

Plan de mobilité active de la Ville de Sainte-Adèle

Portrait – diagnostic
(rapport technique)



Table des matières

01	MISE EN CONTEXTE	03
02	PORTRAIT DU TERRITOIRE	09
	Analyse règlementaire	10
	Analyse territoriale	12
	Réseaux et accessibilité	21
03	HABITUDES DE DÉPLACEMENTS	28
	Recensement national	29
	Faits saillants du sondage	31
	Grands enjeux de mobilité active	42
	Indicateurs (GES et coûts) - À VENIR	XX
04	PLAN D'ACTION - À VENIR	XX



01 Mise en contexte

Genèse de la démarche

Situé au cœur des Laurentides, le territoire de la ville de Sainte-Adèle est de 122 km² et est entouré par les municipalités de Val-Morin au nord, Piedmont au sud, Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson à l'est et Morin-Heights à l'ouest.

La mobilité des résidents de Sainte-Adèle repose largement sur l'utilisation de la voiture (auto solo et covoiturage) dont la part modale s'établissait à 92 % au recensement canadien de 2021.⁰¹ La dépendance à la voiture résulte notamment de l'étalement des zones résidentielles de faible densité à l'extérieur du périmètre urbain. Cette dépendance à la voiture constitue un enjeu de première importance, auquel se rattache un ensemble de problématiques environnementales (pollution atmosphérique), sociales (isolement et exclusion des personnes non motorisées) et de santé publique (stress, maladies cardio-vasculaires, etc.).

La réflexion entamée sur la mobilité doit prévoir que tous les citoyens de Sainte-Adèle puissent satisfaire les principaux besoins en déplacement de façon adéquate et sécuritaire. L'un des cinq objectifs de la refonte du Plan d'urbanisme 2021-2036 de la Ville est de favoriser le transport actif et l'aménagement de circuits piétons.⁰² La Ville souhaite ainsi mettre en place les conditions favorables au développement du transport actif sur son territoire, et par le fait même, aborder de front l'enjeu de la sécurité routière. C'est dans ce contexte que la Ville de Sainte-Adèle s'est adjoint des services de MOBA, un organisme spécialisé en mobilité durable, pour l'élaboration d'un plan de mobilité active (PMA) à l'échelle de son périmètre urbain. Ce plan de mobilité active a pour objectif d'identifier les enjeux du territoire et de proposer des actions à mener afin de permettre le déploiement du transport actif à Sainte-Adèle. Il s'agit d'une démarche participative où les habitants ont été sollicités par des activités de consultations publiques.

Objectifs généraux

Proposer une vision globale

Favoriser une complémentarité entre tous les modes de transport et proposer une vision globale de la mobilité active intégrant tous les types d'usagers.

Miser sur la sécurité des déplacements actifs

Élaborer des stratégies qui permettent aux piétons et cyclistes de se déplacer facilement et en toute sécurité dans le périmètre urbain et vers celui-ci.

Veiller à augmenter l'utilisation des modes actifs

Établir des stratégies qui permettent d'augmenter l'utilisation des modes actifs et diminuer l'utilisation de la voiture à occupant unique en proposant l'optimisation de la marche, du vélo et des autres modes de transport actifs.

Grandes étapes

Démarrage

- Rencontre de démarrage
- Récolte des intrants
- Visite terrain

Portrait du territoire

- Portrait sociodémographique
- Analyse des réseaux de transport actif
- Analyse règlementaire

Atelier thématique

- Rencontre en présentiel avec les citoyens

Sondage en ligne

- Sondage sur les habitudes de déplacements, besoins et intentions en matière de mobilité active



Plan d'action

- Vision
- Orientations et objectifs
- Actions

Fiches action

- Carte interactive
- Fiches d'aide à la mise en œuvre du PMA

Adoption du PMA

- Soutien à la Ville pour la présentation aux élus et pour l'adoption du PMA

Méthodologie

Sondage en ligne

Mode de diffusion	en ligne
Période	13 mai au 5 juin 2024
Participation	258 répondants
Taux de réponse	2,1 %
Marge d'erreur	6,0 %



Consultation citoyenne

Mode	en présentiel
Date	27 mai 2024
Participation	30 citoyens
Profil	Hommes, femmes âgés entre 25 et 75 ans

Plusieurs documents ont été consultés dans le but de bonifier le portrait diagnostic. Certaines cartes et documents ont été fournis par la Ville (plan directeur des déplacements actifs, localisation des trottoirs et pistes, projet de plan d'urbanisme 2021-2036, périmètre d'urbanisation et développement urbain, etc.) en plus des règlements suivants : *Règlement de zonage*, *Règlement de lotissement*, *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA) et *Règlement SQ-2023 concernant la circulation, le stationnement, la paix et le bon ordre*.

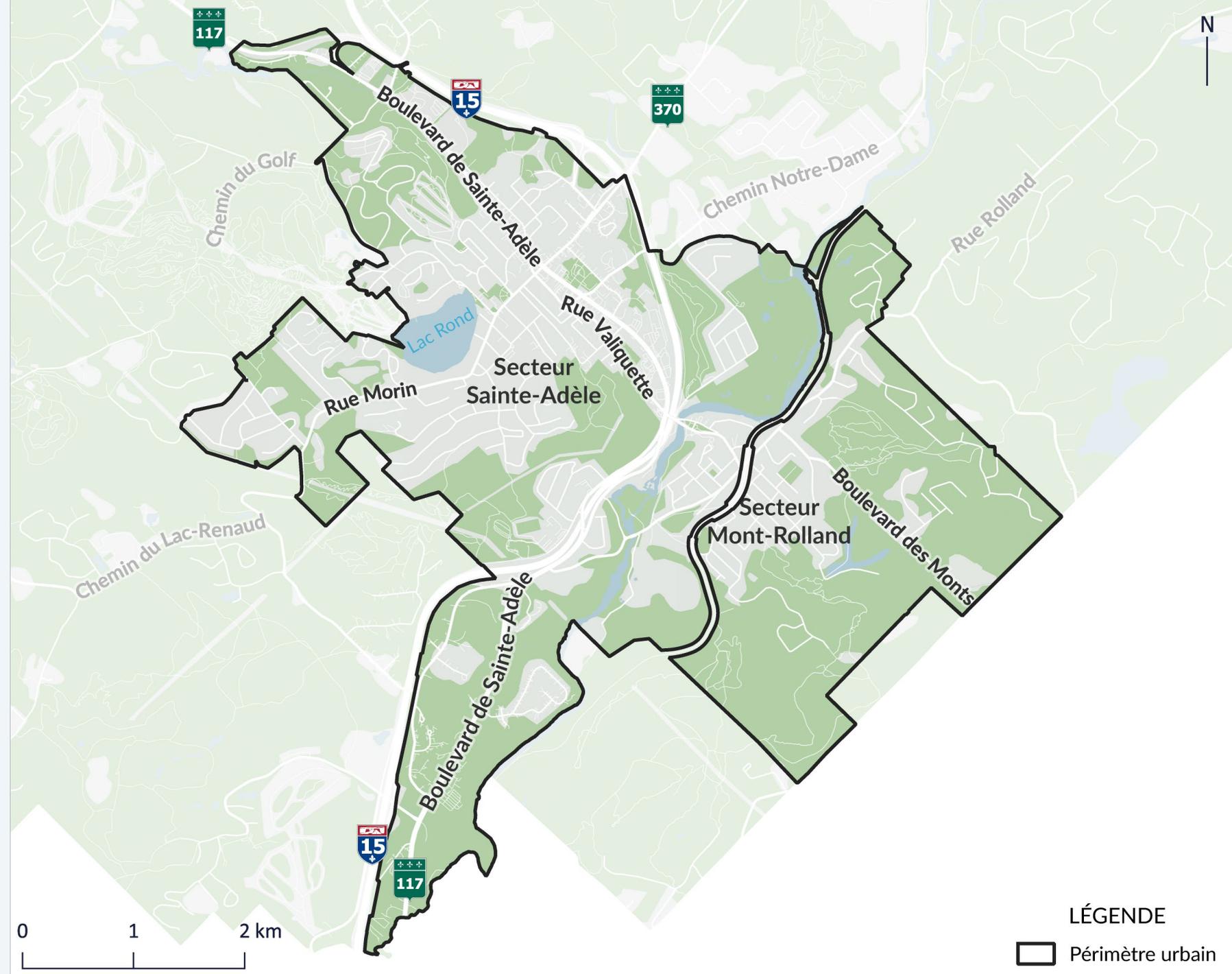
De plus, différents types de consultations ont été menées pour identifier les habitudes et besoins des résidents. Un sondage en ligne a eu lieu via la plateforme LimeSurvey du 13 mai au 5 juin 2024. Le sujet de la consultation publique, tenue à la Place des citoyens le 27 mai 2024, portait sur l'expérience vécue en transport actif et la proposition de pistes de solutions.

Les éléments cartographiques présentés dans le portrait du territoire proviennent de cartes PDF fournies par la Ville (trottoirs, pistes cyclables et projets projetés) ainsi que du *Règlement SQ-2023 concernant la circulation, le stationnement, la paix et le bon ordre* (vitesses, stationnements et passages pour piétons).

Un comité de travail, responsable des suivis tout au long de la démarche d'élaboration du Plan de mobilité active, a été formé en début de mandat et comprend huit employés de la Ville et un conseiller municipal. L'Arpent, organisme de services-conseils en urbanisme et en aménagement du territoire, a collaboré au projet pour les étapes d'analyse réglementaire et d'analyse territoriale.

Territoire à l'étude

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.⁰³ 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 qui traverse au cœur de la municipalité, l'autoroute 15 et la route 370 (chemin Pierre-Péladeau) qui connecte avec Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson.



LÉGENDE
Périmètre urbain



02 Portrait du territoire

2.1

Analyse règlementaire



Analyse règlementaire

Cette analyse est issue des travaux réalisés par L'Arpent, un organisme de services-conseils en urbanisme et en aménagement du territoire, partenaire de la démarche. L'analyse règlementaire complète est annexée au présent document.

L'aménagement du territoire et la configuration urbaine sont étroitement liés à la réglementation d'urbanisme qui guide l'implantation des activités sur un territoire. Dans cette perspective et pour soutenir la Ville, un audit de trois règlements clés a été fait : *Règlement de zonage*, *Règlement de lotissement* et *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* (PIIA). En outre, une consultation du Plan d'urbanisme a été menée afin de formuler des recommandations pertinentes.

Les objectifs de ces recommandations règlementaires visent à :

- Réduire la place accordée à 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.

Voici les faits saillants de l'analyse complète :

Les succès actuels

- Aucun nombre de case(s) minimum exigé 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, CI, ZC.1;
- L'inclusion de normes relatives au stationnement pour vélos pour certains usages d'Habitation et des usages autres qu'Habitation.

Les points à améliorer

- La perméabilité des îlots, par l'ajout de normes maximales de dimensions d'îlots et l'intégration de sentiers dans le *Règlement de lotissement*;
- Les dimensions et les types de supports à vélos dans le *Règlement de zonage* (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 (actuellement fortement dissuasif);
- L'ajout d'exigences relatives aux infrastructures, telles que des allées piétonnes séparées des voies véhiculaires dans les aires de stationnement, dans le *Règlement de zonage* et le PIIA.

2.2

Analyse territoriale



Profil socio-démographique et population à l'étude

La Ville de Sainte-Adèle est la municipalité la plus peuplée de la MRC des Pays-d'en-Haut avec 14 010 habitants en 2021, en hausse de 8,4 % par rapport à 2016.⁰¹ En comparaison, la moyenne provinciale était de 4 % et la moyenne nationale de 5 %.⁰⁴ Selon les tendances démographiques publiée 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. De 2016 à 2036, l'Institut de la statistique du Québec prévoit une augmentation de près de 4 200 individus ».⁰²

À cette forte croissance démographique s'ajoute un vieillissement important de la population, paramètre que l'on observe dans une grande partie des villes du Québec. Toujours selon l'analyse des tendances démographiques publiée dans la refonte du plan d'urbanisme de la Ville, les tranches d'âge de 65 à 74 ans et de 75 ans et plus seront en augmentation significative d'ici 2036, devenant potentiellement les deux groupes d'âge les plus nombreux au sein de la population.⁰²

En 2021, on dénombrait 6 895 ménages, parmi lesquels 15,9 % sont des familles avec enfants.⁰¹ En 2020, le revenu médian des ménages était de 60 000 \$.⁰¹ En comparaison, la moyenne provinciale était de 63 200 \$ en 2021.⁰⁴ Le revenu médian des Adélois se situe aussi en dessous de la moyenne canadienne qui était de 73 000 \$ pour la même année de référence.⁰⁵

Âge de la population	Nbr d'habitants en 2021	Nbr d'habitants en 2016	Taux de variation
0-14 ans	1 745	1 655	5,4 %
15-64 ans	8 415	8 025	4,9 %
65 ans et plus	3 850	3 240	18,8 %

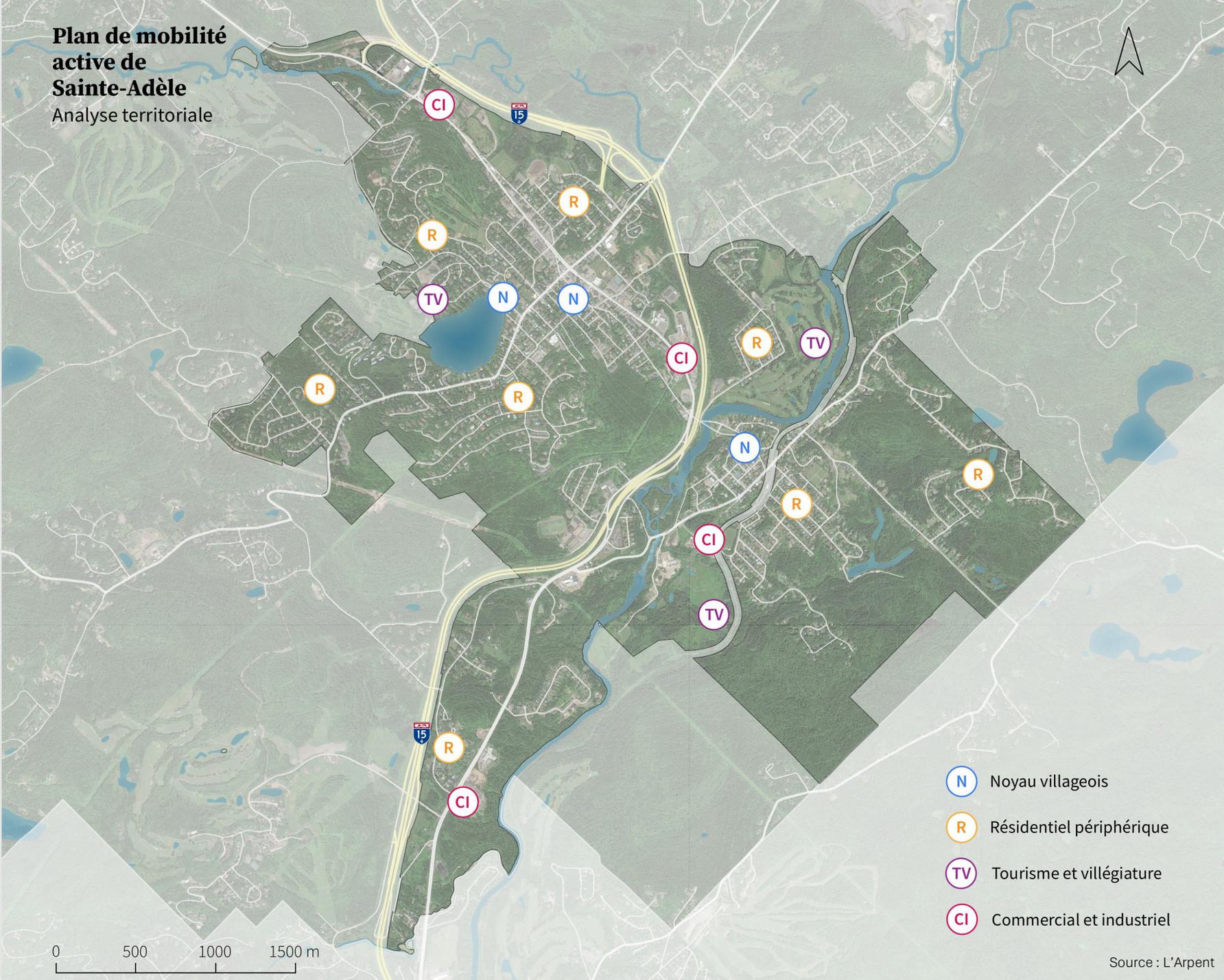
Groupe d'âge	Total - genre	Homme	Femme
0-14 ans	12,5 %	13,2 %	11,7 %
15-64 ans	60,1 %	59,5 %	60,6 %
65 ans et plus	27,5 %	27,3 %	27,6 %

Configuration urbaine et répartition du sol

Cette analyse est issue des travaux réalisés par L'Arpent, un organisme de services-conseils en urbanisme et en aménagement du territoire, partenaire de la démarche. L'analyse territoriale complète est annexée au présent document.

La morphologie urbaine d'un territoire nous permet de mieux comprendre les formes et les caractéristiques d'une ville. La topographie et la forme urbaine exercent une grande influence sur le cadre bâti ainsi que sur les habitudes de déplacement des habitants.

Plan de mobilité active de Sainte-Adèle Analyse territoriale



Configuration urbaine et répartition du sol

Cette analyse est issue des travaux réalisés par L'Arpent, un organisme de services-conseils en urbanisme et en aménagement du territoire, partenaire de la démarche. L'analyse territoriale complète est annexée au présent document.

N - Le noyau villageois se distingue par une diversité d'usage enrichissant son dynamisme urbain, incluant commerces, services variés, maisons unifamiliales, duplex avec usage commercial au rez-de-chaussée ainsi que des installations institutionnelles et communautaires. La configuration des voies, avec une faible emprise de rue, aide à réduire la vitesse automobile et assure une certaine sécurité pour les piétons. Cependant, la faible densité d'intersections et les longues distances entre celles-ci compliquent les déplacements piétons, tandis que l'absence d'infrastructure cyclable dédiée limite les options de tracés. Une surface pavée distingue les traverses piétonnes aux intersections, sauf dans le secteur Mont-Rolland, où l'absence de trottoir sur certains tronçons constitue un défi supplémentaire pour les piétons.



N - Rue Valiquette

Source: Journal Accès, 2023



N - Rue Rolland, à la jonction du Petit train du N

Source: Équipe Laurence, n.d.



N - Chemin du Chantecler

Source: Groupe Sutton, n.d.



N - Rue Valiquette

Source: Journal Accès, 2022

Configuration urbaine et répartition du sol

R - Les développements résidentiels périphériques, caractérisés par une trame viaire sinueuse qui s'adapte à la topographie, contrastent avec les développements environnants de la rue Saint-Georges qui suivent davantage une trame orthogonale. Cette trame sinueuse influence la forme des îlots et parcelles, souvent irrégulière en raison du dénivelé. Les développements résidentiels, formés en grappes, présentent des ambiances et qualités d'aménagements publics très variés entre les quartiers, affectant la convivialité des déplacements actifs. Enfin, certains secteurs sont enclavés, ce qui limite leur accessibilité.

TV - Les développements de villégiature se distinguent par leur forte concentration d'usages récréatifs et d'usages commerciaux, principalement liés à l'hôtellerie. Ils bénéficient également de nombreux espaces naturels et de loisirs, avec des tracés curvilignes qui s'adaptent à la topographie. La bonne connectivité au réseau routier local et régional facilite l'accès à ces lieux par les modes motorisés. Seuls les ensembles résidentiels à proximité ont une accessibilité plus aisée en transport actif.



R - Rue Filion

Source: Google, 2022



R - Rue de la Vallée du Golf

Source: Google, 2022



TV - Hôtel le Chantecler

Source: Journal Accès, 2020



TV - Club de golf de la Vallée de Sainte-Adèle

Source: Club de golf de la Vallée de Sainte-Adèle, n.d.

Configuration urbaine et répartition du sol

CI - **Le secteur commercial** est dominé par des activités qui nécessitent des parcelles de grandes superficies. Les espaces commerciaux sont souvent constitués de magasins de grande surface et de commerces aménagés au sein de bâtiments autonomes, entourés d'aires de stationnement. La route 117, en tant que porte d'entrée de la ville, assure une liaison directe avec le réseau autoroutier. Sa large emprise, exclusivement destinée à la circulation automobile avec ses quatre voies, détermine la dynamique du secteur. Cependant, cette route présente des disparités notables dans les infrastructures pour piétons. L'implantation de ces espaces peut varier, allant du fond de lot à des emplacements au milieu du lot avec des marges de recul variables. Cette zone est un mélange d'usages commerciaux, résidentiels et spécialisés, encadrés par une infrastructure de circulation qui privilégie l'automobile tout en présentant des défis pour les déplacements actifs.



CI - **Entrepôts 64**
Source: Google, 2022



CI - **Promenades Sainte-Adèle**
Source: Olymbec, n.d.



CI - **Boul. Sainte-Adèle (route 117)**
Source: Google, 2022

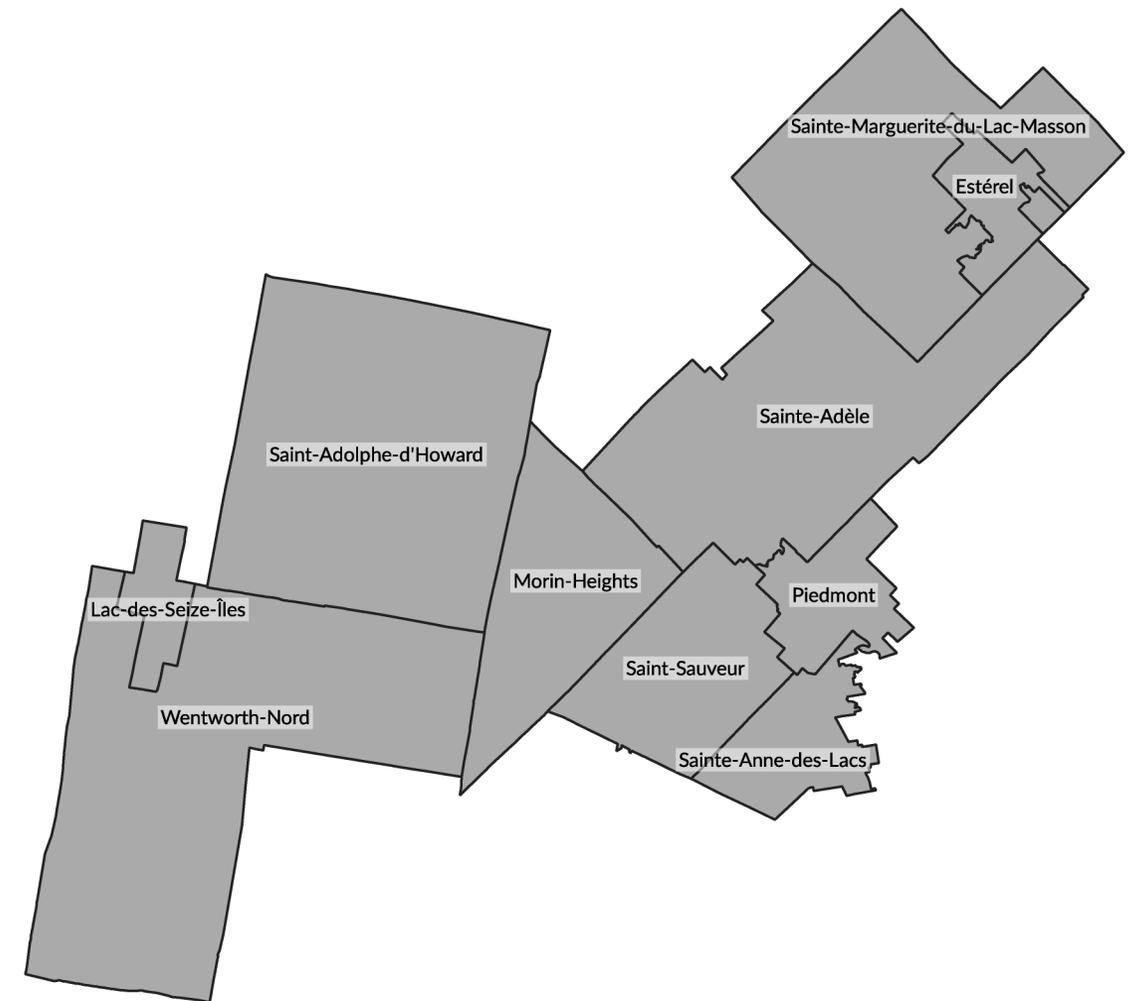


CI - **Route 117**
Source: Google, 2023

Place de la mobilité durable à l'échelle régionale

La MRC des Pays-d'en-Haut cible plusieurs enjeux dans l'aménagement de son territoire sur lesquels elle souhaiterait travailler. La mobilité durable est mise en lumière à travers l'enjeu « réaliser la planification d'un réseau de mobilité diversifié, facilitant l'accès à tous, aux différents noyaux de services et lieux d'emplois du territoire et contribuant à l'adoption de saines habitudes de vie ».⁰⁶

Le *Projet d'énoncé de vision stratégique de la MRC des Pays-d'en-Haut en matière d'Aménagement du territoire* mentionne la mobilité durable dans sa vision 2035 : « Le réseau de mobilité est diversifié et intermodal. Il offre à la population, la possibilité d'accéder aux principaux noyaux de services et lieux d'emplois par une alternative à l'automobile en solo ».⁰⁶

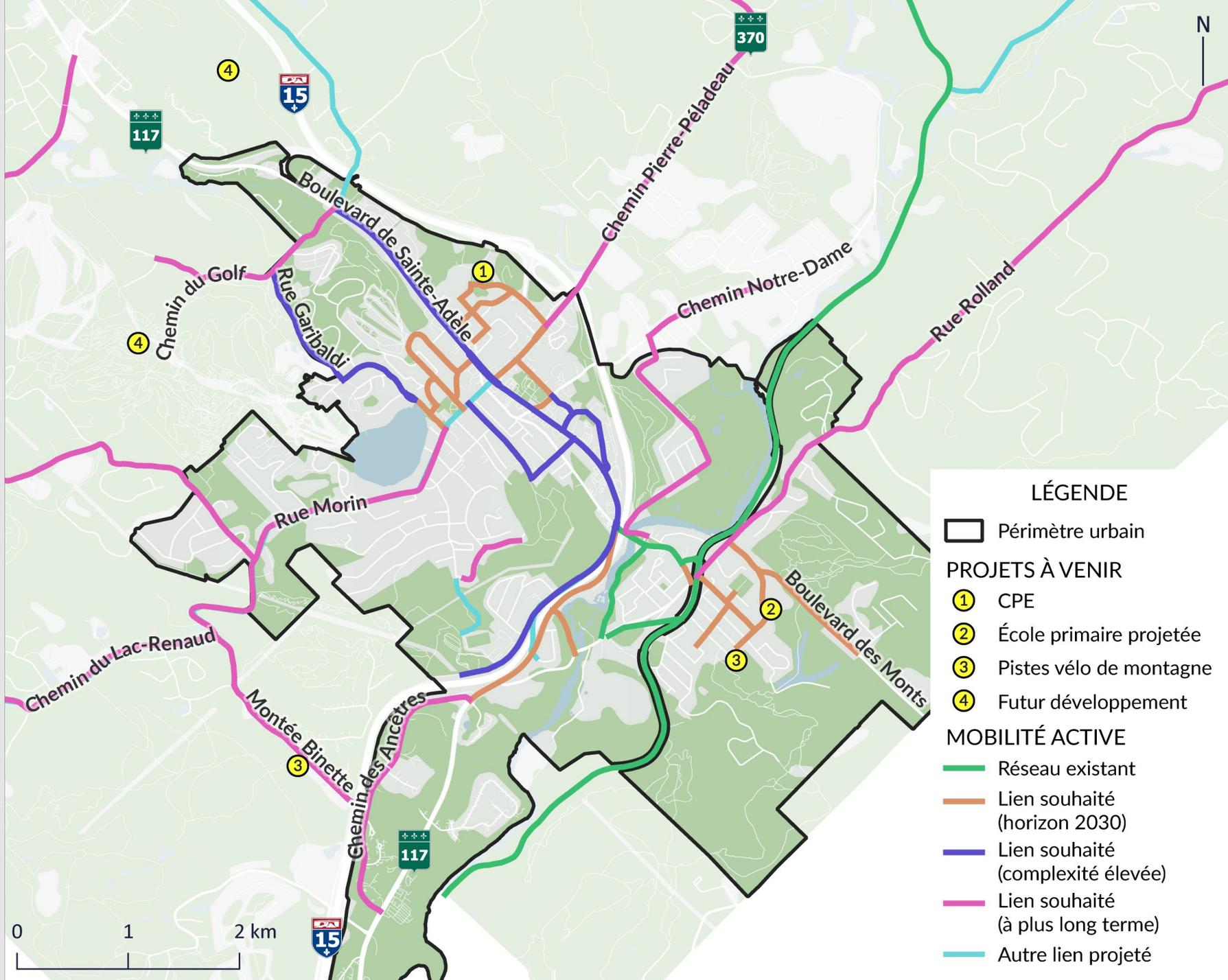


MRC Les Pays-d'en-Haut

Municipalité

Projections sur le territoire

La Ville de Sainte-Adèle engage diverses démarches en matière de mobilité active, dont certaines sont achevées et d'autres en cours. Le plan directeur de la Ville pour les déplacements actifs prévoit le développement de connexions internes et externes au territoire. La première phase, ciblant l'horizon 2030, se concentre sur l'amélioration des connexions autour du boulevard Sainte-Adèle, où la construction d'un CPE est prévue, ainsi que dans le secteur de Mont-Rolland, près du boulevard des Monts. Les autres connexions envisagées (liens souhaités) seront mises en place à plus long terme, en raison de leur complexité et du fait que certains projets dépassent la juridiction de la Ville. D'autres liens projetés sont également proposés, sans date précise.

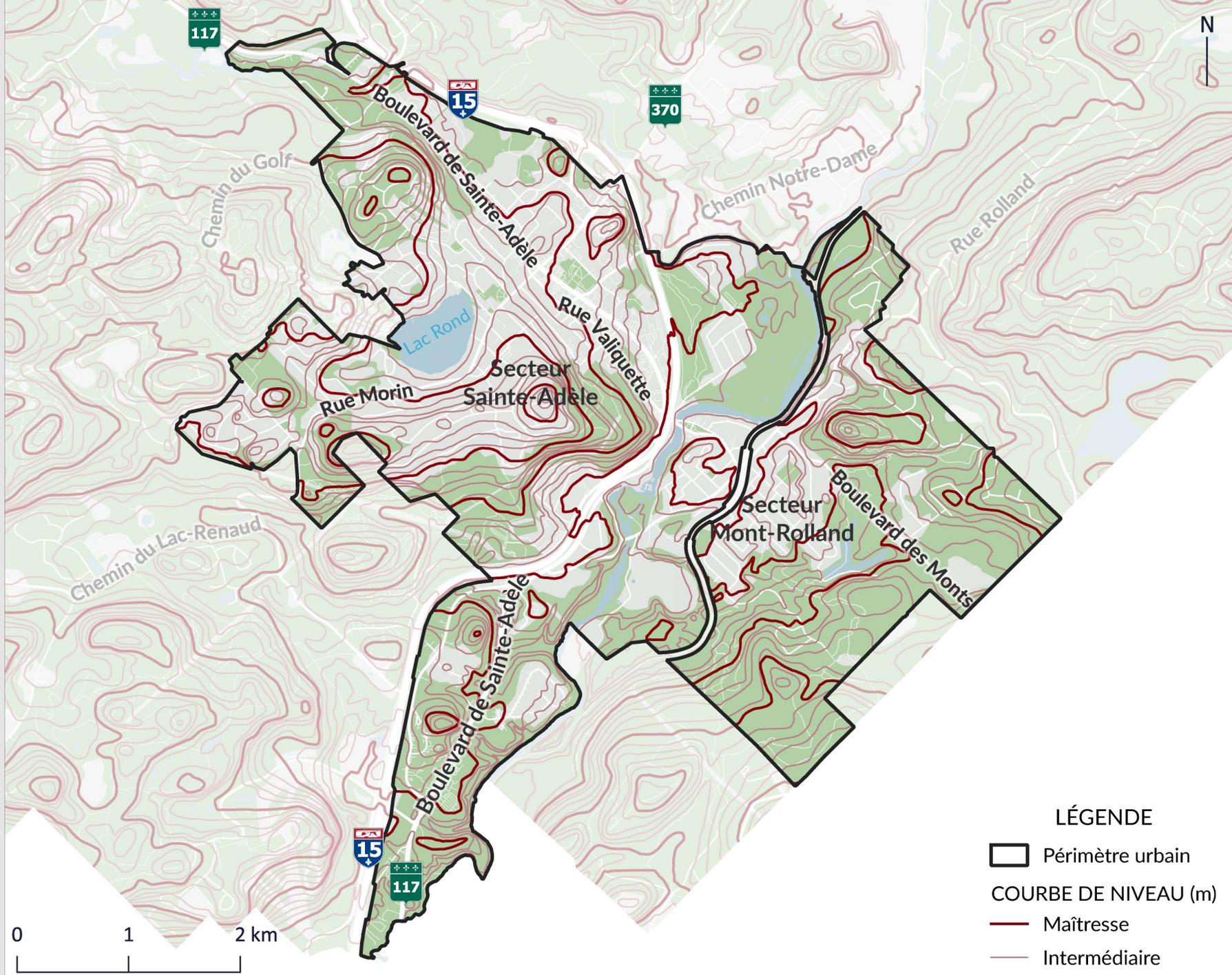


LÉGENDE

- Périmètre urbain
- PROJETS À VENIR**
- 1 CPE
- 2 École primaire projetée
- 3 Pistes vélo de montagne
- 4 Futur développement
- MOBILITÉ ACTIVE**
- Réseau existant
- Lien souhaité (horizon 2030)
- Lien souhaité (complexité élevée)
- Lien souhaité (à plus long terme)
- Autre lien projeté

Topographie

Sainte-Adèle se caractérise par des dénivelés importants, en particulier dans le secteur de Sainte-Adèle, avec une altitude moyenne pour l'ensemble de la municipalité de 336 mètres.⁰⁷ Les variations les plus marquées se situent dans le secteur de Sainte-Adèle, notamment sur le boulevard de Sainte-Adèle, la rue Valiquette et la rue Morin. Ces dénivelés peuvent compliquer l'accès pour une partie de la population et constituer un défi à la mobilité active.



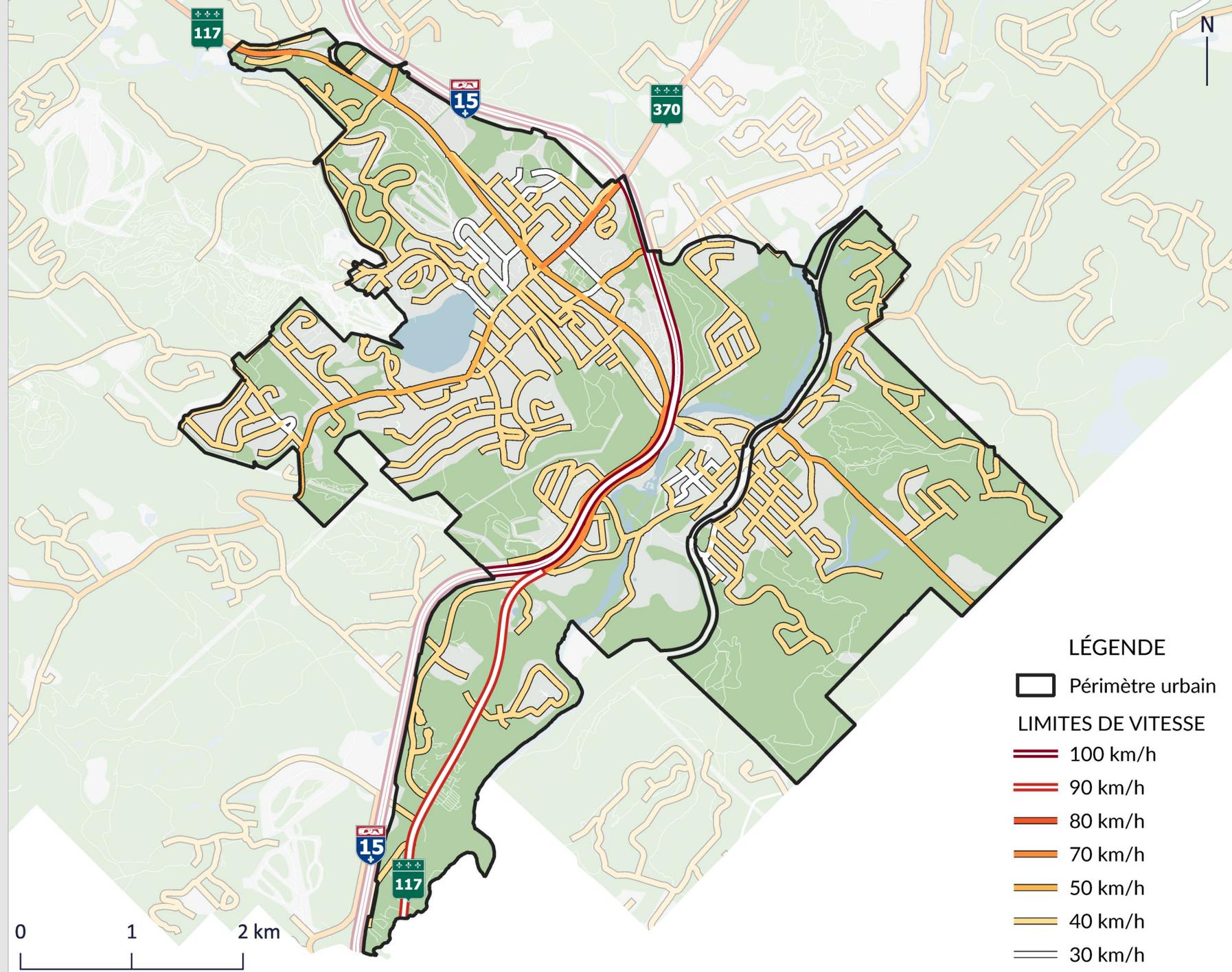
2.3

Réseaux et accessibilité



Réseau routier

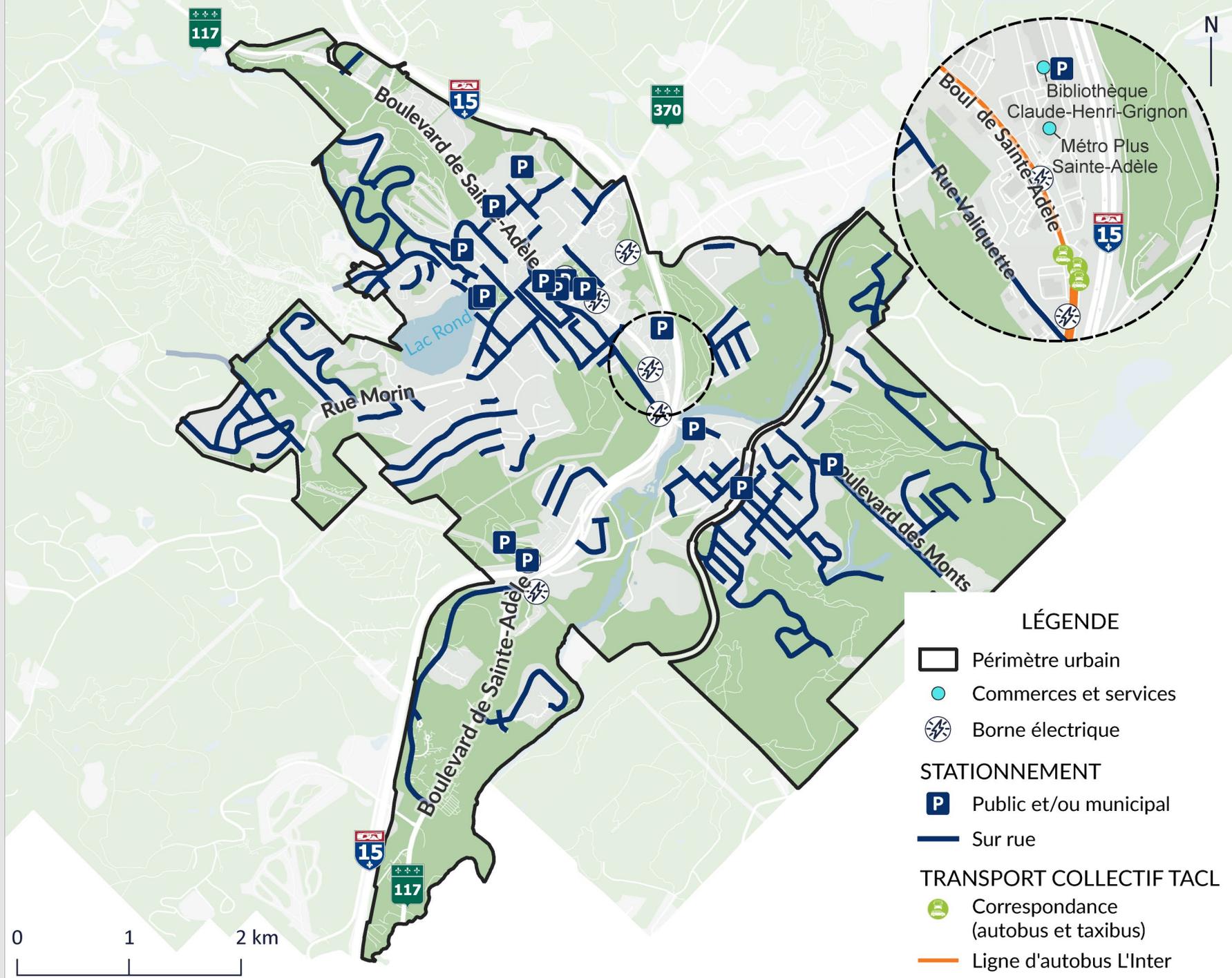
La ville de Sainte-Adèle est desservie par l'autoroute 15, la route 117 (boul. Sainte-Adèle) et la route 370 (chemin Pierre-Péladeau). La route nationale 117, l'une des entrées principales de la ville, traverse le centre du territoire. Localement, la route 370 est aussi un axe important pour accéder au nord du périmètre et mène au pôle touristique du domaine de l'Estérel et à Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson. Ces deux axes relèvent du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD) et supportent un trafic élevé tout au long de l'année. La limite de vitesse est fixée à 40 km/h dans la majorité des rues de la municipalité. Toutefois, certaines rues ont une limite fixée à 50 km/h en raison de leur fonction de routes collectrices.



Stationnement

Les stationnements se trouvent principalement le long des rues, avec quelques zones de stationnement public, surtout dans le secteur de Sainte-Adèle. Ils sont situés près des commerces et services, tant à Sainte-Adèle qu'à Mont-Rolland. Certains stationnements sont également proches des arrêts de l'Inter des Laurentides, favorisant ainsi l'intermodalité en combinant plusieurs modes de transport.

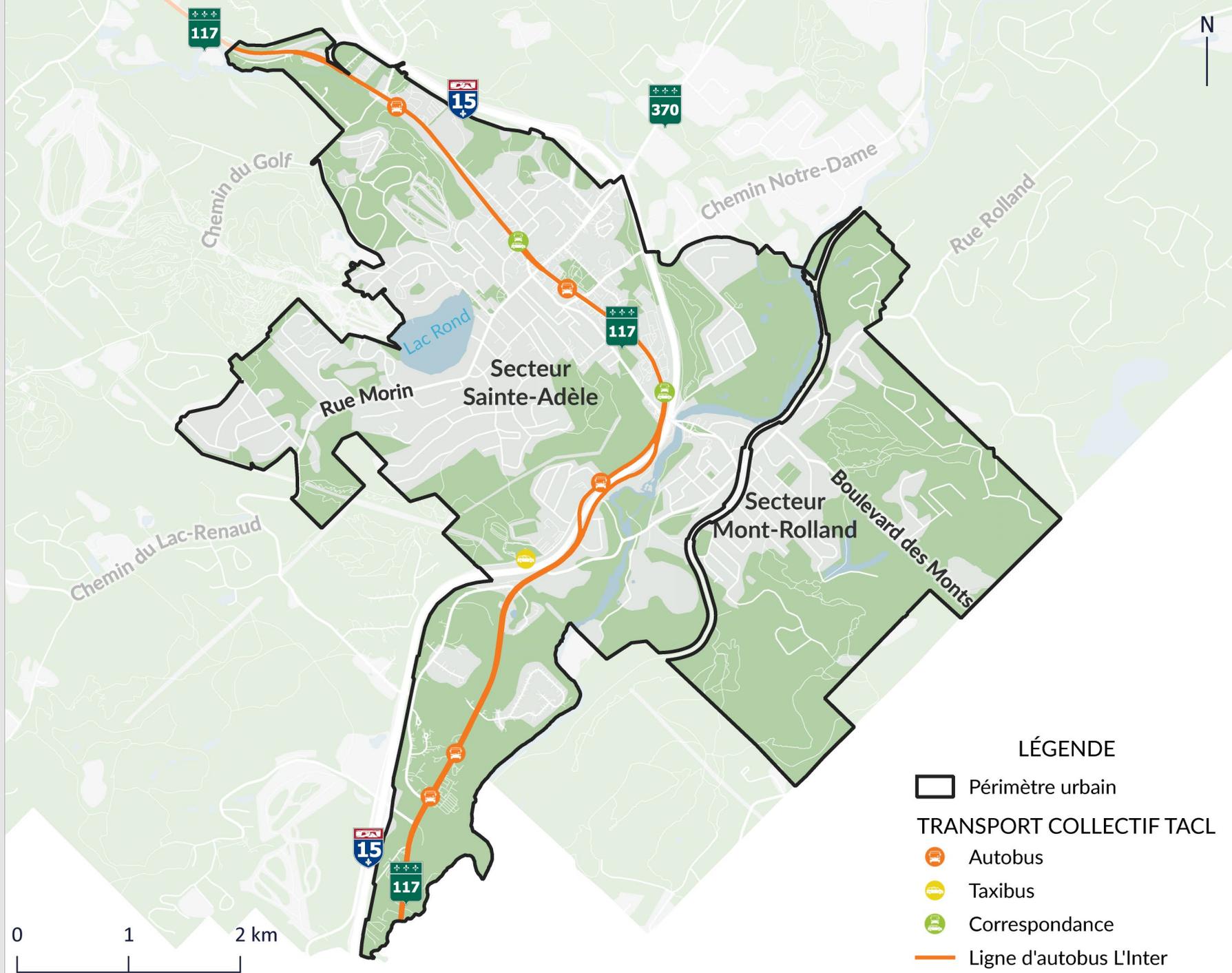
De plus, quelques bornes de recharge pour les véhicules électriques sont stratégiquement positionnées le long du boulevard de Sainte-Adèle (route 117).



Réseau de transport collectif

L'Inter des Laurentides est le service de transport en commun qui relie 11 municipalités entre Saint-Jérôme et Mont-Tremblant. Il propose 14 arrêts dans le périmètre urbain de Sainte-Adèle (sept dans chaque direction), dont six adaptés pour les personnes en situation de handicap. La fréquence du service est de dix allers-retours par jour en semaine et six à sept allers-retours par jour en fin de semaine (selon la direction).

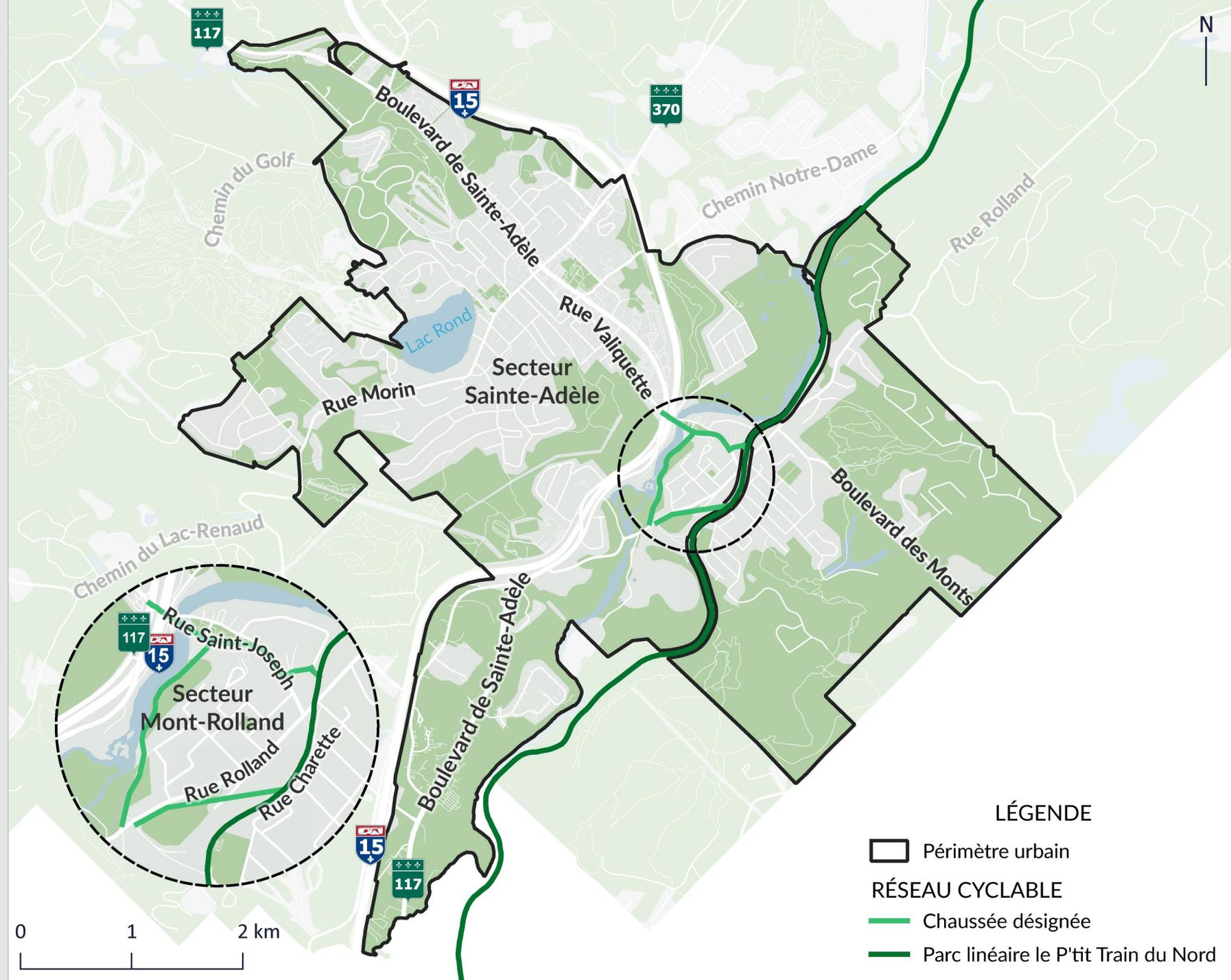
Le Taxibus offre quant à lui un rabattement des municipalités en périphérie vers un arrêt d'autobus du trajet régulier de l'Inter. Il permet principalement la desserte de l'Estérel et de Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson. Le service est à la demande et propose un tarif adapté à la distance parcourue pour les personnes en situation de handicap.



Réseau cyclable

Le secteur de Mont-Rolland est relié par une section du parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord, qui s'étend sur 234 km à travers les municipalités des Laurentides. Très peu de liens cyclables sont aménagés dans le périmètre urbain, comme le montre la carte. Une boucle est toutefois présente sur la rue Saint-Joseph et la rue Rolland.

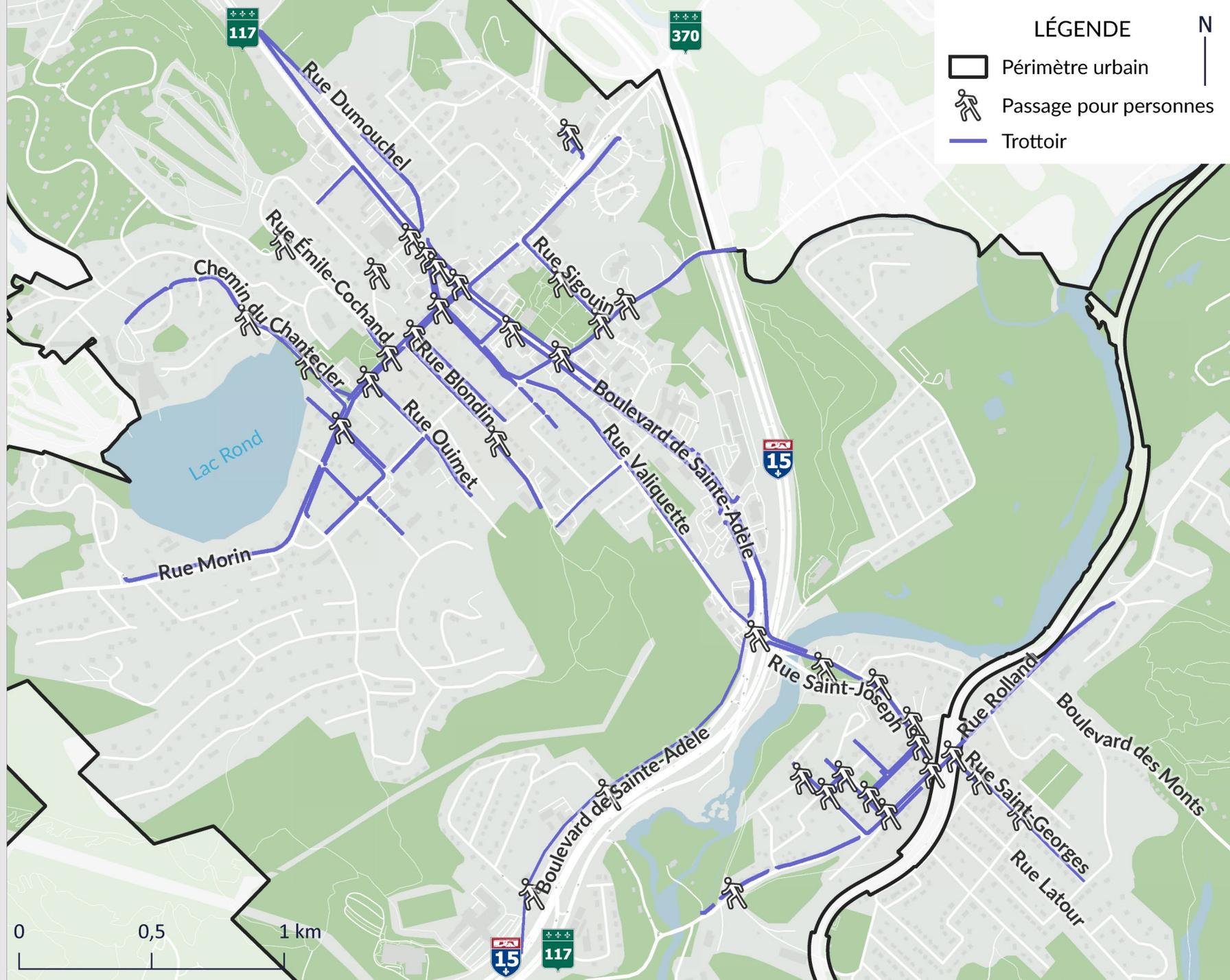
Une navette spécialement conçue pour les utilisateurs du parc linéaire propose un service de transport, payant, pour les vélos.



Réseau piétonnier

Les trottoirs sont principalement situés autour des axes centraux comme le boulevard Sainte-Adèle, la rue Morin et la rue Valiquette, ainsi que dans les rues adjacentes. Les lieux d'intérêt se trouvent surtout dans ces zones. Toutefois, la qualité du réseau piéton n'est pas optimale comme les trottoirs sont étroits et ne sont pas toujours présents des deux côtés de la rue.

Certains éléments spécifiques au réseau piétonnier sont détaillés dans le compte rendu de la visite terrain, en annexe à ce diagnostic.

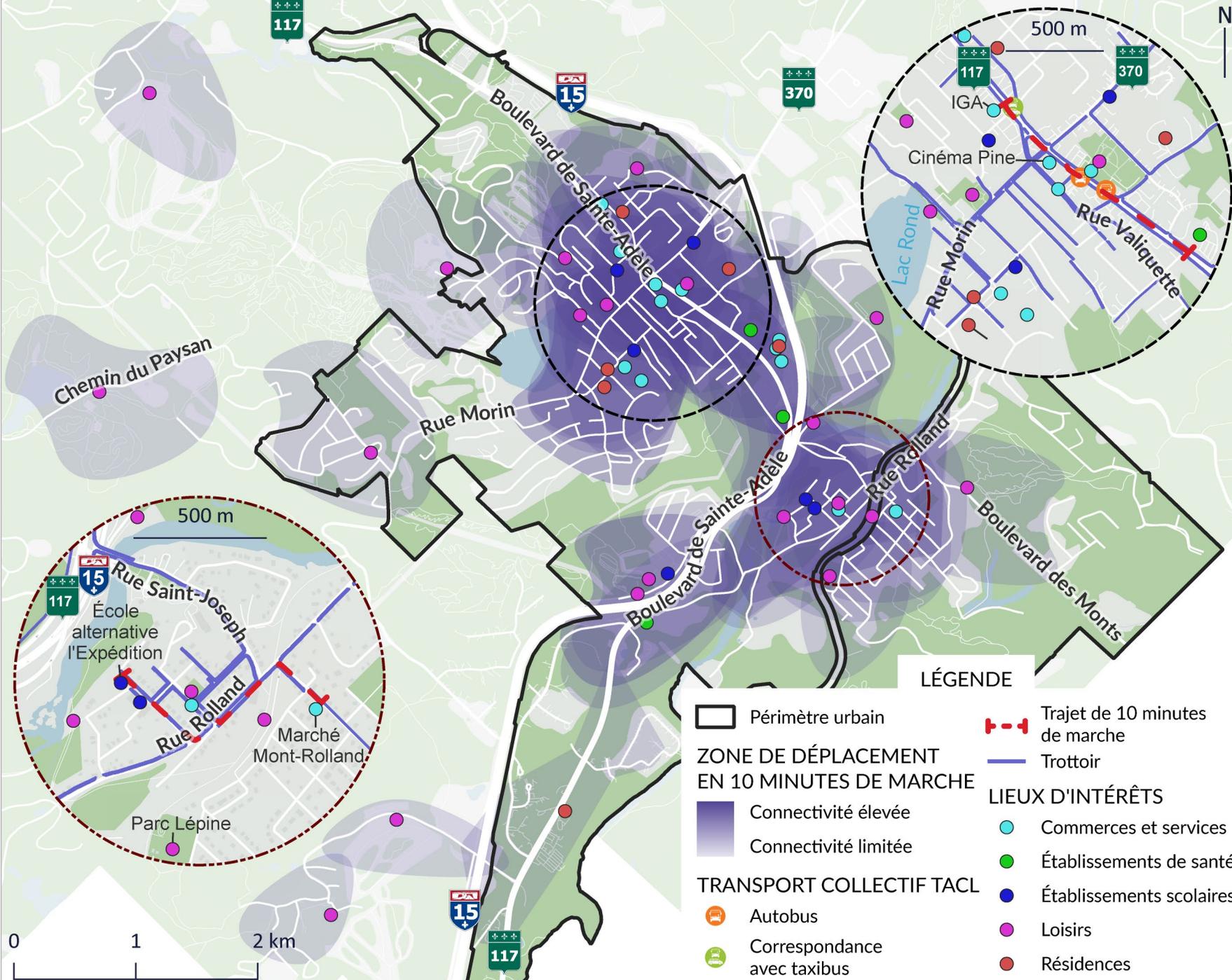


Accessibilité piétonne

La carte d'accessibilité permet de visualiser les zones d'accès autour de divers services et lieux d'intérêt.

La connectivité est, sans surprise, 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. 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 qui pose des défis.





03 Habitudes de déplacements

3.1

Recensement national



Recensement national

Selon les résultats du recensement canadien de 2021, le mode de transport principal utilisé par la population active âgée de 15 ans et plus de Sainte-Adèle pour se rendre au travail est l'automobile (91,6 %, soit 86,4 % conducteur et 5,3 % passager). On note également que 3,9 % de la population active se déplace à pied vers le travail, 1,7 % en transport en commun et 0,4 % à bicyclette.⁰¹

La durée de navettage pour la majorité de la population active est sous les 30 minutes. En effet, 28,7 % de la population fait moins de 15 minutes de déplacement et 32,7 % entre 15 et 29 minutes. 26,1 % de la population active se déplace entre 30 et 59 minutes pour aller au travail et, enfin, 12,5 % font 60 minutes ou plus de déplacement.⁰¹

30,1 % des déplacements se font à l'intérieur de Sainte-Adèle, 17,0 % au sein de la MRC des Pays-d'en-Haut et 52,7 % ailleurs dans la province. Enfin, 62,1 % de la population active a un lieu de travail habituel et 21,4 % travaillent à domicile.⁰¹

3.2

Faits saillants du sondage

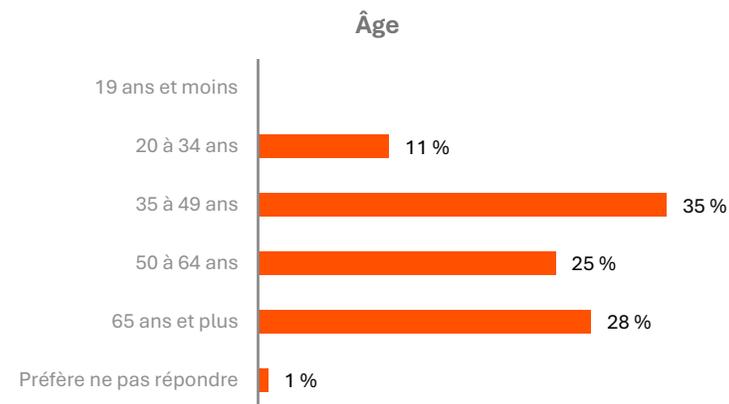
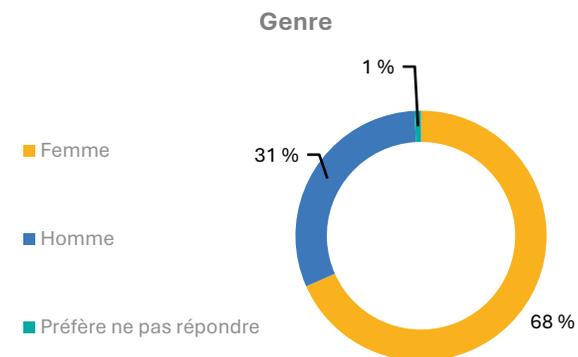


Profil des répondants

Les répondants du sondage mené en mai 2024 ont le profil suivant :

- 68 % de femmes; 31 % d'hommes;
- 46 % des répondants ont moins de 50 ans; 53 % ont 50 ans et plus;
- 10 % des répondants ont des enjeux de mobilité (handicap ou limitations physiques);
- 65 % habitent dans le périmètre urbain;
- 35 % des répondants indiquent qu'il y a un ou des enfants dans la composition de leur ménage.

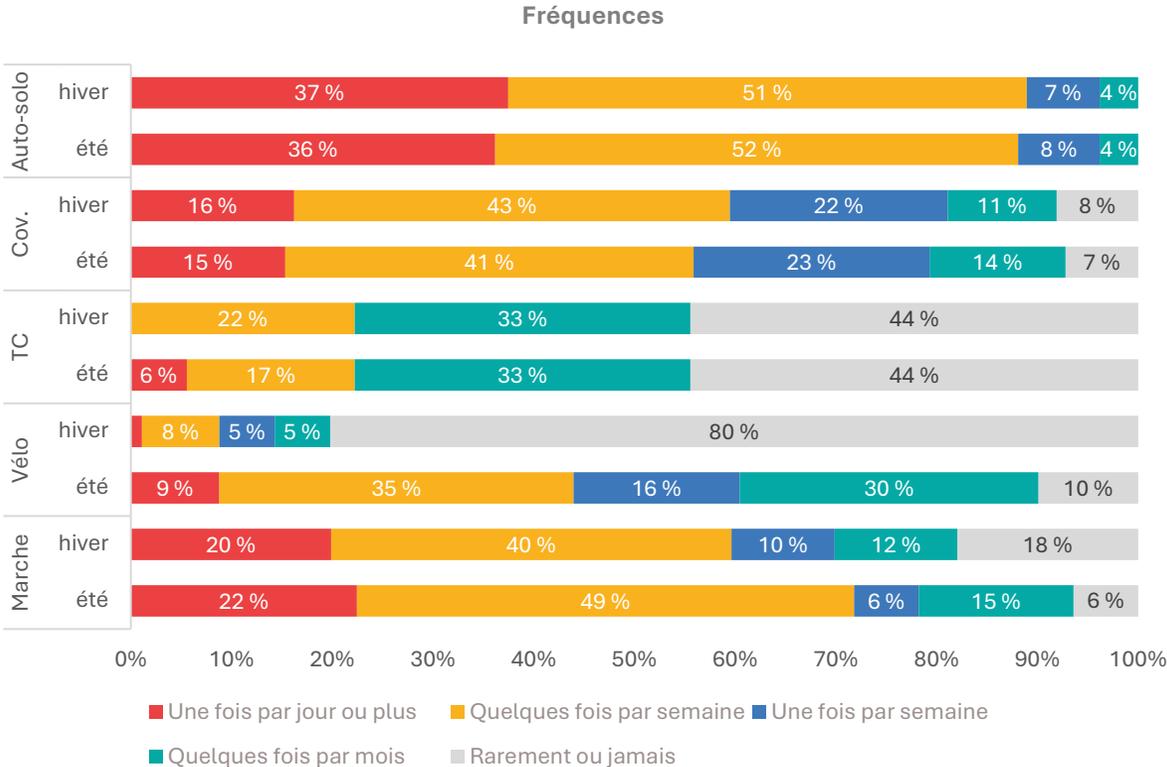
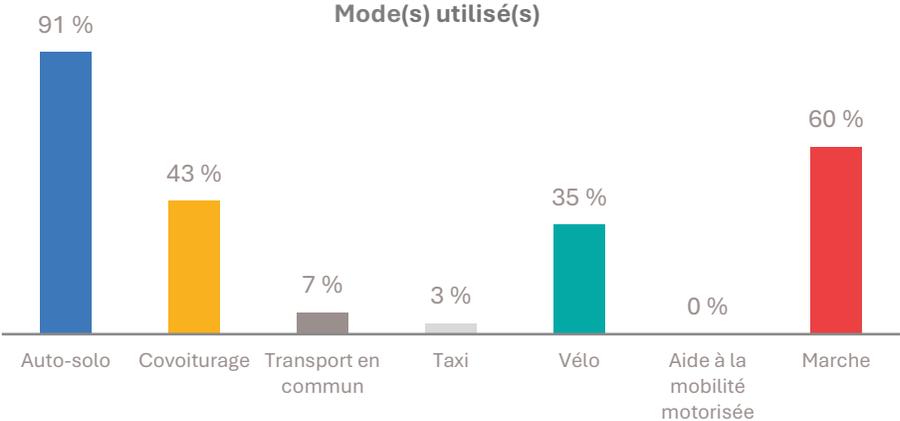
Les répondants au sondage demeurent principalement dans le secteur Sainte-Adèle (46 %) et à l'extérieur du périmètre urbain (45 %), au détriment du secteur Mont-Rolland qui semble sous-représenté par les répondants (9 %).



Modes de transports utilisés

Le mode de transport le plus utilisé pour se déplacer au sein du périmètre urbain, tous motifs confondus, est l'auto solo (91 % des répondants). La proportion de personnes utilisant les transports actifs est également importante puisque 60 % des répondants se déplacent à pied et 35 % se déplacent à vélo. Au total, c'est 65 % des répondants qui ont pratiqué au moins un mode actif dans la dernière année. Des 43 % des répondants ayant utilisé le covoiturage dans la dernière année, 80 %, en moyenne sur les saisons, l'utilisent de façon régulière (une fois par semaine ou plus).

Le vélo est principalement utilisé durant la saison estivale. En effet, 60 % des cyclistes disent choisir ce mode une à plusieurs fois par semaine durant l'été. Cette proportion chute à 14 % en période hivernale, ce qui n'est tout de même pas un pourcentage négligeable. La marche est pratiquée de façon plus régulière tout au long de l'année comparativement au vélo. En effet, 78 % des marcheurs utilisent ce mode une à plusieurs fois par semaine durant l'été et 70 % durant l'hiver. Sur les quelques répondants qui utilisent les transports en commun (n=18), l'utilisation est similaire entre les saisons, quoiqu'un peu plus fréquente sur une base quotidienne en été.



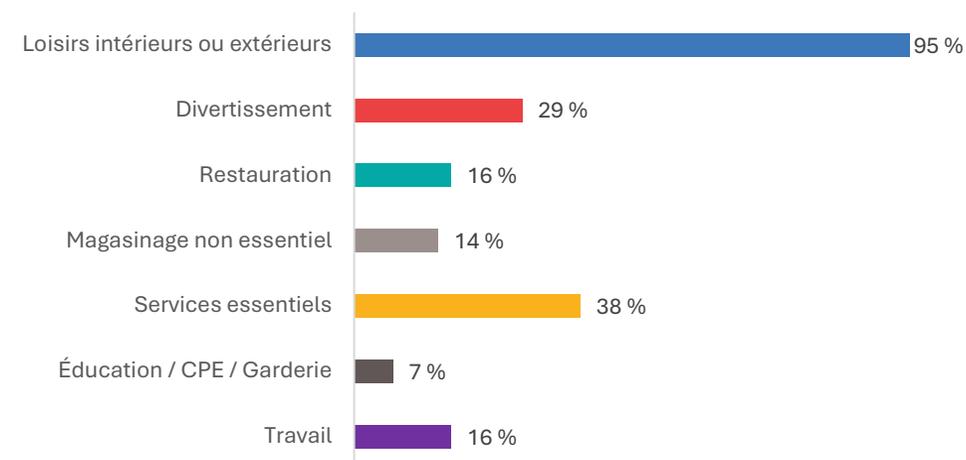
Motifs des déplacements

Les répondants se déplacent à pied et à vélo d'abord pour leurs loisirs. En effet, 95 % des cyclistes choisissent ce moyen de transport pour se rendre à leurs activités ou simplement se balader; 78 % des marcheurs font de même. On retrouve 38 % des cyclistes qui optent pour le vélo pour aller vers les services essentiels et un maigre 16 % vers leur lieu de travail.

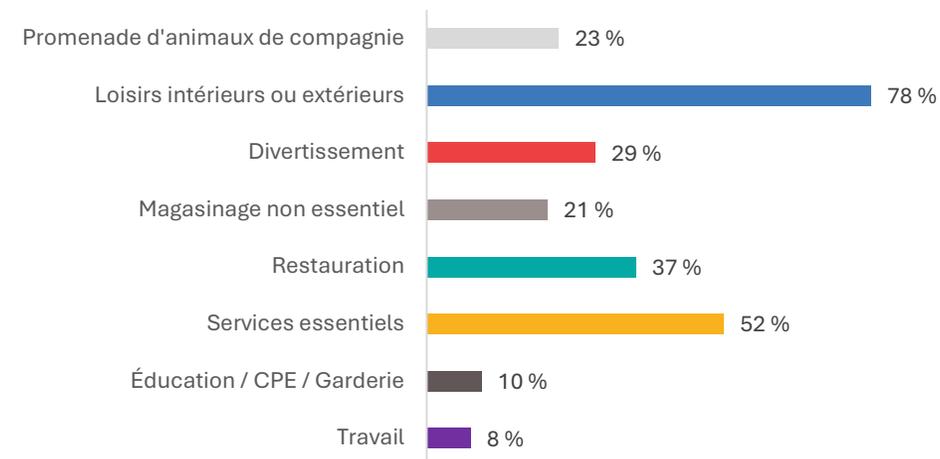
Ainsi, la part des déplacements à des fins récréatives est supérieure à celle des déplacements utilitaires pour les modes de transport actif à l'étude, avec une distinction particulièrement notable chez les cyclistes.

Les périodes de déplacements en modes actifs viennent confirmer ce constat de déplacements davantage récréatifs qu'utilitaires. C'est en effet la fin de semaine (samedi et dimanche) qui génère le plus de déplacements chez les répondants (74 %). Les déplacements en semaine sont tout de même populaires avec 68 % des répondants qui se déplacent en heure de pointe et 57 % hors heure de pointe.

Motif(s) des déplacements à vélo



Motif(s) des déplacements à pied

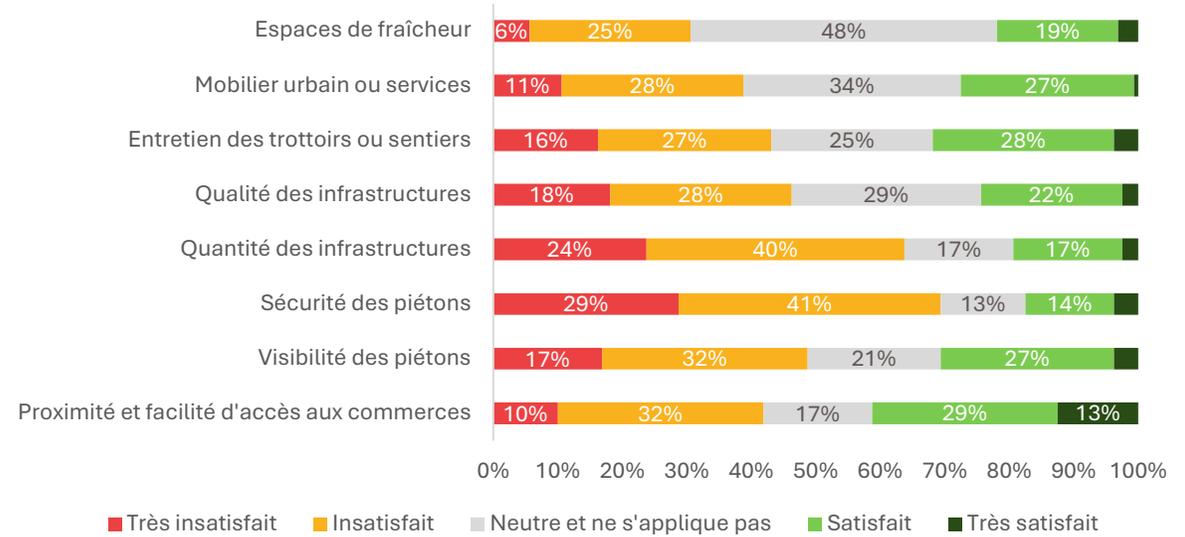


Perception des réseaux

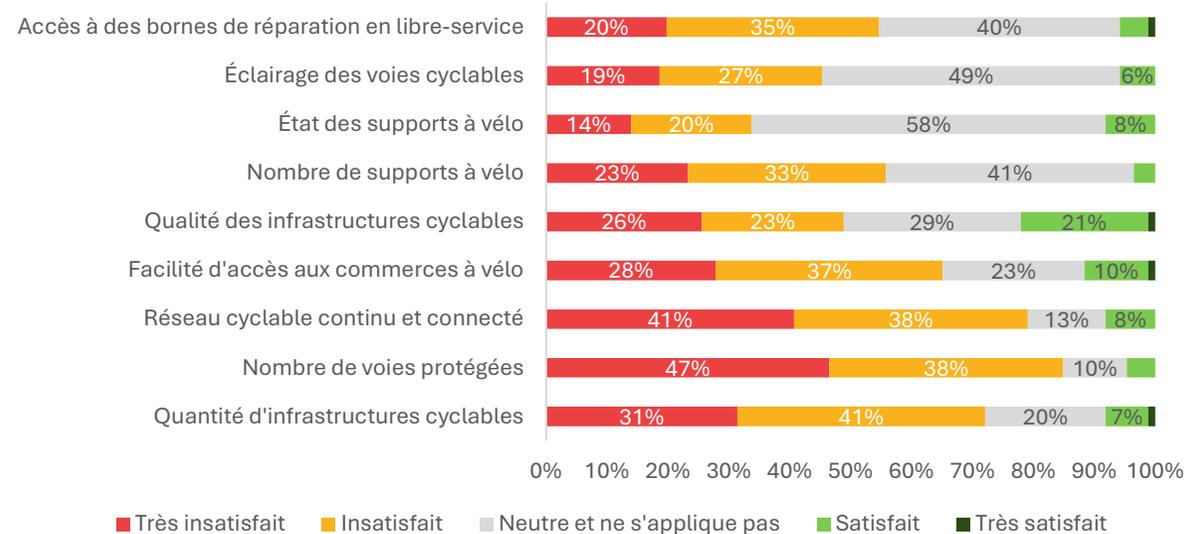
Les répondants qui utilisent des modes de transport actifs trouvent généralement insatisfaisant de se déplacer à pied dans le périmètre urbain de Sainte-Adèle, surtout lorsqu'il est question de la sécurité des piétons et de la quantité des infrastructures (nombre de traverses, quantité de trottoirs, etc.). La proximité et la facilité d'accès aux commerces est l'élément jugé le plus satisfaisant (42 % de satisfaction).

Les déplacements à vélo au sein du périmètre sont, dans l'ensemble, jugés insatisfaisants. Les cyclistes déplorent surtout le manque de voies protégées (85 % d'insatisfaction) et la continuité et connectivité du réseau cyclable (79 % d'insatisfaction). La quantité des infrastructures et la facilité d'accès aux commerces sont également des éléments déplorés par les répondants avec un taux d'insatisfaction de plus de 65 %.

Perception réseaux piétons



Perception du réseau vélo



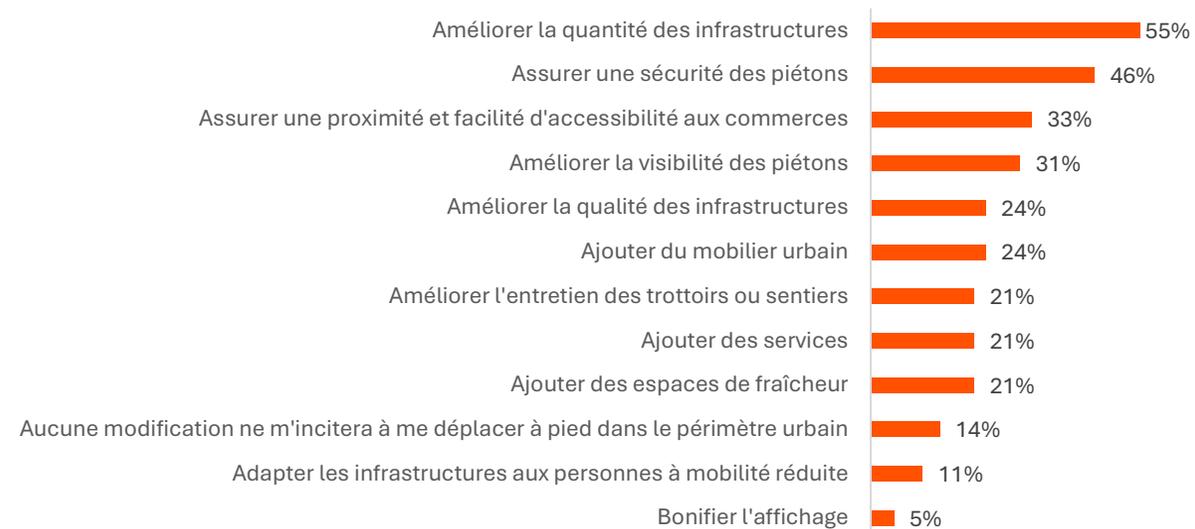
Bonification des réseaux

Pour bonifier les réseaux actifs du périmètre urbain, les répondants qui ne se déplacent pas en modes actifs étaient invités à exprimer leurs besoins concernant les mesures à mettre en œuvre pour les inciter à opter ces modes de déplacement. Relativement à la marche, les bonifications les plus populaires sont : améliorer la quantité des infrastructures et assurer une meilleure sécurité pour les piétons. Concernant les priorités pour le réseau cyclable, les répondants souhaiteraient un réseau continu et connecté et l'ajout de voies protégées. Dans les deux cas, les priorités énoncées par l'ensemble des répondants reflètent les mêmes perceptions que les utilisateurs des transports actifs (page précédente).

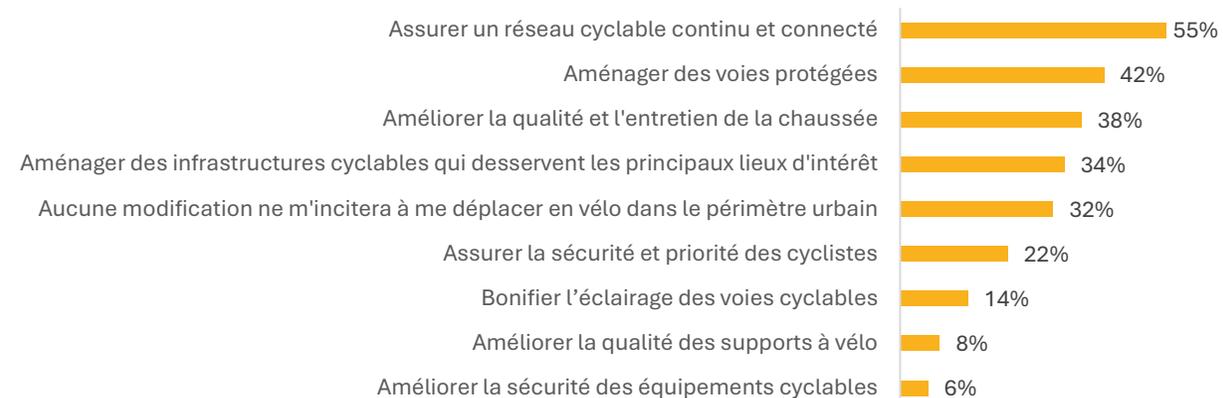
De plus, une question spécifique sur la mobilité des enfants a été posée en question ouverte dans le sondage. Les réponses sur les bonifications spécifiques aux enfants sont présentées en annexe à ce diagnostic.

D'autre part, lorsque questionnés sur les éléments intermodaux qui pourraient favoriser leurs déplacements actifs, 42 % des répondants (n=253) estiment que l'ajout de pistes cyclables reliées au transport en commun serait à prioriser.

Bonifications des réseaux piétons



Bonifications des réseaux vélos



Enjeux des lieux spécifiques à l'étude

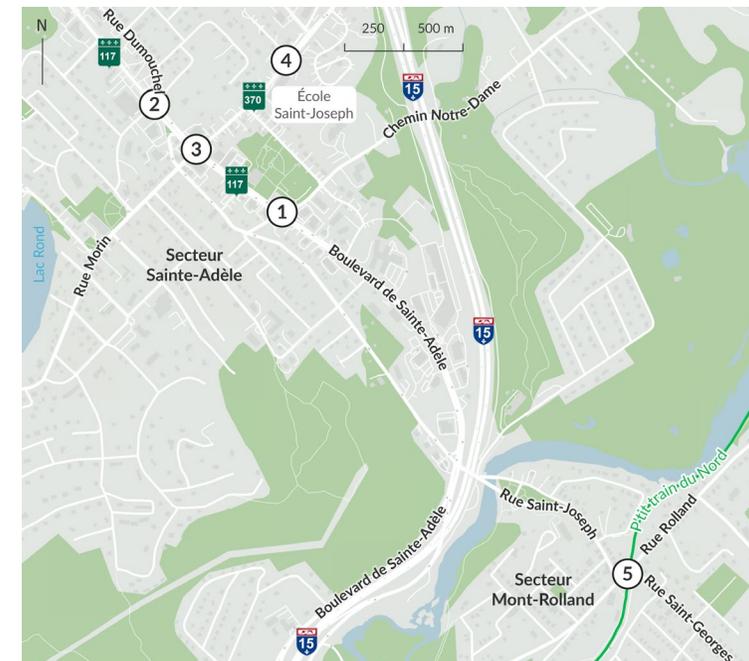
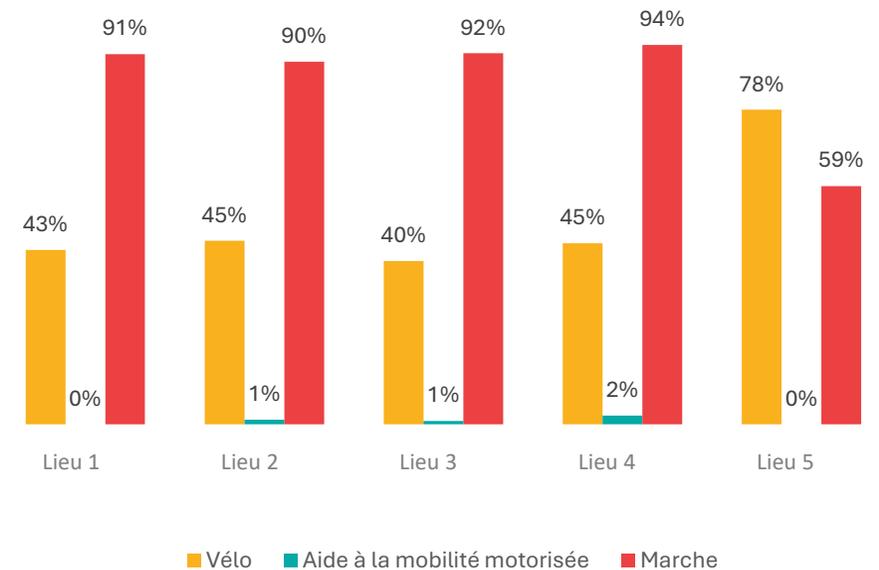
Avec l'objectif d'améliorer l'accessibilité de certaines intersections jugées plus problématiques pour le transport actif, cinq lieux furent ciblés et analysés pour permettre des améliorations plus spécifiques selon les préférences des usagers.

Dans l'ensemble, 90 % des répondants ou plus fréquentent les lieux à pied, à l'exception de l'intersection des rues Rolland, Saint-Georges, Saint-Joseph et du P'tit Train du Nord qui se démarque par la présence de cyclistes (lieu 5).

Les cinq lieux à l'étude sont :

- Lieu 1 : intersection boul. de Sainte-Adèle / ch. Notre-Dame / rue Bélec
- Lieu 2 : intersection boul. de Sainte-Adèle / rue Dumouchel / rue Henri Dunant
- Lieu 3 : intersection rte 117 / rue Morin
- Lieu 4 : devant l'école Saint-Joseph (intersection rte 370 / rue Bois Joli)
- Lieu 5 : intersection rue Rolland / rue St-Georges / rue St-Joseph / P'tit Train du Nord

Modes utilisés par lieu



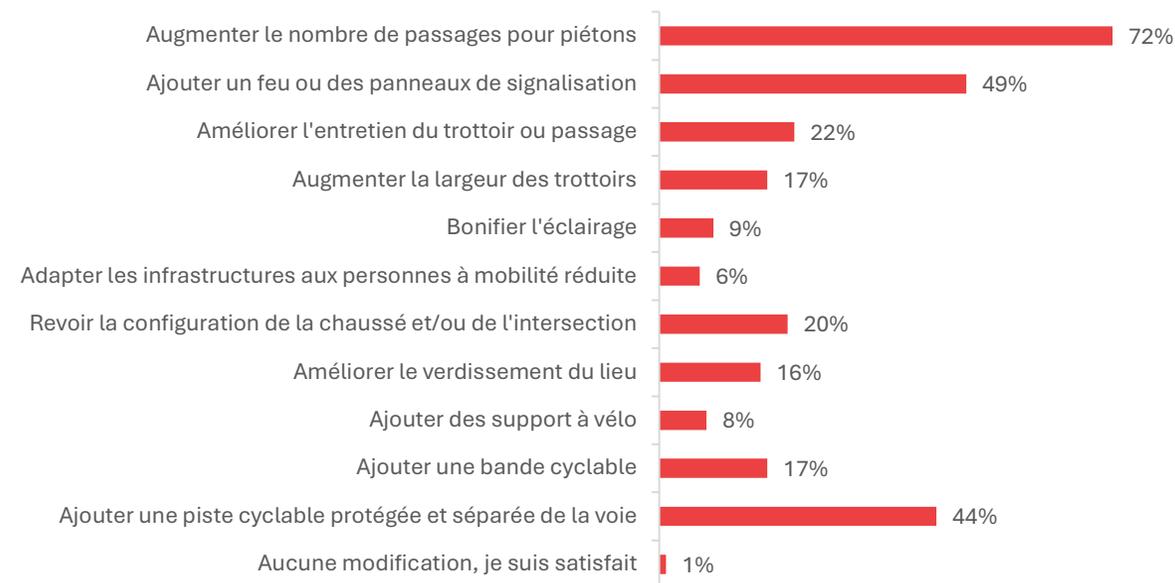
Enjeux des lieux spécifiques à l'étude

Pour l'intersection boul. de Sainte-Adèle / rue Dumouchel / rue Henri Dunant et pour l'intersection rte 370 / rue du Bois Joli (devant l'école Saint-Joseph), les priorités d'intervention souhaitées par les répondants fréquentant ces lieux en modes actifs sont l'ajout de passages pour piétons et l'ajout de signalisation (feu ou panneau de signalisation). L'ajout d'une piste cyclable protégée est également souhaité pour l'intersection du boul. de Sainte-Adèle / rue Dumouchel / rue Henri-Dunant.

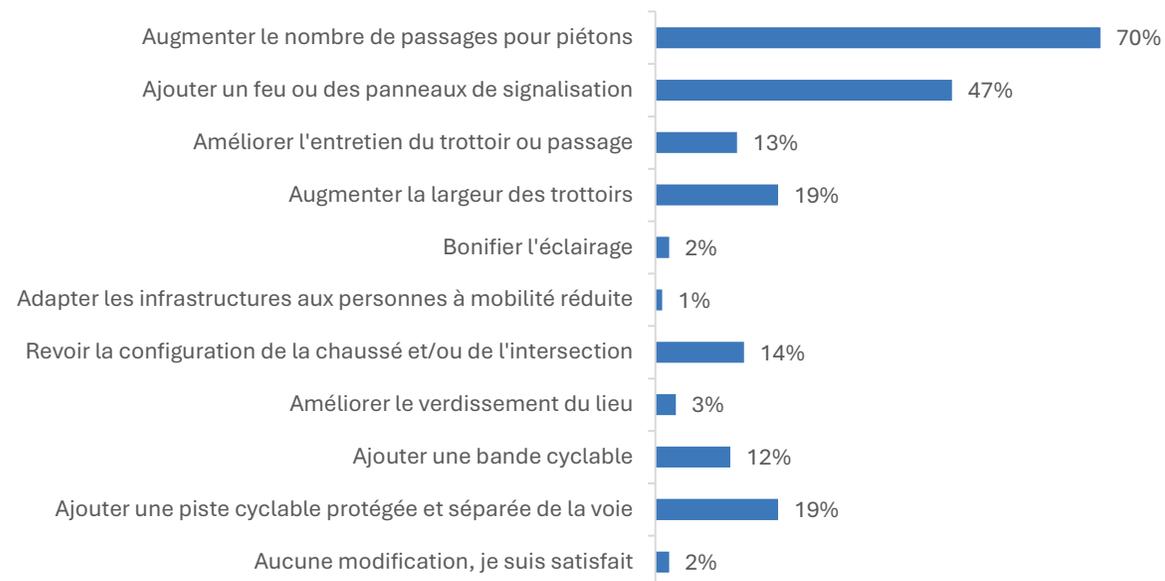


Source : Google Maps

Boul. de Sainte-Adèle / rue Dumouchel / rue Henri Dunant



Rte 370 / rue du Bois Joli (devant l'école Saint-Joseph)



Enjeux des lieux spécifiques à l'étude

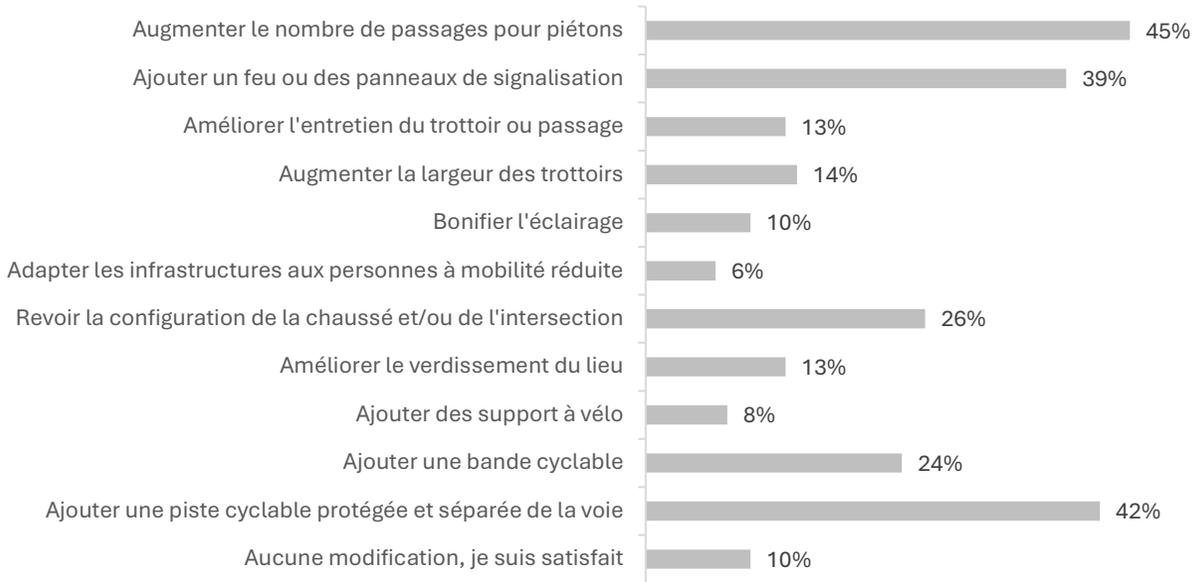
Enfin, pour l'intersection des rues Rolland / St-Georges / St-Joseph croisant le P'tit Train du Nord, les répondants s'y déplaçant recommandent trois éléments prioritaires, soit :

- la bonification du nombre de passages pour piétons;
- l'ajout d'une piste cyclable protégée;
- l'ajout de signalisation (feu ou panneau de signalisation).



Source : Google Maps

Rue Rolland / rue St-Georges / rue St-Joseph / P'tit Train du Nord



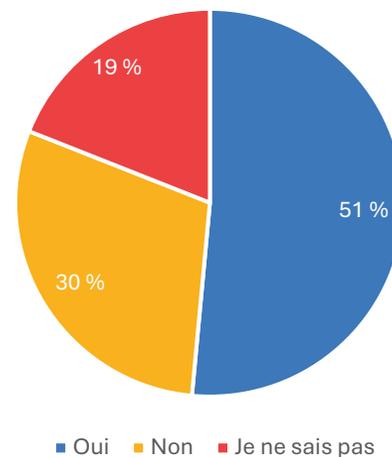
Installations éphémères et sensibilisation

Lorsque questionnés sur leur niveau d'intérêt pour les activités éphémères, plusieurs répondants (51 %) sont en faveur, alors que 30 % s'y opposent.

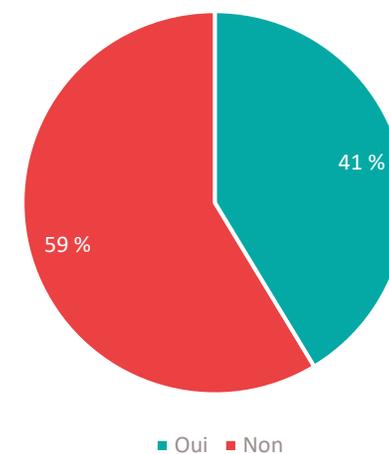
Parmi ceux qui sont en faveur d'activités éphémères, c'est principalement les rues piétonnes temporaires et les pistes cyclables temporaires qui ont la cote.

Cependant, en ce qui a trait au niveau d'intérêt pour des activités de sensibilisation (mois du vélo, défi sans auto solo, essais de vélo électrique, etc.), la majorité des répondants n'est pas intéressée (59 %).

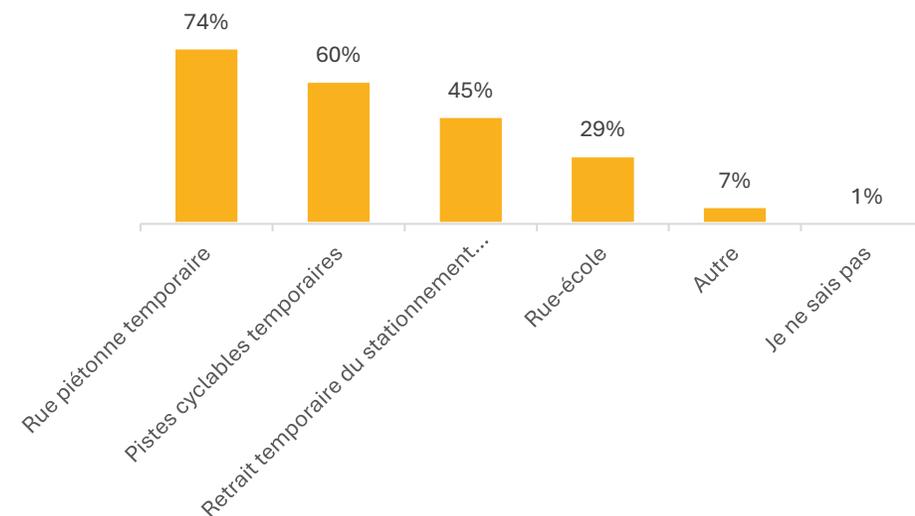
Intérêt pour les activités éphémères



Intérêt pour les activités de sensibilisation



Types d'installations éphémères



3.3

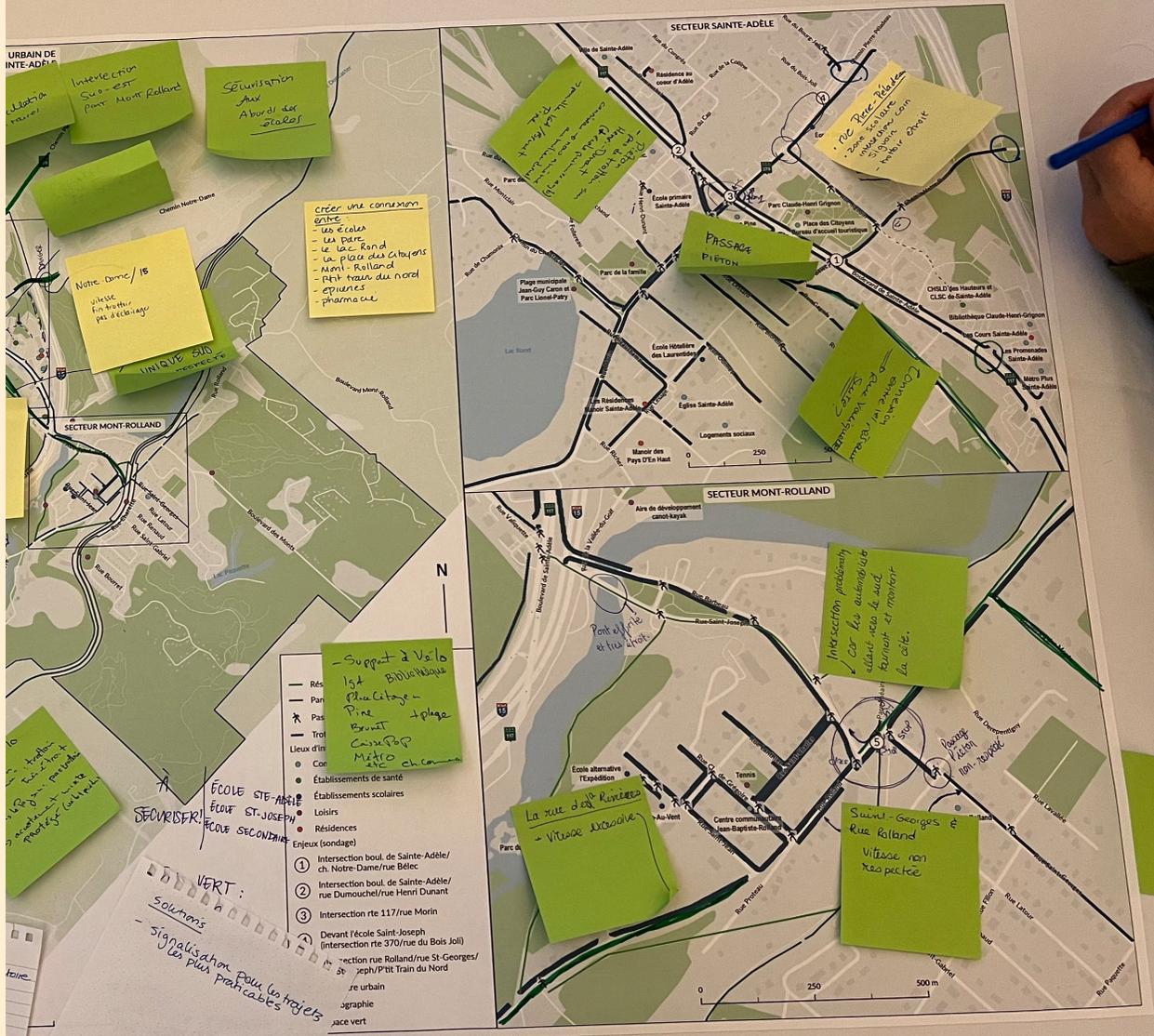
Grands enjeux de mobilité active



Grands enjeux de mobilité active

Les observations formulées dans cette section du diagnostic proviennent de la consultation citoyenne de mai 2024 ainsi que des commentaires recueillis lors du sondage en ligne.

Globalement, il ressort des consultations que la ville dispose d'un potentiel de développement pour le transport actif qui est actuellement sous-exploité. L'absence d'infrastructures favorisant la mobilité active et connectée à l'ensemble des secteurs de la ville fut mentionnée à plusieurs reprises dans les consultations, tout comme le manque de sécurité sur les principales artères. Les résidents expriment leur volonté de contribuer à l'émergence d'une culture active et manifestent un vif intérêt pour la création d'un réseau plus en phase avec les valeurs de la communauté. Certains habitants de la ville reconnaissent les efforts pour instaurer quelques initiatives, mais celles-ci restent, à leur avis, parcellaires et peu significatives dans l'ensemble.



Accessibilité et connectivité

Les participants ont souligné que l'accessibilité était insuffisante pour accéder et se déplacer dans le périmètre urbain en transport actif. La route 117, qui divise le territoire, ainsi que le manque d'infrastructures sécurisées pour relier les quartiers sont les principaux obstacles. Les pentes et le manque de connectivité affectent particulièrement les personnes âgées, les enfants et les familles en périphérie. Le manque de connexions entre les secteurs Mont-Rolland et Sainte-Adèle avec le P'tit Train du Nord, ainsi que l'insuffisance des infrastructures piétonnes dans les zones commerciales et scolaires, ont aussi été pointés. Les participants à la consultation publique 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.

Principaux enjeux nommés :

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

Sécurité et infrastructures

La sécurité et la présence d'infrastructures le long de la route 117 sont au centre des préoccupations, notamment en raison de la vitesse jugée excessive à l'approche du village et du manque d'infrastructures dédiées aux piétons. L'entrée de la ville est un point particulièrement chaud, puisque plusieurs zones d'intérêts s'y trouvent, dont l'école secondaire. Les infrastructures piétonnes, la signalisation, l'aménagement paysager et l'entretien des quelques infrastructures sont source de mécontentement.

Par ailleurs, certaines rues ont été fréquemment mentionnées, tant dans le sondage que lors de la consultation. La rue Valiquette est considérée comme étant problématique en raison de son mauvais état et du non-respect des limites de vitesse, tandis que la rue Morin est critiquée pour ses trottoirs inadéquats. Les participants soulignent également le danger que représente le chemin Pierre-Péladeau, le manque de supports à vélo dans la ville ainsi que l'absence d'infrastructures sécurisées autour des écoles, que ce soit dans le secteur de Sainte-Adèle ou celui de Mont-Rolland. Les dénivelés importants de la région sont également identifiés comme un obstacle, bien que certains citoyens plus actifs estiment qu'ils peuvent être surmontés.

Convivialité des réseaux

La majorité des participants ont identifié les préoccupations liées au confort et à la convivialité comme des obstacles à l'adoption ou à la pratique des modes de transport actifs. Selon eux, il n'y a aucune fluidité dans le réseau actuel et ce dernier présente des ambiguïtés 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 que pour un déplacement utilitaire. Le manque de verdissement, d'espaces ombragés et d'espaces de repos de qualité 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 en hiver.

3.4

Indicateurs (GES et coûts)



Contact

isabelle.teasdale@moba-cgd.com

cendra.francois-percy@moba-cgd.com

