



Plan de MOBILITÉ ACTIVE 2025 - 2035

Synthèse



Adopté le 20 mai 2025



TABLE DES MATIÈRES

MOT DE LA MAIRESSE	4
COMITÉ DE SUIVI ET COLLABORATEURS	5
CONTEXTE	6
OBJECTIFS	6
DÉMARCHE	6
PORTRAIT DU TERRITOIRE	7
Profil sociodémographique	8
Analyse territoriale et configuration urbaine	8
Réseau de transport actif (carte)	8
Connectivité (carte)	9
Accessibilité piétonne (carte)	10
HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES ADÉLOIS	11
GRANDS ENJEUX DE MOBILITÉ	12
Enjeux prioritaires identifiés	12
PLAN D'ACTION 2025-2035	13
Vision	14
Orientations	14
Classification des actions	14
- Accessibilité et convivialité	14
- Sécurité	15
- Infrastructures et mobilier	15
- Communication et sensibilisation	15
- Gestion municipale et représentation	16
PROJETS MAJEURS 2025-2030	17
MISE EN ŒUVRE AXES STRATÉGIQUES	19
Indicateurs	19

Mot de la **MAIRESSE**

C'est avec une grande fierté que je vous présente le **Plan de mobilité active 2025-2035** qui, bien au-delà d'un document stratégique, constitue un outil concret pour métamorphoser nos artères et insuffler une nouvelle vitalité à notre cadre de vie. Il se traduira par des actions tangibles : corridors piétonniers sécurisés, réseau cyclable cohérent, réaménagement d'intersections problématiques et sensibilisation continue de notre population.

Ce plan ambitieux n'est pas le fruit d'une simple volonté politique. Il émane d'un véritable travail collectif, qui résulte de consultations publiques ayant mobilisé comités de travail, organismes partenaires et citoyens engagés. Ensemble, nous avons su dresser un portrait lucide et ambitieux de la mobilité à Sainte-Adèle, identifiant ainsi nos défis actuels et notre formidable potentiel. À chacun de ces acteurs du changement, j'exprime ma profonde reconnaissance.

Ce virage vers la mobilité active est également une réponse aux défis environnementaux actuels. En favorisant les déplacements à faible empreinte carbone, nous posons un geste significatif pour la préservation de notre patrimoine naturel, soit ces montagnes, ces lacs et ces forêts qui font l'identité même de Sainte-Adèle.

En définitive, ce plan est une invitation à progresser ensemble vers une ville plus verte, plus accessible et plus vivante. Une ville où la mobilité active n'est pas seulement une alternative, mais devient progressivement une évidence qui enrichit notre quotidien.



Michèle Lévesque

Mairesse de Sainte-Adèle

COMITÉ DE SUIVI ET COLLABORATEURS



VILLE DE SAINTE-ADÈLE

- Andrée-Ann LaRocque, directrice adjointe du Service de l'urbanisme et de l'environnement
- Anouk Deveault, directrice des communications
- David Huggins-Daines, conseiller municipal
- Eric Généreux, directeur du Service de l'urbanisme et de l'environnement
- Étienne Brossard, directeur des Services techniques et hygiène du milieu
- Louis-Alexandre Desforges, chargé de projet aux Services techniques et hygiène du milieu
- Michèle Lalonde, mairesse
- Patric Lacasse, directeur du Service des travaux publics
- Richard Allard, conseiller municipal
- Sophie Charpentier, directrice générale
- Vincent Bélanger, directeur du Service des loisirs, de la culture et de la vie communautaire



MOBA

- Cendra François Percy, chargée de projet en mobilité durable
- Isabelle Teasdale, conseillère en mobilité durable



L'ARPENT

- Mathieu Lemay, chargé de projet



LAURENTIDES EN SANTÉ,

- La Table intersectorielle régionale pour les saines habitudes de vie (TIR-SHV)

RÉDACTION

- Isabelle Teasdale, conseillère en mobilité durable MOBA
- Cendra François Percy, chargée de projet en mobilité durable MOBA

RÉVISION

- Catherine Robidoux, chargée de projet en mobilité durable MOBA
- Megane Bélanger, agente aux communications, Ville de Sainte-Adèle

MISE EN PAGE DU DOCUMENT FINAL

Pixel Créatif

CONTEXTE

La Ville de Sainte-Adèle, où 92 % des déplacements se font en voiture (recensement 2021), souhaite réduire sa dépendance à l'automobile. Pendant des décennies, le territoire s'est développé en fonction des déplacements en voiture. Cependant, nous avons la conviction que l'avenir de Sainte-Adèle passe par une mobilité plus diversifiée, plus douce et plus humaine afin de bâtir un environnement plus sain, plus sécuritaire et fondamentalement plus accessible.

C'est d'ailleurs pourquoi, dans le cadre de la refonte de son Plan d'urbanisme 2021-2036, l'un des objectifs est de promouvoir le transport actif (marche, vélo). Pour réaliser cet objectif, la Ville a mandaté l'organisme MOBA afin d'élaborer un Plan de mobilité active (PMA) pour son périmètre urbain.

OBJECTIFS



Intégrer tous les modes de transport dans une vision globale de la mobilité



Faciliter les déplacements sécuritaires des piétons et cyclistes



Encourager l'usage des modes de transport actifs et réduire l'auto solo

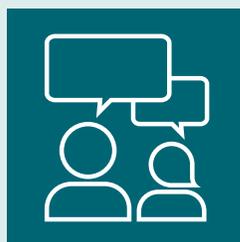
DÉMARCHE



Marche exploratoire Mars 2024

 Visite du périmètre urbain à pied afin d'observer et noter les réalités vécues par les usagers actifs

 Membres du comité de suivi



Consultation citoyenne Mai 2024

 Expérience vécue en transport actif et proposition de pistes de solution

 Plus de 30 participants



Sondage en ligne Mai 2024

 Questions sur les habitudes et besoins des Adélois en matière de déplacements actifs

 Plus de 250 répondants



Plateforme virtuelle onmarcheonroule.org En continu

 Signalements de dangers ou préoccupations et suggestions d'amélioration

 Plus de 150 signalements

An aerial photograph of a mountain town in winter. The scene is dominated by a winding, snow-covered road that curves through the town. On the left side of the road, there are several large, multi-story buildings with yellow facades and dark roofs, some with balconies. The town is built on a hillside, with snow covering the ground and rooftops. In the background, a large, snow-covered mountain rises, dotted with bare trees. The sky is a clear, pale blue. A semi-transparent teal banner is overlaid on the right side of the image, containing the text 'PORTRAIT DU TERRITOIRE' in white, uppercase letters.

PORTRAIT DU TERRITOIRE

Profil sociodémographique

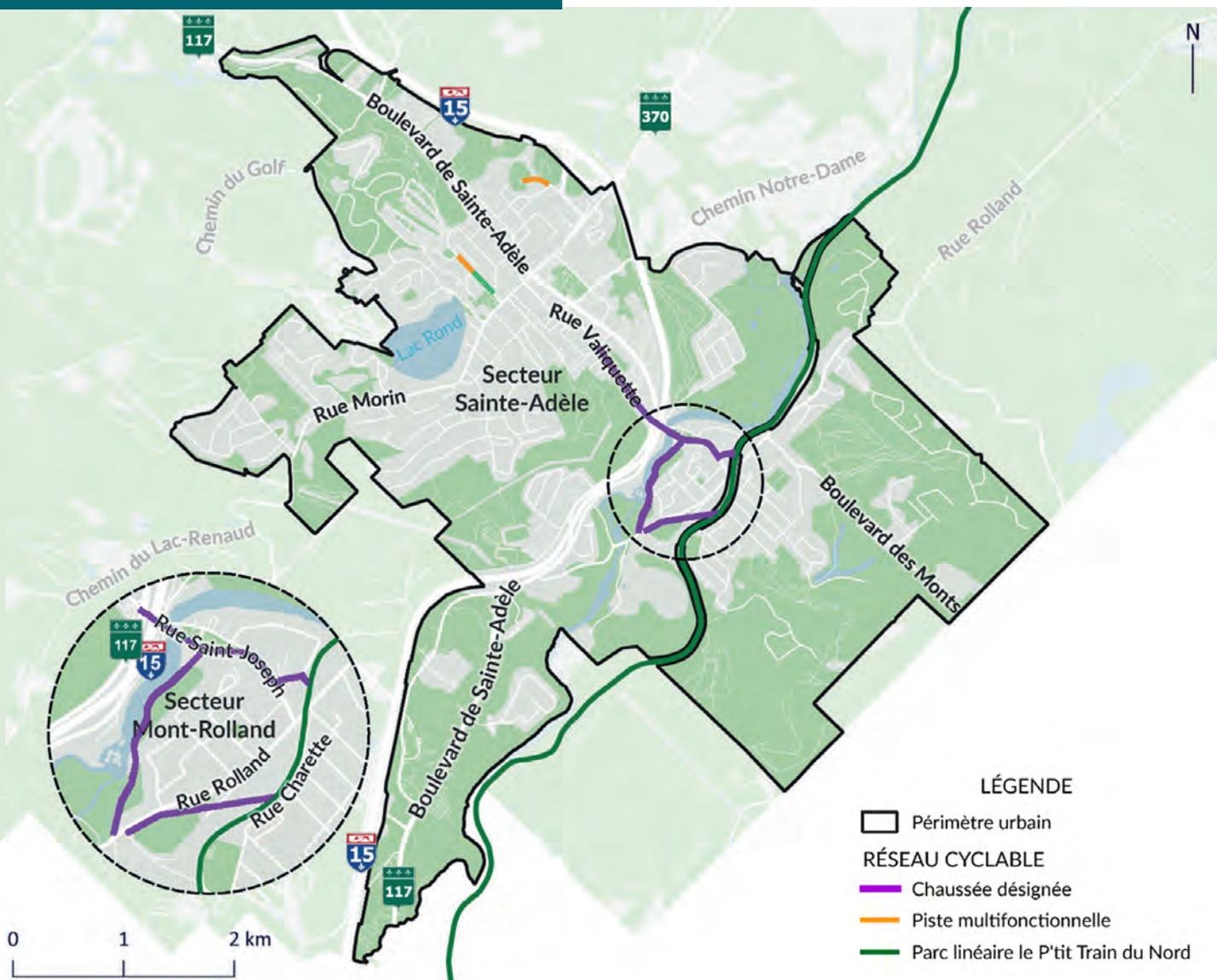
La Ville de Sainte-Adèle est la municipalité la plus peuplée de la MRC des Pays-d'en-Haut avec 15 027 habitants en 2025, en hausse de 16,3 % par rapport à 2016. Selon les tendances démographiques publiées dans la refonte du plan d'urbanisme de la Ville, « une constante augmentation de population de l'ordre d'environ 30 % est à prévoir entre 2016 et 2036 ».

Analyse territoriale et configuration urbaine

Le territoire à l'étude dans ce Plan de mobilité active correspond au périmètre urbain tel que défini dans la carte *Périmètre d'urbanisation et de développement urbain* du Schéma d'aménagement

de la MRC des Pays-d'en-Haut. Cette zone regroupe les commerces et services, les institutions et les zones d'emploi, principalement concentrés dans les secteurs de Sainte-Adèle et Mont-Rolland. Plusieurs voies routières traversent le périmètre urbain, dont la route 117 (boulevard de Sainte-Adèle) qui traverse au cœur de la municipalité, l'autoroute 15 et la route 370 (chemin Pierre-Péladeau). La topographie et la forme urbaine exercent une grande influence sur le cadre bâti ainsi que sur les habitudes de déplacement des habitants. Sainte-Adèle se caractérise par des dénivelés importants, en particulier dans le secteur de Sainte-Adèle. Les variations les plus marquées peuvent compliquer l'accès pour une partie de la population et constituer un défi à la mobilité active.

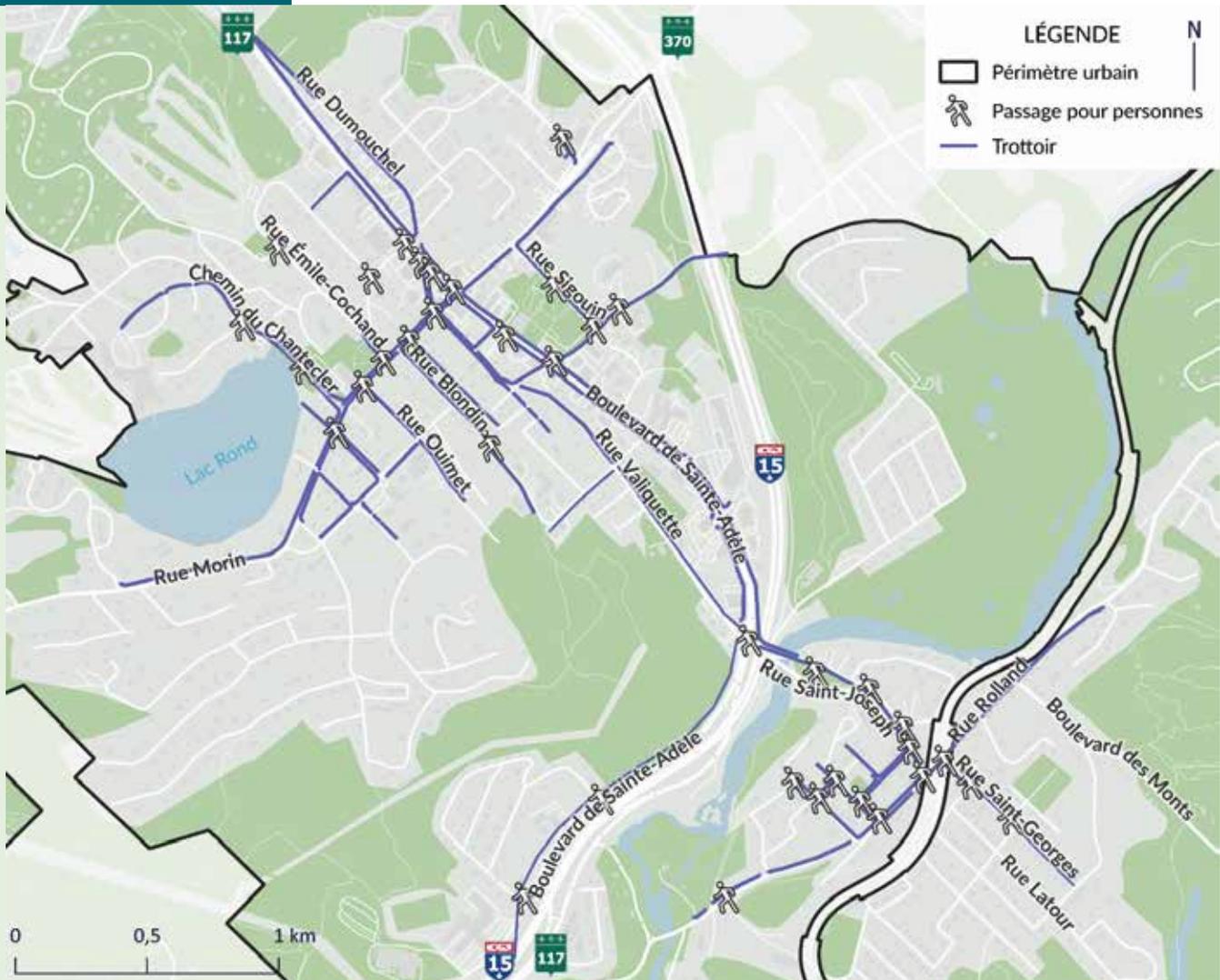
RÉSEAU DE TRANSPORT ACTIF



Le secteur de Mont-Rolland accueille une section du Parc linéaire le P'tit Train du Nord, qui s'étend sur 234 km à travers les municipalités des Laurentides. Cependant, à ce jour, la liaison vers le périmètre urbain n'est pas optimisée. Le Parc linéaire est connecté à une chaussée désignée sur la rue St-Joseph et une piste en site propre parallèle à la rue Rolland, qui forment une boucle dans le secteur Mont-Rolland sans connexion sécurisée vers le centre-ville ou le centre sportif.

Les trottoirs sont principalement situés autour des axes centraux et près des lieux d'intérêt comme le boulevard de Sainte-Adèle, la rue Morin et la rue Valiquette, ainsi que dans les rues adjacentes. La qualité du réseau piéton n'est toutefois pas dans une version optimale, avec plusieurs trottoirs étroits et en dégradation ainsi que souvent présents d'un côté de la rue seulement.

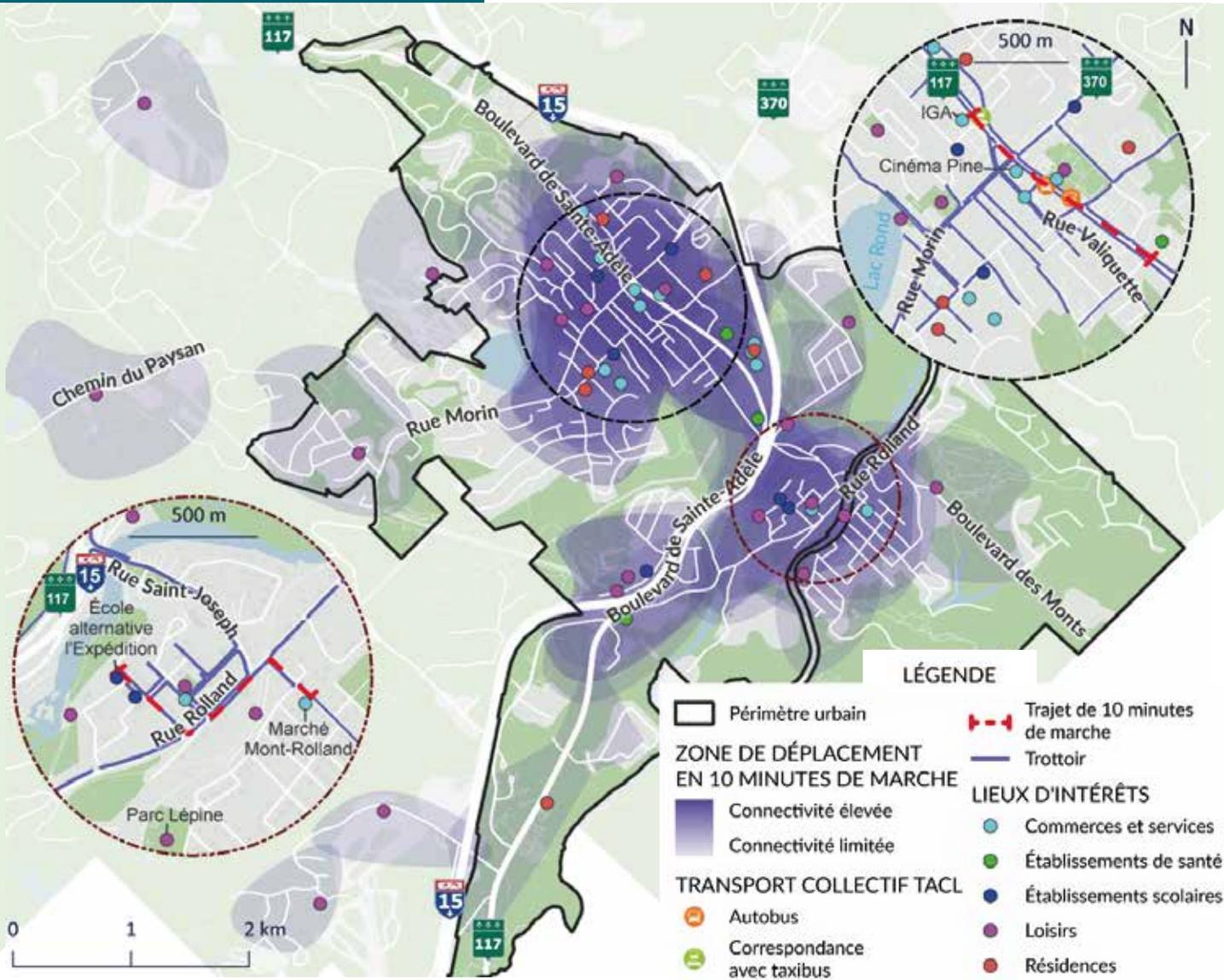
CONNECTIVITÉ



La connectivité entre les lieux d'intérêt est élevée dans les deux cœurs urbains. Dans le secteur Sainte-Adèle, il s'agit surtout des principales artères, comme le boulevard de Sainte-Adèle, la rue Morin et la rue Valiquette, qui sont bien connectées. Dans le secteur de Mont-Rolland,

la meilleure connectivité est observée autour des écoles. Dans les deux secteurs, l'accessibilité piétonne et cycliste demeure toutefois difficile en raison du manque d'infrastructures, de la configuration des rues ou du dénivelé.

ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE



HABITUDES DE DÉPLACEMENT DES ADÉLOIS

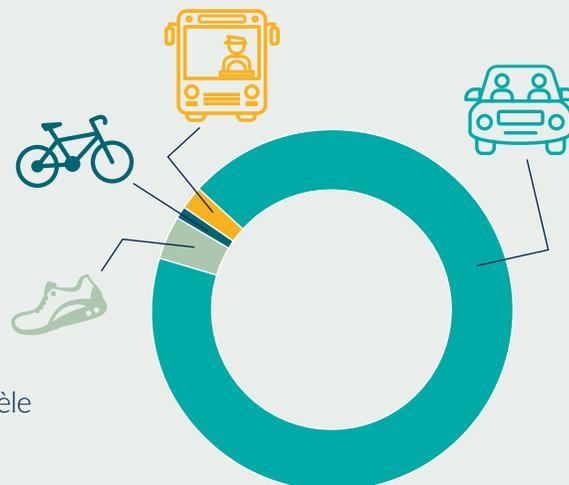
Selon le recensement canadien de 2021

Moyens de transport pour se rendre au travail

- 91,6 % voiture (86,4 % conducteur et 5,3 % passager)
- 3,9 % marche
- 0,4 % vélo
- 1,7 % transport en commun

Autres statistiques

- Le trajet domicile-travail est de moins de 30 minutes
- Environ 30 % des déplacements se font à l'intérieur de Sainte-Adèle
- 21,4 % des répondants travaillent à domicile



SELON LE SONDAGE RÉALISÉ À SAINTE-ADELE EN MAI 2024

Profil des répondants au sondage

- 68 % sont des femmes
- 53 % ont 50 ans et plus
- 10 % ont des limitations de mobilité
- 65 % résident dans le périmètre urbain
- 35 % vivent avec des enfants



68 %



53 %



10 %



65 %



35 %

Modes de transport utilisés, tous motifs confondus

- L'auto solo domine avec 91 %
- Toutefois, 60 % des répondants ont marché et 35 % ont fait du vélo au cours de la dernière année
- Le vélo est surtout utilisé l'été (60 % des cyclistes), moins l'hiver (14 %)
- La marche est pratiquée de façon régulière en toute saison



91 %



60 %



35 %

Motifs de déplacement

Les déplacements à pied et à vélo sont majoritairement récréatifs :

- 95 % des cyclistes et 78 % des marcheurs les utilisent pour les loisirs
- Seuls 16 % des cyclistes se rendent au travail en vélo

Perception des réseaux

Les répondants jugent les réseaux de marche et de vélo insatisfaisants, en raison :

- Du manque de sécurité pour les piétons
- De l'insuffisance des infrastructures (trottoirs, traverses, voies cyclables)
- De la faible connectivité et continuité du réseau cyclable

Bonifications souhaitées

- Marche : plus d'infrastructures et une meilleure sécurité
- Vélo : réseau continu et connecté, ajout de voies protégées

Les priorités exprimées par les non-utilisateurs des modes actifs rejoignent celles des usagers actuels.

GRANDS ENJEUX DE MOBILITÉ

Les citoyens de Sainte-Adèle perçoivent un fort potentiel de développement du transport actif, actuellement sous-exploité. Ils expriment leur désir d'une culture de mobilité plus active, mais jugent les initiatives existantes insuffisantes et fragmentaires.

Enjeux prioritaires identifiés

Accessibilité et connectivité

- Difficultés liées à la route 117, aux pentes du territoire et au manque de liaisons entre secteurs, notamment avec le P'tit Train du Nord.
- Les infrastructures piétonnes sont insuffisantes, surtout autour des zones scolaires et commerciales, affectant les populations vulnérables.

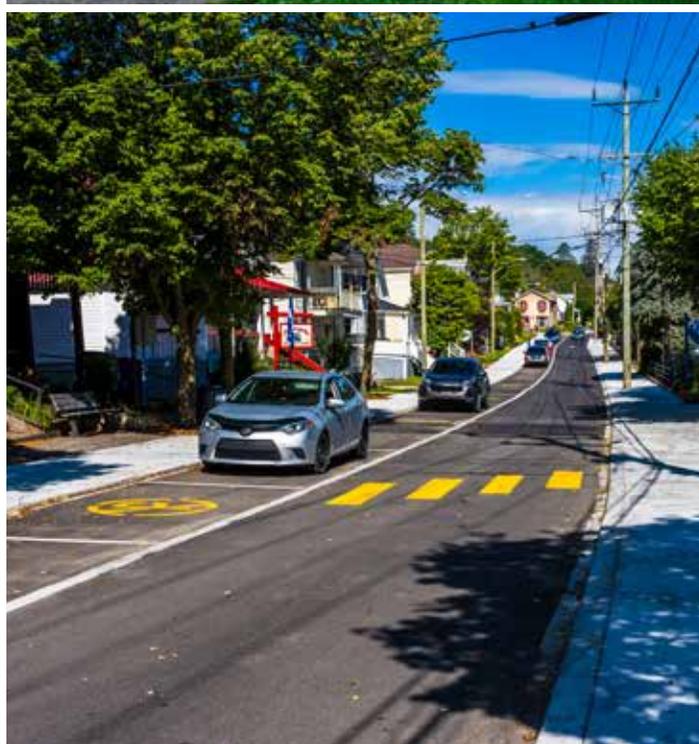
Sécurité et infrastructures

- Préoccupations autour de la vitesse excessive, du manque d'aménagements piétonniers et cyclables, de la mauvaise condition de certaines rues, ainsi que de l'absence de supports à vélo et de sécurisation autour des écoles.

Convivialité des réseaux

- Le réseau est jugé peu fluide et inconfortable, avec des intersections mal conçues, des trottoirs étroits, un manque d'ombrage, de repos et de verdissement. Le déneigement inadéquat rend l'utilisation hivernale difficile.

Les participants appellent à une amélioration globale du réseau pour le rendre plus sécuritaire, accessible et agréable à utiliser à l'année.





PLAN D'ACTION 2025-2035

Vision

Encourager une mobilité active en intégrant des aménagements piétons et cyclables sécurisés, connectés aux quartiers et aux services essentiels. En misant sur des infrastructures adaptées et durables, nous créons un environnement inclusif et attrayant qui stimule la santé, le bien-être, et la convivialité.

Orientations

- Accessibilité et convivialité
- Sécurité
- Infrastructures et mobilier
- Communication et sensibilisation
- Gestion municipale et représentation

Classification des actions

PRIORITÉ	HORIZON	BUDGET
1 Prioritaire	0+ 0-2 ans	\$ Faible
2 Important/pertinent	2+ 2-5 ans	\$\$ Modéré
3 À considérer	5+ 5-10 ans	\$\$\$ Élevé

Accessibilité et convivialité

		PRIORITÉ	HORIZON	BUDGET
A1.1	Ajouter des pistes cyclables afin de connecter les quartiers résidentiels périphériques aux noyaux villageois	2	5+	\$\$\$
A1.2	Mettre en place de nouveaux aménagements piétonniers en priorisant une continuité du réseau	1	0+	\$\$
A1.3	Inclure les sentiers de PASA aux réflexions visant à avoir un réseau cohérent et continu	2	2+	\$
A1.4	Mener une réflexion sur la mobilité active spécifique au secteur Mont-Rolland	1	2+	\$
A1.5	Relier le P'tit Train du Nord et le secteur Sainte-Adèle : accès sécuritaires entre les deux centres-villes	1	2+	\$\$\$
A1.6	Prendre en compte la saisonnalité (neige, verglas) dans la planification des réseaux piétonniers et cyclables et revoir les priorités et exigences de déneigement	2	2+	\$\$
A1.7	Augmenter la végétation le long des principaux axes de transport actif et dans les stationnements	2	0+	\$\$\$
A1.8	Réviser les temps de passage pour piétons (lieux d'intérêts et achalandés)	2	2+	\$
A1.9	Instaurer des mini-placettes dans les zones à fort dénivelé et achalandées	2	5+	\$\$

Sécurité

		PRIORITÉ	HORIZON	BUDGET
S2.1	Établir un circuit piéton accessible pour les personnes âgées et à la mobilité réduite	3	5+	\$\$
S2.2	Reconfigurer les intersections critiques pour améliorer la visibilité et la sécurité des cyclistes et des piétons	1	5+	\$\$\$
S2.3	Remettre en état les trottoirs endommagés	1	5+	\$\$\$
S2.4	Augmenter le nombre de passages piétons, selon les normes en vigueur	1	5+	\$\$\$
S2.5	Déterminer une procédure d'évaluation des demandes de mesures d'atténuation	2	0+	\$
S2.6	Poursuivre des plans de déplacements scolaires autour des écoles	2	5+	\$\$
S2.7	Poursuivre les efforts pour la sécurité des passages entre la voie publique et les entrées des bâtiments pour les piétons	3	5+	\$\$

Infrastructures et mobilier

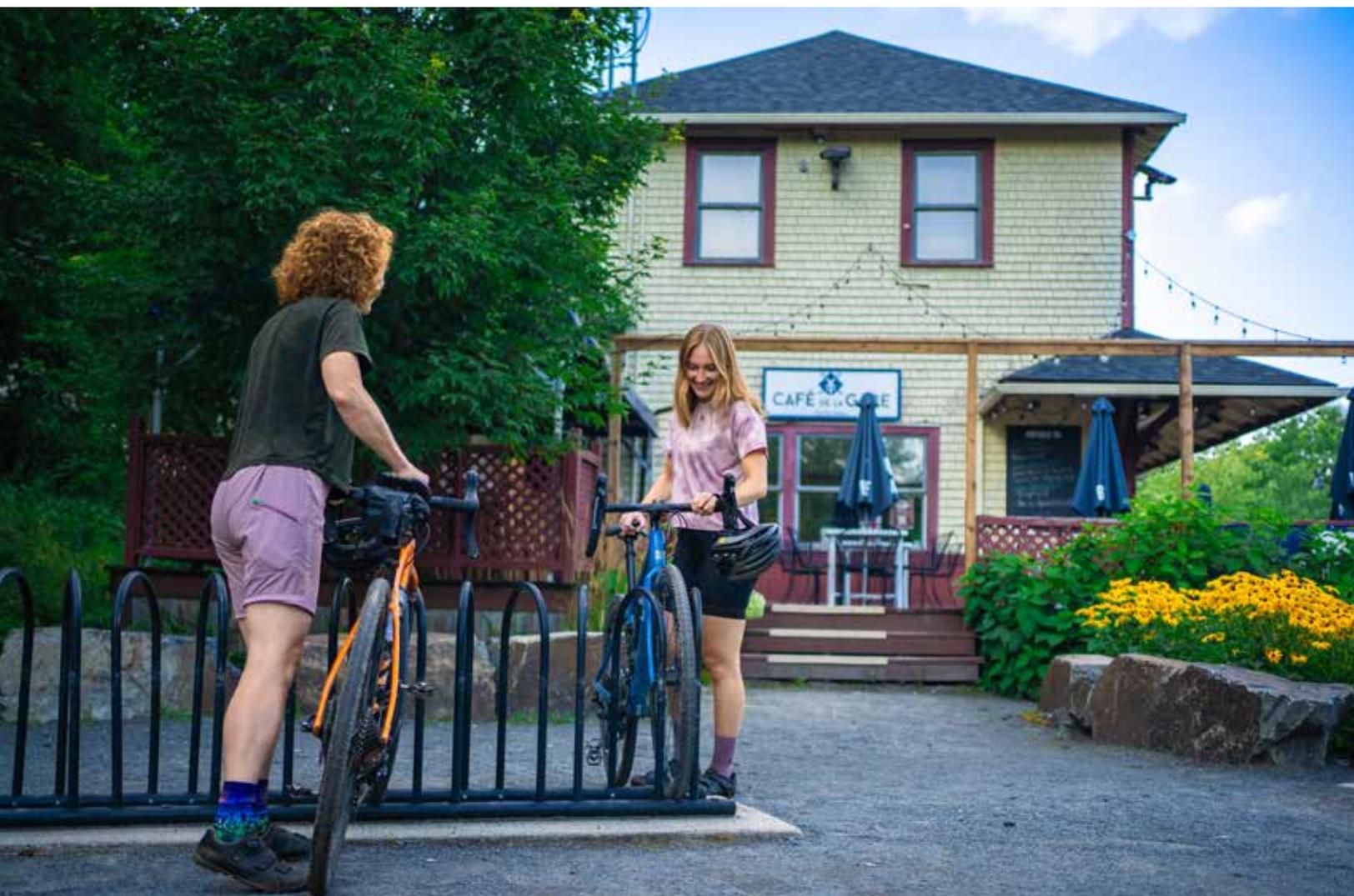
		PRIORITÉ	HORIZON	BUDGET
I3.1	Mettre en place des installations éphémères pour sonder l'intérêt de la mobilité active au quotidien	2	2+	\$\$
I3.2	Réévaluer l'aménagement des corridors scolaires et s'assurer qu'ils soient adaptés à la mobilité active des enfants	1	5+	\$\$\$
I3.3	Bonifier le mobilier urbain, tel que des supports à vélos et des bancs, le long des principaux axes de transport actif et l'espace public	2	2+	\$\$\$

Communication et sensibilisation

		PRIORITÉ	HORIZON	BUDGET
C4.1	Ajouter une signalétique pour mieux identifier les aménagements existants	2	2+	\$\$
C4.2	Poursuivre la collaboration et soutenir les initiatives citoyennes qui proposent des sorties découvertes à vélo	3	0+	\$
C4.3	Développer et promouvoir la mobilité active via une campagne de communication	1	2+	\$\$
C4.4	Faire rayonner le Plan de mobilité active auprès des citoyens et des partenaires	1	0+	\$
C4.5	Soutenir une campagne « À pied à vélo chez mes commerçants » en collaboration avec les commerçants	3	5+	\$
C4.6	Lancer des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière : éduquer les conducteurs et les usagers	3	2+	\$

Gestion municipale et représentation

		PRIORITÉ	HORIZON	BUDGET
G5.1	Mettre à jour la cartographie des réseaux actifs et se doter d'un Plan directeur des réseaux actifs (ou cyclables)	1	2+	\$\$
G5.2	Intégrer une réflexion sur les infrastructures pour les modes de transport actifs dans chaque projet de rue et mettre en place un mécanisme de concertation inter-services lors de travaux majeurs pour favoriser la mobilité active	1	2+	\$
G5.3	Étudier l'opportunité d'ajouter des exigences relatives aux infrastructures dans le Règlement de zonage et le PIIA	2	5+	\$
G5.4	Équilibrer la prévision des budgets au PTI entre les montants de réfection et de développement des réseaux	2	0+	\$
G5.5	Réaliser un guide technique d'aménagement des espaces dédiés aux modes actifs applicables à tout nouveau projet	2	5+	\$\$
G5.6	Mettre en place une enquête récurrente pour suivre l'évolution de la pratique du transport actif	2	2+	\$\$
G5.7	Participer à une réflexion avec le CRE Laurentides pour le déploiement de vélos en libre-service	3	5+	\$
G5.8	Poursuivre les efforts de coordination pour planifier des actions conjointes avec le MTMD	1	2+	\$\$



PROJETS MAJEURS 2025-2030

Consciente des enjeux liés aux changements climatiques et ayant à cœur la santé globale de ses citoyens, la Ville amorce dès maintenant la mise en œuvre de certaines actions identifiées dans le présent plan d'action.

Plusieurs projets d'envergure planifiés pour les cinq prochaines années visent à :

- Améliorer concrètement les conditions des déplacements actifs sur le territoire
- Concentrer les interventions sur des lieux stratégiques
- Sécuriser les déplacements
- Bonifier les infrastructures existantes
- Encourager la population à adopter des modes de transport actifs au quotidien

Les projets suivants témoignent de la volonté municipale de passer concrètement à l'action et de poser les bases d'un réseau structurant, cohérent et accessible à tous.

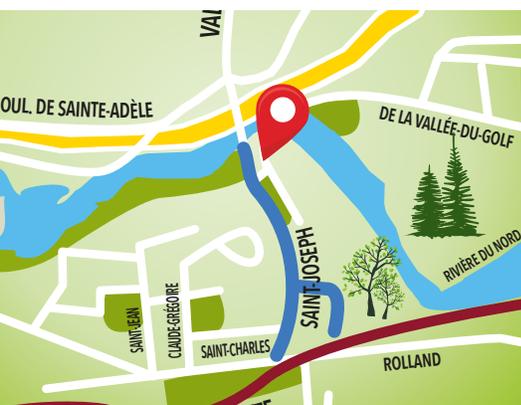


RUE NOTRE-DAME

📍 Du chemin du Golf au trottoir existant

■ Ajout d'une piste multifonction ou d'un trottoir sur +/- 350 mètres, reliant les aménagements existants.

- ✓ Réponse à des demandes citoyennes
- ✓ Continuité du réseau



RUE SAINT-JOSEPH

📍 De la rue Rolland au pont existant

■ Création d'une piste multifonction sur +/- 450 mètres dans un secteur stratégique de la ville.

- ✓ Connexion du Parc linéaire le P'tit Train du Nord au centre-ville



RUE DU BOURG-JOLI ET CHEMIN PIERRE-PÉLADEAU

📍 Face à l'école Saint-Joseph

■ Projet de 580 mètres de mise à niveau des infrastructures existantes

- ✓ Sécurisation du secteur scolaire et du lien vers le parc Claude-Cardinal



BOULEVARD DE SAINTE-ADÈLE

📍 De la rue Saint-Joseph au parc Claude-Henri-Grignon

▬ Projet structurant de 1,25 km qui reliera le secteur Mont-Rolland au centre-ville

- ✓ Bonification de l'accès aux commerces et dynamisation du boulevard de Sainte-Adèle



RUE HENRI-DUNANT

📍 De la rue Émile-Cochand au boulevard de Sainte-Adèle

▬ Ajout d'un lien multifonction de 275 mètres

- ✓ Sécurisation d'une zone scolaire
- ✓ Mise à niveau des infrastructures existantes



CENTRE SPORTIF ET ÉCOLE A.-N.-MORIN

📍 Connexion entre le Centre sportif Pays-d'en-Haut, l'école secondaire A.-N.-Morin et le réseau existant

▬ Ajout de deux segments totalisant plus de 1,4 km

- ✓ Lien entre des pôles scolaires et communautaires
- ✓ Intégration du secteur Mont-Rolland





MISE EN OEUVRE AXES STRATÉGIQUES

Quatre axes stratégiques sont identifiés pour la mise en œuvre du Plan de mobilité active 2025-2035 :

AXE 1 – GOUVERNANCE

La responsabilité du suivi de l'évolution de la mobilité active sera attirée au Service des loisirs, de la culture et de la vie communautaire. Le conseil municipal autorisera les cibles à atteindre à court, moyen et long terme sous recommandation du comité de suivi, composé de plusieurs services. Il appuiera également les services concernés par la mise en place des actions, en se référant aux fiches action qui accompagnent le Plan.

AXE 2 – FORMATION

La Ville assurera la formation des employés des services municipaux concernés, en lien avec les meilleures pratiques et avec l'appui des acteurs du domaine en matière d'aménagement en faveur des piétons et cyclistes.

AXE 3 – CONCERTATION

La Ville mettra en place, lorsque nécessaire, un processus de consultation et de concertation des parties prenantes pour les nouveaux projets d'aménagement cyclable et piéton.

AXE 4 – PROCESSUS DE SUIVI

La Ville publiera un court rapport suivant l'horizon de réalisation des actions comprises dans le Plan de mobilité active, soit après 2 ans, 5 ans et 10 ans suivant son adoption. Ce rapport, sous forme de bilan, dressera les réalisations et le suivi des indicateurs de suivi disponibles.

INDICATEURS

Voici une liste sommaire d'indicateurs, pour chacune des orientations du plan d'action :

■ Accessibilité et convivialité

- Longueur du réseau piétonnier
- Longueur du réseau cyclable

■ Sécurité

- Nombre d'intersections sécurisées
- Nombre d'écoles ayant un plan de déplacement scolaire
- Nombre de piétons ou de cyclistes blessés et gravité des blessures

■ Infrastructures et mobilier

- Nombre d'installations améliorant le confort (ex. : banc, support à vélo) relié à la mobilité active
- Nombre d'installations éphémères

■ Communication et sensibilisation

- Nombre d'activités de sensibilisation réalisées

■ Gestion municipale et représentation

- Représentations de la Ville auprès des instances régionales et provinciales
- Mise en place d'un mécanisme de concertation interne

