et l'hiver le trottoir est impraticable avec une poussette.	2RCW+6H Sorel-Tracy, QC, Canada (46.02057868631809, -73.15356637557326)
Place des Loisirs	J'aimerais vraiment qu'il y ait des sentiers aménagés (pour la marche et le vélo) permettant de relier facilement la place des loisirs (par exemple, la bibliothèque) à la Plaza Tracy, plutôt qu'un terrain vague.	3035 Pl. des Loisirs, Sorel-Tracy, QC J3R 5S5, Canada (46.01905176634488, -73.15058912356673)
Place des Loisirs	Le passage piétonnier près des terrains de tennis et du stationnement des autobus, le passage vers le terminus du CIT est pas marqué sur la chaussée et le trottoir fini sans accès à la rue de la Plaza (la plupart des gens passe par le terrain abandonné)	Stationnement Incitatif Plaza de Tracy, Sorel-Tracy, QC J3R 5S5, Canada (46.019927521654004, -73.15160056664253)
Boulevard de Tracy	Les autos arrivent vite et c'est inquiétant des fois de ne pas savoir si elles vont s'arrêter. Ce Boulevard ne connecte pas avec le secteur au nord du Boulevard des Érables.	Bd de Tracy, Sorel-Tracy, QC J3R, Canada (46.01513325013053, -73.15413652181206)
Boulevard des Étudiants	Pas de bandes ou de pistes cyclables	5448-5428 Bd des Étudiants, Sorel-Tracy, QC J3R 4K7, Canada (46.019543896565274, -73.14708388689287)
Parc Dorimène-Desjardins	Parc Dorimène-Desjardins, descente de bateau et terrain de soccer. Le secteur de la piscine, curling et centre culturel. Ne connecte pas avec la gare d'autobus. Cul de sac. Pas relié aux autres quartiers.	7500-6702 Chem. Saint-Roch, Sorel-Tracy, QC J3R 5E2, Canada (46.01593903639059, -73.13493032741344)

Lieu	Commentaire	Emplacement
Rue de l'Église/coin Chemin St Roch et rue Filiatrault	Si j'habite ce quartier et je veux me rendre aux écoles primaires et secondaires; très dangereux !!! Un bout de piste cyclable est en chaussée unique sur Chemin St-Roch mais pas en unidirectionnel et TRAVERSER chemin st-roch à cette hauteur est très dangereux. Voitures vont rapidement. La piste cyclable sort sur chemin St-Roch à la hauteur du chemin de fer. Si cycliste veut continuer sur piste cyclable (pointillé bleu sur SOREL SUBDIVISION sur carte) = très dangereux. AUCUNE automobile circulant sur chemin st-roch arrête. Le bout du chemin st-roch non birectionnel est dangereux selon moi.	1002 Rue Laurier, Sorel-Tracy, QC J3R 1W9, Canada (46.037198187185794, -73.1281316179763)
Bd de Tracy/rue industrielle	Marquis de Tracy 1 et 2 (Rue industrielle et Boul de Tracy; des personnes âgées se rendent au Métro, pharmacie et Desjardins juste en face; signalisation au sol? Traverses sécuritaires ?	3150 Bd de Tracy, Sorel-Tracy, QC J3R 5M7, Canada (46.015196082312855, -73.15648660422013)
Boulevard des Érables	Quand nous avons à traverser les rues où les conducteurs sortent ou entre de l'autoroute 30; très dangereux. Des traverses pour piétons plus apparentes devraient s'y trouver. Même chose pour le boulevard de Tracy qui aussi, croise ses mêmes rues qui sortent ou entre de A30. Très dangereux.	2235 Bd des Érables, Sorel-Tracy, QC J3R 2W2, Canada (46.02164886839207, -73.14264640570329)
Boulevard de Tracy	Quand on marche sur le boulevard de Tracy, à la traversée du "céder le passage" du boulevard Tracy vers le boulevard des Érables. Les autos stationnées au long du boulevard de Tracy cachent parfois la vue. Souvent, les automobilistes ne laissent pas la priorité de passage aux piétons aux endroits désignés ou les limites de vitesse ne sont pas respectées (corridor scolaire entre le Cégep et le CFP).	2725 Bd de Tracy, Sorel-Tracy, QC J3R 1C2, Canada (46.01610308188391, -73.14698906268153)
Pont Turcotte	Le pire endroit, très dangereux. D'abord, la piste cyclable n'est que d'un seul côté, et du mauvais côté pour rejoindre en sécurité le centre-ville. En effet, de Tracy vers Sorel, nous prenons le trottoir. Une fois rendu du côté de Sorel, il n'y a aucun endroit sécuritaire où nous pouvons nous mettre pour avoir la chance de tourner à gauche. Même continuer tout droit est dangereux, car les autos qui sont à notre gauche peuvent tourner à droite. Il y a assurément des risques de collisions. De plus, si on veut aller au centre-ville sans déranger les voitures, nous pouvons, une fois le pont descendue, faire un virage en épingle sur la rue de la Reine, mais cette partie est à sens unique, ce qui est dangereux pour les cyclistes. Un virage très serré au bout fait également en sorte que, d'un côté comme l'autre, on puisse voir à la dernière minute la voiture ou le vélo. Pour moi cet enjeu est le plus important de tous.	4 Av. de l'Hôtel-Dieu, Sorel-Tracy, QC, Canada (46.041154805218326, -73.11842945607361)
Boulevard Gagné	La piste cyclable, dans les deux directions, est large est belle ! Cependant, les lumières posent des problèmes. Exemple : je suis sur le boulevard Gagné direction centre-ville de Sorel. Je suis à la lumière à l'intersection de la 30. Il y a une voie pour les autos qui veulent tourner à gauche, mais rien ne spécifie où doit se positionner les vélos qui continuent tout droit. Une corridor verte au sol pourrait aider les cyclistes à se positionner correctement : sinon, nous devons devenir des piétons, embarquer sur le trottoir et attendre que la lumière indique de traverser aux piétons.	Sorel-Tracy, QC, Canada (46.02624392052238, -73.11827700869428)

Lieu	Commentaire	Emplacement
Rue de Prouville et Rue Vandal	Pas éclairé. Rues à sens unique et on ne sait jamais quelles prendre. Des chiens non en laisse présents. Des maisons bruyantes quand on passe là.	162-160 Rue de Prouville, Sorel-Tracy, QC J3R 1W6, Canada (46.037479333910426, -73.12126196481813)
Rue du Roi	En vélo à l'intersection en face du prince pizzeria pour prendre le pont en vélo ou lors de la sortie du pont, c'est très dangereux comme intersection avec les enfants. Sur le pont en vélo, aucune clôture entre le trottoir et la route, donc lors de la rencontre entre deux personnes, stressant pour les enfants.	125 Rue du Roi, Sorel-Tracy, QC J3P 4N2, Canada (46.04198030368339, -73.11500292673854)
Pont Turcotte	accès difficile, pont étroit, confusion sur la bonne voie à prendre pour les cyclistes (vers la rue du roi). Le pont Turcotte n'est pas agréable. Si nous sommes plusieurs à traverser, il faut descendre. Le pont est trop loin, c'est un détour. En plus, l'intersection du côté Sorel est difficile et le pont est étroit pour le vélo. Beaucoup de voitures.	51 Rue Étienne, Saint-Joseph-de-Sorel, QC J3R 5H8, Canada (46.04128122312562, -73.11804321797547)
Rue Adélarde-Boucher	Piste cyclable mais manque d'éclairage = sentiment d'insécurité le soir	4-2 Rue Adélarde-Boucher, Sorel-Tracy, QC J3R 5P9, Canada (46.036888651000325, -73.12385018585562)
Chemin Saint-Roch	Sur le chemin St-Roch, piste cyclable pas continue, certains endroits où les voitures peuvent stationner cyclistes pas prioritaire (projet de rendre le chemin Saint-Roch en piste cyclable au complet). Bandes cyclables (pas sécuritaire). Il y a beaucoup de voitures. Confusion pour les cyclistes et les gens en fauteuil route partagée, manque de sécurité.	5970-6100 Chem. Saint-Roch, Sorel-Tracy, QC J3R, Canada (46.020315378730515, -73.13532376971852)
Place des Loisirs	Pas de bandes cyclables ou de pistes	3010 Pl. des Loisirs, Sorel-Tracy, QC J3R 5S5, Canada (46.018214532948114, -73.14895070436724)
Boulevard des Étudiants et Boulevard des Érables	Nid de poules (Blvd des érables et Blvd des étudiants)	5100 Bd des Étudiants, Sorel-Tracy, QC J3R 4T1, Canada (46.02145823507874, -73.1473174443475)
Boulevard des Étudiants	Voie partagée, tourner vers le boulevard des étudiants qui se rend vers le futur complexe (traverser le boulevard rend les cyclistes insécure) pas de voie passage piéton identifié. Pas de bandes ou de pistes cyclables. Pas convivial.	Bd des Étudiants, Sorel-Tracy, QC J3R, Canada (46.02188874917841, -73.14712909253295)
Intersection Avenue de la Plaza et Boulevard des Érables	Passage pas sécuritaire. Grosse intersection, améliorer le marquage. Simple ligne au sol. Beaucoup de trafic automobile	Sorel-Tracy, QC J3R 4L7, Canada (46.02185673395553, -73.15290387390493)
8200 Rue Industrielle	Résidence pour personnes âgées traverse sécurisé mais les gens traversent au milieu de la rue Présence bancs ? (à vérifier) Est-ce que les personnes âgées se déplacent à pied ? (si oui, penser à des aménagements adaptés)	8200 Rue Industrielle, Sorel-Tracy, QC J3R 5R3, Canada (46.01394387527835, -73.1562298130834)

# Annexe C

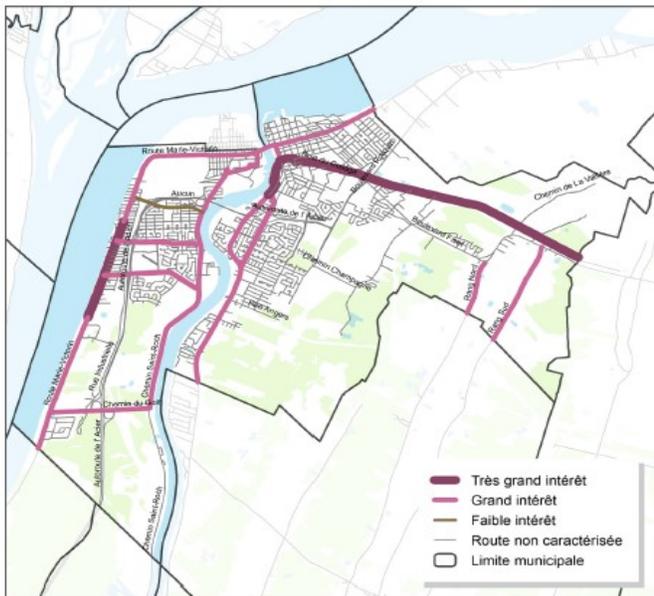


## SOREL-TRACY

MRC  
 Nombre d'habitants  
**Superficie**  
 Pourcentage de milieux naturels  
**Nombre de km de route**  
 Infrastructure cyclable existante  
  
**Circuits cyclables**

Pierre-De Saurel  
 35 000  
 6662 ha (66 km<sup>2</sup>)  
 3123 ha (47 %)  
 308 km  
 30 km de pistes en site propre, 40 km de voies uni- ou bidirectionnelles, 28 km de route en chaussées désignées  
 Route verte de La Sauvagine, Circuit Pierre-De Saurel, Circuit Le long du Fleuve, Cours d'eau et charmes ruraux, Au fil de l'eau

### INTÉRÊTS DES AXES



Une caractérisation de chaque route a été réalisée ainsi qu'un sondage auprès de la population régionale. Afin de prioriser l'aménagement d'infrastructures cyclables, l'intérêt des axes a été évalué selon les éléments suivants : le nombre de votes lors du sondage en ligne, l'utilisation actuelle par les cyclistes, la présence d'un circuit cyclable et la beauté du paysage sur ce segment.

En voici les principaux résultats :

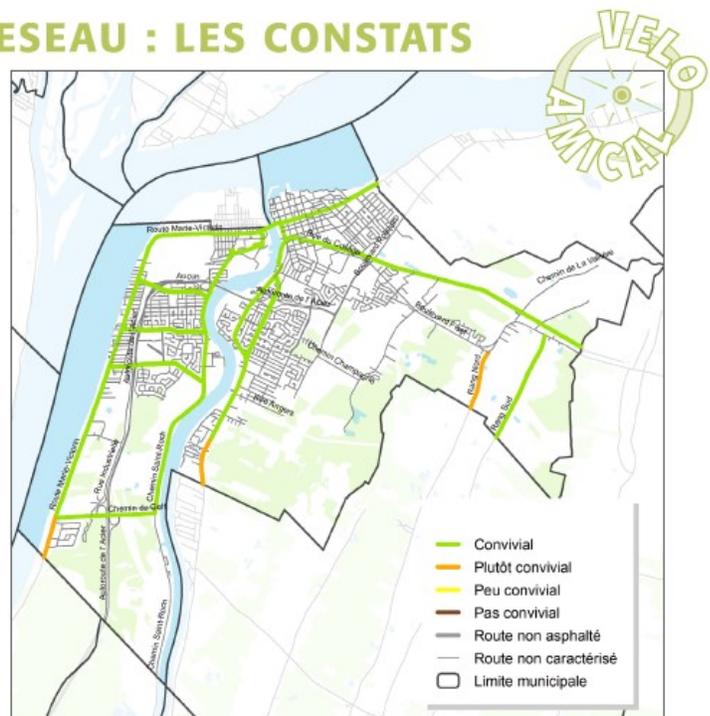
- L'ensemble du territoire de Sorel-Tracy est très apprécié des cyclistes. Son réseau développé est propice aux déplacements à vélo.
- Outre **La Sauvagine**, qui est évidemment un axe de grand intérêt sur le territoire, le **chemin des Patriotes** et le **boulevard Marie-Victorin** présentent des caractéristiques intéressantes selon les cyclistes ayant répondu au sondage. Les destinations que ces axes permettent de rejoindre et leur proximité avec l'eau (rivière Richelieu et Fleuve Saint-Laurent) sont des éléments qui intéressent particulièrement les utilisateurs.

### INDICE « VELO-AMICAL » DU RESEAU : LES CONSTATS

L'indice vélo-amical détermine s'il est plutôt agréable et sécuritaire pour les cyclistes de circuler sur la route. L'indice prend en compte la largeur de l'accotement asphalté et la vitesse maximale autorisée des voitures sur cette route. Lorsque disponibles, les données de débit de véhicules ont été intégrées.

Sur le territoire, on a pu constater que :

- La vitesse limitée à 40 km/h assure le confort et la convivialité des cyclistes.
- L'infrastructure cyclable favorise la pratique du vélo et les aménagements en place rendent les grands axes de la Ville de Sorel-Tracy conviviaux pour les cyclistes. Certifiée VÉLOSYPATHIQUE en 2019, la Ville travaille continuellement à l'amélioration de son réseau.





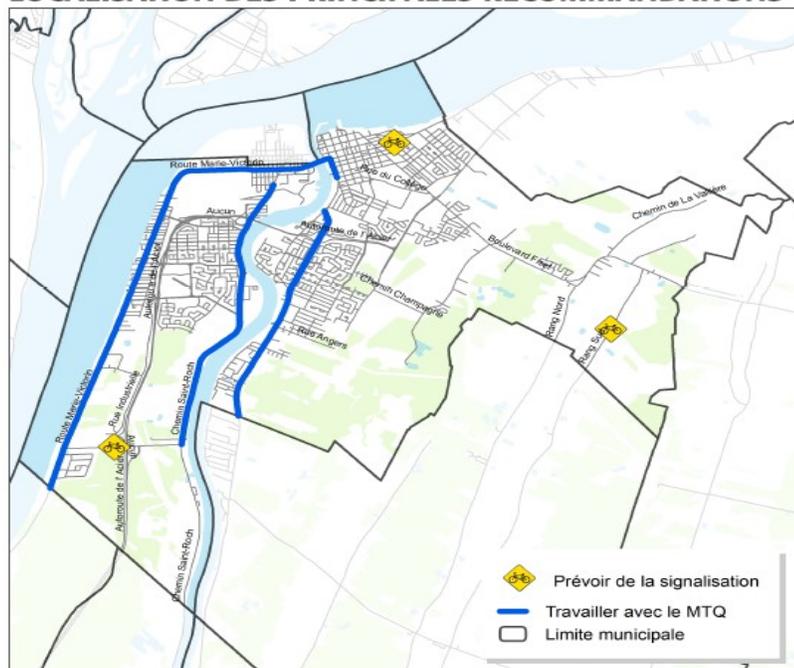
## LES GRANDES RECOMMANDATIONS

Chaque segment de route analysé a été placé selon leur intérêt et leur indice « vélo-amical » dans une grille permettant d'identifier la grande stratégie d'aménagement à adopter sur cette route. En fonction de la stratégie, des recommandations d'aménagements ont pu être formulées.

Recommandation	Route concernée	Coût
Voir avec le ministère des Transports pour accroître la sécurité la route par exemple : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veiller à la visibilité du marquage au sol et au respect des bandes dédiées aux vélos par les automobilistes</li> <li>• Sécuriser la traversée de la 132 à hauteur du rang Sud et de la rue Au-ber</li> <li>• Prolonger les aménagements sur la route 223 jusqu'au chemin du Golf</li> </ul>	Route 133 <b>Route 223<sup>1</sup></b> Route 132	\$\$
Sécuriser le passage par-dessus la rivière Richelieu	<b>Pont Turcotte<sup>1</sup></b>	\$\$\$
Compléter le marquage au sol pour la voie réservée au vélo sur l'ensemble de la rue	Chemin de Saint-Anne	\$\$
Travailler avec les acteurs régionaux pour la prolongation de la piste de La Sauvagine jusqu'à Saint-François-du-Lac	<b>La Sauvagine<sup>1</sup></b>	\$\$\$\$
Prévoir de la signalisation pour assurer la sécurité des cyclistes, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Panneaux pour le respect des distances de sécurité entre les voitures et les vélos (ex. 1,5 m)</li> <li>• Panneaux visant à sensibiliser les automobilistes au partage de la route avec les vélos</li> <li>• Marquage au sol ou installation de bollards</li> </ul>	<b>Chemin du Golf<sup>1</sup></b> Rang Sud	\$\$

<sup>1</sup>Circuit régional principal

### LOCALISATION DES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS



### Autres recommandations ou commentaires de citoyens



« Améliorer la praticabilité des sentiers en milieu naturel dans le secteur de la rue Angers »



« Évaluer la possibilité de protéger des milieux naturels et de permettre leur accessibilité toute l'année en collaboration avec la municipalité Sainte-Victoire-de-Sorel »



« Évaluer la possibilité d'aménager une passerelle vélo-piéton au-dessus de la rivière Richelieu »