

Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet transport actif)

Notre-Dame-du-Portage

Premier rapport : État de la situation et suggestions
pour la réalisation de l'étape 2

Octobre 2022



**« Le transport actif consiste à utiliser sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à un autre ». « Le transport actif ... est à la base du déplacement de l'être humain, à savoir un déplacement effectué par soi-même d'un endroit à un autre, sans motorisation autre que celle pouvant compenser une incapacité ou une insuffisance physique. Le potentiel de transport actif d'un milieu de vie s'étend donc à la notion de déplacement en fauteuil roulant, en quadriporteur ou même avec un handicap sensoriel ou mental »¹.
On peut aussi penser aux bicyclettes à assistance électrique.**

On peut alors se déplacer : à pied, à vélo, en planche à roulettes, sur des patins à roues alignées, en faisant du jogging et de la course, en fauteuil roulant non mécanisé, en raquettes à neige et en ski, etc.

Préface

Ce premier rapport s'insère dans la démarche visant la production d'un Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif) pour la municipalité de Notre-Dame-du-Portage. C'est une démarche qui s'inscrit en cohérence avec les visées de :

- La Politique de mobilité durable, horizon 2030 + Plan d'action gouvernemental sur le transport actif 2018-2023;
- Le Plan d'action régional de la Direction de la santé publique du Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) du Bas-Saint-Laurent + Programme national de santé publique 2015-2025.

Le plan vise à favoriser et encourager les déplacements actifs et sécuritaires dans la municipalité, notamment à proximité des écoles et en direction de différents lieux publics, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens.

La démarche pour réaliser le plan se fait en 2 étapes :

- Étape 1 : dresser un portrait des obstacles et problématiques reliés aux déplacements actifs et sécuritaires dans une municipalité: c'est l'état de la situation;
- Étape 2 : les observations recueillies permettront de réfléchir et suggérer des mesures d'aménagement et d'interventions permettant d'améliorer la sécurité et l'agrément lors des déplacements actifs : ce sont les pistes de solutions.

L'état de situation permet d'identifier :

- Les trajets actuels et potentiels de transport actif pouvant présenter un intérêt pour la population.
- Les obstacles empêchant une utilisation sécuritaire et agréable de ceux-ci.

J'ai eu la charge de réaliser cet état de situation et je suis heureux de vous en présenter les résultats dans la 1^{re} partie de ce premier rapport.

La 2^e partie présente des suggestions pour la réalisation de la 2^e étape.

Yves Goudreault

Citoyen de Notre-Dame-du-Portage et chargé de projet

Remerciement

Je tiens à remercier les personnes suivantes pour leur aide à réaliser cet état de situation :

- M^{me} Line Petitclerc, directrice générale et greffière-trésorière, municipalité de Notre-Dame-du-Portage;
- M. Gérald Dionne, agent de développement rural, MRC de Rivière-du-Loup;
- M^{me} Julie Fortin, agente de prévention et de promotion des saines habitudes de vie, CISSS du Bas-Saint-Laurent,
- M^{me} Julie Gendron, organisatrice communautaire, CLSC de Rivière-du-Loup;
- M^{me} Julie Couvrette, agente de développement rural, MRC de Rivière-du-Loup;
- M^{me} Myriam Desrosiers-Roy, agente de prévention et de promotion des saines habitudes de vie, CISSS du Bas-Saint-Laurent,
- M^{me} Rachel Bolduc, secrétaire-réceptionniste, commis-comptable, municipalité de Notre-Dame-du-Portage;
- M^{me} Lise Lavoie, adjointe aux communications, municipalité de Notre-Dame-du-Portage.

Table des matières

PARTIE 1 : ÉTAT DE LA SITUATION	1
1.1 <i>Portrait de la municipalité</i>	1
1.2 <i>Éléments pertinents de politiques et règlements de la municipalité</i>	2
1.3 <i>Éléments des procès-verbaux du conseil municipal (2008 à 2021)</i>	2
1.4 <i>Portrait de l'école primaire</i>	4
1.5 <i>Plan d'intervention en sécurité routière en milieu municipal (PISRMM).....</i>	8
1.6 <i>Implication de la Sûreté du Québec.....</i>	11
1.6.1 <i>Informations pertinentes de la Sûreté du Québec</i>	11
1.6.2 <i>Statistique des constats émis en matière de stationnements et de la circulation (1^{er} décembre 2015 au 7 avril 2022).....</i>	12
1.7 <i>Identifications des mesures déjà en place et déjà planifiées pour le transport actif.....</i>	13
1.8 <i>Sondage des citoyens.....</i>	13
1.8.1 <i>Résultats concernant la perception de la dangerosité.....</i>	15
1.8.2 <i>Résultats concernant l'intention de faire de la marche et du vélo</i>	18
1.9 <i>Sondage des parents de l'école primaire.....</i>	21
1.9.1 <i>Taux de réponse</i>	21
1.9.2 <i>Distance des familles de l'école</i>	22
1.9.3 <i>Moyens actuels de déplacements des élèves.....</i>	23
1.9.4 <i>Raisons pour ne pas utiliser le transport actif.....</i>	24
1.9.5 <i>Intérêt envers le transport actif</i>	29
1.10 <i>Marches de repérage</i>	31
1.11 <i>Constats généraux concernant l'état de situation.....</i>	34
PARTIE 2: SUGGESTIONS POUR LA REALISATION DE LA DEUXIEME ETAPE	35
2.1 <i>Une suggestion de parcours pour le transport actif.....</i>	36
2.1.1 <i>Schéma des parcours suggérés.....</i>	36
2.1.2 <i>Caractéristiques des parcours.....</i>	38
2.1.3 <i>Caractéristiques principales des parcours à tenir compte pour leur aménagement.....</i>	52
2.2 <i>Critères à tenir compte pour l'analyse des solutions et aménagements.....</i>	53
2.3 <i>Suggestions pour le processus et l'organisation de l'étape 2.....</i>	55
2.3.1 <i>Suggestions pour l'organisation de l'étape 2</i>	55
2.3.2 <i>Suggestions pour le processus de l'étape 2.....</i>	56
ANNEXE 1 : STATISTIQUE DES CONSTATS EMIS EN MATIERE DE STATIONNEMENTS ET DE LA CIRCULATION (1ER DECEMBRE 2015 AU 7 AVRIL 2022)	58

ANNEXE 2 : BESOINS DE LA MUNICIPALITE	61
ANNEXE 3 QUESTIONNAIRE AUPRES DES CITOYENS.....	65
ANNEXE 4 : QUESTIONNAIRE AUPRES DES PARENTS DE L'ECOLE PRIMAIRE	73
ANNEXE 5 : QUESTIONNAIRE POUR LES MARCHES DE REPERAGE	79
ANNEXE 6 : EMPRISE SUR LA ROUTE DU FLEUVE	84
ANNEXE 7 : DETAILS DES ELEMENTS PERTINENTS DE POLITIQUES ET REGLEMENTS DE LA MUNICIPALITE	100
ANNEXE 8 : DETAILS DES ELEMENTS DES PROCES-VERBAUX DU CONSEIL MUNICIPAL (2008 A 2021)	105
ANNEXE 9 : DETAILS DES MARCHES DE REPERAGE	110
<i>A9.1 ROUTE DE LA MONTAGNE.....</i>	<i>110</i>
<i>A9.2 ROUTE DU FLEUVE.....</i>	<i>113</i>
<i>A9.3 CÔTE DE LA MER ET CÔTE DE L'ÉGLISE.....</i>	<i>115</i>

Partie 1 : État de la situation

1.1 Portrait de la municipalité

Nom de la municipalité :		Notre-Dame-du-Portage				
Coordonnées de l'employé responsable de la démarche :		Yves Goudreault				
Élu responsable du dossier :						
Population :	1151	Nombre d'employés municipaux :	11 employés			
Coordonnées du policier-parrain :		Raymond Moreau, 819 552-1676				
Coordonnées de l'agente en promotion et prévention en CISSS du Bas-Saint-Laurent :		Julie Fortin julie.fortin0101.cisssbsl@ssss.gouv.qc.ca				
Comité de la démarche :						
Coordonnées de l'agent de développement rural :		Gérald Dionne gdionne@mrcrdl.quebec				
Quelles sont les méthodes de communication les plus efficaces ?						
<input type="checkbox"/> Radio <input type="checkbox"/> Télévision <input checked="" type="checkbox"/> Journal <input type="checkbox"/> Bulletin <input checked="" type="checkbox"/> Médias sociaux						
Autres :						
Quels sont les organismes présents?						
<input type="checkbox"/> Club des 50 ans et plus <input type="checkbox"/> Clubs sociaux <input type="checkbox"/> Clubs sportifs <input type="checkbox"/> Clubs de plein air <input type="checkbox"/> Comité sur les dossiers						
Autres organismes :						
Y a-t-il un projet d'aqueduc à venir?	<input checked="" type="checkbox"/>	Oui	<input type="checkbox"/>	Non	Année :	En évaluation
Y a-t-il un projet d'égout à venir?	<input type="checkbox"/>	Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	Année :	
Y a-t-il des traverses piétonnières?	<input type="checkbox"/>	Oui	<input type="checkbox"/>	Non	Combien :	2 traverses piétonnes
Y a-t-il des brigadiers scolaires?	<input type="checkbox"/>	Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non	Combien :	
• Qui les encadre?						

1.2 Éléments pertinents de politiques et règlements de la municipalité

Certains éléments de politiques et de règlements de la municipalité peuvent s'avérer pertinents lors de l'analyse et la recherche de solution. Voici un résumé des sujets les plus pertinents (à l'Annexe 7, on trouvera le détail de ces éléments) :

- RÈGLEMENT CONCERNANT LE BON ORDRE ET LA PAIX :
 - Interdiction d'obstruer ou de gêner le passage des piétons ou la circulation des voitures;
 - Droit au calme.
- RÈGLEMENT D'URBANISME RÈGLEMENT DE ZONAGE :
 - Règles concernant l'émondage et l'abattage d'arbre.
- POLITIQUE FAMILIALE ET DES AINES PLAN D'ACTION :
 - Concernant les sentiers :
 - Partenariat avec les propriétaires privés pour les sentiers situés à l'est du Chalet des sports;
 - Analyse de la faisabilité d'un sentier incluant les Aboiteaux joignant Saint-André à Notre-Dame-du-Portage;
 - Aménagement de haltes de repos.
 - Soutien au plan de mobilité durable.
- PLAN D'URBANISME RÉVISÉ 2021 :
 - Population vieillissante;
 - Demande citoyenne pour l'accès à la nature;
 - Pérennisation de l'accès aux terrains boisés privés;
 - Vitesse de circulation élevée sur les routes;
 - Nécessité de traverses entre la Route du Fleuve et la Route de la Montagne;
 - Problème de stationnement dans les rues;
 - Percées visuelles sur le fleuve;
 - Climat sonore;
 - Aménagement d'aires de repos.

1.3 Éléments des procès-verbaux du Conseil municipal (2008 à 2021)

L'analyse des procès-verbaux du Conseil municipal de 2008 à 2021 a fait ressortir certains éléments pouvant s'avérer pertinents par rapport à la démarche. Ces éléments ont été regroupés selon les catégories suivantes (à l'Annexe 8, on trouvera les détails des éléments) :

- Vitesse des véhicules;
- Aménagements;
- Déneigement;
- Sentiers;
- Financement.

Vitesse des véhicules

Le comportement des véhicules est un sujet de discussion récurrent au Conseil et chez les citoyens¹. Des demandes de surveillance ont été souvent faites à la Sûreté du Québec, mais semblent ne pas beaucoup porter fruit par rapport aux problèmes soulevés au fil des ans.

¹ Le rapport d'un groupe de citoyens concernant la sécurité de la Route de la Montagne est aussi versé au dossier.

Aménagements

Quatre (4) lieux ont fait, font ou feront l'objet d'aménagements importants :

- Le Parc de l'Anse;
- Le Parc des Grèves;
- Le centre du village (l'intersection Route du Fleuve et Côte de l'Église);
- La pointe de terrain à l'intersection de la Route de la Montagne et la Côte de l'Église.

Ces lieux sont et seront des endroits d'attraction où plusieurs citoyens voudront se rendre par transport actif. Il est donc important de penser à leur aménagement en termes de sécurité.

Et, il faut ajouter à ces endroits :

- Le Chalet des sports;
- Le Parc Julie-Gagné;
- L'édifice municipal et la future bibliothèque qui y sera joutée.

On peut aussi y voir que le Conseil a rejeté l'idée du sens unique pour la Route du Fleuve

Déneigement

On a retenu les frais de déneigement, car ces derniers sont importants tant au niveau des coûts qu'au niveau de la sécurité des piétons. Pour l'année 2022, les coûts pour le déneigement seront de 217 300 \$ pour le réseau routier et de 17 800 \$ pour les trottoirs (incluant d'autres surfaces appartenant à la municipalité) pour un total de 235 100 \$.

Sentiers

Il y a un intérêt à la municipalité pour le développement d'un réseau de sentiers. La possession d'un véhicule côte à côte est intéressante, car elle offre la possibilité d'entretenir d'autres futurs sentiers.

Financement

La municipalité connaît et utilise des sources de financement publiques. Il est fort possible que ce type de financement soit nécessaire pour des aménagements relatifs au transport actif.

1.4 Portrait de l'école primaire

La fiche suivante a été remplie en date du 5 juillet 2021 par M^{me} Karine Beauregard, directrice de l'école.

L'école									
Nom de l'école :	Notre-Dame-du-Portage								
Commission scolaire :	Commission scolaire Kamouraska - Rivière-du-Loup								
Quadrilatère de l'école (nommer les 4 rues, si possible) :	Route du Fleuve								
Type d'école :	Primaire								
Nom du directeur/de la directrice :	Karine Beauregard								
Téléphone/courriel :	418 894-6388, beauregardk@cskamoups.qc.ca								
Nombre d'élèves :	Préscolaire :	21	1 ^{er} cycle :	20	2 ^e cycle :	23	3 ^e cycle :	20	
	Autres (classes spécialisées, d'accueils, etc.) :				Nombre total d'étudiants :				84
Nombre de familles fréquentant l'école (si disponible) :	Environ 50	Langues de communication avec les :		élèves :	français	parents :	français		
Nombre :	d'employés :	15			de bénévoles :				
Est-ce que votre école bénéficie de la participation active des parents?	O.P.P. :		Comité vert :		Autres :				
Horaire de classes :	AM (bloc d'heures) :	8 h – 11 h 35			PM (bloc d'heures) :	12 h 50 – 15 h 15			
Horaire de la maternelle (si différent) :	AM (bloc d'heures) :				PM (bloc d'heures) :				
Le service de garde									
Service de garde du matin :	Horaire (bloc d'heures) :						Nbre d'élèves		
Service de garde du midi :	Horaire (bloc d'heures) :			11 h 25			Nbre d'élèves	50	
Service de garde de l'après-midi :	Horaire (bloc d'heures) :			15 h 15 – 18 h			Nbre d'élèves	40	
Existe-t-il un règlement sur les heures de fréquentation de la cour d'école par les élèves?				La cour est utilisée prioritairement par l'école de 8 h – 18 h. Par la suite, ouverte à toutes et à tous.					

Zones de débarcadères et espaces de stationnement				
Nombre :	d'autobus scolaires desservant l'école :	2	d'élèves en autobus :	70
Combien d'élèves n'ont pas accès gratuitement au transport scolaire?				
Politique sur l'admissibilité au transport scolaire :		Préscolaire :		
		Primaire :		
		Secondaire :		
Plages horaires des autobus scolaires :	Arrivées :	7 h 55 et 12 h 45	Départs :	11 h 30 et 15 h 25
Quelle est la localisation des zones de débarcadère pour les :	autobus scolaires :	Route du Fleuve	parents :	
Leur localisation occasionne-t-elle des conflits avec les différents usagers de la route? • Pourquoi?		Les autobus bloquent la circulation quelques instants pour débarquer les élèves, mais cela n'occasionne pas de pépins majeurs.		
Quelle est la localisation des espaces de stationnements pour :	autobus scolaires :	Route du Fleuve	personnel de l'école :	Route du Fleuve
Leur localisation occasionne-t-elle des conflits avec les différents usagers de la route? • Est-ce possible de dessiner un plan?		Pas de conflit		
Quelle est la localisation de l'endroit prévu pour les livraisons?	Route du Fleuve	Horaire de livraisons (bloc d'heures) :		8 h – 16h
Cette localisation et/ou cet horaire occasionnent-ils des conflits avec les différents usagers de l'école?		Pas vraiment		

Dossiers en lien avec la municipalité et le service de police ou autres			
Combien de brigadiers sont affectés à votre école?	0	Souhaiteriez-vous plus de brigadiers?	Pas nécessaire
Quelle est leur localisation?	-	Leur localisation est-elle satisfaisante? <ul style="list-style-type: none"> • Sinon, aimeriez-vous collaborer à cet effet avec le service de police au moment de la rentrée scolaire? 	-
Avez-vous formulé des plaintes au service de police?		Non	
Est-ce que l'école a formulé des demandes en lien avec la circulation auprès de la municipalité? <ul style="list-style-type: none"> • Quelle était la nature de ces dossiers? • Est-ce que la municipalité a identifié un répondant pour l'école? 		Non, aucun besoin	
Mobilité des élèves et du personnel			
L'arrivée et le départ des élèves sont-ils problématiques? <ul style="list-style-type: none"> • À quelles heures? • Pourquoi? • Avez-vous communiqué avec les parents à cet effet? 		Aucune problématique soulevée, nous avons trouvé une procédure selon le plan de la route et le peu d'espace qui restreint les options possibles.	
Y a-t-il des déplacements, à pied ou à vélo, réalisés dans le cadre des classes ou d'autres sorties scolaires? <ul style="list-style-type: none"> • Pour aller où? 		À pied quotidiennement par les élèves de la maternelle. Nous faisons parfois des sorties à pied et à vélo au village. À pied, les élèves vont également parfois au Chalet des sports.	
<ul style="list-style-type: none"> • Est-ce que certains membres du personnel viennent travailler à pied à vélo? 		Non	
Environnement bâti			
Dans quel type de milieu l'école est-elle située (résidentiel, nouveau développement, commercial, mixte)?		Mixte : résidentiel, commercial et institutionnel (<i>précision ajoutée par le charge de projet</i>).	
La qualité des corridors piétonniers est-elle satisfaisante autour de l'école? <ul style="list-style-type: none"> • Comment pourrait-elle être améliorée? 		La problématique est principalement l'hiver quand les trottoirs ne sont pas encore déneigés à l'heure où les élèves arrivent à l'école. Ils marchent alors dans la rue.	
Existe-t-il des aménagements cyclables près de l'école?			
Sont-ils adéquats?			
Comment pourraient-ils être améliorés?			

Avez-vous relevé des problèmes pendant le déneigement?	Comme mentionné ci-dessus, le déneigement des trottoirs de la Route du Fleuve se fait souvent trop tard le matin. Quand il fait tempête, les enfants marchent dans la rue.
Avez-vous relevé des problèmes de vitesse sur les rues bordant l'école?	Non, grâce à l'arrêt obligatoire et la Côte de l'Église, il est presque impossible d'aller vite.
Qu'est-ce qui, selon vous, caractérise le mieux une zone scolaire?	Vitesse réduite, affiches avisant les automobilistes.
Avez-vous été consulté pour l'identification de corridors piétonniers sécuritaires?	Non, probablement puisqu'il y a peu de rues touchées par des corridors piétonniers.
Avez-vous d'autres commentaires ou d'autres suggestions?	
Programmes et matériels	
Est-ce qu'il y a du personnel, comprenant le service de garde, faisant des déplacements actifs avec des élèves vers le parc, la patinoire la bibliothèque, le centre culturel, l'église ou autres lieux?	Oui
Qui sont-ils (enseignants, professionnels, employés au service de garde)?	Enseignants, service de garde
Pour quel cycle?	Maternelle à la 6 ^e année
À quel moment de l'année?	Tout au long de l'année scolaire selon les activités organisées
Quels matériels utilisez-vous pour parler des déplacements actifs sécuritaires lors des sorties des élèves avec votre personnel (outils de la SAAQ ou autres)? Exemple : https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/apprends-etre-prudent-pied.pdf	
Est-ce que vous avez des activités spéciales de sensibilisation aux déplacements actifs et sécuritaires pour l'Halloween?	Oui, sensibilisation faite par les enseignants et le corps policier scolaire
Est-ce que vous aimeriez que les membres de votre personnel reçoivent de l'information sur les bienfaits des déplacements actifs?	
Connaissent-ils les campagnes nationales de sensibilisation au transport actif et sécuritaire ?	Oui

Participent-ils aux campagnes nationales de sensibilisation au transport actif et sécuritaire? Exemples : https://defiactivetespieds.ca/ , Force 4, Cubes énergies	Oui
Organisent-ils des activités de sensibilisation au transport actif et sécuritaire à la rentrée scolaire et/ou à une autre période durant l'année? Exemple : https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/route-dragons.pdf	

1.5 Plan d'intervention en sécurité routière en milieu municipal (PISRMM)

On retrouve dans le PISRMM (2016-04-21) les éléments pertinents suivants :

- Valorisation du transport actif :

« Finalement, lorsque le couplage entre les paramètres de santé et les paramètres d'âge de la population est effectué, on peut conclure que la proportion des gens démontrant des difficultés pour la conduite automobile augmentera. De plus, la tendance est à la valorisation des moyens de transport actif. Les gens veulent plus d'infrastructures sécuritaires et fonctionnelles pour leurs déplacements à pied ou à vélo. La stratégie d'aménagement du réseau routier municipal doit tenir compte de cette réalité². » (page 9);

« Sur le plan de la santé, un fait intéressant ressort : 52.0 % des adultes et 2.3 % des jeunes du secondaire du RSS du Bas-Saint-Laurent souffrent d'embonpoint ou d'obésité. Aussi peu que 36,8 % des adultes de 18 ans et 32,0 % des jeunes du secondaire sont réputés actifs en combinant loisirs et déplacements actifs. Trois (3) facteurs, individuels, comportementaux et environnementaux influencent le choix du mode de déplacement. Celui sur le lequel nous pouvons agir, dans le cadre de cette étude, est le facteur environnemental. En plus d'induire l'activité physique dans la routine quotidienne, le transport actif contribue à l'amélioration du bilan de sécurité routière et bonifie l'état de santé en réduisant les problèmes cardiorespiratoires et la mortalité attribuable aux émissions polluantes. Il faut aussi considérer les économies générées par une moindre utilisation de la voiture (coûts d'entretien, de fonctionnement et de dépréciation, etc.). Les coûts environnementaux sont aussi réduits en matière d'émissions de gaz à effet de serre lesquels accentuent le dérèglement climatique. » (page 97);
- « Le principal objectif d'aménagement de la municipalité est de consolider son statut de « station balnéaire provinciale » en développant sa vocation récréotouristique.» (page 49);
- Pour Notre-Dame-du-Portage, la population occupée totale âgée de 15 ans et plus ayant un lieu habituel de travail ou sans adresse de travail fixe selon la médiane de la durée du trajet domicile-lieu de travail est de 520 et la durée médiane est de 15,2 minutes. (page 113);
- Les heures de départ pour le travail à partir du domicile pour Notre-Dame-du-Portage se répartissent comme suit (page 114) :
 - Entre 5 h et 6 h 59 : 70 (70/525 = 23,3 %);
 - Entre 7 h et 9 h : 390 (390/525 = 74,3 %);
 - N'importe quel temps après 9 h : 65 (65/525 = 12,4 %).

² Les soulignés sont de nous

- On retrouve sur le territoire de la MRC, 2 routes vertes dont la Route verte n°1 qui consiste en l'utilisation des accotements pavés de la Route 132. Ce tracé permet de relier l'Ontario à la Gaspésie (page 122);
- « Le Ministère (MTQ) rappelle qu'il gère les routes de transit et que l'objectif est d'offrir de bonnes routes sécuritaires pour le transport lourd et assurer le lien entre les routes municipales. Le Ministère est disposé à collaborer aux projets touchant la sécurité sur les tronçons relevant de sa compétence. Cependant, il est de la responsabilité des organisations municipales de hiérarchiser leur réseau routier, de contrôler l'implantation des résidences en bordure des routes à compétence provinciale et de faire la gestion de leurs demandes. Le Ministère ne fera pas la conception des aménagements, mais peut apporter son appui à son élaboration et sa mise en place. » (page 132);
- « L'indice de gravité globale de l'ensemble des accidents survenus sur ce territoire est de 1,57 pour les tronçons et de 1,75 pour les intersections. Une fois l'analyse spatiale complétée, certains tronçons et certaines intersections se révèlent problématiques. Ils sont présentés selon l'ordre d'importance :
 - Fréquence élevée : l'intersection de la Côte de la Mer et de la Rue des Iles à un intervalle de confiance de 95%. » (page 142);
- « On prévoit une diminution de la population de Notre-Dame-du-Portage et la municipalité devrait détenir la moyenne d'âge la plus élevée de la MRC. » (page 169);
- « Son taux d'activité est inférieur à celui de la MRC et de la province. » (page 169);
- « Classée comme un pôle local selon schéma d'aménagement, la municipalité possède un développement axé sur les activités récréotouristiques avec la présence de nombreux établissements hôteliers et des maisons d'été. Le développement résidentiel de la municipalité est favorisé. » (page 169);
- « En termes de déplacements, 88,8% de la population active occupée, ayant un lieu de travail habituel, travaille en dehors de la municipalité. Pour se rendre au travail, 40,7% de ces gens parcourent entre 5 km et 9,9 km et 44,4 % de 10 km à 14,9 km. La médiane des déplacements entre la résidence et le lieu de travail s'établit à 10,1 km et la population opte pour l'utilisation de l'automobile en tant que conducteur dans une proportion de 96,3%. Les principales destinations pour le travail sont Rivière-du-Loup et Saint-Antonin. » (page 169);
- « Les accidents survenus à l'intersection de la Rue des Iles et de la Côte de la Mer ont tous été causés par une chaussée enneigée. Ce qui laisse supposer qu'une plus grande vigilance doit être portée à l'entretien de ce secteur en hiver malgré le faible DJMA de ces tronçons, cette situation est récurrente. Aussi, la vitesse autorisée dans la Côte de la Mer est trop élevée considérant la présence d'un parc et d'une courbe en forte pente. Un capotage en courbe dans des conditions de brouillard en plein jour et une collision frontale lorsqu'un véhicule a chevauché la voie inverse pour suivre la courbe y sont survenus. » (page 170);
- « Il existe un nombre important de conflits d'utilisation sur la Route du Fleuve. Plusieurs accidents impliquant des cyclistes et des véhicules stationnés y sont dénombrés malgré le faible DJMA de cette route. » (page 170);
- « L'absence de corridors scolaires réduit la sécurité des piétons se rendant à l'école. La présence d'indicateur de corridors scolaires attire l'attention des conducteurs à la présence d'écoliers. » (page 170);
- Route du Fleuve : « Le moyen le plus efficace pour gérer les interactions entre les cyclistes et les automobilistes est la mise en place de bandes cyclables réservées aux cyclistes. Cependant, pour une route à double sens sans stationnements en bordure, il faut que la largeur de la chaussée soit suffisante pour accueillir 2 bandes cyclables de 1,2 m minimum. Lors de la Table de concertation #2, l'idée d'implanter une chaussée partagée a été proposée par les représentants de la municipalité. Cette proposition est à considérer, car elle permettrait d'augmenter le niveau de sécurité des cyclistes empruntant cette route. Certaines règles sont à respecter quant à l'implantation d'une chaussée désignée. La cohabitation des automobilistes et des cyclistes est optimale lorsque la vitesse et le débit de circulation sont faibles. De plus, il faut organiser la circulation selon l'espace disponible. La première étape d'implantation d'un axe cyclable, dans le cas de la Route du fleuve, est de déterminer les endroits où le stationnement en bordure sera autorisé ou non et de quel côté de la rue il sera permis ou non. Par la suite, selon les largeurs de voies de circulation restantes, le choix de l'aménagement devra être fait. Est-ce qu'il reste suffisamment d'espace pour mettre en place une bande cyclable ou devrait-on mettre en place une

chaussée désignée? Le Guide technique d'aménagement des voies cyclables produit par Vélo Québec avec la collaboration du ministère des Transports, de la Mobilité durable et Électrification des transports est une référence concernant les spécifications pour une conception, une réalisation et l'exploitation d'un aménagement cyclable sécuritaire et efficace. » (page 195);

- « Concernant la sécurité sur la route du Fleuve, la première étape serait de gérer le stationnement afin de maintenir une largeur adéquate des voies de circulation. Le stationnement doit être interdit lorsque la largeur de chaussée est insuffisante pour permettre un stationnement sécuritaire. La largeur recommandée d'un stationnement en parallèle est de 2,5 m et il est préconisé de conserver des voies de circulation de 3,0 m compte tenu du débit de circulation sur cette rue. Cependant, l'American Association of State High ay and Transportation Officiaux (AASHTO) considère qu'une largeur de stationnement de 2,1 m est acceptable lorsque la vitesse de circulation permise est égale ou inférieure à 30 mth ou 48 km/h. Par la suite, la conception d'un aménagement cyclable doit être effectuée selon l'espace de circulation restante, car la largeur de la chaussée est étroite et varie le long du parcours. Une succession d'aménagements doivent être considérés afin d'optimiser l'espace disponible pour le stationnement sur rue, la circulation automobile, la circulation des cyclistes et même la circulation piétonnière aux endroits où il n'y a pas de trottoirs. La mise en place d'un corridor scolaire serait appropriée pour la sécurité des élèves. Cette route pittoresque attire les piétons et les cyclistes. La mise en place d'infrastructures cyclables s'impose, mais elle devra résulter d'une sérieuse analyse. Finalement, il est recommandé d'effectuer l'élagage des branches d'arbre sous les faisceaux des luminaires d'éclairage public. Dans certains cas, leur présence réduit l'intensité lumineuse et altère la distribution photométrique.» (page 196);
- Côte de la Mer : « Pour augmenter la sécurité sur ce tronçon, il est suggéré de déplacer le panneau de la pente 10% d'une trentaine de mètres vers le nord, d'effectuer le marquage de la présence de terrains sportifs sur la chaussée en complément de la signalisation existante et de revoir la signalisation à l'approche des 2 dernières courbes de la pente. Le panneau de chicanes D-110-3-G est inadéquat pour prévenir les conducteurs de la présence d'une courbe à grand rayon suivie d'une courbe, en direction contraire, de court rayon et à déviation de 90°. Un plan de signalisation doit être élaboré pour cet endroit. Finalement, l'éclairage doit se prolonger au sud du terrain de jeu jusqu'à l'intersection avec la Rue des Iles afin de souligner la présence de zones de conflits qui sont l'intersection et le terrain de jeux.» (page 196).

Plan d'action Notre-Dame-du-Portage (dans Annexe 17)

Problématique	Mesure	Responsable	Priorité d'intervention	Estimation du coût	Collaborateur
Route du Fleuve	Évaluation et revue du site pour l'implantation d'un réseau cyclable et/ou piétonnier sécuritaire	Municipalité de Notre-Dame-du-Portage	1	10 000 \$	MTMDET, ville de RDL ou génie-conseil
Côte de la Mer	Évaluation et revue du site au niveau de la signalisation et de la prolongation de l'éclairage routier	Municipalité de Notre-Dame-du-Portage	1	8 500 \$	MTMDET, ville de RDL ou génie-conseil

1.6 Implication de la Sûreté du Québec

1.6.1 Informations pertinentes de la Sûreté du Québec

La fiche suivante a été remplie par le policier-parrain de la municipalité

Municipalité :	Notre-Dame-du-Portage
Sûreté du Québec (MRC) :	MRC de Rivière-du-Loup
Directeur du poste :	Lt Carl Pelletier
Policier-parrain :	Raymond Moreau

Offre de service sur son territoire				
Qui fait le lien avec le parrain, un élu identifié?	<input type="checkbox"/>	Oui	<input checked="" type="checkbox"/>	Non
• Autre personne?	Directrice générale de la municipalité			
Avez-vous fait des actions énumérées ci-dessous dans votre Rapport annuel d'activités le plus récent?				
Circulation des véhicules lourds (vitesse et respect des zones interdites)?	Oui <input type="checkbox"/> ou Non <input checked="" type="checkbox"/>			
Présence policière dans les secteurs de rassemblements des jeunes (parcs, stationnements, cours d'école, festivités, etc.)?	Oui <input type="checkbox"/> ou Non <input checked="" type="checkbox"/>			
Lutte aux stupéfiants (culture, trafic et possession simple)?	Oui <input type="checkbox"/> ou Non <input checked="" type="checkbox"/>			
Avez-vous reçu des demandes ponctuelles des élus et des citoyens? Si oui, lesquelles?				
Vitesse secteur Côte de la Mer. Plusieurs élus et citoyens me parlent du bruit occasionné par les motos dont la proportion de silencieux non conformes semble élevée.				
Avez-vous réalisé des activités de prévention réalisées au cours de l'année? Si oui, lesquelles? (auprès des élèves et/ou des parents des écoles primaires et secondaires, des médias, des groupes d'ânés, IMPACT ou différents comités)				
Opérations cinémomètre répétées pour intercepter des automobilistes observés quotidiennement circulant à grande vitesse sur la Route de la Montagne. Ces automobilistes, comme la majorité des gens interceptés en excès de vitesse sur cette portion de la Route 132, ne résident pas à Notre-Dame-du-Portage et disent vouloir sauver du temps pour prendre la Route 132 et non l'Autoroute 20 entre Rivière-du-Loup et le Kamouraska. Vitesses constatées allant de 110 km/h à 155 km/h.				
Avez-vous réalisé des activités communautaires réalisées au cours de l'année? Si oui, lesquelles?				

1.6.2 Statistique des constats émis en matière de stationnements et de la circulation (1^{er} décembre 2015 au 7 avril 2022)

On trouvera à l'Annexe 1 le fichier complet des *Statistiques des constats émis en matière de stationnements et de la circulation (1^{er} décembre 2015 au 7 avril 2022)* fournit par M^{me} Julie Charrois, greffière et juge de paix de la cour municipale commune de la Ville de Rivière-du-Loup.

En voici l'analyse :

Type d'infraction

Étiquettes de lignes	Nombre de type infraction	
Arrêt	3	3,4 %
Autre	11	12,6 %
Vitesse	73	83,9 %
Total général	87	100,0 %

Le type d'infraction le plus fréquent, et de loin, est le non-respect des limites de vitesse.

Type d'infraction : vitesse

Année	Lieu					Total général
	Route du Fleuve	Chemin Fraserville	Chemin du Lac	Côte de la Mer	Route de la Montagne	
2015	13,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,7%
2017	4,1%	1,4%	1,4%	0,0%	1,4%	8,2%
2018	5,5%	0,0%	1,4%	0,0%	4,1%	11,0%
2019	1,4%	2,7%	0,0%	8,2%	6,8%	19,2%
2020	8,2%	2,7%	1,4%	6,8%	1,4%	20,5%
2021	1,4%	4,1%	1,4%	15,1%	5,5%	27,4%
Total général	34,2%	11,0%	5,5%	30,1%	19,2%	100,0%

Note: aucune infraction de vitesse en 2016

Ce sont depuis 2015, la Route du Fleuve et la Côte de la Mer qui ont engendré le plus d'infractions de vitesse, mais pas aux mêmes périodes. Pour la Route du Fleuve, il y a plus de constats en 2015 que les autres années (sauf en 2020) alors qu'il y en a plus à partir de 2019 pour la Côte de la Mer (de fait, il n'y a eu aucun constat avant 2019).

La Route de la Montagne arrive en 3^e position avec un « pic » en 2019 suivi d'une baisse en 2020 et d'une remontée en 2021.

Depuis 2017, le nombre total d'infractions par année est en augmentation.

Selon la directrice générale de la municipalité de Notre-Dame-du-Portage, c'est l'abaissement de la vitesse limite à 30 km/h sur la partie centrale de la Route du Fleuve et une surveillance policière accrue qui auraient fait augmenter le nombre d'infractions en 2018.

Pour ce qui est de l'accroissement des infractions sur la Côte de la Mer en 2021, cela viendrait de la même combinaison de baisse de la vitesse limite (de 80 à 50 km/h) et de surveillance policière.

Il est difficile d'expliquer les autres chiffres. Ces variations sont-elles explicables par des changements effectifs du comportement des conducteurs? Ou par des changements de l'intensité de surveillance des policiers sur les

différentes routes concernées? Ou par des changements dans les aménagements de ces routes? Ou une combinaison de différents facteurs?

1.7 Identifications des mesures déjà en place et déjà planifiées pour le transport actif

Selon le questionnaire rempli par la municipalité en Annexe 2, les mesures actuellement en place pour améliorer le transport actif sont celles-ci :

Catégorie	Mesure
Mesures d'apaisement de la circulation :	
Aménagements cyclables ou piétonniers :	Lignes refaites au Parc de l'Anse et bollards installés Lignes et bollards installés sur Côte de la Mer - Intersection rue des îles pour la traverse piétonne
Réduction de la vitesse :	3 panneaux radars installés
Corridor scolaire :	
Autres :	Affiches installés signifiant de rouler lentement sur la Route du Fleuve

Les mesures déjà planifiées et devant se réaliser sous peu sont celles-ci :

Catégorie	Mesure	Date de réalisation
Mesures d'apaisement de la circulation :		
Aménagements cyclables ou piétonniers :		
Réduction de la vitesse :	Analyse avec consultant en cours (Ruesécure) pour trouver des solutions à la vitesse sur la Route de la Montagne	2022
Corridor scolaire :		
Autres :		

1.8 Sondage des citoyens

Un premier sondage auprès des citoyens de Notre-Dame-du-Portage fut effectué par Internet, mais le nombre de répondants n'étant que de 17, il fut considéré comme non représentatif de l'opinion des citoyens.

Un deuxième sondage a donc été fait par téléphone. Les personnes à contacter ont été choisies au hasard parmi les gens ayant un numéro de téléphone non privé, se retrouvant sur le site Canada411, soit 275 personnes.

Soixante-dix-sept (77) personnes en tout ont répondu et se répartissent comme suit :

- 32 sur la Route du Fleuve;
- 35 sur la Route de la Montagne;
- 10 au Quartier des Îles.

Les objectifs du sondage étaient :

1. Connaître la perception de la dangerosité des parcours suivants :
 - Route de la Montagne;
 - Route du Fleuve;
 - Côte de la Mer;
 - Côte de l'Église.

2. Avoir une idée de l'intention des citoyens à marcher et à faire du vélo sur ces parcours.

Les mesures de la perception de la dangerosité et l'intention se sont faites selon 3 contextes, à savoir :

Contexte 1	Sans neige au sol	En marchant
Contexte 2	Avec neige au sol	En marchant
Contexte 3	Sans neige au sol	En faisant du vélo

La perception de la dangerosité est mesurée sur une échelle de 0 à 3 :

- 0- Pas du tout
- 1- Un peu
- 2- Assez
- 3- Beaucoup

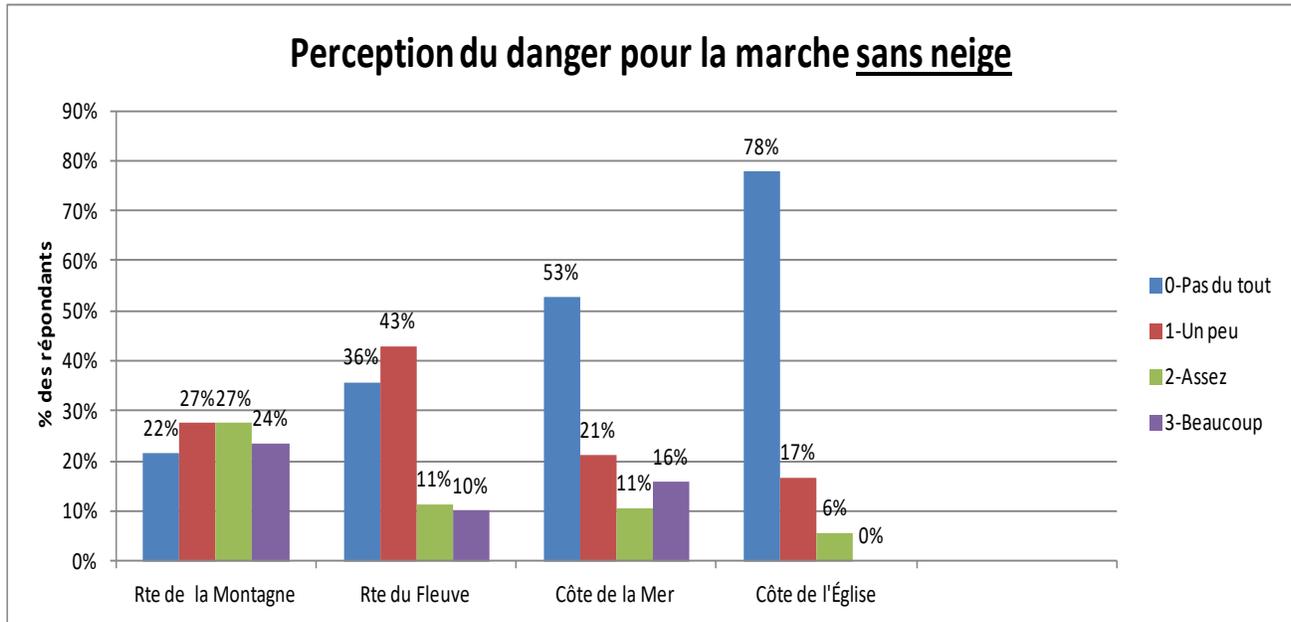
L'intention de marcher ou de faire du vélo est mesurée sur une échelle de 0 à 4 :

- 0- Jamais
- 1- Une à quelquefois durant la période où il n'y a pas de neige (où il y a de la neige)
- 2- Une à quelquefois par mois
- 3- Une à quelquefois par semaine
- 4- Presque chaque jour

Le questionnaire se retrouve à l'Annexe 3.

1.8.1 Résultats concernant la perception de la dangerosité

1.8.1.1 Dangerosité relative à la marche sans neige au sol



Comme la perception est sur une échelle de 0 à 3³, il est possible de calculer une moyenne de la perception de la dangerosité. De plus, sachant le nombre de répondants ayant répondu à une question, on peut aussi calculer l'erreur sur cette moyenne⁴.

	Rte de la Montagne	Rte du Fleuve	Côte de la Mer	Côte de l'Église
Moyenne	1,53	0,96	0,89	0,28
Nbre total de répondants	51	70	19	36
Erreur % sur la moyenne pour un niveau de confiance de 95% (population = 530 ménages (Profil statistique de Notre-Dame-du-Portage, 2018))	13%	10%	22%	16%
Limite supérieure d'erreur	1,72	1,05	1,09	0,32
Limite inférieure d'erreur	1,34	0,86	0,70	0,23

Même en calculant les limites supérieures et inférieures d'erreur sur les moyennes, on constate que les limites de Route de la Montagne ne chevauchent pas celles de la Route du Fleuve. Ce qui permet d'avancer que la Route de la Montagne est clairement perçue en moyenne plus dangereuse que la Route du Fleuve.

³Même si cette échelle est de fait ordinale, on peut approximer que les intervalles entre les niveaux est le même, ce qui nous permet d'en faire une échelle par intervalle et de calculer une moyenne.

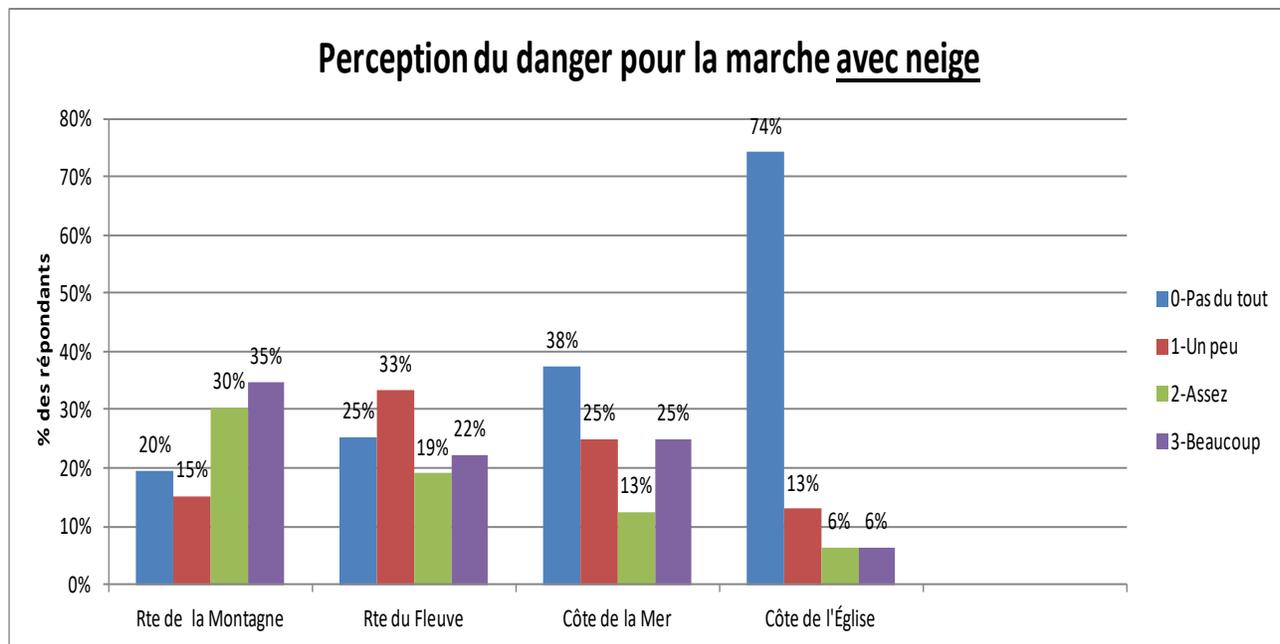
⁴ Pour le calcul pour une population de petite taille, voir <https://uregina.ca/~morrisev/Sociology/Sampling%20from%20small%20populations.htm#:~:text=the%20size%20of%20the%20sample,technique%20need%20to%20be%20changed.>

La Route de la Montagne est perçue en moyenne comme « Un peu » à « Assez » dangereuse, mais avec une grande dispersion des perceptions entre les répondants.

La Route du Fleuve est perçue en moyenne comme « Un peu » dangereuse avec une faible dispersion des perceptions entre les répondants

Malgré des erreurs assez grandes sur la perception moyenne de la Côte de la Mer (22%) et de la Côte de l'Église (16 %), on peut aussi dire que la Côte de la Mer est perçue en moyenne comme « Un peu » dangereuse et que la Côte de l'Église peut être considérée comme très peu dangereuse

1.8.1.2 Dangerosité relative à la marche avec neige au sol

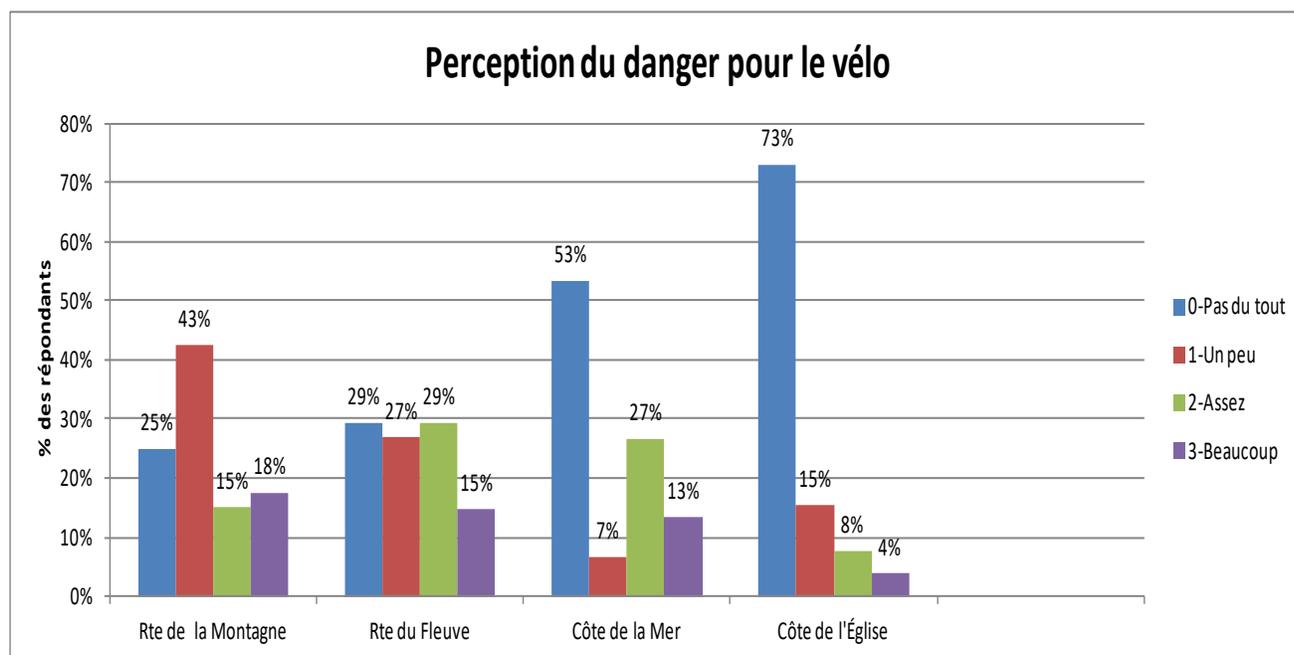


Perception du danger entre « Sans neige » et « Avec neige »

	Rte de la Montagne	Rte du Fleuve	Côte de la Mer	Côte de l'Église
Moyenne				
Sans neige	1,53	0,96	0,89	0,28
Avec neige	1,85	1,42	1,25	0,45
Différence % par rapport à « Sans neige »	21%	49%	40%	63%

La perception du danger augmente avec la présence de neige, et ce, avec une proportion assez importante, surtout pour la Route du Fleuve (la présence de neige augmente proportionnellement de beaucoup la perception du danger pour la Côte de l'Église, mais la perception reste faible).

1.8.1.3 Dangers relative à la pratique du vélo sans neige au sol



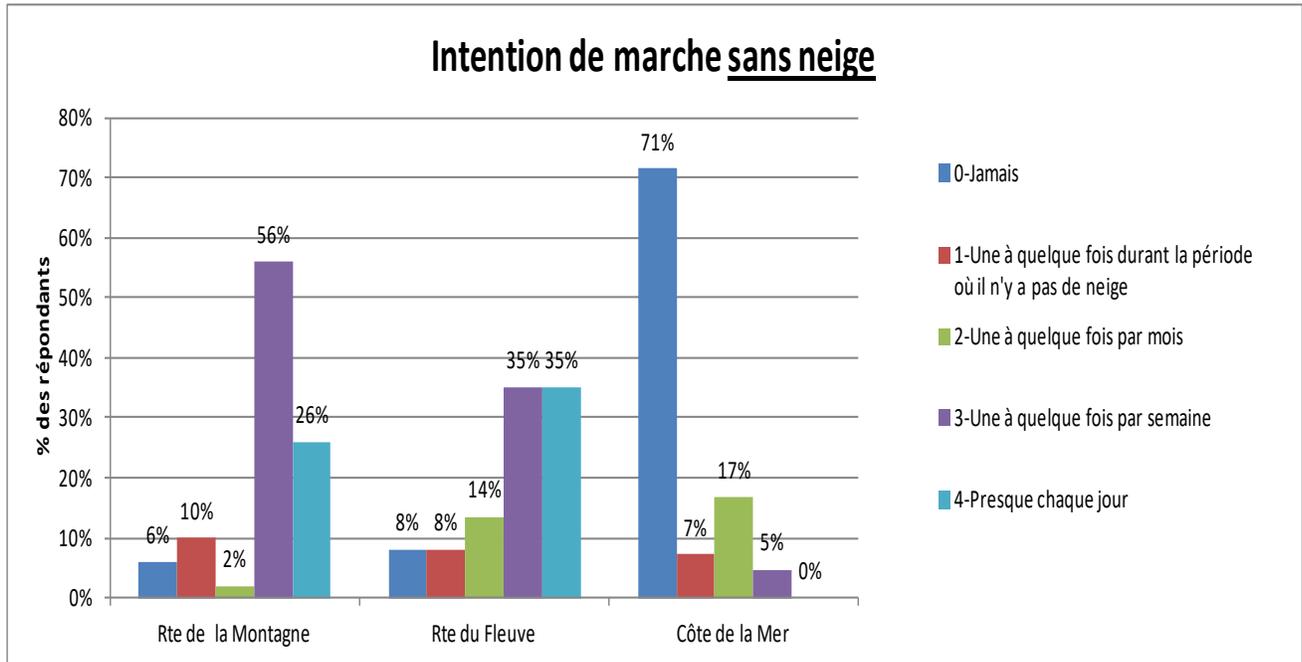
Perception du danger entre pratique du vélo et marche (sans neige)				
Moyenne	Rte de la Montagne	Rte du Fleuve	Côte de la Mer	Côte de l'Église
Vélo	1,25	1,36	1,00	0,42
Marche	1,53	0,96	0,89	0,28
Différence en % par rapport à Marche	-18%	42%	12%	52%

Il est intéressant de constater que si la perception du danger augmente de beaucoup pour la pratique du vélo sur la Route du Fleuve, elle diminue pour la Route de la Montagne.

Dans le cas de la Côte de la Mer, la perception du danger reste sensiblement la même que pour la marche. D'autre part, si la perception du danger de faire du vélo augmente proportionnellement de beaucoup pour la Côte de l'Église, cette perception reste faible.

1.8.2 Résultats concernant l'intention de faire de la marche et du vélo

1.8.2.1 Intention de marcher sans neige au sol



On peut considérer, comme dans le cas de l'échelle de dangerosité, l'échelle ordinaire d'intention comme une échelle à intervalle et en faire des moyennes d'intention comme indicateur.

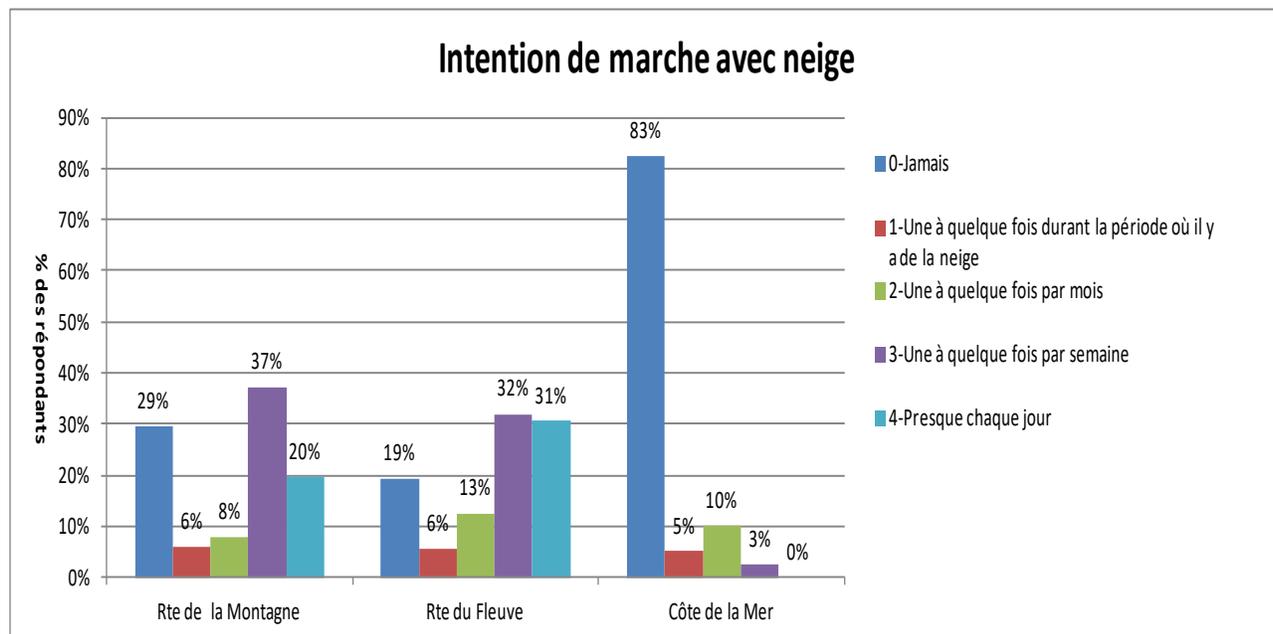
	Rte de la Montagne	Rte du Fleuve	Côte de la Mer
Moyenne	2,86	2,81	0,55

L'intention de marcher fréquemment sur la Route de la Montagne et sur la Route du Fleuve, lorsqu'il n'y a pas de neige, est très forte, contrairement à la Côte de la Mer

La moyenne d'intention est sensiblement la même pour la Route de la Montagne et la Route du Fleuve. La différence provient surtout de la répartition des répondants entre ceux qui iront marcher « Une à quelquefois par semaine » et ceux qui iront « Presque chaque jour » :

% de répondants	Route de la Montagne	Route du Fleuve
Une à quelquefois par semaine	56%	35%
Presque chaque jour	26%	35%
Total	82%	70%

1.8.2.2 Intention de marcher avec neige au sol



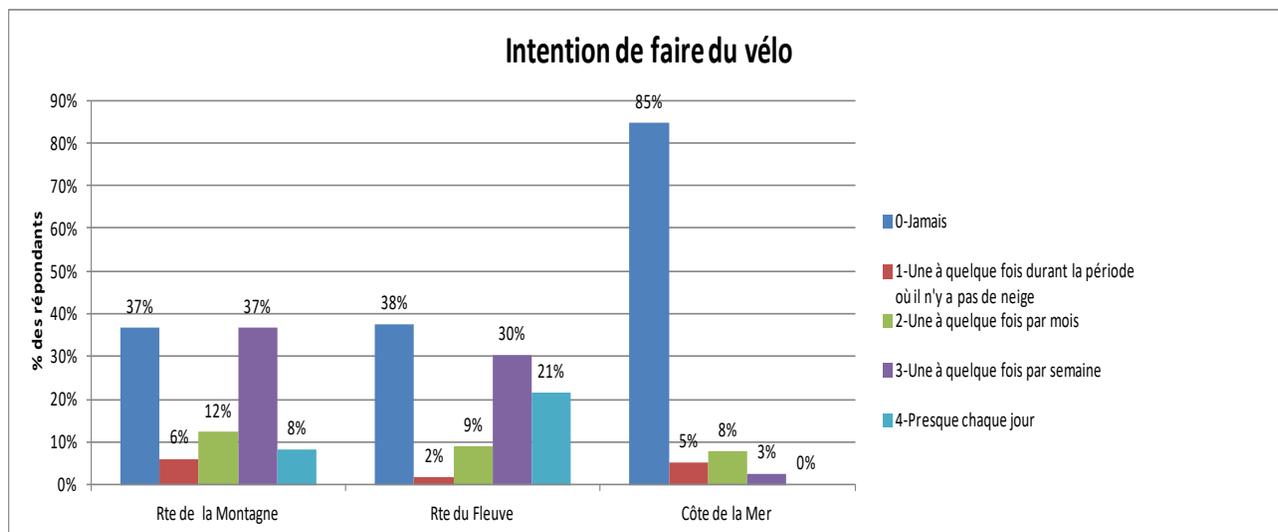
Intention de marche entre «Sans neige» et «Avec neige»

	Rte de la Montagne	Rte du Fleuve	Côte de la Mer
Moyenne			
Sans neige	2,86	2,81	0,55
Avec neige	2,12	2,49	0,33
Différence % par rapport à «Sans neige»	-26%	-12%	-41%

L'intention de marcher lorsqu'il y a de la neige baisse, mais reste relativement élevée pour la Route de la Montagne et surtout pour la Route du Fleuve :

% de répondants	Route de la Montagne :		Route du Fleuve :	
	<i>avec neige</i>	<i>sans neige</i>	<i>avec neige</i>	<i>sans neige</i>
Une à quelquefois par semaine	37 %	56 %	32 %	35 %
Presque chaque jour	20 %	26 %	31 %	35 %
Total	57 %	82 %	63 %	70 %

1.8.2.3 Intention de faire du vélo sans neige au sol



	Rte de la Montagne	Rte du Fleuve	Côte de la Mer
Moyenne			
Marche	2,86	2,81	0,55
Vélo	1,73	1,96	0,28
Différence % par rapport à "Marche"	-39%	-30%	-48%

Il est clair que l'intention de faire du vélo est moindre que celle de faire de la marche. Une proportion d'environ 37-38 % de personnes ne pratique par le vélo, mais une proportion assez importante va à vélo assez fréquemment :

% de répondants	Route de la Montagne	Route du Fleuve
Une à quelquefois par semaine	37 %	30 %
Presque chaque jour	08 %	21 %
Total	45 %	51 %

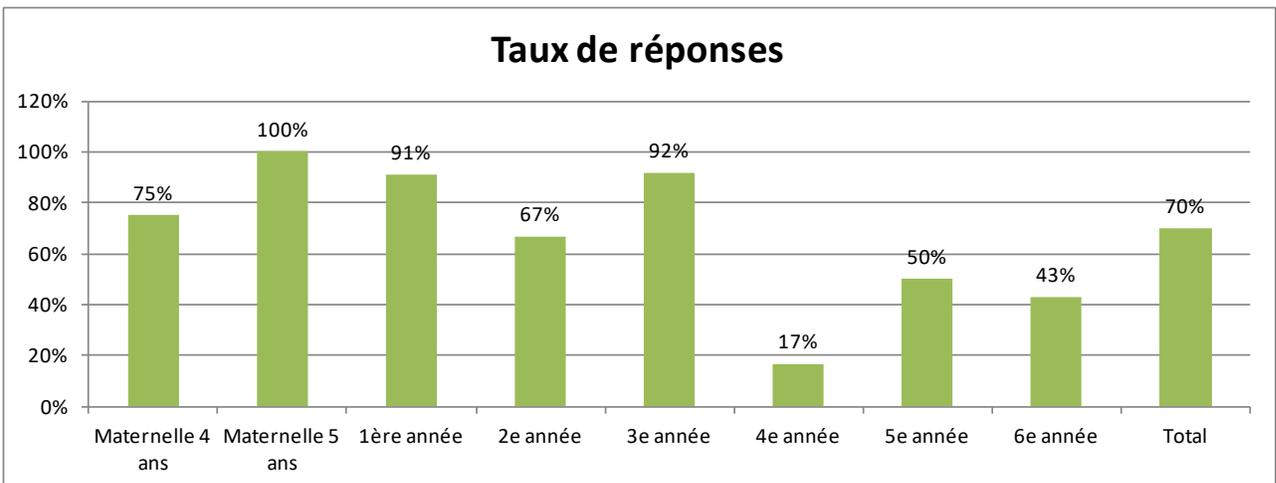
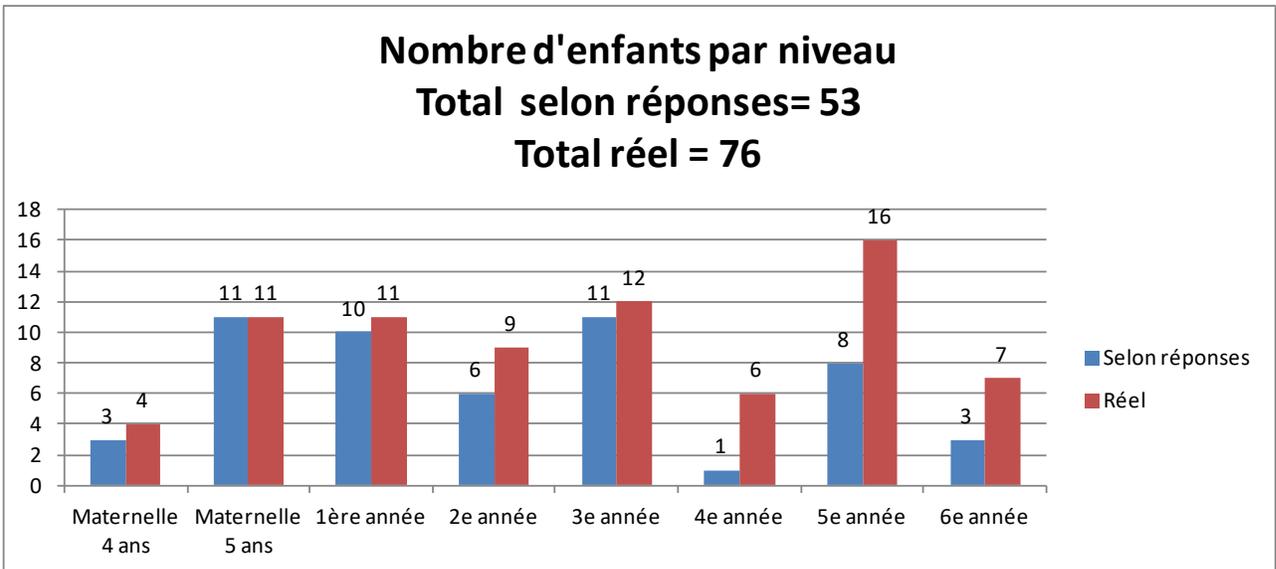
1.9 Sondage des parents de l'école primaire

Le sondage auprès des parents de l'école primaire a été réalisé sur Internet après qu'une sollicitation à y répondre ait été faite par courriel par la directrice de l'école.

Le questionnaire utilisé se trouve à l'Annexe 4.

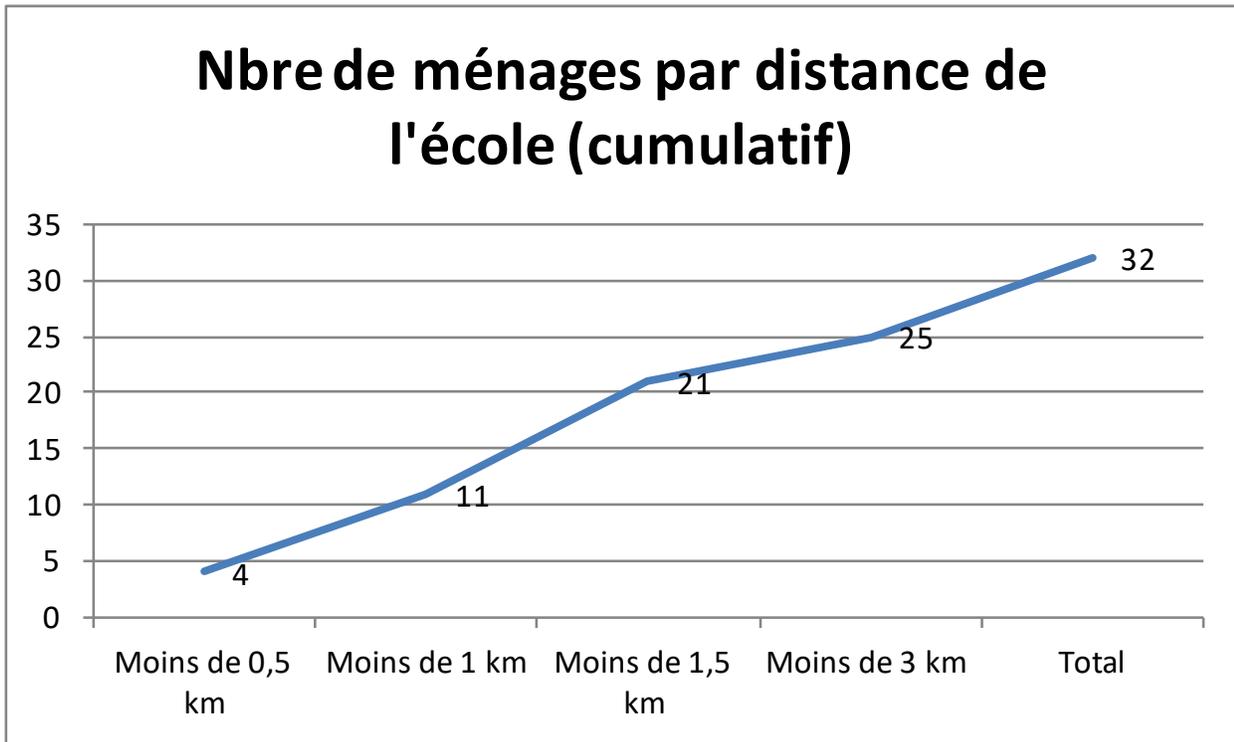
1.9.1 Taux de réponse

Le taux de réponse fut excellent, rejoignant 70 % des enfants :



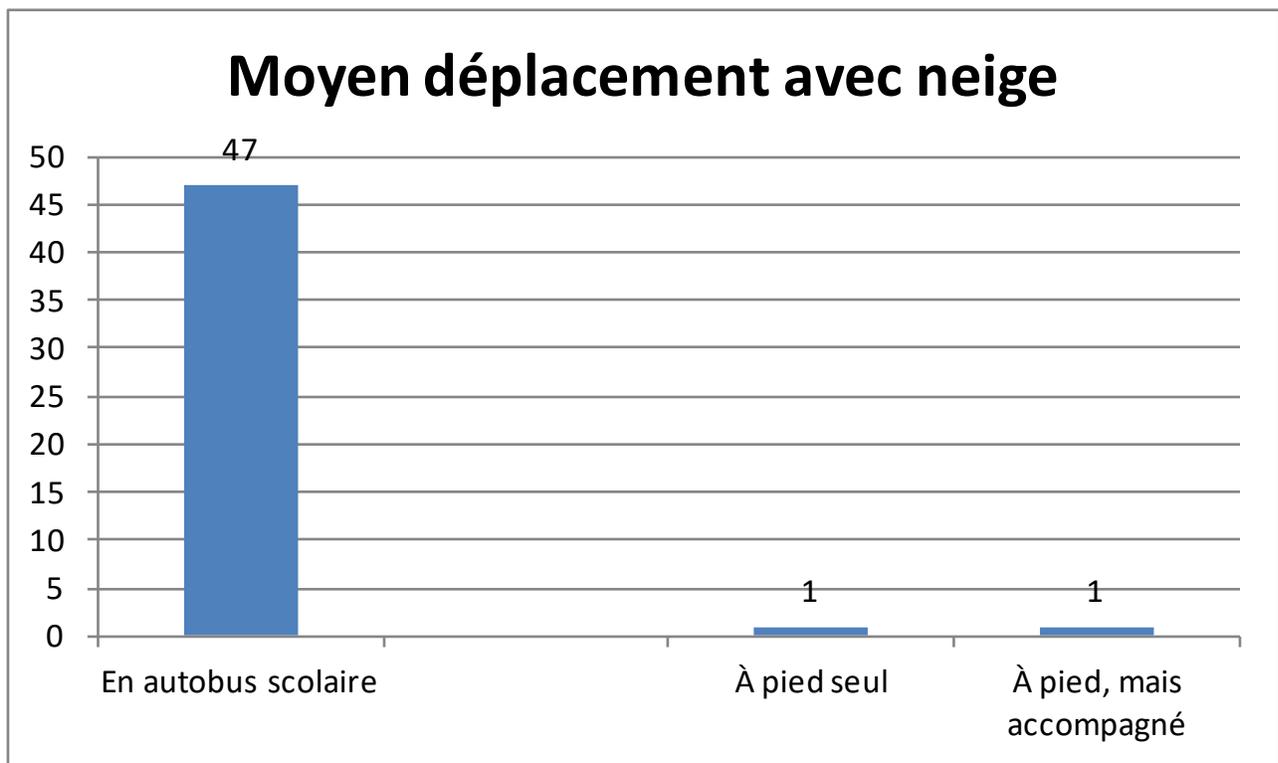
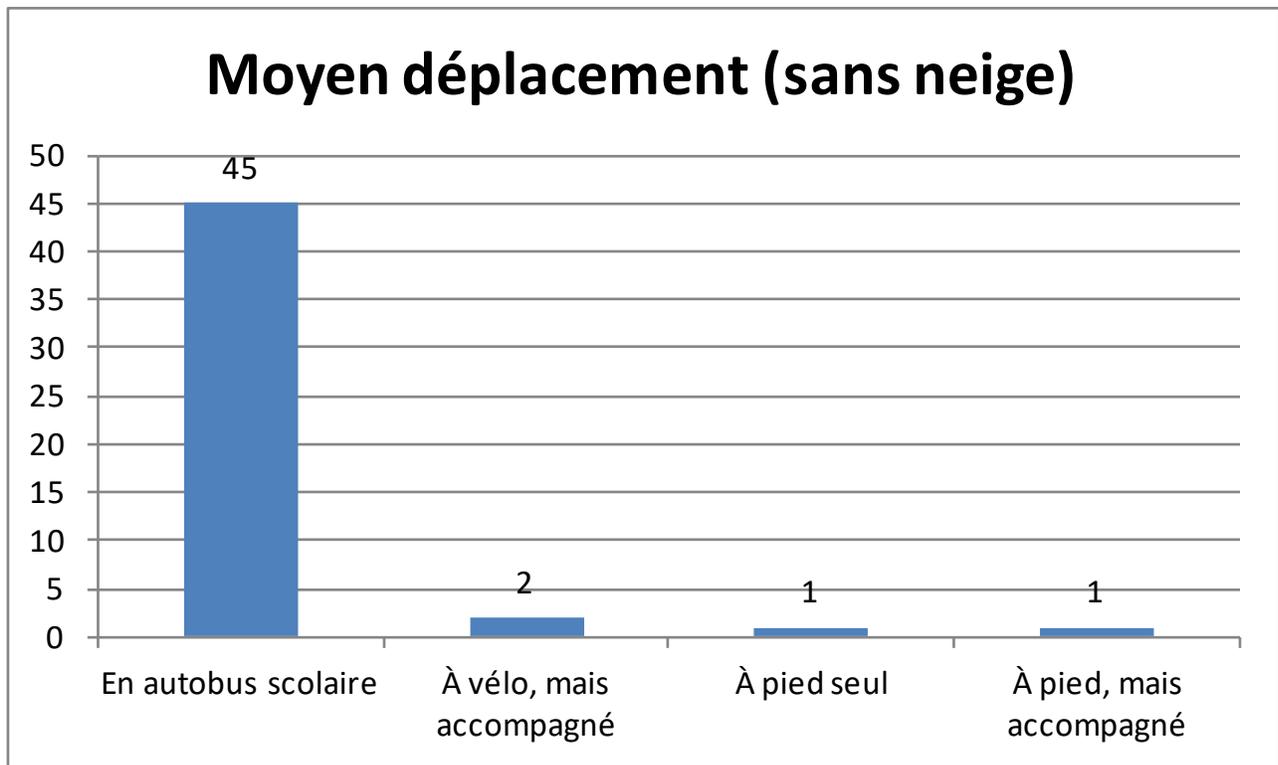
1.9.2 Distance des familles de l'école

Il est aussi intéressant de voir à quelle distance de l'école se situent les familles qui ont répondu.



Vingt-cinq (25) familles sur 32 se situent en deçà de 3 km de l'école, soit 78 % (25/32), ce qui montre qu'il y a un bon potentiel d'élèves qui pourraient utiliser le transport actif (si on juge qu'une distance de 3 km est acceptable).

1.9.3 Moyens actuels de déplacements des élèves



Que ce soit lorsqu'il y a de la neige au sol ou pas, le moyen actuel de déplacement est essentiellement par autobus scolaire.

1.9.4 Raisons pour ne pas utiliser le transport actif

Il a été demandé aux répondants d'identifier :

1. Au maximum 3 principales contraintes de sécurité empêchant leurs enfants de se rendre à l'école par transport actif ou qui les inquiètent lors de leur déplacement à pied ou à vélo vers l'école;
2. Au maximum 3 principales contraintes (autres que sécuritaires) empêchant leurs enfants de se rendre à l'école par transport actif et qui les inquièteraient lors de leur déplacement à pied ou à vélo vers l'école.

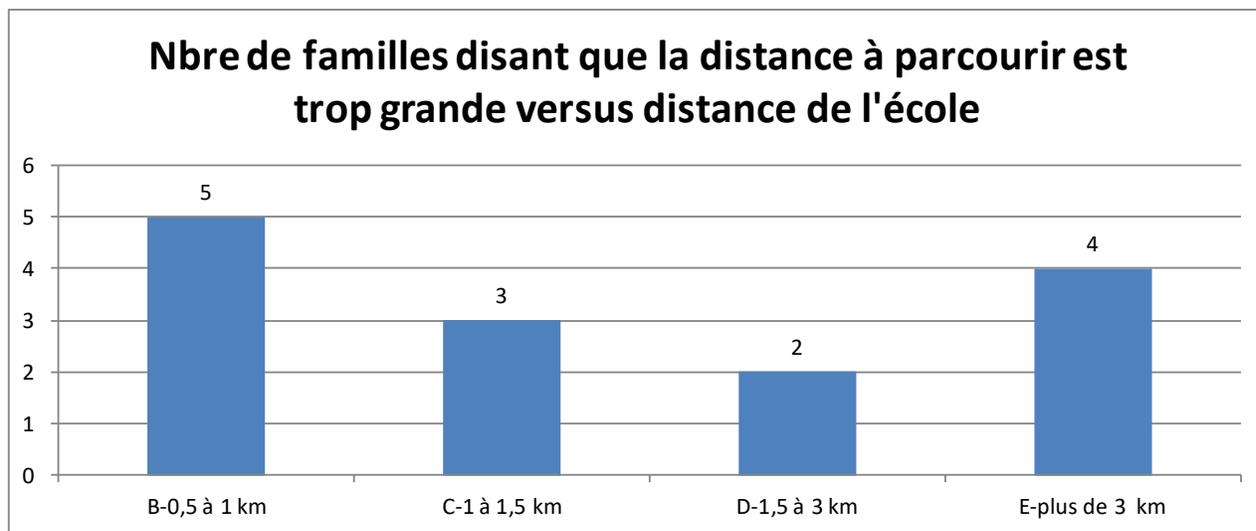
Raison	Nbre de réponses	% des réponses	% cumulatif
L'âge (trop jeune)	28	18%	18%
La distance à parcourir	28	18%	36%
Absence de zone sécurisée ou de trottoir pour les déplacements actifs	21	13%	49%
Circulation trop rapide	19	12%	62%
Il n'y a pas d'accompagnateur pour le déplacement (adulte, enfant plus âgé)	16	10%	72%
Dangereux de traverser certaines rues	14	9%	81%
Le poids/quantité de matériel à transporter (sac à dos, boîte à lunch, salopette, etc.)	12	8%	88%
Trop de circulation	8	5%	94%
Absence de support ou de lieux sécuritaire pour les vélos	4	3%	96%
Il n'y a pas d'autres contraintes	4	3%	99%
Mes contraintes sont personnelles et je ne désire pas les divulguer	1	1%	99%
Absence de support ou de lieu sécuritaire pour les vélos	1	1%	100%
Manque d'éclairage	0	0%	100%
Des obstacles empêchent de bien voir la circulation	0	0%	100%
Présence d'animaux en liberté	0	0%	100%
Neige ou présence de machinerie sur le trottoir	0	0%	100%
L'horaire du service de garde ne convient pas	0	0%	100%
L'horaire du service de garde ne convient pas	0	0%	100%
L'horaire de garderie ne convient pas	0	0%	100%

Au bout de 9 raisons mentionnées, en partant des plus mentionnées, on atteint 96 % du total des raisons.

Les raisons sont de 2 natures :

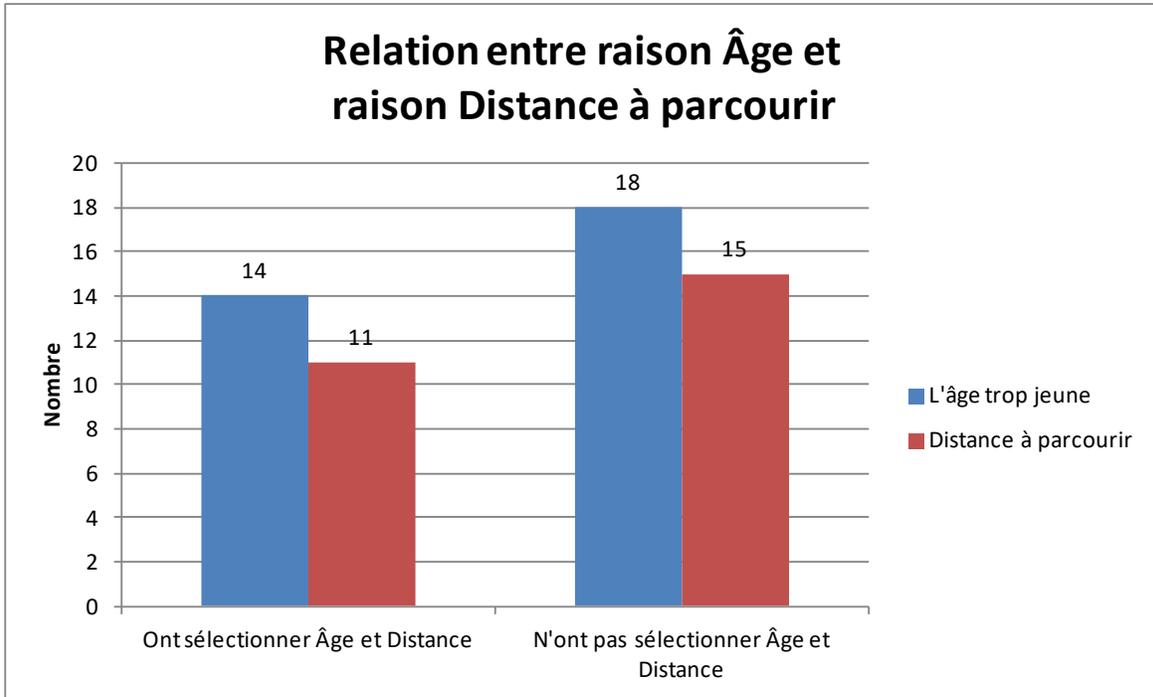
- Sécuritaires (49 %) :
 - Absence de zones sécurisées (13 %);
 - Circulation trop rapide (12 %);
 - Pas d'accompagnateur (10 %);
 - Dangereux de traverser certaines rues (9 %);
 - TROP de circulation (5 %).
- Autres que sécuritaires (47 %) :
 - TROP jeune (18 %);
 - Distance trop grande à parcourir (18 %);
 - Poids de matériel à transporter (8 %);
 - Absence de supports sécuritaires pour vélo (3 %).

Quoique l'on ait classé les raisons « Trop jeunes » et « Distance trop grande à parcourir » dans la catégorie « Autre que sécuritaire », ces raisons sont peut-être de fait reliées à des raisons sécuritaires.



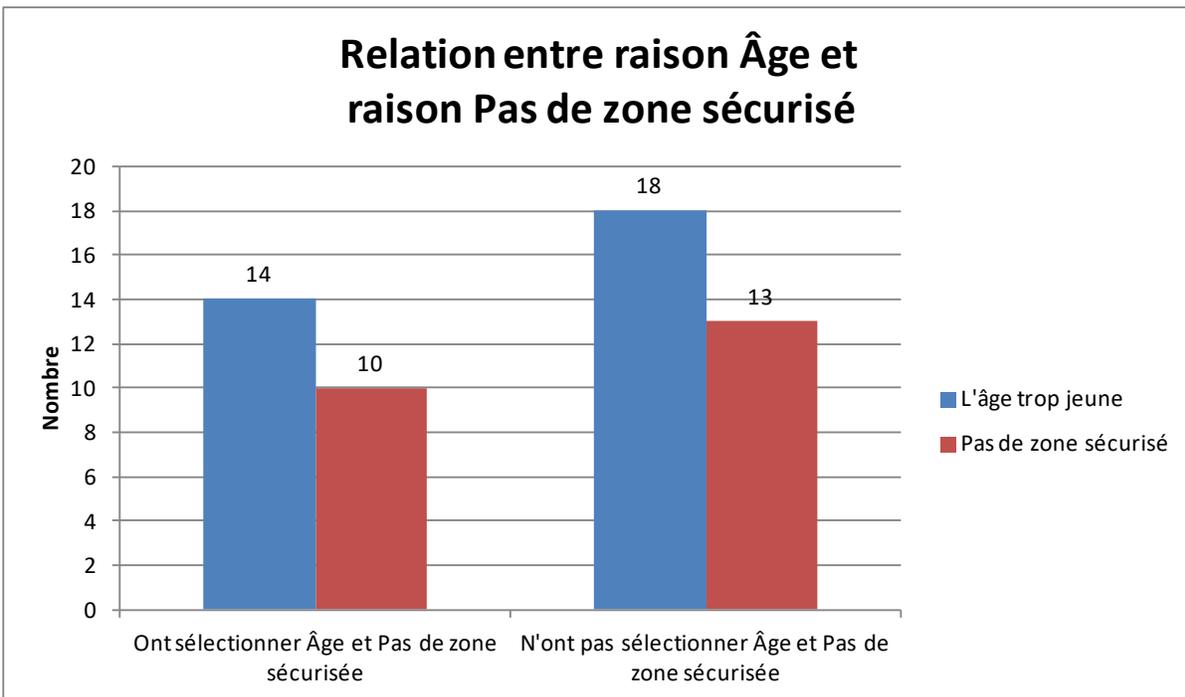
Ce graphique montre, réparti selon leur distance effective de l'école, le nombre de familles ayant mentionné la distance à parcourir comme raison. Il est logique de voir que 4 familles de situant à plus de 3 km de l'école aient mentionné comme raison une trop grande distance. Mais, pourquoi 5 familles situées entre 0,5 et 1 km ont-elles rapporté la distance comme raison?

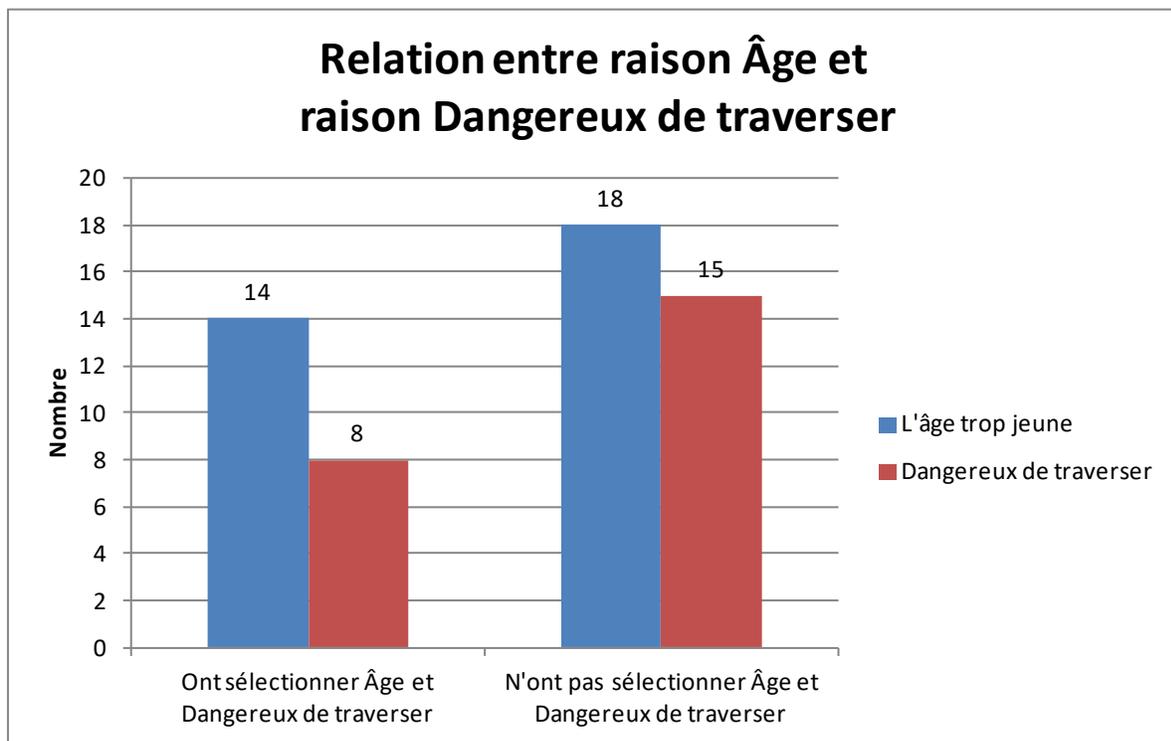
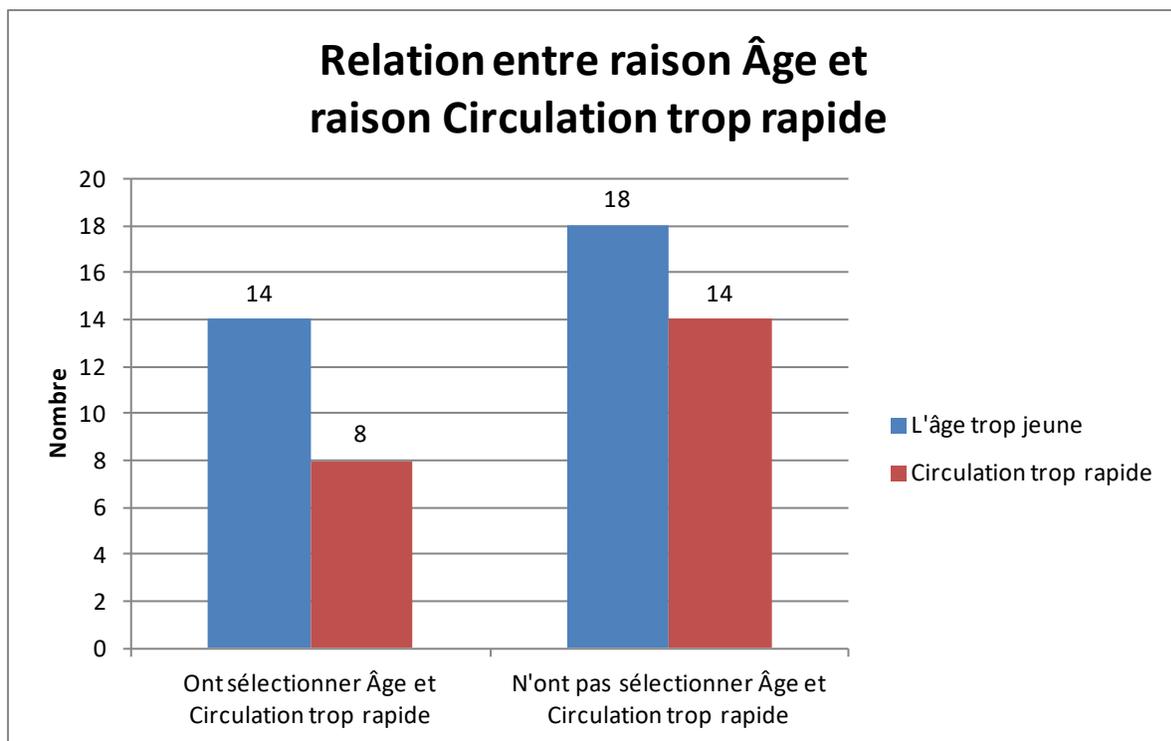
L'hypothèse pour expliquer cette situation est l'âge des enfants de ces familles.



On peut voir sur ce graphique que la grande majorité des familles qui ont sélectionné comme raison *la distance à parcourir* ont aussi sélectionné *l'âge*. Les familles qui n'ont pas sélectionné *la distance* ont très peu sélectionné *l'âge*. Âge et distance sont effectivement reliés (ou, on peut dire, corrélés).

On peut voir aussi sur les graphiques suivants qu'il y a aussi des corrélations entre l'âge et des raisons de natures sécuritaires :





Autrement dit, un certain nombre de parents jugent que leurs enfants, étant donné leur âge, ne sont pas à même d'affronter certains problèmes de sécurité.

Mais la perception de « Trop jeune » pour utiliser le transport actif semble être relativement subjective en fonction des familles.

Distance de l'école	Raison pour ne pas utiliser le transport actif	Niveau scolaire de l'enfant le plus jeune de la famille								À partir de quel âge votre enfant pourra-t-il adopter une mode de transport actif vers l'école.									
	L'âge (trop jeune)	Mater- nelle 4 ans	Mater- nelle 5 ans	1ère année	2e année	3e année	4e année	5e année	6e année	5 ans	6 ans	7 ans	8 ans	9 ans	10 ans	11 ans	12 ans	Jamais	
A-moins de 0,5 km	1					1											1		
				1		1													
						1													
B-0,5 à 1 km	1		1										1						
	1			1														1	
	1				1													1	
	1		1											1					
				1						1									
C-1 à 1,5 km	1		1													1			
	1			1														1	
	1			1											1				
	1		1											1					
				1															
					1					1									
D-1,5 à 3 km	1					1											1		
	1		1										1						
			1																
E-plus de 3 km	1		1															1	
	1	1																1	
	1							1										1	
						1													
										1									

On peut voir sur ce tableau des différences entre les familles qui sont pourtant à la même distance de l'école et dont les enfants sont au même niveau scolaire. Certaines trouvent leurs enfants trop jeunes pour utiliser le transport actif alors que d'autres ne le trouvent pas, alors que les enfants sont dans les mêmes conditions objectives : même distance et même niveau. Il y a des familles plus « inquiètes » que d'autres.

On a demandé aux 14 familles ayant mentionné que leurs enfants sont trop jeunes à quel âge ces derniers pourraient adopter un mode de transport actif. On peut voir les réponses sur le tableau précédent.

On remarque alors que pour les familles dont la distance de l'école est :

- de moins de 0,5 km :
 - une famille juge qu'avant 12 ans, leur enfant ne peut faire du transport actif; mais à 12 ans, il risque de ne plus être à l'école primaire.
- de 0,5 à 1 km :
 - 2 familles jugent que jamais leurs enfants ne pourront utiliser le transport actif;
 - 2 familles jugent que vers 8-9 ans leurs enfants pourront.
- de 1 à 1,5 km :
 - une famille répond « jamais »;
 - 3 familles jugent que cela sera possible vers 9-10 ans.

- de 1,5 à 3 km :
 - une famille répond « possible » à 8 ans;
 - une famille juge possible à 11 ans (soit vers la fin de l'école primaire).
- à plus de 3 km :
 - 2 familles répondent « jamais »;
 - une famille juge « possible » à 12 ans (donc, sans doute après l'école primaire).

En résumé, en additionnant les familles ayant indiqué « jamais » à ceux ayant indiqué « 12 ans », on peut dire que 7 familles sont « les plus inquiètes » des « inquiets » et ont une grande réticence à envoyer leur enfant à l'école par transport actif. Les 7 autres familles (14 moins 7) pourraient vouloir le transport actif, mais à un âge plus élevé que pour les familles n'ayant pas mentionné l'âge comme raison.

La stratégie pour inciter les parents « inquiets » se fera sans doute par étape :

1. Réaliser des aménagements pour rendre les parcours de transport actif plus sécuritaire,
2. Encourager les parents moins inquiets à envoyer leurs enfants à l'école par transport actif,
3. Démontrer la sécurité des parcours de transport actif aux parents plus inquiets par le fait que des enfants du même âge que les leurs et étant à même distance de l'école que les leurs, empruntent ces parcours en toute sécurité.

1.9.5 Intérêt envers le transport actif

On peut voir, sur les tableaux suivants, l'intérêt des familles pour le transport actif :

Habituellement et occasionnellement, mes enfants se déplacent par transport actif.

Étiquettes de lignes	Nombre de Response		
1-Intérêt faible	2	25%	
3-Intérêt fort	2	25%	75%
4-Intérêt très fort	4	50%	
Total général	8		

Habituellement (sauf de rares exceptions), mon ou mes enfant(s) ne se déplace(nt) pas par transports actifs vers l'école.	Si l'âge n'était pas une contrainte, quel serait votre intérêt pour que votre (vos) enfant (s) utilise(nt) un mode de transport actif vers l'école.
---	---

Étiquettes de lignes	Nombre de Response	
0-Aucun intérêt	5	36%
1-Intérêt faible	1	7%
2-Intérêt modéré	4	29%
3-Intérêt fort	1	7%
4-Intérêt très fort	3	21%
Total général	14	57%

Habituellement (sauf de rares exceptions), mon ou mes enfant(s) ne se déplace(nt) pas par transports actifs vers l'école.	Si des actions étaient prises pour contrer les obstacles identifiés, quel serait votre intérêt pour que votre (vos) enfant (s) utilise(nt) un mode de transport actif vers l'école.
---	---

Étiquettes de lignes	Nombre de Response	
0-Aucun intérêt	1	14%
1-Intérêt faible	2	29%
2-Intérêt modéré	2	29%
3-Intérêt fort	1	14%
4-Intérêt très fort	1	14%
Total général	7	57%

Il y a nettement de l'intérêt pour le transport actif de la part d'une majorité de familles. Mais, à une condition importante : régler à leur satisfaction les problèmes de sécurité.

Les autres problèmes d'une autre nature que sécuritaire tels « Le poids/quantité de matériel à transporter (sac à dos, boîte à lunch, salopette, etc.) » et « Absence de support ou de lieux sécuritaire pour les vélos » pourront être réglés par l'école.

1.10 Marches de repérage

L'objectif des marches de repérage est de constater sur les parcours potentiels les obstacles nuisant aux déplacements sécuritaires et faire état de la situation, cela autant en été (sans neige au sol) qu'en hiver (avec neige au sol). On peut voir à l'Annexe 5 le questionnaire qui a été utilisé.

Il sera sans doute nécessaire de refaire ces marches lors de la recherche de solutions pour sécuriser les parcours retenus.

Des marches de repérage ont été effectuées sur les parcours suivants :

- Route de la Montagne;
- Route du Fleuve;
- Côte de la Mer et Côte de l'Église.

On peut voir à l'Annexe 9 le relevé complet des marches de repérage. Nous résumons ici les observations principales :

Route de la Montagne

Marche en été

Endroit marché : du Parc de l'Anse au Parc des Grèves

Obstacles
La vitesse perçue est trop élevée;
Il y a trop de circulation;
Des véhicules passent trop près des usagers du transport actif;
Il est dangereux de traverser la rue à cause de la circulation trop rapide;
Des conducteurs dépassent en dehors des zones permises;
Des conducteurs effectuent un virage sans tenir compte de la traversée de piétons;
Il est dangereux de traverser la rue;
Il manque d'éclairage.

Marche en hiver

Endroit marché : du Parc de l'Anse au Parc des Grèves

Obstacles
Le déneigement a été très bien effectué cette année, ce qui laissait plus d'espace sur la bande d'accotements pour les marcheurs;
Luminosité : pas beaucoup présente à certains endroits.

Route du Fleuve

Marche en été

Endroit marché : du 504 (situé près de l'église) au Parc des Grèves

Obstacle
Des véhicules passent trop près des usagers du transport actif;
La vue est restreinte en raison de la végétation;
Des conducteurs semblent conduire au-dessus de la vitesse permise;
Des conducteurs se stationnement sur le côté de la rue, resserrant la largeur de la rue;
Au Rocher malin, la vue est restreinte à cause d'une courbe et d'une côte;
La municipalité pourrait envisager un meilleur usage de l'emprise de la Route du Fleuve pour créer un corridor pédestre du côté nord de la surface de roulement, ce qui permettrait de libérer la chaussée et de sécuriser les marcheurs ⁵ . Pas nécessaire que cela soit un trottoir; un sentier de terre battue serait nettement plus approprié et plus confortable pour marcher.

Marche en hiver

Endroit marché : du Parc de l'Anse au Parc des Grèves

Obstacle
Rue étroite Banc de neige haut et descendant dans la rue la rendant encore plus étroite;
Trottoir bien déneigé, mais étroit dû à l'espace de la rue.

⁵ On peut voir à l'annexe 6 quelques photos tirées du site géocentrique montrant où se situe l'emprise à quelques endroits de la Route du Fleuve

Côte de la Mer et Côte de l'Église

Marche en été

Endroit marché : Côte de la Mer et Côte de l'Église

Endroit	Obstacle
Jonction entre la Côte de la Mer et la Rue des Iles	La traverse pour piétons est mal organisée
Sentier prévu entre le Chalet des sports et la Route de la Montagne	Il manque d'éclairage. La pente prévue semble assez forte à certains endroits pour les cyclistes et les personnes âgées.
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	La vitesse perçue est trop élevée. Il y a trop de circulation. Des véhicules passent trop près des usagers du transport actif. Les autos ne suivent pas leur trajectoire à la descente de la côte. La traverse pour piétons est mal organisée.

Marche en hiver

Aucun obstacle nouveau n'a été détecté en hiver

1.11 Constats généraux concernant l'état de situation

- Il y a déjà une sensibilité de la municipalité pour le transport actif;
- Il y a clairement de l'intérêt pour les citoyens envers le transport actif (surtout la marche);
- Il y a une diversité d'utilisateurs et d'utilisation possibles;
- Le principal obstacle à la pratique du transport actif est le manque de sécurité sur les routes de la Montagne et du Fleuve;
- L'amélioration de la sécurité ne peut être seulement comblée par la surveillance policière;
- La configuration des routes est non uniforme tout au long de ces dernières (surtout sur la Route du Fleuve).

PARTIE 2: Suggestions pour la réalisation de la deuxième étape

Comme mentionné dans la préface du rapport, c'est dans l'étape 2 que les observations recueillies permettront de réfléchir et de suggérer des mesures d'aménagement et d'intervention permettant d'améliorer la sécurité et l'agréabilité lors des déplacements actifs : ce sont les pistes de solutions.

Le résultat final de cette dernière étape sera un tableau du même type que celui qu'on peut voir sur l'image suivante.

2. Enjeux et pistes de solution

Action 1 : les interventions débutent en 2018
Action 2 : les interventions sont jugées importantes et se feront ultérieurement
Action 3 : les obstacles sont jugés importants et seront analysés

Action 1				
Emplacement	Obstacles	Interventions proposées	Acteurs	Informations supplémentaires
Rue du Centenaire	Pas de débarcadère pour les parents (exprimé à plusieurs reprises) Manque de logistique dans le stationnement : autobus, parents, personnel, élèves Présence de camions de livraison dans la cour d'école Pas de signalisation de zone scolaire (exprimé à plusieurs reprises) Pas de ligne pour créer une zone tampon près de l'école (exprimé à plusieurs reprises) Aucun support à vélos dans la cour d'école	Vérifier pour une zone de débarcadère S'assurer que ceux-ci respectent et connaissent le code de conduite dans la cour d'école Valider si la signalisation de la zone scolaire est adéquate et si l'affiche du 30 km/h est présente dans les deux sens de la rue, voir section <i>Information – Documents, références</i> (5) Demande d'une expertise	<i>Comité de Déplacements actifs et sécuritaire vers l'école Les Jolis-Vents</i>	Un <i>Comité de Déplacements actifs et sécuritaire vers l'école Les Jolis-Vents</i> a été créé (voir Annexe 5) Voir Annexe 8, photos 2 et 3 Si cela n'est pas déjà fait : Établir un code de conduite pour les véhicules devant circuler dans la cour d'école durant les heures scolaires, voir section <i>Information – Documents, références</i> (4) Voir Annexe 2 (Notes du 25 octobre 2019) Un plan de stationnement de supports à vélos sera proposé lorsque la logistique de stationnement sera déterminée

Tiré du plan de la municipalité de Saint-Cyprien



Les tâches à accomplir pour parvenir à ce type de tableaux sont les suivantes :

1. Déterminer les parcours pour le transport actif;
2. Rechercher des solutions potentielles afin de les concrétiser et les rendre sécuritaires et agréables;
3. Établir et pondérer les critères devant servir à évaluer les solutions;
4. Évaluer les solutions en fonction de ces critères;
5. Choisir les solutions à réaliser et les prioriser;
6. Établir les étapes d'implantation, leur échéancier et leurs exécutants.

Nous verrons plus loin une suggestion d'organisation et de processus pour réaliser ces tâches.

2.1 Une suggestion de parcours pour le transport actif

2.1.1 Schéma des parcours suggérés

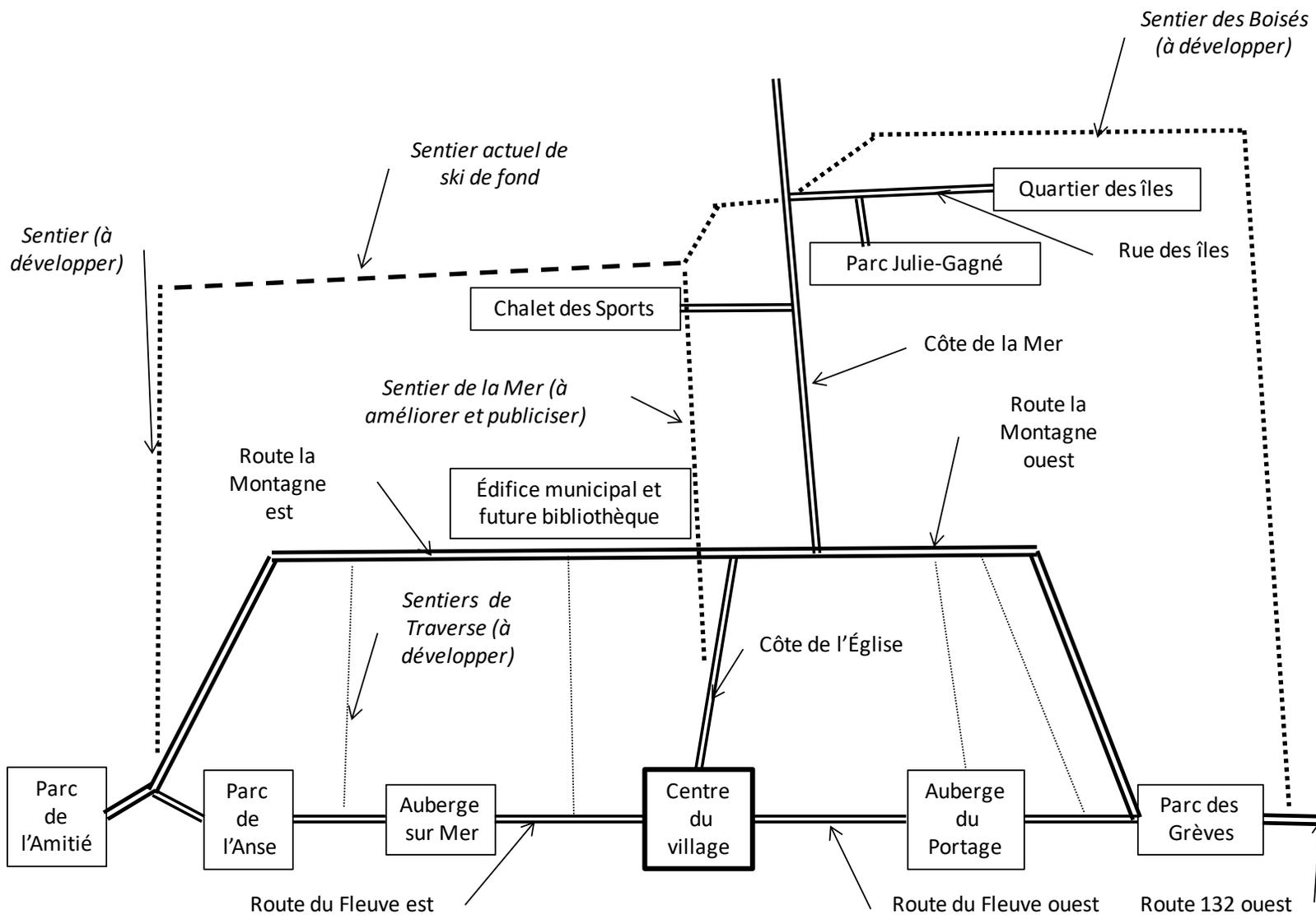
Le schéma de la page suivante présente une suggestion de parcours pour le transport actif.

Cette suggestion est basée sur les considérations suivantes :

- Permettre d'atteindre par transport actif les lieux d'intérêt et de service de la municipalité suivants :
 - Le Parc de l'Anse,
 - Le Parc des Grèves,
 - Le centre du village (l'intersection Route du Fleuve et Côte de l'Église),
 - La pointe de terrain à l'intersection de la Route de la Montagne et la Côte de l'Église,
 - Le Chalet des sports,
 - Le Parc Julie-Gagné,
 - L'édifice municipal et la future bibliothèque qui y sera jouxtée;
- Intérêt des citoyens à faire de la marche et du vélo sur les artères de la municipalité;
- Intérêt de parents pour que leurs enfants puissent aller à l'école par transport actif;
- Intérêt de citoyens à faire de la randonnée en nature.

On verra sur le schéma qu'il ne concerne que le secteur de la municipalité situé entre le fleuve et l'Autoroute 20. Dès le départ, il a été décidé par la municipalité de se limiter à ce secteur.

2.1.1 Schéma des parcours suggérés



2.1.2 Caractéristiques des parcours

Route de la Montagne - Parc de l'Amitié au parc de l'Anse

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier provincial;
2. Vitesse limite affichée à 80 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Accotements asphaltés;
5. Pas de courbes.

Longueur : 1,8 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Transport en vélo	X	X		
Vélo sportif	X			
Course à pied	X	X	X	X
Marche de détente	X		X	

Intérêt de la population : (sondage à venir)?

Problématiques de sécurité : vitesse effective élevée des véhicules

Problématiques d'agrément : bruit excessif de certains véhicules et motos en été

Atouts : larges accotements asphaltés

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles de réalisation : nécessité d'entente avec le MTQ

Route du Fleuve - Parc de l'Anse à l'Auberge sur Mer

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier municipal;
2. Vitesse limite affichée à 50 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Faible largeur de la chaussée;
5. Pas d'accotements asphaltés.

Longueur : 1,6 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Vélo de détente	X	X		
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X
Course à pied	X	X	X	X

Intérêt de la population : très élevé

Problématiques de sécurité :

1. Vitesse effective des véhicules;
2. Faible largeur de la chaussée;
3. Forte circulation en été.

Problématiques d'agrément :

1. Bruit excessif de certains véhicules et motos en été;
2. Pas de bancs.

Atouts : appartient à la municipalité

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles de réalisation : faible largeur de la chaussée

Route du Fleuve - Auberge sur Mer au Centre du village

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier municipal;
2. Vitesse limite affichée à 30 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Faible largeur de la chaussée;
5. Pas d'accotements asphaltés;
6. Une section de 1 km trottoir (de l'adresse 439 au quai);
7. Stationnement dans la rue;
8. Un arrêt quatre coins à l'intersection avec la Côte de l'Église.

Longueur : 1,7 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Vélo de détente	X	X		
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X
Course à pied	X	X	X	X

Intérêt de la population : très élevé

Problématiques de sécurité :

1. Vitesse effective des véhicules;
2. Faible largeur de la chaussée;
3. Stationnement dans la rue;
4. Forte circulation en été;
5. Non-respect de l'arrêt.

Problématiques d'agrément : bruit excessif de certains véhicules et motos en été

Atouts : appartient à la municipalité

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles : faible largeur de la chaussée

Route du Fleuve - Centre du village à l'auberge du Portage

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier municipal;
2. Vitesse limite affichée à 30 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Faible largeur de la chaussée;
5. Pas d'accotements asphaltés;
6. Une section de 450 m de trottoir (du quai à l'adresse 593);
7. Stationnement dans la rue (surtout près de l'auberge).

Longueur : 1,2 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Vélo de détente	X	X		
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X
Course à pied	X	X	X	X

Intérêt de la population : très élevé

Problématiques de sécurité :

1. Vitesse effective des véhicules;
2. Faible largeur de la chaussée;
3. Stationnement dans la rue;
4. Forte circulation en été.

Problématiques d'agrément : bruit excessif de certains véhicules et motos en été et banc

Atouts : appartient à la municipalité

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles : faible largeur de la chaussée

Route du Fleuve - Auberge du Portage au Parc des Grèves

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier municipal;
2. Vitesse limite affichée à 50 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Faible largeur de la chaussée;
5. Pas d'accotements asphaltés;
6. Stationnement dans la rue (près de l'auberge);
7. La vue est restreinte à cause d'une courbe (près de l'auberge);
8. La vue est restreinte à cause d'une côte (près de l'auberge);
9. Un arrêt pour tourner à gauche sur la Route de la Montagne.

Longueur : 2,5 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Vélo de détente	X	X		
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X
Course à pied	X	X	X	X

Intérêt de la population : très élevé

Problématiques de sécurité :

1. Vitesse effective des véhicules;
2. Faible largeur de la chaussée;
3. Stationnement dans la rue;
4. Forte circulation en été;
5. Vue restreinte près de l'auberge.

Problématiques d'agrément : bruit excessif de certains véhicules et motos en été

Atouts :

1. Appartient à la municipalité;
2. Possibilité d'utiliser l'emprise.

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles : faible largeur de la chaussée

Route la Montagne est (du Parc de l'Anse à l'intersection Route de la Montagne et Côte de la Mer)

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier provincial;
2. Vitesse limite affichée : 80 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Accotements asphaltés;
5. Pas de courbes;
6. Côte importante à l'extrémité est du parcours;
7. Traverse de la route à l'intersection de la Côte de l'Église.

Longueur : 4,2 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Vélo de détente	X	X		
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X
Course à pied	X	X	X	X
Vélo sportif	X	X		

Intérêt de la population : élevé

Problématiques de sécurité :

1. Vitesse effective élevée des véhicules;
2. Traverse de la route à l'intersection de la Côte de l'Église.

Problématiques d'agrément :

1. Bruit excessif de certains véhicules et motos en été;
2. Peu de percées visuelles sur le fleuve.

Atouts : larges accotements asphaltés

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles de réalisation :

1. Nécessité d'entente avec le MTQ;
2. Résistance de certains citoyens à une éventuelle baisse de la vitesse.

Route la Montagne ouest (de l'intersection Route de la Montagne et Côte de la Mer au Parc des Grèves)

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier provincial;
2. Vitesse limite affichée à 80 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Accotements asphaltés;
5. Quelques courbes;
6. Côte importante à l'extrémité ouest du parcours.

Longueur : 2,9 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Vélo de détente	X	X		
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X
Course à pied	X	X	X	X
Vélo sportif	X	X		

Intérêt de la population : élevé

Problématiques de sécurité : vitesse effective élevée des véhicules

Problématiques d'agrément :

1. Bruit excessif de certains véhicules et motos en été;
2. Peu de percées visuelles sur le fleuve;
3. Pas d'éclairage sur plusieurs sections.

Atouts : larges accotements asphaltés

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles de réalisation :

1. Nécessité d'entente avec le MTQ;
2. Résistance de certains citoyens à une éventuelle baisse de la vitesse.

Route 132 Ouest (du Parc des Grèves à la limite ouest de la municipalité)

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier provincial;
2. Vitesse limite affichée : 90 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Accotements asphaltés.

Longueur : 2,1 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige	
	de jour	nocturne	de jour :	nocturne :
Vélo de détente	X	X		
Transport en vélo	X	X		
Course à pied	X	X	X	X
Vélo sportif	X	X		

Intérêt de la population : ?

Problématiques de sécurité : Vitesse effective élevée des véhicules

Problématiques d'agréabilité : bruit excessif de certains véhicules et motos en été

Atouts : larges accotements asphaltés

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles de réalisation :

1. Nécessité d'entente avec le MTQ;
2. Résistance de certains citoyens à une éventuelle baisse de la vitesse.

Côte de l'Église

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier municipal;
2. Vitesse limite affichée à 50 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. En forte pente;
5. Accotements asphaltés d'un côté;
6. Donne accès à un stationnement;
7. Stationnement interdit dans la rue;
8. Un arrêt 4 coins à l'intersection avec la Route du Fleuve.

Longueur : 300 m

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X

Intérêt de la population : élevé

Problématiques de sécurité :

1. Vitesse effective des véhicules;
2. Forte circulation en été.

Problématiques d'agrément : bruit excessif de certains véhicules et motos en été

Atouts :

1. Appartient à la municipalité;
2. Possibilité d'utiliser l'accotement.

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles de réalisation : ?

Côte de la Mer

Caractéristiques actuelles :

1. Sur réseau routier municipal;
2. Vitesse limite affichée à 50 km/h;
3. Circulation assez importante en été;
4. Traverse de la rue à l'intersection de la Rue des Îles;
5. En forte pente;
6. Accotement asphalté;
7. Stationnement interdit dans la rue;
8. Double courbe en bas de la côte;
9. Un arrêt sur la Côte de la Mer à l'intersection avec la Route de la Montagne.

Longueur : 1 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X

Intérêt de la population : peu élevé

Problématiques de sécurité :

1. Vitesse effective des véhicules;
2. Traverse de la rue à l'intersection de la Rue des Îles;
3. Visibilité restreinte dans la double courbe;
4. Forte circulation en été.

Problématiques d'agrément : bruit excessif de certains véhicules et motos en été

Atouts :

1. Appartient à la municipalité;
2. Possibilité d'utiliser l'accotement.

Statut : à améliorer

Difficultés potentielles de réalisation : ?

Sentier de ski de fond (et de raquettes)

Caractéristiques actuelles :

1. Part du Chalet des sports et longe vers l'est la Route de la Montagne jusqu'au-dessus environ de l'embranchement de la Route de la Montagne et de la Route du Fleuve;
2. En partie sur terrain appartenant à la municipalité (distance d'environ 1 km à partir du Chalet des sports);
3. En partie sur des terrains privés dont les propriétaires ont donné un droit de passage, mais seulement pour des activités d'hiver (distance d'environ 3 km à partir de la limite du terrain de la municipalité);
4. Fait des boucles pour revenir au Chalet des sports, ne rejoint pas le Parc de l'Anse.

Longueur : environ 4 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige		Avec neige	
	De jour	Nocturne	De jour	Nocturne
Marche de détente	X		X	
Ski et raquette			X	

Intérêt de la population : élevé

Problématiques de sécurité : ?

Problématiques d'agrément : ?

Atouts :

1. Une partie appartient à la municipalité;
2. Déjà des expériences positives pour les ententes avec les propriétaires.

Statut :

1. À développer : un sentier pour rejoindre le Parc de l'Anse;
2. À améliorer : l'utilisation en été sur les propriétés privées.

Difficultés potentielles de réalisation : entente nécessaire avec les propriétaires.

Sentiers de Traverse

Caractéristiques :

1. Sentiers entièrement à développer;
2. Serviraient à faire des liens entre la Route du Fleuve et la Route de la Montagne.

Longueur : la distance entre les 2 routes varie d'environ 60 à 150 m

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige		Avec neige	
	De jour	Nocturne	De jour	Nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Transport par la marche	X	X	X	X

Intérêt de la population : élevé

Problématiques de sécurité : ?

Problématiques d'agrément : ?

Atouts : il y a déjà des sentiers privés reliant les 2 routes

Statut : à développer

Difficultés potentielles de réalisation : entente nécessaire avec les propriétaires

Sentier de la Mer

Caractéristiques

1. Sentiers à développer en partie;
2. Serviraient à faire des liens entre :
 - o Parc Julie-Gagné et Chalet des sports;
 - o Chalet des Sports et édifice municipal;
 - o Édifice municipal et centre du village (en passant par une section de la Côte de l'Église).

Longueur :

1. Entre Parc Julie-Gagné et Chalet des sports : environ 200 m
 2. Entre Chalet des Sports et édifice municipal : environ 340 m
 3. Entre édifice municipal et centre du village : environ 175 m
- Total : environ 615 m

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X	X	X	X
Transport en vélo	X	X		
Transport par la marche	X	X	X	X

Intérêt de la population : élevé

Problématiques de sécurité :

1. Éclairage en période nocturne;
2. Traverse piétonnière sur Côte de la Mer;
3. Traverse piétonnière sur Route de la Montagne.

Problématiques d'agrément : ?

Atouts :

1. Déjà des sentiers existants;
2. En grande partie sur terrain de la municipalité.

Statut : à développer en partie

Difficultés potentielles de réalisation :

1. Une partie du sentier, entre l'édifice municipal et le centre du village, prévue sur terrain provincial;
2. Une traverse sécuritaire sur Route de la Montagne nécessitera une entente avec le MTQ.

Sentier des Boisés

Caractéristiques

1. Sentiers entièrement à développer;
2. Partirait du Quartier des Îles, traverserait les boisés situés sur le plateau près de la Route 20 pour redescendre afin de rejoindre les Aboiteaux le long du fleuve;
3. Tout le sentier passerait par des propriétés privées;
4. Quelques vues sur le fleuve.

Longueur : environ 5 km

Raisons possibles d'utilisation :

Utilisation	Sans neige :		Avec neige :	
	de jour	nocturne	de jour	nocturne
Marche de détente	X		X	
Ski et raquette			X	

Intérêt de la population : élevé

Problématiques de sécurité : ?

Problématiques d'agrément : ?

Atouts :

1. Des sentiers privés sont déjà existants, il s'agirait de les relier et de les signaler;
2. Déjà des expériences positives pour des ententes avec des propriétaires;
3. Des sentiers privés relient déjà le futur sentier des Boisés à la Route de la Montagne.

Statut : à développer

Difficultés potentielles de réalisation : entente nécessaire avec les propriétaires

2.1.3 Caractéristiques principales des parcours à tenir compte pour leur aménagement

- Deux (2) types de parcours:
 - Sur routes où circulent des véhicules motorisés;
 - Sur sentiers.
- Huit (8) situations d'utilisation différentes :
 - En été (sans neige ou en hiver (avec neige));
 - De jour (lumière naturelle) ou de soirée (sans éclairage naturel);
 - En période scolaire ou non;
 - En période d'achalandage ou non.
- Deux (2) contextes d'aménagement différents :
 - Appartient à la municipalité;
 - N'appartient pas à la municipalité (MTQ ou privé).
- Trois (3) types d'utilisateurs :
 - Aînés;
 - Adultes;
 - Enfants (surtout ceux allant à l'école).
- Trois (3) moyens de transport actif :
 - À pied (marche et course);
 - En vélo;
 - Avec moyens sur roues (autre que le vélo), exemple : avec fauteuil roulant
- Deux (2) objectifs d'utilisation :
 - Loisir;
 - Déplacement utilitaire.

Certains parcours auront à répondre simultanément à certains objectifs. Par exemple, les sentiers de traverse ont comme objectif principal de relier la Route de la Montagne à la Route du Fleuve. Mais, si certains d'entre eux montrent qu'ils pourraient éventuellement servir à des enfants pour aller à l'école, il faudra porter une attention particulière à des aménagements adaptés aux enfants.

2.2 Critères à tenir compte pour l'analyse des solutions et aménagements

Les critères dont on devra tenir compte pour l'analyse des différentes solutions et aménagements qui seront étudiés pour chaque parcours (ou section de parcours) peuvent être ceux-ci⁶ :

- Efficacité de la solution (atteint-elle les objectifs recherchés?)
 - Impact⁷ sur la sécurité :
 - Pour les utilisateurs potentiels (ainés, adultes et/ou enfants);
 - À pied, et/ou en vélo et/ou avec moyens sur roues (autre que le vélo);
 - En été et/ou en hiver;
 - De jour et/ou de soir.
 - Impact sur l'agrément (selon les mêmes sous-facteurs que pour la sécurité) :
 - Climat sonore;
 - Paysages et percées visuelles sur le fleuve;
 - Surface adéquate pour l'utilisation prévue;
 - Aires de repos;
 - Etc.
 - Impact sur l'accès aux lieux d'intérêt de la municipalité;
 - Impact sur le réseau des parcours de transport actif et sur son extension;
 - Impact sur les déplacements faits en véhicules motorisés;
 - Impact sur l'environnement;
 - Impact sur l'attrait touristique;
- Coût pour :
 - Sa réalisation :
 - À l'interne :
 - ✓ En ressources matérielles;
 - ✓ En ressources humaines.
 - À l'externe :
 - ✓ En ressources matérielles;
 - ✓ En ressources humaines.

⁶ L'ensemble des facteurs et leur pondération pourront évidemment être modifiés lors d'une étape subséquente

⁷ Les impacts peuvent être positifs, neutres ou négatifs.

- Son entretien :
 - En été :
 - À l'interne :
 - ✓ En ressources matérielles
 - ✓ En ressources humaines
 - À l'externe :
 - ✓ En ressources matérielles
 - ✓ En ressources humaines
 - En hiver (selon les mêmes types de ressources)
- Délai imprévisible (à partir de la décision de l'implanter) avant sa mise en fonction
- Financement potentiel (par exemple, la possibilité d'une subvention gouvernementale)
- Acceptabilité sociale :
 - des riverains du parcours;
 - des citoyens en général.
- Urgence par rapport :
 - à la problématique à régler;
 - à la demande citoyenne.
- Respect des politiques, lois et règlements concernés, autant au municipal qu'au provincial.

Évidemment, ces critères n'ont pas la même importance relative. Aussi faudra-t-il les pondérer lorsque viendront les temps des choix.

D'autre part, les solutions proposées pourraient être de nature :

- Temporaire (en attendant une solution permanente demandant plus de temps et de ressources pour son implantation);
- À l'essai (afin de vérifier sa faisabilité et son efficacité);
- Permanente.

2.3 Suggestions pour le processus et l'organisation de l'étape 2

Étant donné les caractéristiques mentionnées précédemment, les solutions relatives à la sécurité et aux aménagements devront être créatives et ne pourront être uniformes tout au long des parcours.

De plus, étant donné que certains parcours sont sur des terrains ne relevant pas de la municipalité, la recherche et l'implantation de solutions devront se faire en partenariat avec les propriétaires.

2.3.1 Suggestions pour l'organisation de l'étape 2

Ma suggestion pour tenir compte des 2 constats précédents est de créer une organisation à 2 niveaux :

1. Un comité de coordination;
2. 2 équipes de réflexion relevant de l'équipe de coordination.

Le comité de coordination serait composé des mêmes personnes ayant géré la 1^{re} étape, à savoir :

1. La directrice générale de la municipalité;
2. Une ou un membre du conseil de la municipalité;
3. Le chargé de projet;
4. L'agent de développement rural, MRC de Rivière-du-Loup;
5. L'agente de prévention et de promotion des saines habitudes de vie, CISSS du Bas-Saint-Laurent.

Son mandat serait de :

1. Constituer, superviser et soutenir les équipes de réflexion technique (plus précisément par l'intermédiaire du chargé de projet) ;
2. Faire le lien avec le conseil de la municipalité (plus précisément par l'intermédiaire de la directrice générale) et avec des organismes partenaires importants tel le MTQ;
3. Si nécessaire, de coordonner les solutions proposées par les 2 équipes de réflexion;
4. Réviser le contenu du rapport de la 2^e étape.

Les équipes de réflexion, non décisionnelles, auraient comme mandat de proposer différentes solutions alternatives et documentées. Une équipe s'occuperait des parcours sur route alors que l'autre se pencherait sur les sentiers.

Je crois qu'il est important, afin de ne pas bloquer la créativité et la réflexion libre, que ces équipes soient composées de personnes dont aucune n'ait entre elles des rapports d'autorité.

Ces équipes de réflexion incluraient donc :

1. Un animateur⁸;
2. Des personnes techniques non décisionnelles relevant de la municipalité;
3. Lorsque pertinent, des personnes non décisionnelles relevant des organismes partenaires;
4. Des citoyens potentiellement utilisateurs (ne pas oublier des parents d'enfants allant à l'école);
5. D'experts (si possible).

⁸ Lorsque pertinents, les animateurs pourraient être invités aux réunions du Comité de coordination.

2.3.2 Suggestions pour le processus de l'étape 2

Rappelons que les tâches à accomplir pour réaliser l'étape 2 sont les suivantes :

1. Déterminer les parcours pour le transport actif.
2. Rechercher des solutions potentielles afin de les concrétiser et les rendre sécuritaires et agréables;
3. Établir et pondérer les critères devant servir à évaluer les solutions;
4. Évaluer les solutions en fonction de ces critères;
5. Choisir les solutions à réaliser et les prioriser;
6. Établir les étapes d'implantation, leur échéancier et leurs exécutants.

Le processus apparaît linéaire, mais il est évidemment toujours possible de retourner à une étape antérieure lorsque nécessaire.

On voit dans le tableau suivant les responsables de chacune de ces étapes :

Étape	Responsables	Commentaires
1. Déterminer les parcours pour le transport actif.	Conseil de la municipalité	Afin de commencer la recherche de solutions, il faudrait avoir l'aval du conseil sur les parcours suggérés. Ces parcours pourront évidemment évoluer tout au long du processus.
2. Rechercher des solutions potentielles.	Équipes de réflexions	Ces équipes seraient constituées par le comité de coordination
3. Établir et pondérer les critères devant servir à évaluer les solutions.	Conseil de la municipalité	Cette tâche pourrait être accomplie à partir des critères suggérés. Elle pourrait se faire lors d'une plénière du Conseil avec l'aide du chargé de projet.
4. Évaluer les solutions en fonction de ces critères.	Équipes de réflexions	
5. Choisir les solutions à réaliser et les prioriser.	Comité de coordination	Le résultat de cette étape devrait être validé par le conseil (aussi, pour certaines solutions, par des partenaires importants, tel le MTQ).
6. Établir les étapes d'implantation, leur échéancier et leurs exécutants.	Comité de coordination	Pour cette tâche, le comité pourrait se faire aider par des responsables techniques (aussi, pour certaines solutions, par les partenaires impliqués).

La rédaction du rapport final se fera par le chargé de projet et sera révisée par le comité de coordination avant d'être présentée au conseil.

Annexe 1 : Statistique des constats émis en matière de stationnements et de la circulation (1er décembre 2015 au 7 avril 2022)

Statistique des constats émis en matière de stationnements et de la circulation (1er décembre 2015 au 7 avril 2022)							
Article	Code	Desc. Brève	Date infraction	Heure infraction	Vitesse constatée	Vitesse permise	Lieu infraction
326.1	CSR	FRANCHI UNE LIGNE DE DEMARCATION SIMPLE	2015-04-07	14,20			INTER. ROUTE DU FLEUVE / RUE DE L'EGLISE
368	CSR	ARRET OBLIGATOIRE	2015-04-07	14,20			INTER. ROUTE DU FLEUVE / RUE DE L'EGLISE
383	CSR	STATIONNE SENS CONTRAIRE CIRCULATION	2015-05-09	20,05			FACE AU 88 RUE DU PARC DE L'AMITIE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2015-05-28	10,33	73	50	240 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2015-05-28	9,50	74	50	ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2015-06-07	10,55	89	50	ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2015-06-09	12,00	84	50	ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2015-08-06	9,30	77	50	234 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2015-08-06	10,10	74	50	234 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
434	CSR	À TOLÉRÉ QU'UNE PERSONNE S'AGRIPPE	2015-08-31	16,21			ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
434	CSR	S'EST FAIT TIRÉ PAR VR EN MOUVEMENT	2015-08-31	16,21			ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2015-10-24	10,17	78	50	ROUTE DU FLEUVE / ROUTE DE LA MONTAGNE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2015-10-27	13,25	74	50	ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2015-11-29	12,30	74	50	234 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
368	CSR	ARRET OBLIGATOIRE	2016-01-25	13,42			RUE DES ILES / ILES AUX LIEVRES
368	CSR	ARRET OBLIGATOIRE	2016-03-23	8,11			RUE DE L'EGLISE / RTE DE LA MONTAGNE
327	CSR	METTRE EN PERIL LA VIE, VITESSE	2017-07-14	17,36			PRES DU 301 CHEMIN DU LAC
99	CSR	APPRENTI CONDUCTEUR NON ASSISTE	2017-07-14	17,36			PRES DU 301 CHEMIN DU LAC
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2017-07-15	14,10	69	50	232 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2017-08-08	8,28	110	80	405 FRASER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
327	CSR	ACTION DE METTRE EN PERIL SECURITE GENS	2017-08-29	15,55			812 ROUTE DU FLEUVE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2017-10-17	10,23	69	50	234 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2017-12-03	11,42	108	80	RTE DE LA MONTAGNE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
9	RGM	STATIONNEMENT DE NUIT	2018-03-01	1,04			42 PARC DE L'AMITIE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2018-03-13	13,06	118	80	ROUTE 132 NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2018-05-18	16,30	99	80	CHEMIN DU LAC NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
439.1	CSR	APPAREIL FONCTION TELEPHONIQUE	2018-06-04	9,35			ROUTE DU FLEUVE / DE L'EGLISE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2018-06-19	10,05	74	50	234 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2018-07-16	11,30	70	50	ROUTE FLEUVE / 234 NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2018-08-08	8,56	80	50	ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2018-09-25	15,35	75	50	234 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE

328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 90KMH	2018-10-06	10,40	100	80	180 ROUTE DE LA MONTAGNE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 90KMH	2018-10-06	15,01	101	80	180 ROUTE DE LA MONTAGNE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2019-04-02	17,14	109	80	RUE FRASERVILLE / NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2019-04-28	9,57	107	80	CHEMIN FRASERVILLE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
372	CSR	Effectuer un virage sans danger	2019-07-08	17,30			INTERS. DES 2 RUES DU PARC DE L'AMITIE
329	CSR	VITESSE SUR UN CHEMIN PUBLIC	2019-08-01	17,06	104	80	ROUTE 132 / ROUTE DU FLEUVE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2019-09-02	20,49	106	80	FACE AU 216 ROUTE DE LA MONTAGNE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2019-09-25	7,54	74	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2019-09-25	8,10	69	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2019-09-26	9,04	86	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2019-09-26	7,49	83	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2019-10-09	16,10	104	80	RTE DE LA MONTAGNE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2019-10-09	7,50	78	50	FACE A 133 COTE DE LA MER
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2019-10-11	9,18	108	80	INT. RTE DE LA MONTAGNE / RUE BERUBE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2019-10-11	8,41	79	50	FACE AU 201 CH DE LA MONTAGNE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2019-12-01	13,00	89	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2019-12-01	12,32	84	50	ROUTE DU FLEUVE / RTE DE LA MONTAGNE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-01-17	14,16	84	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-01-23	8,50	68	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-03-03	10,44	80	50	ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2020-05-22	20,15	110	80	RUE FRASERVILLE PRES DE CH DU LAC
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2020-07-21	16,45	104	80	RTE DE LA MONTAGNE / RUE DU PLATEAU
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-07-31	12,55	79	50	RUE FRASER / BRUNO
383	CSR	Stationnement	2020-08-28	16,35			CHEMIN FRASERVILLE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
384	CSR	Stationnement	2020-08-28	16,35			CHEMIN FRASERVILLE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-08-31	16,56	77	50	COTE DE LA MER / DES ILES
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-09-17	14,04	70	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-09-17	13,31	79	50	ROUTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
368	CSR	SIGNAL D'ARRET PAS CEDE PASS. DANGER ACC	2020-09-22	16,29			COTE DE LA MER / ROUTE DE LA MONTAGNE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2020-10-10	17,33	110	80	FACE A 375 CHEMIN DU LAC
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-10-19	13,57	86	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-11-17	15,40	74	50	NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-11-17	16,12	75	50	NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
443.1	CSR	Cellulaire	2020-11-18	13,40			CHEMIN DU LAC (ENTRE 3E ET 1ER RANG)
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-12-09	15,24	77	50	NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2020-12-09	15,56	79	50	NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
329	CSR	VITESSE SUR UN CHEMIN PUBLIC	2021-03-19	13,54	110	80	ROUTE 132 NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-04-08	17,28	79	50	200 COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE

299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2021-04-11	16,50	110	80	500M AU SUD CH DE FER (CHEMIN DU LAC)
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-04-24	16,16	80	50	133 CHEMIN COTE DE LA MER
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2021-05-10	11,43	109	80	354 ROUTE DE LA MONTAGNE
329	CSR	VITESSE SUR UN CHEMIN PUBLIC	2021-05-12	16,01	109	80	169 ROUTE DE LA MONTAGNE
329	CSR	VITESSE SUR UN CHEMIN PUBLIC	2021-05-17	9,28	118	80	ROUTE 132 NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2021-05-21	16,45	114	80	CH FRASERVILLE PRES AEROPORT
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-06-23	7,34	83	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-06-23	7,46	76	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-06-23	7,20	79	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-06-29	17,18	86	50	100M AU SUD DE 200 COTE-DE-LA-MER
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-07-01	17,56	70	50	COTE DE LA MER
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-07-06	15,02	79	50	ROUTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-07-27	17,50	75	50	240 RTE DU FLEUVE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2021-08-09	14,49	108	80	RUE FRASERVILLE PRES DE AEROPORT
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2021-09-25	22,48	123	80	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2021-10-24	13,26	111	80	RUE FRASERVILLE NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
328	CSR	VITESSE SUPERIEURE A 50KMH (VILLE)	2021-11-04	13,00	79	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE
299	CSR	VITESSE SUPERIEURE A LA LIMITE INDIQUEE	2021-11-20	10,50	86	50	COTE DE LA MER NOTRE-DAME-DU-PORTAGE

Annexe 2 : Besoins de la municipalité

Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif)

Le Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif) du Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent vise à favoriser le déplacement actif et sécuritaire dans les municipalités, notamment à proximité des écoles et des lieux communautaires et publics, afin d'améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens. Par déplacement actif, nous faisons référence à toute forme de locomotion où l'énergie motrice est apportée par l'individu se déplaçant pour un motif utilitaire.

Les objectifs de la démarche sont de :

- modifier les habitudes de déplacement des enfants, des parents et de la population en général sur les trajets domicile-école-travail-loisir;
- créer des environnements sécuritaires afin de favoriser le déplacement actif pour l'ensemble des citoyens.

Identification

Municipalité de Notre-Dame-du-Portage

Nom de la personne qui remplit le formulaire Line Petitclerc

Titre Directrice générale

Numéro de téléphone 418-862-9163 poste 222

Adresse courriel directiongenerale@notre-dame-du-portage.ca

Cibler vos besoins en termes de déplacement actif

Quelles sont vos attentes face à la démarche de produire un Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif)?

	Oui/Non	Détails
Recevoir des outils et du soutien pour sensibiliser nos écoles et notre milieu	oui	
Avoir des recommandations pour sécuriser notre municipalité	oui	
Recevoir de l'appui dans nos demandes à la municipalité	n/a	
Recevoir des conseils pour l'aménagement de stationnements pour vélos	non	
Recevoir une formation sur le déplacement actif	oui	
Avoir accès à une expertise en aménagements favorables aux piétons et/ou cyclistes	non	

Autres :		
----------	--	--

Y a-t-il des problématiques particulières aux abords des écoles ou des établissements publics et commerciaux dans la municipalité pour les déplacements actifs?

	Oui/Non	Détails
Manque d'aménagements pour piétons et cyclistes ou aménagements inadéquats	oui	
Climat non sécuritaire pour piétons et cyclistes	oui	Surtout sur la route de la Montagne
Mauvais état des aménagements ou manque d'entretien		
Intersections dangereuses	Oui	Côte de l'église et route de la Montagne
Manque de supports pour vélos	Peut-être	
Beaucoup de circulation aux abords des écoles et des édifices publics et commerciaux; spécifiez : circulation des parents, circulation de transit, camionnage	Oui	Devant le bureau municipal, trafic rapide
Difficulté de cohabitation entre les divers usagers de la voirie	Oui	Problème de stationnements alors route du fleuve est dangereuse pour piétons et cyclistes
Autres :		

Identifier le niveau d'avancement dans la planification et la réalisation des aménagements pour le déplacement actif et sécuritaire

À votre connaissance, certains documents existants visent-ils à favoriser le déplacement actif et sécuritaire?

	Oui/Non/?	Détails
Plan d'urbanisme	Pas l'actuel	Nouveau en rédaction
Politique de mobilité durable	On n'a pas	
Plan local de déplacement	On n'a pas	
Plan d'action des écoles ou de la commission scolaire	Je ne sais pas	

Politique de développement durable	On n'a pas	
Autres :Politique familiale en rédaction		

Identifier les aménagements réalisés ou à venir pour faciliter/sécuriser les déplacements actifs et sécuritaires

	Réalisés	À venir	Détails
Mesures d'apaisement de la circulation			
Aménagements cyclables	Lignes refaites au parc de l'Anse		Bollards seront installés
Réduction de la vitesse		Radars	2 panneaux radars seront installés 07/2021
Corridor scolaire			
Autres :	Affiches installés de rouler lentement		Route du Fleuve

Évaluer le potentiel de réalisation de ladémarche de produire un Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif) dans votre milieu

Considérez-vous les éléments suivants comme des opportunités ou des freins au déploiement de la démarche de produire un Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif)?

	Opportunités	Freins	N/A?	Détails
Volonté des élus	Oui			Volonté par égale de tous
Travaux dans la municipalité (nouveau développement, reconfiguration d'une rue, etc.)				Rien de particulier en cours
Volonté des citoyens	Oui			Pétitions, regroupement de citoyens pour la réduction
Motivation des écoles				Je ne sais pas
Modification de la politique de transport scolaire				Je ne sais pas
Mobilisation des organismes				Pas à ma connaissance

Politique municipale familiale(PFM)	Oui			En cours de rédaction
Municipalité amie des aînées (MADA)	Oui			En cours de rédaction
Autres :				

Quels acteurs pourraient être des partenaires pour mettre en place la démarche de produire un Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif) et pour poursuivre les efforts au-delà de l'intervention du Centre intégré de santé et de services sociaux du Bas-Saint-Laurent?

	Oui/Non/?	Détails
Écoles	oui	
Municipalité	oui	
Organismes du milieu, spécifiez :	non	
Organismes en santé (CISSS)	oui	
Regroupement local de partenaires de COSMOSS	oui	
Comité de citoyens	oui	
Service de la sûreté du Québec	Oui	
Commission scolaire	Oui	
Autres : MTQ		Serait important d'avoir leur collaboration pour une réduction de vitesse sur la route 132 (Montagne)

Parlez-nous de votre intérêt à participer à la démarche de produire un Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif)

Quelles sont vos principales motivations à ce que votre municipalité participe à la démarche de produire un Plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif)?

Nous avons beaucoup de citoyens mécontents de la situation de sécurité durant l'été et lors du grand achalandage du tourisme d'été. Nous devons trouver des solutions pour sécuriser les transports actifs et inciter les gens à les utiliser pour limiter par exemple le problème de stationnement au cœur du village l'été.

Quelle serait votre contribution pendant et au-delà de la démarche?

Aide à la mise en œuvre, recherche de financement, chercher la collaboration du conseil municipal.

Annexe 3 Questionnaire auprès des citoyens

Questionnaire téléphonique auprès des citoyens de Notre-Dame-du-Portage Plan de mobilité durable, Volet transport actif

Sondage stratifié en 4 groupes

1. Citoyens habitant au Parc de l'Amitié (n=21)
2. Citoyens habitant sur la Route de la Montagne (n= 36)
3. Citoyens habitant sur la Route du Fleuve (n= 32)
4. Citoyens habitant le quartier des Îles (n=16)

Paragraphe introductif auprès des sondé(e)s

« Bonjour,

Je m'appelle XXXXX, je vous appelle au nom de la municipalité de Notre-Dame-du-Portage.

Aujourd'hui, nous menons une enquête sur l'intérêt des citoyens de Notre-Dame-du-Portage pour le transport actif, c'est-à-dire pour l'utilisation de la marche ou du vélo soit comme activité de loisir soit pour se déplacer à l'intérieur de la municipalité.

Êtes-vous actuellement disponible et souhaitez-vous participer. Cela ne vous prendra qu'environ 15 minutes et les questions ne sont pas complexes. »

Route 132 (ou Route de la Montagne)

A.1) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** (c'est à dire à la fin du printemps, en été et au début de l'automne) trouvez-vous qu'il est dangereux de **marcher** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 2), si non aller à la question 3)

A.2) Lorsqu'il n'y a **pas de neige**, à quelle fréquence **marchez-vous** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3

Presque chaque jour	4
---------------------	---

A.3) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** et si la Route 132 **devenait plus sécuritaire** pour la marche, à quelle fréquence **marcheriez-vous** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

A.4) Toujours lorsqu'il n'y a **pas de neige**, trouvez-vous qu'il est dangereux de **faire du vélo** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 5), si non aller à la question 6)

A.5) Lorsqu'il n'y a **pas de neige**, à quelle fréquence faites-vous **du vélo** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

A.6) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** et si vous jugiez que la Route 132 **devenait plus sécuritaire** pour faire du vélo, à quelle fréquence feriez-vous **du vélo** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

A.7) **Lorsqu'il y a de la neige**, trouvez-vous qu'il est dangereux de **marcher** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 8), si non aller à la question 9)

A.8) **Lorsqu'il y a de la neige**, à quelle fréquence **marchez-vous** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
---------	------

Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il y a de la neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

A.9) **Lorsqu'il y a de la neige** et si vous jugiez que la Route 132 **devenait plus sécuritaire** pour la **marche**, à quelle fréquence **marcheriez-vous** sur la Route 132 ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il y a de la neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

Route du Fleuve

B.1) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** (c'est à dire à la fin du printemps, en été et au début de l'automne) trouvez-vous qu'il est dangereux de **marcher** sur la Route du Fleuve ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 2), si non aller à la question 3)

B.2) Lorsqu'il n'y a **pas de neige**, à quelle fréquence **marchez-vous** sur Route du Fleuve ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

B.3) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** et si la Route du Fleuve **devenait plus sécuritaire** pour la **marche**, à quelle fréquence **marcheriez-vous** sur la Route du Fleuve ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

B.4) Toujours lorsqu'il n'y a **pas de neige**, trouvez-vous qu'il est dangereux de **faire du vélo** sur la Route du Fleuve ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 5), si non allez à la question 6)

B.5) Lorsqu'il n'y a **pas de neige**, à quelle fréquence faites-vous **du vélo** sur la Route du Fleuve?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

B.6) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** et si vous jugiez que la Route du Fleuve **devenait plus sécuritaire** pour faire **du vélo**, à quelle fréquence feriez-vous du vélo sur la Route du Fleuve ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

B,7) Lorsqu'il y a **de la neige**, trouvez-vous qu'il est dangereux de **marcher** sur la Route du Fleuve ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 8), si non allez à la question 9)

B.8) Lorsqu'il y a **de la neige**, à quelle fréquence **marchez-vous** sur la Route du Fleuve ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il y a de la neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

B.9) Lorsqu'il y a **de la neige** et si vous jugiez que la Route du Fleuve **devenait plus sécuritaire** pour la **marche**, à quelle fréquence **marcheriez-vous** sur la Route du Fleuve ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il y a de la neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

Côte de la Mer

C.1) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** (c'est à dire à la fin du printemps, en été et au début de l'automne) trouvez-vous qu'il est dangereux de **marcher** sur la Côte de la Mer ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 2), si non allez à la question 3)

C.2) Lorsqu'il n'y a **pas de neige**, à quelle fréquence **marchez-vous** sur Côte de la Mer ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

C.3) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** et si la Côte de la Mer **devenait plus sécuritaire** pour la marche, à quelle fréquence **marcheriez-vous** sur la Côte de la Mer ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

C.4) Toujours lorsqu'il n'y a **pas de neige**, trouvez-vous qu'il est dangereux de **faire du vélo** sur la Côte de la Mer?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 5), si non allez à la question 6)

C.5) Lorsqu'il n'y a **pas de neige**, à quelle fréquence faites-vous **du vélo** sur la Côte de la Mer ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

C.6) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** et si vous jugiez que la Côte de la Mer **devenait plus sécuritaire** pour faire du vélo, à quelle fréquence feriez-vous **du vélo** sur la Côte de la Mer ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il n'y a pas de neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

C.7) **Lorsqu'il y a de la neige**, trouvez-vous qu'il est dangereux de **marcher** sur la Côte de la Mer ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Si la personne a répondu « pas du tout » à la question, prendre la question 8), si non aller à la question 9)

C.8) **Lorsqu'il y a de la neige**, à quelle fréquence **marchez-vous** sur Côte de la Mer?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il y a de la neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

C.9) Lorsqu'il y a **de la neige** et si vous jugiez que la Côte de la Mer **devenait plus sécuritaire** pour la **marche**, à quelle fréquence **marcheriez-vous** sur la Côte de la Mer ?

Réponse	Code
Jamais	0
Une à quelque fois durant la période où il y a de la neige	1
Une à quelque fois par mois	2
Une à quelque fois par semaine	3
Presque chaque jour	4

Côte de l'Église

D.1) Lorsqu'il n'y a **pas de neige** (c'est à dire à la fin du printemps, en été et au début de l'automne) trouvez-vous qu'il est dangereux de **marcher** sur la Côte de l'Église ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

D.2) Toujours lorsqu'il n'y a **pas de neige**, trouvez-vous qu'il est dangereux de **faire du vélo** sur la Côte de l'Église ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

D.3) **Lorsqu'il y a de la neige**, trouvez-vous qu'il est dangereux de **marcher** sur la Côte de l'Église ?

Réponse	Code
Pas du tout	0
Un peu	1
Assez	2
Beaucoup	3
Je ne sais pas	Ne rien inscrire

Annexe 4 : Questionnaire auprès des parents de l'école primaire

Cher parent,

Le présent questionnaire est un outil important pour aider à améliorer les déplacements actifs et sécuritaires autour de l'école dans notre municipalité. Il fait partie de la démarche visant la production d'un plan de mobilité durable et de sécurité routière (volet Transport actif) de la municipalité.

Le questionnaire ne prend que quelques minutes à compléter. Vos réponses seront **anonymes**. Vous n'avez pas à vous identifier. Le questionnaire ne vise en aucun cas à exercer un jugement sur vos choix de déplacement.

« Le **transport actif** consiste à utiliser sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à un autre. On peut se déplacer à pied, à vélo, en planche à roulettes, sur des patins à roues alignées, etc. »

Merci beaucoup de votre précieuse collaboration!

1) Combien avez-vous actuellement d'enfants qui fréquentent l'école primaire de votre municipalité ?

Nombre	<input type="text"/>
--------	----------------------

2) Combien d'enfant avez-vous par niveau scolaire à cette école ?

Niveau de votre enfant	Nombre
Maternelle 4 ans	<input type="text"/>
Maternelle 5 ans	<input type="text"/>
1 ^{er} année	<input type="text"/>
2 ^{ème} année	<input type="text"/>
3 ^{ème} année	<input type="text"/>
4 ^{ème} année	<input type="text"/>
5 ^{ème} année	<input type="text"/>
6 ^{ème} année	<input type="text"/>

3) **En automne et au printemps**, lorsqu'il n'y a pas de neige, identifiez, selon le niveau de votre ou de vos enfants, par quels moyens de transport ils se rendent habituellement à cette école ?

Niveau de votre ou de vos enfants	À pied seul	À pied mais accompagné	En vélo seul	En vélo mais accompagné	En auto	En autobus scolaire	Autre
Maternelle 4 ans	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Maternelle 5 ans	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
1 ^{er} année	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
2 ^{ème} année	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
3 ^{ème} année	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
4 ^{ème} année	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
5 ^{ème} année	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
6 ^{ème} année	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

4) **En hiver**, lorsqu'il y a de la neige et qu'il fait froid, identifiez, selon le niveau de votre ou de vos enfants, par quels moyens de transport ils se rendent habituellement à cette école ?

Niveau de votre ou de vos enfants	À pied seul	À pied mais accompagné	En vélo seul	En vélo mais accompagné	En auto	En autobus scolaire	Autre
Maternelle 4 ans							
Maternelle 5 ans							
1 ^{ier} année							
2 ^{ième} année							
3 ^{ième} année							
4 ^{ième} année							
5 ^{ième} année							
6 ^{ième} année							

5) Quelle est la situation qui correspond à la vôtre ?

J'ai un seul enfant qui va à cette école et, habituellement, il n'y vapas par transport actif		Embranchement question 8 page 5
J'ai un seul enfant qui va à cette école et, habituellement, lorsque les conditions climatiques le permettent, il y va par transport actif		Embranchement question 6 page 4
J'ai plusieurs enfants qui vont à cette école et, habituellement, aucun n'y vapar transport actif		Embranchement question 8 page 5
J'ai plusieurs enfants qui vont à cette école et, habituellement, lorsque les conditions climatiques le permettent, tous y vont par transport actif		Embranchement question 6 page 4
J'ai plusieurs enfants qui vont à cette école et, habituellement, lorsque les conditions climatiques le permettent, un ou certains d'entre eux y vont par transport actif		Embranchement question 13 page 7

Bloc enfants allant à l'école par transport actif

6) Identifiez, **au maximum, trois** principaux obstacles qu'il faudrait lever pour **faciliter** le transport actif de votre ou de vos enfants ?

Absence de zone sécurisée ou de trottoir pour les déplacements actifs	
Trop de circulation	
Circulation trop rapide	
Dangereux de traverser certaines rues	
Manque d'éclairage	
Des obstacles empêchent de bien voir la circulation	
Présence d'animaux en liberté	
Intimidation	
Pas de lieu sécuritaire pour laisser les vélos	
L'horaire de garderie ne convient pas	
Autres :	

7) Mon intérêt pour que mon ou mes enfants aillent à l'école par transport actif est de (1 = pas du tout, 10 = très fort)

Intérêt		Embranchement question 19 page 9
---------	--	----------------------------------

Bloc aucun enfant ne va à l'école par transport actif

8) Identifiez pourquoi votre enfant ou vos enfants ne se rendent pas à l'école par transport actif :

Pour des raisons personnelles autres que des contraintes		Embranchement question 19 page 9
Il y a des contraintes		

9) Identifiez, **au maximum, trois** principales contraintes de sécurité qui empêchent votre ou vos enfants de se rendre à l'école par transport actif ?

Absence de zone sécurisée ou de trottoir pour les déplacements actifs	
Trop de circulation	
Circulation trop rapide	
Dangereux de traverser certaines rues	
Manque d'éclairage	
Des obstacles empêchent de bien voir la circulation	
Présence d'animaux en liberté	
Intimidation	
Autres :	

10) Identifiez, **au maximum, trois** principales contraintes (autre que sécuritaires) qui empêchent votre ou vos enfants de se rendre à l'école par transport actif ?

Il ou ils sont trop jeunes	
La distance de la résidence à l'école est trop grande	

Le poids/quantité de matériel à transporter est trop important (sac à dos, boîte à lunch, salopette, etc.)	
Il n'y a pas d'accompagnateur pour le déplacement (adulte, enfant plus âgé, grand parent, etc.)	
Pas de lieu sécuritaire pour laisser les vélos	
L'horaire de garderie ne convient pas	
Autres :	

11) **S'il n'y avait aucune contrainte autre que l'âge**, j'accepterais que mon enfant ou mes enfants aillent à l'école par transport actif à partir de l'âge de :

Âge	
-----	--

12) **S'il n'y avait aucune contrainte autre que l'âge**, mon intérêt pour que mon ou mes enfants aillent à l'école par transport actif est de (1 = pas du tout, 10 = très fort)

Intérêt		Embranchement question 19 page 9
---------	--	----------------------------------

Bloc ou certains des enfants vont à l'école par transport actif

13) Pour celui ou ceux de vos enfants **se rendant** à l'école par transport actif, identifiez, **au maximum, trois** principaux obstacles qu'il faudrait régler pour **faciliter** le transport actif de vos enfants ?

Absence de zone sécurisée ou de trottoir pour les déplacements actifs	
Trop de circulation	
Circulation trop rapide	
Dangereux de traverser certaines rues	
Manque d'éclairage	
Des obstacles empêchent de bien voir la circulation	
Présence d'animaux en liberté	
Intimidation	
Pas de lieu sécuritaire pour laisser les vélos	
L'horaire de garderie ne convient pas	
Autres :	

14) Pour celui ou ceux de vos enfants **ne se rendant pas** à l'école par transport actif, identifiez pourquoi :

Pour des raisons personnelles autres que des contraintes		Embranchement question 19 page 9
Il y a des contraintes		

15) Identifiez, **au maximum, trois** principales contraintes de sécurité qui empêchent celui ou ceux de vos enfants de se rendre à l'école par transport actif ?

Absence de zone sécurisée ou de trottoir pour les déplacements actifs	
Trop de circulation	

Circulation trop rapide	
Dangereux de traverser certaines rues	
Manque d'éclairage	
Des obstacles empêchent de bien voir la circulation	
Présence d'animaux en liberté	
Intimidation	
Autres :	

16) Identifiez, **au maximum, trois** principales contraintes (autre que sécuritaires) qui empêchent celui ou ceux de vos enfants de se rendre à l'école par transport actif ?

Il ou ils sont trop jeunes	
La distance de la résidence à l'école est trop grande	
Le poids/quantité de matériel à transporter est trop important (sac à dos, boîte à lunch, salopette, etc.)	
Il n'y a pas d'accompagnateur pour le déplacement (adulte, enfant plus âgé, grand parent, etc.)	
Pas de lieu sécuritaire pour laisser les vélos	
L'horaire de garderie ne convient pas	
Autres :	

17) **S'il n'y avait aucune contrainte autre que l'âge**, j'accepterais que mon ou mes enfants aillent à l'école par transport actif à partir de l'âge de :

Âge	
-----	--

18) **S'il n'y avait aucune contrainte autre que l'âge**, mon intérêt pour que mon ou mes enfants aillent à l'école par transport actif est de (1 = pas du tout, 10 = très fort)

Intérêt		Embranchement question 19 page 9
---------	--	----------------------------------

19) À part celui ou ceux qui fréquentent actuellement l'école, combien de vos enfants pensez-vous fréquenteront cette école lorsqu'ils seront en âge d'y aller ?

Nombre	
--------	--

20) A partir des cartes ci-dessous, dans quelle zone se situe votre résidence ?

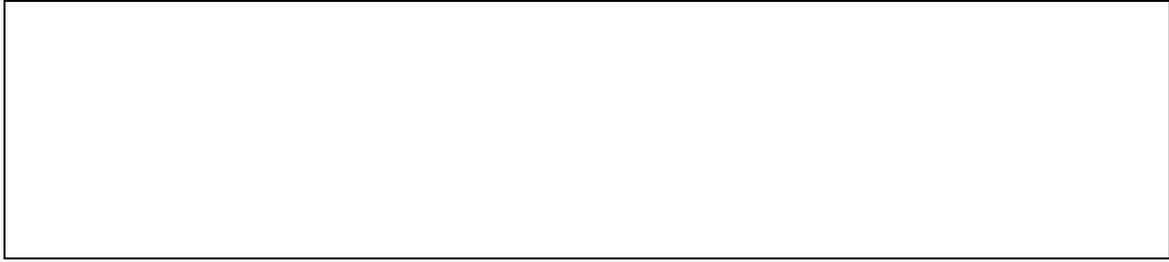
Numéro de la zone	
-------------------	--

21) Afin d'aller plus en profondeur sur les moyens pour faciliter ou implanter le transport actif, des marches de repérage (identification plus précise des obstacles et atouts) seront faites le long des trajets actuellement ou potentiellement suivis pour aller à l'école. **Seriez-vous intéressé à participer avec votre ou vos enfants à une de ces marches** (évidemment lorsque cela conviendrait) ?

Si oui, laissez-nous votre numéro de téléphone :

--

22) Suggestions et/ou commentaires :



Annexe 5 : Questionnaire pour les marches de repérage

Marche de repérage ; Formulaire d'enregistrement d'obstacles

Rue ou route concernée :	
--------------------------	--

Endroit :	Adresse :	
	ou, entre adresse no.. et adresse no.. :	
	ou, autre identifiant :	

	Jour	Mois	Année
Date			
Heure (format 24 heures)			

Personne complétant le formulaire	
-----------------------------------	--

Cochez le ou les obstacles concernés

Circulation et état physique	
<input type="checkbox"/>	La vitesse perçue est trop élevée
<input type="checkbox"/>	Il y a trop de circulation
<input type="checkbox"/>	Des véhicules passent trop près des usagers du transport actif
<input type="checkbox"/>	La chaussée où ont à marcher les utilisateurs du transport actif est en mauvais état
<input type="checkbox"/>	Il y a présence d'accumulation d'eau
<input type="checkbox"/>	Il y a présence de débris, de saletés
<input type="checkbox"/>	Il y a de la neige ou la présence de machinerie sur l'accotement

Visibilité	
<input type="checkbox"/>	Il manque d'éclairage
<input type="checkbox"/>	La vue est restreinte en raison de la végétation
<input type="checkbox"/>	La vue est restreinte en raison de véhicules stationnés
<input type="checkbox"/>	La vue est restreinte à cause d'une courbe
<input type="checkbox"/>	La vue est restreinte à cause d'une côte
<input type="checkbox"/>	La vue est restreinte à cause de bancs de neige

Trottoir	
	Il y a de la neige ou la présence de machinerie sur le trottoir
	Le trottoir est en mauvais état
	Le trottoir est encombré de poteaux, signalisation, poubelles, etc.
	Il ya absence d'inclinaison de descente pour les personnes handicapées et poussettes
	Il n'y a pas de continuité dans les trottoirs

Signalisation	
	La signalisation est peu visible (cachée par la végétation, etc.)
	La zone scolaire est mal identifiée
	Il y a un manque de signalisation ou de marquage au sol

Comportement des conducteurs	
	Des conducteurs semblent conduire au dessus de la vitesse permise
	Des conducteurs ne respectent pas les panneaux d'arrêts
	Des conducteurs dépassent en dehors des zones permises
	Des conducteurs ne respectent pas le non-dépassement d'un autobus scolaires à l'arrêt lors de l'embarquement ou le débarquement des écoliers
	Des conducteurs se stationnement dans les zones réservées aux utilisateurs des transports actifs
	Des conducteurs se stationnement sur le coté de la rue, resserrant la largeur de la rue
	Des conducteurs sortent de leur entrée, en marche arrière, sans regarder
	Des conducteurs ne cèdent pas le passage aux piétons traversant la rue
	Des conducteurs effectuent un virage sans tenir compte de la traversée de piétons.

Comportement des marcheurs et cyclistes	
	Lorsqu'il y a un trottoir, des marcheurs n'y marchent pas
	Lorsqu'il n'y a pas de trottoirs, des marcheurs ne marchent pas face à la circulation

	Des marcheurs ne s'arrêtent pas, ni ne regardent à gauche et à droite avant de traverser la rue
	Des marcheurs ne sont pas habillés corrctement ou non pas de systèmes d'éclairages pour être vu des automobilistes le soir
	Lorsqu'il y a une zone sécurisée pour le transport actif, des marcheurs ne l'utilisent pas
	Des cyclistes roulent trop vite là où circulent les autres usagers des transports actifs
	Des cyclistes circulent en peloton, empiétant sur la zone pour les marcheurs
	Des cyclistes ne sont pas habillés ou non pas de systèmes d'éclairages pour être vu des automobilistes le soir

Traversée de rue	
	Il est dangereux de traverser la rue à cause de la circulation trop rapide
	Il est dangereux de traverser la rue par manque de visibilité de la circulation
	La traverse pour piétons est mal organisée

Agréabilité	
	Il y a un manque de verdure, d'arbres et de fleurs
	I y a un lot vacant ou un site de construction désagréable
	Il y a une présence de chiens agressifs
	Il ya une présence d'animaux domestique en liberté
	Il y a une présence d'activités suspectes
	Il y a un attroupement intimidant d'adolescents ou de jeunes adultes

Autre(s) obstacle(s)

Spécifier :

Annexe 6 : Emprise sur la Route du Fleuve

Emprise de la Route du Fleuve



Extrémité est



Est Adresse 275



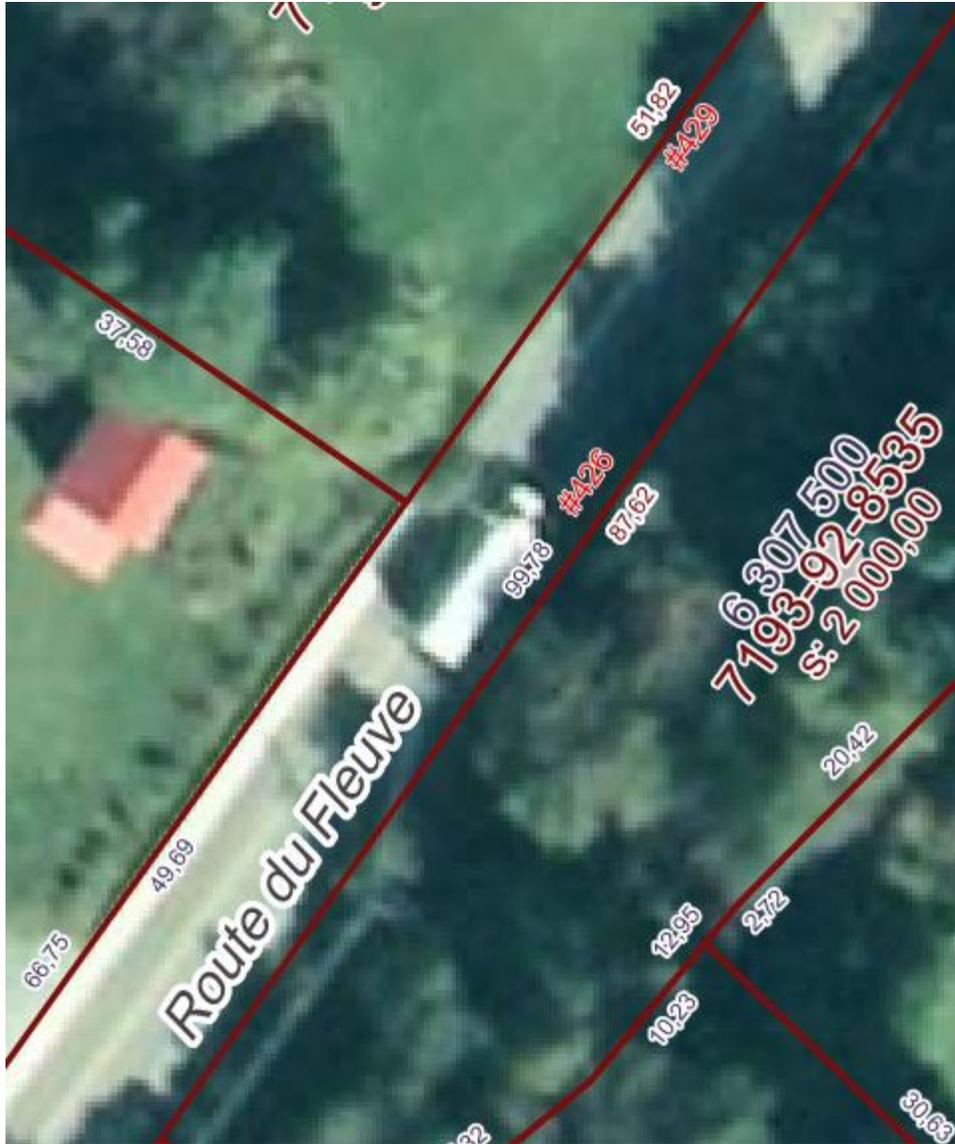
Est Adresse 321



Est Adresse 355



Est Adresse 408



Est Adresse 429
Début trottoir



Quest Adresse 635



Ouest Adresse 671
Auberge du Portage
Rocher Malin



Ouest Adresse 701



Ouest Adresse 810



Ouest Adresse 844



Ouest Adresse 860



Ouest Adresse 876



Ouest Extrémité

Annexe 7 : Détails des éléments pertinents de politiques et règlements de la municipalité

RÈGLEMENT CONCERNANT LE BON ORDRE ET LA PAIX	
RÈGLEMENT #2013-06-332	
Article	Élément
28	Obstruction à la circulation : Il est interdit à toute personne d'obstruer ou de gêner le passage des piétons, ou la circulation des voitures, dans tout endroit public de même que dans tout autre endroit privé.
34	Interdiction de causer du trouble ou du bruit : Il est interdit à toute personne de causer, provoquer, faire ou permettre que soit causé, provoqué ou fait du trouble ou du bruit ou de la musique qui importune ou trouble la paix, la tranquillité, le confort, le repos ou le bien-être de toute autre personne ou qui est de nature à l'empêcher de faire un usage paisible de sa propriété ou de son local d'habitation
REGLEMENT D'URBANISME REGLEMENT DE ZONAGE	
REGLEMENT 2021-08-421	
13.1.1	<p>Tout émondage de plus de 33 % du feuillage d'un arbre est assimilé à un abattage d'arbre. Nonobstant ce qui précède, les dispositions du présent article, ne s'applique pas :</p> <ul style="list-style-type: none"> -À tout émondage réalisé par des professionnels ayant le mandat de dégager des fils de transport d'électricité ou de communication ; -À tout émondage réalisé verticalement au-dessus d'un toit d'un bâtiment principal dans le but de favoriser l'assèchement de ce toit; -À tout émondage réalisé pour offrir une percée visuelle vers le fleuve et recommandé par un professionnel avec l'objectif de conserver l'aspect esthétique et naturel du site; de plus, dans le cas d'un émondage réalisé dans une des zones 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ou 16 (partie de l'aire urbaine : route du Fleuve et rue de la Colline) l'émondage doit également tenir compte du caractère patrimonial du secteur; -À la taille d'une haie.
14.2.1	<p>Dispositions applicables à proximité d'un talus à forte pente</p> <p>Sur un terrain possédant un talus à forte pente d'une hauteur de 4 mètres ou plus, les normes du tableau 14.2 s'appliquent</p> <p>Abattage d'arbre (sauf pour permettre l'aménagement d'un sentier pédestre prescrit par un ingénieur)</p> <p style="padding-left: 40px;">Interdit dans les talus à forte pente.</p> <p style="padding-left: 40px;">Interdit dans tout talus d'une hauteur de plus de 4 mètres situé dans les zones 2, 4, 6, 7, 10, 12, 18, ou 19</p>

POLITIQUE FAMILIALE ET DES AINES PLAN D'ACTION

(non encore entériné par le Conseil ?)

Axe 1 Aménagement du territoire	1.1 Analyser l'opportunité d'aménager des pistes de vélo de montagne dans la forêt municipale.
	1.2 Aménager des pistes de vélo de montagne.
	3.1 Conclure un partenariat avec les propriétaires privés (secteur ouest du chalet des sports) pour prolonger le sentier de raquettes.
	3.2 Aménager un sentier Trans-municipal incluant les aboiteaux pour rejoindre Saint-André et Notre-Dame-du-Portage.
	3.3 Aménager des haltes de repos dans les sentiers municipaux.
Axe 3 Transport et mobilité	1.1 Développer un plan de mobilité durable
	1.2 Soutenir la mise en œuvre du plan de mobilité durable

Éléments pertinents du PLAN D'URBANISME RÉVISÉ 2021

Page	Élément
15	Une population vieillissante: En 2011, la structure d'âge de la population de la municipalité se démarque du reste de la MRC par l'une des plus faibles proportions de personnes âgées de 15 à 35 ans et l'une des plus fortes proportions de personnes âgées de 35 à 64 ans
19	En s'éloignant du noyau villageois vers la côte de la Mer, la forêt est beaucoup plus présente et plusieurs sentiers privés y sont dissimulés. L'accès à la nature est apparu comme une préoccupation importante des citoyens lors de la démarche « Portageons notre milieu ». À partir du Chalet des sports, des sentiers de raquettes et de ski de fond, entretenus par la Municipalité, par la Corporation portageoise de développement et par des bénévoles, sillonnent la forêt en allant vers l'est. Les sentiers traversent un grand nombre de terrains privés. Afin de conserver les sentiers à long terme, la Municipalité devra mettre en place des solutions pour pérenniser l'accès à ces terrains.
21	La route du Fleuve (7,33 km) traverse la municipalité d'est en ouest et longe le fleuve, offrant une vue panoramique. Elle est une route prisée par les touristes et par les gens de la région pour la marche, le vélo, les motos, les voitures de plaisance. C'est une rue partagée qui est très achalandée, surtout l'été.
21	Le territoire de Notre-Dame-du-Portage étant caractérisé par un fort dénivelé, ponctué de plateaux, peu de routes parcourent la municipalité du nord au sud dans les portions accidentées : seules les côtes de l'Église (0,45 km) et de la Mer (3 km) empruntent ce parcours
22	La vitesse de circulation: La vitesse de circulation des voitures sur les routes du territoire est élevée considérant le partage des infrastructures avec les piétons et les cyclistes. Cette préoccupation a été soulevée par la population lors de la démarche « Portageons notre milieu ». Et réaffirmée en 2020 par une pétition de gens sur la route du fleuve et par un comité citoyen « Pour un milieu de vie paisible et sécuritaire » concernant la route de la Montagne. Dans les dernières années, la Municipalité a diminué les limites de vitesse sur la route du Fleuve, a procédé à l'installation d'équipements visant à réduire la vitesse et à améliorer l'espace réservé aux piétons et aux cyclistes. La sécurité de ces deux routes demeure une préoccupation. Des pistes de solution sont à l'étude, autant au MTQ qu'à la Municipalité, pour rendre ces deux voies plus sécuritaires pour les divers usages.
22	Un lien à améliorer : Le parcours en parallèle de sept kilomètres de la route du Fleuve et de la

	<p>route de la Montagne est interrompu au milieu, par la côte de l'Église. Advenant un aléa climatique qui endommagerait la route du Fleuve, les résidents pourraient être amenés à faire un grand détour pour accéder à leur propriété. Des accès supplémentaires pourraient servir en cas d'urgence. De plus, ces liens permettraient de favoriser le transport actif et l'accès plus rapide aux parcs et au village. La Municipalité se penchera sur cette problématique pour trouver des solutions.</p>
22	<p>Des stationnements de rue tolérés : Le cœur du village avec l'axe piscine-plage quai, la pizzeria, l'église, l'Auberge du Portage et le Chalet des sports sont des sites générant le plus d'achalandage. Cependant, le nombre d'espaces de stationnement à proximité des sites n'est parfois passifisant pour répondre à la demande. De plus, en période estivale, le parc des Grèves connaît aussi une affluence supérieure à sa capacité d'accueil de véhicules. Comme solution alternative, le stationnement de rues est toléré. De plus, la Municipalité planifie des travaux pour créer des nouveaux stationnements aux endroits stratégiques.</p>
23	<p>Le transport actif: De plus en plus de gens se déplacent de façon active. Le vélo est très présent. Mais la sécurité demeure problématique. La Municipalité entreprend une démarche pour développer un plan de mobilité durable pour faciliter et encourager le transport actif (vélo, piétons et autres) qui inclura tout le périmètre d'urbanisation du village (route du Fleuve, route de la Montagne - du parc de l'Anse au Parc des Grèves, Parc-de-l'Amitié et secteur des Îles). Cette démarche permettra à la Municipalité de se doter d'une politique d'accessibilité pour augmenter la sécurité des modes de transports non motorisés.</p>
26	<p>La qualité paysagère de Notre-Dame-du-Portage, avec ses percées visuelles exceptionnelles, est un atout majeur qui a permis l'essor du tourisme de villégiature et d'un développement résidentiel où le paysage prend toute son importance. Ces paysages emblématiques passent par la Côte de la Mer, la route du Fleuve, la route de la Montagne à ses deux extrémités et le Chemin du Lac.</p>
28	<p>L'ambiance particulière de la municipalité repose sur les vues ouvertes sur le fleuve et la qualité des aménagements paysagers</p>
35	<p>Grandes orientations d'aménagement : Adopter un règlement permettant le stationnement sur rue adapté à la chaussée partagée sur la route du Fleuve</p>
36	<p>Grandes orientations d'aménagement : Aménager certains sentiers de ski de fond, de raquettes et l'arboretum pour qu'ils soient utilisables durant l'été</p>
37	<p>Grandes orientations d'aménagement : Sécuriser et promouvoir les transports actifs dans la municipalité :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se doter d'un plan d'action pour encourager les gens à pratiquer des transports actifs (vélo, course, marche, etc.) et en aménageant des facilités et en partageant la chaussée de façon sécuritaire • Étudier le secteur de l'intersection de la côte de l'Église et de la route de la Montagne pour faciliter la traverse des piétons et des cyclistes • Continuer à trouver des solutions à l'intersection de la rue des Îles et de la côte de la Mer pour favoriser la traverse des piétons et des cyclistes • Travailler avec le ministère des Transports pour sécuriser les bandes cyclables de la route de la Montagne et établir une traverse piétonne dans l'axe nord-sud (Chalet des sports-piscine)

	<ul style="list-style-type: none"> • Trouver des solutions innovantes pour le partage de la chaussée (piétons, vélos et véhicules routiers) sur la route du Fleuve et route de la Montagne • S'assurer que les limites de vitesse soient adéquates à la promotion des transports actifs • Formaliser un sentier (vélo et marche) entre la rue des Îles et la route du Fleuve • Négocier des ententes de passage pour les chemins privés (liens entre routes du Fleuve et de la Montagne)
37	Grandes orientations d'aménagement : Augmenter la disponibilité des espaces de stationnement Offrir des alternatives au manque de stationnement dans le noyau villageois (voir PPU)
38	Grandes orientations d'aménagement : Identifier, préserver, et garantir l'accès aux percées visuelles d'intérêt
39	Évaluer les meilleures méthodes pour assurer un climat sonore en adéquation aux usages
40-41	Plusieurs démarches citoyennes ont été initiées dans la dernière année pour demander des diminutions de vitesse sur les routes de la municipalité et une augmentation de la sécurité des transports actifs (vélos, marche et course). Cela serait possible par divers aménagements et l'implantation d'accessoires tels des panneaux radars, des bollards, des zones de verdure, des trottoirs et des corridors cyclables. Une étude de faisabilité et l'analyse de coûts de prolonger les trottoirs sur la route du Fleuve devront être faites dans les prochaines années. Les axes nord-sud doivent aussi être développés pour faciliter le transport actif entre le secteur des Îles, le Chalet des sports, la piscine/quai/plage, le coeur du village et la route du Fleuve dans ses deux extrémités.
Programme particulier d'urbanisme du noyau villageois	
47-48	En premier lieu, le noyau villageois élargi comprend le secteur de la route du Fleuve, entre les deux auberges. La limite de vitesse de la route du Fleuve du noyau élargi est de 30 km/h, pourtant plusieurs citoyens affirment que ces limites ne sont pas respectées. La route est partagée sur une grande partie entre les cyclistes, les piétons, les poussettes et les voitures. La sécurisation des voies de circulation pour le vélo et la marche est un enjeu important. Le stationnement reste une problématique estivale malgré que plusieurs stationnements publics aient été aménagés dans le coeur du village. La plupart des baigneurs utilisent la route du Fleuve comme stationnement. Cela cause une diminution de la fluidité de la circulation automobile et cyclable devant la piscine.
49	Forces et faiblesses du noyau villageois élargi <ul style="list-style-type: none"> • L'emprise de la route du Fleuve étroite et ne facilitant pas les transports actifs; • Sentiment d'insécurité des piétons et cyclistes; • Nombre insuffisant d'espaces de stationnement dans le coeur du village.
52	La route du Fleuve est l'axe de circulation principal pour le tourisme à Notre-Dame-du-Portage
53	Toutefois, la vitesse de circulation aux abords du bureau municipal et des intersections, avec la côte de l'Église et la côte de la Mer, est un enjeu de sécurité. En effet, plusieurs enfants et adultes résidant au coeur du village doivent traverser périlleusement la route 132 bien qu'aucune traverse piétonnière ne soit présente. On remarque ainsi que les résidents du coeur du village doivent traverser la route nationale pour se rendre, plus au sud, au Chalet des sports ou au Parc Julie-Gagné. Et à l'inverse, des résidents du

	secteur des îles doivent traverser la route nationale pour se rendre à la piscine municipale, au quai ou à l'école primaire.
55	<p>Orientations et plan d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'accessibilité et la sécurité des transports actifs; • Offrir des alternatives aux places de stationnement requises. • Préserver et mettre en valeur les panoramas exceptionnels vers le fleuve;
57	<p>Plan d'action</p> <ul style="list-style-type: none"> • Améliorer l'accessibilité et la sécurité des transports actifs Finaliser la démarche de mobilité durable et la mettre en opération • Offrir des alternatives aux places de stationnement requises Mettre en place la possibilité de faire des ententes entre voisins et considérer les stationnements publics • Aménager des aires de repos sur la route du Fleuve en tenant des percées visuelles, lorsque possible • Continuer la recherche de lieux pour Par ici l'air salin • Développer des sentiers piétonniers en mettant en valeur le paysage

Annexe 8 : Détails des éléments des procès-verbaux du Conseil municipal (2008 à 2021)

Vitesse des véhicules

Année du P.V.	Mois du P.V.	No résolution	Éléments	Rue ou sentier concerné	Adresse	Objet
2011	12		Accident	Mer		Accident
2016	4		Programme PISRMM problème Intersection rue des Îles	Mer		Accident
2016	4		Programme PISRMM problème	2ième Rang		Accident
2016	4		Programme PISRMM problème entre la 20 et Chemin du Lac	Mer		Accident
2016	4		Programme PISRMM problème	Fraserville		Accident
2014	10		Non respect arrêt	Église		Arrêt
2015	2	24	Route verte Attributions argent	Montagne		Arrêt
2015	8		Sollicitation SQ respect arrêt	Fleuve		Arrêt
2016	8		Sollicitation SQ Arrêt	Fleuve		Arrêt
2017	6		Installation arrêt lumineux	Fleuve		Arrêt
2008	5	277	Affichage en collaboration avec SQ pour inciter à ralentir	Fleuve		Vitesse
2016	5		Vitesse excessive des déneigeuses	Fleuve		Vitesse
2016	6		Panneau de de sensibilisation pour partage route	Fleuve		Vitesse
2017	2		Annonce de nouvelles signalisations prévues Intersection Église	Fleuve		Vitesse
2017	2		Annonce d'installation de bollards Parc de l'Anse	Fleuve		Vitesse
2017	6	158	Surlargeur pour sécurité piéton Parc de l'Anse	Fleuve		Vitesse
2017	10		Report d'amélioration de la sécurité des usagers RRRL	Fleuve		Vitesse
2018	3	35	Vitesse excessive des déneigeuses	Fleuve		Vitesse
2019	6	335	Abaissement des vitesses limites	Fleuve	355 à 695	Vitesse
2019	6		Abaissement vitesse limite suggérée par MTQ	Fleuve		Vitesse
2019	6		Sensibilisation touristes Auberge du Portage pour traverse rue	Fleuve		Vitesse
2019	9		Signalisation pour avertir changement de	Fleuve		Vitesse

			limite de vitesse			
2020	6	109	Déplacement du lignage Secteur parc de l'Anse	Fleuve		Vitesse
2020	8	155	Autorisation de circulation des VR	Fleuve		Vitesse
2020	9	176	Demande de diminution de la vitesse	Fleuve		Vitesse
2020	9	176	Demande d'une présence plus forte de la SQ	Fleuve		Vitesse
2016	6		Abaissement limite de vitesse	Îles		Vitesse
2017	2		Annnonce de nouvelles signalisations prévues	îles		Vitesse
2019	5		Pétition pour diminution vitesse limite	Îles		Vitesse
2019	6	335	Abaissement des vitesses limites	Îles		Vitesse
2016	4		Diminution de vitesse à considérer	Mer		Vitesse
2017	5	99	Intersection dangereuse rue des Îles	Mer		Vitesse
2019	5		Pétition pour diminution vitesse limite	Mer		Vitesse
2019	5		Pétition pour meilleures signalisations	Mer		Vitesse
2019	6	335	Abaissement des vitesses limites	Mer		Vitesse
2009	12		Rivière-du-Loup demande que vitesse de 50 km/hre soit repoussée vers l'ouest	Montagne		Vitesse
2010	6		Plainte pour vitesse trop élevée	Montagne		Vitesse
2016	5		Vitesse excessive des déneigeuses	Montagne		Vitesse
2019	3	264	Traverse piétonnière devant bureau municipal	Montagne		Vitesse
2019	7		Rôle de la SQ pour vitesse élevée et bruit	Montagne		Vitesse
2020	7	127	Appui à la démarche citoyenne d'amélioration de la sécurité	Montagne		Vitesse
2020	11	231	Demande au MTQ d'installer des radars pédagogiques	Montagne		Vitesse
2011	4		Limite de vitesse	Parc de l'Amitié		Vitesse
2011	5	929	Limite de vitesse	Parc de l'Amitié		Vitesse
2014	4		Vitesse excessive	Parc de l'Amitié		Vitesse
2015	7		Vitesse excessive	Parc de l'Amitié		Vitesse
2015	8		Sollicitation SQ vitesse	Parc de l'Amitié		Vitesse
2017	2		Annnonce de nouvelles signalisations prévues	Parc de l'Amitié		Vitesse
2019	6	335	Abaissement des vitesses limites	Plateau		Vitesse
2011	7	967	Fixement des limites de vitesse dans le territoire de la municipalité	Réseau municipal		Vitesse

2011	7		Offre de service pour aider sur démarche sur vitesse	Réseau municipal		Vitesse
2011	8		Offre de service pour aider sur démarche sur vitesse non retenue	Réseau municipal		Vitesse
2015	9		Panneau radar	Réseau municipal		Vitesse
2017	6		Annonce de « pedzone » pour forcer ralentissement du trafic	Réseau municipal		Vitesse
2019	6		Suggestion d'acheter panneaux radar	Réseau municipal		Vitesse
2021	8	204	Achat de panneaux radars	Réseau municipal		Vitesse

Aménagements

Année du P.V.	Mois du P.V.	No résolution	Éléments	Rue ou sentier concerné	Adresse	Objet
2013	11	234	Aménagement Intersection Route du Fleuve	Église		Aménagement
2015	6		Règlement pour projet de construction Pointe	Église		Aménagement
2018	4	93	Aménagement de la pointe	Église		Aménagement
2021	8		Stationnement temporaire dans Côte de l'Église	Église		Aménagement
2021	12	291	refus d'acheter le terrain pour faire sentier entre Route de la Montagne et Route du Fleuve	Église		Aménagement
2021	12		Plan du stationnement réalisé Côte de l'Église	Église		Aménagement
2015	11	255	Zone de virée pour autobus scolaire	Fleuve		Aménagement
2017	6		Rejet de l'Idée du sens unique	Fleuve		Aménagement
2021	4	98	Demande de dérogation pour utilisation stationnements public pour un commerce	Fleuve		Aménagement
2021	6	143	Acceptation de la dérogation pour utilisation stationnements public pour un commerce	Fleuve		Aménagement
2021	8		Améliorations parc des Grèves (stationnement au sud de la route, aménagements pour personnes handicapées)	Fleuve		Aménagement
2021	12		Réalisation en deux phases du plan Parc des grèves	Fleuve		Aménagement

2020	9	174	Autorisation d'installation d'une clôture sur emprise	Mer		Aménagement
2015	6		Règlement pour projet de construction Pointe	Montagne		Aménagement
2018	4	93	Aménagement de la pointe	Montagne		Aménagement
2017	11		Stationnement dans les rues	Réseau municipal		Aménagement
2013	7	126	Éclairage	Église		Éclairage
2019	8	372	Éclairage	Église		Éclairage
2020	6	109	Ajout éclairage bas de la Côte de la Mer	Mer		Éclairage
2008	5	284	Déplacement d'une lumière de rue	Montagne	672	Éclairage
2010	7	735	Glissières de sécurité Réparation	Église		Réparation
2011	6	944	Remblaiement	Église		Réparation
2014	8	207	Réfection au bord de route ensablement	Église		Réparation
2009	5	473	Plans et devis réfection mur de soutènement	Fleuve		Réparation
2014	6		Accumulation d'eau	Fleuve	572	Réparation
2014	10		Drainage route	Fleuve	569	Réparation
2016	6		Accotements mal entretenus	Fleuve		Réparation
2014	8	207	Réfection au bord de route ensablement	Mer		Réparation
2012	3	47	Permis d'intervention au MTQ	Montagne		Réparation
2014	6	144	Problématique béton trottoir	Trottoirs		Réparation
2014	9	277	Abaissement trottoir	Trottoirs	467	Réparation
2010	11	829	Acquisition terrain	Colline		Terrain
2010	7	738	Arpentage	Fleuve		Terrain

Déneigement

Année du P.V.	Mois du P.V.	No résolution	Éléments	Rue ou sentier concerné	Adresse	Objet
2014	10	251	Déneigement	Colline		Déneigement
2016	5		Mal déneigé	Fleuve		Déneigement
2017	10	253	Contrat déneigement (119,000 \$)	Réseau municipal		Déneigement
2018	10	257	Contrat déneigement (195,000 \$)	Réseau municipal		Déneigement
2021	6	162	Contrats déneigement refusés (en moyenne, environ 250,000\$ /an)	Réseau municipal		Déneigement
2021	8	203	Octroi contrat de déneigement (217,300 \$ pour un an)	Réseau municipal		Déneigement
2008	10	364	Déneigement des trottoirs montant 7200 \$	Trottoirs		Déneigement

2014	7	181	Déneigement des trottoirs montant Addenda 4500 \$	Trottoirs		Déneigement
2014	10	251	Déneigement	Trottoirs		Déneigement
2018	10	253	Déneigement des trottoirs montant 42900 \$ pour 3 ans	Trottoirs		Déneigement
2021	6	163	Contrat Déneigement trottoirs 17800 \$/an	Trottoirs		Déneigement

Sentiers

Année du P.V.	Mois du P.V.	No résolution	Éléments	Rue ou sentier concerné	Adresse	Objet
2017	9	227	Véhicules hors route	du Lac		Sentier
2017	9	227	Véhicules hors route	Mer		Sentier
2019	8		Possibilité d'acheter un véhicule hors route pour entretien sentier pistes ski	Sentier		Sentier
2019	9	395	Achat d'un côte-à-côte	Sentier		Sentier
2021	8	196	Sentiers vélo de montagne	Sentier		Sentier
2021	8	197	Sentier de vélo et de marche entre Chalet des sports et centre village	Sentier		Sentier

Financement

Année du P.V.	Mois du P.V.	No résolution	Éléments	Rue ou sentier concerné	Adresse	Objet
2011	11	1031	Subvention pour amélioration réseau routier Glissières	du Lac		Financement
2008	6	301	Amélioration du réseau routier subvention	Fleuve		Financement
2012	3	36	Subvention pour amélioration réseau routier	Fleuve		Financement
2010	4	683	Demande de subvention Amélioration sécurité	Mer		Financement
2019	11		Réception d'un fond pour bonification des sentiers	Sentier		Financement

Annexe 9 : Détails des marches de repérage

A9.1 Route de la Montagne

Marche en été

Dates des marches : 26, 29, 30 octobre 2021; 4, 5 novembre 2021

Trois répondantes et un répondant

Endroit marché : du Parc de l'Anse au Parc des Grèves

Endroit	Obstacle	Commentaire
Toute la longueur marchée	La vitesse perçue est trop élevée	
Toute la longueur marchée	Il y a trop de circulation	
Toute la longueur marchée	Des véhicules passent trop près des usagers du transport actif	Souvent même lorsqu'on se promène en poussette Certains
Toute la longueur marchée	Il est dangereux de traverser la rue à cause de la circulation trop rapide	
Côte est	La chaussée où ont à marcher les utilisateurs du transport actif est en mauvais état	Au niveau de la côte à l'extrémité est du village, l'accotement du côté du plus près du fleuve est incliné ce qui rend ardue la circulation en poussette.
Côte est	La vue est restreinte à cause d'une côte	Il est dangereux de traverser en haut de la côte à l'extrémité est ainsi qu'au niveau de la Côte de l'église
Entre adresse 216 et 645	La vue est restreinte à cause d'une courbe	
Devant l'adresse 247	La vue est restreinte à cause d'une côte	Devant le 247 environ, la vitesse augmente
Entre adresse 216 et 645	Des conducteurs semblent conduire au dessus de la vitesse permise	
Entre adresse 216 et 645	Des conducteurs dépassent en dehors des zones permises	
Entre adresse 216 et 645	Des conducteurs se stationnement dans les zones réservées aux utilisateurs des transports actifs	
Entre adresse	Des conducteurs se stationnement sur	

216 et 645	le coté de la rue, resserrant la largeur de la rue	
Entre adresse 216 et 645	Des conducteurs ne cèdent pas le passage aux piétons traversant la rue	
Entre adresse 216 et 645	Des conducteurs effectuent un virage sans tenir compte de la traversée de piétons.	
Entre adresse 216 et 645	Des marcheurs ne sont pas habillés correctement ou non pas de systèmes d'éclairages pour être vu des automobilistes le soir	
Entre adresse 216 et 645	Des cyclistes circulent en peloton, empiétant sur la zone pour les marcheurs	
Entre adresse 216 et 645	Il est dangereux de traverser la rue à cause de la circulation trop rapide	
Entre adresse 216 et 645	Il est dangereux de traverser la rue par manque de visibilité de la circulation	
Devant la Côte de l'Église	La vue est restreinte à cause d'une courbe	
En haut de la Côte de l'Église	La vue est restreinte à cause d'une côte	Il est dangereux de traverse en haut de la côte à l'extrémité est ainsi qu'au niveau de la Côte de l'église
Entre adresses 247 et 583	La zone scolaire est mal identifiée	
Entre adresses 247 et 583	Il y a un manque de signalisation ou de marquage au sol	À optimiser sur tout le tronçon
Entre adresses 247 et 583	Des conducteurs semblent conduire au dessus de la vitesse permise	
Entre adresses 247 et 583	Il est dangereux de traverser la rue à cause de la circulation trop rapide	La traverse devant l'église et le bureau municipal est problématique, manque de visibilité dû à courbe et petite pente, vitesse, et autos venant de route de l'église aussi Augmentant trafic
Entre adresses 247 et 583	Il est dangereux de traverser la rue par manque de visibilité de la circulation	tronçon est dangereux à cause de la côte/vitesse, adresse 247à côte de l'église bureau municipal
Entre adresses 247 et 583	I y a un lot vacant ou un site de construction désagréable	les habitations allure motel à louer coté sud du tronçon : mal entretenu, laid ++ fait peur
Face à la Côte de la Mer	La vue est restreinte en raison de véhicules stationnés	Le midi, en semaine, un autobus scolaire st stationné près du bas de la Côte de la Mer
Entre adresses 672 et 775 et entre 832 et	Il manque d'éclairage	Aucunes lumières entre ces adresses. Affecte la sécurité la sécurité. Aucune visibilité pour les piétons et vélos

836		Si la personne n'est pas visible (bande réfléchissante, etc.), l'automobiliste peut être surpris et ne pas voir le piéton ou le cycliste
Entre adresses 672 et 836	La vue est restreinte à cause d'une côte	Faux plat montant vers l'ouest
De la jonction ouest avec la Route du Fleuve à la Côte de la Mer	Des conducteurs semblent conduire au dessus de la vitesse permise	
Côte ouest	Il manque d'éclairage	
Côte ouest	La vue est restreinte à cause d'une côte	
Côte ouest	La vue est restreinte à cause d'une courbe	

Commentaires généraux

En face du 646 et stationnement Auberge du Portage, ligne pointillé dangereuse pour traverse de piétons

En face du 773 et 775 : ligne de dépassement avec les autos qui dépassent près des entrées des maisons

Du 716 au 826 : faux plat qui descend donc dépassement qui se font à haute vitesse.

Problème important de zones de dépassement excessives qui augmente la vitesse des automobilistes.

Dépassements permis du 277 au 486, 494 au 545, 583 ad cote de la mer...presque pas de zone où c'est interdit de dépasser. Dangereux pour perte de contrôle à haute vitesse des automobilistes, empiètement voie lente, augmente le danger de traverse de piétons-vélos...

La traverse devant l'église et le bureau municipal est problématique, manque de visibilité dû à courbe et petite pente, vitesse, et autos venant de route de l'église aussi Augmentant trafic

Marche en hiver

Date de la marche : 22 mars 2022

Une répondante et un répondant

Endroit marché : du Parc de l'Anse au Parc des Grèves

Endroit	Obstacle	Commentaire
Toute la longueur marchée	Route longue et large ce qui entraîne de la vitesse élevée chez les automobilistes ;	
Toute la longueur marchée	Le déneigement a été très bien effectué cette année, ce qui laissait plus d'espace sur la bande d'accotement pour les marcheurs	Plus problématique pour les citoyens qui sortent de leur entrée de cours en voiture puisque la visibilité est réduite
Toute la longueur marchée	Luminosité : pas beaucoup présente à certains endroits	

A9.2 Route du Fleuve

Marche en été

Date des marches : 21 octobre 2021

Un répondant

Endroit marché : du 504 au Parc des Grèves

Endroit	Obstacle	Commentaire
Toute la longueur marchée	Des véhicules passent trop près des usagers du transport actif	Quelques unes, surtout des conducteurs plus âgés
Toute la longueur marchée	La vue est restreinte en raison de la végétation	Quelques haies débordent sur la chaussés ou sont trop hautes
Toute la longueur marchée	Il n'y a pas de continuité dans les trottoirs	
Toute la longueur marchée		Un panneau à chaque auberge et à chaque bout de trottoir indiquant qu'on doit marcher face au trafic permettrait d'améliorer la sécurité des marcheurs et cyclistes
Toute la longueur	Des conducteurs semblent conduire au dessus de la vitesse permise	La plupart. La zone à 30 km/hr est trop longue, ce qui provoque de l'impatience

marchée		chez certains résidents
Toute la longueur marchée	Des conducteurs se stationnement sur le coté de la rue, resserrant la largeur de la rue	
Toute la longueur marchée	Des conducteurs ne cèdent pas le passage aux piétons traversant la rue	
Toute la longueur marchée	Lorsqu'il n'y a pas de trottoirs, des marcheurs ne marchent pas face à la circulation	Environ 20 %
Toute la longueur marchée	Des marcheurs ne sont pas habillés correctement ou n'ont pas de systèmes d'éclairages pour être vu des automobilistes le soir	
Toute la longueur marchée	Traversée de rue	Il n'y en a que deux et c'est normal en milieu rural
Adresse : 505 (Hôtel ayant passé au feu)	I y a un lot vacant ou un site de construction désagréable	
Sur les parties où il y a des trottoirs		Trottoirs conçus pour les automobilistes, pas pour les piétons
Sur les parties où il y a des trottoirs	Lorsqu'il y a un trottoir, des marcheurs n'y marchent pas	Trottoir mal conçus
Adresse : 619	Il y a présence d'accumulation d'eau	
Au Rocher Malin	La vue est restreinte à cause d'une courbe	
Au Rocher Malin	La vue est restreinte à cause d'une côte	
?	Il y a une présence de chiens agressifs	

Commentaire généraux :

La Route du Fleuve est un lieu de prédilection pour cyclistes et marcheurs en raison de la proximité du fleuve. Or, il n'y a pas ou très peu d'aménagements et de signalisation facilitant la cohabitation de tous les usagers. La municipalité pourrait envisager un meilleur usage de l'emprise de la Route du Fleuve pour créer un corridor pédestre du côté nord de la surface de roulement, ce qui permettrait de libérer la chaussée et de sécuriser les marcheurs⁹. Pas nécessaire que cela soit un trottoir ; un sentier de terre battue serait nettement plus approprié et plus confortable pour marcher. Un sentier comme un trottoir devrait avoir au moins 1,5 mètre de largeur pour permettre le confort de 2 marcheurs.

Marche en hiver

⁹ On peut voir à l'annexe 6 quelques photos tirées du site Géocentrique montrant où se situe l'emprise à quelques endroits de la Route du Fleuve

Date de la marche : 22 mars 2022

Une répondante et un répondant

Endroit marché : du Parc de l'Anse au Parc des Grèves

Endroit	Obstacle	Commentaire
Toute la longueur marchée	Rue étroite ; Trottoir pas présent tout le long. Banc de neige haut et qui descend dans la rue, ce qui fait que la rue est encore plus étroite.	
Section avec trottoir	Trottoir bien déneigé, mais étroit du à l'espace de la rue	
Toute la longueur marchée	L'été : cette rue est très utilisé pour les touristes. L'hiver : plus accessible, davantage les locaux qui l'utilisent	

A9.3 Côte de la Mer et Côte de l'Église

Marche en été

Dates des marches : 22 octobre 2021

Un répondant et une répondante

Endroit marché : Côte de la Mer et Côte de l'Église

Endroit	Obstacle	Commentaire
Jonction entre la Côte de la Mer et la Rue des Iles	La traverse pour piétons est mal organisée	La traverse n'est pas assez convaincante pour faire ralentir les automobilistes en toutes saisons
Sentier prévu entre le Chalet des sports et la Route de la Montagne	Il manque d'éclairage	Prévoir de l'éclairage afin que le sentier soit sécuritaire et rassurant
Sentier prévu entre le Chalet des sports et la Route de la Montagne		La pente prévue semble assez forte à certains endroits pour les cyclistes et les personnes âgées
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	La vitesse perçue est trop élevée	

Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	Il y a trop de circulation	
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	Des véhicules passent trop près des usagers du transport actif	
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	Des conducteurs semblent conduire au dessus de la vitesse permise	
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	Des conducteurs dépassent en dehors des zones permises	
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	Autos ne suivent pas leur trajectoire à la descente de la côte	
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	Difficile de bien voir en bas de la côte pour tourner vers l'ouest sur la 132 (on ne voit pas bien les autos qui arrivent)	
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	Dépassement à haute vitesse	
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	Il est dangereux de traverser la rue à cause de la circulation trop rapide	
Jonction Route la Montagne et Côte de la Mer	La traverse pour piétons est mal organisée	

Marche en hiver

Aucun obstacle nouveau n'a été détecté en hiver