



MARCHER EN TOUTE SAISON: AMÉNAGER POUR L'HIVER

Différents moyens de prendre en compte l'hivernalité dans les infrastructures piétonnes afin de favoriser la pratique sécuritaire de la marche en toute saison.

Plusieurs personnes se déplacent à pied quotidiennement, que ce soit parce que la marche est leur mode de déplacement principal, parce qu'elles veulent profiter de ses nombreux bienfaits en toute saison, ou simplement parce qu'elles veulent voir la nature ou les saisons se transformer à chacun de leurs pas. Malheureusement pour nombre d'entre elles, la saison hivernale signifie une réduction significative de leur mobilité, contrainte par une insuffisance ou un manque d'entretien des infrastructures piétonnes.



ENJEUX VÉCUS PAR LES PERSONNES QUI SE DÉPLACENT À PIED

Certaines décisions, telles que le déneigement partiel ou tardif, l'absence de déneigement, une coordination déficiente entre les services ou encore la fermeture des infrastructures piétonnes ont un impact négatif sur les déplacements des piétons et des piétonnes. Cette situation complique non seulement leurs déplacements, mais les met aussi en danger. Elles seront contraintes d'emprunter des voies non déneigées et non déglacées, augmentant le risque de chute et de blessures, ou de circuler directement sur la chaussée, augmentant ainsi l'exposition au risque de collision avec un véhicule. Dans plusieurs cas, ces situations peuvent mener à l'isolement en raison du sentiment d'insécurité qui en résulte.

Car, trop souvent, la mobilité est généralement réfléchi pour une météo tempérée, alors qu'on marche en toutes saisons. Avec les changements climatiques, il est d'autant plus primordial de penser à la résilience climatique et saisonnière de nos aménagements.



Vidéo, *Le chemin de l'école*, de *Vivre en Ville*, montrant le chemin hasardeux que deux écoliers doivent parcourir pour se rendre à pied à l'école en hiver.



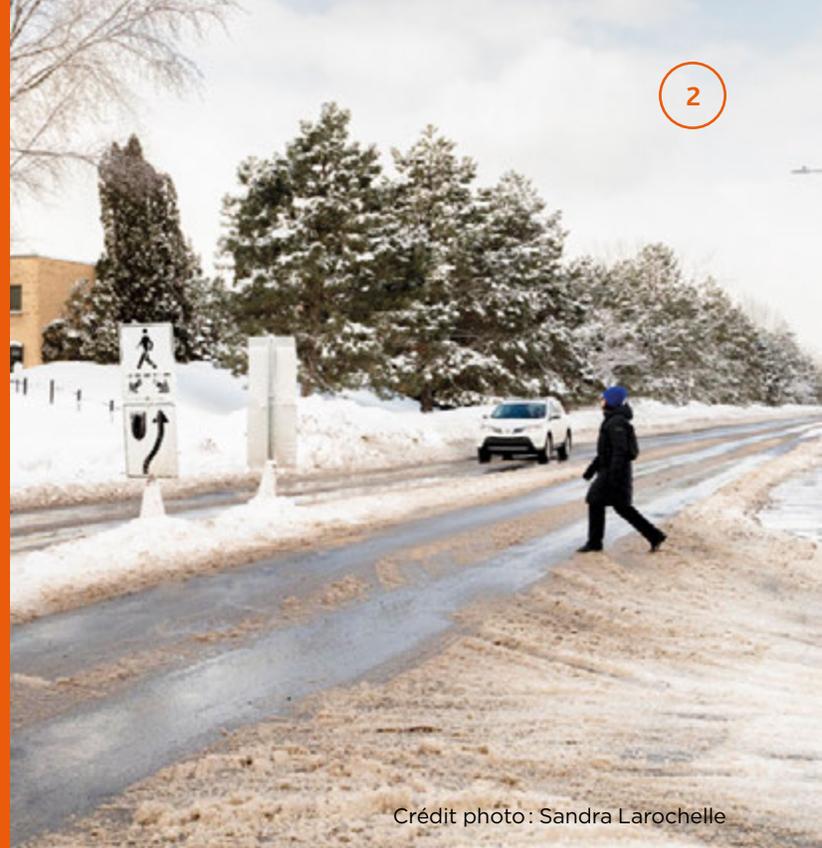
Les chutes chez les personnes âgées

Selon une étude réalisée à Montréal, 82% des personnes hospitalisées en raison d'une chute en hiver sont âgées de plus de 65 ans. Les stationnements et les trottoirs sont les endroits où l'on a recensé le plus de chutes. Avec l'âge, les chutes ont des conséquences plus graves et à plus long terme. Afin de favoriser un vieillissement actif de la population, il est important de limiter les risques de chutes, notamment en priorisant le déneigement et le déglacage dans les zones de forte affluence piétonne.



Pour en savoir plus

[Portrait des chutes extérieures sur le territoire montréalais](#), Direction régionale de la santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal.



Crédit photo : Sandra Larochelle



FACTEURS POUVANT RENDRE LES DÉPLACEMENTS À PIED DIFFICILES

Conditions météorologiques défavorables

- Surface glissante à cause de la neige, la pluie ou la glace;
- Accumulation d'eau ou de sloche et présence de grandes flaques sur les trottoirs ou aux intersections handicapant les déplacements piétons;
- Visibilité restreinte à la fois par l'accumulation de neige et par des heures d'ensoleillement réduites.

Entretien réduit des infrastructures piétonnes en hiver

- Priorisation du déneigement des voies de circulation automobile avec un déneigement des trottoirs absent, partiel ou tardif;
- Machinerie au format et au fonctionnement souvent inadaptés au déneigement des trottoirs ou des sentiers piétons;
- Fermeture de certains axes piétonniers pour réduire le déneigement;
- Manque de coordination entre le déneigement des trottoirs et des intersections, handicapant la traversée de celles-ci;
- Boutons presseurs, destinés à appeler la phase piétonne, difficilement utilisables, bloqués par le froid, non déneigés ou inaccessibles.

Conception des rues oubliant l'hiver

- Intersections rarement conçues pour limiter l'accumulation d'eau et de plaques de glace sur les axes piétonniers;
- Éclairage absent ou insuffisant, n'éclairant pas les axes piétonniers, les trottoirs ou les passages piétons, visibilité insuffisante pour voir et être vu;
- Dénivelé des entrées charretières abruptes, compliquant le déneigement des trottoirs et augmentant les risques de chutes;
- Manque d'espace pour entreposer la neige entre les phases de grattage et d'enlèvement de la neige, créant des amoncellements entravant le trottoir et complexifiant les opérations de déneigement;
- Mobilier urbain retiré en hiver, alors qu'il est essentiel pour certaines personnes (ex. bancs permettant de s'asseoir et de se reposer lors d'un déplacement à pied).



PISTES DE SOLUTIONS POUR INTÉGRER LES PIÉTONS EN HIVER

Plusieurs solutions existent pour rendre les déplacements à pied en hiver plus agréables et plus sécuritaires. Que ce soit en matière de politiques, de conception, d'infrastructures ou d'entretien, il est possible de tenir compte des réalités du climat québécois.

Concevoir des milieux de vie favorisant la mobilité à pied en hiver

Afin d'élaborer des milieux de vie qui sont capables de s'adapter aux changements de saisons, il est nécessaire de s'éloigner de la conception traditionnelle où les aménagements sont pensés et conçus principalement pour un usage estival. Inverser notre approche et concevoir l'espace public premièrement selon les besoins et les enjeux de la saison hivernale, en considérant, en second lieu, l'adaptation pour la saison estivale, représente une approche qui devrait être considérée.

Une conception universellement accessible et adaptée à toutes les saisons facilitera les déplacements à pied. Ces aménagements permettent aussi d'offrir des milieux de vie plus inclusifs, plus égalitaires et bénéfiques pour l'ensemble de la population. Pour y arriver et ainsi concevoir des aménagements et du mobilier urbain sécuritaires et utilisables toute l'année, il est recommandé de concevoir un corridor large pour en faciliter l'entretien l'hiver et une surface plane et sans pente abrupte pour réduire les risques de chute et de blessures.

Conception d'aménagements quatre saisons

- Ajouter des banquettes aux trottoirs, pour dégager le corridor de circulation, accueillir du mobilier urbain ou y entreposer la neige pour accélérer le déneigement (prévoir des zones régulières dans la banquette permettant de sortir la neige qui est poussée lors du grattage des trottoirs);
- Aménager des intersections et passages piétons surélevés, permettant l'écoulement des eaux de ruissellement à l'extérieur du passage piéton et évitant aux piétons de circuler sur la chaussée avec les véhicules pour contourner l'accumulation d'eau et de sloche;
- Prévoir une largeur suffisante de conception des sentiers et des raccourcis piétons pour que la machinerie puisse passer et qu'ils soient utilisables toute l'année;
- Utiliser des matériaux durables non glissants, faciles à entretenir, résistants au gel, au dégel et à la corrosion occasionnée par le sel.

Ville de Saint-Lambert

La Ville de Saint-Lambert a aménagé des intersections surélevées sur plusieurs de ses axes routiers ayant une forte présence de déplacements à pied. Ce type d'aménagement améliore la continuité du cheminement autant pour les personnes qui se déplacent à pied que pour le passage de la machinerie qui déneige. Il offre aussi une surface plane sans changement de niveau pour les piétons, réduisant ainsi les risques de chute et élimine l'accumulation d'eau de pluie ou de fonte de neige menant à la formation de plaques de glace dans les passages piétons. Les intersections surélevées présentent aussi d'autres avantages comme le ralentissement de la circulation engendré par le franchissement du dénivelé.



Intersection surélevée à Saint-Lambert
(Avenue Victoria/Rue Webster)

Aménager des banquettes multi usages

Par exemple, il est possible d'aménager une banquette pour y disposer du mobilier urbain, bancs et poubelles, un arrêt d'autobus, et d'y ajouter des carrés de verdissement, permettant de retenir et de filtrer les eaux de pluie ou de fonte, et donc d'amenuiser la pression sur le système de drainage pluvial. Elle peut aussi être utilisée pour entreposer temporairement la neige entre les phases de grattage et de ramassage.



Crédit photo: Elaine Fournelle

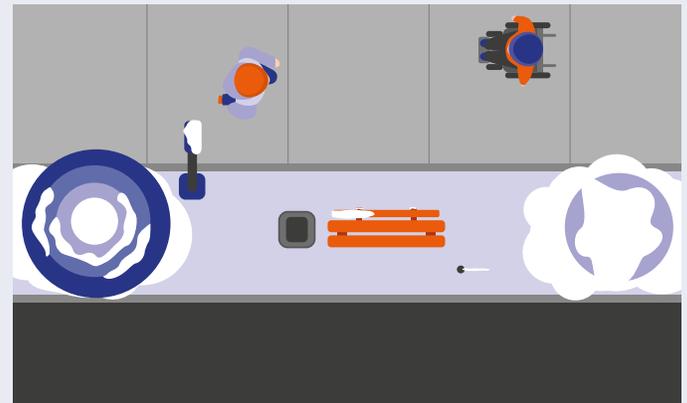
Exemple de banquette végétalisée, accueillant la pente de l'entrée charretière et permettant temporairement l'entreposage de la neige

Exemple de corridor large pour les piétons, avec une banquette végétalisée et du mobilier urbain.

Vue de profil



Vue d'en haut



Adapté de: *Winter design guidelines – Transforming Edmonton into a great winter city*, City of Edmonton (2016)

Ville de Salaberry-de-Valleyfield

La Ville de Salaberry-de-Valleyfield comporte plusieurs rues bordées de trottoirs avec des banquettes végétalisées permettant d'accumuler la neige. Cette banquette permet aussi de dégager les bacs (à ordures, à recyclage ou à compost) du trottoir, obstacles au déneigement efficace et aux déplacements à pied, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite (avec déambulateur ou fauteuil roulant). Ce type d'aménagement permet aussi à l'espace de la banquette d'accueillir la dénivellation de l'entrée charretière afin de conserver un trottoir plat tout au long du corridor de cheminement piéton, réduisant les risques de chute pour les personnes se déplaçant à pied. Un trottoir ainsi aménagé est aussi plus facile à déneiger puisque le cheminement de la machinerie n'est plus impacté par la présence continue de dénivelé à intervalles réguliers.



Trottoirs avec banquette végétalisée à Salaberry-de-Valleyfield (Rue Montcalm)



CONCEVOIR DES AMÉNAGEMENTS PERMETTANT DE VOIR ET D'ÊTRE VU

- Assurer une bonne visibilité réciproque des usagers aux intersections: possiblement altérée par des amas de neige et des véhicules stationnés (faire respecter l'interdiction de stationnement à moins de 5 m d'une intersection ou d'un passage piéton);
- Rendre plus visibles les passages piétonniers avec la signalisation et la peinture réfléchissante adéquates;
- Assurer un éclairage adéquat pour les piétons. Celui-ci devrait être orienté sur le trottoir et sur les passages piétons plutôt que sur la chaussée, où les véhicules circulent. Particulièrement important quand les nuits sont longues en hiver, il offrira une meilleure visibilité à tous les usagers toute l'année, réduisant les zones d'ombres pouvant contribuer au sentiment d'insécurité.



Exemple d'éclairage dirigé vers le trottoir

Source: *Winter design guidelines – Transforming Edmonton into a great winter city*, City of Edmonton (2016)



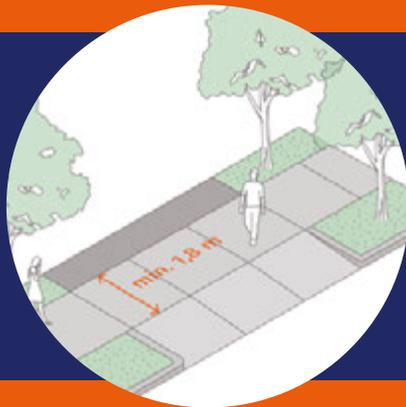
ENTRETIEN HIVERNAL

Une réflexion générale doit aussi être faite sur les axes prioritaires de déneigement. Doit-on prioriser le déneigement des rues ou des trottoirs? L'impact de 5 cm de neige n'est effectivement pas le même pour une personne qui se déplace à pied que pour celle qui se déplace en véhicule. Pourtant, plusieurs municipalités effectuent un déneigement complet de toutes les rues, mais pas de tous les trottoirs, et ce, alors qu'un peu plus de 20 % de la population du Québec en âge de conduire n'a pas de permis de conduire. Considérant la pénurie de main-d'œuvre et les ressources limitées des municipalités, une révision de la priorité de déneigement permet de s'assurer que les usagers de la route les plus vulnérables peuvent se déplacer en toute sécurité.

Les entrées charretières

Les entrées charretières peuvent être nombreuses sur les trottoirs et confrontent le piéton à une suite de dénivelés, parfois très abrupts. Elles sont un frein à la mobilité active, notamment chez les aînés, les familles se déplaçant avec une poussette et les personnes à mobilité réduite, qui peuvent avoir de la difficulté à circuler, chuter et se blesser lorsque la surface est mouillée, enneigée ou glacée. L'accumulation d'eau, de glace ou de sloche dans la partie creuse est aussi source d'inconfort. Leur déneigement adéquat est presque impossible et ralentit les opérations de déneigement.

Aménager le dénivelé des entrées charretières sur la rue ou sur une banquette plutôt que sur la zone de circulation du trottoir facilite les déplacements à pied, le déneigement du trottoir et réduit le risque de blessure chez les piétons.



Entrée charretière avec trottoir de 1,8 m aménagé en continu



Entrée charretière avec trottoir de 1,5 m rétréci

Source: *Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées*, Piétons Québec (2021)

Adapté de *Aménager pour les piétons et les cyclistes*, Vélo Québec



Des personnes âgées sans permis de conduire

Le taux de possession d'un permis de conduire est très faible chez les personnes âgées. Un peu plus de 42% des personnes âgées de 75 ans et plus n'ont pas de permis de conduire. Les déplacements à pied et en transport collectif deviennent alors souvent leur seule option pour maintenir leur autonomie.

Face aux risques de chute sur la glace, pouvant avoir de plus graves conséquences pour elles, ces personnes pourraient s'isoler et éliminer tous leurs déplacements. Le déneigement des trottoirs près des lieux fréquentés par les personnes âgées permet de favoriser la mobilité active chez ces dernières et d'améliorer leur santé physique et mentale.

Il en va de même pour la priorité de déneigement du réseau de trottoirs. En général, les axes prioritaires sont ceux fréquentés par les personnes plus vulnérables sur la route comme les abords des établissements scolaires, les lieux fréquentés par les personnes âgées et les axes commerciaux. Les opérations de déneigement doivent y être déclenchées rapidement et être maintenues pendant toute la durée de la précipitation. Les axes secondaires seront, généralement, les trottoirs en zone résidentielle et leur entretien s'effectue une fois que les axes prioritaires sont déneigés.

Pour se déplacer, les piétons ont besoin d'une surface plane, dure et antidérapante. La neige molle de plus de 3 cm ne doit pas être accumulée sur les axes prioritaires, car cela augmente l'effort à fournir, mais une accumulation allant jusqu'à 5 cm de neige peut être tolérée sur les axes secondaires.

Bien sûr, ces opérations doivent être communiquées efficacement avec la population. En sachant quels axes sont déneigés en priorité, toute personne désirant se déplacer à pied pourra alors planifier son déplacement en conséquence et saura quel chemin emprunter.

Il est aussi important de penser aux liens piétonniers qui connectent diverses destinations en plus des trottoirs et des intersections. On peut penser à un lien piéton reliant un quartier résidentiel à une école primaire, évitant un détour ou de forcer à marcher sur une artère importante, moins sécuritaire pour les personnes piétonnes.



CONDITIONS POUR UN ENTRETIEN HIVERNAL RÉUSSI

Avoir l'équipement nécessaire

L'équipement nécessaire au déneigement des infrastructures piétonnes dépend de la conception de ces aménagements et des conditions météorologiques. Plusieurs équipements existent : chenillette avec lames, mini-tracteur avec lame, camionnette avec lame, mini-tracteur avec balais, tracteur muni de lame et balais, tracteur avec souffleuse, tracteur avec épandeur de sel et même le tracteur avec pulvérisateur de saumure. Pour des endroits plus difficilement accessibles, le déblayage peut être fait manuellement, avec une petite souffleuse à neige ou une pelle. Certains modèles sont plus versatiles que d'autres et pourront être utilisés tout au long de l'année pour effectuer différents types de travaux dans la municipalité. Si le déneigement n'est pas fait par les services de la municipalité, il est important de mentionner l'équipement nécessaire lors de l'appel d'offres.

Informers la population

Une bonne communication avec la population est primordiale. En sachant quels axes sont déneigés en priorité, il sera plus facile de planifier les déplacements et de savoir quel chemin emprunter.



Des contrats complets et détaillés

Pour répondre aux attentes de la population et s'assurer d'une uniformité dans l'entretien des infrastructures, il est important de bien détailler les contrats avec les sous-traitants, le cas échéant. Lorsque réalisé à l'interne, la formation continue et des visites terrain peuvent permettre d'améliorer les résultats, en les informant notamment sur les nouveautés de l'année. Il faut profiter de l'expertise développée par les personnes qui effectuent le déneigement et les consulter avant, pendant et après une saison de déneigement pour améliorer la qualité du service.

Assurer la sécurité des usagers de la route lors des opérations de déneigement

Pour davantage de sécurité, la cohabitation des usagers de la route avec les machineries de déneigement doit être planifiée. Piétons Québec vous recommande d'établir des pratiques sécuritaires et des normes de sécurité pour les équipements, de sensibiliser les opérateurs à la vulnérabilité des piétons et d'éviter les opérations durant les déplacements des usagers vulnérables, telle que la sortie de classe des élèves.

Gel/dégel: comment gérer la sloche ?

Source d'inconfort pour les piétons, la sloche renforce la perception négative de l'hiver et peut dissuader la pratique de la marche. De plus, elle risque de se transformer en surface glissante pouvant entraîner des chutes et des blessures.

Gérer la sloche de manière efficace, particulièrement aux intersections et au milieu des corridors piétons, où elle a tendance à s'accumuler, est tout un défi. Ce défi sera de plus en plus présent avec les changements climatiques. Plusieurs solutions peuvent être appliquées :

- Concevoir des infrastructures piétonnes évitant l'accumulation d'eau et de sloche, telles les saillies de trottoir et les traverses piétonnes surélevées, où l'eau s'écoulera en bordure extérieure des chemins piétons
- Opter pour un drainage central de la rue plutôt qu'à proximité des intersections
- Nettoyer en priorité les puisards situés à proximité des corridors piétonniers achalandés

POLITIQUES ET DOCUMENTS STRATÉGIQUES

L'adoption d'une politique de déneigement est un outil facilitant la prise de décision afin de prioriser et faciliter les actions de la municipalité. Se doter d'un tel document permet de réduire la gestion à la demande et d'adapter les pratiques de déneigement selon les besoins propres à chaque quartier de la municipalité. Le processus d'élaboration permet aussi de donner la parole à la population, ainsi leurs besoins et leurs habitudes de déplacements sont mieux compris et davantage intégrés, optimisant les actions de la municipalité permettant ainsi de mieux comprendre et d'intégrer leurs besoins et leurs habitudes de déplacements pour optimiser les actions de la municipalité. Ultimement, l'adoption d'une politique de déneigement facilite les déplacements pour tout le monde, que l'on soit à pied, à vélo, en transport collectif ou en véhicule.

Ville de Québec

Avec l'élaboration de sa politique de viabilité hivernale, adoptée en 2020, la Ville de Québec vise à ce que l'entièreté des trottoirs, des escaliers adjacents et des cheminements piétonniers rejoignant les établissements scolaires et les services de transport soient déneigés. Elle a aussi décidé d'améliorer et de sécuriser les déplacements des usagers plus vulnérables en déneigeant en priorité les cheminements qu'ils empruntent. Pour ce faire, le réseau de trottoirs a été classé selon deux niveaux de priorité. Sont classés prioritaires les trottoirs en zones scolaires, aux abords des établissements d'enseignement, empruntés par plusieurs usagers vulnérables, sur une artère commerciale, un cheminement scolaire, un corridor achalandé de transport actif, un escalier, une pente abrupte ou encore un circuit touristique. Les opérations de déneigement y sont enclenchées dès l'accumulation de 3 cm de neige et dès 5 cm pour les autres trottoirs. La configuration du trottoir est aussi prise en compte, définie par un logigramme. Les opérations de déneigement des trottoirs et de la chaussée sont prévues en trois phases: grattage et épandage, enlèvement de la neige, puis entretien des surfaces. Aussi, la communication auprès des citoyens a été améliorée grâce à une carte interactive indiquant où ont lieu les opérations de déneigement.

La Ville de Québec poursuit ses efforts pour améliorer la mobilité des usagers vulnérables avec le déneigement de l'accès aux boutons presseurs des passages piétons, la suppression des obstacles sur les parcours piétons, l'accessibilité aux espaces de stationnement destinés aux personnes à mobilité réduite et aux débarcadères réservés au transport adapté.



Pour en savoir plus

[Politique de viabilité hivernale](#),
Ville de Québec.



Escalier déneigé à Québec

Prioriser la mobilité piétonne en hiver

- Cibler les endroits prioritaires selon les cheminements des personnes vulnérables (enfants, aînés, personnes à mobilité réduite), l'achalandage piéton, le débit et la vitesse de circulation des véhicules. Il est plus dangereux pour les piétons de cohabiter sur la chaussée avec des véhicules à vitesse élevée;
- Déneiger toutes les infrastructures piétonnes: déneiger seulement un trottoir sur deux rallonge le temps de marche, oblige des traversés non nécessaires et non sécuritaires, accroît le risque de chute et de collision pouvant causer des blessures graves et peut dissuader de se déplacer;
- Déneiger les infrastructures reliées aux services de transport collectif et éviter l'accumulation de neige en bordure du trottoir pour éviter les chutes en montant ou en sortant de l'autobus;
- Appliquer de l'abrasif sur les trottoirs et assurer une bonne visibilité des passages piétonniers;
- Assurer le déneigement, l'accessibilité et l'usage des boutons d'appel pour les feux piétons.



PROFITER DE L'HIVER À PIED

Au Québec, nous pouvons mieux profiter de nos hivers en apprenant à vivre davantage notre nordicité. Rendre l'hiver agréable permet de favoriser les déplacements à pied. Il est possible de créer des lieux de rencontre et de repos pour profiter de l'hiver, par exemple, en piétonnant certaines artères, en ajoutant du mobilier urbain, en déneigeant le mobilier existant ou encore en aménageant des placettes hivernales. Ces aménagements ont aussi comme bénéfice additionnel de briser l'isolement social et la dépression saisonnière, ainsi que de favoriser le vieillissement actif. L'augmentation de la pratique de la marche comporte aussi des bénéfices pour la santé psychologique et physique, pour l'environnement, pour l'économie locale.

Ville de Victoriaville

La Ville de Victoriaville réussit à déneiger 92% de ses trottoirs, seuls 10 km, de l'ensemble des 120 km de trottoirs ne sont pas déneigés. Ils commencent par déblayer un côté de trottoir, en priorisant les zones scolaires, le centre-ville et les artères principales. Lorsque cette étape est terminée, le déneigement du second côté de la rue débute. En matière de sécurité, Victoriaville s'assure de réduire au minimum les opérations de chargement de la neige lors des déplacements des élèves.

La Ville de Victoriaville privilégie aussi l'épandage de sable et de pierres sur la chaussée pour limiter l'utilisation de sel de déglacage, nocif pour la flore, la faune, l'eau, les sols et les infrastructures. Ces abrasifs sont utilisés aux endroits stratégiques: intersections, courbes et dénivelés.



Promouvoir les déplacements actifs en hiver

En Norvège, le transport actif est mis de l'avant et certaines villes encouragent les déplacements à ski! Des pistes de skis de fond sont aménagées dans plusieurs communautés, conçues pour que les citoyens puissent y laisser leurs skis ou les transporter en autobus. Les Norvégiens sont alors nombreux à se déplacer activement en ski, même pour aller au travail.

En somme, pour favoriser la mobilité active, nos conditions hivernales doivent être prises en compte à chacune des étapes de la conception des aménagements, parce qu'un aménagement hivernal sera bénéfique autant en hiver qu'en été et améliorera notre résilience climatique, notamment, par rapport à d'autres phénomènes météorologiques.



BIBLIOGRAPHIE

- City of Edmonton. (2016). Winter design guidelines — Transforming Edmonton into a great winter city.
- Gouvernement du Québec: Banque de données des statistiques officielles sur le Québec (2021). Nombre de titulaires d'un permis de conduire ou d'un permis probatoire selon le sexe et l'âge, Québec et régions administratives.
- Jolicoeur, M. et Komorowski, B. (2019). Aménager pour les piétons et les cyclistes — Guide technique. (2^e éd.). Bibliothèque nationale du Québec.
- Le Point. (2016). Fait d'hiver: et la Suède inventa le « déneigement féministe ».
- Mercier, H. (2020). La politique de déneigement non sexiste suédoise.
- Piétons Québec. (2021). Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées.
- Piétons Québec. (2021). Apaiser la circulation et sécuriser les intersections dans nos milieux de vie.
- Piétons Québec. (2021). Découvrir l'approche vision zéro en sécurité routière.
- Piétons Québec. (s.d.). L'entretien des infrastructures piétonnes en hiver.
- Swedish association of Local Authorities and Regions (SALAR). (2012). Starter Kit for Sustainable Gender Equality, an aid for politicians and managers for better operations quality. [vidéo, 15min22]
- Ville de Québec. (2020). Politique de viabilité hivernale - À Québec, on vit l'hiver!.
- Ville de Québec. (2020). Politique de viabilité hivernale - À Québec, on vit l'hiver! — version préliminaire.
- Ville de Victoriaville. (s.d.). Déneigement.
- Vivre en Ville. (2014). Le chemin de l'école. [vidéo, 1min09].
- Vivre en Ville. (2023). Villes d'hiver pour personnes âgées: outils pour guider les municipalités dans l'amélioration des déplacements actifs des personnes âgées à travers l'aménagement et l'entretien du réseau.
- Vivre en Ville. (2019). Ville d'hiver — Principes et stratégies d'aménagement hivernal du réseau actif d'espaces publics montréalais.



MARCHER EN TOUTE SAISON: AMÉNAGER POUR L'HIVER

CRÉDITS

Recherche et rédaction

Chloé Fortin-Côté

Coordination

Katia Lesiack

Révision et relecture

**Sandrine Cabana-Degani, Chloé Fortin-Côté
et Révision AM**

Graphisme

CORSAIRE Design | Communication | Web

©Piétons Québec, mai 2024

www.pietons.quebec



PIÉTONS
QUÉBEC

Avec la participation financière de :

Québec