



**POUR  
MA MOBILITÉ,  
JE M'ACTIVE**

# SOLUTIONS DE MOBILITÉ ACTIVE

**Contrecœur**



## POUR MA MOBILITÉ, JE M'ACTIVE

Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE est une démarche du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie). La démarche 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.

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



Québec 



# Sommaire

I. Introduction .....	Page 1
II. Transfert de connaissances.....	Page 3
III. Solutions proposées par les participant·e·s.....	Page 4
IV. Résultats de la priorisation des solutions.....	Page 11
V. Conclusion .....	Page 16
VI. Prochaines étapes.....	Page 16

# 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 se déroule dans neuf municipalités en Montérégie, dont la Ville de Contrecoeur. Les villes participantes deviennent des partenaires avec qui le CRE Montérégie collabore étroitement afin d'adapter la démarche à leur image et de mobiliser les parties prenantes.

La démarche se compose d'activités, organisées et développées par le CRE Montérégie, qui 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).

# Partenariat

La Ville de Contrecœur a approché le CRE Montérégie pour établir un partenariat de réalisation de la démarche sur leur territoire. À la suite de la première étape de la démarche, la Ville de Contrecœur a signalé au CRE Montérégie qu'elle souhaitait aller en consultation publique en novembre 2022 concernant l'aménagement et le partage de la route du secteur des rues des Patriotes, Bourgchemin, Joseph-Lamoureux et Louis-Fiset. La Ville avait déjà mandaté la firme de conseils stratégiques Brodeur Frenette pour produire une étude sur les aménagements possibles. Puisque les enjeux sur les intersections et le partage de la route ont été identifiés dans le rapport de l'activité de l'identification des enjeux, le CRE Montérégie a créé des activités qui répondaient à la fois aux besoins de la Ville et des citoyen·ne·s ayant participé à la démarche.

## Les activités

Le 8 novembre 2022, le CRE Montérégie a organisé une soirée comprenant trois étapes de la démarche qui s'est déclinée en plusieurs activités :

- Mot de bienvenue de la mairesse de la Ville de Contrecœur ;
- Présentation du contexte par le CRE Montérégie et la Ville de Contrecœur ;
- Présentation sur des solutions d'aménagements avec du matériel de Piétons Québec ;
- L'activité 1-2-Tous en sous-groupe qui consistait à imaginer des solutions sur un lieu donné ;
- L'activité de vote rapide en sous-groupe pour récolter des commentaires et surtout connaître les aménagements préférés des participant·e·s.

L'événement a eu lieu en présentiel à Contrecœur et a réuni 19 personnes.

# II. Transfert de connaissances

L'atelier a commencé par une présentation d'idées d'aménagements possibles pour optimiser le partage de la route du secteur. En quelques minutes, le CRE Montérégie a présenté du matériel de partenaires experts en aménagement. Piétons Québec a accepté que son matériel développé dans le cadre de cette démarche soit repris et le CRE Montérégie l'a bonifié avec des photos et exemples provenant de ressources en ligne. Les idées d'infrastructures d'aménagement ont été regroupées dans les mêmes cinq catégories utilisées dans le rapport produit par la firme Brodeur Frenette à la Ville.

## Encadrement

L'encadrement représente l'aménagement qui orne la rue. Cela agit sur l'atmosphère et la vision de la circulation. Un encadrement rapproché de la rue a pour but de donner l'impression d'un petit espace et ainsi forcer les automobilistes à ralentir. Cela peut être obtenu grâce à l'ajout de végétaux ou de bollards.

## Déviations verticale

L'objectif est d'obliger l'automobiliste à ralentir. Les aménagements de déviation verticale les plus communs sont les dos d'âne ou les traverses piétonnes surélevées.

## Déviations horizontale

L'objectif est d'obliger l'automobiliste à ralentir en limitant l'espace de circulation. Les aménagements de déviation horizontale les plus communs sont les chicanes, les saillies ou encore les îlots refuges.

## Signalisation

Afficheur de vitesse, arrêt obligatoire, marquage au sol, panneaux de signalisation sont des exemples courants de signalisation pour contrôler la circulation et le partage de la route.

## Traitement de chaussée

L'objectif est de mettre en évidence une zone qui demande un changement de conduite de la part des automobilistes en identifiant une zone par une couleur ou à l'aide de texture ou matières différentes de la chaussée normale.

# III. Solutions proposées par les participant.e.s

Les personnes présentes étaient réparties sur 4 tables de 4 à 6 personnes. Chaque table a travaillé sur un lieu ou une thématique, par exemple un type d'intersection. Ces quatre sites ont été identifiés par la Ville et étudiés dans le rapport de la firme Brodeur Frenette dont proviennent les plans suivants.

## Les quatre sites étudiés

### 1. L'intersection de la rue Ormes et de la rue Saint-Antoine



### 2. Les intersections résidentielles le long de la rue des Patriotes



### 3. L'interface commerciale sur la rue des Patriotes





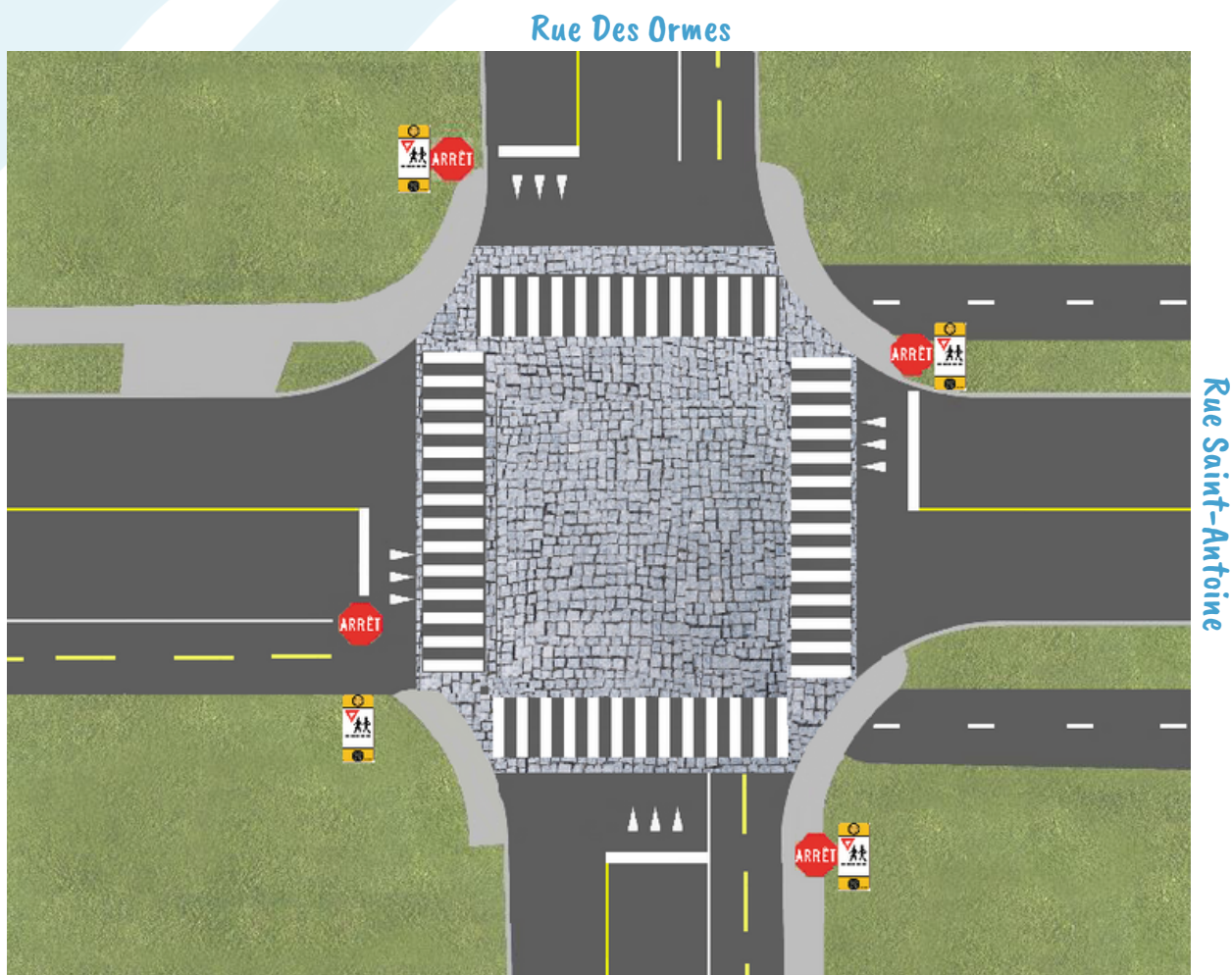
## 4. L'entrée du nouveau développement commercial



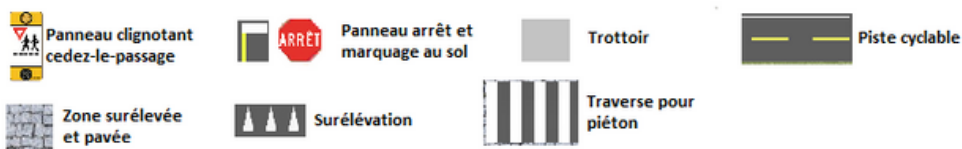
Sur chaque table étaient disposés des éléments de bricolage (stylo, post-it, papier collant, etc.) ainsi qu'un schéma vierge de la route (sans aménagements). Dans un premier temps en binôme, puis par table, les participant·e·s ont pu proposer des aménagements qu'ils ou elles souhaiteraient avoir pour favoriser les déplacements actifs. Ensuite, chaque table a présenté leur solution d'aménagement à l'ensemble des personnes présentes.

# Les résultats

## L'intersection de la rue des Ormes et de la rue Saint-Antoine



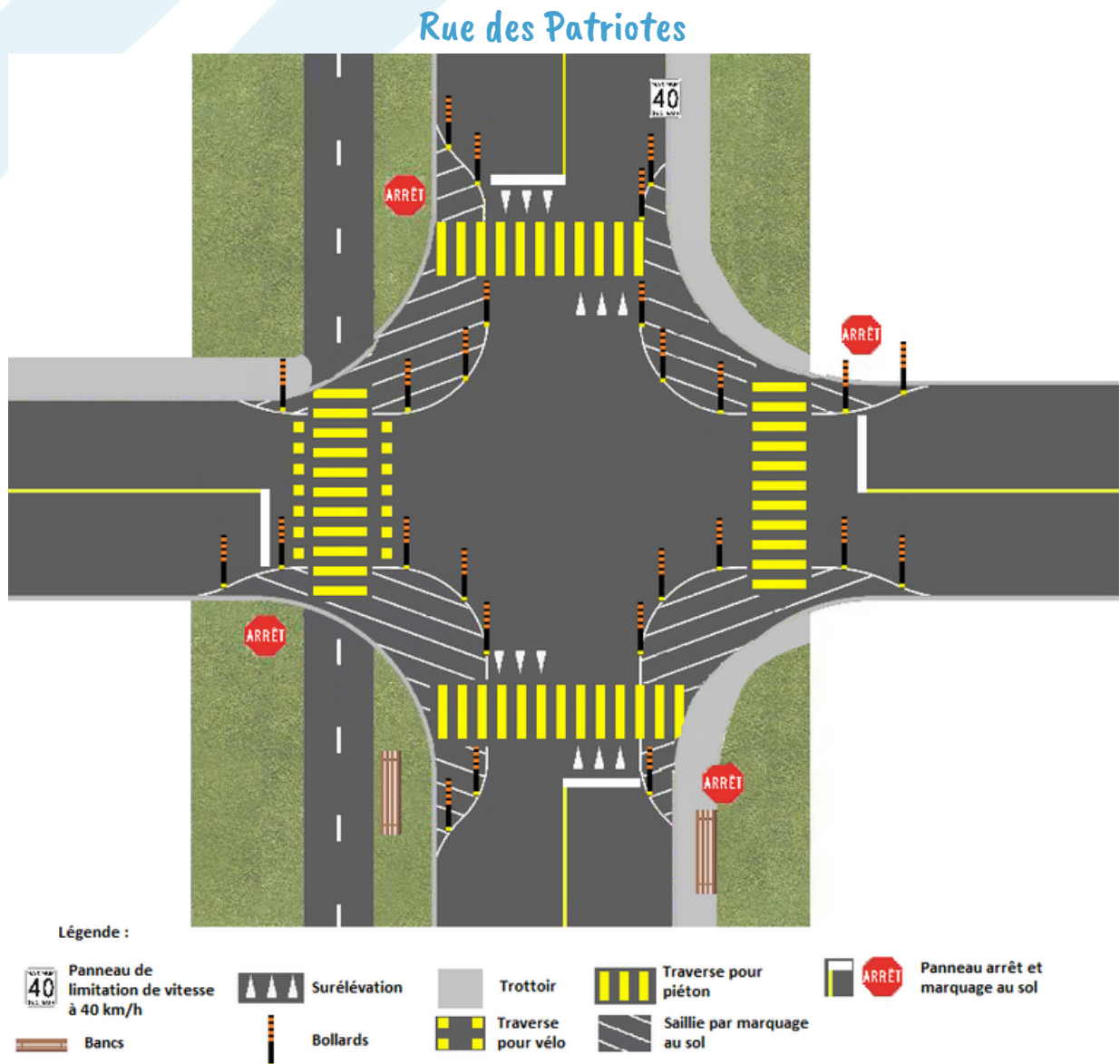
Légende:



Les propositions citoyennes pour l'intersection principale de la rue Ormes et de la rue Saint-Antoine incluent l'ajout d'un trottoir et d'une piste cyclable sur les deux rues, ainsi que la surélévation de l'intersection avec un marquage au sol et un revêtement en pavés. Des panneaux de signalisation clignotants et des panneaux d'arrêt seraient installés pour assurer la sécurité des piéton-ne-s et des automobilistes.

Il n'est pas précisé si la piste cyclable proposée dans les schémas présentés est bidirectionnelle ou unidirectionnelle. Ces propositions ne sont pas définitives et peuvent être modifiées. Vélo Québec recommande des voies cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée pour les nouvelles pistes cyclables.

## Les intersections résidentielles le long de la rue des Patriotes



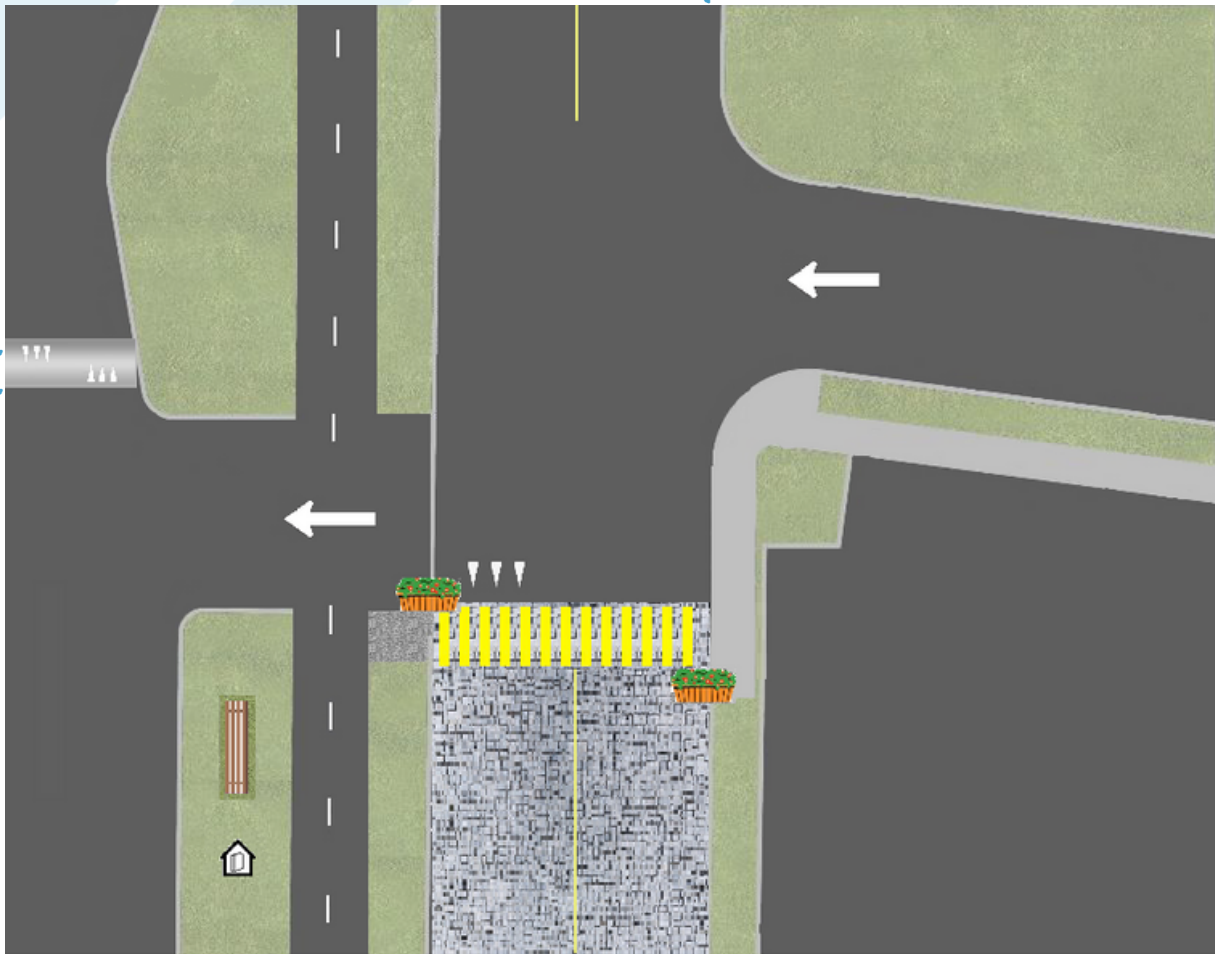
Pour les aménagements proposés par la table qui a travaillé sur les intersections résidentielles le long de la rue des Patriotes, on retrouve des marquages au sol avec des traverses, des saillies accompagnées de bollards, marquage de la piste cyclable. Des déviations verticales avec les traverses de la rue des Patriotes surélevées. Des panneaux de signalisation d'arrêts pour les quatre voies, et un panneau de limitation de vitesse à 40 km/h. On retrouve également du mobilier urbain, avec l'ajout de bancs.

Un dernier aménagement est l'ajout d'un trottoir le long de la rue des Patriotes à l'opposé de la piste cyclable et dans les rues perpendiculaires à la rue des Patriotes pour donner un espace dédié aux piétons, qui actuellement utilisent la piste cyclable.

# L'interface commerciale sur la rue des Patriotes








Rue des Patriotes  
Direction du rond-point

Entrée de la caisse populaire



Entrée du Chico

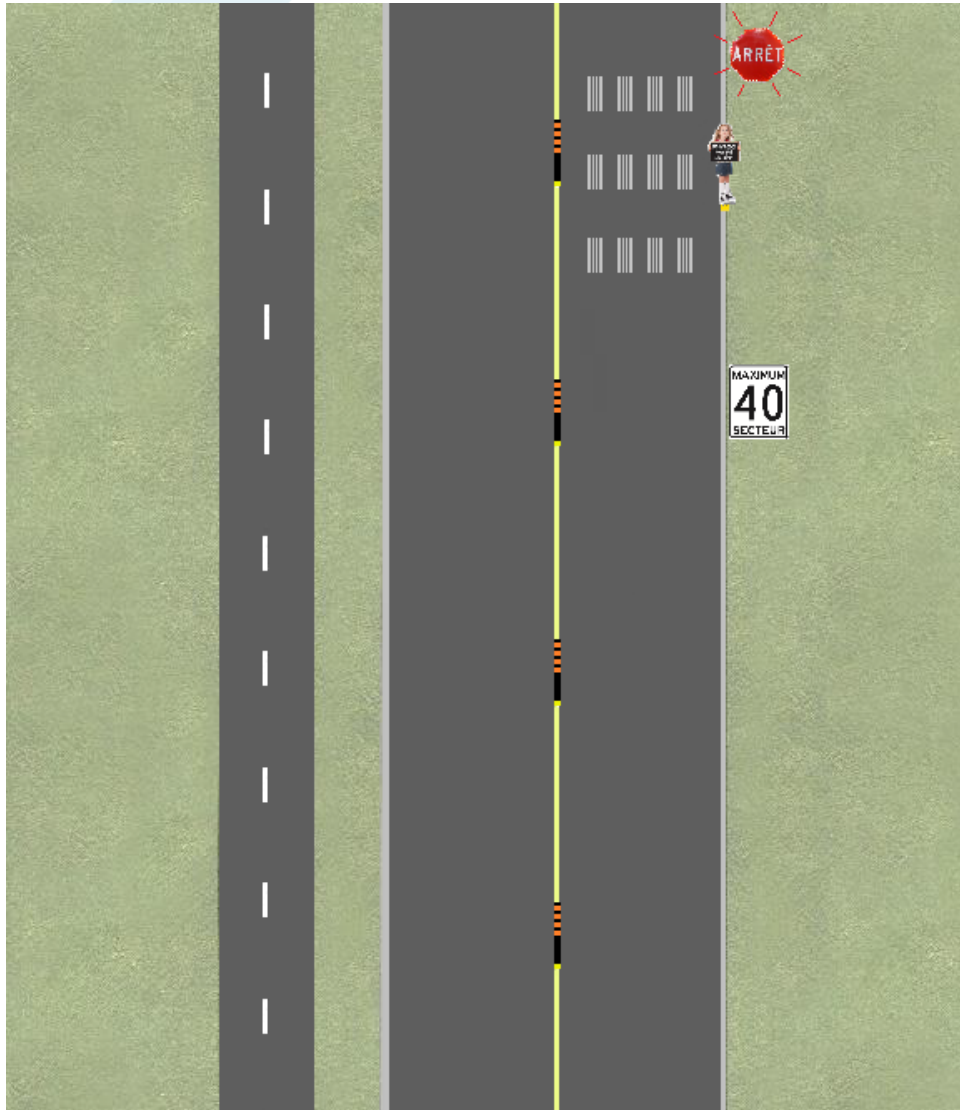
Légende :

- |  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  Banc                 |  Surélévation   |  Sens unique aux entrées charretières |  Bacs à fleurs |
|  Traverse pour piéton |  Boîte à livres |  Zone surélevée et texturée          |  |

Pour les aménagements proposés par la table qui a travaillé sur l'interface commerciale sur la rue des Patriotes, on retrouve du mobilier urbain avec des bacs à fleurs pour réduire la largeur de la route, un banc et une boîte à livres. Les entrées et sorties charretières pour accéder aux commerces sont en sens unique. Une traverse pour piétons est ajoutée par un marquage au sol, elle est également surélevée. De plus, la zone de traverse est d'une autre texture, qui modifie la conduite et incite les automobilistes à ralentir.

# L'entrée du nouveau développement commercial

## Rue des Patriotes Direction de la zone résidentielle



Légende :



Stries de ralentissement



Panneau de limitation de vitesse à 40 km/h



Arrêt lumineux

Bollards



Panneau d'une silhouette d'enfant

Pour les aménagements proposés par la table qui a travaillé sur l'entrée du nouveau développement commercial, on retrouve des bollards au milieu de la route, des stries de ralentissement avant d'arriver dans la zone résidentielle, un panneau de signalisation de secteur à 40 km/h, un panneau d'arrêt lumineux et enfin un panneau d'une silhouette d'enfant. L'objectif principal est de faire ralentir les automobilistes en arrivant dans la zone résidentielle.

# 4. Résultats de la priorisation des solutions

Pour chaque site (lieu ou thématique), une table de participant·e·s a dû créer un aménagement pour réduire les conflits et dangers de la route. Le rapport de la firme Brodeur Frenette contenait aussi deux aménagements en guise de solutions, dont une déjà identifiée par la Ville comme leur favorite. En plus du statu quo, il y avait donc quatre propositions pour chaque site :

- Proposition 1 : aménagement actuel (statu quo)
- Proposition 2 : aménagement favori de la Ville, proposé par Brodeur Frenette
- Proposition 3 : aménagement autre proposé par Brodeur Frenette
- Proposition 4 : aménagement citoyen réalisé lors de la première activité

Pour l'étape de priorisation des solutions, l'ensemble des participant·e·s était amené à voter sur leurs propositions favorites. Les animateur·rice·s du CRE Montérégie passaient de table en table avec les quatre propositions d'un site en particulier pour récolter les votes et commentaires. Pour voter, chaque participant·e avait en main deux Post-its de couleurs différentes. Le bleu signifiant que la proposition provoque un effet «Wow!», c'est-à-dire qu'il désigne l'aménagement favori. Le post-it jaune signifiait un choix réaliste qui découle d'une réflexion sur les coûts, les difficultés de mise en œuvre, etc.



**Wow !**



**Pour**

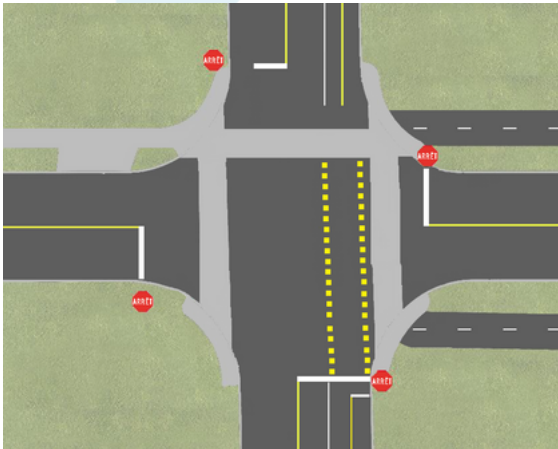
# L'intersection de la rue des Ormes et de la rue Saint-Antoine

## Aménagement actuel

## Aménagement de la Ville

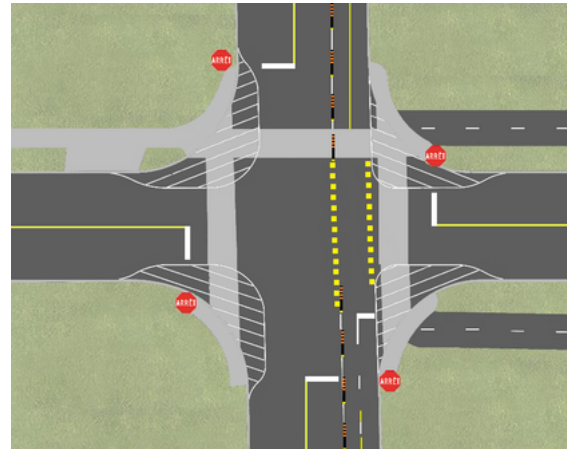
Wow !  
x0

Pour  
x0



Wow !  
x3

Pour  
x0

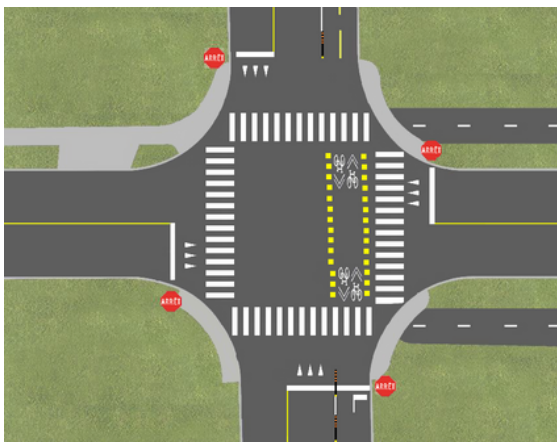


## Aménagement firme

## Aménagement des citoyen.ne.s

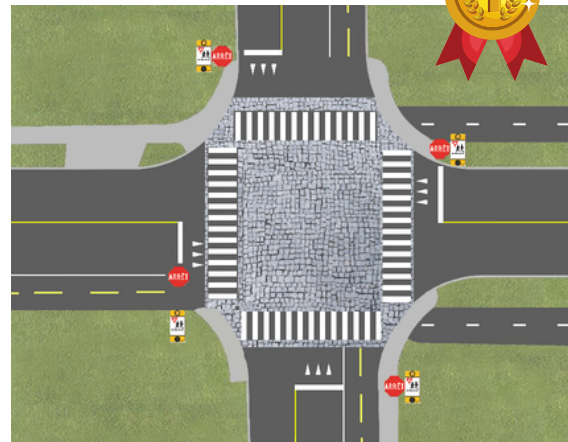
Wow !  
x5

Pour  
x12



Wow !  
x11

Pour  
x7



L'aménagement proposé par les citoyen·ne·s récolte le plus de voix. Selon les commentaires des participant·e·s, le point fort est la surélévation de l'ensemble de la zone d'intersection. Ce dispositif est rassurant pour les piétons car il oblige les voitures à ralentir. Cet aménagement se retrouve dans la troisième proposition, ce qui explique qu'elle ait également reçu un grand nombre de votes. À l'inverse, les deux premières propositions ont très peu été appréciées.

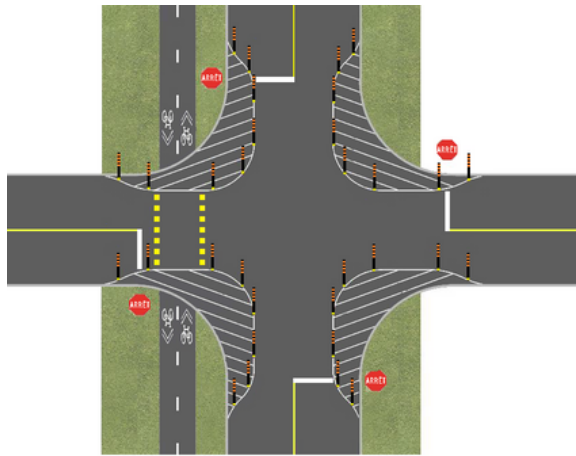
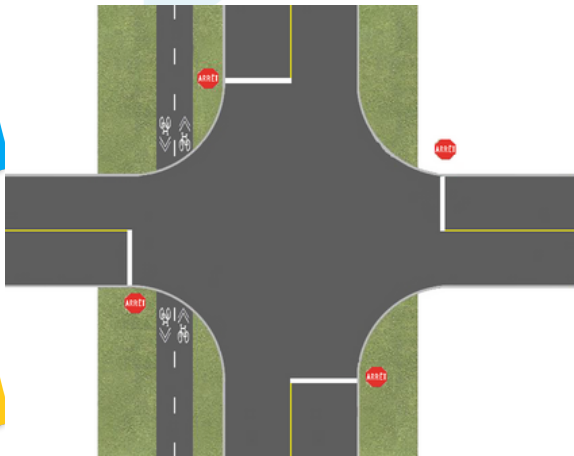
# Les intersections résidentielles le long de la rue des Patriotes

**Aménagement actuel**

**Aménagement de la Ville**

Wow !  
x0

Pour  
x1



Wow !  
x2

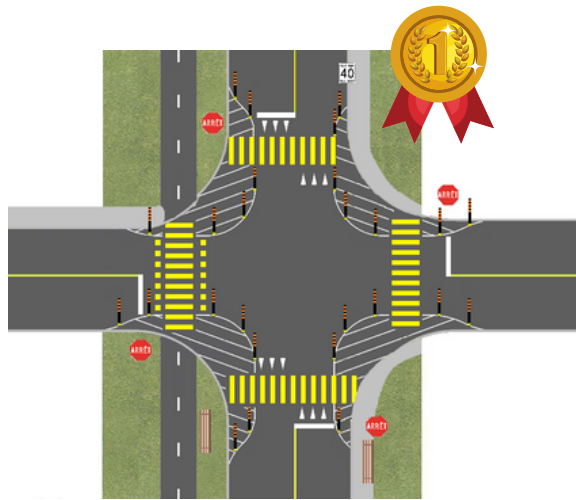
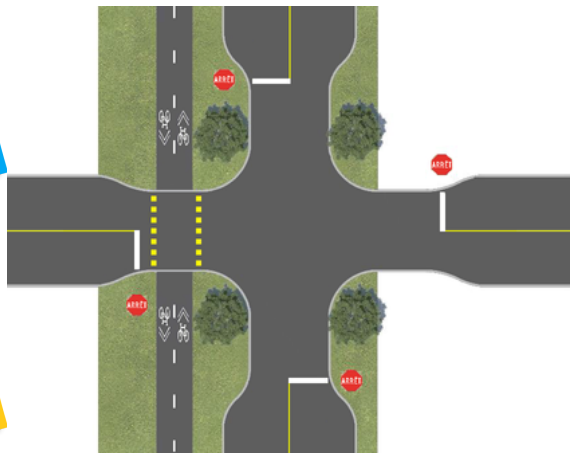
Pour  
x8

**Aménagement firme**

**Aménagement des citoyen.ne.s**

Wow !  
x7

Pour  
x5



Wow !  
x12

Pour  
x3

L'aménagement citoyen remporte le plus grand nombre de votes pour l'aménagement favori. C'est la seule qui propose des traverses surélevées et des trottoirs pour que les piétons n'aient pas à se déplacer sur la piste cyclable. Les saillies, qu'elles soient des marquages au sol ou végétalisées, ont été appréciées par les participant.e.s. Lors du vote, une autre table que celle qui a créé l'aménagement affirmait que les passages piétons étaient un élément nécessaire : leurs votes sont donc allés pour l'aménagement citoyen. Sinon, l'aménagement favori de la Ville semble être accepté pour son efficacité versus son coût.



# L'interface commerciale sur la rue des Patriotes

## Aménagement actuel

## Aménagement de la Ville

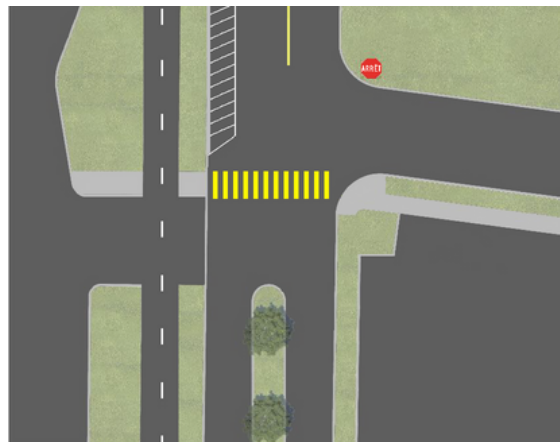
Wow !  
x0

Pour  
x0



Wow !  
x5

Pour  
x5

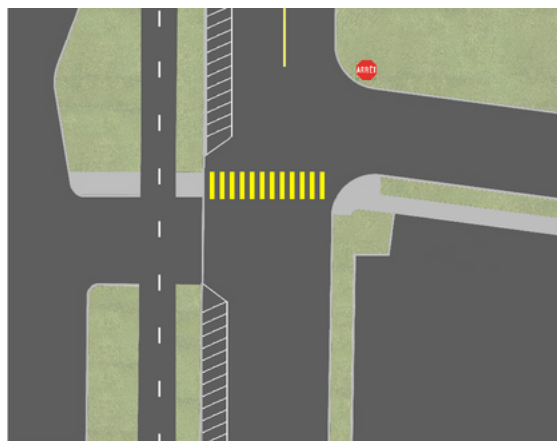


## Aménagement firme

## Aménagement des citoyen.ne.s

Wow !  
x2

Pour  
x1



Wow !  
x9

Pour  
x7



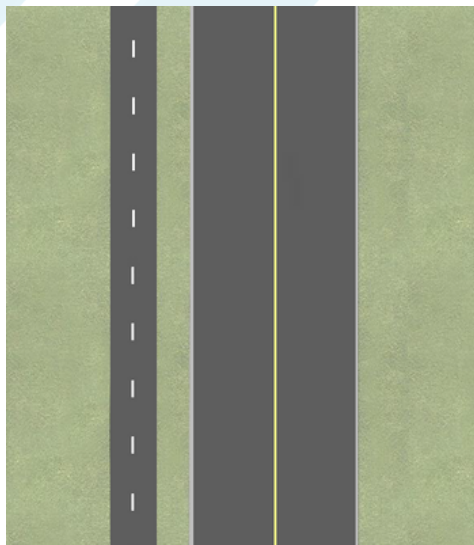
Une fois de plus, l'aménagement ayant récolté le plus de votes est l'aménagement citoyen. L'idée des entrées charretières à sens unique a été grandement appréciée pour simplifier la circulation. L'aménagement citoyen a néanmoins reçu quelques critiques. Bien que l'idée de surélever les traverses piétonnières était valorisée, certaines remarques ne jugeaient pas nécessaires que l'élévation et le pavé texturé soient sur un si long tronçon pour combiner les deux traverses piétonnières (une n'est pas visible sur le plan présenté). L'aménagement choisi par la Ville était globalement apprécié. Une critique concerne le terre-plein central. Il ne faudrait pas que la végétation cache les piétons qui traversent. Il faudrait par exemple une végétalisation basse en combinaison avec plus de mécanismes pour ralentir la vitesse des voitures près du passage piétonnier.

# L'entrée du nouveau développement commercial

## Aménagement actuel

Wow!  
x3

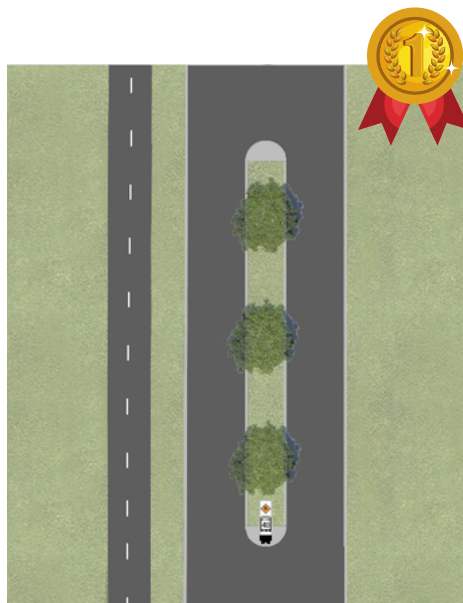
Pour  
x1



## Aménagement de la Ville

Wow!  
x11

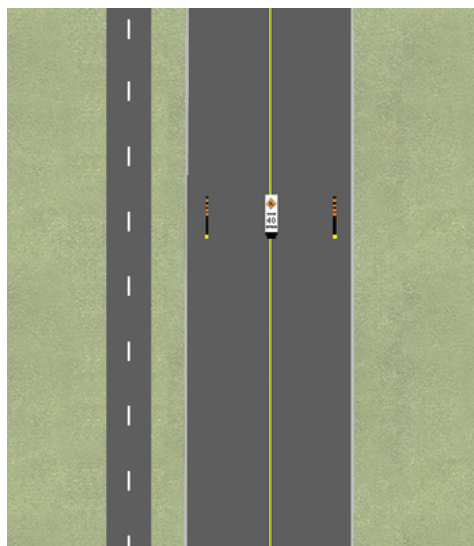
Pour  
x1



## Aménagement firme

Wow!  
x0

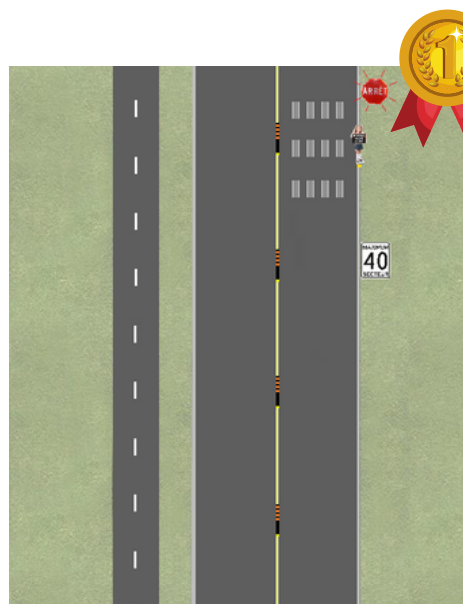
Pour  
x9



## Aménagement des citoyen.ne.s

Wow!  
x4

Pour  
x8



Cet enjeu n'était pas perçu comme essentiel pour certain·e·s des personnes présentes, ce qui explique les votes en faveur de l'aménagement actuel. Le terre-plein central de l'aménagement proposé par la Ville a beaucoup plu par sa façon de verdir le quartier en plus d'agir sur la vitesse des véhicules. L'aménagement autre, proposé par Brodeur Frenette, semble simple, mais accepté par les participant·e·s.

## V. Conclusion

La soirée du 8 novembre fut bien reçue par les citoyen·ne·s qui sont concerné·e·s par les enjeux de sécurité et de mobilité de leur quartier. L'implication et la transparence de la Ville semblaient être appréciées et ont facilité le travail collaboratif. Le rapport est aussi remis à la Ville qui analysera les possibilités d'aménagements.

Les activités en sous-groupe ont mis en lumière les difficultés et les obstacles rencontrés par les fonctionnaires et la Ville lorsqu'il est question d'aménagements qui plaisent à tou·te·s.

Les aménagements de traverses piétonnes surélevées et accompagnées d'un panneau lumineux pour avertir les automobilistes de la priorité aux piétons semblent être très appréciés. Les participant·e·s étaient sensibles à l'accessibilité et à la sécurité des jeunes et moins jeunes en privilégiant des aménagements qui rapetissent la distance de traverses de la voie.

## VI. Prochaines étapes

La Ville de Contrecoeur continuera les démarches de planification des travaux pour le réaménagement des sites. En plus de prendre en considération les idées et commentaires compilés lors de l'atelier de la démarche Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE, la Ville devra pousser les analyses de coûts, de faisabilité et d'entretien dans le court, moyen et long terme.

Pour la démarche Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE, plusieurs des étapes de réalisation sont complétées : il reste la dernière étape. Le CRE Montérégie s'engage à organiser un événement citoyen. À l'aide d'un comité de citoyens aviseurs, le CRE Montérégie coordonnera une campagne de sensibilisation, une journée de promotion du transport actif ou travaillera sur des dossiers avec les citoyen·ne·s qui s'engagent dans leur communauté.