MOBA

MOBILITÉ ALTERNATIVE

Consultation citoyenne dans le cadre de l'élaboration du Plan de mobilité active à Sainte-Adèle

Compte rendu de l'atelier thématique

DANS CE COMPTE RENDU :

EN RÉSUMÉ 3
LA MÉTHODOLOGIE 4
1. Recueil de l'expérience vécue 4
2. Proposition de solutions 4
LES CONSTATS 5
1. Accessibilité et connectivité 5
2. Sécurité et infrastructures 6
3. Convivialité des réseaux 7
4. Culture du vélo 7
LES PRIORITÉS D'INTERVENTION 8
LES SOLUTIONS PROPOSÉES 8
1. Aménagements d'infrastructures cyclables 8
2. Aménagements piétons 8
3. Mesures connexes 8
4. Sensibilisation 9

EN RÉSUMÉ

L'atelier thématique du 27 mai 2024 s'inscrit dans le cadre d'une démarche participative impliquant la communauté adéloise dans l'élaboration d'un plan de mobilité active à l'échelle des périmètres urbains de la ville de Sainte-Adèle. Il s'ajoute à un sondage en ligne invitant la population à se prononcer sur leurs habitudes de déplacements et à émettre des commentaires précis sur des lieux clés où des besoins se font sentir en matière de mobilité active.

Objectifs généraux de l'atelier :

- Cerner les besoins, priorités et capacités des populations pour favoriser leur mobilité active ;
- Éclairer et bonifier les futures pistes d'actions qui seront recommandées à la Ville ;
- Faire concorder les interventions municipales et privées avec les besoins exprimés.

Image tirée de la page Facebook de la Ville de Sainte-Adèle

LA MÉTHODOLOGIE

L'atelier, d'une durée de deux heures, était structuré en trois blocs de discussion et abordait notamment les thèmes de l'accessibilité, de la sécurité et du confort des déplacements. Ces paramètres sont essentiels pour encourager la mobilité active. Le premier bloc de discussion permettait aux participants de partager leurs expériences concernant l'accès aux transports actifs. Le deuxième bloc visait à identifier et à hiérarchiser les besoins. Enfin, le troisième bloc réunissait les trois groupes pour comparer les besoins et les expériences exprimés. Trente personnes ont participé à cet atelier thématique, ainsi que plusieurs représentants de la Ville de Sainte-Adèle, incluant des élus et des employés municipaux. Les participants ont été répartis en trois groupes de dix pour favoriser la prise de parole de chacun.

1. Recueil de l'expérience vécue

L'objectif de cette étape était de recueillir l'avis des résidents sur leurs habitudes de déplacements au sein du périmètre urbain afin de mieux cerner leurs besoins en matière de mobilité active. Pour cela, les animateurs de table les ont questionnés sur trois thématiques, enjeux forts de la mobilité active, que sont l'accessibilité (distances des lieux d'intérêt, infrastructures, réseaux, supports à vélo, etc.), la sécurité (marquage au sol, conflit avec d'autres usagers, feux, passages pour piétons, trottoirs, éclairage, etc.) et le confort (verdissement, toilettes publiques et point d'eau, mobilier urbain, etc.).

2. Proposition de solutions

L'objectif de cette étape était de détailler certaines actions afin qu'elles soient adaptées aux problématiques locales, puis acceptées et portées par les résidents. À l'aide d'une cartographie représentant le périmètre urbain de la ville de Sainte-Adèle, les participants ont pu identifier les endroits problématiques et proposer des pistes de solution. Ces éléments permettront à MOBA de bonifier les recommandations faites à la Ville.

Note : Dans le présent document, l'emploi du masculin pour désigner des personnes n'a d'autres fins que celle d'alléger le texte. Ainsi, les termes employés pour désigner des personnes sont pris au sens générique ; ils ont à la fois valeur d'un féminin et d'un masculin.

LES CONSTATS

Selon les participants, la ville de Sainte-Adèle possède un potentiel de développement du transport actif sous-exploité. L'inexistence d'infrastructures valorisant la mobilité active, connectée à tous les secteurs de la ville est soulevée plus d'une fois, tout comme le manque de sécurité sur les artères principales. Les habitants de la ville se disent désireux de participer au développement d'une culture active et se disent vivement intéressés au développement d'un réseau plus cohérent avec les valeurs d'une communauté active. À leur avis, c'est la sécurité, le manque d'infrastructures et la qualité de celles-ci qui font défaut. Les participants ont également souligné que les routes numérotées, relevant de la juridiction du MTMD, sont au centre des enjeux de sécurité et de l'amélioration de la qualité du transport actif.

1. Accessibilité et connectivité

Les participants ont généralement exprimé que l'accessibilité, que ce soit pour accéder au périmètre urbain en transport actif ou pour se déplacer à l'intérieur de celui-ci, était déficient. La route 117, qui divise le territoire en deux, et l'absence d'infrastructures sécurisées et adaptées pour relier les quartiers entre eux ont été fréquemment mentionnées comme des freins majeurs. Le dénivelé important à certains endroits a également été abordé, de façon moins marquée, avec des suggestions de parcours alternatifs pour y remédier.

Ces enjeux semblent être particulièrement prononcés pour les populations suivantes :

- Les personnes âgées et à mobilité réduite se rendant à pied dans les commerces du noyau villageois ;
- Les enfants et les parents souhaitant se déplacer vers les écoles ;
- Les familles vivant dans les quartiers résidentiels périphériques et se rendant ou souhaitant se rendre dans le noyau villageois en transport actif.

<u>Face à ces observations, voici les obstacles limitant l'accessibilité des résidents</u> :

Le manque de connectivité entre les quartiers résidentiels et les commerces est un enjeu qui impacte l'accessibilité des résidents. Durant cet atelier, le manque d'infrastructures cyclables et piétonnes non interrompues a été fréquemment souligné. Selon eux, les tracés existants ne sont pas suffisamment connectés, cohérents et assez nombreux. Le manque de connexion entre Mont-Rolland et Sainte-Adèle (et les secteurs environnants) a été évoqué à plusieurs reprises, ces deux quartiers étant enclavés. Les participants ont également jugé insatisfaisante la connexion entre les principaux lieux d'intérêt dans le périmètre (les parcs, le lac rond, la Place des citoyens, Mont-Rolland, l'épicerie, la pharmacie, le P'tit train du Nord, etc.). Enfin, le non-raccordement du P'tit Train du Nord avec le noyau villageois, entre autres via la rue Valiquette, a été remis en question. Les cyclistes aguerris utilisent les sentiers et des parcours parallèles (réseaux de sentiers Plein air Sainte-Adèle (PASA)) pour accéder au cœur de la ville.

Le chemin Pierre-Péladeau (370), pour se rendre en ville, est le seul accès depuis certains quartiers. Il n'y a aucune possibilité d'avoir une voie douce, à l'exception de l'autoroute Pierre-Péladeau, les sentiers pédestres étant exclusivement privés.

De plus, il manque des connexions supplémentaires avec le P'tit Train du Nord pour un accès plus direct au centre-ville (accès vers le nord). Les connexions intermunicipales sont également

évoquées comme une opportunité peu explorée pour favoriser le transport actif quotidien et les circuits cyclotouristiques, dans le cadre d'un plan de mobilité complet.

Les infrastructures piétonnes, comme les trottoirs et les passages pour piétons, sont insuffisantes dans certains lieux névralgiques, tels que la zone commerciale (IGA, etc.), ce qui compromet la sécurité des passages et des entrées dans ces zones.

2. Sécurité et infrastructures

Manque de traverses et d'infrastructures piétonnes :

La route 117 est au cœur des nombreuses préoccupations en termes de sécurité et d'infrastructure. Les participants critiquent le nombre de voies à l'arrivée dans le village et critiquent la vitesse que celles-ci engendrent près de lieux achalandés comme l'école secondaire et le centre sportif. Il a été mentionné que l'entrée de la 117 dans le cœur villageois est un véritable « triangle des Bermudes » et qu'une infrastructure reliant la rue du Ruisseau ou la rue de la Rivière serait la bienvenue. L'accotement de la 117 est large entre Riopelle et le centre-ville, mais il n'est ni nettoyé ni séparé de la voirie. La reconfiguration de la 15 au croisement de la 117 a également été mentionnée ; la rue Saint-Joseph et la rue Valiquette seraient idéalement connectées par un passage souterrain selon des participants.

De manière générale, la rue Valiquette semble problématique à plusieurs niveaux, mais aussi pleine de potentiel en raison de son caractère structurant. Parmi les aspects problématiques, la vitesse véhiculaire de 30 km/h n'est pas respectée et les vélos y roulent en sens contraire. La rue est décrite comme étant dans un état déplorable au coin de la rue Blondin et au coin de la rue Morin, où certaines mesures d'apaisement, comme les panneaux d'arrêts, créent de la confusion. La rue Morin a également été mentionnée à plusieurs reprises dans les tables de discussion en raison des problèmes suivants : le passage piéton dans la côte n'est pas idéal et les trottoirs sont étroits ou inexistants. Considérée comme la rue phare de la ville par une participante, elle manque considérablement d'infrastructures sachant qu'elle est achalandée. Cette rue, particulièrement au coin de la rue Chantovent, est utilisée par beaucoup de citoyens à pied et à vélo. Toutefois, il n'y a aucun trottoir et l'éclairage n'est pas optimal.

Bien que des trottoirs permettent de circuler à pied sur la rue Notre-Dame jusqu'au pont, une fois sur celui-ci, les participants déplorent que les trottoirs disparaissent. L'étroitesse de la structure en est probablement la cause, toutefois les piétons s'y aventurent et sont vite coincés si deux voitures circulent. Certains citoyens estiment qu'une alternative est de mise.

Dans le secteur de Sainte-Adèle, certains participants estiment que les temps de passages pour les piétons sont trop courts aux lumières, ce qui est préoccupant étant donné le nombre de personnes âgées résidant dans la ville. Le croisement à l'extrémité de la rue Saint-Joseph et de la rue Rolland est dangereux pour les cyclistes en raison de la configuration de la rue et le dénivelé réduit la visibilité.

Vitesse et conflit d'usage :

La vitesse et les passages piétons non respectés sont aussi mentionnés sur les rues suivantes : Rolland, Saint-Georges et Notre-Dame (spécifiquement au coin de la 15), ainsi que sur le boul. Sainte-Adèle. Le chemin Pierre-Péladeau est une entrée importante de la ville et l'une des tables de participants nomme que le chemin « fait peur ». Un participant mentionne qu'il refuserait de vivre dans ce secteur, entre autres à cause de ce chemin. Un participant et cycliste aguerri ne veut

plus y circuler parce qu'il considère que la dangerosité est trop élevée. Le chemin Pierre-Péladeau est mentionné comme étant extrêmement dangereux pour sa vitesse, mais aussi parce qu'il n'y a pas d'accotement, parce que les trottoirs y sont très étroits et parce que son achalandage véhiculaire (camions et voitures) y est très élevé.

Les dénivelés attribuables à la topographie de la région :

Le dénivelé, identifié par plusieurs participants, constitue un défi majeur et est mentionné comme un obstacle au transport actif. Une participante a par exemple évoqué des initiatives externes au Québec qui pourraient se transposer à leur ville, telle que l'idée d'un service de navette pour réduire l'usage de l'auto et faciliter l'accès au centre-ville, permettant ensuite de poursuivre le trajet en transport actif.

Manque de supports à vélo :

Il y a peu ou pas d'infrastructure dans les lieux d'intérêts. Un participant mentionne que même au centre sportif, il n'avait accès à aucun support.

Absence d'infrastructures aux abords des écoles :

Aucun corridor scolaire ou traverse piétonne n'a été considéré pour les élèves de l'école secondaire qui empruntent les abords de la 117 pour se rendre à l'école. Le manque de sécurité autour des écoles est mentionné à plusieurs reprises : trottoirs inexistants, manque de brigadiers (rue Sigouin, près de l'animalerie), etc. Bien que de nombreuses écoles soient situées dans le périmètre urbain, les infrastructures actives y sont peu développées. En conséquence, les parents optent davantage pour la voiture.

3. Convivialité des réseaux

La majorité des participants ont identifié les préoccupations liées au confort et à la sécurité comme des obstacles majeurs à l'adoption ou à la pratique des modes de transport actifs. Il n'y a aucune fluidité dans le réseau actuel et des ambigüités à plusieurs intersections. Le temps de passage prévu à certaines intersections ne permet pas à tous de traverser à temps (ex. : personnes âgées). De plus, l'aménagement n'est pas agréable, tant pour une balade ou un déplacement utilitaire. Le manque de verdissement et d'espace ombragé, sur les grandes artères entre autres, est nommé comme un frein au transport actif. Les trottoirs existants sont souvent trop étroits pour marcher côte à côte. Enfin, le déneigement déficient décourage la marche et le vélo d'hiver.

4. Culture du vélo

La culture du vélo et du sport semble se développer chez les résidents. Toutefois, ces derniers privilégient majoritairement leur véhicule pour leurs déplacements quotidiens, ce qui constitue un paradoxe.

LES PRIORITÉS D'INTERVENTION

Les participants ont été invités à préciser les interventions prioritaires qu'ils souhaitaient voir mises en œuvre pour développer les transports actifs dans le périmètre urbain. Les interventions suivantes ont été mentionnées :

- Sécuriser et entretenir les infrastructures existantes ;
- Mettre en place des mesures pour réduire la vitesse des automobiles et pour protéger les piétons et les cyclistes (pistes cyclables protégées, trottoirs larges, zones tampons, éclairage, etc.) sur les routes et dans les stationnements ;
- Établir, avec les Adélois, un réseau transport actif plus performant.

LES SOLUTIONS PROPOSÉES

En réponse à ces observations, de nombreuses propositions ont été soumises par les participants à l'atelier thématique :

1. Aménagements d'infrastructures cyclables

- Ajout d'infrastructures cyclables clairement identifiées (bande cyclable et autres) qui amène une meilleure interconnexion entre les secteurs ;
- Aménager des corridors cyclables sécurisés et balisés sur plusieurs tronçons pour relier les secteurs résidentiels aux commerces et au centre-ville (370, 117).

2. Aménagements piétons

- Ajout de passerelles pour diminuer les distances à parcourir ;
- Ajout de trottoirs sur le territoire en général (117) ;
- Créer un corridor piéton plus sécurisé aux abords des écoles (école anglophone, école secondaire et CPE) ;
- Ajouter des trottoirs aux lieux d'intérêts et près des écoles (école anglophone, aucun trottoir) de bonne dimension pour un meilleur confort ;
- Refaire le sentier piéton sur chemin de service de Chantecler et la connecter à Charlevoix ;
- Réfléchir à un réaménagement des rues Morin et Maurice-Aveline, malgré leur dénivelé, pour accéder aux commerces (escaliers, paliers, etc.) ;
- Réfléchir à des circuits piétons plus linéaires et courts pour inciter plus fortement la marche.

3. Mesures connexes

- Ajouter une signalétique pour mieux identifier les aménagements existants et praticables de manière sécuritaire (P'tit Train du Nord, bande cyclable, supports à vélos, etc.) ;
- Ajouter des supports à vélos sécurisés devant les commerces, les écoles et les lieux d'intérêts (parcs, etc.) ;

- Faire un partenariat avec l'organisme PASA : utiliser le réseau de sentiers connexes et le connecter à Sainte-Adèle de manière officielle ;
- Acheter des servitudes sur des terrains privés pour créer des connexions (pistes multifonctionnelles) qui mènent au périmètre urbain ;
- Formaliser quelques réseaux de mobilité active en hiver pour permettre la pratique du ski fond et autres sports d'hiver au quotidien dans le périmètre urbain ;
- Ajouter du mobilier urbain pour prendre des pauses dans les portions de rue présentant plus de dénivelés (être plus inclusif et penser à tous les groupes d'âge dans la population) ;
- Travailler la complémentarité des modes de transport (intermodalité) ; avoir une navette pour faire une partie du chemin et entrer dans le périmètre urbain ;
- Réduire la vitesse sur certaines rues (ex. : Boul. Sainte-Adèle) ;
- Ajouter de la signalisation (sur Henri-Dunant, la 117, etc.).

4. Sensibilisation

- Promouvoir les bons comportements pour partager la route en toute sécurité ;
- Faire des marches exploratoires et des parcours ludiques familiaux pour les citoyens pour découvrir le potentiel du transport actif.