



Audit réglementaire

Plan de mobilité active - Ville de Sainte-Adèle

Par :

Mathieu Lemay (OUQ), chargé de projets, Arpent

Laurent Gauthier, chargé de projets, Arpent

Méthodologie

L'aménagement du territoire et la configuration urbaine sont étroitement liés à la réglementation d'urbanisme qui guide l'implantation des activités sur le territoire. Dans cette optique et afin de soutenir la Ville de Sainte-Adèle dans l'intégration de la mobilité durable dans ses règlements d'urbanisme, nous avons réalisé un audit portant sur trois règlements clés. Les règlements de zonage, de lotissement et celui sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) ont été examinés en détail. De plus, une consultation du plan d'urbanisme a été entreprise dans le but de formuler des recommandations pertinentes.

Objectifs

Les objectifs poursuivis par les recommandations réglementaires visent à :

- Réduire la place occupée par l'automobile dans la ville;
- Bonifier la quantité et la qualité des infrastructures piétonnes et cyclables;
- Systématiser la présence de ces infrastructures dans les nouveaux lotissements;
- Améliorer le confort et la sécurité des usagers en transports actifs;
- Élever les standards d'aménagement des grandes aires de stationnement pour une meilleure cohabitation entre les modes de transport, une sécurisation des usagers vulnérables et une meilleure intégration de composantes écologiques;
- Orienter la forme urbaine en faveur des déplacements actifs par une réduction des distances à parcourir.

Faits saillants :

Bons coups actuels

- Aucun nombre de case(s) minimum exigé(s) pour un usage autre qu' Habitation (H)
- L'inclusion de normes d'aménagement piétonniers afin de relier la rue à l'entrée du bâtiment principal pour les types de milieux de catégorie T5, C1, ZC.1;
- L'inclusion de normes relatives au stationnement pour vélos pour certains usages d'Habitation et des usages autres qu'habitation.

Aspects à travailler

- La perméabilité des îlots, par l'ajout de normes maximales de dimensions d'îlots et l'intégration de sentiers, n'est pas incluse au règlement de lotissement.
- Le zonage ne spécifie pas les dimensions et les types de supports, bien qu'un nombre minimum de cases pour vélos y soit spécifié.
- Le coût des exemptions pour fournir le nombre minimum de cases en milieu de vie T5 est fortement dissuasif.
- Le zonage et le PIIA n'exigent aucune infrastructure telle que des allées piétonnes séparées des voies véhiculaires dans les aires de stationnement.

Règlement et chapitre visé	Disposition ou contenu visé	Recommandation	Objectif
1314-2021-Plan d'urbanisme Chapitre 6 Vision urbanistique et développement durable	<i>«les interventions sur le domaine public devront viser à faciliter et sécuriser la mobilité en général afin d'améliorer l'accessibilité et la sécurité pour tous, en plus d'être planifiées de façon à relier les divers attraits et milieux de la Ville de Sainte-Adèle.»</i>	<u>Ajout proposé</u> Introduire à la vision des éléments reliés à l'amélioration de la mobilité durable au niveau du domaine privé également, notamment en réduisant la place occupée par la voiture et ses effets et en privilégiant des aménagements de terrains et du bâtiment en faveur des déplacements actifs et accessibles.	Partager la notion d'effort au niveau du transport actif aux acteurs publics, mais aussi privés et l'enchâsser dans la vision développée.
1314-2021-Plan d'urbanisme Chapitre 11 Concept d'organisation spatiale	Plan du concept d'organisation spatiale	<u>Ajout proposé</u> Intégrer les éléments d'interconnectivité et de maillage des réseaux de transport actif au concept d'organisation spatiale.	Démontrer le caractère structurant d'une consolidation des réseaux de transports actifs.
1314-2021-Plan d'urbanisme 12.2 Orientation II : Favoriser une vie économique locale dynamique et adaptée au contexte de Sainte-Adèle	<i>Moyen de mise en œuvre b: Réduire les exigences reliées au stationnement</i>	<u>Ajout proposé</u> Ajouter un moyen de mise en œuvre d'offrir des conditions de transport actif améliorées en contrepartie des exigences de stationnement réduites	Démontrer que le moyen de mise en œuvre visant à réduire les espaces véhiculaires requis doit s'accompagner de mesures visant à augmenter la part modale en transport actif ayant un impact positif sur la vie économique locale.
1314-2021-Plan d'urbanisme 12.4 Orientation IV : Faire de Sainte-Adèle une ville saine et active	Aucun moyen de mise en œuvre ciblé	<u>Ajout proposé</u> Mentionner comme moyen de mise en œuvre la réalisation du plan	Il est important que le document du plan d'urbanisme puisse référer aux cibles du PMA en matière

		d'action inscrit au sein du PMA	d'organisation du transport.
1314-2021-Z – ZONAGE <i>Section 6 Mobilité et stationnement</i>	<u>Article 239 Utilisation d'un espace de stationnement hors rue</u> Un accès au terrain, une allée d'accès ou une allée de circulation ne doit servir qu'à la circulation des véhicules.	<u>Ajout proposé à l'article existant</u> Un accès au terrain, une allée d'accès ou une allée de circulation ne doit servir qu'à la circulation des véhicules. Ces espaces peuvent être dédiés au déplacement sécuritaire des cyclistes et des piétons.	Élargir à la notion de circulation des personnes (piétons, cyclistes) à l'intérieur des allées de circulation sont souvent dédiés aux traverses de piétons. Cette ouverture s'inscrit en surplus des normes d'aménagement piétonnier (zones T5, CI, ZC.1, ZC.2).
1314-2021-Z – ZONAGE <i>Section 6 Mobilité et stationnement</i>	Ajout d'articles	<u>Ajout proposé</u> Ajouter des dispositions normatives pour les dimensions minimales et la position des supports à vélo ainsi que régir les moyens d'identification de ces espaces. Dimensions proposées aux articles 609 à 619 du règlement 01-275 Hochelaga-Maisonneuve	Garantis des infrastructures de mobilité active cohérentes, sécurisées et facilement identifiables pour les utilisateurs de vélos, favorisant ainsi l'usage du vélo localement
1314-2021-Z – ZONAGE <i>Section 6 Mobilité et stationnement</i>	Article 251: <i>Une entrée d'une façade principale avant d'un bâtiment principal situé dans un type de milieux de catégorie T5, CI, ZC.1 ou ZC.2 doit être accessible par une allée piétonnière à partir d'une rue publique.</i>	Élargir au type de milieux t4.2 et t4.3 pour les habitations multifamiliales H-04	Les mesures de l'article 251 relatives aux sentiers piétons peuvent facilement s'appliquer aux secteurs résidentiels urbains, en particulier aux usages multifamiliaux
1314-2021-Z – ZONAGE <i>Section 6 Mobilité et stationnement</i>	259. Exemption d'obligation de fournir des cases de stationnement	Modification du paragraphe 4. par la diminution de la somme exigée de 1	La réduction de 1 200\$ à 400\$ rend les exemptions plus accessibles et

		200\$ à 400\$	favorise davantage la rationalisation des espaces véhiculaire au centre-ville
1314-2021-LOTISSEMENT <i>SECTION 5 Dispositions relatives à la cession pour fins de parcs, de terrains de jeux ou d'espaces naturels</i>	«Sur l'ensemble du territoire municipal, comme condition préalable à l'approbation d'un plan relatif à une opération cadastrale, le propriétaire doit au choix du conseil : 1. S'engager à céder gratuitement à la Ville un terrain équivalent à 10 % de la superficie du terrain visé par le plan relatif à l'opération cadastrale et qui convient à l'établissement ou à l'agrandissement d'un parc ou d'un terrain de jeux ou au maintien d'un espace naturel; 2. Verser à la Ville une somme équivalente à 10 % de la valeur du site; 3. Prendre à la fois un engagement de cession et verse une somme pour un total combiné de 10 %.»	4. S'engage à établir gratuitement en faveur d'un immeuble de la municipalité une servitude réelle aux fins prévues à l'article 117.1 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme *L'article 45 du règl. 1314-2021-PC devra être modifié pour ajouter l'engagement de servitude comme condition d'émission du permis de lotissement.	En plus d'une contribution financière ou sous forme de cession de terrain, il est désormais possible d'exiger une contribution sous forme de servitude perpétuelle. La servitude peut constituer une avenue facilitante pour l'établissement d'infrastructures de mobilité active (sentiers, passages entre îlots, etc.)
1314-2021-LOTISSEMENT <i>Chapitre 2 - Dispositions relatives aux rues et aux îlots</i>	Nouvel article (chapitre 2 dispositions relatives aux rues et aux îlots)	<u>Ajout proposé</u> La longueur d'un îlot destiné à la construction d'habitations ne devra pas être supérieure à 350 mètres. Cette distance pourra être portée à 500 mètres si un sentier piétonnier	Les îlots trop longs ne permettent pas d'assurer des déplacements fluides d'un point a à b. L'établissement de longueur maximum d'îlots à environ 5 minutes de marche et l'ajout de

		d'un minimum de 5 mètres de largeur, pouvant servir également de voie de secours, est prévu au milieu pour permettre un accès direct à une rue voisine.	sentiers sont essentiels pour assurer la perméabilité des îlots résidentiels, permettant des déplacements fluides et sécurisés tout en favorisant la connectivité et la convivialité des quartiers.
1314-2021-LOTISSEMENT <i>Section 1 - Tracé de rue</i>	Nouvel article (section 1 - tracé de rue)	<p><u>Ajout proposé</u> Ajouter les aménagements suivants :</p> <p>5) Bande cyclable unidirectionnelle : 1,5 m; 6) Bande cyclable bidirectionnelle : 3m; 7) Piste multifonctionnelle : 5 m; 8) Trottoir : 1,5 m.</p> <p>" Cette recommandation vise à exiger une emprise minimale pour les infrastructures de mobilité active au lieu que celle-ci soit décidée dans le cadre des ententes relatives aux travaux municipaux avec les promoteurs</p>	Cette recommandation vise à exiger une emprise minimale pour les infrastructures de mobilité active au lieu que celle-ci soit décidée dans le cadre des ententes relatives aux travaux municipaux avec les promoteurs
1314-2021-PIIA <i>Chapitre 4 - Objectifs et critères relatifs au secteur du centre-ville</i>	Tableau 6 – Objectif et critères d'évaluation relatifs à l'aménagement des stationnements	<p><u>Proposition de nouveau critère i.</u> La configuration de l'espace de stationnement identifie les corridors de déplacement actif et comprend des aménagements spécifiques pour diminuer les risques de</p>	On note l'absence de critères pour les aménagements sécurisant les déplacements actifs dans les aires de stationnement. Étant donné que le centre-ville accueille de nombreux piétons et cyclistes, il est

		collision entre les piétons, cyclistes et automobilistes	important d'établir de tels critères.
1314-2021-PIIA <i>Chapitre 5 - Objectifs et critères relatifs au noyau villageois de mont Rolland</i>	Tableau 10– Objectif et critères d'évaluation relatifs à l'aménagement des stationnements	<u>Proposition de nouveau critère d.</u> La configuration de l'espace de stationnement identifie les corridors de déplacement actif et comprend des aménagements spécifiques pour diminuer les risques de collision entre les piétons, cyclistes et automobilistes	On note l'absence de critères pour les aménagements sécurisant les déplacements actifs dans les aires de stationnement. Étant donné que le centre-ville accueille de nombreux piétons et cyclistes, il est important d'établir de tels critères.
1314-2021-PIIA <i>Chapitre 7 - Objectifs et critères relatifs aux zones commerciales</i>	Tableau 22– Objectif et critères d'évaluation relatifs à l'aménagement des stationnements	<u>Proposition de nouveau critère i.</u> La configuration de l'espace de stationnement identifie les corridors de déplacement actif et comprend des aménagements spécifiques pour diminuer les risques de collision entre les piétons, cyclistes et automobilistes	On note l'absence de critères pour les aménagements sécurisant les déplacements actifs dans les aires de stationnement. Étant donné que le centre-ville accueille de nombreux piétons et cyclistes, il est important d'établir de tels critères.
1314-2021-PIIA <i>Chapitre 8 - Objectifs et critères relatifs aux habitations multifamiliales et collectives de 6 logements et plus</i>	Tableau 26 – Objectif et critères d'évaluation relatifs à l'aménagement des stationnements	<u>Proposition de nouveau critère i.</u> Des espaces dédiés au stationnement sécurisé des vélos sont favorisés, intégrés à l'aménagement du terrain et situés près des entrées du bâtiment ou à l'intérieur de ce dernier.	Des dispositions normatives s'appliquent aux immeubles de 10 logements et plus, mais une évaluation qualitative des aménagements peut être réalisée pour favoriser les aménagements actifs dans les plus petits projets.