

**PROJET-PILOTE SUR LES TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATIONS DANS LES
NOYAUX VILLAGEOIS**

Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie de la Montérégie

RAPPORT D'ÉVALUATION

Janvier 2021

Par Josée Lévesque Ph.D.

REMERCIEMENTS

L'évaluation du projet-pilote a été possible grâce à la collaboration et la générosité des différents participants. Nous remercions chacun d'entre eux pour le temps accordé ainsi que pour leur réceptivité tout au long du processus d'évaluation.

À noter : Par souci de confidentialité, les noms des participants ne sont pas identifiés dans le rapport d'évaluation. L'emploi du masculin est également systématique pour désigner les participants.

RÉSUMÉ

Introduction

Afin de favoriser les interventions sur les saines habitudes de vie en milieu municipal, le Réseau de la Santé publique de la Montérégie a déployé sur le terrain des agents de promotion de la santé. Le travail de ces agents de première ligne est axé sur l'accompagnement et le soutien des communautés dans la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. Dans le cadre de leurs fonctions, certains agents ont relevé la difficulté pour certaines municipalités de mener en collaboration et en concertation avec le Ministère des Transports du Québec (MTQ) des projets d'aménagement permettant d'agir positivement sur une problématique propre à de nombreux milieux villageois : un manque de sécurité des piétons et des cyclistes aux abords des traversées d'agglomération, soit des voies de circulation assurant « à la fois des fonctions de transit et de circulation locale » (Paquette et al. 2012, p.21), et la contrainte que ce manque de sécurité représente pour le transport actif. Selon ce qui a été observé sur le terrain par les agents de première ligne, le processus de négociation et de concertation avec le MTQ représenterait un défi particulier pour les municipalités de plus petite taille qui ont à composer avec des ressources limitées.

Dans le but d'apporter un support adéquat aux milieux municipaux dans cette situation, un projet-pilote visant l'aménagement en milieu villageois de traversées d'agglomération sécuritaires a été mis sur pied. Le projet-pilote est soutenu par la Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV) de la Montérégie. Ce projet-pilote mise sur l'établissement des bases qui favoriseront, dans l'immédiat, mais également dans le futur, la collaboration et la concertation entre le MTQ et les municipalités dans le cadre de projets d'aménagement présentant un enjeu de sécurité piétonne et cycliste en milieu villageois.

Une ressource professionnelle mandatée par la TIR-SHV de la Montérégie ainsi qu'une ressource professionnelle permanente de la Direction de la Santé publique (DSP) de la Montérégie ont accompagné les trois municipalités qui font l'objet du projet-pilote. Leur

rôle en fut un de facilitateur. Un support a ainsi été apporté aux municipalités dans le processus de développement d'une proposition d'aménagement en adéquation avec les réalités, les besoins d'aménagement et les enjeux de sécurité piétonne et cycliste du milieu, de même que pour l'établissement avec le MTQ du partenariat essentiel à la bonne marche et à la réalisation du projet.

En ce qui concerne plus spécifiquement les bases du partenariat escompté, une entente de collaboration formelle a été signée entre la TIR-SHV de la Montérégie et les directions générales régionales de la Montérégie et de l'Estrie du MTQ. Cette entente engagea les parties dans une démarche de planification et de programmation de projet de traversées d'agglomération dans des collectivités sélectionnées. Les collectivités qui ont été choisies sont les municipalités de Saint-Rémi et de Napierville en Montérégie et la municipalité de Dunham en Estrie¹.

Objectifs d'évaluation

De manière générale, l'évaluation du projet-pilote a pour objectif de mettre en lumière les éléments qui favorisent ou pas sa bonne marche et le niveau de collaboration souhaité par les municipalités et le Réseau de santé publique avec le MTQ. La démarche d'évaluation a également pour objectif général l'émission de recommandations qui permettront, à l'avenir, d'améliorer la collaboration entre les municipalités et le MTQ dans le cadre de projets futurs.

Afin de pouvoir conclure sur les conditions qui favorisent ou non le partenariat souhaité, il est nécessaire de (1) saisir et comprendre les éléments qui caractérisent spécifiquement le déroulement du projet-pilote dans le cadre des trois projets de traversées d'agglomérations qu'il implique, (2) mettre en lumière la réalité fine des intervenants et leurs impressions au regard du projet-pilote et (3) évaluer l'impact de ces réalités et de

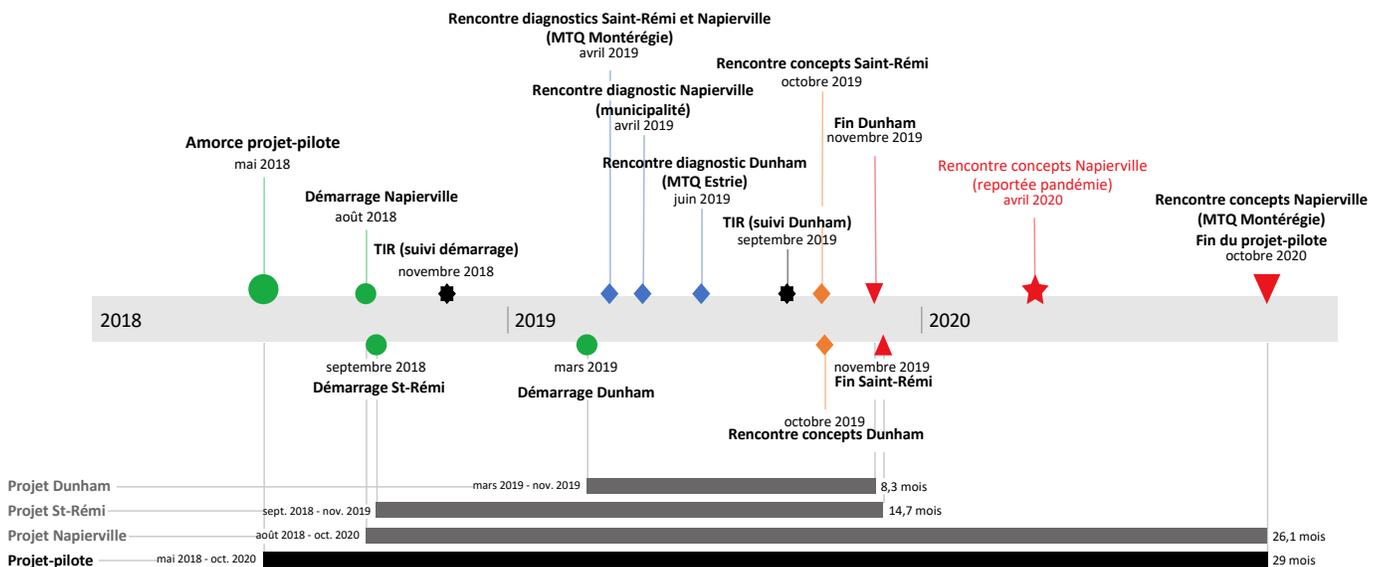
¹ Les frontières du territoire de la TIR-SHV de la Montérégie correspondent essentiellement à celles du territoire de la région administrative de la Montérégie. Ce faisant, il inclut la municipalité de Dunham qui fait cependant partie des territoires du Ministère de la Santé de l'Estrie et du Ministère des Transports de l'Estrie.

ces impressions sur le déroulement du projet-pilote. Afin d’y parvenir, la démarche fut la suivante :

1. L’ensemble du processus de projet a été documenté. Il fut question de mettre en perspective le déroulement du projet-pilote au regard des actions et des échanges significatifs qui l’ont ponctué.
2. Une enquête auprès des principaux intervenants a été effectuée. Cette enquête avait pour objectif de mettre en lumière les réalités particulières des intervenants de même que leurs impressions sur la démarche du projet-pilote et du partenariat qu’il proposait.
3. La compréhension plus fine de la réalité de chaque intervenant et du contexte spécifique du projet-pilote fut également supportée par une recherche de type documentaire.

Documenter la démarche

La période totale consacrée au projet-pilote est de 29 mois. Le déroulement du projet-pilote s’est effectué comme suit :



Impression des participants

Les résultats du questionnaire quantitatif sont, dans l’ensemble, très favorables. À la lumière de ceux-ci, mais également de l’ensemble des propos tenus dans le cadre des

entrevues, il est possible de prétendre que **la majorité des participants ont une vision positive du projet-pilote et de leur expérience**. Pour l'ensemble des questions du questionnaire (16 questions), la forte majorité des participants ont accordé une note de 4 ou de 5 sur une échelle de 1 à 5, 5 étant le plus positif.

Dans l'ensemble, on peut prétendre que **les impressions de départ** dans le cadre du projet-pilote étaient positives. La grande majorité (86%) des notes accordées par les participants pour cette section sont de 4 (37%) et 5 (49%). Le projet semble également avoir été **en phase avec la réalité professionnelle des participants**, car nous obtenons très peu de notes de 3 ou moins. La majorité des répondants (86%) ont ainsi donné une note de 4 (44%) ou de 5 (42%) pour l'ensemble des questions associées à ce thème. De manière générale, **les relations et les communications entre les participants** étaient positives, comme l'illustre la proportion élevée (82%) de participants ayant donné des notes de 4 (34%) ou de 5 (48%). Même si les notes accordées par les répondants aux questions se rapportant à **la perception des résultats du projet-pilote** sont généralement positives – une majorité (72%) de notes de 4 (31%) et de 5 (41%) – on peut toutefois considérer que les résultats globaux pour ce thème sont légèrement plus faibles que ceux des thèmes précédents.

Conclusion

À la lumière de l'ensemble des résultats, il est important de retenir que du point de vue des participants, le projet-pilote s'est bien déroulé. Même si les résultats du projet-pilote ne sont pas encore très tangibles, il semble que la majorité des participants y ait trouvé leur compte et que l'expérience en elle-même ait été suffisante pour que chacun s'en dise généralement satisfait. Même si l'expérience globale du projet-pilote apparaît des plus positives, on ne peut passer sous silence certains aspects qui, pour certains, sont la cause d'une certaine déception. On peut prétendre que dans l'ensemble, les points de déception qui ont été exprimés prennent leur source dans les attentes de départ.

En conclusion, les aspects facilitants les plus significatifs du projet-pilote nous apparaissent être ceux-ci :

- La mise en place d'une entente officielle;
- La flexibilité du calendrier;
- Le respect du rythme de chacun;
- La présence de ressources compétentes et dédiées;
- La bonne foi de tous les participants.

En revanche, les aspects contraignants nous apparaissent les suivants :

- Des attentes décalées et peut-être irréalistes;
- Une perception des objectifs non homogène;
- Une stratégie d'apprentissage peu définie ou peu communiquée dès le départ;
- Pour le cas de Dunham, la présence d'une firme privée comme mandataire du projet de plan de réaménagement de la rue principale (municipalité moins accessible).

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	1
RÉSUMÉ.....	2
LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES.....	9
LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES.....	10
DÉFINITIONS	11
INTRODUCTION	13
PROJET-PILOTE SUR LES TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATION DANS LES NOYAUX VILLAGEOIS . 15	
2.1 UNE SITUATION DIFFICILE POUR LES PETITES MUNICIPALITÉS	15
2.2 LES PARTICIPANTS AU PROJET-PILOTE.....	18
2.2.1 <i>La TIR-SHV de la Montérégie</i>	18
2.2.2 <i>Le ministère des Transports du Québec</i>	20
2.2.3 <i>Les municipalités participantes</i>	22
2.3 LES ENTENTES DE COLLABORATION	26
2.4 LE CALENDRIER DE RÉALISATION DU PROJET-PILOTE.....	27
L'ÉVALUATION DU PROJET-PILOTE.....	29
3.1 LES OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION	29
3.2 L'ANGLE D'OBSERVATION.....	30
3.3 LA DÉMARCHE D'ÉVALUATION.....	30
LES RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION	33
4.1 DOCUMENTER LE DÉROULEMENT.....	33
4.1.1 <i>Le démarrage</i>	33
4.1.2 <i>Élaboration et présentation des diagnostics</i>	35
Grandes lignes du diagnostic pour le projet de Saint-Rémi.....	36
Grandes lignes du diagnostic pour le projet de Napierville.....	38
Présentation des diagnostics pour les projets de Saint-Rémi et Napierville.....	39
Grandes lignes du diagnostic pour le projet de Dunham.....	40
Présentation du diagnostic pour le projet de Dunham.....	41
Développement et présentation des concepts pour le projet de Saint-Rémi.....	42
Grandes lignes des concepts développés dans le cadre du projet de Saint-Rémi.....	43
Développement et présentation des concepts pour le projet de Napierville.....	43
Grandes lignes du concept développé dans le cadre du projet de Napierville.....	44
Développement et présentation des concepts pour le projet de Dunham	45
4.1.4 <i>Finalisation du projet-pilote</i>	46
Saint-Rémi.....	46
Napierville.....	47
Dunham.....	47
4.1.5 <i>Les rencontres internes de suivi</i>	48
4.2 L'ENQUÊTE AUPRÈS DES PRINCIPAUX PARTICIPANTS.....	48
4.2.1 <i>Les résultats</i>	49
a. Les impressions de départ.....	49
La clarté des objectifs	50
La pertinence du projet-pilote.....	52
L'utilité du projet-pilote.....	53
Confort avec la présence de la DSP	54
b. L'adéquation du projet à la réalité professionnelle	55
La charge de travail et l'intégration du projet-pilote aux activités professionnelles	56
Le calendrier et le rythme de progression.....	58

c. Les relations et les communications entre les participants	61
L'ambiance, les relations de travail et la prise en compte des besoins de chacun	62
La communication entre les participants.....	63
L'adéquation du besoin et de l'accompagnement offert	63
d. Les résultats perçus.....	64
L'impression de satisfaction.....	67
La conformité des résultats aux attentes.....	68
Le caractère profitable du projet-pilote pour les projets à venir.....	69
L'utilité d'un partenariat avec la DSP sur ce type de dossier	71
CONCLUSION.....	73
5.1 UN PROJET GÉNÉRALEMENT APPRÉCIÉ	73
5.2 UN PROJET-PILOTE QUI NE DÉROGE PAS DES RÈGLES.....	74
5.3 AGIR EN AMONT ... QUAND, COMMENT?.....	76
5.4 LES APPRENTISSAGES, D'UNE IMPORTANCE CAPITALE.....	77
5.5 POUR LA SUITE.....	79
5.5.1 <i>Les limites de la compréhension mutuelle.....</i>	<i>80</i>
5.5.2 <i>Les aspects facilitants et contraignants</i>	<i>81</i>
5.5.3 <i>Dernières recommandations.....</i>	<i>82</i>
ANNEXE A	83
ANNEXE B	86
ANNEXE C.....	89
ANNEXE D	92
ANNEXE E.....	95
BIBLIOGRAPHIE.....	99

LISTE DES TABLEAUX ET DES FIGURES

Tableau 1 : Échéancier de départ pour Saint-Rémi et Napierville.....	27
Tableau 2 : Échéancier de départ pour Dunham.....	28
Figure 1 : Localisation de Saint-Rémi.....	23
Figure 2 : Localisation de Napierville.....	23
Figure 3 : Territoire de la TIR-SHV de la Montérégie.....	25
Figure 4 : Localisation Dunham.....	25
Figure 5 : Ligne du temps du projet-pilote.....	33
Figure 6 : Impressions de départ – mesure globale.....	49
Figure 7 : Impressions de départ – détail.....	50
Figure 8 : Adéquation du projet à la réalité professionnelle –mesure globale.....	56
Figure 9 : Adéquation du projet à la réalité professionnelle – détail.....	56
Figure 10 : Relations et communications entre les participants – mesure globale.....	61
Figure 11 : Relations et communications entre les participants – détail.....	61
Figure 12 : La perception des résultats du projet-pilote – mesure globale.....	65
Figure 13 : La perception des résultats du projet-pilote – détail.....	67

LISTE DES ABRÉVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

CAR : Conférence administrative régionale

CLD : Centre local de développement

DG-MTQ : Direction générale du ministère des Transports du Québec

DSP : Direction de Santé publique

MAMH : Ministère des affaires municipales et de l'habitation

MRC : Municipalité régionale de comté

MTQ : Ministère des Transports du Québec

MTMDET : Ministère des Transports, de la mobilité durable et de l'électrification des transports

PAG : Plan d'action gouvernemental

PTI : Programme triennal d'immobilisation

TIR-SHV : Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie

DÉFINITIONS

Acteur : « Les acteurs agissent sur l'espace en fonction de moyens légaux ou économiques, mais aussi de stratégies qui découlent pour une part essentielle des représentations qu'ils ont de la ville et de son développement » (Kleinschmager, 2006 : 2)

Autoroute : « Voie de communication à chaussées séparées, exclusivement réservées à la circulation rapide, ne comportant aucun croisement à niveau et accessible en des points aménagés à cet effet » (MTQ, 2020). Au Québec, « cette catégorie regroupe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999, ainsi que leurs bretelles. Les autoroutes représentent environ 4 700km du réseau supérieur » (MTQ, 2012 : 30).

Coordination : La coordination réfère notamment à l'existence simultanée de conditions distinctes qu'il est préférable d'organiser, voire agencer afin qu'elles fonctionnent ensemble de manière efficace.

Mobilité : « Représente la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés. Elle constitue le fondement des échanges sociaux, économiques et culturels des individus, des entreprises et des sociétés » (MTQ, 2021).

Mobilité durable : « Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement » (MTQ, 2021).

Municipalité : « Territoire sur lequel s'exerce une autorité locale conformément aux lois municipales » (Commission de toponymie du Québec, 2020). De plus, « La municipalité assume des responsabilités en matière d'aménagement et d'urbanisme, d'habitation, de voirie, de développement communautaire et culturel, de loisirs, de transport en commun en milieu urbain, d'assainissement des eaux usées, etc. La nature, l'étendue et l'exercice des responsabilités de la municipalité varient selon les valeurs, les besoins et les moyens qui la caractérisent » (MAMH, 2010).

Noyau villageois : Aires centrales des petites municipalités caractérisées par un regroupement de constructions et présentant une dynamique et unité sociale distinctive (Courville, 1984).

Périmètre d'urbanisation : « Les périmètres d'urbanisation délimitent l'espace [actuellement ou] éventuellement consacré à l'habitat de type urbain » (MAMH, 2010a).

Réseau routier supérieur : « Le réseau supérieur a essentiellement pour vocation de relier les principales concentrations de population du Québec de même que les équipements et les territoires d'importance nationale et régionale. Il constitue donc

l'ossature de base du réseau routier québécois et un facteur essentiel au développement socioéconomique du Québec et de chacune de ses régions. Par sa fonction, de même qu'en raison de l'expertise et des ressources qu'il requiert, ce réseau demeure sans contredit l'un des objets premiers de la mission du ministère des Transports » (MTQ, 2012 : 30).

Région administrative : « Division territoriale servant de cadre à l'activité des ministères et des organismes publics. On compte 17 régions administratives au Québec » (Commission de toponymie du Québec, 2020a).

Territoire sociosanitaire : « Le ministère de la Santé et des Services sociaux exerce sa mission en partageant ses responsabilités avec les établissements de santé et de services sociaux, répartis dans 18 régions sociosanitaires » (Santé et services sociaux, 2018).

Traversée d'agglomération : Voies de circulation assurant « à la fois des fonctions de transit et de circulation locale » (Paquette et al. 2012 : 21)

Transport actif : « Mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain et qui exige de celui qui le pratique un effort musculaire » (Office québécois de la langue française, 2012). « Le transport actif, soit principalement la marche et le vélo, est [donc] 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. C'est un déplacement à échelle humaine ». (MTMDET, 2018 : 2).

Ville : De manière générale, « la ville désigne une forme d'organisation politique des sociétés, qui correspond à diverses formes juridiques de statut des personnes ou de l'appropriation d'un territoire » (Kleinschmager, 2006 : 302). À ce titre, le mot ville désigne, au Québec, une municipalité érigée à ce titre [ville] conformément aux dispositions de la Loi sur les compétences municipales ou d'une charte particulière » (Commission de toponymie du Québec, 2020).

INTRODUCTION

1.1 Un projet-pilote sur les traversées d'agglomération à la Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV) de la Montérégie

Ce projet-pilote a été réalisé par la Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV) de la Montérégie en concertation avec la Direction de santé publique de la Montérégie et de l'Estrie (DSP), la Direction générale du ministère des Transports de la Montérégie et de l'Estrie (DG-MTQ) et trois municipalités participantes, soit Napierville, Saint-Rémi et Dunham.

La réalisation de ce projet-pilote s'inscrit dans les efforts de mise en œuvre du plan d'action 2017-2019 de la TIR-SHV de la Montérégie. Ce plan d'action cible spécifiquement le milieu municipal comme milieu d'intervention. La sécurité des déplacements à pied et à vélo dans les aires centrales des petites municipalités y a été identifié comme enjeu important. En visant spécifiquement la question de la sécurité piétonne et cycliste dans un contexte de traversée d'agglomération en milieu villageois, le projet-pilote a pour objectif d'agir positivement sur cet enjeu.

L'évaluation du projet-pilote a été confié au soin d'une ressource externe et indépendante en décembre 2018. L'évaluation vise à documenter la démarche du projet-pilote et à effectuer le diagnostic des facteurs facilitants et des obstacles rencontrés dans la mise en place du partenariat escompté dans le cadre du projet-pilote.

1.2 Structure du rapport

La première section du rapport présente de manière détaillée la problématique de départ ainsi que les différents participants au projet-pilote. La méthodologie d'évaluation est exposée en second lieu. Ensuite de quoi, les résultats du questionnaire quantitatif et des entrevues semi-dirigées sont présentés et analysés de manière conjointes et complémentaires. Les conclusions de l'évaluation sont finalement présentées dans

l'optique de comprendre les conditions qui favorisent ou entravent le succès d'un tel projet de collaboration.

PROJET-PILOTE SUR LES TRAVERSÉES D'AGGLOMÉRATION DANS LES NOYAUX VILLAGEOIS

2.1 Une situation difficile pour les petites municipalités

Afin de favoriser les interventions sur les saines habitudes de vie en milieu municipal, le Réseau de la Santé publique de la Montérégie a déployé sur le terrain une trentaine d'agents de promotion de la santé. Depuis 2009, le travail de ces agents de première ligne est axé sur l'accompagnement et le soutien des communautés dans la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. À l'origine, leurs interventions ciblaient essentiellement les enjeux de santé liés à l'activité physique et à la saine alimentation. L'aménagement de l'environnement physique s'est toutefois rapidement imposé comme enjeu déterminant de la santé et des saines habitudes de vie. N'étant pas, à l'origine, formés sur cette question qui aborde de front la manière de faire la ville, les agents de promotion de la santé ont reçu, à partir de 2011, de la formation spécifique de manière à accompagner et soutenir les municipalités désireuses d'agir sur la capacité de leur environnement à favoriser les saines habitudes de vie et la santé. Ces interventions visent notamment la mise en place d'aménagements qui facilitent les déplacements actifs tels que la marche et le vélo ainsi que la sécurité des usagers.

Dans le cadre de leurs fonctions, **des agents ont relevé la difficulté pour certaines municipalités de mener, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), des projets d'aménagement** permettant d'agir positivement sur une problématique propre à de nombreux milieux villageois : un manque de sécurité pour les piétons et les cyclistes aux abords des **traversées d'agglomération**, soit des voies de circulation assurant « à la fois des fonctions de transit et de circulation locale » (Paquette et al. 2012, p.21), et la contrainte que ce manque de sécurité représente pour le **transport actif**.

Les routes désignées comme traversée d'agglomération font **partie du réseau routier supérieur** et sont sous l'autorité du ministère des Transports du Québec (MTQ) qui en a **la responsabilité**. Les petites municipalités comptant moins de 10 000 habitants n'ont pas,

en général, la responsabilité des routes qui traversent leur territoire (Transports Québec, 1993), même lorsque ces dernières traversent leur centre-ville ou leur **noyau villageois**. Une municipalité qui souhaite effectuer un aménagement dans l'emprise d'une route sous la responsabilité du MTQ doit, au préalable, obtenir l'autorisation du ministère des Transports du Québec **et satisfaire ses normes**. Dépendant des travaux envisagés, les frais d'aménagement seront assumés par la municipalité, le MTQ ou les deux parties dans des proportions fixées par une entente préalable.

Si les **autoroutes** sont, pour la très grande majorité des cas, aménagées de manière à s'extraire de la trame urbaine régulière accessible à tous (piétons, cyclistes, automobilistes, etc.), les routes destinées au transit régional traversent très fréquemment le centre même des petites municipalités qu'elles desservent. Qui plus est, il est fréquent qu'une route régionale tienne lieu de rue principale dans la portion qui traverse le cœur de la municipalité. Cette situation engendre un certain conflit d'usage entendu qu'une route régionale destinée au transit draine naturellement un trafic plus lourd et plus intense qu'une rue locale. On doit également mettre dans la balance l'importance d'une **rue principale** dans un contexte local, considérant le fait qu'on retrouve habituellement aux abords de cette dernière, une densité de commerces et de points de services de toute sorte qui lui confère une ambiance et une qualité urbaine indéniable. En somme, bien qu'elle favorise un achalandage intéressant et important pour les commerces locaux, la densité et la lourdeur du trafic de la route tenant également lieu de rue principale/locale peut constituer un enjeu pour les résidents désireux d'arpenter sécuritairement ses abords. Elle peut également représenter un frein aux déplacements actifs (à pied et à vélo) de part et d'autre de la municipalité lorsque ladite route traverse la municipalité et la divise en deux.

Interpellés par la qualité du milieu de vie que constitue leur municipalité ainsi que par la sécurité des citoyens, certains dirigeants municipaux sont à la recherche de solutions d'aménagement permettant de mieux intégrer à la réalité locale le tronçon des routes qui traversent leur municipalité et ainsi accroître la sécurité aux abords. Il est toutefois important de rappeler que lorsque les petites municipalités n'ont pas autorité **sur ces**

routes, tous les aménagements qu'elles proposent sur l'emprise de ces dernières doivent obtenir l'approbation du ministère des Transports du Québec et satisfaire ses normes et exigences. Cela dit, tout gestionnaire d'une route doit également se conformer au « tome V – Signalisation routière » selon le *Code de la Sécurité routière (CSR)* ainsi qu'au *Règlement sur la signalisation routière*.

Selon ce qui a été observé sur le terrain par les agents de première ligne de la Direction de santé publique de la Montérégie, le processus de négociation avec le MTQ pour réaliser des aménagements visant à sécuriser, pour les piétons et les cyclistes, les abords des routes qui traversent les milieux villageois représente **un défi particulier pour les municipalités de plus petite taille**.

Bien qu'historiquement, la plupart des villes du Québec se soient développées autour d'un noyau structuré par un axe principal, les plus grandes villes fréquemment desservies par le **réseau autoroutier** voient, pour la plupart, le trafic lourd et de transit s'y rabattre. Cela a pour effet d'alléger la fréquence et la lourdeur des véhicules sur les routes numérotées qui traversent leur périmètre urbain. Dans ce contexte, un axe principal qui traverse le centre-ville d'une grande ville également desservie par une autoroute possède, pour l'essentiel, une fonction de circulation locale, le transit intermunicipal ou régional se rabattant davantage sur l'autoroute. Le développement des plus petites municipalités a, pour sa part, plus souvent respecté la logique initiale d'un axe principal qui traverse la municipalité en son centre et qui assure à la fois le déploiement de la vie locale ainsi que le transit intermunicipal et régional. Ce faisant, la problématique de sécurité des traversées d'agglomération dans les noyaux villageois apparaît davantage le lot des petites municipalités.

Qui plus est, les petites municipalités ont généralement à composer avec des ressources limitées en termes de moyens financiers et d'expertise, notamment au regard du nombre restreint de professionnels disponibles. Des limites dans leur capacité à jongler efficacement avec les normes, procédures et exigences du ministère des Transports du

Québec semblent ainsi se dessiner. À cet égard, il est possible de présumer d'une méconnaissance de ces normes et procédures de la part de certaines petites municipalités.

À la lumière de ce qui a pu être observé par les agents de promotion de la santé en première ligne, **les démarches municipales auprès du ministère des Transports du Québec dans le cadre de projets visant à améliorer la sécurité piétonne et cycliste aux abords des traversées d'agglomération sont souvent perçues comme laborieuses et difficiles à faire couronner de succès dans des délais considérés raisonnables par les acteurs municipaux.** Par ailleurs, cette difficulté à collaborer semble être à l'origine de **nombreuses frustrations pour les milieux municipaux.**

2.2 Les participants au projet-pilote

Dans le but d'apporter un support adéquat aux milieux municipaux qui ont cette perception, un projet-pilote visant l'aménagement en milieu villageois de traversées d'agglomération sécuritaires a été mis sur pied par la Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV) de la Montérégie. Ce projet-pilote mise sur l'établissement des bases qui favorisent, dans l'immédiat, mais également dans le futur, la **collaboration et la concertation** entre le **MTQ, les municipalités et la Santé publique** dans le cadre de projets d'aménagement où **la sécurité piétonne et cycliste** aux abords d'une traversée d'agglomération représente un **enjeu municipal.**

2.2.1 La TIR-SHV de la Montérégie

La Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV) de la Montérégie « est une instance de concertation de partenaires visant à favoriser et à soutenir la mise en place d'**environnements favorables aux saines habitudes de vie** » (TIR-SHV de la Montérégie, s.d.). Elle travaille ainsi « à mettre en place des projets collectifs diversifiés, inspirants et inclusifs avec les porteurs de projets et les réseaux de partenaires de la région, en tenant compte des environnements et infrastructures existants ainsi que des réalités des milieux, afin de les faire évoluer vers des environnements

favorables ayant un impact sur la santé et la qualité de vie des citoyens » (TIR-SHV, 2021).

Plusieurs organisations siègent sur la table et collaborent à ses différents comités dont la **Direction de santé publique de la Montérégie** qui en a la coprésidence, des **représentants du milieu municipal** et la **direction régionale du Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)**. Le rôle des TIR-SHV est de « (1) soutenir la formation et le perfectionnement des intervenants dans la région; (2) promouvoir, soutenir et mettre en valeur les politiques, les mesures et les initiatives favorables aux environnements sains; (3) mobiliser, influencer et mettre en réseau des acteurs régionaux et des ressources professionnelles; (4) soutenir le développement d'une culture évaluative et (5) identifier des besoins et des opportunités des communautés et des régions » (TIR-SHV de la Montérégie, 2021).

Dans le **plan d'action 2017-2019** de la TIR-SHV de la Montérégie, l'un des enjeux identifiés pour les milieux municipaux est de **rendre sécuritaires les déplacements à vélo ou à pied dans les noyaux villageois** (TIR-SHV, 2018), soit dans les aires centrales des petites municipalités caractérisées par un regroupement de constructions et présentant une dynamique et unité sociale distinctive (Courville, 1984). Dans le cadre de son plan d'action 2017-2019, la TIR-SHV de la Montérégie vise la mise en œuvre de l'action suivante : **soutenir un projet-pilote de traversée d'agglomérations dans les noyaux villageois** (TIR-SHV, 2018).

Une ressource professionnelle mandatée par la TIR-SHV de la Montérégie ainsi qu'une ressource professionnelle permanente de la Direction de la Santé publique (DSP) de la Montérégie ont été affectées au projet-pilote. Ces professionnels ont œuvré à soutenir de part et d'autre, les efforts de concertation entre les municipalités participantes et le MTQ, cela dans le cadre de projets d'aménagement ciblant la sécurité piétonne et cycliste aux abords des routes désignées comme traversée d'agglomération.

Leur rôle dans le cadre du projet-pilote fut envisagé comme celui de facilitateur. En plus d'assurer la mise en place d'un espace de discussion privilégié entre la municipalité porteuse du projet et les professionnels des DG-MTQ chargés de son évaluation, ces professionnels affectés au projet-pilote via la TIR-SHV ont apporté un **support particulier aux municipalités participantes** pour le développement d'une proposition d'aménagement en adéquation à la fois avec (1) **la réalité de leur milieu et du site d'intervention**; (2) **les bonnes pratiques au regard des aménagements favorables aux saines habitudes de vie** et (3) **les exigences du ministère des Transports du Québec qui comprennent notamment les règlements qui découlent du CSR.**

2.2.2 Le ministère des Transports du Québec

Le ministère des Transports du Québec a pour mission d'« **assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec** » (MTQ, 2019). Pour ce faire, il a la responsabilité de plus de **31 000 km de chaussée du réseau routier supérieur** à travers le Québec. Son organisation compte 9 sous-ministériats, dont le sous-ministériat aux territoires qui chapeaute les différentes **directions générales territoriales**. Réparties dans **13 territoires régionaux**, les directions générales territoriales sont responsables, pour leur région, des infrastructures sous l'autorité du MTQ. Des 7 600 employés² que compte le MTQ, plus de 55% sont déployés dans les bureaux régionaux. Cette organisation ministérielle s'inscrit dans une volonté de décentraliser les services de manière à favoriser une prestation de service de proximité (MTQ,2020a).

Dans le cadre de ce projet-pilote, ce sont **les directions générales territoriales de la Montérégie et de l'Estrie du ministère des Transports qui sont participantes**. La direction générale de la Montérégie compte « près de 2 222 km de route sous sa responsabilité³ » (MTQ, 2021a). La direction générale de l'Estrie, pour sa part, en compte

² 7601 en moyenne en 2019 (MTQ, 2020a)

³ 550 km d'autoroutes, 484 km de routes nationales, 550 km de routes régionales et 638 km de routes collectrices.

plus de 2693 km⁴ (MTQ, 2021b). Toutes deux assurent **l'entretien de même qu'un soutien technique et financier** pour l'ensemble des structures et infrastructures sous leur responsabilité.

Afin de mener à bien sa mission, le MTQ a adopté, en 2018, une **politique de mobilité durable** en appui aux objectifs du Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020, à la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 et à la Politique énergétique 2030, mais également en réponse aux préoccupations de la population au sujet de la mobilité des personnes et des marchandises au Québec (MTMDET, 2018a). La politique de mobilité durable soulève les enjeux contemporains de cette mobilité qui, en se définissant comme durable, ajoute aux préoccupations courantes d'efficacité et d'efficience du transport⁵, celles liées « aux effets des transports sur **la sécurité, la santé publique et la qualité de vie**, ainsi que sur **l'environnement et le développement économique** » (MTMDET, 2018a, p.2). Le **caractère transversal de la mobilité** est ainsi mis de l'avant, soit le fait que cette question **touche de nombreux secteurs de la société, notamment celui de la santé**.

Soulignons également que la question du **transport actif** occupe une place de choix dans la politique de mobilité durable du ministère des Transports. Le plan d'action qui accompagne la politique s'appuie notamment sur l'idée de « **transférer les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif** » (MTMDET, 2018a, p.24). Pour ce faire, un cadre d'intervention spécifique à la question du transport actif a été mis de l'avant dans le plan d'action.

Du côté de sa **planification stratégique 2019-2023**, le ministère des Transports a notamment pour orientation d'« assurer un système de transport **performant, sécuritaire**, à plus **faible empreinte carbone** et à l'appui d'une **économie forte** » (MTQ,

⁴ 479 km d'autoroutes, 424 km de routes nationales, 979 km de routes régionales, 801 km de routes collectrices et 10 km d'accès aux ressources.

⁵ Considérant, notamment, les besoins des usagers, les cibles de réduction des GES et le maintien du réseau et de ses infrastructures.

2019a :12), rejoignant ainsi nombre des préoccupations formulées dans sa politique de mobilité durable. La **sécurité des transports** y est spécifiquement identifiée à titre d'objectif, notamment au regard de la diminution du nombre d'accidents mortels ou graves sur le réseau (MTQ, 2019a).

Ainsi, tant du point de vue de sa politique de mobilité durable qui soulève explicitement le lien entre le transport – son organisation, son aménagement – et la santé, que de celui de sa planification stratégique, **la position qu'adopte le ministère des Transports révèle des lieux communs de préoccupations avec le Réseau de la santé publique et la TIR-SHV**, notamment en ce qui concerne la question des **déplacements actifs** et celle de la **sécurité des usagers**.

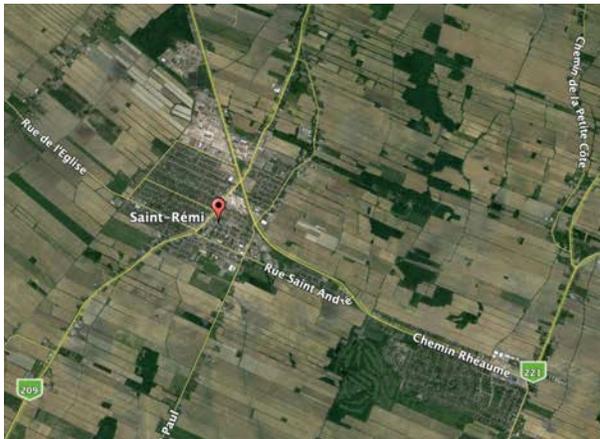
2.2.3 Les municipalités participantes

Les participants municipaux ont été sélectionnés sur la base de critères tels que (1) **la taille modeste de la municipalité et des ressources disponibles en termes d'effectifs professionnels**; (2) **une différence d'envergure entre les projets d'aménagement envisagés par les municipalités participantes et (3) la capacité pour les municipalités de financer les aménagements escomptés**. Ce dernier critère est un critère de poids puisqu'il est garant du sérieux de la municipalité dans sa démarche, de la faisabilité du projet à court terme et, conséquemment, de la possibilité qu'il se réalise dans un avenir rapproché.

La recherche de candidats municipaux pour le projet-pilote s'est effectuée par le biais des agents de promotion de la santé qui ont sollicité, à cet effet, les municipalités de leur territoire d'intervention respectif. Dans un premier temps, deux municipalités ont été retenues : la **Ville de Saint-Rémi** qui compte 8 836 habitants⁶ et la **Municipalité de Napierville** qui compte 4 054 habitants⁷.

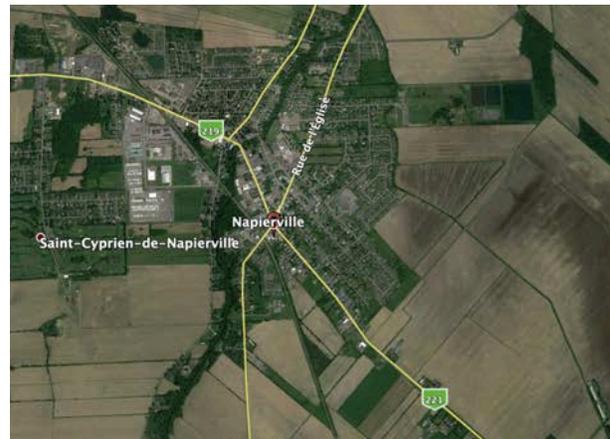
⁶ Institut de la Statistique du Québec, 2019.

⁷ Institut de la Statistique du Québec, 2019.



Source : Google Earth

Figure 1 : Localisation de Saint-Rémi



Source : Google Earth

Figure 2 : Localisation de Napierville

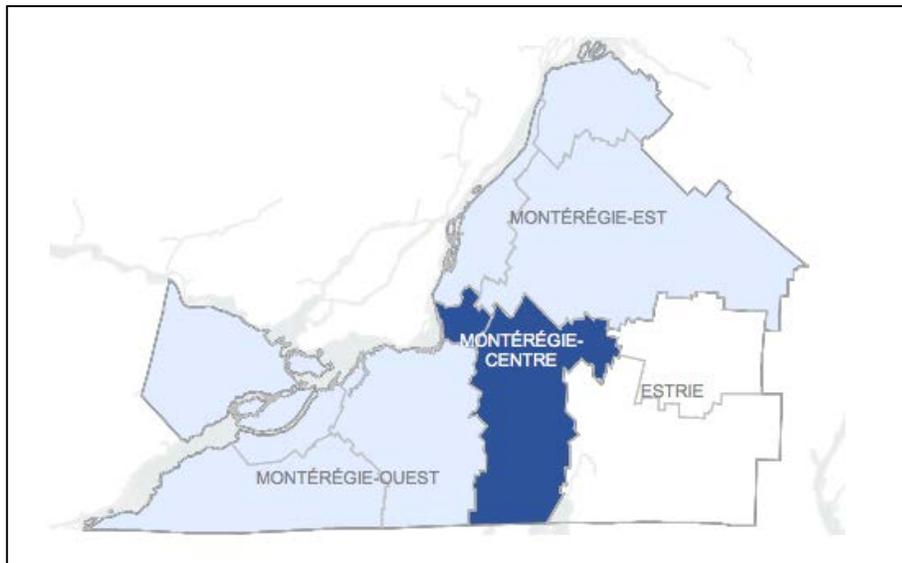
La Ville de Saint-Rémi caresse le projet d'un réaménagement majeur de sa rue principale : la rue Notre-Dame. La Ville est préoccupée depuis plusieurs années par la sécurité et la fluidité de la circulation sur la rue Notre-Dame. Elle souhaite également améliorer l'expérience sur cette rue importante située au cœur de son centre-ville. Les travaux envisagés visent à optimiser et sécuriser les déplacements de l'ensemble des usagers (piétons, cycliste, automobilistes, etc.), assurer le verdissement de l'artère et augmenter significativement le confort des piétons de manière à affirmer l'attractivité commerciale du secteur de même que la qualité de vie des résidents qui sont nombreux à habiter le centre de Saint-Rémi. La portion de la rue Notre-Dame concernée par le projet-pilote se situe entre la route 221 et la rue Faubourg Notre-Dame.

La municipalité de Napierville, pour sa part, cherche à régler, par des aménagements appropriés, un problème de sécurité cycliste et piétonne à l'intersection de la rue Saint-Jacques (rue principale et route 219) et de la rue Saint-Nicolas/rang des Patriotes qui accueille une bande cyclable. La municipalité est préoccupée par la vitesse de circulation automobile dans ce secteur de la rue Saint-Jacques et inquiète pour la sécurité des cyclistes et des piétons qui fréquente l'intersection. Des mesures d'atténuation de la vitesses telles que des arrêts et un feu de circulation ont fait l'objet de diverses demandes auprès du MTQ au cours des 12 dernières années. Les demandes ont été rejetées successivement. Selon les analyses du MTQ, l'implantation d'un arrêt (stop) ou d'un feu

de circulation obligeant l'arrêt des véhicules n'était pas une solution adéquate. D'autres avenues étaient plutôt à préconiser. L'aménagement d'une traverse piétonne à l'intersection Saint-Jacques et Saint-Nicolas/rang des Patriotes a également fait l'objet d'une discussion en 2017. Le caractère sécuritaire d'un tel aménagement dans le contexte très précis de l'intersection a alors été mis en doute par le représentant du MTQ qui ne donna pas suite. L'ensemble des démarches entreprises par la municipalité afin de solliciter l'intervention du MTQ à cette intersection mena, en 2017, à l'installation d'un feu jaune clignotant et l'installation de panneaux de signal avancé d'un passage cycliste. Le MTQ a également demandé à la municipalité d'effectuer certains travaux d'amélioration aux abords de la route en parallèle du projet d'implantation de feu clignotant et d'ajout de signalisation. Les travaux n'ont pas été effectués. Il apparaît clair pour la municipalité que la situation actuelle n'est pas satisfaisante, car les citoyens ne se sentent pas en sécurité aux abords de cette intersection. Par l'entremise du projet-pilote, la municipalité souhaitait s'entendre avec le MTQ au sujet de l'aménagement d'une traverse sécuritaire à l'intersection pour les cyclistes et les piétons.

Les municipalités de Saint-Rémi et de Napierville sont toutes deux incluses au territoire sociosanitaire de la Direction régionale de santé publique de la Montérégie et de la Direction générale de la Montérégie du ministère des Transports. Le territoire de la TIR-SHV de la Montérégie correspond, pour l'essentiel, au territoire de la région administrative de la Montérégie. Son étendue territoriale excède toutefois celui du territoire sociosanitaire de la Direction régionale de santé publique de la Montérégie impliquée dans le projet, de même que celui de la Direction générale de la Montérégie du ministère des Transports. Certaines municipalités du territoire de la TIR-SHV de la Montérégie relèvent ainsi de la Direction régionale de santé publique de l'Estrie et de la Direction générale de l'Estrie du ministère des Transports.

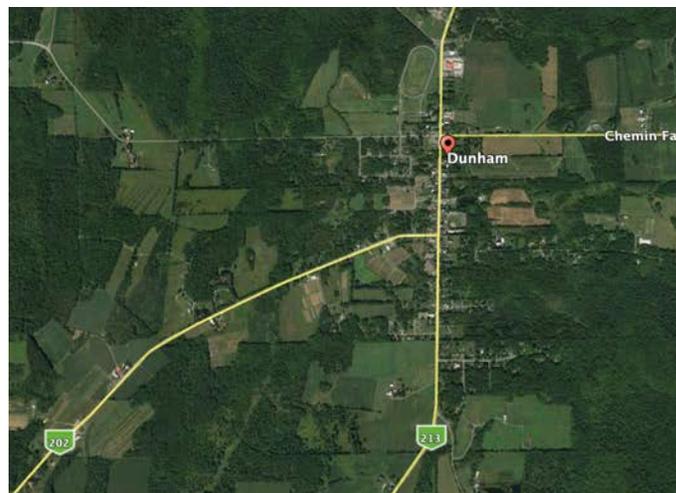
Cette particularité territoriale, soit le fait que le territoire de la TIR-SHV de la Montérégie implique le territoire de deux directions de santé publique et deux directions générales territoriales du ministère des Transports, a soulevé un certain enjeu de représentativité territoriale dans le cadre du projet-pilote.



Source : www.emploiprofessionnelsensante.com/fr/company/1383/ciiss-de-la-monteregie-centre

Figure 3 : Territoire de la TIR-SHV de la Montérégie

Ainsi, bien que le projet-pilote ait été, a priori, ficelé et officiellement amorcé en **août et septembre 2018** avec les municipalités de Napierville et de Saint-Rémi, l'opportunité d'impliquer un troisième partenaire municipal appartenant à la portion « estrienne » du territoire de la TIR-SHV de la Montérégie fut accueillie avec enthousiasme. C'est donc en **juin 2019** que la **Ville de Dunham** (3 527 habitants⁸) intègre le projet-pilote avec l'idée de réaménager sa rue principale.



Source : Google Earth

Figure 4 : Localisation Dunham

⁸ Institut de la Statistique du Québec, 2019.

Le réaménagement vise notamment la mise en place d'un cadre urbain plus favorable aux déplacements actifs, notamment ceux qui ont comme destination le parc municipal de l'Envol situé quelque peu à l'extérieur du noyau urbain dans l'axe de la route 202. Il est également important de mentionner que la Ville de Dunham a le désir, depuis plusieurs années, de créer un lien de mobilité active entre le parc de l'Envol et son noyau villageois. Cette ambition avait déjà fait l'objet d'une demande auprès du MTQ afin d'implanter une bande cyclable dans l'emprise de la route 202. Le refus du MTQ a provoqué un changement d'orientation pour ce projet. La volonté est devenue celle d'aménager en lieu et place de la bande cyclable, un long trottoir en bordure de chaussée.

À l'origine, il était souhaité que les municipalités participantes soient inscrites au programme triennal d'immobilisation (PTI) du MTQ pour des travaux de réfection. L'idée était d'intégrer le projet-pilote à un projet ou une intervention imminente du MTQ dans le secteur ciblé. Ce critère fut toutefois difficile à concilier avec les autres critères, notamment celui de la capacité des municipalités participantes à supporter le financement des aménagements escomptés. La ville de Saint-Rémi est la seule des trois municipalités participantes qui respecte ce dernier critère, la rue principale ayant été ciblée par le MTQ pour **en refaire le pavage**. Au moment où la Ville de Saint-Rémi a manifesté son intérêt pour le projet-pilote, cette dernière avait déjà l'intention de profiter de la fenêtre d'opportunité que représentent les travaux programmés par le MTQ afin de développer un projet complémentaire qui le bonifie.

2.3 Les ententes de collaboration

En ce qui concerne plus spécifiquement les bases du partenariat escompté avec le ministère des Transports du Québec, une entente de collaboration formelle (annexes A et B) a été signée entre la TIR-SHV de la Montérégie et les directions générales régionales de la Montérégie (juillet 2018) et de l'Estrie (mars 2019) du MTQ. Cette entente engagea les parties dans une démarche de planification et de programmation d'aménagement visant à « **favoriser le transport actif dans les noyaux villageois, tout en réduisant les décès et blessures graves chez ses usagers** » (entente de collaboration, annexes A et B). Les directions régionales du MTQ se sont notamment engagées à travailler en amont avec

les partenaires municipaux et les autres collaborateurs de manière à ce que les solutions d'aménagements développées fassent l'objet d'une réflexion approfondie qui explore des **solutions d'aménagement optimales dans le respect des normes en vigueur**, ainsi que la « **possibilité de concevoir des aménagements précurseurs** visant la sécurité des piétons et cyclistes, selon la pertinence », **l'application des normes ayant toutefois préséance** (entente de collaboration, annexes A et B).

Aucune entente de collaboration n'a été formellement signée avec les municipalités participantes, le projet-pilote s'inscrivant dans la continuité du travail des agents de promotion déjà actifs sur le terrain. Le projet-pilote a toutefois été présenté aux municipalités participantes au moment du démarrage. À cette occasion, les objectifs, le rôle et les responsabilités des parties prenantes ainsi que l'échéancier approximatif de départ ont été exposés et tacitement approuvés par les municipalités.

2.4 Le calendrier de réalisation du projet-pilote

À l'origine, il était prévu que le projet-pilote se déploie sur une période de **21 mois**, soit d'avril 2018 à décembre 2019, cela en incluant la période de 4 mois prévue pour la production du rapport d'évaluation (septembre à décembre 2019). L'échéancier approximatif de départ présenté à la direction régionale du ministère des Transports de la Montérégie est le suivant :

Activités	Avr. 2018	Mai. 2018	Juin. 2018	Juil. 2018	Août. 2018	Sept. 2018	Oct. 2018	Nov. 2018	Déc. 2018	Janv. 2019	Fév. 2019	Mar. 2019	Avr. 2019	Mai. 2019	Juin. 2019	Juil. 2019	Août. 2019	Sept. 2019	Oct. 2019	Nov. 2019	Déc. 2019
Démarrage																					
Transmision fichiers de données																					
Démarrage auprès des MUN																					
Sélection de la (les) municipalité(s)																					
Réflexion - ébauche projet																					
Rencontres de travail																					
Recension bonnes pratiques																					
Réalisation d'un guide																					
Recherche et développement d'aménagements innovants																					
Sensibilisation des MUN																					
Élaboration plans conceptuels																					
Évaluation																					
Rapport d'évaluation																					

Tableau 1 : Échéancier de départ pour Saint-Rémi et Napierville

Il est intéressant de constater que l'étape d'élaboration des plans concepts ainsi que celle de sensibilisation des municipalités pour des aménagements favorables à la santé sont programmées pour se poursuivre jusqu'à la fin du projet-pilote. Cette programmation évoque une certaine incertitude quant à la possibilité de verrouiller les différents projets municipaux à l'intérieur de la période de temps initialement envisagée pour le déroulement du projet-pilote. Ce faisant, elle met également en perspective le fait que l'objet du projet-pilote est bien celui du partenariat et de la collaboration entre les parties prenantes et non la finalité des projets municipaux eux-mêmes. Notons aussi que la manière de ventiler le découpage du projet-pilote semble s'être raffinée au fur et à mesure que l'échéancier de départ a été présenté aux autres partenaires, expliquant ainsi les quelques variantes à ce niveau dans les différents documents⁹. Il est intéressant de relever le fait que la rédaction d'un guide figure au nombre des tâches de l'échéancier de départ pour Saint-Rémi et Napierville, mais qu'elle n'y figure pas pour celui de Dunham.

Pour sa part, l'échéancier de départ pour le projet de Dunham, dont l'entrée en scène fut tardive, cible une période allant de février 2019 à décembre 2019, soit une période de près de **11 mois** en incluant la période d'un mois (décembre 2019) dédiée à la production du rapport d'évaluation du projet-pilote. L'échéancier présenté à la direction régionale du ministère des Transports de l'Estrie est le suivant :

Activités	Fév.2019	Mar.2019	Avr.2019	Mai.2019	Juin.2019	Juil.2019	Août.2019	Sept.2019	Oct.2019	Nov.2019	Déc.2019
Démarrage											
Rencontre démarrage											
Visite terrain											
Diagnostic											
Réflexion - ébauche projet											
Rencontres de travail											
Recension bonnes pratiques et développement d'aménagements innovants											
Élaboration plans conceptuels											
Rencontres de travail											
Évaluation (en continu)											
Rapport d'évaluation											

Tableau 2 : Échéancier de départ pour Dunham

⁹ Ententes avec les DG-MTQ de la Montérégie et de l'Estrie et documents de présentation du projet-pilote pour les municipalités de Napierville, Saint-Rémi et Dunham.

L'ÉVALUATION DU PROJET-PILOTE

L'évaluation du projet-pilote par une ressource externe et indépendante a été prévue dès le départ. La collaboration à la production des données nécessaires à ladite évaluation a donc fait partie intégrante des ententes signées avec les directions générales du MTQ impliquées et de l'entente tacite établie lorsque les municipalités ont accepté, en connaissance de cause, de participer au projet-pilote.

L'évaluation du projet-pilote fut concomitante à ce dernier, c'est-à-dire qu'elle s'est amorcée en cours de projet et qu'elle accompagna son déroulement. Ce procédé à l'avantage de favoriser les apprentissages (Jacob, 2006), l'évaluation étant ainsi davantage orientée sur le processus de mise en œuvre que sur les seuls résultats du projet. Dans le cas qui nous occupe, cette approche apparaît particulièrement indiquée considérant la probabilité que les projets municipaux initiés ne soient pas complétés au moment d'évaluer le projet-pilote, mais également le peu de temps de recul entre la fin du projet-pilote et son évaluation, limitant ainsi la capacité de saisir l'impact du projet-pilote à moyen ou long terme.

3.1 Les objectifs de l'évaluation

L'évaluation de ce projet-pilote a pour objectif de **mettre en lumière les éléments qui favorisent ou non sa bonne marche ainsi que la collaboration souhaitée par les municipalités et le Réseau de santé publique avec le MTQ**. La démarche d'évaluation a également pour objectif l'émission de recommandations ayant pour but d'améliorer la collaboration entre ces partenaires¹⁰ dans le cadre de projets futurs. Afin de poser un regard éclairé sur les conditions qui favorisent ou non le partenariat souhaité, il est nécessaire de (1) saisir et comprendre les éléments qui caractérisent spécifiquement le déroulement du projet-pilote dans le cadre des trois projets municipaux qui en font l'objet; (2) mettre en lumière la réalité fine des intervenants et leurs impressions au regard du projet-pilote et (3) évaluer l'impact de ces réalités et de ces impressions sur le déroulement du projet-pilote.

¹⁰ Via, notamment, le travail de terrain des agents de promotion de la santé.

3.2 L'angle d'observation

L'analyse consista à dégager une ou des explications à travers l'ensemble des données à disposition. Cette démarche impliqua la détermination, au préalable, d'un angle d'observation et de thèmes pertinents à explorer et à approfondir. Considérant que ce projet-pilote fut mis en place **à la suite de difficultés observées sur le terrain** par les agents de promotion de la santé de la DSP, il s'avéra opportun d'explorer la question de ces difficultés sous l'angle de ce qui nuit ou semble nuire à la collaboration souhaitée entre les parties prenantes : municipalités, Santé publique et MTQ.

La capacité à mener des projets de manière conjointe relève notamment de la capacité de **coordination** des différents acteurs impliqués, soit **la capacité que ces derniers progressent dans une même direction, malgré les différences de conception, de réalités et les contraintes de chacun**. On peut considérer les efforts de coordination comme étant voués à **harmoniser les nombreux décalages**, notamment au regard des aspects **structurels, organisationnels, pratiques, normatifs, légaux, culturels et idéologiques** de la réalité de chacun. La source des décalages peut ainsi être attribuée à des éléments plutôt fonctionnels/organisationnels, ou relever du domaine des perceptions et des impressions des individus ce qui, par conséquent, se rapporte à des éléments de nature subjective.

Le thème du **décalage** apparaît ainsi pertinent pour réfléchir et explorer ce qui rend difficile la collaboration et, par conséquent, ce qui peut être susceptible de l'améliorer. Considérant cela, il importa pour cette évaluation, de (1) **saisir la réalité distincte de chaque partenaire** dans le cadre du projet-pilote; (2) **d'en apprécier les points de ressemblance et de différence** et (3) **d'évaluer leur capacité à s'harmoniser et fonctionner ensemble** dans le cadre des projets d'aménagement en cause.

3.3 La démarche d'évaluation

L'exploration de ces trois aspects suggère une démarche qui permette de saisir les tenants et aboutissants du projet-pilote tout en cernant les déterminants d'une collaboration satisfaisante entre les parties prenantes. Afin d'y parvenir, la démarche fut la suivante :

1. L'ensemble du processus de projet a été documenté. Il fut question de mettre en perspective le déroulement du projet-pilote au regard des actions et des échanges significatifs qui l'ont ponctué.
2. La réflexion sur les déterminants de succès et d'insuccès du projet-pilote et sur le partenariat escompté a été supportée par une enquête auprès des principaux intervenants. Cette enquête avait pour objectif de mettre en lumière les réalités particulières des intervenants de même que leurs impressions sur la démarche du projet-pilote et du partenariat qu'il proposait. L'enquête réalisée comporta deux volets : un premier axé sur la réponse à un questionnaire quantitatif et un autre axé sur la tenue d'entrevues individuelles de type semi-directif. Ce mode d'entrevue plutôt souple permet aux participants d'approfondir certains sujets et d'apporter toutes les nuances souhaitées. Il est particulièrement indiqué lorsqu'il s'agit de sonder le domaine des perceptions et des impressions. Les entrevues ont été enregistrées avec le consentement des participants. Le questionnaire quantitatif ainsi que le guide d'entrevue sont présentés en annexe C et D.
3. La compréhension plus fine de la réalité de chaque intervenant et du contexte spécifique du projet-pilote fut également supportée par une recherche de type documentaire. Les documents spécifiques au cadre politique, administratif ou opérationnel du projet-pilote ont été pris en compte. Il en va de même des documents de planification des organisations dont relèvent les différents intervenants (municipalités, DSP, MTQ) et des documents relatifs aux traversées d'agglomération développées dans le cadre du projet-pilote.

Les intervenants d'intérêt qui ont été interrogés dans le cadre de cette évaluation sont associés à la TIR-SHV de la Montérégie, à la direction de santé publique de la Montérégie, à la direction de santé publique de l'Estrie, à la direction régionale du MTQ de la Montérégie, à la direction régionale du MTQ de l'Estrie, à la Ville de Saint-Rémi, à la municipalité de Napierville et à la Ville de Dunham. Au total, 11 entrevues ont été

effectuées. Ces dernières ont été réalisées entre janvier et décembre 2020. La durée des entrevues varie entre 34 minutes et 1 heure 38 minutes pour une durée moyenne de 54 minutes.

LES RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION

Les résultats sont présentés en trois volets. Un portrait du déroulement du projet-pilote est d'abord dressé. Les résultats de l'enquête auprès des principaux participants sont par la suite présentés. En conclusion, les tenants et aboutissants de la collaboration souhaitée dans le cadre de ce projet-pilote de même que les éléments facilitants et contraignants sont discutés.

4.1 Documenter le déroulement

La période totale consacrée au projet-pilote est de 29 mois¹¹. Le déroulement du projet-pilote s'est effectué comme suit :

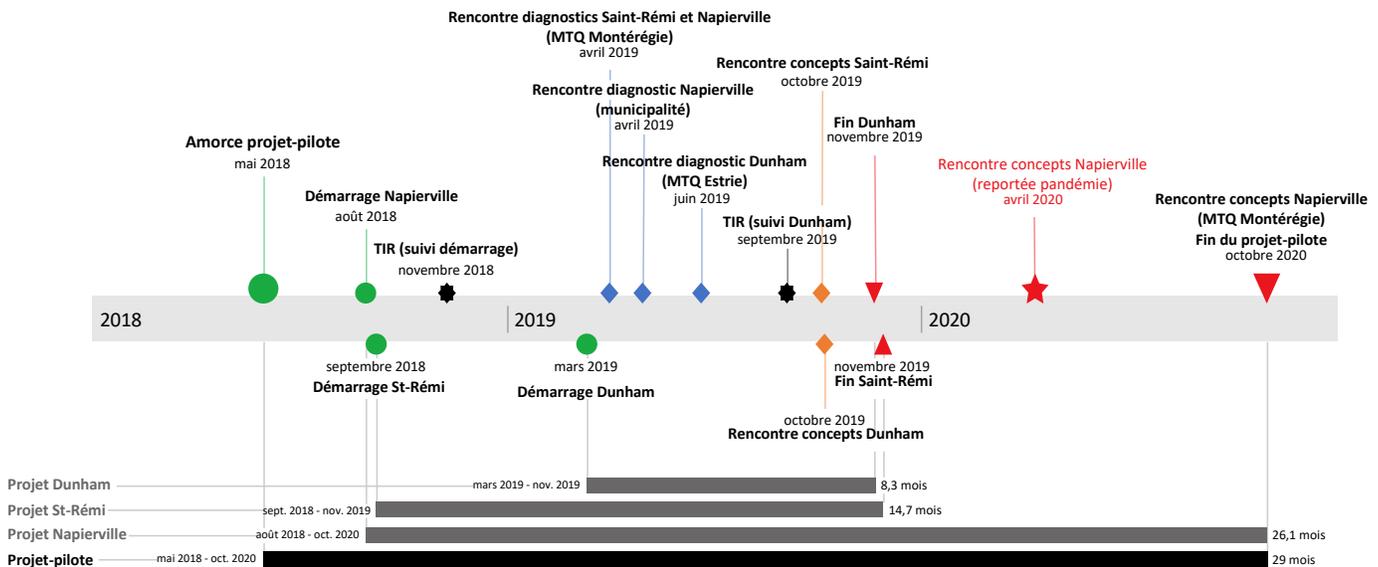


Figure 5 : Ligne du temps du projet-pilote

4.1.1 Le démarrage ●

L'amorce du projet-pilote est marquée par une **première rencontre officielle**, en **mai 2018**, entre les ressources professionnelles de la TIR-SHV et de la Santé publique de la Montérégie et celles de la direction générale du MTQ de la Montérégie directement impliquées dans le projet-pilote.

¹¹ Cela sans compter la période de 3 mois (novembre 2020 à janvier 2021) consacrée au rapport d'évaluation.

Cette première rencontre a eu lieu dans les bureaux de la DSP de la Montérégie. Elle donna l'occasion de clarifier, auprès des professionnels du MTQ, le travail de la TIR-SHV, les objectifs poursuivis par le projet-pilote et de discuter du type de collaboration souhaité de part et d'autre. Du côté de la TIR-SHV, des attentes au sujet d'une ouverture à des **solutions d'aménagement innovantes ou précurseures** ont été manifestées. Du côté du MTQ, **les professionnels ont souligné l'importance et la pertinence du cadre normatif en place**¹². L'ensemble des parties a également convenu de **l'importance de travailler en amont avec les municipalités**. Il est également pertinent de soulever qu'à l'occasion de cette même réunion, **le travail des agents de promotion de la santé auprès des municipalités a été présenté et clarifié**.

Bien que le sujet du choix des municipalités ait été abordé dans le cadre de cette première rencontre, la sélection des municipalités participantes de Napierville et de Saint-Rémi s'est effectuée par la suite. Les municipalités choisies se sont jointes au projet-pilote à la fin de l'été 2018, soit quelques mois suivant l'amorce avec le MTQ. Une première rencontre en août 2018 (Napierville) et en septembre 2018 (Saint-Rémi) marque le démarrage du projet-pilote avec chacune de ces municipalités.

La municipalité de Dunham, pour sa part, a été intégrée au projet-pilote à la suite d'une sollicitation à cet effet par le représentant d'une firme privée en urbanisme. Cette dernière avait été mandatée par la municipalité de Dunham pour élaborer un plan d'aménagement de la rue principale qui est aussi une section de la route 202 sous l'autorité du MTQ. Des discussions ont été amorcées dès janvier 2019 avec la direction générale de l'Estrie du MTQ, la municipalité de Dunham, ainsi que la Direction de santé publique de l'Estrie. Une entente officielle a été signée entre la Direction de Santé publique de l'Estrie et la direction générale du MTQ de l'Estrie en mars 2019. Une rencontre officielle de démarrage entre toutes les parties (DSP Montérégie/TIR-SHV, DSP-Estrie, DG-MTQ

¹² L'entente de collaboration stipule que le MTQ « s'assure[ra] que les aménagements proposés respecteront les normes » et qu'il sera possible « d'explorer la possibilité de concevoir des aménagements précurseurs visant la sécurité des piétons et cyclistes, selon la pertinence ».

Estrie, municipalité de Dunham et firme privée mandataire) a également eu lieu en mars 2019.

Rapidement dans le processus du projet-pilote, les deux ressources professionnelles attitrées au projet-pilote se sont impliquées plus étroitement avec l'une ou l'autre des municipalités participantes. La ressource contractuelle engagée par la TIR-SHV s'est davantage impliquée auprès des municipalités de Saint-Rémi et de Dunham. La ressource permanente rattachée à la DSP de la Montérégie s'est, pour sa part, davantage impliquée auprès de la municipalité de Napierville en plus d'assurer la coordination générale du projet-pilote.

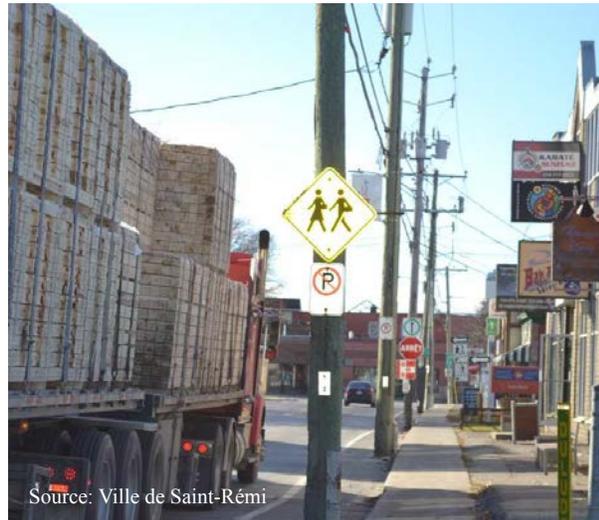
4.1.2 Élaboration et présentation des diagnostics ◆

À la suite du démarrage à l'automne 2019, les deux ressources professionnelles attitrées au projet-pilote ont entrepris une démarche de diagnostic avec les municipalités, cela en collaboration avec les agents de promotion de la santé. L'objectif était de bien cerner les tenants de chaque projet municipal afin que tous les participants puissent comprendre les enjeux, les contraintes et les potentiels du secteur ciblé. Le travail de diagnostic avait également pour fonction de faire la démonstration de la pertinence d'agir dans la zone d'intervention ciblée.

En ce qui concerne le cas particulier de la Ville de Dunham, mentionnons que cette dernière a entrepris, il y a quelques années, une démarche de réflexion sur l'aménagement de son noyau villageois. Une firme privée en urbanisme a ainsi réalisé un premier mandat de diagnostic qui permit à la ville d'identifier les forces, les faiblesses, de même que les potentiels et les contraintes de son secteur central. À la suite de ce premier mandat, la même firme fut invitée à poursuivre la démarche et à élaborer un plan de réaménagement pour la rue principale. Le diagnostic effectué dans le cadre de ce projet-pilote constitue le fruit des efforts combinés de la ressource contractuelle de la TIR et de la firme privée engagée par la municipalité.

Grandes lignes du diagnostic pour le projet de Saint-Rémi

La ville de Saint-Rémi est structurée autour d'un noyau villageois central relativement dense et bien défini. On y retrouve une concentration de services commerciaux et institutionnels ainsi que plusieurs logements. L'axe de la route 209 est particulièrement structurant pour Saint-Rémi. En traversant le centre-ville de plein cœur (Notre-Dame), il tient lieu de rue principale pour le noyau



Source: Ville de Saint-Rémi

villageois. À l'heure actuelle, l'attractivité de la rue Notre-Dame (portion de la route 209) est incertaine. Elle accuse une perte de dynamisme traduite par la délocalisation de plusieurs commerces de proximité à l'extérieur du noyau villageois. On doit également souligner la fréquente discontinuité de la trame de rues.

Une majorité des rues perpendiculaires à la rue Notre-Dame ne sont pas alignées de part et d'autre ce qui influence négativement la fluidité et la convivialité des déplacements dans ce secteur et conséquemment, son accessibilité et son attractivité. Il est également à noter que les infrastructures souterraines **municipales** de la rue Notre-Dame sont désuètes dans sa portion centrale et qu'elles doivent être rénovées prochainement. Dans ce contexte, une fenêtre d'opportunité semble se dessiner : profiter de la période **des travaux de réfection du pavage par le MTQ** pour réaliser des travaux importants de remise en état **des infrastructures souterraines municipales et de rénovation urbaine** qui auront un impact majeur sur la sécurité et la qualité de l'expérience des usagers.

La section à rénover (environ 1,3 km) comporte **18 intersections qui présentent toutes des déficiences d'aménagement (angle, largeur, espacement, décalage, etc.) considérant les normes en vigueur. Pour la majeure partie de la section à rénover, on compte également la présence d'au moins un trottoir en bord de chaussée.** Pour l'ensemble de la section

visée par la rénovation, trois tronçons ont été identifiés. Ces derniers se distinguent par leurs caractéristiques, et conséquemment, par leur potentiel et leurs contraintes en termes de réaménagement :

- Le **tronçon Est** (450 m entre des Lilas et Lachapelle) présente une large emprise publique, une quasi-absence de végétalisation et un environnement global très peu convivial pour les déplacements à pied ou à vélo (débit élevé, nombreuses entrées charretières, sorties de stationnement en marche arrière, etc.). L'usage commercial y est dominant. L'organisation de l'espace est plutôt favorable aux déplacements en voiture.
- Le **tronçon central** (385 m entre Lachapelle et Saint-André) présente une mixité d'usage commercial et résidentiel, un certain manque sur le plan de la qualité de l'expérience (plutôt minéral, peu de mobilier urbain, abondance d'enseignes, fils électriques, etc.) ainsi qu'un environnement naturel plus favorable au piéton malgré l'étroitesse de l'emprise de rue qui place le piéton et le cycliste en situation de proximité des véhicules qui circulent (présence de traverses, présence de trottoirs même si majoritairement étroits, peu d'entrées charretières, pas de stationnement sur rue, plusieurs vitrines commerciales, etc.).
- Le **tronçon Ouest** (450m entre Saint-André et Faubourg Notre-Dame) présente une certaine ambiance villageoise considérant les caractéristiques de son cadre bâti et de l'étroitesse générale des rues dans ce secteur. Malgré l'emprise étroite de la rue Notre-Dame qui occasionne la proximité des piétons/cyclistes et de la circulation automobile/camions lourds, l'environnement naturel apparaît plutôt favorable au piéton, considérant notamment la présence de trottoirs des deux côtés de la rue. L'usage résidentiel y est également dominant, malgré la présence de quelques commerces de proximité.

Grandes lignes du diagnostic pour le projet de Napierville

Le noyau villageois de la municipalité de Napierville est fortement structuré par l'axe de la route 219 qui, dans la portion du noyau villageois, devient rue Saint-Jacques et rue de l'Église. À **l'intersection de la rue Saint-Jacques et Saint-Nicolas/rang des Patriotes, un problème de sécurité cycliste et piétonne préoccupe la municipalité.**



La vitesse de circulation automobile y est élevée, l'intensité de la circulation limite la quantité de moments où il est possible d'avoir le temps de traverser sécuritairement (créneaux). Huit accidents avec blessures y sont survenus entre 2010 et 2016 dont l'un impliqua un piéton.

Un sentiment de peur et d'insécurité à cette intersection est ressentie par une forte proportion de la population locale¹³. Il est également important de souligner que **l'intersection est somme toute empruntée régulièrement par les cyclistes et les piétons**. Notons que la bande cyclable de la rue Saint-Nicolas/rang des Patriotes constitue un lien cyclable privilégié vers son proche voisin, le village de Saint-Cyprien de Napierville (moins de 3 km) et que Napierville constitue, pour ce milieu, un centre de services de proximité, notamment pour les écoles et les petits commerces. Notons également qu'un commerce de proximité attractif est situé au coin de l'intersection et du côté opposé au trottoir sur la rue Saint-Jacques.

L'intersection ciblée par le projet présente, entre autres, les caractéristiques suivantes :

- Une emprise de rue sur Saint-Jacques qui passe de 11m à 14m;
- Un désalignement de la rue transversale (Saint-Nicolas/rang des Patriotes);
- La présence d'un trottoir du côté nord de Saint-Jacques;

¹³ Un sondage effectué par la municipalité en 2019 a révélé ce sentiment. Des 155 répondants au sondage, 90% jugeaient l'intersection trop dangereuse pour être traversée sécuritairement à pied ou à vélo.

- Une signalisation jugée peu efficace par la municipalité pour sécuriser la traverse des cyclistes et piétons;
- Pas de mobilier urbain, pas de stationnement en bord de rue et peu de végétation.

Présentation des diagnostics pour les projets de Saint-Rémi et Napierville

Les diagnostics pour les projets municipaux de Saint-Rémi et Napierville ont été présentés par les deux ressources professionnelles attitrées au projet-pilote au **début du mois d'avril 2019 dans les bureaux de la direction générale du MTQ de la Montérégie**, soit environ 7 mois après le démarrage du projet avec les deux municipalités. En plus de trois professionnels du MTQ, un représentant de la ville de Saint-Rémi était présent à cette rencontre.

Au cours de la rencontre, l'utilité d'un tel diagnostic dans le cadre d'un projet initié par une municipalité a été soulignée par les professionnels du MTQ. Ces derniers ont apprécié le caractère exhaustif de l'exercice et ont souligné l'importance d'une information juste et complète pour leur prise de décision. L'importance des données d'achalandage des routes ou des intersections ciblées par les projets municipaux fut également soulevée par les professionnels du MTQ, en insistant sur le fait que le volume réel de circulation est un paramètre important pour juger de la pertinence de mettre en place des mesures d'atténuation de la vitesse et de la circulation. Les professionnels du MTQ ont également précisé que, **même si l'inconfort ou le sentiment d'insécurité des piétons aux abords des routes n'est pas souhaitable, il demeure essentiel de ne pas provoquer chez ces derniers un faux sentiment de sécurité. Des aménagements qui rassureraient le piéton sans garantir qu'il soit davantage en sécurité sont plus dangereux qu'une situation inconfortable qui oblige le piéton à être alerte. C'est la sécurité réelle des usagers qui importe et non le seul sentiment de sécurité.**

Dans le cadre de cette rencontre, le type d'aménagement souhaité ou exploré par les municipalités a été exposé. Le MTQ a réagi de manière à clarifier, avec ouverture, ses attentes quant au respect des règles et principes mis de l'avant par le cadre normatif dans le contexte des deux projets municipaux. L'exercice a permis aux professionnels du MTQ

d'exposer le bien-fondé des normes ainsi que leur ancrage aux enjeux et conditions réelles d'une circulation efficace et sécuritaire.

Aucun représentant de la municipalité de Napierville n'était présent lors de cette rencontre avec la direction générale de la Montérégie du MTQ. Une présentation officielle du diagnostic a donc eu lieu à la **fin du mois d'avril 2019 à Napierville**. En plus de la ressource professionnelle attirée au projet-pilote et l'agent de promotion associé au territoire des Jardins de Napierville, six personnes étaient présentes pour le compte de la municipalité, soit trois élus et trois membres du personnel (cadre ou professionnel). Cette rencontre a permis de faire le point sur les commentaires du MTQ récoltés quelques semaines plus tôt¹⁴. Par la suite, différentes approches en termes de solution d'aménagement pour l'intersection ciblée ont été discutées. La municipalité décida de privilégier les options d'aménagement qui nécessitent l'acquisition de terrain en bordure de l'intersection de manière à y aménager des îlots de protection pour les piétons. Il fut également décidé de favoriser le marquage texturé de la traverse piétonne.

Grandes lignes du diagnostic pour le projet de Dunham

D'ordre général, on peut considérer que **la rue principale à Dunham n'est pas des plus conviviales pour les déplacements sécuritaires à pied et à vélo**. Les trottoirs sont plus étroits (1,2m) que le minimum standard (1,5m). Ils sont situés d'un seul côté de la chaussée et sont absents dans certaines portions. Le réseau électrique est planté du côté ouest de la chaussée (du côté du trottoir), le



stationnement sur rue est largement autorisé, l'aménagement général est faiblement végétalisé et le débit journalier des véhicules serait en croissance.

¹⁴ Dans le cadre de la rencontre à la DG-MTQ de la Montérégie.

Dans le cadre de son analyse, le mandataire privé a identifié quatre tronçons en ces termes : (1) L'École; (2) Le Cœur; (3) Le Multifonctionnel et (4) Le Parc et les nouveaux quartiers. Chacun se distingue par ses caractéristiques (largeur de la chaussée et de l'emprise routière, présence de trottoirs et de fossés, entrées charretières type, cadre bâti et densité urbaine, usage dominant, ambiance paysagère, etc.,) et, conséquemment, en termes de contraintes et potentiels d'aménagement.

Considérant la présence de la firme privée dans le dossier ainsi que son leadership sur le projet de réaménagement de la rue principale, la ressource professionnelle responsable du projet-pilote a supporté et accompagné la firme mandataire dans sa réflexion afin que ses propositions d'aménagement soient favorables aux déplacements sécuritaires à pied et à vélo, mais également viables et réalisables au regard des considérations normatives et des exigences techniques du MTQ. À la lumière de ce travail de collaboration, **de nombreuses questions ont émergé au sujet des normes du MTQ et leur application dans le contexte très spécifique de la rue principale de Dunham.** Le désir d'obtenir certaines réponses pour mieux maîtriser la phase de conception s'est alors imposé. La présentation d'un diagnostic dans le cadre d'une réunion avec le MTQ de l'Estrie de même type que celle ayant eu lieu en avril 2019 avec le MTQ de la Montérégie semblait être la bonne stratégie pour obtenir rapidement ces réponses.

Présentation du diagnostic pour le projet de Dunham

Le diagnostic pour Dunham fut présenté à la Direction générale du MTQ de l'Estrie **en juin 2019**, soit **environ 3 mois** après le démarrage. Une seule personne du MTQ était présente lors de cette réunion. Les 3 autres participants étaient respectivement associés à la TIR (ressource contractuelle chargée de projet), au Réseau de la santé publique (agent de promotion de la santé affecté au territoire de Dunham) et à la firme privée engagée par la municipalité. La présentation des diagnostics ne donna pas lieu à des échanges permettant de confirmer la position du MTQ quant aux enjeux identifiés ni en ce qui concerne les solutions d'aménagement envisagées. La ressource du MTQ affectée au projet s'engagea plutôt à relayer l'information aux ingénieurs concernés. Pour ce faire, il fut demandé que les questions lui soient transmises par écrit et articulées avec les

éléments de contexte présentés lors de la rencontre. Les questions lui ont été transmises au début de juillet 2019.

4.1.3 Développement des concepts et présentation au MTQ

Un travail sur le développement de concepts d'aménagement pour les projets municipaux a été entrepris suite à la présentation des diagnostics. L'objectif poursuivi était le développement de solutions d'aménagement convenables pour l'ensemble des parties, mais également en phase avec les exigences du MTQ. À cette étape, les ressources professionnelles de la TIR/DSP attirées au projet ont collaboré étroitement avec les ressources en urbanisme des municipalités de Saint-Rémi et de Napierville afin de réfléchir à des solutions d'aménagement viables.

Développement et présentation des concepts pour le projet de Saint-Rémi

Dans le cadre de son processus de réflexion, la Ville de Saint-Rémi a retenu les services d'une firme en ingénierie afin de réaliser des plans préliminaires dans un format apte à satisfaire les exigences du MTQ à l'étape d'évaluation d'avant-projet. Ces plans ont été présentés au MTQ **dans le cadre d'une réunion de suivi qui eut lieu en octobre 2019** au bureau de la DG-MTQ de la Montérégie, soit environ **7 mois après la présentation des diagnostics**. La présentation des plans préliminaires a été assurée par le même représentant de la Ville de Saint-Rémi qu'en avril 2019. En conséquence d'un changement organisationnel à l'interne, deux des trois interlocuteurs présents pour le MTQ étaient différents de la rencontre du mois d'avril.

La présentation des plans préliminaires a provoqué plusieurs discussions. Les enjeux du projet ont été abordés. Il fut également question d'éléments techniques particuliers, de l'application des normes du MTQ et de procédures. La discussion **n'a toutefois pas permis à la Ville de Saint-Rémi d'obtenir sur-le-champ des réponses claires sur la faisabilité des aménagements proposés**. Les professionnels du MTQ ont clarifié avec l'interlocuteur municipal le processus d'analyse auquel le projet doit se soumettre afin d'obtenir les réponses souhaitées à cette étape. Ce processus implique la détermination des études nécessaires à la réalisation des plans et devis ainsi que la mise en place d'une

entente bipartite de collaboration au sujet du partage des coûts de conception et de réalisation des travaux.

Les délais associés à ces étapes sont également clarifiés. Il faut notamment compter au minimum six mois pour qu'une entente de collaboration soit conclue. Ces délais ne semblent pas cadrer avec l'horizon de réalisation envisagé et souhaité par la Ville de Saint-Rémi.

Grandes lignes des concepts développés dans le cadre du projet de Saint-Rémi

- Réaménagement majeur des intersections rue de l'Église et rue Saint-André;
 - Réalignement des rues transversales;
 - Traverse piétonne;
- Trottoirs des deux côtés de la rue Notre-Dame (1,2 à 1,8m);
- Uniformisation de la chaussée de la rue Notre-Dame (réduction à 3,3m par voie partout);
- Élargissement des trottoirs à 1,8m (tronçon central et tronçon est);
- Création d'îlots séparateurs ou d'une piste cyclable ou d'espaces de stationnement sur rue (tronçons est).

Développement et présentation des concepts pour le projet de Napierville

Lors de la rencontre en octobre 2019 avec le MTQ de la Montérégie, Napierville était toujours en processus de négociation pour l'acquisition des bandes de terrain nécessaires à l'aménagement des avancées de trottoirs envisagées. Considérant l'impact de l'acquisition ou non de ces portions de terrain sur la nature et les caractéristiques des propositions d'aménagement à développer, la nécessité d'attendre l'issue de la négociation s'est imposée. Les ententes pour l'acquisition de terrain ont été réglées à la **fin février 2020**, soit près de **4 mois suivant la rencontre d'octobre 2019**. Une rencontre de suivi ayant pour objectif une rétroaction du MTQ sur les propositions d'aménagement développées en fonction de cette acquisition a été planifiée en **avril 2020**. Cette dernière a dû être annulée provisoirement en raison de la pandémie de COVID-19 qui a débuté au Québec en mars 2020.

Une rencontre avec le MTQ a donc eu lieu à la **fin d'octobre 2020** en mode virtuel, soit près de 6 mois plus tard que la date initiale. Deux ressources du MTQ étaient présentes à cette rencontre. Un rappel des principaux éléments de diagnostic a été effectué et les concepts d'aménagement développés ont été exposés. La qualité du support visuel a permis aux professionnels du MTQ de soulever des points de critique très spécifiques, donc très ancrés aux propositions d'aménagement mises de l'avant et aux contraintes du site.

La nature des éléments soulevés a mis en lumière la nécessité pour Napierville d'apporter des correctifs à sa proposition d'aménagement. La démonstration que tous les usagers, notamment les piétons, étaient correctement pris en compte dans l'aménagement proposé ne semblait pas pleinement satisfaisante pour le MTQ. Des éléments de fond ont également été questionnés, notamment la pertinence de favoriser la présence des piétons à l'intersection visée considérant le fait **que l'environnement immédiat ne leur est pas particulièrement favorable**. Cette perspective laissait entendre que la viabilité du projet n'allait pas de soi et que le porteur du dossier au MTQ devrait probablement le défendre à l'interne.

Grandes lignes du concept développé dans le cadre du projet de Napierville

- Amélioration du sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes :
 - En séparant physiquement le lieu de passage des cyclistes et des piétons de la voie automobile;
 - En diminuant la longueur de la traverse piétonne et la durée de traversée en ramenant le point de traverse à angle droit de la chaussée;
 - En augmentant l'espace dédié aux piétons et aux cyclistes dans les aménagements de manière à faire sentir davantage leur présence;
 - En mettant en place une signalisation claire et efficace qui avertit les usagers de la route qu'ils approchent d'une zone fréquentée par les piétons et les cyclistes;
 - En altérant la linéarité de la route afin de provoquer un réflexe naturel d'attention accrue chez les usagers.

Développement et présentation des concepts pour le projet de Dunham

Tel que mentionné au préalable, le cadre particulier du projet de Dunham¹⁵ a fortement teinté l'implication de la TIR dans ce projet. Dans les faits, la ressource de la TIR n'a pas travaillé directement avec la municipalité sur ce dossier. La ressource professionnelle a plutôt collaboré avec la firme privée à la manière d'un expert-conseil, ce qui mena à quelques ajustements des concepts préalablement développés par la firme en question.

La présence de la TIR/Santé publique dans le projet a cependant engendré quelques discussions sur l'approche préconisée par la Ville de Dunham pour le réaménagement de sa rue principale. L'idée de régler le problème de sécurité piétonne par l'ajout d'un long trottoir de près de 2km aux abords de la rue principale a été questionnée. Du côté des ressources professionnelles associées à la TIR/DSP, la mise en place d'un tel trottoir apparaissait particulièrement coûteuse et complexe à réaliser dans le respect des critères du MTQ. La municipalité a cependant maintenu sa préférence pour l'aménagement d'un long trottoir.

L'octroi au préalable d'un mandat à une firme privée a également induit certaines limites au projet-pilote. Au moment où la rencontre avec la DG-MTQ de l'Estrie au sujet du diagnostic a eu lieu (fin juin 2019), le livrable de la firme privée arrivait rapidement à échéance. Cette dernière n'était donc pas en mesure d'attendre le dénouement de la rétroaction du MTQ pour entamer la production de son rapport final de projet. Le mandataire a déposé son livrable à la municipalité de Dunham au début de septembre 2019. Notons également que le responsable du projet-pilote n'a obtenu que des réponses partielles aux questions transmises en juillet 2019 à la personne ressource du MTQ de l'Estrie. Ce dernier a toutefois eu l'occasion de s'entretenir par téléphone avec un technicien du centre de services Foster (MTQ) et d'obtenir ainsi de l'information précieuse au sujet de certaines procédures.

¹⁵ Le développement d'une proposition d'aménagement pour le secteur ciblé faisait l'objet d'un mandat octroyé à une firme privée en urbanisme.

Malgré le dépôt du plan de réaménagement de la rue principale par la firme privée en septembre 2019, une dernière rencontre de suivi avec le MTQ de l'Estrie a eu lieu en octobre 2019. La rencontre s'est déroulée aux bureaux de la DG-MTQ de l'Estrie. En plus du responsable du projet-pilote, de l'agent de promotion de la santé et d'un représentant de la Ville de Dunham, deux ressources du MTQ étaient présentes : la personne qui participa à la première rencontre de juin 2019 ainsi qu'un représentant du volet technique. Les échanges ont principalement porté sur les opportunités et les potentiels que présente le territoire de Dunham pour l'aménagement d'infrastructures favorables à la mobilité active. Il fut ainsi question :

- De l'aménagement d'un trottoir pour créer un lien entre le noyau villageois et le parc de l'Envol et les considérations techniques ou normatives à prendre en compte :
 - Fossés, drainage, etc.;
 - Limites de vitesse et aménagements;
 - Bande cyclable vs multifonction, une direction vs bidirectionnelle, un côté vs de chaque côté de la chaussée, etc.;
 - Protection des usagers (bollards, bordure de béton, traverses, etc.);
 - Enjeux d'entretien des infrastructures et partage des coûts.
- Des autres aménagements envisagés pour favoriser la mobilité active dans le noyau villageois et des considérations techniques ou normatives à prendre en compte :
 - Stationnement sur rue, entrées charretières, abaissement de trottoirs, rayons de virage et dégagements, etc.

4.1.4 Finalisation du projet-pilote ▼

Saint-Rémi

La réunion de suivi à la DG-MTQ de la Montérégie en octobre 2019 marque la fin du projet-pilote avec la Ville de Saint-Rémi. La nature des étapes à venir (notamment le dépôt d'un avant-projet auprès du MTQ pour évaluation) ainsi que les délais associés justifient cette décision. La terminaison du projet a été officialisée par une

communication au responsable de l'urbanisme à la fin du mois de **novembre 2019**. À cette occasion, l'engagement des professionnels de la Santé publique à soutenir Saint-Rémi dans ses efforts d'aménagement de milieux favorables aux saines habitudes de vie a été réitéré.

Napierville

À la suite de la rencontre de suivi avec le MTQ de la Montérégie à la fin octobre 2020, la municipalité de Napierville a entrepris d'engager une ressource externe en ingénierie dans le but de réviser la proposition d'aménagement et de réaliser les plans pour l'étape d'évaluation d'avant-projet au MTQ. Dans ce contexte, une décision de mettre fin au projet-pilote avec la municipalité de Napierville a été prise à la fin novembre 2020 par les responsables du projet-pilote. Une communication par courriel **au début de décembre 2020** a officialisé la fin du projet-pilote avec cette municipalité. L'engagement des professionnels de la Santé publique à soutenir Napierville dans ses efforts d'aménagement de milieux favorables aux saines habitudes de vie a également été réitéré.

Dunham

À la suite de la rencontre de suivi effectuée en octobre 2019 à la DG-MTQ de l'Estrie, des recommandations qui découlent de l'expérience et de la démarche entreprise avec la Ville de Dunham dans le cadre du projet-pilote ont été transmises aux représentants de la municipalité en **novembre 2019** par le biais d'une lettre officielle (annexe E). Ces recommandations abordent notamment la question de la visibilité aux abords des passages scolaires piétonniers, celles de l'absence de trottoirs dans les parcours scolaires piétonniers, du stationnement aux abords des traverses piétonnes, de l'accès au parc de l'Envol et des enjeux liés à l'aménagement d'un long trottoir à cette fin. La transmission de ce document marque officiellement la fin du projet-pilote avec la municipalité de Dunham.

4.1.5 Les rencontres internes de suivi ❖

Au moins deux rencontres officielles de suivi du projet-pilote ont eu lieu à l'interne (TIR-SHV Montérégie). La première rencontre s'est déroulée en novembre 2018 à la suite de la période de démarrage avec les deux municipalités de la Montérégie. Cette rencontre donna l'occasion aux responsables du projet-pilote (chargés de projet) de faire le point avec les collaborateurs de la TIR plus étroitement interpellés ou concernés par le déroulement du projet-pilote. Une deuxième rencontre de suivi a eu lieu en septembre 2019 afin de discuter plus spécifiquement des difficultés rencontrées dans le cadre du projet de Dunham. Les nombreux changements au MTQ pour ce territoire, le faible niveau d'implication de la ville de Dunham dans le projet-pilote, la difficulté d'obtenir rapidement des réponses claires des ingénieurs du MTQ de l'Estrie et la persistance de la municipalité dans sa volonté de mettre en place un long trottoir très coûteux pour favoriser le transport actif et la sécurité des usagers ont été discutés. Les personnes conviées à cette réunion relevaient de la TIR ou de la Santé publique.

4.2 L'enquête auprès des principaux participants

L'enquête auprès des participants comporte deux volets : un questionnaire quantitatif et une entrevue de type semi-directif. Le questionnaire quantitatif soumis au participant comporte 16 questions fermées basées sur une **échelle de 1 à 5**, 5 étant le plus positif et 1 le plus négatif. Les questions posées abordent les thèmes suivants : (a) **les impressions de départ**; (b) **l'adéquation du projet à la réalité professionnelle des participants**; (c) **les relations et la communication entre les participants dans le cadre du projet-pilote** et (d) **les résultats perçus**. Le guide d'entretien pour les entrevues semi-directives est articulé autour de ces mêmes grands thèmes. Les deux outils d'investigation (entrevues et questionnaire) vont donc dans la même direction, mais de manière complémentaire. Si le questionnaire quantitatif permet de dresser efficacement un portrait d'ensemble, les entrevues semi-directives, pour leur part, permettent de faire valoir les nuances et les détails essentiels à une compréhension fine de la situation étudiée.

Aux fins de l'analyse, les participants ont été regroupés en trois groupes : les participants associés à la **TIR-SHV** ou à la **Santé publique** (TIR/DSP), ceux associés aux

municipalités participantes (MUN) et ceux associés au **ministère des Transports de l'Estrie ou de la Montérégie (MTQ)**. Le groupe TIR/DSP compte quatre participants, le groupe MUN compte cinq participants et le groupe MTQ compte deux participants. Le nombre inférieur des participants du groupe MTQ est principalement le fait des changements fréquents d'interlocuteurs en cours de projet. Les deux participants qui ont été interrogés sont ceux dont la participation a été maintenue tout au long du projet-pilote, de l'amorce à la terminaison.

4.2.1 Les résultats

Les résultats du **questionnaire quantitatif** sont, dans l'ensemble, très favorables. À la lumière de ceux-ci, mais également de l'ensemble des propos tenus dans le cadre des entrevues, il est possible de prétendre que **la majorité des participants ont une vision positive du projet-pilote et de leur expérience**. Pour l'ensemble des questions du questionnaire (16 questions), la forte majorité des participants ont accordé une note de 4 ou de 5.

a. Les impressions de départ

Dans l'ensemble, on peut prétendre que **les impressions de départ** dans le cadre du projet-pilote **étaient positives**. La grande majorité (86%) des notes accordées par les participants pour cette section sont de 4 (37%) et 5 (49%).

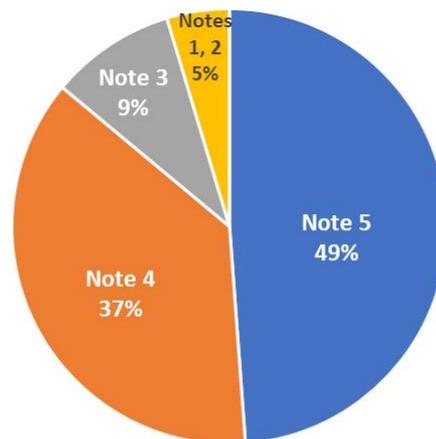


Figure 6 : Impressions de départ – mesure globale

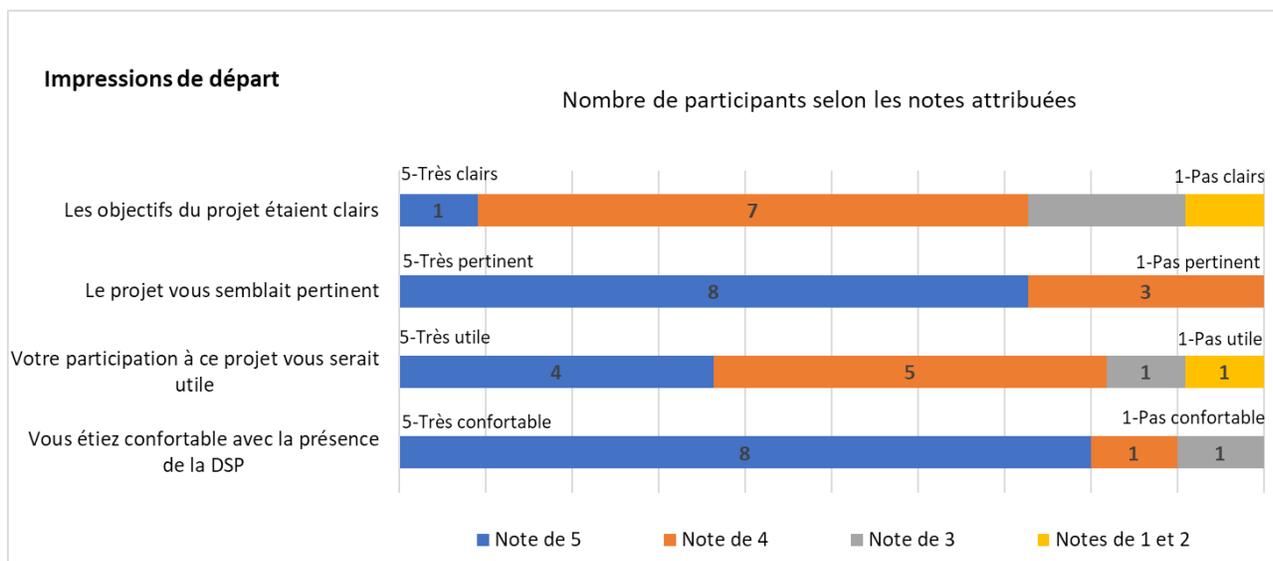


Figure 7 : Impressions de départ – détail

La clarté des objectifs

Il semble toutefois y avoir un bémol au sujet de la **clarté des objectifs du projet-pilote** puisque 10 des 11 participants n’ont pas répondu « très clair » à la question s’y rapportant.

Notons également que parmi les quatre participants associés au groupe TIR/DSP, deux d’entre eux ont donné une note de 3 ou moins sur la **clarté des objectifs**. Pour l’un des répondants de ce groupe, cette perception est associée à l’expérience même du projet-pilote, soit au fait que le projet a évolué et que ses objectifs se sont clarifiés en cours de projet. Afin d’illustrer ses propos, le répondant en question mentionne le fait que la manière de présenter le projet-pilote aux participants a évolué au fur et à mesure des rencontres. Il associe ce changement à une certaine prise de conscience à l’interne – au niveau de la DSP – du défi que représente l’accompagnement des municipalités lorsque les aménagements en cause concernent le MTQ et, conséquemment, des limites de l’expertise des agents de promotion dans ce domaine.

« Au départ, c’était vraiment de permettre une meilleure communication entre les villes et le ministère des Transports, un meilleur dialogue de part et d’autre. C’est

comme ça que c'était présenté au départ. [...] Mais par la suite, c'était clairement pour aider les agents de promo à développer des réflexes qui permettaient de faire attention quand ils s'avançaient sur certains types d'aménagement et voir finalement que c'est beaucoup plus complexe que juste on va mettre du transport, de la mobilité durable sur le territoire... [...] En cours de route, ça s'est transformé, le besoin était plus le même on dirait. [...] On prenait tellement conscience qu'il en manquait de l'information et des compétences là-dedans, que les agents de promo proposaient très certainement des choses qui étaient non conformes pour le MTQ, puis que ça amenait de l'ambiguïté et aussi un peu d'inquiétude de proposer quelque chose qui n'était pas bien. On dirait qu'ils en prenaient conscience que c'était complexe » (répondant TIR/DSP).

Si d'entrée de jeu, le besoin semblait davantage se situer du côté des municipalités aux vues de leurs difficultés à collaborer avec le MTQ, il semble qu'un besoin de connaissance et d'expertise se soit révélé ou ait pris de l'importance en cours de projet du côté des responsables du projet-pilote (TIR/DSP). À travers cette reconnaissance ou prise de conscience, la fonction de simple médiateur apparaît peu appropriée pour décrire et comprendre le rôle et les motivations du groupe (TIR/DSP) dans le projet-pilote.

Donc le projet-pilote, je pense que c'était vraiment ça l'objectif. De dire : comment on fonctionne quand on a une demande à faire? Comment on peut faciliter la communication puis faire en sorte que les demandes soient bien formulées? Dans le fond, qu'on ne travaille pas pour rien avec les municipalités (répondant TIR/DSP).

L'analyse des propos d'entrevue a également permis d'identifier deux tendances concernant la perception des objectifs du projet-pilote par les participants. Certains associent au projet-pilote l'objectif principal d'**améliorer la collaboration** entre les municipalités et le MTQ, et d'autres associent l'objectif du projet-pilote à la **réalisation d'un projet d'aménagement** particulier. Les participants qui perçoivent l'objectif du projet-pilote par la loupe de la réalisation d'un projet proviennent plus majoritairement du milieu municipal, mais pas exclusivement. Lorsqu'on interroge ces participants sur le besoin que cherche à combler le projet-pilote, c'est le projet d'aménagement et la problématique du site d'intervention qui sont, d'emblée, mis de l'avant. Il est important de prendre en compte cette différence de lecture que font les participants des objectifs du projet-pilote, cette perception étant certainement à même d'influencer la lecture faite des résultats de celui-ci.

La pertinence du projet-pilote

En ce qui concerne la pertinence du projet-pilote, l'ensemble des répondants semble, sur ce point, relativement au même diapason. Tous les répondants ont donné une note de 4 ou 5 à cette question. Pour la majorité des répondants, la pertinence du projet-pilote prend sa source dans la **reconnaissance des difficultés des municipalités** à naviguer avec aisance, efficacité et succès dans le cadre de projets d'aménagement qui impliquent une collaboration avec le MTQ. Pour certains répondants, l'impression de pertinence du projet-pilote est associée à l'**opportunité qu'il offre de travailler en amont** des projets ou encore à celle d'**élaborer en partenariat**, soit à travers l'échange et la discussion, des solutions d'aménagement plus novatrices, moins rigides, plus viables.

« Tous azimuts, les municipalités sont pas trop sûres... qu'est-ce qu'on présente? Puis ils font faire ça par une firme qui ne connaît pas nécessairement tout ce qui concerne les voies cyclables ou la sécurité [...] Puis quand c'est présenté au MTQ, eux autres, ils n'approuvent pas, alors il y a beaucoup de « recommencer les travaux », pas de réunion, la communication est difficile, la compréhension de part et d'autre... » (répondant TIR/DSP).

« La municipalité peut planifier des projets ou avoir des souhaits, et puis certaines choses doivent être approuvées. Donc parfois, c'est du travail pour rien si on ne se parle pas en amont. Si on se parle en amont, on peut tout de suite éliminer les choses qui ne sont pas possibles à réaliser et puis diriger le projet vers des solutions envisageables » (répondant MTQ)

« La ville arrive avec un projet ou avec une solution qui résout son problème, je comprends qu'il faut partir du problème pour trouver une solution, mais c'est dans la discussion qu'on va pouvoir trouver la meilleure des solutions. C'est sûr que la solution qu'on apporte n'est pas toujours la meilleure, c'est celle qu'on a de notre perspective à nous, qu'on juge la meilleure en tenant compte de nos objectifs. On tient pas toujours compte des objectifs du ministère, qu'on ne connaît pas toujours non plus, ça c'est l'autre enjeu. C'est sûr que dans une discussion émane un meilleur projet quant à moi, puis c'est cette discussion qu'on a rarement avec le ministère » (répondant municipal).

« On souhaite plus de flexibilité de la part du MTQ. Ou bien trouver avec eux des stratégies, une combinaison qui fait qu'on n'a pas à déboursier des sommes faramineuses pour les contenter » (répondant municipal).

L'utilité du projet-pilote

Une forte majorité des répondants considéraient l'expérience utile avant de s'y engager. Il est toutefois intéressant de relever le fait que deux des participants ayant accordé une note de 3 ou moins au sujet de l'**utilité pour lui-même ou son organisation de participer au projet-pilote** proviennent du groupe MTQ et du groupe TIR/DSP.

Considérant que l'origine du projet-pilote est étroitement liée aux doléances des municipalités concernant leur collaboration avec le MTQ, il apparaît plutôt logique que les participants associés au groupe MTQ perçoivent les municipalités comme principal bénéficiaire du projet-pilote. Lorsque les intervenants du MTQ furent questionnés au sujet de leurs motivations à participer au projet-pilote, ces derniers ont répondu d'emblée que l'ensemble des parties prenantes (municipalités, DSP et MTQ) auraient avantage à mieux se comprendre. Il semble toutefois clair pour ceux-ci, que le déficit ou le décalage prend sa source dans la faible compréhension ou prise en compte dans le processus des exigences et des normes du MTQ par les municipalités ou les agents de terrain de la Santé publique et qu'au final, c'est cet écart qu'il serait approprié de combler.

« On se fait souvent reprocher de prendre beaucoup de temps dans les dossiers. Mais d'un autre côté, quand le dossier nous arrive, que l'entrepreneur est engagé par la municipalité, les plans et devis sont faits, mais que nous, personne nous en a parlé et qu'on arrive en bout de ligne puis qu'on voit que, mais là, ça ne fonctionne pas, on peut pas autoriser ces travaux-là, on passe toujours pour l'empêcheur d'avancer. [...] Donc le but que nous on voyait à ça (projet-pilote), c'était de pouvoir avoir l'opportunité d'intervenir plus tôt, de passer nos commentaires plus tôt, puis que nos besoins soient aussi pris en compte dans les recommandations qui sont faites par la Santé publique pour que, en même temps, ça ne crée pas des fausses attentes auprès des municipalités.

Quand ça fait deux, trois, quatre ans qu'ils regardent un dossier, qu'ils font leur planification en fonction de ces choses-là (aménagements souhaités), mais nous, par exemple pour la traverse piéton, qu'on ne peut pas l'autoriser à cause de la visibilité, ou parce que c'est en pleine courbe, ou peu importe la raison, on vient comme jeter à terre tout le travail qui a été fait avant. Ça crée un peu de frustration des deux côtés parce que nous, on a toujours l'impression de ne pas être les gentils. C'est sûr que nous, on ne veut pas empêcher les développements municipaux. On ne veut pas empêcher les aménagements, ce n'est pas notre but. On veut que les choses

avancent, mais quand on n'a pas l'occasion de pouvoir s'exprimer plus tôt... »
(répondant MTQ).

En somme, pour le groupe MTQ, le projet apparaît utile globalement, donc pertinent, mais davantage utile pour les municipalités que pour le MTQ : « Je n'avais pas d'attentes, c'était vraiment de répondre à un besoin » (répondant MTQ).

En ce qui concerne la perception d'une **faible utilité du projet-pilote du côté d'un des répondants appartenant au groupe TIR/DSP**, il semble qu'elle soit attribuable au sentiment de ne pas avoir été suffisamment impliqué dans le processus du projet-pilote pour en retirer tous les apprentissages et les bénéfices.

« Si XX sort du portrait puis qu'une municipalité m'approche, je ne pourrais pas faire ce que XX fait, à moins que XX me coache puis qu'il me dise quoi faire. J'aurais une bonne idée, mais le projet n'a pas servi à ce qu'un agent de promo comme moi se sente outillé. Je me sens pas outillé à 100% vu que je n'étais pas accompagné (dans le projet-pilote), puis qu'il n'y a pas eu de transition pour dire là, je le fais avec vous, mais ça va être les agents de promo qui vont être là (la prochaine fois). Ça n'a pas été fait dans ce cadre-là. [...] Ça nous rend pas, pour d'autres municipalités, plus autonomes. Ça fait qu'on dépend quand même de XX. Si c'était à recommencer, je dirais à XX (...) peut-être que ce serait intéressant que quand il rencontre le MTQ, que j'y aille » (répondant TIR/DSP).

Ce sentiment laisse également ce même répondant perplexe quant aux visées du projet-pilote à l'égard des agents de promotion sur le terrain.

« Ça dépend toujours des objectifs du projet-pilote, et ça, je ne suis pas certain de le savoir en lien avec les agents de promo... Est-ce que c'était de produire un guide? Un document pour qu'après toutes demandes qui sont faites auprès du MTQ soient sur le même format? [...] Que l'agent de promo puisse accompagner la ville en répétant, justement, les mêmes opérations, la même démarche pour que ça coule bien? Je ne sais pas » (répondant TIR/DSP).

Confort avec la présence de la DSP

Il est également intéressant de constater que les deux participants n'ayant pas donné une note de 5 quant à leur niveau de confort avec la présence de la Santé publique dans les

dossiers en cause proviennent des municipalités (MUN). Pour l'un de ces répondants, cette impression semble le fait d'une certaine méconnaissance de l'expertise de la Santé publique dans le domaine de l'aménagement et de l'aide qu'elle est en mesure d'apporter dans le cadre de projets municipaux d'aménagement.

« Au début, on comprenait mal l'intervention de la santé publique dans ce dossier-là [...]. Au fur et à mesure des rencontres et puis des discussions avec les gens de la Santé publique, c'est là que se sont ouverts les opportunités (d'aménagement) et c'est là qu'on a plus compris justement le besoin et la nécessité d'avoir cette vision de la Santé publique. Parce que ça nous ouvrait sur d'autres possibilités dont on devait tenir compte dans l'exercice pour vraiment le bonifier. Au début, ce n'était pas clair, c'était méconnu un peu, mais à force d'en discuter et de voir un petit peu les aspects que la Santé publique nous apportait, bien là on a compris, mais au préalable, on ne comprenait pas » (répondant municipal).

« Je n'avais aucune idée, je ne savais pas à quoi m'attendre, mais je trouvais ça intéressant que la Santé publique veuille participer à ça, puis je voyais quand même une connexion. Mais de là à savoir comment ils allaient nous aider là-dedans, je n'avais aucune idée » (répondant municipal).

b. L'adéquation du projet à la réalité professionnelle

Dans l'ensemble, le projet semble avoir été en phase avec la réalité professionnelle des participants, car nous obtenons très peu de notes de 3 ou moins. La majorité des répondants (86%) ont ainsi donné une note de 4 (44%) ou de 5 (42%) pour l'ensemble des questions associées à ce thème.

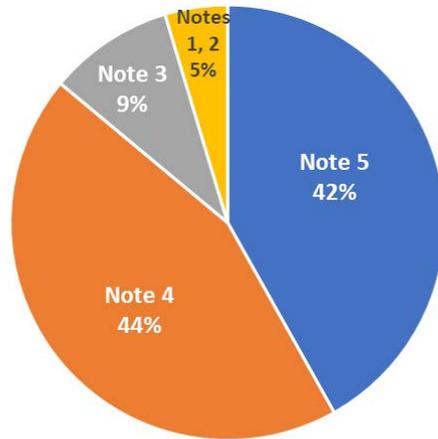


Figure 8 : Adéquation du projet à la réalité professionnelle – mesure globale

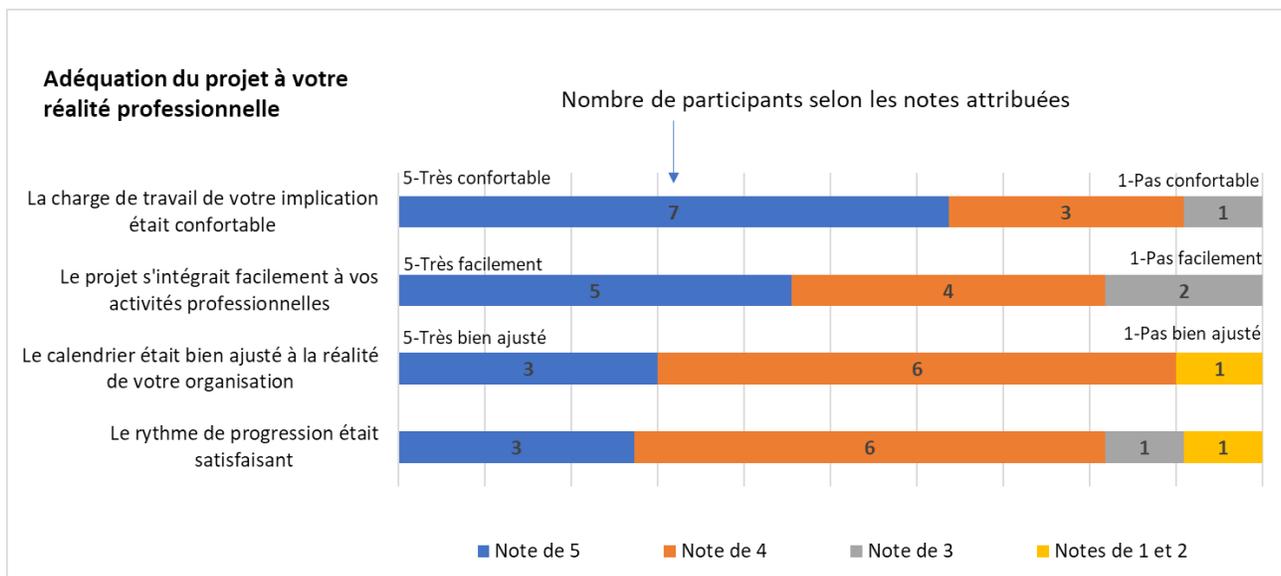


Figure 9 : Adéquation du projet à la réalité professionnelle – détail

La charge de travail et l'intégration du projet-pilote aux activités professionnelles

Si on considère de manière plus spécifique la question de la charge de travail associée au projet-pilote, on constate qu'une forte majorité des répondants se sont dits confortables avec cette dernière. Cette impression positive est particulièrement marquée du côté des

municipalités pour qui le projet-pilote a été synonyme d'aide technique et de support concret à l'exécution de tâches liées au projet d'aménagement en cause. Dans un contexte municipal où les ressources humaines et techniques sont parfois limitées, l'aide extérieure apportée par les chargés de projet de la TIR/DSP a été généralement très appréciée.

« C'est vraiment une super belle ressource qu'on avait pour nous aider. Puis l'appui, la méthodologie de travail, tout ce qu'ils nous offrent, c'est vraiment excellent. [...] Comme un parent. Non mais, ils nous appuient vraiment, ils nous guident. [...] C'est deux intervenants que je trouve qui sont vraiment très impliqués, ils cherchent des solutions vraiment. On parlait de l'aménagement lors de la dernière rencontre qu'on a eu la semaine dernière (...) puis d'un peu d'aménagement paysager... Là, des références! « Ah oui, je connais telle personne ... ». Tsé vraiment nous guider là-dedans. (...) Il y a beaucoup d'étapes, de paperasse à faire, beaucoup de présentations, je ne pense pas que je serais en mesure de le faire sans ces personnes-là. [...] Je serais peut-être capable, mais pas comme elles l'ont fait. Je n'ai pas nécessairement le temps ou les ressources pour faire ça » (répondant municipal).

« Le projet nous a vraiment aidé à mettre la table sur le diagnostic de la rue. Ça, ça a été grandement apprécié. La ressource ZZ a été très utile là-dessus pour asseoir bien comme il faut le projet. [...] Ça a été très bien reçu. Ils semblaient dire (au MTQ) que ce n'était pas le genre de document qu'ils recevaient régulièrement de leur côté, puis que ça aidait. [...] À l'intérieur du projet pilote, en ayant eu une personne comme ZZ qui a une formation en urbanisme, je trouve que ça a aidé. [...] C'est cet élément plus technique qu'elle a, je trouve, qui a été super bien » (répondant municipal).

Au regard de ces deux commentaires, mais également des propos tenus par d'autres répondants, il semble évident que l'appréciation de l'aide apportée est tributaire de la qualité de l'expertise des deux chargés de projet pour la TIR/DSP. Les efforts investis par ces derniers pour comprendre, intégrer, assimiler le cadre normatif et les procédures de même que la vision et la culture organisationnelle du MTQ, ont été salués tant du côté des participants du groupe (MUN) que du côté des participants du groupe MTQ : « Moi je trouvais ZZ extraordinaire, puis ça se voyait qu'il avait consacré beaucoup de temps, beaucoup de recherche, beaucoup de travail pour comprendre les normes du ministère » (répondant MTQ).

« Eux avaient accès à des données qu'on n'utilise pas nécessairement : le bruit, la température, les poussières, des choses comme ça. Mais ce qui a vraiment aidé, c'est surtout leur connaissance des processus pour développer des projets avec le MTQ, donc leur connaissance des règles, des normes du MTQ... Ça, ça a vraiment aidé pour nous. [...] C'est ZZ qui avait exactement l'expertise dont on avait besoin » (répondant municipal).

Il est également intéressant de mentionner que tous les participants ayant donné une note de 3 ou moins au sujet de la charge de travail et de l'intégration du projet à leurs activités professionnelles proviennent du groupe MTQ. Toutefois, aucun des commentaires ou des propos recueillis ne nous permet d'associer à ces résultats un sentiment de contraintes ou de surcharge. On peut toutefois présumer que le projet-pilote a constitué pour les participants de ce groupe un ajout aux tâches usuelles qui a dû être absorbé. On peut également présumer que ces professionnels ne perçoivent pas le projet-pilote comme une opportunité de gain de temps à court terme comme cela peut être le cas pour les répondants municipaux qui ont vu certaines tâches s'alléger ou se simplifier à la suite de l'aide technique obtenue.

Le calendrier et le rythme de progression

À la lumière des résultats du questionnaire, il semble également que les aspects touchant l'échéancier de réalisation du projet-pilote soient moins satisfaisants (calendrier et rythme). En effet, seulement 3 participants sur 11 ont donné une note de 5 aux deux questions portant sur cet aspect. Il est également intéressant de spécifier que les notes de 3 ou moins ont été données par deux représentants du groupe TIR/DSP et un représentant du groupe des municipalités. Pour l'un des répondants du groupe TIR/DSP, le sentiment mitigé quant au caractère « bien ajusté à la réalité professionnelle » du calendrier prend sa source dans le prolongement de l'échéancier du projet-pilote et de l'aspect contraignant de cette situation sur le plan professionnel. Pour l'autre répondant de ce groupe, c'est le rythme qui apparaît moins satisfaisant même si le prolongement de la durée du projet-pilote est pris avec philosophie. Pour ce dernier, il semble clair, après coup, que le calendrier initial était teinté d'optimisme. La prolongation de l'échéancier de

départ n'altère toutefois pas son sentiment général de satisfaction à l'égard de ce qui fut accompli dans le cadre du projet-pilote et au regard du temps qui lui a été consacré.

« L'échéancier initial, il était trop ambitieux par contre. [...] On s'en est bien rendu compte parce que chaque fois qu'on avançait dans le projet, on changeait d'échéancier. [...] On a eu beaucoup de retard pour les premières étapes. On était très ambitieux de vouloir démarrer en dedans d'un mois ou deux. Mais ça a pris un bon six mois avant qu'on démarre officiellement les projets. C'est sûr que ça a affecté le terme de l'échéancier. Sinon, je pense que réalistement, c'était correct. Ça ne s'est pas trop éternisé. Puis de toute façon, les étapes à venir (pour la suite des projets), ça va être encore plus long » (répondant groupe TIR/DSP).

Il est également opportun de mentionner que le démarrage du projet de Dunham a été perçu comme quelque peu fastidieux par plusieurs des répondants directement concernés. Le décalage territorial de la TIR par rapport aux territoires sociosanitaires de la Santé publique serait en cause. Le sentiment semble associé à une certaine ambiguïté au démarrage sur le rôle et les responsabilités des nombreuses personnes interpellées. Il semble toutefois que ces ambiguïtés de départ n'aient pas teinté la suite des choses et que le projet se soit, subséquemment, déroulé rondement.

Pour le répondant du groupe des municipalités (MUN), une certaine déception est toutefois perceptible quant au rythme d'avancement du projet municipal qui le concerne. Tout porte à croire que ce participant voyait dans l'expérience collaborative du projet-pilote une opportunité de faire avancer le projet de sa municipalité plus rapidement que dans le cadre usuel où l'opportunité répétée pour le MTQ de réagir en amont du dossier ne fait pas partie intégrante de la démarche.

« Le projet-pilote au départ, on devait se rendre jusqu'à presque la réalisation. Là maintenant, vu l'ampleur du projet puis les délais qui se sont étirés, on a fait dans le cadre du projet-pilote uniquement l'analyse diagnostic puis on a déposé un projet de réaménagement grossier. [...] Le projet était très gros au départ, je pense qu'on voyait ça de façon très optimiste où ça allait bien se passer à l'intérieur d'un certain délai. Juste pour vous dire qu'on pensait qu'en 2020-2021, on allait pouvoir réaliser ça... Là on est rendu dans un horizon de réalisation plus réaliste de 2023-2024. Ça

prend en considération le ministère avec les délais qui leur sont imputables qui peuvent être, dans une certaine mesure, normaux. [...] Avec le recul aujourd'hui, le rythme aurait peut-être pu être plus rapide. C'est sûr qu'on aurait fait travailler du monde beaucoup plus rapidement aussi puis logistiquement parlant, ça aurait été peut-être plus difficile. Mais sachant ce qu'on sait aujourd'hui, qu'on n'allait pas tomber en réalisation, le projet-pilote aurait peut-être pu être un peu plus condensé, puis avec des rencontres un peu plus rapprochées, question de favoriser vraiment les échanges » (répondant municipal).

Il est également important de souligner à cette étape de l'analyse que, pour ce dernier répondant, la collaboration espérée dans le cadre du projet-pilote est un partenariat qui prend la forme d'une co-construction/co-production des solutions d'aménagement pour le site visé. Il est ainsi possible de présumer que certaines des déceptions exprimées par ce répondant quant au rythme, à la forme ou aux résultats du projet-pilote puissent prendre leur source dans la formulation de ces attentes initiales.

« À la fin des rencontres qu'on avait, malgré certains signes d'ouverture qu'on avait, on atteignait jamais mon souhait principal qui était une réelle discussion d'un aménagement de rue optimal. [...] À la fin de chaque rencontre, je sortais de là un peu déçu parce que je jugeais que c'est nous encore qui arrivions avec un projet, qui leur soumettait un projet, puis on avait vaguement des réponses à nos questionnements... Demandeur vs receveur, pas : on fait ça ensemble ! » (répondant municipal).

À cet égard, il apparaît également utile de faire valoir que la capacité des professionnels du MTQ de s'impliquer activement dans une démarche de « production » de projet avec la municipalité apparaît limitée. Pour l'un des répondants de ce groupe, des attentes plus élevées en termes d'implication ou de vitesse de réaction auraient été difficiles à satisfaire.

« On n'aurait pas été capable de suivre. Comme tel, de participer à des rencontres, de donner notre « imput » à mesure, je pense que pour ça, ça a bien été parce qu'on n'avait pas à se préoccuper de la préparation de la rencontre puis d'assurer le suivi après non plus. [...] On attendait que ça nous revienne pour refaire un pas. J'avoue que s'il avait fallu avoir été plus impliqué, on aurait peut-être eu encore plus de misère à suivre. [...] On est en manque d'effectif, disons que les attentes sont beaucoup plus grandes que les effectifs qu'on a présentement » (répondant MTQ).

c. Les relations et les communications entre les participants

De manière générale, les relations et les communications entre les participants étaient positives, comme l'illustre la proportion élevée (82%) de participants ayant donné des notes de 4 (34%) ou de 5 (48%).

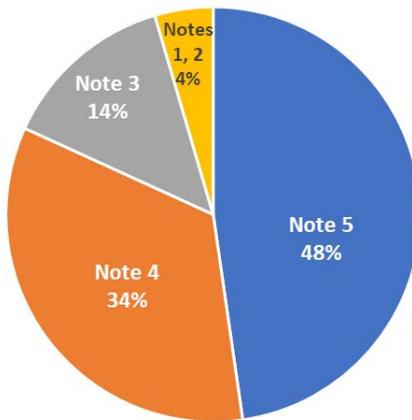


Figure 10 : Relations et communications entre les participants – mesure globale

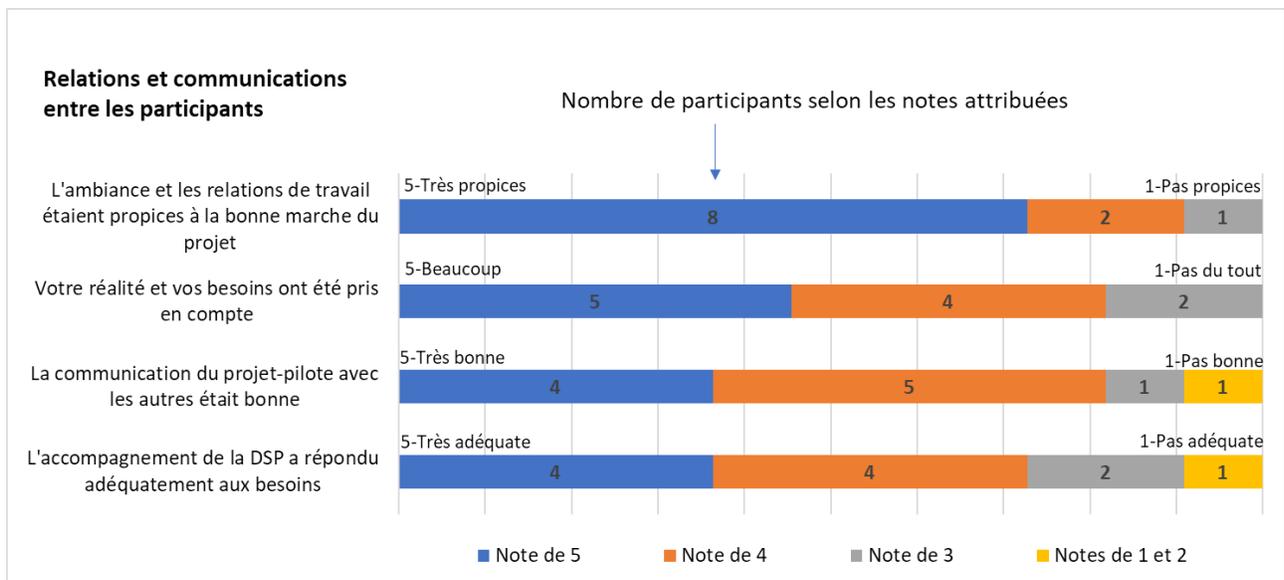


Figure 11 : Relations et communications entre les participants – détail

L'ambiance, les relations de travail et la prise en compte des besoins de chacun

La question se rapportant à l'ambiance de travail témoigne de l'appréciation généralement positive qu'ont les participants de leur expérience du projet-pilote. Indépendamment du fait que certaines attentes ne semblent pas avoir été totalement comblées, ou du fait que pour plusieurs participants, il était difficile, au moment de l'entrevue, de se prononcer sur l'impact réel du projet-pilote, les participants semblent satisfaits de leur expérience de travail dans le cadre du projet-pilote. En outre, on peut présumer que cette impression générale n'est pas étrangère à la perception positive de l'engagement, du professionnalisme et de l'expertise des intervenants du groupe TIR/DSP responsables du projet-pilote.

Un seul répondant n'a pas donné une note de 4 ou de 5 en ce qui concerne l'ambiance et les relations de travail propices à la bonne marche du projet-pilote. Le répondant en question appartient au groupe TIR/DSP. À la lumière des propos de ce dernier, il semble que la réserve à ce sujet soit tributaire de la manière dont une certaine hiérarchie a été instaurée sur le plan des interlocuteurs privilégiés, notamment avec les partenaires du MTQ : « Je devais avoir de la vigilance pour savoir à qui je pouvais parler et quand » (répondant TIR/DSP). Cette stratégie interne aurait rendu plus complexe la fluidité du projet sur le plan des communications. Ce répondant estime également que la présence d'une firme privée comme mandataire municipal dans le cadre d'un des projets a également occasionné certaines limites relationnelles avec ledit partenaire municipal qui s'est révélé ainsi beaucoup moins accessible et disponible que souhaité.

D'ordre général, les participants estiment que leur réalité ou leurs besoins ont été pris en compte dans le cadre du projet-pilote puisque tous les participants, à l'exception de deux, ont accordé une note de 4 ou de 5 sur ce point. Pour l'un des participants ayant davantage de réserves à ce sujet, les propos recueillis dans le cadre de l'entrevue laissent présumer que ce sentiment est lié à des attentes de départ qui n'ont pas été comblées par le projet-pilote. Ce participant qui appartient au groupe MUN s'attendait à davantage d'ouverture et de flexibilité de la part du MTQ face aux propositions d'aménagement portées à leur attention. Pour ce participant, le caractère « pilote » du projet signifiait sortir quelque peu

des sentiers battus, sur la forme (formule de collaboration), mais également sur le fond (solutions d'aménagement possibles).

« On avait peut-être des attentes qui étaient trop élevées ou différentes de ce qu'on a reçu par rapport à la flexibilité. Parce que bon, j'avais l'impression en commençant qu'on s'associait avec le MTQ puis qu'on essayait de voir des compromis pour les aménagements pour la sécurité des usagers. [...] Même si mettons la norme c'est telle affaire, bien vu que c'est un projet-pilote, on peut essayer de la mettre un petit peu plus étroite. Voyons qu'est-ce que ça donne, si ça marche. Tsé un projet-pilote là! Un projet pilote aussi dans les aménagements. [...] Nous, on aurait tellement espéré que ce soit ça » (répondant municipal).

La communication entre les participants

À l'exception de deux participants associés au groupe TIR/DSP, tous les participants semblent plutôt satisfaits du niveau de communication entre les partenaires dans le cadre du projet-pilote. Pour l'un des deux répondants en cause, la réserve exprimée semble tributaire d'une légère déception dont il a déjà été question, soit le sentiment de ne pas avoir été suffisamment impliqué à toutes les étapes du projet-pilote : « J'aurais aimé ça participer plus, j'aurais aimé ça être au parfum plus » (répondant TIR/DSP). Ce répondant a participé à deux des trois projets municipaux qui ont fait l'objet du projet-pilote. Selon lui, l'opportunité de s'impliquer n'a pas été la même dans les deux cas.

« D'un côté, j'étais toujours dans les courriels, AA écrit à XX, mais il me met en copie conforme. XX écrit à AA, il me met en copie conforme. Ça fait que je connais au moins l'avancée des travaux. Je ne me sentais pas exclu. Je ne sentais pas que je pouvais apporter grand chose, mais je ne me sentais pas exclu. Mais du côté de l'autre municipalité, un coup que je les ai mis en contact, que j'ai fait la consultation publique, je n'ai pas eu vent de rien après » (répondant TIR/DSP).

L'adéquation du besoin et de l'accompagnement offert

Lorsque les participants ont été questionnés sur le caractère adéquat de l'accompagnement offert par la TIR/DSP dans le cadre du projet-pilote, trois participants ont accordé une note de 3 ou moins. De ces trois participants, deux proviennent du

groupe TIR/DSP. Cette perspective témoigne, en premier lieu, d'une forte capacité d'autocritique des participants de ce groupe dont l'engagement a été salué par plusieurs des autres participants. À la lumière des propos recueillis, les réserves exprimées par ces deux répondants semblent prendre leur source dans la reconnaissance des limites de la Santé publique à aider les municipalités dans ce genre de dossier. Le cadre normatif du MTQ est complexe et bien que les efforts et la compétence des chargés de projet aient été salués, rien n'apparaît gagné pour la suite des choses. Tant en ce qui concerne l'issue des projets qui ont fait l'objet du projet-pilote que de la capacité de la Santé publique à offrir à ses partenaires municipaux un support de même nature dans le cadre de ses activités régulières.

Dans cette perspective, il semble clair qu'il y a intérêt à ce que ce projet-pilote puisse conduire à des apprentissages concrets, pratiques et transférables, le tout au profit des acteurs municipaux, mais également au profit des agents de terrain chargés de supporter les municipalités dans leur démarche d'aménagement de milieux favorables aux saines habitudes de vie.

Le troisième participant ayant donné une note de 3 ou moins est associé au groupe des participants municipaux. Au regard de l'ensemble des propos tenus par ce dernier, on peut présumer que ce résultat est le fait de sa déception au sujet de la nature avérée de la collaboration entre les municipalités et le MTQ dans le cadre du projet-pilote. Ce sujet a déjà été abordé précédemment.

d. Les résultats perçus

Même si les notes accordées par les répondants aux questions se rapportant à la perception des résultats du projet-pilote sont généralement positives – une majorité (72%) de notes de 4 (31%) et de 5 (41%) – on peut considérer que les résultats globaux pour ce thème apparaissent légèrement plus faibles que ceux des thèmes précédents.

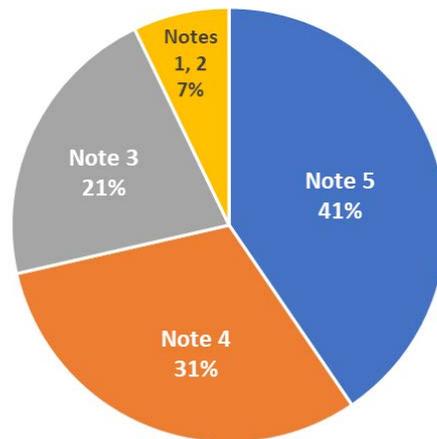


Figure 12 : La perception des résultats du projet-pilote –
mesure globale

À la lumière de l'ensemble des propos recueillis, on peut prétendre que ce léger déficit d'appréciation a pour cause la difficulté qu'ont les répondants à percevoir les véritables impacts du projet-pilote. Cela, tant pour les répondants qui associaient les objectifs du projet-pilote à **l'amélioration de la collaboration** entre les municipalités et le MTQ que pour ceux qui l'associaient à la **réalisation d'un projet d'aménagement** particulier. Selon plusieurs participants, il est trop tôt pour savoir si cette collaboration sera plus facile dans l'avenir, comme il semble également trop tôt pour statuer de l'impact du projet-pilote sur la réalisation des projets municipaux qui ont fait l'objet du projet-pilote, ces derniers n'ayant pas encore franchi toutes les étapes qui permettent de lever définitivement l'incertitude quant à leur faisabilité. Cela dit, pour plusieurs, l'optimisme semble à l'honneur.

« Un beau projet faisable [...] Je suis capable de l'imaginer, je suis capable de le voir. (...) J'ai un bon très feeling (sur sa capacité d'être réalisé prochainement) » (répondant municipal).

« Le output de ça... Est-ce que la ville va obtenir tout ce qu'elle veut : non. Est-ce qu'on va améliorer l'intersection pour la rendre plus sécuritaire, je crois que oui » (répondant TIR/DSP).

Il est également intéressant de souligner que pour l'un des répondants du groupe MTQ, les résultats du projet-pilote apparaissent tellement hors de portée qu'il ne se considère pas à même d'en évaluer ni la teneur ni la concordance à ses attentes ou à ses souhaits. Ce qu'il souhaite en termes de résultats est toutefois très clair : (1) une sollicitation en amont qui soit opportune (au bon moment, pour les bons projets); (2) une meilleure compréhension des besoins du MTQ par les municipalités et (3) un transfert efficace des connaissances acquises à ces sujets dans le cadre du projet-pilote au niveau des municipalités et des autres partenaires.

« Je n'en ai aucune idée (des résultats du projet-pilote). (...) C'est que oui ça a bien été pour les volets qu'on a regardés, mais les résultats on va les avoir dans les prochaines années sur qu'est-ce qu'on a dégagé. Les échanges qu'on a eus dans le cadre du projet-pilote vont pouvoir être transféré aux municipalités, aux autres agents de liaison, aux autres partenaires ce qui fait que le projet-pilote va pouvoir avoir servi à quelque chose. Pour ces deux projets-là, ça a servi... mais encore. Ce qui serait le fun, c'est que ça puisse (...) servir pour d'autres projets, pour d'autres villes. Là, ça serait vraiment rentable. [...] Puis je pense que le volet le plus génial comme résultat serait si on était interpellé au bon moment pour les bons projets ». (répondant MTQ).

Il est également important de mentionner que du point de vue d'un répondant du groupe TIR/DSP, le résultat du projet-pilote tient dans le fait qu'à sa suite, la DSP aura ce qu'il faut entre les mains pour documenter les aspects importants des projets d'aménagement qui impliquent le MTQ, cela aux fins d'apprentissage.

« C'était les principales étapes (...) dans le but de faire adopter un projet de réaménagement auprès du MTQ, donc ça, je pense qu'on a la grande majorité des informations pour bien documenter ça. On voulait documenter aussi c'était quoi les facteurs facilitants puis les éléments qui comptaient pour l'avancement de ces projets-là, donc au niveau de la communication puis des positionnements des rôles des différents partenaires... Ça aussi je pense qu'on a en masse de résultats pour pouvoir bien documenter ça. L'aménagement, on voulait aussi aller voir du côté des aménagements, qu'est-ce qui est plus adopté, qu'est-ce qui est moins acceptable du côté du MTQ. Je pense qu'on en a quelques bons exemples à présenter pour inspirer les autres municipalités » (répondant TIR/DSP).

Les propos tenus par ce dernier répondant au sujet de la finalité du projet-pilote et de ses résultats sont cohérents avec l'idée selon laquelle, les objectifs de départ du projet-pilote se sont clarifiés en cours de route puis réalignés vers un besoin de connaissance à l'interne.

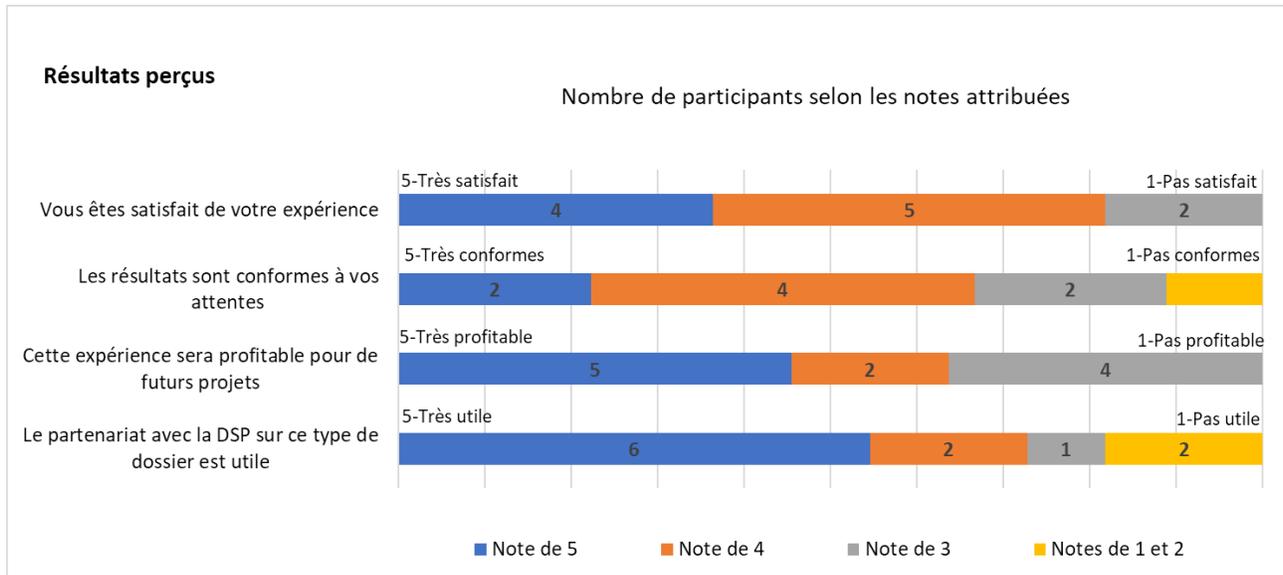


Figure 13 : La perception des résultats du projet-pilote – détail

L'impression de satisfaction

Malgré cette difficulté à percevoir les impacts réels du projet-pilote au moment de l'entretien, l'ensemble des participants se disent majoritairement satisfaits de leur expérience. En effet, 9 des 11 participants ont accordé une note de 4 ou 5 à cette question. Pour comprendre ce résultat, on doit considérer l'impression positive des répondants du groupe MUN et du groupe MTQ au sujet du travail des participants du groupe TIR/DSP dans le cadre du projet-pilote : engagement, professionnalisme, efficacité, respect des réalités et des contraintes sont des commentaires qui reviennent fréquemment.

« Sincèrement, si je n'avais pas eu cet appui-là, malgré notre bonne volonté, on ne serait pas rendu où on est » (répondant municipal).

« Ce n'était jamais... aucune pression, de son côté. C'était vraiment très agréable de travailler avec elle (personne chargée de projet TIR/DSP). Un rapport de collaboration, pas de confrontation » (répondant MTQ).

« C'était une personne ultra professionnelle, très sympathique, très aidante, elle veut trouver des solutions, elle est vraiment très intelligente, allumée. Donc ça, pour nous ç'a été vraiment une perle, parce qu'on a beaucoup travaillé ensemble, puis bien travaillé ensemble, donc on est vraiment très satisfait » (répondant municipal).

On doit également prendre en compte les attentes, somme toute, peu définies, voire peu élevées, de certains participants des groupes MUN et MTQ à l'égard du projet-pilote. À la lumière des propos recueillis, on peut prétendre que plusieurs des participants de ces groupes ont été agréablement surpris de sa tournure générale.

« Mes attentes antérieures, on n'envisageait pas un projet de ce genre-là. Mais oui, (...) je suis bien satisfaite de la démarche » (répondant municipal).

« Je n'avais pas imaginé grand-chose (pour mes attentes) » (répondant TIR/DSP).

« Mes attentes étaient assez limitées. D'un autre côté, j'ai vu dans la Santé publique peut-être un allié qu'on va pouvoir « utiliser » à différents moments (...) pour faire le pont au niveau de la mobilité active au ministère des Transports » (répondant municipal).

La conformité des résultats aux attentes

Cela dit, on peut considérer que globalement, les résultats du projet-pilote sont moyennement conformes aux attentes des participants, puisque seulement deux participants sur 11 ont accordé une note de 5 sur cette question. Nous attribuons cette légère réserve des participants à l'incertitude que plusieurs perçoivent au sujet de l'impact du projet-pilote sur la suite des choses (collaboration ou réalisation des projets municipaux en cause).

Il est également intéressant de constater que deux des trois répondants ayant accordé une note de 3 ou moins à cette question sont ceux qui, de manière récurrente, ont souligné le

besoin de formation à l'interne pour l'accompagnement des municipalités sur ce genre de dossier.

Mentionnons également le fait que les deux participants qui ont accordé une note de 5 sont ceux qui semblent avoir le plus grandement profité de l'expertise technique des chargés de projet. Pour ces répondants du groupe MUN, le coup de pouce de la TIR/DSP est synonyme de gain de temps et de plus-value en matière de réflexion. Cette impression d'avoir amélioré la situation du projet d'aménagement souhaité, même si la suite demeure incertaine, semble suffire à ce que les attentes de ces répondants soient comblées. Il est également intéressant de soulever le fait que ces deux répondants désignaient la réalisation du projet d'aménagement comme principal objectif du projet-pilote.

« 200%! C'est au-delà de mes attentes » (répondant municipal).

« Moi ça l'a dépassé. Donc clairement, nos attentes ont été dépassées par les résultats. [...] Je me permets dire qu'elles sont surpassées parce qu'il y a eu des contributions justement de la DSP, puis qu'on a l'impression que ça donne un résultat qui est beaucoup plus intéressant » (répondant municipal) .

Le caractère profitable du projet-pilote pour les projets à venir

En outre, lorsqu'on s'attarde spécifiquement aux impressions des répondants sur le caractère profitable de leur participation au projet-pilote pour les projets à venir, on doit convenir de l'aspect partagé des réponses. Il est également intéressant de souligner que cette variation des impressions ne dépend pas du groupe d'appartenance des répondants (MUN, MTQ et TIR/DSP). On retrouve des participants des trois groupes chez les répondants qui ont accordé une note de 5 ou ceux ayant donné une note de 3.

Lorsqu'on s'attarde aux propos tenus par les répondants qui ont donné une note de 3, on peut prétendre que leur évaluation s'ancre à l'idée que la formule du projet-pilote ne correspond pas à la réalité usuelle. Ainsi, même si le projet a été apprécié dans l'ensemble pour ce qu'il a été, il est perçu par certains comme un aparté ponctuel qui aura

eu son intérêt dans le cadre des projets d'aménagements en cause, mais dont les retombées, au-delà de ces projets particuliers, semblent plutôt difficiles à définir pour l'instant. En outre, cette perspective remet de l'avant toute l'importance des apprentissages dans le cadre de ce projet-pilote.

À cette étape de la réflexion, il est intéressant de mentionner que du côté d'un des répondants du groupe MTQ, la formule du projet-pilote pour l'ensemble des projets menés par les municipalités en collaboration avec le MTQ n'est pas viable. S'il apparaît clair pour ce dernier qu'une intervention en amont de leur part est souhaitable, rien ne porte à croire que la formule du projet-pilote soit idéale ni qu'elle gagnerait à être reproduite dans de nombreux cas de figure.

« Donc c'était à la fois de la sensibilisation (aux normes), puis essayer de trouver un moyen de ne pas toujours être pris en réaction (le MTQ), mais de faire partie du processus de planification. Mais nous, notre but n'est pas d'être là à toutes les étapes parce qu'on a 102 municipalités, il faut être là pour répondre aux citoyens, puis assurer la gestion du réseau. Mais si on est capable d'être là à des moments clés pour apporter notre plus, notre petit grain de sel, ça va juste être plus pérenne ce qui va être fait sur le réseau, plus sécuritaire, plus fonctionnel et tout le monde risque d'être à l'aise avec ce qui aura été fait. [...] Ça serait utopique de penser qu'on peut être impliqué dans toutes les démarches de tous les projets, de toutes les municipalités, de tous les volets dès le départ, car un moment donné... on fournit déjà difficilement. Par contre, être plus tôt dans la démarche quand c'est justifié va être vraiment gagnant pour tout le monde. Avant de faire faire des plans et devis, le fait d'avoir un visuel et de pouvoir le commenter live, ça me permet de ne pas être moi-même obligé de le coucher sur papier. (...) puis ça a été instructif pour tout le monde. (...) Mais pas dans toutes les démarches systématiquement. Les municipalités sont quand même rencontrées au moins une fois par année par un agent de liaison de nos équipes. Il peut toujours y avoir des discussions qui se font là, puis des dossiers qui nous sont rapportés. Dans tous les cas non, dans plusieurs cas peut-être. C'est surtout en fonction de la nature de la demande » (répondant MTQ).

L'utilité d'un partenariat avec la DSP sur ce type de dossier

Lorsque les répondants ont été interrogés sur l'utilité d'un partenaire comme la Santé publique pour le type de dossiers d'aménagement qui ont fait l'objet du projet-pilote, les réponses sont apparues également partagées. Là encore, les répondants qui ont octroyé une note de 3 ou moins proviennent des trois groupes (MUN, MTQ et TIR/DSP). À la lumière des propos recueillis auprès du répondant du groupe TIR/DSP, on comprend que l'impression d'une faible utilité (note de 2) prend sa source dans l'issue incertaine, à ce jour, des projets sur lesquels il a collaboré. Il reste encore beaucoup à faire, de nombreuses étapes devront être franchies et il lui apparaît cavalier de présumer sans réserve du succès de ce qui suivra. Selon ce dernier, l'impression de difficulté et de complexité des dossiers et de la démarche est toujours présente du côté des partenaires municipaux. Rien ne permet à ce répondant d'être certain que le forum mis à disposition dans le cadre du projet-pilote ait pu générer un gain de temps appréciable par rapport au cours usuel.

Du côté du répondant associé au groupe MUN, l'impression d'une faible utilité (note de 2) remet de l'avant le sentiment d'un certain échec de la formule dans sa capacité de générer une discussion collaborative dans laquelle la responsabilité de chercher et de trouver une solution optimale et consensuelle est partagée. Pour ce répondant, là où le projet-pilote échoue, c'est dans l'instauration d'un véritable partenariat. Tel que mentionné précédemment, ce répondant est déçu du mode collaboratif qui a émergé. Pour ce dernier, le rapport de force est demeuré le même : la municipalité qui tente de faire la démonstration du bien-fondé de son projet, le MTQ qui pose un regard en fonction de sa réalité. Pour ce répondant, il apparaît clair que les professionnels du groupe MTQ impliqués dans le projet-pilote n'ont pas cherché à être partie prenante de la solution. Cela dit, tout porte à croire que les participants du groupe MTQ ne percevaient pas non plus leur rôle de cette manière.

Ainsi, il est important de prendre acte du fait que la dimension pédagogique du projet-pilote apparaît dominante du côté du groupe MTQ. Pour ces derniers, il semble de première importance de faire comprendre aux municipalités que les normes du MTQ ne

sont pas des caprices et que leur application autant que leur respect sont importants. Questionné sur son impression d'avoir exercé une influence sur le déroulement du projet-pilote et sur les solutions d'aménagements qui ont été envisagés, l'un des répondants du MTQ répond ceci :

« Influence, je l'espère... par mon enseignement... Ce n'est pas vrai, ce n'est pas le bon terme, par le transfert de connaissance. Disons ça comme ça. (...) Ne serait-ce que le volet démystification de nos besoins, du pourquoi des normes, je pense que le fait d'avoir pu les expliquer à l'équipe, les aménagements qui seront envisagés vont peut-être être plus en accord avec nos besoins à nous, tout en étant fonctionnel pour les autres utilisateurs, les municipalités aussi » (répondant MTQ).

Rappelons également qu'il apparaît tout aussi important pour les répondants du MTQ de faire comprendre l'intérêt pour les demandeurs d'intégrer plus rapidement dans la démarche – en amont du projet – la prise en compte des normes afin de déterminer rapidement les limites de leur « terrain de jeu » et conséquemment, limiter le travail inutile et les déceptions. Cela dit, en aucun cas, les répondants interrogés qui appartiennent au groupe MTQ n'appréhendent le projet-pilote comme une occasion de penser un projet en dehors des règles usuelles ou dans une perspective de flexibilité extraordinaire propice à de nouveaux précédents. Qui plus est, le projet-pilote ne constitue pas non plus un canal alternatif à la procédure courante. À terme, les projets soumis à discussion devront emprunter le même chemin que tous les autres projets. Les professionnels du MTQ ont été clairs à ce sujet au moment des rencontres.

En ce qui concerne, à présent, la note de 3 accordée par un répondant du MTQ au sujet de l'utilité de la Santé publique sur le type de dossiers qui ont fait l'objet du projet-pilote, il est possible de croire que l'impression d'un manque de prise en considération de la réalité du MTQ dans les conseils prodigués aux municipalités en soit la cause. Sans être hostile ni réfractaire à l'idée que la Santé publique puisse exercer son champ de compétence auprès des municipalités dans les domaines de l'aménagement, la crainte que les interventions de cet acteur contribuent à créer des attentes peu réalistes est formulée. On peut présumer que dans ce contexte, l'intérêt de l'exercice pédagogique que constitue le projet-pilote aux yeux des répondants du MTQ apparaît doublement utile.

CONCLUSION

5.1 Un projet généralement apprécié

À la lumière de l'ensemble des résultats, il est important de retenir que du point de vue des participants, le projet-pilote s'est bien déroulé du début à la fin. Les impressions de départ étaient majoritairement positives. Cela permet de croire qu'un travail efficace, en amont, de sollicitation, d'explication et de compréhension du besoin a permis de créer, au départ, une forte adhésion des participants. On doit également souligner que de notre point de vue, tous les participants se sont prêtés à l'expérience du projet-pilote avec ouverture. Il est ainsi possible de prétendre que le projet-pilote a démarré sur des bases favorables à la collaboration souhaitée.

Il semble également que le projet-pilote a su, tout au long de son processus, s'adapter à la situation autant qu'à la réalité des participants. Si le calendrier de départ apparaît aujourd'hui plus optimiste que réaliste, on ne peut que saluer la flexibilité et l'adaptabilité dont ont fait preuve les responsables du projet-pilote tout au long de celui-ci. Le rythme réel de progression était certainement difficile à prévoir et il semble que les marges de manœuvre en termes de calendrier et d'échéancier aient été grandement profitables, tant pour le développement des projets municipaux – citons en exemple le cas de Napierville et les délais imputables à l'acquisition de terrain – que pour le maintien de l'adhésion des participants – notamment municipaux et du ministère des Transports – qui se sont tous sentis respectés dans leur rythme et leur capacité à investir du temps.

On peut donc affirmer que les responsables du projet-pilote ont su créer, mais aussi maintenir tout au long du projet-pilote, une ambiance de travail favorable à la collaboration et offrir un accompagnement qui répondait efficacement aux besoins de chaque participant municipal. Mentionnons, à cet égard, que l'accompagnement offert a pris une forme différente pour chacun des trois projets municipaux :

- Un accompagnement technique soutenu et une prise en charge importante de certaines étapes telles que la rédaction du diagnostic et la production de certains

livrables dans le cas de Napierville où les ressources techniques semblaient limitées (une seule personne pour le service d'urbanisme);

- Un support pour l'analyse et la réflexion par le biais de discussions et de commentaires détaillés ainsi qu'une prise en charge de l'exercice de diagnostic dans le cas de Saint-Rémi qui dispose de davantage de ressources à l'interne (urbanisme, génie civil, etc.);
- Un support pour la réflexion et une aide de type « filet de sécurité/transfert de connaissance » auprès de la firme mandatée par la ville de Dunham.

En somme, même si les résultats du projet-pilote ne sont pas encore très tangibles, il semble que la majorité des participants y ait trouvé leur compte et que l'expérience en elle-même soit suffisante pour que chacun s'en dise plutôt satisfait.

5.2 Un projet-pilote qui ne déroge pas des règles

Même si l'expérience globale du projet-pilote apparaît des plus positives, on ne peut passer sous silence certains aspects qui, pour certains, sont la cause d'une certaine déception. On peut prétendre que dans l'ensemble, les points de déception qui ont été exprimés prennent leur source dans les attentes de départ. Si les participants dont les attentes étaient formulées autour de l'idée de réaliser un projet semblent, dans l'ensemble, très satisfaits du projet-pilote – même s'il y a loin de la coupe aux lèvres, la progression du projet est tangible – il semble que les participants dont les attentes étaient davantage formulées autour de la collaboration soient un peu moins satisfaits. Lorsqu'on cherche à cerner les raisons de cette insatisfaction, on comprend que certains considèrent que le caractère innovant du projet-pilote n'a pas été à la hauteur de ce qu'ils avaient pu souhaiter.

On peut s'attendre à ce qu'un projet réputé « pilote » possède un caractère expérimental. On peut également supposer que ce caractère expérimental puisse être synonyme d'avant-

garde et d'exploration de nouveaux moyens ou de nouvelles avenues. Sans prétendre que le projet-pilote n'en était pas réellement un, force est de constater que le sens du mot « pilote » et les attentes qui lui étaient associées n'ont pas été entendus par tous de la même manière.

Lorsqu'on se demande en quoi le projet-pilote sur les traversées d'agglomération dans les noyaux villageois est innovant, on doit convenir du fait que ses prémisses apparaissent plutôt innovantes : une tierce partie gouvernementale (Santé publique) qui interpelle directement le ministère des Transports et qui le fait s'engager à s'asseoir avec les municipalités pour discuter d'un de leur projet, cela dans un cadre où la Santé publique assume le leadership. On doit convenir du fait que la formule était originale, cela surtout en regard de la présence de la Santé publique comme intermédiaire. Toutefois, on doit constater qu'à l'intérieur de ce nouvel espace de discussion tripartite, les rapports de force entre les participants municipaux et les participants du MTQ sont demeurés plutôt semblables et que l'idée d'un partenariat entendu comme « association dans la réalisation » n'a pas émergé à la hauteur des attentes de certains.

On doit aussi convenir du fait que le projet-pilote n'a pas donné l'opportunité aux projets municipaux qui en ont fait l'objet de sortir du cadre usuel du MTQ, tant normatif que procédural. Sans poser de jugement à cet effet, il semble clair qu'il existe sur ce point, un décalage entre certains des « partenaires » municipaux et ceux du MTQ. Certains participants ont été clairs sur le fait qu'ils espéraient que dans le cadre du projet-pilote, le MTQ ne soit plus campé dans un rôle d'évaluation, mais bien dans un rôle où la recherche d'une solution optimale d'aménagement est une responsabilité partagée. À la lumière des propos tenus, il semble également évident qu'à ce désir de collaboration s'adjoit celui d'une certaine flexibilité de la part du MTQ quant à l'application rigide des règles, normes et procédures.

En contrepartie, il apparaît également clair que les participants du groupe MTQ n'ont jamais envisagé leur rôle de cette manière : être pleinement partie prenante du développement de la solution d'aménagement et déroger du cadre normatif et procédural

usuel pour innover. À cet égard, rappelons que l'entente de collaboration entre le TIR et le MTQ ne remet pas en question la présence des normes applicables. Il est question pour le MTQ de « S'assurer que les aménagements proposés respecteront les normes en vigueur ». Même s'il est enclin à collaborer, soit « Participer à la réflexion » et « Explorer la possibilité de concevoir des aménagements précurseurs [...], selon la pertinence », son rôle d'évaluateur demeure fondamental.

À la lumière des observations et des commentaires recueillis, on peut croire que du côté du MTQ, la dimension collaborative du projet-pilote a pris forme dans les explications données au sujet des besoins et des attentes de ce dernier et dans les recommandations prodiguées dans le but d'aider les municipalités à composer avec les exigences ministérielles. Même si cette attitude est tout à fait conforme aux modalités de l'entente de collaboration signée entre le MTQ et la TIR dans le cadre du projet-pilote, force est de constater que le rôle du MTQ n'avait pas été envisagé ainsi par tous les participants municipaux.

5.3 Agir en amont... quand, comment?

À maintes reprises, l'importance pour le MTQ d'être impliqué en amont des projets a été soulignée par les participants associés au MTQ. On peut également considérer que la formule du projet-pilote embrasse pleinement cet enjeu en mettant de l'avant un espace de discussion privilégié pour que les municipalités exposent leur projet au MTQ et puissent, par le fait même, mieux comprendre les attentes en termes de critères d'aménagement et de procédures. Cela étant, on pourrait être tenté de conclure que la formule du projet-pilote représente un cheminement idéal où, dans le cadre d'une rencontre planifiée, le demandeur expose de vive voix les tenants et aboutissants de son projet et le receveur, pour sa part, prend le temps d'y jeter un œil avisé et d'expliquer le pourquoi et le comment de ses attentes.

La formule du projet-pilote ne semble toutefois pas pleinement reproductible. Considérant le temps et les ressources limitées, il semble plutôt souhaitable qu'à travers

l'expérience du projet-pilote, les municipalités développent leurs habiletés à identifier les bons projets à porter à l'attention du MTQ et à anticiper le bon moment, en amont, pour solliciter cette attention. Dans le schéma actuel, la responsabilité incombe à la municipalité, qui doit faire ses devoirs et présenter ses projets de la manière la plus efficace, la plus opportune et la plus fidèle aux attentes du MTQ. Cela dit, rien n'indique qu'aucun appui en ce sens n'est pas déjà disponible. Tel que le mentionne l'un des répondants, les municipalités sont systématiquement rencontrées chaque année par un agent de liaison du MTQ. En tant qu'intervenants privilégiés des municipalités, ces agents de liaison de même que les techniciens en gestion de corridor pourraient être contactés au besoin. Rien ne nous permet donc de croire qu'il est impossible pour une municipalité d'aller chercher par elle-même, auprès des agents et des techniciens, la majorité des informations qui ont été transmises à la Santé publique à titre d'intermédiaire ou d'interlocuteur privilégié des municipalités dans le cadre du projet-pilote.

5.4 Les apprentissages, d'une importance capitale

Les propos tenus par les participants mettent en lumière le fait que le projet-pilote semble, en réalité, davantage combler un besoin de connaissance du côté des municipalités et de la Santé publique qu'il n'est en mesure de générer le partenariat entre toutes les parties prenantes tel qu'espéré de manière officielle par certains participants (collaboration-discussion-flexibilité). Les propos à ce sujet sont clairs. Il est souhaité, du côté des professionnels du MTQ qui ont participé, que le projet-pilote permette aux municipalités de mieux gérer leur projet en intégrant rapidement dans leur démarche la réalité du MTQ (besoins et exigences) qui, au demeurant, leur est opposable. Il est également espéré que les interventions de la Santé publique auprès des municipalités ne soient pas décalées desdits besoins et exigences, de manière à ne pas créer de confusion ou de fausses attentes auprès des municipalités.

Cela dit, des besoins de connaissance ont également été exprimés autant que reconnus par les participants associés à la Santé publique. Reste à savoir dans quelle mesure la Santé

publique sera à même de transférer à l'interne les apprentissages effectués dans le cadre du projet-pilote et ainsi mettre ces connaissances à disposition des municipalités. Il y a là un défi de taille:

- Aux vue de la complexité des normes et des procédures en vigueur et considérant que les agents de promotion de la santé ne sont pas, pour la plupart, des experts en aménagement ou en ingénierie.
- Aux vues également de la marge qui existe entre la norme édictée de manière générale et son application particulière dans un contexte précis.

Chaque site possède ses particularités. Dans ce contexte, les normes en vigueur sont appelées à être interprétées en fonction des spécificités de la problématique et des particularités du site d'intervention. Avec une meilleure compréhension des normes et exigences du MTQ de la part des municipalités, on pourrait certainement éviter de travailler dans une direction totalement stérile, ce qui peut faire gagner du temps et éviter bien des frustrations. Toutefois, même si la municipalité fait ses devoirs, tout porte à croire qu'obtenir, en cours de processus, l'assurance que son interprétation des attentes est juste **ne va pas de soi**. Même dans le cadre du projet-pilote où la discussion était à l'honneur et où l'intervention en amont était au cœur du processus, il fut difficile pour les porteurs de projet municipaux d'obtenir des réponses définitives aptes à évacuer l'incertitude qui planait sur leur projet. Malgré la générosité dont ont fait preuve les intervenants du MTQ lors des rencontres, force est de constater que les réponses sont demeurées prudentes. **On peut toutefois comprendre que le MTQ ne soit pas en mesure de se prononcer définitivement sur les éléments techniques d'un projet avant d'avoir évalué ce dernier en profondeur¹⁶.**

¹⁶ Mentionnons que tous les travaux de plus de 3000\$ sur le réseau routier requiert des plans d'ingénierie. Des réponses définitives ne peuvent donc être données sur la base de croquis, concepts ou plan pour lesquels des questionnements subsistent encore. Le portrait global et les détails doivent pouvoir être analysés en profondeur.

Dans ce contexte, on doit comprendre que les outils que développera la Santé publique au bénéfice de ses intervenants et des municipalités doivent présenter la juste balance entre ce qui est suffisamment spécifique pour être réellement utile, mais pas trop pour ne pas induire en erreur ou créer des attentes qui risquent de ne pas être comblées. Dans cette perspective, il semble que de clarifier la démarche, les étapes, les attentes du MTQ en termes de procédure et de type de documents attendu, puisse constituer un bon début. Il peut être également opportun de réfléchir à la manière dont ces outils pourraient permettre de faire la différence entre un projet qui requiert ou pas une intervention du MTQ en amont ainsi que le meilleur moment pour solliciter cette intervention. Chose certaine, les répondants du MTQ semblent préconiser une formule par laquelle la municipalité fait ce qu'elle doit faire au bon moment dans le cadre normatif, procédural et d'assistance déjà en place. De notre point de vue, ces attentes établissent certaines balises pour l'effort d'organisation et de transmission des connaissances acquises dans le cadre du projet-pilote et le développement d'outils pertinent à mettre en place.

5.5 Pour la suite...

À l'étape d'évaluation du projet-pilote et à la lumière de son déroulement et des résultats, il apparaît opportun que la Santé publique s'interroge sur le rôle qu'elle désire jouer et assumer auprès des municipalités qui ont pour souhait d'intervenir sur les traversées d'agglomération. L'expérience du projet-pilote a révélé entre autres que le besoin est grand au niveau des petites municipalités en termes d'effectif et d'expertise spécialisée. Dans le cas de Napierville, on peut considérer que le responsable du projet-pilote a pris à charge de nombreuses tâches qui ont permis à la personne responsable de l'urbanisme de faire progresser son projet d'aménagement avec moins d'investissement en temps qu'il ne lui en aurait été nécessaire. En outre, est-ce là le rôle de la Santé publique que de pallier au manque de ressources des petites municipalités? Qui plus est, on peut présumer que la majorité des agents de promotion auraient eu de la difficulté à assumer ce même rôle d'expert technique auprès des municipalités participantes. On peut ainsi se demander si la Santé publique possède ce qu'il faut en termes d'effectif pour accompagner de la sorte et à grande échelle les municipalités de son territoire. Si la réponse à cette dernière question est non, on peut présumer que la vocation du projet-pilote n'est pas celle de

devenir la nouvelle norme ou approche d'intervention de la Santé publique auprès des municipalités. De là l'idée d'en retirer tous les apprentissages possibles.

Cela dit, outre le dévouement, il apparaît clair que c'est l'acuité de l'expertise technique qui a été le plus appréciée de la part des partenaires municipaux. Dans cette perspective, on peut se demander dans quelle mesure ce qui sera mis en place par la Santé publique en termes d'outil saura répondre adéquatement au besoin des municipalités d'être épaulé, appuyé et aidé sur le plan technique. Il y a certainement là un enjeu.

5.5.1 Les limites de la compréhension mutuelle

Même si la formule du projet-pilote a favorisé une participation harmonieuse et de bonne foi, il semble clair que l'expérience du projet-pilote n'a pas permis d'évacuer certaines perceptions déjà présentes et ressenties par les participants. À terme, on constate que l'idée selon laquelle le MTQ n'est pas tellement ouvert à comprendre les contraintes ou les besoins des municipalités, ou que les procédures sont irrémédiablement longues et complexes, tend à persister pour plusieurs participants municipaux. Il en va de même de l'idée selon laquelle les objectifs des municipalités et les besoins du MTQ sont difficiles à concilier. Une impression selon laquelle la fluidité et la sécurité routière est plus importantes que la qualité du milieu de vie est récurrente dans la manière dont certains participants appartenant au groupe des municipalités ou à celui de la TIR/DSP tirent leurs conclusions au sujet des difficultés rencontrées ou perçues dans le cadre du projet-pilote.

Sans porter de jugement, et à titre d'exemple, on peut rappeler qu'il fut précisé lors d'une rencontre qu'un faible sentiment de sécurité des piétons et des cyclistes n'est pas, en soi, **le véritable problème** pour les répondants du MTQ (**voir p.39**). On peut également concevoir que ce même ressenti au niveau de la sécurité soit, **pour les élus municipaux, envisagé d'un œil un peu plus critique, même s'il va de soi que de générer un faux sentiment de sécurité ne soit jamais souhaitable.** **Cette perspective laisse entrevoir un certain décalage qui prend sa source dans le rôle et les responsabilités de chacune des parties : la sécurité d'une infrastructure routière et la satisfaction des citoyens.**

De leur côté, les responsables du MTQ ont souvent l'impression que leur réalité n'est pas adéquatement prise en compte et trouvent dommage que du travail soit investi pour rien de la part des municipalités. Ainsi, dans une perspective beaucoup plus large, rien ne porte à croire que l'expérience du projet-pilote ait pu provoquer à court terme cette compréhension mutuelle susceptible de changer significativement les perceptions et les pratiques. Le projet-pilote constituait cependant une belle occasion pour mieux faire connaître les rôles et les responsabilités de chacun dans le but de favoriser la collaboration future. Dans cette perspective, il semble opportun que les outils qui seront développés à la suite de ce projet-pilote permettent de persévérer dans la clarification des rôles et des responsabilités de chacune des parties : celle du réseau de la Santé, celle du MTQ et celle des municipalités désireuses d'intervenir dans l'emprise d'une route sous la responsabilité du MTQ.

5.5.2 Les aspects facilitants et contraignants

En conclusion, les aspects facilitants les plus significatifs du projet-pilote nous apparaissent être ceux-ci :

- La mise en place d'une entente officielle;
- La flexibilité du calendrier;
- Le respect du rythme de chacun;
- La présence de ressources compétentes et dédiées;
- La bonne foi de tous les participants.

En revanche, les aspects contraignants nous apparaissent les suivants :

- Des attentes décalées et peut-être irréalistes;
- Une perception des objectifs non homogène;
- Une stratégie d'apprentissage peu définie ou peu communiquée dès le départ;

- Pour le cas de Dunham, la présence d'une firme privée comme mandataire du projet de plan de réaménagement de la rue principale (municipalité moins accessible).

5.5.3 Dernières recommandations

Considérant la nature plutôt pédagogique de l'expérience du projet-pilote ainsi que la volonté exprimée à l'étape des échéanciers de départ de rédiger un guide, il nous apparaît opportun de rappeler le fait que les institutions ne sont jamais désincarnées. En l'occurrence, il n'est pas ultimement questions des municipalités vs le MTQ vs la TIR ou vs la DSP, mais plutôt de personnes singulières qui entrent en relation avec d'autres personnes tout aussi singulières, chacune rattachée à un cadre institutionnel et organisationnel particulier. Il apparaît donc de bon augure de rester prudent dans l'exercice de généralisation des résultats. Aux vues de l'incidence sur le déroulement du projet-pilote de la personnalité et de la posture personnelle des individus qui ont participé, mais également aux vues de la grande mobilité interne du personnel dans les organisations. Ce qui s'avère aujourd'hui avec un interlocuteur particulier **en termes de relation et de compréhension mutuelle** pourrait être différent demain.

Entente de collaboration

Entre la Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV) et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET).

La TIR-SHV¹ est une instance de concertation de partenaires visant à favoriser et à soutenir la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. Elle est financée par le Fonds Québec en Forme (QeF). Plusieurs organisations siègent sur la table et collaborent à ses différents comités dont la Direction de santé publique de la Montérégie (DSP), des représentants du milieu municipal et la direction régionale du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire.

Dans le plan d'action régional 2017-2019, un des milieux ciblés concerne le milieu municipal (6 actions), où un des enjeux identifiés est de rendre sécuritaire les déplacements à vélo ou à pied dans les noyaux villageois. Ainsi, dans le cadre de son plan d'action, la TIR-SHV de la Montérégie vise la mise en œuvre de cette action : **soutenir un projet-pilote de traversée d'agglomérations dans les noyaux villageois.**

Afin de réaliser cette action, la collaboration de la Direction générale de la Montérégie (DGM) du MTMDET est essentielle. Par ailleurs, trois professionnels de la DGM ont été identifiés. En ce qui concerne la contribution de la TIR-SHV, ce projet sera sous la responsabilité de la professionnelle de la DSP et d'une conseillère en aménagement.

En concertation avec la DGM et une (ou deux) municipalité(s) volontaire(s), la TIR-SHV souhaite amorcer ce projet pilote innovant dont l'objectif est de favoriser le transport actif dans les noyaux villageois, tout en réduisant les décès et blessures graves chez ces usagers. Un suivi et une évaluation de cette initiative sont prévus par la TIR-SHV. La Table soutiendra d'ailleurs financièrement ce projet pilote.

¹ La TIR-SHV est issue de la Conférence administrative régionale (CAR) dans le cadre du Plan d'action gouvernemental des SHV et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012.

Rôles attendus

Étapes	DSP de la Montérégie	Direction générale de la Montérégie du MTMDET
Démarrage	Fournir une liste de municipalités intéressées à participer au projet pilote à la DGM.	Comparer la liste des municipalités fournies par la DSP avec la programmation des travaux de réfection du réseau routier. Fournir le résultat de ce comparatif à la DSP.
	Agir à titre de collaborateur et de facilitateur dans les démarches auprès des villes. Suggérer des municipalités potentielles pour le projet pilote.	Suggérer des municipalités potentielles pour le projet pilote.
Sélection de la (les) municipalité(s)	Participer à la sélection de la (ou les) municipalité(s) qui fera l'objet du projet pilote.	Participer à la sélection de la (ou les) municipalité(s) qui fera l'objet du projet pilote.
Réflexion – ébauche projet	Participer à la réflexion sur le réaménagement d'une traversée d'agglomération en milieu rural afin de favoriser la sécurité des piétons et cyclistes.	Participer à la réflexion sur le réaménagement d'une traversée d'agglomération en milieu rural afin de favoriser la sécurité des piétons et cyclistes.
	Participer aux rencontres de travail, notamment avec la (ou les) municipalité(s) sélectionnée(s).	Participer aux rencontres de travail, notamment avec la (ou les) municipalité(s) sélectionnée(s).
	Faire une recension des bonnes pratiques en aménagement sur ce type d'infrastructure routière. Réalisation d'un guide.	S'assurer que les aménagements proposés respecteront les normes en vigueur.
	Sensibiliser et informer les municipalités sur les meilleures pratiques d'aménagement sur ce type de route.	Explorer la possibilité de concevoir des aménagements précurseurs visant la sécurité des piétons et cyclistes, selon la pertinence.
Fin du projet (plans conceptuels)	Participation à l'ébauche d'un ou des plans conceptuels d'aménagement.	Rétroactions sur les plans conceptuels.
Évaluation et rapport	Évaluation du processus du projet pilote et rédaction d'un rapport.	Participation à une collecte de données (pour l'évaluation). Rétroactions sur le rapport.

Échéancier approximatif pour le déroulement du projet pilote : avril 2018 à décembre 2019

Activités	avr-18	mai-18	juin-18	juil-18	août-18	sept-18	oct-18	nov-18	déc-18	janv-19	févr-19	mars-	avr-19	mai-19	juin-19	juil-19	août-19	sept-19	oct-19	nov-19	déc-19	
Démarrage																						
Transmission fichiers de données																						
Démarchage auprès des MUN																						
Sélection de la (les) municipalité(s)																						
Réflexion - ébauche projet																						
Rencontres de travail																						
Recension bonnes pratiques																						
Réalisation d'un guide																						
Recherche et développement d'aménagements innovants																						
Sensibilisation des MUN																						
Élaboration plans conceptuels																						
Évaluation																						
Rapport d'évaluation																						

EN FOI DE QUOI, les parties ont signé la présente entente à la date indiquée ci-dessous :

Pour la TIR-SHV du CISSS de la Montérégie-Centre,

26/06/2018
DATE

Julie Loslier
Julie Loslier, M. D., M. Sc., FRCPC
Directrice de santé publique et coprésidente de la TIR-SHV

Pour la Direction générale de la Montérégie du MTMDET,

2018/07/06
DATE

Alain-Marc Dubé
Alain-Marc Dubé
Directeur général

ENTENTE DE COLLABORATION

Entre la Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie de la Montérégie,
le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports et la
Direction de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Estrie –
Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke

La Table intersectorielle régionale en saines habitudes de vie (TIR-SHV)¹ est une instance de concertation de partenaires visant à favoriser et à soutenir la mise en place d'environnements favorables aux saines habitudes de vie. Elle est financée par le fonds Québec en Forme (QEF). Plusieurs organisations siègent sur la table et collaborent à ses différents comités. La direction de santé publique (DSPublique) du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux – Centre hospitalier universitaire de Sherbrooke (CIUSSS de l'Estrie – CHUS) collabore avec la TIR-SHV pour exercer son mandat lorsque des projets se déroulent dans les réseaux locaux de services (RLS) de la Haute Yamaska et La Pommeraie.

Dans le plan d'action régional 2017-2019 de la TIR-SHV de la Montérégie, un des milieux ciblés concerne le milieu municipal (six actions). Un des enjeux identifiés est de rendre sécuritaires les déplacements à vélo ou à pied dans les noyaux villageois. Dans le cadre de son plan d'action, la TIR-SHV de la Montérégie vise la mise en œuvre de cette action : **Soutenir un projet-pilote de traversée d'agglomérations dans les noyaux villageois.**

Afin de réaliser cette action, la collaboration de la direction générale de l'Estrie du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports (MTMDET) est essentielle, pour laquelle un chargé de projet a été identifié. Il s'adjoindra d'une ressource spécialisée en signalisation routière au besoin. En ce qui concerne la contribution de la TIR-SHV Montérégie, ce projet sera sous la responsabilité d'une conseillère en aménagement. La contribution de la DSPublique de l'Estrie s'actualisera avec la contribution d'une ressource de l'équipe de proximité supportée par une ressource de l'équipe des services spécialisés.

En concertation avec la direction générale de l'Estrie du MTMDET et la municipalité de Dunham, la TIR-SHV Montérégie et la DSPublique de l'Estrie souhaitent amorcer ce projet pilote innovant dont l'objectif est de favoriser le transport actif dans les noyaux villageois tout en réduisant les décès et blessures graves chez ces usagers. Un suivi et une évaluation de cette initiative sont prévus par la TIR-SHV Montérégie. D'ailleurs, la Table soutiendra financièrement ce projet pilote.

Parallèlement à ce projet, la municipalité de Dunham a engagé la firme d'urbanisme Arpent pour la réalisation d'un scénario de revitalisation du cœur villageois. La chargée de projet aura à collaborer avec la firme pour le réaménagement de la rue Principale.

¹ La TIR-SHV est issue de la Conférence administrative régionale (CAR) dans le cadre du Plan d'action gouvernemental des SHV et de prévention des problèmes reliés au poids 2006-2012.

Rôles attendus de chacune des parties

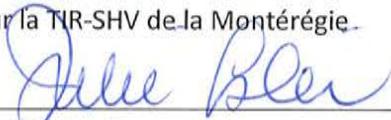
Étapes	TIR-SHV Montérégie (chargée de projet)	DSPublique de l'Estrie	DG de l'Estrie du MTMDET
Démarrage	Organiser une rencontre de démarrage avec la municipalité de Dunham.	Agir à titre de collaborateur et de facilitateur dans les démarches auprès de la ville de Dunham.	Informar la chargée de projet de la programmation des travaux de réfection des routes 202 et 213 dans le noyau villageois de Dunham.
	Faire une visite terrain avec la municipalité de Dunham.	Participer à la visite terrain.	Fournir toutes les données pertinentes pour l'élaboration du diagnostic (comptages, relevés de vitesse, etc.).
Diagnostic	Réaliser un diagnostic du territoire.	Participer à l'élaboration du diagnostic.	Rétroactions sur le diagnostic.
Réflexion/ébauche projet	Participer à la réflexion sur le réaménagement des routes 202 et 213 dans le noyau villageois de Dunham afin de favoriser la sécurité des piétons et cyclistes. Organiser les rencontres de travail.	Participer à la réflexion sur le réaménagement des routes 202 et 213 dans le noyau villageois de Dunham afin de favoriser la sécurité des piétons et cyclistes. Participer aux rencontres de travail	Participer à la réflexion sur le réaménagement des routes 202 et 213 dans le noyau villageois de Dunham afin de favoriser la sécurité des piétons et cyclistes. Informar la chargée de projet du cadre normatif du MTMDET. Participer aux rencontres de travail, selon les besoins.
	Faire une recension des bonnes pratiques en aménagement sur ce type d'infrastructure routière. Sensibiliser et informer la municipalité sur les meilleures pratiques d'aménagement sur ce type de route.	Collaborer à la recension des bonnes pratiques et au guide. Sensibiliser et informer la municipalité sur les meilleures pratiques d'aménagement sur ce type de route.	S'assurer que les aménagements proposés respecteront les normes en vigueur. Explorer la possibilité de concevoir des aménagements précurseurs visant la sécurité des piétons et cyclistes, selon la pertinence.
Fin du projet (plans conceptuels)	Participation à l'ébauche d'un ou des plans conceptuels d'aménagement ² . Participer aux rencontres de travail.	Rétroactions sur les plans conceptuels. Participer aux rencontres de travail.	Rétroactions sur les plans conceptuels. Participer aux rencontres de travail nécessaires.
Évaluation et rapport	Évaluation du processus du projet pilote et rédaction d'un rapport.	Participation à une collecte de données (pour l'évaluation). Rétroactions sur le rapport.	Participation à une collecte de données (pour l'évaluation). Rétroactions sur le rapport.

² Ces plans conceptuels d'aménagement consistent à établir les grandes lignes directrices, ce ne sont pas des plans et devis.

Échéancier approximatif pour le déroulement du projet pilote : De février 2019 à décembre 2019

Activités	févr-19	mars-19	avr-19	mai-19	juin-19	juil-19	août-19	sept-19	oct-19	nov-19	déc-19	
Démarrage												
Rencontre démarrage												
Visite terrain												
Diagnostic												
Réflexion – ébauche projet												
Rencontres de travail												
Recension bonnes pratiques et développement d'aménagements innovants												
Élaboration plans conceptuels												
Rencontres de travail												
Évaluation (en continu)												
Rapport d'évaluation												

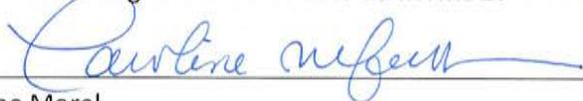
Pour la TIR-SHV de la Montérégie



Dre Julie Loslier

Directrice de santé publique et coprésidente de la TIR-SHV

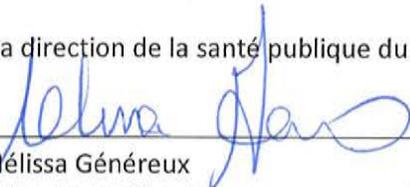
Pour la direction générale de l'Estrie du ~~MTMDET~~ MTP



Caroline Morel

Directrice générale

Pour la direction de la santé publique du CIUSSS de l'Estrie – CHUS



Dre Mélissa Généreux

Directrice de santé publique

ANNEXE C

PROJET-PILOTE DE TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATIONS DANS LES NOYAUX VILLAGEOIS

QUESTIONNAIRE

Répondre en encerclant le chiffre de 1 à 5 qui correspond le mieux à votre impression sur la question posée.

DÈS LE DÉPART :

Les objectifs du projet-pilote étaient clairs

Très clairs.....pas clairs

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Le projet vous semblait pertinent

Très pertinent.....pas pertinent

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Vous étiez convaincu que votre participation à ce projet vous serait utile

Très utile.....pas utile

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Vous étiez confortable avec la présence de la Direction de la santé publique /TIR-SHV dans ce genre de dossier

Très confortable.....pas confortable

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

PENDANT LE PROJET :

La charge de travail associée à votre implication était confortable

Très confortable.....pas confortable

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Le projet s'intégrait facilement à l'ensemble des tâches que vous aviez à mener dans le cadre de vos activités professionnelles

Très facilement.....pas facilement

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Le calendrier était bien ajusté à la réalité de votre organisation

Très bien ajusté.....pas bien ajusté

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Le rythme de progression du projet était satisfaisant

Très satisfaisant.....pas satisfaisant

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

La communication au sujet du projet-pilote avec les autres partenaires était bonne

Très bonne.....pas bonne

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

L'ambiance et les relations de travail étaient propices à la bonne marche du projet

Très propices.....pas propices

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Votre réalité et vos besoins en tant que partenaire de ce projet ont été pris en compte

Beaucoup.....pas du tout

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Selon-vous, dans quelle mesure l'accompagnement offert par la direction de la santé publique/TIR-SHV a répondu adéquatement :

- à vos besoins comme partenaire du projet ? (si vous êtes un partenaire municipal ou du MTQ)?
- aux besoins des partenaires du projet ? (si vous êtes membre de la DSP ou de la TIR)

Très adéquate.....pas adéquate

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

SUITE AU PROJET :

Vous êtes satisfait de votre expérience

Très satisfaisant.....pas satisfaisant

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Les résultats du projet sont conformes à vos attentes

Très conformes.....pas conformes

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Vous pensez que le partenariat avec la DSP sur ce type de dossier est utile

Très utile.....pas utile

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Vous pensez que cette expérience du projet-pilote vous sera profitable dans le cadre de futurs projets

Très profitable.....pas profitable

5	4	3	2	1
---	---	---	---	---

Merci de votre collaboration!

ANNEXE D

ENTREVUES AVEC LES INTERVENANTS DU PROJET-PILOTE DE TRAVERSÉE D'AGGLOMÉRATIONS DANS LES NOYAUX VILLAGEOIS

GUIDE D'ENTRETIEN

- Il n'y a pas de bonne ou mauvaise réponse.
- En tout temps, n'hésitez pas à m'interrompre si vous avez des questions.
- Je devrai faire une analyse détaillée des propos recueillis. Afin de faciliter mon travail, l'entrevue sera enregistrée.
- Le projet auquel vous avez participé de même que votre appartenance à votre organisation (municipalité, MTQ, DSP, etc.) seront identifiés dans le rapport d'évaluation. Dans ce contexte, vous devez comprendre que les informations partagées dans le cadre de l'entrevue ne sont pas strictement confidentielles.

Ouverture

- 1) En commençant par le début, pouvez-vous raconter la manière dont s'est déroulé, pour vous, le projet-pilote?

Évaluer la compréhension du projet, ses objectifs, le rôle joué et perçu des différents partenaires

(Objectif)

- 2) Selon vous, le projet-pilote cherchait à combler quel besoin ou résoudre quel problème?
- 3) Avant que vous preniez part à ce projet, quelle était votre opinion sur la collaboration entre les municipalités et le ministère des Transports ?

(Rôle)

- 4) En tant qu'intervenant du projet, quel était votre rôle ?
- 5) Selon vous, quel était le rôle de la Direction de la santé publique / TIR-SHV dans le cadre de ce projet?

(Intérêt)

- 6) Qu'est-ce qui vous motivait à prendre part à ce projet ? / Quelles étaient vos attentes?

7) Votre intérêt et votre motivation pour ce projet ont-ils connu des fluctuations ?

(Enjeux/risques)

8) Selon vous, à quoi devait-on veiller pour que le projet se déroule bien?

9) Au moment où le projet-pilote vous a été présenté, quelle était votre impression au sujet de sa pertinence ?

Évaluer la perception du projet au regard de son déroulement et de sa gestion

(Gestion/coordination)

10) Comme intervenant du projet, quelle est votre impression au sujet de sa coordination?

(Convenance de l'échéancier)

11) Dans quelle mesure la durée initiale du projet et son rythme vous ont-ils semblé adéquats?

- a. Considérant les objectifs poursuivis?
- b. Considérant votre réalité professionnelle/organisationnelle?

(Impression de maîtrise)

12) Dans quelle mesure aviez-vous l'impression d'exercer une influence sur le déroulement du projet et sur l'évolution des solutions d'aménagement envisagées?

(Difficultés/facilités)

- 13) De votre point de vue :
- quelles ont été les difficultés rencontrées dans le cadre de ce projet?
 - qu'est-ce qui a facilité le déroulement du projet ?

Évaluer la perception des résultats du projet-pilote

(Appréciation des résultats)

14) Selon vous, quels sont les résultats de ce projet-pilote?

15) Dans quelle mesure ces résultats sont-ils conformes ou non à vos attentes ?

16) Que pensez-vous des solutions d'aménagement développées dans le cadre de ce projet-pilote ?

(Apprentissage)

17) De quelle manière cette expérience (projet-pilote) risque-t-elle d'influencer votre manière de travailler en collaboration avec les municipalités/le ministère des Transports ?

(Appréciation de l'expérience)

18) Dans quelle mesure êtes-vous satisfait de votre expérience du projet-pilote?

19) Selon vous, quels aspects du projet-pilote gagneraient à être modifiés ?

Le 20 novembre 2019

Monsieur Pierre Loiselle, directeur général
Ville de Dunham
3777, rue Principale
Dunham (Québec) J0E 1M0

Objet : Projet pilote–traversée d’agglomération

Monsieur Loiselle,

En mars 2019, la direction générale de l’Estrie du ministère des Transports du Québec (MTQ) a confirmé son intérêt à participer au projet intitulé « *Soutenir un projet pilote de traversée d’agglomération dans les noyaux villageois* » sur le territoire de Dunham. C’est ainsi que notre équipe est venue se greffer à la planification qu’effectuait déjà la firme Arpent en leur partageant nos observations et recommandations à plusieurs moments clés de leur mandat. De plus, le 8 octobre dernier, une rencontre a eu lieu au bureau du MTQ afin de discuter des différentes opportunités d’aménagement d’infrastructures favorisant la mobilité active sur votre territoire. Dans cette communication, nous ne croyons pas nécessaire de reprendre l’ensemble des éléments dont nous avons discuté au fil des mois, mais certains peuvent vous être utiles dans vos prochaines démarches avec le MTQ. Ceux-ci sont détaillés ci-dessous.

D’abord, pour la **visibilité aux abords du passage piétonnier près de l’école primaire**, nous croyons essentiel que la Ville de Dunham applique rigoureusement les dispositions du règlement de zonage au sujet des triangles de visibilité. En effet, l’accumulation de neige sur le terrain (lot 5 031 281) situé à l’angle de la route 213 et du chemin du Collège nuit à la sécurité aux abords du passage piétonnier. Pendant l’été, des véhicules s’y stationnent. Ces situations réduisent considérablement la visibilité des piétons qui s’engagent sur le passage piétonnier. L’application des dispositions concernant les triangles de visibilité sur le **terrain du Sonic** semble également essentielle. Le retrait des enseignes temporaires (petite enseigne au niveau du sol identifiant le prix de l’essence) et un entretien adéquat de la végétation à l’angle des routes 202 et 213 contribueront à une meilleure visibilité des piétons. Évidemment, il est recommandé de faire respecter les dispositions du règlement de zonage au sujet des triangles de visibilité partout sur le territoire. Le règlement peut même prévoir des triangles de visibilité de dimension variable en fonction de la typologie routière. Sur le réseau routier local, les triangles de visibilité peuvent être plus restreints, alors que sur des routes régionales, ils auraient avantage à être agrandis de façon à mieux s’harmoniser aux pans coupés appliqués par le MTQ.

... 2

Ensuite, en lien avec le terrain du Sonic et **l'absence de trottoir dans un parcours piétonnier scolaire**, nous croyons qu'il s'agit d'un frein à la mobilité active, surtout celle des enfants. Le nombre important de véhicules en transit et ceux fréquentant le commerce multifonctionnel (station-service, dépanneur, quincaillerie) jumelé à celui des véhicules stationnés ou en attente pour les pompes qui empiètent dans l'espace dédié aux piétons sont des facteurs qui découragent la mobilité active. Conscients qu'il est difficile de réorganiser cet espace et que cette situation peut bénéficier de droits acquis en vertu des règlements d'urbanisme municipaux, nous recommandons néanmoins d'entamer des discussions avec le propriétaire afin de connaître ses intentions et son point de vue sur d'éventuelles réorganisations routières. Le comité consultatif d'urbanisme semblait aussi inquiet de la situation. Devant ce problème, ce dernier exprimait à la lecture des plans d'Arpent que des aménagements pourraient encourager les piétons à traverser la rue Principale pour atteindre un futur trottoir aménagé du côté est. À notre avis, il serait risqué d'exiger d'un piéton, surtout d'un enfant, qu'il traverse deux fois une route régionale à fort débit et fort taux de camionnage, une fois à une intersection achalandée et l'autre à un passage piétonnier parfois non respecté. Il serait plus judicieux de sécuriser les déplacements sur le trottoir actuel.

Également, pour la **traverse piétonne** située devant le bureau de poste, force est de constater que plusieurs automobilistes stationnent leur véhicule à une distance inférieure à cinq (5) mètres, ce qui est non conforme au Code de la sécurité routière. Conséquemment, un piéton qui s'engage sur le passage piétonnier doit redoubler de prudence dans une telle situation, puisque sa visibilité n'est pas assurée à l'approche de la traverse. À notre avis, une avancée de trottoir ayant pour avantage de réduire la distance à parcourir pour un piéton aura également l'effet positif d'empêcher le stationnement à moins de cinq (5) mètres de part et d'autre de la traverse. Cet aménagement est recommandé à chacun des passages piétonniers actuels et futurs. De façon temporaire, du lignage peut être apposé au sol et une signalisation appropriée (panneaux d'interdiction de stationnement) installée pour informer les automobilistes de l'interdiction de stationner leur véhicule dans cette zone.

Enfin, pour **l'accès au parc de l'Envol** il y a des enjeux significatifs. Il est important de mentionner que le MTQ a augmenté la vitesse de 50 à 70 km/h au nord du rang Saint-Joseph vers Cowansville. Nous n'avons pas été en mesure d'obtenir des détails à ce sujet (date, raison, etc.), mais nous pouvons supposer que l'absence d'aménagements « urbains » (trottoir, bordure, etc.), le peu d'entrées charretières et le nombre restreint de routes perpendiculaires ont été des facteurs qui ont justifié l'augmentation de la vitesse. Bien que ce secteur soit en développement et qu'il y ait présence du parc municipal, il semble que ces facteurs à eux seuls ne justifient pas un abaissement de la vitesse. Pour être en mesure de le faire, l'aménagement physique est certainement le facteur clé.

La Ville de Dunham souhaite depuis plusieurs années créer un lien de mobilité active entre le parc de l'Envol et son noyau villageois. Devant le refus du MTQ d'implanter un corridor dans l'emprise routière uniquement séparée de la chaussée des véhicules par des balises souples, la Ville de Dunham a statué sur l'aménagement d'un trottoir.

Le MTQ semble également favorable à la présence d'un trottoir, lequel constitue l'aménagement le plus sécuritaire pour les piétons en plus d'être un élément militant en faveur de la diminution de la vitesse. Cependant, les coûts pour une telle infrastructure risquent d'être majeurs puisqu'elle implique également la gestion des eaux de surface. Tel que l'a mentionné le MTQ en 2018, une étude de drainage et des plans et devis signés et scellés par un membre de l'Ordre des ingénieurs doivent accompagner une demande de permis de voirie. Une assiette de route étroite et l'absence de fossés et des ponceaux permettant aux résidents d'accéder à leur propriété sont des facteurs contribuant à augmenter le coût de l'infrastructure, ce qui pourrait rendre le projet plus difficile à mettre en œuvre. Dans cette optique, nous vous recommandons d'analyser d'autres alternatives au trottoir. Lors de notre rencontre du 8 octobre 2019, le MTQ a semblé prêt à analyser la faisabilité d'un projet visant la mise en place d'une bande de béton dans laquelle des saignées seraient prévues évitant par le fait même le creusement des fossés. Un ingénieur routier saura vous accompagner dans ce processus, lequel dépasse le mandat de la TIR-SHV.

Devant une intention ferme de la Ville de Dunham de prolonger dans un premier temps le trottoir existant jusqu'au rang Saint-Joseph, il serait possible à partir de la fin de ce futur trottoir de prévoir un chemin alternatif à la route régionale en utilisant la rue (privée) des Acacias. Évidemment, il sera utile de connaître les contraintes d'aménagement liées à la présence d'un milieu humide sur le lot 3 979 867, mais en soi, l'accès au parc en serait grandement amélioré. Cet aménagement serait néanmoins une réponse partielle aux préoccupations de la population. Si elle permet d'atteindre plus facilement le parc à partir du noyau villageois, elle ne permet pas aux citoyens habitant le long de la route régionale d'atteindre le noyau villageois, pas plus que le parc de l'Envol par ailleurs, sans devoir emprunter la rue des Acacias.

Enfin, nous croyons que pour faire progresser vos demandes au MTQ, la Ville de Dunham doit engager un ingénieur routier qui saura vous conseiller sur les aménagements possibles et les coûts qui y sont associés. Puisque les études techniques et la conception des plans et devis prennent plusieurs mois, voire des années pour être réalisées, nous croyons que notre contribution sera désormais limitée. Bien que le projet pilote de la TIR-SHV auquel vous avez participé prenne fin en décembre 2019, nous vous rappelons que la direction de santé publique de l'Estrie peut vous accompagner dans les futures réflexions. Pour ce faire, vous pouvez en tout temps communiquer avec madame Jacinthe Lussier, conseillère en promotion de la santé au CIUSSS Estrie—CHUS qui a participé à toutes les étapes du projet pilote en composant le 450-266-4342 poste 34404. Nous vous rappelons qu'à partir de janvier 2020 démarrera une évaluation du projet pilote à laquelle vous serez sollicité.

... 4

En entamant une démarche de consultation de sa population pour l'avenir de la rue Principale, la Ville de Dunham a démontré clairement sa volonté de sécuriser les déplacements actifs sur son territoire. Les plans de réaménagement d'Arpent, auxquels la TIR-SHV a contribué, sont assurément une base solide pour planifier les travaux avec le MTQ.

Nous vous remercions pour votre participation.

Geneviève Bessette
Chargée de projet pour la TIR-SHV de la Montérégie

c. c. M. Pierre Janecek, maire de Dunham
Mme Andréanne Godbout, inspectrice municipale de Dunham

Rappel des principales étapes du projet pilote (à titre indicatif seulement) :

- Réaliser un diagnostic territorial (pour cette étape, nous nous sommes greffés au livrable de la firme l'Arpent);
- Participer à la réflexion sur le réaménagement des routes 202 et 213 dans le noyau villageois de Dunham afin de favoriser la sécurité des piétons et cyclistes;
 - organiser des rencontres de travail;
 - informer et sensibiliser la municipalité sur les bonnes pratiques d'aménagement;
- Faire les validations nécessaires auprès des professionnels du MTQ engagés dans le projet pilote;
- Avec la collaboration de la municipalité, préparer la documentation à transmettre au MTQ (étape non effectuée, car le projet n'en est pas à cet état d'avancement);
- Participer à l'ébauche des plans conceptuels (étape partiellement effectuée avec la firme l'Arpent, mais pas avec la firme d'ingénierie, car le projet n'en est pas à cet état d'avancement);
- Évaluation du processus du projet pilote et rédaction d'un rapport (à venir début 2020).

BIBLIOGRAPHIE

- CDL des Jardins de Napierville. (2021). « Démographie ». [En ligne] <http://cld-jardinsdenapierville.com/a-propos/la-mrc/demographie/>
- Commission de toponymie du Québec. (2020). « Statuts juridiques des municipalités du Québec ». [En ligne] <http://www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/toponymie-municipale/municipalites-arrondissements/statuts-juridiques-municipalites.aspx>
- Commission de toponymie du Québec.(2020a). « Région administrative », *Glossaire*. [En ligne] <http://www.toponymie.gouv.qc.ca/ct/references-utiles/glossaire/regionyme.aspx>
- Courville, S. (1984). « Esquisse du développement villageois au Québec : le cas de l'aire seigneuriale entre 1760 et 1854 ». *Cahiers de géographie du Québec*, 28 (73-74), 9–46. [En ligne] <https://doi.org/10.7202/021646ar>
- Gouvernement du Québec. (2016). *Politique énergétique 2030*. [En ligne] <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/energie-ressources-naturelles/publications-adm/politique/PO-energetique-2030-MERN.pdf?1544642698>
- Gouvernement du Québec. (2012). *Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020*. [En ligne] http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/plan_action/pacc2020.pdf
- Gouvernement du Québec, MAMH. (2010). « Régime municipal général », *Organisation territoriale* [En ligne] <https://www.mamh.gouv.qc.ca/organisation-municipale/organisation-territoriale/organisation-territoriale-municipale/regime-municipal-general/>
- Gouvernement du Québec, MAMH. (2010a). « Périmètres métropolitains, périmètres d'urbanisation et zones prioritaires d'aménagement et de réaménagement ». *La prise de décision en urbanisme*. [En ligne] <https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/perimetres-metropolitains-perimetres-durbanisation-et-zones-prioritaires-damenagement-et-de-reamenagement/>
- Gouvernement du Québec, MDDELCC. (2015). *Stratégie gouvernementale de développement durable 2015*. [En ligne] <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/developpement-durable/strategie-dd-2015-2020.pdf>
- Gouvernement du Québec, MSSS. (2018). « Régions sociosanitaires du Québec » [En ligne] <https://www.msss.gouv.qc.ca/reseau/regions-sociosanitaires-du-quebec/>

Gouvernement du Québec, MTMDET. (2018). *Cadre d'intervention en transport actif* [En ligne] https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/PMD-09-cadre-intervention.pdf

Gouvernement du Québec, MTMDET. (2018a). *Transporter le Québec vers la modernité, Politique de mobilité durable 2030* [En ligne] https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf

Gouvernement du Québec, MTQ. (2021). « Les principes de la mobilité durable » *Politique de mobilité durable 2030* [En ligne] https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

Gouvernement du Québec, MTQ. (2021a). « Montérégie ». [En ligne] <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/organisation-territoriale/monteregie/Pages/monteregie.aspx>

Gouvernement du Québec, MTQ. (2021b). « Estrie ». [En ligne] <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/organisation-territoriale/estrie/Pages/Estrie.aspx>

Gouvernement du Québec, MTQ. (2020). *Lexique Collection Normes-Ouvrages routiers*. [En ligne] http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telec_harge.php?type=9&file=lexique.pdf

Gouvernement du Québec, MTQ. (2020a). *Rapport annuel 2019-2020 Ministère des Transport 2019-2020*. [En ligne] https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/publications-adm/rapport-annuel-de-gestion/RA_rapport_annuel_2019-2020_MTQ.pdf

Gouvernement du Québec, MTQ. (2019). « L'organisation et ses engagements ». [En ligne] <https://www.quebec.ca/gouv/ministere/transports/mission-et-mandats/>

Gouvernement du Québec, MTQ. (2019a). *Plan stratégique 2019-2023*. [En ligne] <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/plan-strategique/Documents/plan-strategique.pdf>

Gouvernement du Québec, MTQ. (2012). *Plan d'intervention en infrastructures routières locales*. [En ligne] <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1120862.pdf>

Gouvernement du Québec, Transports Québec. (1993). *La voirie locale, guide d'information – partage des responsabilités entre le gouvernement et les municipalités*. [En ligne] https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/municipalites/Documents/Guide_PAFVL.pdf

Institut de la Statistique du Québec. (2019). « Estimations de la population des municipalités, Québec, 1^{er} juillet 2001 à 2019 ». [En ligne] <https://statistique.quebec.ca/fr/document/population-et-structure-par-age-et-sexe-municipalites>

Jacob, S. (2006). « L'évaluation des programmes au Québec : un état des lieux », *Télescope* vol. 13, n°1, printemps-été, p.9-18.

Office québécois de la langue française. (2012). «Transport actif ». [En ligne] http://gdt.oqlf.gouv.qc.ca/ficheOqlf.aspx?Id_Fiche=26506697

Paquette, S. et al. (2012). « Enjeux de paysage et sécurité routière en contexte de traversée d'agglomération (EPSR) ». Rapport de recherche, 296 p.

TIR-SHV de la Montérégie. (2021). « Les Tables intersectorielles en saines habitudes de vie ». [En ligne] <https://www.tirmonteregie.com>

TIR-SHV de la Montérégie. (2018). *Plan d'action régional 2017-2019*. 46 p.

TIR-SHV de la Montérégie. (s.d.). *Pour des milieux de vie favorables à la saine alimentation, au jeu actif et au développement moteur des tout-petits* . [En ligne] https://www.rcpem.com/_media/document/repertoire-tir-final.pdf