



PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE 2024-2034

DESIGN
DIALOGUE
MOBILITÉ
PATRIMOINE
PAYSAGE
URBANISME



CONSULTANT



An aerial photograph of a large lake with a city skyline in the distance. The foreground shows a residential area with houses and trees. A large orange semi-transparent rectangle is overlaid on the right side of the image, containing the text '1. DÉMARCHE'.

1. DÉMARCHE

1. DÉMARCHE

1.1 Contexte métropolitain

En 2014, la MRC de Roussillon s'est pourvue d'un premier plan de mobilité durable, se conformant aux exigences du schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC, ainsi qu'au plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Ce dernier a pris effet en mars 2012 en réponse à trois défis majeurs en urbanisme : l'aménagement, le transport et l'environnement (Communauté métropolitaine de Montréal, 2012).

Depuis lors, plusieurs structures de gouvernance ont été modifiées, entraînant la transformation de la CMM et la concrétisation de certaines orientations. En accord avec les défis préalablement identifiés, les orientations concernant les milieux de vie durables, les réseaux de transport performants et structurants, ainsi que celles

visant la protection et la mise en valeur de l'environnement font l'objet d'un suivi fréquent (Communauté métropolitaine de Montréal, 2021).

Reconnaissant les interrelations entre la mobilité et l'aménagement du territoire, le plan de mobilité active de la MRC de Roussillon pourra soutenir une vision conjointe entre ces enjeux et servir d'outil, en complément du plan de mobilité durable, pour la révision des documents de planification tels que le schéma d'aménagement et de développement (SAD).

1.2 Pourquoi la mobilité active?

La mobilité active apporte d'importants bénéfices aux villes en termes d'inclusivité et de sécurité. L'un des objectifs principaux de la mobilité active est de développer à long terme des alternatives à la conduite individuelle.

À cet égard, plus l'environnement bâti favorisera la mobilité active, plus il sera possible pour la population d'initier des changements concrets dans ses habitudes de vie. Il est donc essentiel de considérer la mobilité active comme une responsabilité collective et de promouvoir la collaboration de l'ensemble des parties prenantes concernées, de près ou de loin, par les enjeux liés à la mobilité.

« Un changement de paradigme impliquant la volonté politique, l'engagement des citoyens et la mobilisation des données probantes est nécessaire pour appliquer les principes d'aménagement permettant de concevoir des environnements qui privilégient la mobilité durable à la composition urbaine, aux infrastructures de transport ou à l'utilisation des sols. »

- Institut national de santé publique du Québec, 2018



Source : RécréoParc.

1.3 Mandat et objectifs

La planification des différents modes de transports dans la MRC de Roussillon doit reposer sur une compréhension approfondie et informée des réalités propres à chaque municipalité, ces dernières variant considérablement d'une localité à une autre. Ainsi, le plan de mobilité active de la MRC nécessite une analyse territoriale et socio-démographique détaillée afin d'établir les caractéristiques de la population et du territoire, ainsi que les habitudes de mobilité qui les lient.

Les données sont présentées à l'échelle de la MRC pour faciliter la lecture du document, tout en soutenant certaines analyses centrées sur les divergences fondamentales existantes au sein même de la MRC de Roussillon.

Une démarche de consultation citoyenne a été réalisée via une page web et un questionnaire en ligne sur une période de deux mois à l'automne 2023. L'objectif était de recueillir les commentaires des citoyens et de la société civile sur le plan de mobilité active afin qu'il reflète les préoccupations et les enjeux pressentis. La consultation permet également d'impliquer la communauté dans le développement, puis le déploiement et l'utilisation des infrastructures et équipements liés à la mobilité active.

Cette consultation a permis de solliciter l'opinion de 149 citoyens de la MRC de Roussillon. Les répondants proviennent des différentes municipalités, mettant ainsi en lumière des enjeux spécifiques à chacune d'entre elles. La majorité des personnes répondantes ont entre 35 et 54 ans, et près des trois quarts d'entre elles s'identifient au genre féminin. De plus, 90% des répondants, ou de leur ménage, ne sont pas des personnes à mobilité réduite.

Finalement, l'objectif du plan d'action sur 10 ans est de présenter une vision articulée autour des orientations pour le plan de mobilité active, ainsi que des principes directeurs pour l'arrimage entre la mobilité et l'aménagement du territoire. Tout cela s'inscrit dans la continuité du plan de mobilité durable.

1.4 Résumé du plan de mobilité durable

Afin de répondre aux enjeux actuels et futurs en matière de mobilité, d'environnement et d'aménagement, la MRC de Roussillon a adopté son nouveau plan de mobilité durable au début de l'année 2023. Ce plan favorise une vision intégrée de ces enjeux et peut servir d'outil pour la révision des documents de planification, tels que le SAD.

À la suite de l'élaboration d'une mise en contexte et d'un diagnostic, ce document cible six grandes orientations, à partir desquelles émergent respectivement trois à sept pistes d'intervention. Le portrait de la MRC a permis d'identifier différents enjeux regroupés sous six grandes orientations :

1. Sécurisons la mobilité active ;
2. Encourageons le transport actif ;
3. Relançons le transport collectif post-COVID-19 ;
4. Prévoyons les soins à long terme en transport ;
5. Optimisons le réseau routier ;
6. Décarbonisons les transports.

Sous chaque grande orientation, des interventions ciblées sont présentées. Parmi toutes les pistes d'intervention, voici celles qui concernent les transports actifs et qui seront ultérieurement abordées dans le futur plan de mobilité active :

► Sécurisons la mobilité active ;

- Déploiement de feux avec cycles piétonniers ;
- Des corridors piétons pour tous ;
- Sécurisation des intersections ;
- Sécurisation du réseau cyclable existant.

► Encourageons le transport actif ;

- Accroissement de l'étendue du réseau piétonnier (trottoirs) ;
- Accroissement de l'étendue du réseau cyclable ;
- Pédibus scolaire : la marche vers l'école ;
- Campagne de sensibilisation à la pratique du vélo ;
- Programme d'apprentissage du vélo ;
- Service de vélopartage sur le territoire de la MRC ;
- Déneigement des voies actives.

► Optimisons le réseau routier ;

- Implantation de mesures d'apaisement de la circulation.

Durant le processus d'élaboration du plan de mobilité durable, une démarche de consultation citoyenne a été entreprise. Une part significative des répondants au sondage (71%) indique qu'ils effectuent moins de déplacements actifs que ce qu'ils feraient dans un contexte sécuritaire. Ce résultat laisse envisager l'existence d'une demande latente pour les transports actifs dans la MRC, justifiant ainsi une exploration plus approfondie et l'élaboration d'un plan de mobilité active.



2. MISE EN CONTEXTE

2. MISE EN CONTEXTE

2.1 Portrait du territoire

Faisant partie de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et située à proximité de grandes agglomérations urbaines, la MRC de Roussillon se trouve à l'intersection de plusieurs opportunités et défis en matière de mobilité. Parmi ces défis, la taille importante de la population de la MRC en est un considérable.

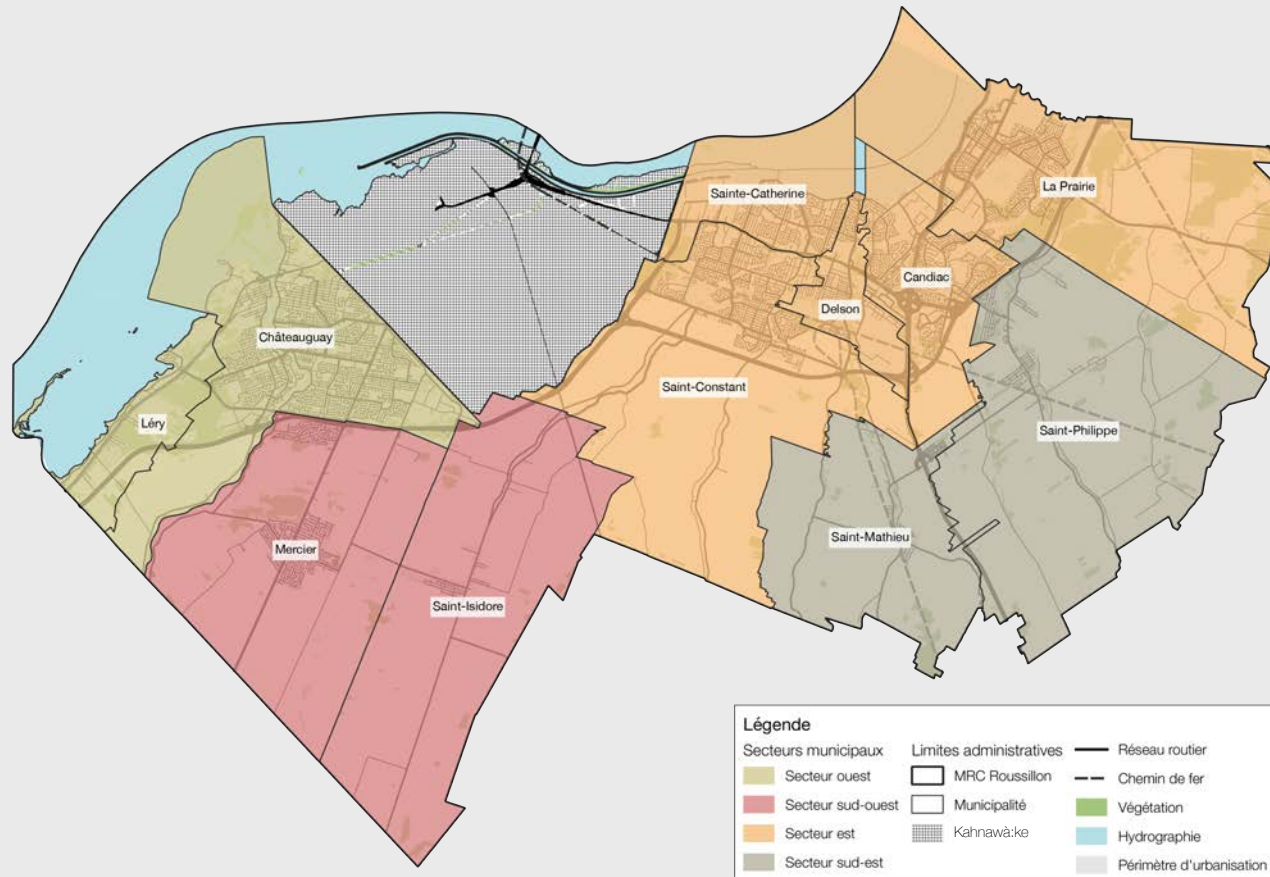
En effet, il s'agit de la MRC la plus peuplée au Québec (à l'exception des villes et agglomérations ayant les compétences des MRC).

Localisé dans la vallée du Saint-Laurent au sud-ouest de l'île de Montréal, le territoire de la MRC s'étend sur 372,81 kilomètres carrés (MRC de Roussillon, 2021) au sein de la couronne sud de Montréal. Plus précisément, la MRC est limitrophe au territoire de l'agglomération de Longueuil, ainsi qu'aux territoires des MRC de la Vallée-du-Richelieu, du Haut-Richelieu, des Jardins-de-Napierville, de Beauharnois-Salaberry et de Vaudreuil-Soulanges (MRC de Roussillon, 2021).

La MRC de Roussillon est constituée de onze municipalités locales, à savoir : Candiac ; Châteauguay ;

Delson ; La Prairie ; Léry ; Mercier ; Saint-Constant ; Sainte-Catherine ; Saint-Isidore ; Saint-Mathieu ; Saint-Philippe.

Les municipalités de Châteauguay, Saint-Isidore, Saint-Constant et Sainte-Catherine sont également limitrophes du territoire réservé de la communauté autochtone des Mohawks de Kahnawà:ke, créant ainsi des enclaves en termes de mobilité et de connectivité. Cependant, ce territoire n'est pas inclus dans le présent document, car il ne fait pas partie des limites de la MRC.



Il est à noter que le pont Honoré-Mercier, situé sur le territoire de Kahnawà:ke, constitue le seul lien routier direct entre la MRC et l'île de Montréal, à l'exception des propriétés de la Voie maritime du Saint-Laurent réservées pour des liens cyclables et des véhicules de service (MRC de Roussillon, 2021).

Les fonctions d'utilisation du sol et la proportion de terres agricoles varient d'une municipalité à l'autre au sein de la MRC. Dans l'ensemble des municipalités longeant le fleuve, on observe une mixité dense d'usages résidentiels, commerciaux et industriels, tandis que les municipalités au sud sont principalement constituées de terres agricoles, ponctuées par des secteurs résidentiels.

Ainsi, deux milieux physiques distincts se dégagent : d'une part, un milieu urbain en bordure du fleuve Saint-Laurent, et d'autre part, un vaste arrière-pays agricole (MRC de Roussillon, 2021).

2.2 Profil sociodémographique

Une grande MRC en croissance

Avec une population de 185 568 habitants en 2021 (Statistique Canada, 2023), la MRC de Roussillon représente une part importante de la population de l'ensemble de la région métropolitaine de recensement de Montréal (RMRM).

En conséquence, la MRC rassemble plus du vingtième de la population de la RMRM. Au cours de la dernière décennie, la croissance de la population a été proportionnellement plus élevée que celle de la RMRM, ainsi que celle de la province.

Une croissance inégalement répartie

Toutefois, les municipalités de la MRC ne connaissent pas toutes le même niveau de croissance démographique. Dans la période de 2016 à 2021, certaines municipalités ont présenté des taux de croissance parmi les plus élevés parmi celles de plus de 5 000 habitants dans la province (Delson, Mercier, Saint-Philippe), tandis que d'autres, telles que Châteauguay, Léry et Sainte-Catherine, ont enregistré des croissances plus limitées (Statistique Canada, 2023).

La tranche d'âge manquante

De manière similaire au reste de la province, l'âge médian de la population de la MRC est de 40,6 ans (Statistique Canada, 2023), ce qui indique une proportion supérieure de personnes âgées de plus de 40 ans par rapport aux personnes plus jeunes. Cette situation n'est pas unique à la MRC de Roussillon, puisqu'un âge médian similaire est observé dans la RMRM (40,3 ans) et est encore plus accentué au Québec (42,5 ans) (Statistique Canada, 2023). Cependant, la proportion de jeunes enfants et d'adolescents habitant la MRC est supérieure à celle de l'ensemble de la RMRM. En revanche, un important déficit est constaté chez les groupes d'âge de 20 à 34 ans.

Une population plus active

La « situation d'activité » est utilisée par Statistique Canada pour catégoriser l'activité d'une personne de 15 ans et plus, afin de déterminer si elle est occupée, au chômage ou inactive. Ainsi, une personne qualifiée d'occupée est considérée en situation d'emploi, tandis qu'une personne au chômage ne l'est pas, et une personne inactive n'est ni occupée ni au chômage (Statistique Canada, 2023). En

conséquence, on constate que la proportion de personnes occupées dans la MRC de Roussillon est légèrement supérieure à celle de la RMRM. Par conséquent, le taux de chômage est proportionnellement inférieur dans la MRC par rapport à la RMRM.

Des ménages bien motorisés

De la même manière que pour les ménages, le nombre d'automobiles dans la MRC de Roussillon augmente également. Cette croissance est d'ailleurs encore plus marquée que celle de la population et des ménages. Dans les différentes municipalités de la MRC, le ratio de véhicules par ménage varie de 1,72 véhicule/ménage (La Prairie) à 2,11 véhicules/ménage (Saint-Philippe et Saint-Mathieu) (Autorité régionale de transport métropolitain, 2020).

Ainsi, on observe un écart significatif qui fluctue en fonction de certaines caractéristiques des municipalités, notamment en ce qui concerne l'étendue et la qualité des réseaux de transport actif. Alors qu'une croissance indéfinie du parc automobile n'est pas envisageable, une transformation majeure de l'offre est essentielle pour opérer un transfert modal vers des modes de transport durables et actifs.

2.3 Habitudes de déplacement

Modes de transport privilégiés

La consultation citoyenne a permis de recueillir des informations sur les habitudes de déplacement des citoyens de la MRC de Roussillon.

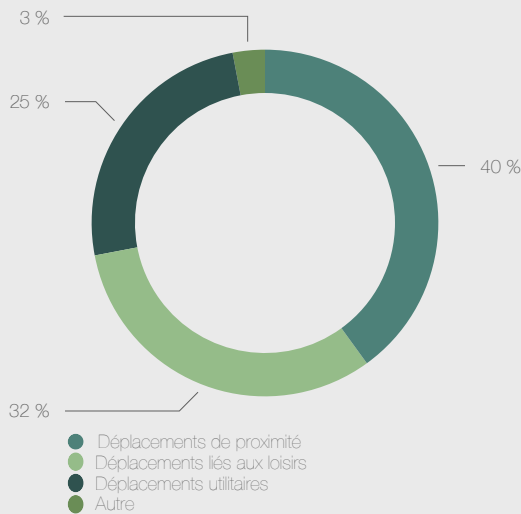
Tout d'abord, pendant la période estivale, de mai à octobre, la majorité des personnes interrogées (78%) indiquent utiliser le véhicule motorisé individuel comme mode de transport pour leurs déplacements utilitaires et leurs activités quotidiennes. Les autres modes de transport sont moins fréquemment choisis, avec 7% optant pour le transport collectif, 6% pour le vélo, 5% pour le covoiturage et 4% pour la marche.

Au cours de la période hivernale, de novembre à avril, un plus grand nombre de répondants (83%) utilisent leur véhicule motorisé individuel comme moyen de transport pour leurs déplacements utilitaires et leurs activités quotidiennes. Une augmentation de 5% du taux d'utilisation est donc observable par rapport à la période estivale. Cependant, les autres modes de transport sont moins fréquemment utilisés, avec 7% optant pour le transport collectif, 5% pour le covoiturage, 3% pour la marche et 2% pour le vélo.

De plus, plus de la moitié des personnes interrogées (63%) affirment effectuer des déplacements en utilisant un mode de transport actif. Les déplacements actifs sont donc déjà bien présents au sein de la MRC, d'où l'importance de renforcer leur convivialité, leur sécurité et de les rendre plus accessibles à tous les usagers.

Déplacements effectués en transport actif

Parmi les 63% des personnes interrogées ayant affirmé réaliser des déplacements actifs, voici leur répartition en fonction des types de déplacements.



Les déplacements les plus fréquents en transport actif sont donc ceux liés aux déplacements de proximité (40%), suivis des déplacements liés aux loisirs (32%) (activités sportives et culturelles) et des déplacements utilitaires pour des activités quotidiennes (25%) (travail, école, courses).

Modes de transport actif privilégiés

Finalement, parmi les 63% des personnes effectuant des déplacements en transport actif, il est pertinent de se pencher sur les modes de transport actif qu'ils privilégient. Les deux modes les plus populaires sont la marche, avec 52%, et le vélo mécanique, avec 36%.

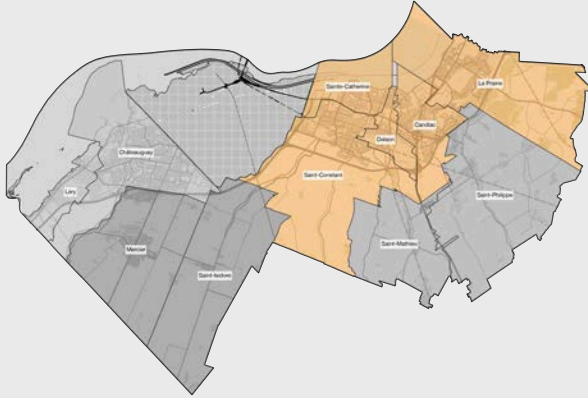
En ce qui concerne les autres modes, 4% des personnes interrogées ont opté pour la trottinette électrique, 3% pour le vélo à assistance électrique, 3% pour le patin à roues alignées et 1% pour la planche à roulettes.

En contrepartie, parmi les 37% des personnes ayant affirmé ne pas réaliser des déplacements actifs, 44% d'entre elles ont indiqué être enclines à pratiquer la marche, 27% le vélo mécanique, 15% le vélo à assistance électrique, 7% la trottinette, 4% le patin à roues alignées et 3% la planche à roulettes.

Un certain intérêt pour le vélo à assistance électrique est observable chez les personnes ne réalisant pas de déplacements en transport actif. Cet engouement pour le vélo à assistance électrique est à prendre en compte dans le cadre d'une future étude sur le potentiel d'implantation d'un réseau de vélos en libre-service sur le territoire de la MRC. D'ailleurs, 56% des répondants indiquent qu'ils pourraient être intéressés par un tel projet.

2.4 Présentation des aménagements et projets

2.4.1 Secteur est



Le secteur est de la MRC de Roussillon comprend les municipalités de Cadiac, Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et La Prairie. En date de 2021, ce secteur représentait 57% de la population totale de la MRC Roussillon (Statistique Canada, 2021).

Ce secteur est caractérisé par plusieurs barrières naturelles importantes, telles que le fleuve Saint-Laurent, la rivière de la Tortue, la rivière Saint-Régis, la rivière Saint-Jacques et le cours d'eau de la Grande-Coulée. En ce qui concerne les barrières anthropiques, on note la présence

des autoroutes 15, 30 et 930, ainsi que de la rue Saint-Pierre, relevant de la juridiction provinciale. Les réseaux ferroviaires du CN et du CP peuvent également être considérés comme des barrières anthropiques.

Les cinq municipalités du secteur possèdent des documents de planification ainsi que des outils réglementaires qui traitent de la mobilité active. Lors de l'élaboration de ces documents, des consultations publiques ont été organisées.

Infrastructures actuelles

Les municipalités disposent d'un réseau piétonnier le long de leurs artères principales, aménagées principalement en pistes multifonctionnelles ou en sentiers polyvalents. Cependant, ce réseau piétonnier est marqué par une ségrégation des fonctions, entraînant une discontinuité dans son ensemble (Gris Orange Consultant inc., 2023a). Cette discontinuité rend difficile l'accès aux voies nécessaires pour relier les résidences aux zones commerciales (Gris Orange Consultant inc., 2023a).

À l'exception des rues locales, le secteur bénéficie d'une offre adéquate de trottoirs le long des artères principales

ainsi que des voies multifonctionnelles. Cependant, la configuration actuelle de la MRC en général allonge les trajets piétons, rendant les autres modes de transport plus attrayants et efficaces.

En ce qui concerne les pistes cyclables, le secteur propose environ 174 km de pistes cyclables, tous types confondus. La plupart des municipalités possèdent un réseau cyclable couvrant la majorité, voire l'ensemble de leur territoire. Étant donné que chaque municipalité offre une desserte étendue, l'accès à certains pôles intermodaux est facilité. Cette offre est attrayante pour la population lorsqu'il s'agit de se déplacer à l'intérieur de la ville, bien que les réseaux aux frontières des municipalités soient qualifiés de discontinus et peu sécuritaires (Gris Orange Consultant inc., 2023a).

Connectivité

Les villes de la MRC de Roussillon sont connectées par l'intermédiaire des différentes routes cyclables régionales et métropolitaines. La Route verte numéro trois, également appelée la Riveraine, assure la liaison entre les cinq municipalités du secteur est.

Route 132

Le réaménagement de la route 132, annoncé en novembre 2020, aura un impact sur plusieurs municipalités de la MRC de Roussillon. Selon le Plan de mobilité active et durable de Saint-Constant, le projet est le résultat d'un mandat octroyé conjointement par les villes de Sainte-Catherine, Delson et Saint-Constant. La bonification de la route 132 devra s'harmoniser avec la planification urbaine des autres municipalités en ce qui concerne le développement (Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, 2023).

Route verte

Réseau cyclable national, la Route verte fait office de lien entre les villes du Québec, tout en offrant la possibilité d'accéder à l'Ontario, au Nouveau-Brunswick et aux États-Unis par voie cyclable (Vélo Québec, 2023).

Réseau vélo métropolitain

Planifié par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le réseau vélo métropolitain est conçu pour être connecté et complémentaire aux réseaux cyclables des villes de la CMM ainsi qu'à la Route verte (Communauté métropolitaine de Montréal, 2023). Plusieurs segments sont actuellement présents sur le territoire de la MRC de Roussillon, et d'autres sont prévus prochainement, selon le plan directeur du réseau vélo métropolitain de la CMM, qui vise à établir un réseau cyclable métropolitain complet d'ici 2031 (Communauté métropolitaine de Montréal, 2023).

Une interconnectivité existe entre Candiac, La Prairie et Sainte-Catherine, contrairement à Delson et Saint-Constant où les liens cyclables font défaut. Ceci s'explique notamment par la présence de la rivière de la Tortue, créant une barrière naturelle avec les villes de Delson et Saint-Constant. De plus, la ville de Saint-Constant constate un manque général de connectivité entre son réseau cyclable et celui de la ville de Sainte-Catherine.

La barrière anthropique formée par l'autoroute 30 entraîne une absence de connexion et de liens directs avec certains secteurs de la ville de Candiac et les villes voisines. Près de Saint-Constant, la rivière Saint-Régis interrompt une voie cyclable qui suit le corridor des lignes à haute tension d'Hydro-Québec, constituant l'une des voies principales du réseau cyclable de la ville de Saint-Constant.

État et entretien des réseaux

Lorsqu'il s'agit de l'état et de l'entretien des réseaux dans le secteur, plusieurs enjeux liés à la sécurité sont soulevés dans la documentation des municipalités. Les réseaux manquent d'aménagements cyclables à certains endroits stratégiques, entraînant notamment une cohabitation difficile entre les piétons et les cyclistes.

De plus, les municipalités dotées de bandes cyclables bidirectionnelles doivent revoir ce type d'aménagement en raison des changements de normes du ministère des Transports du Québec (aujourd'hui le ministère des Transports et de la Mobilité durable).

Le déneigement dans certaines municipalités représente également un enjeu, mais plusieurs d'entre elles ont entrepris des démarches en conséquence. L'entretien des

trottoirs, la localisation des traverses, le manque de visibilité et d'éclairage à certains endroits sur le territoire causent également des problèmes liés à l'accessibilité universelle.

Grâce aux documents de planification des villes, on peut constater une proactivité de leur part pour améliorer certains aspects du réseau. Il est question, entre autres, d'aménager des avancées de trottoir et d'ajouter un revêtement de sol particulier afin de signaler les traverses piétonnières à des intersections spécifiques.

Aménagements urbains supportant la mobilité active

Candiac est la seule ville du secteur à posséder des supports à vélo sur son territoire. Elle offre également à sa population deux stations de réparation de vélo, appelées Cyclohalt, équipées de huit outils ainsi que d'une pompe. La documentation des villes mentionne ce manque et planifie en conséquence.

Chaque municipalité dispose de plusieurs parcs et espaces verts. À l'intérieur même des municipalités, des réseaux d'espaces verts sont aménagés, permettant une connexion à travers l'ensemble du secteur. Les documents de planification des villes prévoient tout de même une amélioration des aménagements paysagers afin d'améliorer l'expérience des parcours actifs et de lutter contre les îlots de chaleur.

Par ailleurs, la plupart des municipalités possèdent des aires de repos et du mobilier urbain, mais un constat général est tout de même fait quant au manque d'aménagements à proximité des pôles générateurs. Finalement, plusieurs types d'interventions ont été ciblés pour bonifier les différents équipements pouvant valoriser

les déplacements actifs et augmenter la présence d'aménagements urbains supportant la mobilité active.

Projets structurants en place liés à la mobilité active

Candiac : Le Plan stratégique de développement 2018-2033 de la Ville, À l'avenir de Candiac - Vision 2033, inclut six chantiers stratégiques, dont l'aménagement d'axes de développement en lien avec la mobilité (Candiac, 2022).

Sainte-Catherine et Saint-Constant : La ville de Sainte-Catherine possède un document intitulé Vision 2025 - Source urbaine d'avenir, qui vise à développer un réseau interconnecté entre les parcs et espaces verts, en plus d'améliorer l'accessibilité aux espaces publics et de connecter les quartiers par des liens actifs et cyclables. Cela se traduira par une augmentation du réseau de pistes cyclables et le développement des liens nord-sud et est-ouest (Sainte-Catherine, 2023).

Les secteurs TOD des gares de Saint-Constant et Sainte-Catherine font partie du projet de densification dans les aires TOD des gares des deux villes voisines et sont cohérents avec les orientations du Plan métropolitain d'aménagement aux abords des points d'accès au réseau de transport en commun structurant.

Delson : En 2017, la ville a réalisé une démarche de planification participative, Imaginons notre Delson, qui vise, entre autres, à établir les zones prioritaires d'intervention en ce qui concerne la mobilité active. La création d'un corridor de mobilité active jusqu'au fleuve, l'aménagement d'intersections et de traversées plus sécuritaires, des pistes multifonctionnelles et une meilleure connexion vers

les points de rencontre sont des éléments mentionnés par les citoyens (Delson, 2017).

Le Plan d'action 2017-2032 élaboré par la ville met en avant l'importance de favoriser les déplacements piétonniers, de compléter et réaménager le réseau de voies cyclables, de tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes et de favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs. Il inclut également des propositions structurantes liées à la mobilité active et prévoit notamment une augmentation du réseau cyclable et piétonnier, ainsi que le réaménagement de 4,8 kilomètres d'aménagements cyclables en liens multifonctionnels surélevés (Delson, 2016).

Le projet immobilier de type transit-oriented development (TOD), Les cours Georges-Gagné, comprend l'aménagement d'un réseau de transport actif, plus précisément de pistes et bandes cyclables protégées et hors rue, ainsi que la création de liens à l'intérieur du quartier. Il inclut également 314 espaces pour vélos mis à la disposition des résidents qui habiteront le projet (Delson, 2016). Du verdissement est également prévu sur des axes prioritaires par la population.

La Prairie : En décembre 2022, la ville indiquait qu'une aire TOD était en cours de développement aux abords du stationnement incitatif d'EXO, nommée l'écoquartier La Prairie-sur-le-parc. Le projet prévoit la création d'un réseau cyclable, d'un débarcadère, d'une place publique et d'un réseau vert structurant représentant 23,7 % de la superficie du plan d'ensemble (La Prairie, 2023).

Le projet comptera environ 2 000 logements répartis sur une superficie brute de 63,2 hectares et sera formé de

16,5 kilomètres de trottoirs et de pistes cyclables multifonctionnelles, mais aussi de 5,6 kilomètres de rues et de voies dédiées aux automobiles (La Prairie, 2023). Dans les aménagements proposés, les rues auront des installations sécuritaires, dont un trottoir séparé de la voie publique par une bande paysagère (La Prairie, 2023).

Projets structurants futurs liés à la mobilité active

Candiac : La ville de Candiac planifie différents projets structurants pour les années à venir, notamment le réaménagement du boulevard Montcalm Nord, un développement de type POD (*pedestrian-oriented development*) dans le cadre du programme particulier d'urbanisme du centre-ville de Montcalm, une aire TOD (*transit-oriented development*) à la gare de Candiac, ainsi qu'une amélioration de son réseau cyclable.

Enfin, deux demandes de subventions pour des projets en mobilité active sont en attente d'approbation. Le premier est un projet de sécurisation des zones scolaires, réalisé grâce au programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR), soutenu par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD). Le projet vise la sécurisation des zones scolaires du territoire de la ville de Candiac, en plus d'appliquer les diverses modifications proposées aux 7 Plans de déplacement sécuritaires dans les zones scolaires de la ville, réalisés dans le cadre du Plan de mobilité active et durable intégré.

Similaire au premier projet, le deuxième consiste à sécuriser les traverses piétonnes scolaires sur l'ensemble du territoire. Le programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière permet l'aménagement des marquages lumineux interactifs, dans un objectif de sensibilisation à la présence d'écoliers ainsi qu'au respect des limites de

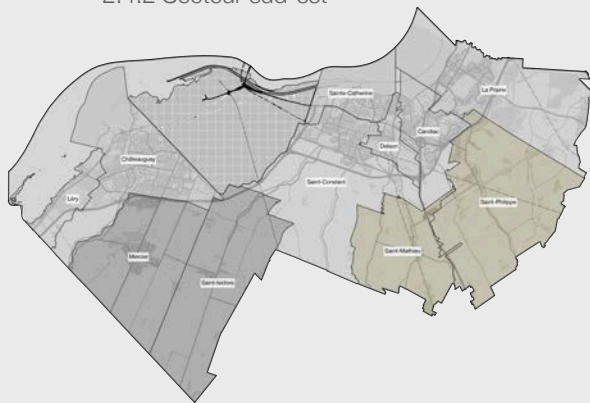
vitesse auprès des conducteurs automobiles. Si le projet est accepté, Candiac sera la première ville québécoise à utiliser le marquage lumineux interactif pour favoriser la sécurité des trajets piétons.

Saint-Constant : Le 1er mai dernier a eu lieu la première pelletée de terre du projet de parachèvement de la Route verte (MRC Roussillon, 2023). Le projet, qui sera inauguré en 2023, a pour objectif de compléter le tronçon principal reliant la MRC de Beauharnois-Salaberry et le périmètre urbain de la ville de Saint-Constant. Concrètement, le projet ajoutera un sentier cyclable de 18 kilomètres à la piste régionale, en plus de réaménager éventuellement deux anciens ponts ferroviaires.

La ville de Saint-Constant fait partie des villes de la MRC de Roussillon qui devront intégrer des liens de transport actif dans le projet de boulevard urbain de la route 132. De plus, le réaménagement de la route 132 s'inscrit dans les orientations municipales et est compris dans le plan d'urbanisme de la ville (MRC Roussillon, 2023).

**À noter que certaines municipalités ne possèdent pas la documentation nécessaire pour tirer un portrait complet de leur situation en matière de mobilité active.*

2.4.2 Secteur sud-est



Le secteur sud-est de la MRC de Roussillon comprend les municipalités de Saint-Mathieu et Saint-Philippe. En date de 2021, ce secteur représentait 5 % de la population totale de la MRC Roussillon (Statistique Canada, 2021). Ces municipalités se caractérisent par une forte présence de terres agricoles et font partie des moins urbanisées de la MRC de Roussillon.

Actuellement, aucune documentation portant sur la mobilité active n'est disponible pour établir un portrait du secteur sud-est. Le plan de mobilité durable de la MRC et les plans des réseaux cyclables seront utilisés pour dresser un portrait du secteur en matière de mobilité active.

Infrastructures actuelles

Le réseau piétonnier du secteur sud-est comprend les rues à proximité des écoles, qui sont dotées d'infrastructures piétonnes telles que des trottoirs ou des sentiers multifonctionnels séparés de la chaussée (Gris Orange Consultant inc., 2023a). Des corridors scolaires sont également présents sur la chaussée, séparés par des

bornes, en plus de disposer de l'accotement comme espace de circulation piétonne, à des endroits précis (Gris Orange Consultant inc., 2023a).

Les deux municipalités manquent actuellement d'un réseau cyclable interconnecté, rendant difficile la mobilité entre elles. Le plan de mobilité durable de la MRC suggère cependant un potentiel de connexion entre les pistes cyclables existantes.

Connectivité

De manière générale, les liaisons cyclables sont plutôt limitées. Le réseau est segmenté et comprend plusieurs tronçons qui ne sont pas connectés entre eux. Le réseau cyclable actuel permet de desservir le pôle commercial et certains secteurs résidentiels de la ville de Saint-Philippe, tandis que pour la ville de Saint-Mathieu, la présence d'une piste cyclable sur la rue principale dessert l'école et l'épicerie (Gris Orange Consultant inc., 2023b).

État et entretien des réseaux

La ville de Saint-Philippe déneige les trottoirs et les pistes cyclables durant la saison hivernale. Les bandes cyclables, quant à elles, sont traitées comme le reste de la rue lorsqu'il est question du déneigement, avec le retrait des bollards (Gris Orange Consultant inc., 2023b).

Aménagements urbains supportant la mobilité active

Des aménagements pour diminuer la vitesse des automobilistes sont présents sur le chemin Saint-Pierre (Google Maps, 2021). La municipalité de Saint-Mathieu possède un parc à proximité d'un secteur résidentiel.

À Saint-Philippe, certains secteurs résidentiels possèdent des bandes piétonnes, du marquage au sol, ainsi que des descentes de trottoirs aux principales intersections, ce qui facilite la traversée d'une intersection à une autre (Gris Orange Consultant inc., 2023b). Un parc est aménagé à proximité d'un secteur résidentiel et de grands espaces verts longent la route Édouard VII, ainsi qu'à proximité du secteur résidentiel. Finalement, des supports à vélos sont présents dans les parcs de la municipalité (Gris Orange Consultant inc., 2023b).

Projets structurants futurs liés à la mobilité active

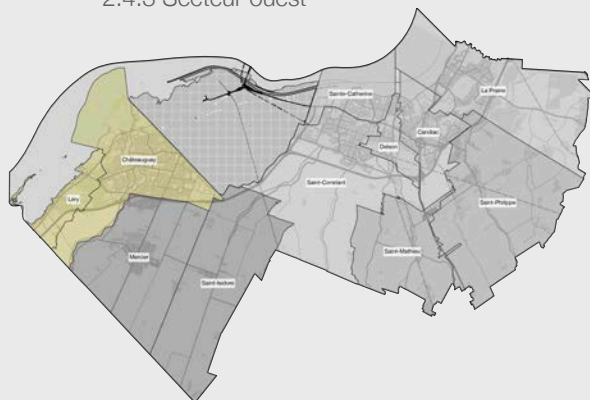
Saint-Mathieu : Selon la documentation de la CMM, des axes du réseau vélo métropolitain vont s'ajouter sur le territoire. La date de mise en œuvre n'est cependant pas disponible.

Saint-Philippe : Des axes du réseau vélo métropolitain seront également ajoutés dans la ville de Saint-Philippe. La date de mise en œuvre n'est cependant pas disponible. De plus, la ville planifie le développement de son réseau cyclable sur la route Édouard-VII.

Une bonification des réseaux cyclables et piétonniers est prévue. Selon le plan de réseau cyclable de la municipalité datant de 2023, différentes pistes cyclables sont en construction et d'autres sont projetées pour les deux prochaines années, afin de créer davantage de connexions à l'intérieur de la municipalité. Du côté du réseau piétonnier, 145 mètres de trottoir sont aussi projetés à proximité des écoles.

**À noter que certaines municipalités ne possèdent pas la documentation nécessaire pour tirer un portrait complet de leur situation en matière de mobilité active.*

2.4.3 Secteur ouest



Le secteur ouest de la MRC de Roussillon comprend les municipalités de Léry et Châteauguay. En date de 2021, ce secteur représentait 27% de la MRC Roussillon, en termes de population (Statistique Canada, 2021). La ville de Châteauguay représente 95% de cette population.

Les barrières physiques incluent le lac Saint-Louis et la Rivière Châteauguay, qui sont des obstacles naturels, ainsi que la voie ferrée, l'autoroute 30, la Route 132 et le boulevard Saint-Jean-Baptiste (Châteauguay, 2013).

À l'heure actuelle, seule Châteauguay possède un plan de mobilité active et durable, datant de 2013. Ce document, le plan de mobilité durable de la MRC et le plan d'urbanisme de la ville de Léry sont les principaux documents utilisés pour établir le portrait du secteur.

Infrastructures actuelles

Les endroits les plus urbanisés du secteur possèdent des trottoirs sur les routes passantes (MRC de Roussillon, 2023).

En termes de pistes cyclables, le plan de mobilité durable indique que plusieurs voies dans ce secteur sont cyclables, mais celles-ci ne possèdent pas de séparation physique entre les cyclistes et les automobilistes. Il existe aussi actuellement une discontinuité du réseau. De plus, ce secteur ne possède pas de connexion avec la Route verte.

Connectivité

Les trottoirs ne desservent qu'une école, négligeant d'autres zones. Châteauguay reconnaît des lacunes de sécurité et un manque de continuité dans le réseau piétonnier, malgré des améliorations aux carrefours.

Le réseau cyclable de la ville de Châteauguay présente plusieurs liaisons discontinues ainsi qu'un déséquilibre en termes d'offre sur son territoire. Par exemple, le secteur central et le nord sont bien desservis, contrairement au secteur sud (Châteauguay, 2013). Les 29 kilomètres de pistes cyclables permettent cependant de relier plusieurs destinations comme les parcs et lieux récréotouristiques, les écoles et différents pôles (Châteauguay, 2013).

Les liens intermunicipaux sont pratiquement inexistants, ce qui s'explique entre autres par l'équipement inégal de chaque pont ainsi qu'une discontinuité des pistes cyclables à certains endroits clés.

État et entretien des réseaux

Sur le territoire de la ville de Châteauguay, certaines intersections et traversées présentent des enjeux de sécurité en raison de la qualité des aménagements. Par exemple, plusieurs abaissements de trottoir sont

relativement hauts, ce qui limite la sécurité des personnes à mobilité réduite lors de leurs déplacements.

Selon le plan de mobilité active et durable de la ville de Châteauguay, une bonne partie des liens cyclables aménagés est jugée en bon état. Cependant, le plan de mobilité active et durable indique que plusieurs éléments doivent être corrigés au niveau des aménagements pour améliorer la qualité des trajets cyclables. Comme dans d'autres villes de la MRC, les bandes cyclables bidirectionnelles devront être mises aux normes du MTQ.

Concernant la gestion du déneigement des réseaux, des plans et critères existent, mais n'ont pas été rendus accessibles. Il n'est donc pas possible de dresser un portrait de la situation. Du côté de la ville de Châteauguay le déneigement se fait principalement sur les grandes artères. Sur le territoire de Léry, seules les rues privées sont déneigées pendant la saison hivernale (Gris Orange Consultant Inc., 2023c).

Aménagements urbains supportant la mobilité active

Les deux villes du secteur ouest partagent un grand espace vert et possèdent des parcs sur le reste de leur territoire respectif.

À proximité des écoles, les passages piétons font parfois office de corridors scolaires, un aménagement actuellement absent mais ciblé par la municipalité dans leur PMAD.

Les raccourcis piétons se trouvent sur le territoire, plus précisément dans les vieux secteurs et à proximité des parcs (Châteauguay, 2013). Bien que la ville ait aménagé

plusieurs raccourcis piétons, certains secteurs n'en possèdent pas en raison des différentes époques d'aménagement de la ville, mais ils ne sont pas des secteurs à risque pour la sécurité du piéton, grâce à leur trame orthogonale. La ville en conclut donc qu'il n'est pas nécessaire d'en ajouter (Châteauguay, 2013). D'autres secteurs, en raison de leur trame, pourraient cependant bénéficier de ce type d'aménagement. La ville pense notamment aux secteurs avec plusieurs croissants, culs-de-sac et arcs de cercle (Châteauguay, 2013).

Quelques sites de la municipalité disposent de stationnement pour vélo, notamment à proximité des écoles, d'édifices municipaux et des commerces (Châteauguay, 2013). La ville précise cependant qu'il existe un manque flagrant de ce type d'aménagement, et que les supports à vélo sont peu nombreux et mal entretenus (Châteauguay, 2013).

Projets structurants en place liés à la mobilité active

Châteauguay : En 2020, dans le cadre du processus de consultation publique sur le projet de Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif de la région métropolitaine, la ville de Châteauguay a organisé une consultation publique sur l'avenir de la mobilité dans la région (Châteauguay, 2020). L'un des principaux objectifs est de favoriser un transfert des automobilistes vers les modes de transport collectif et actif en vue de réduire de 14 % les déplacements en voiture.

Le Programme particulier d'urbanisme (PPU) - Boulevard René-Lévesque, secteur Ouest est l'occasion pour la municipalité de créer un milieu de vie complet, dense et à échelle humaine, ce qui favorisera à long terme la mobilité active. Ce secteur du PPU se situe au carrefour de

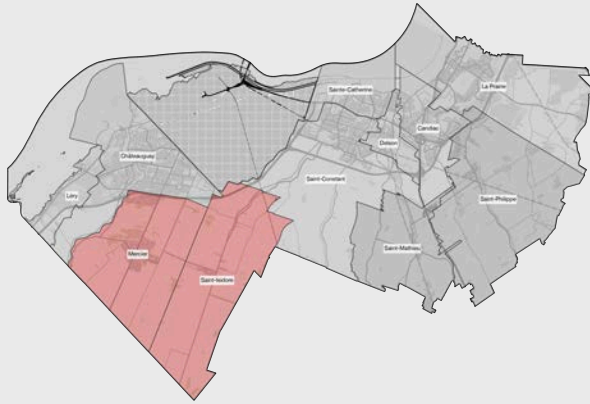
l'autoroute 30 et de la route 132, à proximité de la rivière Châteauguay (Châteauguay, 2022).

Projets structurants futurs liés à la mobilité active

Léry : Le 20 septembre 2023, la ville de Léry a adopté une résolution visant la mise en place d'un projet visant à établir un nouveau lien qui viendrait se greffer au réseau cyclable existant de la Route Verte. Le tronçon créé grâce au projet permettrait également de connecter la MRC de Roussillon avec celle de Beauharnois-Salaberry ainsi qu'avec la Métropole de Montréal (Ville de Léry, 2023).

**À noter que certaines municipalités ne possèdent pas la documentation nécessaire pour tirer un portrait complet de leur situation en matière de mobilité active.*

2.4.4 Secteur sud-ouest



Le secteur sud-ouest de la MRC de Roussillon comprend les municipalités de Mercier et Saint-Isidore. En date de 2021, ce secteur représentait 9% de la MRC Roussillon en termes de population (Statistique Canada, 2021). Une grande partie du territoire comprend des terres agricoles.

Les barrières physiques du secteur comprennent les cours d'eau tels que la rivière Châteauguay, ainsi que des barrières anthropiques représentées par les axes routiers suivants : boulevard Salaberry, boulevard Sainte-Marguerite, rue Beauchemin, boulevard Saint-Jean-Baptiste, et la route 138 (Mercier, 2021).

D'autres barrières anthropiques se retrouvent sur le territoire, notamment la rivière de l'Esturgeon, un affluent de la rivière Châteauguay, la rivière Suzanne, un petit cours d'eau, et la rivière Saint-Régis, longeant le rang du même nom (Saint-Isidore, 2023).

La ville de Mercier possède un plan de mobilité durable datant de 2021. Saint-Isidore ne possède pas de documentation en lien avec la mobilité active, c'est donc le plan d'urbanisme révisé datant de 2023 qui servira de source principale.

Infrastructures actuelles

Des trottoirs sont aménagés à différents endroits dans le secteur, mais de manière générale, il n'est pas possible d'effectuer de grandes distances à pied, et les noyaux des municipalités manquent de connexions entre eux.

Du côté de la ville de Saint-Isidore, un projet d'urbanisation réalisé en 2018 avait pour objectif de bonifier le réseau de transport actif sur un axe principal de la municipalité. Le projet inclut l'ajout de trottoirs ainsi que d'une bande cyclable. La ville comprend également un réseau cyclable constitué de voies partagées à l'est du périmètre d'urbanisation (Saint-Isidore, 2023).

Connectivité

Le réseau piétonnier du secteur sud-ouest est marqué par des noyaux résidentiels connectés par des routes à circulation rapide (Gris Orange, 2023a). À l'heure actuelle, aucune connexion piétonne ou cyclable n'est offerte entre Mercier et Saint-Isidore (Mercier, 2021). Ce manque d'offre rend difficile l'accès aux pôles générateurs, notamment.

La ville de Mercier a une trame de rue limitée, avec une connectivité insuffisante entre les quartiers, obligeant les piétons à circuler sur la chaussée et créant des difficultés d'accès aux parcs à pied (Mercier, 2021).

État et entretien des réseaux

Les réseaux existants ne respectent pas les normes quant à la configuration de certains aménagements cyclables. Comme plusieurs municipalités de la MRC, les bandes cyclables bidirectionnelles, pour lesquelles les normes doivent être revues, sont présentes dans la ville de Mercier

(Mercier, 2021). Qui plus est, la ville a observé une utilisation des aménagements piétonniers par les cyclistes, ainsi que des enjeux de sécurité et de convivialité associées aux barrières aménagées le long de la piste cyclable de la route 138 (Mercier, 2021).

Durant la saison hivernale, les sentiers et les passages informels ne sont pas déneigés dans la ville de Mercier, alors qu'à Saint-Isidore, un déneigement des trottoirs et des bandes cyclables est effectué.

Aménagements urbains supportant la mobilité active

La ville de Mercier possède du mobilier urbain, situé principalement dans les parcs ainsi qu'à proximité de certains pôles municipaux (Mercier, 2021). De manière générale, l'offre en aménagements et équipements complémentaires liés au vélo est limitée à l'intérieur de cette municipalité (Mercier, 2021). Plus précisément, les cyclistes n'ont pas accès à une borne de réparation pour vélo et aucune signalisation n'est aménagée.

Quant aux supports à vélo, ceux-ci se trouvent principalement dans les parcs. La ville note cependant que certains commerces ont mis à disposition des supports à vélo pour leur clientèle (Mercier, 2021). Finalement, la ville dispose d'une station de repos, qui comprend une table, une fontaine d'eau et une toilette (Mercier, 2021).

Les traverses piétonnes possèdent actuellement différentes lacunes, ciblées par la municipalité dans leur plan de mobilité durable. Dans un premier temps, les traverses piétonnes aux abords de la route 138 sont discontinues, ce qui implique un enjeu de sécurité lorsque vient le moment de traverser une intersection. De plus, le marquage de certaines traverses est peu visible en plus

d'être non conforme à certains endroits, tout comme certaines signalisations (Mercier, 2021).

Du côté de Saint-Isidore, peu d'informations sont disponibles quant aux aménagements urbains supportant la mobilité active dans la municipalité.

Projets structurants en place liés à la mobilité active

Mercier et Saint-Isidore : Peu d'informations sont disponibles quant aux aménagements urbains supportant la mobilité active dans la municipalité de Saint-Isidore. Cependant, le plan d'urbanisme est actuellement en cours de révision.

Par ailleurs, les travaux de parachèvement de la Route verte ont pour objectif de relier les villes de Sainte-Martine et de Saint-Constant, en passant par Mercier et Saint-Isidore. Ce projet consiste en l'aménagement de 18 kilomètres de piste cyclable asphaltée (Mercier, 2023).

**À noter que certaines municipalités ne possèdent pas la documentation nécessaire pour tirer un portrait complet de leur situation en matière de mobilité active.*



3. DIAGNOSTIC

3. DIAGNOSTIC

3.1 Défis et enjeux de la mobilité active

Réseau piétonnier

Comme le territoire a été développé en fonction des déplacements automobiles, la MRC de Roussillon comprend une faible proportion de rues munies de trottoirs. Les déplacements piétonniers se font donc en grande partie sur la chaussée, ce qui peut s'avérer sécuritaire, surtout dans des rues où le débit et la vitesse de circulation sont très faibles (Gris Orange Consultant Inc., 2023a).

Néanmoins, il est tout à fait possible, dans la majorité des municipalités de la MRC, de se rendre à pied à différents services de proximité (Gris Orange Consultant Inc., 2023a).

Réseau cyclable

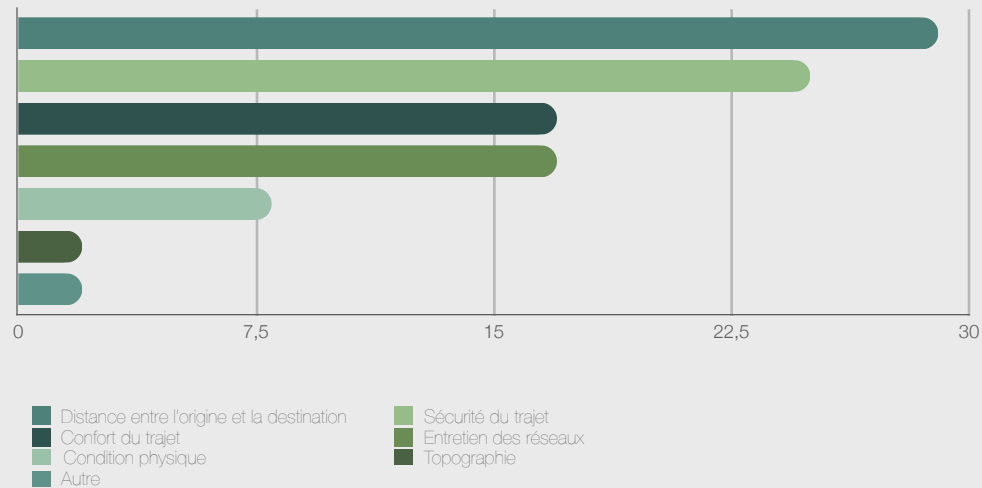
En ce qui concerne le réseau cyclable, la MRC de Roussillon comptait, en 2021, 159 kilomètres de voies cyclables (Gris Orange Consultant Inc., 2023a). Le réseau est réparti comme suit :

- 51 kilomètres sur la chaussée ;
- 52 kilomètres en site propre ;
- 25 kilomètres de sentier polyvalent en site propre, partagé avec des piétons ;
- 31 kilomètres de voies cyclables partagées avec les autres usagers de la route, traversant les villes de Léry, Châteauguay et Mercier.

Enjeux pressentis

La démarche de consultation citoyenne a également permis de cibler des enjeux pressentis par la population en termes de mobilité active et des facteurs, tant positifs que négatifs, influençant leur mobilité active.

De ce fait, 29% des personnes interrogées ont indiqué que la distance entre l'origine et la destination est le facteur le plus important influençant leur mobilité active, tandis que pour 25%, la sécurité du trajet est le critère le plus crucial. Le confort du trajet et l'entretien des réseaux ont tous deux recueilli 17% des réponses, la condition physique 8%, tandis que la topographie est le facteur le plus important pour 2% des personnes interrogées.



3.2 FFOM de la situation actuelle

Forces

- La MRC de Roussillon a connu une **croissance démographique** marquée de 8,2 % en 2021, dépassant la moyenne régionale et provinciale, favorisant ainsi la densification et le développement d'infrastructures piétonnes et cyclables.
- La **Route verte** dans la MRC de Roussillon, en expansion avec 19 kilomètres de pistes cyclables en 2024, renforce la mobilité active, tandis que les réseaux cyclables locaux connectent les municipalités, certains intégrant la Route verte.
- De nombreuses municipalités assurent l'**entretien hivernal** de leurs pistes cyclables, favorisant ainsi le transport actif et améliorant la sécurité des déplacements.
- La MRC se distingue par son **réseau de parcs, d'espaces verts et de sentiers**, favorisant l'aménagement d'infrastructures actives dans des environnements frais et éloignés des îlots de chaleur.

Opportunités

- Le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains, la possibilité d'utiliser le Programme Véloce III pour l'expansion du réseau cyclable, et l'accès au Fonds pour le transport actif au niveau fédéral offrent des **opportunités de financement** pour atteindre les objectifs de mobilité active dans la MRC.
- L'**engagement des municipalités** de la MRC pour un système de vélos en libre-service offre une opportunité de renforcer les connexions locales, de même que l'inclusion d'objectifs de densification à échelle humaine dans les plans municipaux.
- L'**urbanisation prévue de la route 132** offre à la MRC l'opportunité d'améliorer son réseau d'infrastructures piétonnes et cyclables.
- La proximité du fleuve Saint-Laurent et la conversion des voies ferrées offrent des **opportunités attractives pour surmonter des barrières physiques**.

Faiblesses

- L'**état des réseaux** de déplacements actifs dans la MRC est préoccupant en raison du manque de sécurité dû à l'insuffisance des infrastructures piétonnes et cyclables, ainsi que de l'entretien lacunaire des pistes cyclables en hiver. De plus, la non-conformité de certains aménagements cyclables aux normes gouvernementales, notamment les bandes cyclables bidirectionnelles, et la discontinuité des réseaux compromettent l'efficacité des déplacements, tandis que les lacunes du réseau piétonnier impactent négativement l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- La rédaction de la section sur les aménagements existants révèle un **manque de documentation** nécessaire en matière de mobilité active ou durable, avec une disparité d'informations entre les municipalités, compliquant l'établissement d'un portrait précis.

Menaces

- Le territoire présente des **enjeux de gouvernance** liés à la gestion privée de l'autoroute 30 et à la juridiction provinciale de la rue Saint-Pierre et de la route 132, souvent perçus comme des éléments potentiellement menaçants.
- Dans la MRC, des **barrières physiques** telles que l'autoroute 30, l'autoroute 15, la rue Saint-Pierre, les voies ferrées, ainsi que des cours d'eau, entravent les déplacements actifs et la planification d'infrastructures.
- L'**aménagement actuel de la route 132** actuelle entrave les déplacements actifs et la sécurité, manquant d'aménagements piétonniers et offrant des options cyclables limitées qui ne répondent plus aux besoins de transport actuels.
- L'**organisation spatiale du territoire**, marquée par une faible densité, un manque d'infrastructures, et la ségrégation des fonctions entraînant des trajets actifs utilitaires plus longs, peut influencer négativement l'attrait du transport actif.



4. PLAN D'ACTION
2024-2034

4. PLAN D'ACTION 2024-2034

4.1 Vision globale

La vision globale du plan de mobilité active est de :

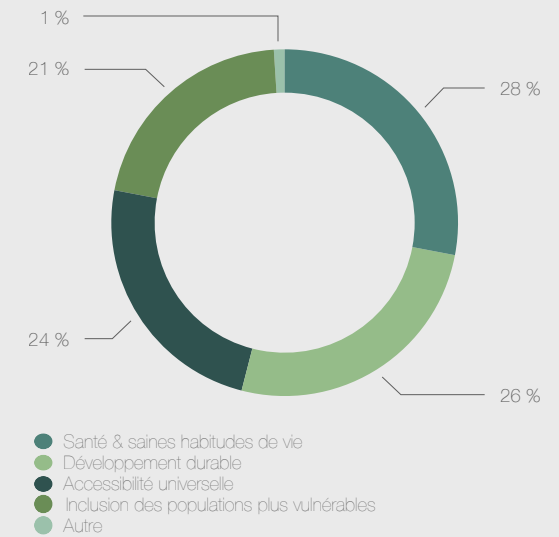
Favoriser une pratique utilitaire de la mobilité active, intégrée aux réseaux de transport collectif, tout en assurant une cohabitation de la route sécuritaire grâce à des aménagements conviviaux et accessibles, ainsi qu'une connectivité au sein des municipalités, entre elles et avec l'extérieur de la municipalité régionale de comté (MRC).

Cette vision repose sur quatre axes, desquels découlent des orientations, des objectifs, des pistes d'intervention possibles, ainsi que des propositions d'indicateurs de réussite.

Opinion citoyenne

De manière générale, les quatre axes de la vision présentent des pourcentages similaires. Selon 28% des personnes interrogées, la santé et les saines habitudes de vie devraient constituer le fondement de la vision du plan de mobilité active de la MRC Roussillon. Pour 26%, il s'agit du développement durable, 24% estiment qu'il s'agit plutôt de l'accessibilité universelle, tandis que 21% optent pour l'inclusion des populations plus vulnérables. Deux personnes interrogées ont sélectionné l'option « autre » et ont cité le principe de la sécurité comme réponse.

Les orientations présentées ultérieurement découlent de cette vision.



Source : Ville de Candiac.

4.2 Orientation 1 - Intégration des modes



Favoriser un partage de la route encourageant les transports actifs et intégrer les principes d'intermodalité et de multimodalité dans les activités quotidiennes afin augmenter l'utilisation de modes actifs tels que la marche et le vélo.

Seuls, les transports actifs ne peuvent pas toujours rivaliser avec la voiture individuelle. C'est pourquoi l'intégration des modes, à travers l'application du principe d'intermodalité, est nécessaire pour permettre à un individu de se rendre du point A au point B sans avoir recours à l'automobile.

Il s'agit donc de faciliter le transfert modal entre les modes de transport actifs et collectifs, en plus d'offrir les équipements nécessaires aux cyclistes et aux piétons, et ce, quelle que soit leur origine ou leur destination.

Objectifs

1.1 Assurer une intégration complète entre les réseaux de transport actif et collectif.

1.2 Fournir les équipements nécessaires aux cyclistes et aux piétons non seulement aux différentes origines et destinations, mais également aux points de transfert entre les modes.

1.3 Développer les réseaux actifs des municipalités pour offrir des alternatives efficaces aux déplacements motorisés, notamment sur les corridors très fréquentés.

Pistes d'intervention possibles

- Aménager des espaces d'intermodalité accessibles à tous les types d'usagers (piétons, cyclistes, familles, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.).

- Optimiser l'offre de stationnements à vélo sur l'ensemble du territoire.
- Encourager l'installation de supports à vélo sur la flotte d'autobus d'EXO.
- Évaluer le potentiel d'implantation d'un réseau de vélos en libre-service, en partenariat avec les MRC ou les municipalités avoisinantes.
- Soutenir le développement de programmes de bénéfices liés aux déplacements actifs dans les milieux de travail.

Propositions d'indicateurs de réussite

Bilan des aménagements :

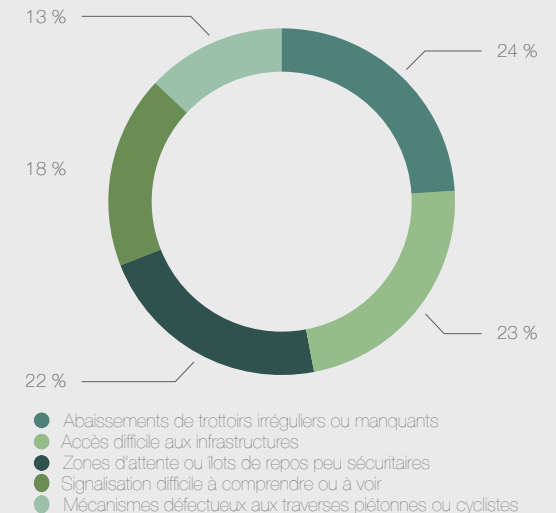
- Nombre de stationnements à vélo sur l'ensemble du territoire ;
- Proportion d'autobus avec supports à vélo ;
- Étude du potentiel d'implantation d'un réseau de vélos en libre-service effectuée.

Bilan des programmes ajoutés :

- Nombre de programmes de bénéfices liés aux déplacements actifs ajoutés au sein des milieux de travail.

Opinion citoyenne

Les réponses des citoyens concernant les enjeux liés à l'Orientation 1 - Intégration des modes, sont variées. Les abaissements de trottoirs irréguliers ou manquants, l'accès difficile aux infrastructures et les zones d'attente ou îlots de repos peu sécuritaires représentent respectivement 24%, 23%, et 22% des réponses. La signalisation difficile à comprendre ou à voir constitue 18% des réponses, tandis que les mécanismes défectueux aux traverses piétonnes ou cyclistes représentent 13%.



**Les pistes d'intervention possibles en gras sont les plus importantes pour les citoyens.*

4.3 Orientation 2 - Sécurité et confort



Assurer la sécurité et le confort de tous les usagers au sein des réseaux de transport actif, cela tant par la qualité des infrastructures que par celle des aménagements.

Pour un territoire tel que la MRC de Roussillon, le partage de la route entre les différents modes de transports (automobiles, autobus, vélos, piétons) est indiscutable.

Il est donc essentiel de planifier la mobilité de manière à assurer la sécurité de l'ensemble des déplacements, tout en rendant le transport actif accessible et confortable tout au long de l'année.

Objectifs

2.1 Réaménager la trame viaire existante afin de la rendre plus sécuritaire et conviviale pour tous, notamment pour les personnes en situation de vulnérabilité.

2.2 Assurer la commodité de tous les usagers par des infrastructures sécuritaires, du mobilier urbain et de la végétation.

2.3 Prendre en considération les besoins des personnes en situation de vulnérabilité (enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite) dans la conception des aménagements, particulièrement aux intersections et aux abords des écoles.

2.4 Donner une échelle humaine aux quartiers et aux axes de déplacement afin d'améliorer l'expérience du transport actif pour tous, notamment les personnes en situation de vulnérabilité.

Pistes d'intervention possibles

- Se conformer aux critères d'accessibilité universelle, tant dans les nouveaux aménagements que dans ceux existants.
- Uniformiser l'entretien et le déneigement des infrastructures de mobilité active.
- Mettre en place des aménagements sécuritaires tels que de l'éclairage adéquat, du mobilier urbain, des mesures d'apaisement de la circulation et toutes autres mesures pouvant sécuriser les trajets des piétons et des cyclistes, en particulier aux intersections, aux traverses piétonnes et aux corridors scolaires.
- Mettre aux normes la réglementation par rapport aux bandes cyclables bidirectionnelles (normes du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec).
- Tenir compte du verdissement, de la plantation d'arbres, et plus largement de la connectivité écologique, dans la conception de nouveaux projets liés à la mobilité active.
- Recenser les données nécessaires auprès de la population pour analyser le sentiment de sécurité et de confort, et adapter les aménagements piétonniers et

cyclables en fonction des observations et des résultats obtenus.

- Élaborer un plan d'action afin de mieux gérer la cohabitation entre le service de gestion des matières résiduelles et les infrastructures de transports actifs.
- Co-décider avec la société civile et les municipalités de la cohabitation désirée entre les différents modes de transport actif, surtout en ce qui a trait aux véhicules à assistance électrique (vélos électriques, trottinettes électriques, planches à roulettes électriques, etc.) et aux micromobilités (planche à roulettes, patins à roues alignées, etc.).
- S'inspirer des bonnes pratiques, par exemple du Guide canadien de conception géométrique des routes de l'Association des transports du Canada (ATC), en matière de conception intégrée pour piétons et cyclistes, pour assurer des aménagements sécuritaires et confortables pour l'ensemble de la population.
- Évaluer la pertinence de mettre à jour les plans de déplacement des villes de la MRC, portés par l'initiative *À pied, ville active* de Vélo Québec.

Propositions d'indicateurs de réussite

Bilan des aménagements :

- Nombre de mesures sécuritaires aménagées ;
- Proportion de verdure aux abords des projets d'aménagement ;
- Évaluation de l'espace dédié aux modes actifs et au verdissement avant et après les aménagement.

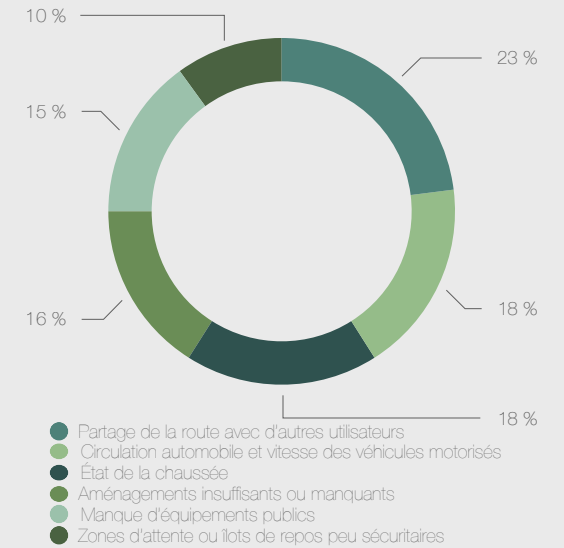
Bilan de la documentation :

- Révision de la réglementation liée aux bandes cyclables bidirectionnelles a été entamée ;
- Niveau de satisfaction concernant les aménagements en matière de sécurité et de confort est connu ;
- Nombre d'actions mises en œuvre à la suite du recensement auprès de la population en matière de sécurité et de confort.

Opinion citoyenne

Concernant les enjeux soulevés liés à l'*Orientation 2 - Confort et sécurité*, le partage de la route avec d'autres utilisateurs est l'enjeu le plus souvent évoqué par les personnes interrogées, avec un pourcentage de 23%.

La circulation automobile et la vitesse des véhicules motorisés, l'état de la chaussée, les aménagements insuffisants ou manquants, ainsi que le manque d'équipements publics présentent des pourcentages de réponses très similaires, s'élevant respectivement à 18%, 18%, 16% et 15%. L'enjeu relatif aux zones d'attente ou îlots de repos peu sécuritaires a recueilli 10% des réponses.



Source : Ville de Longueuil.

4.4 Orientation 3 - Connectivité et accessibilité



Interconnecter les municipalités et les quartiers internes tout en améliorant l'accessibilité aux principaux pôles d'activités (résidentiels, services, emplois, etc.) par le déploiement de réseaux de transports actifs continus et interconnectés.

Dans le cadre de cette orientation, il sera important de cibler les emplacements qui devront offrir un accès direct et efficace aux destinations majeures dans les municipalités de la MRC.

Le développement de corridors piétonniers et cyclables structurants est également essentiel pour assurer une connectivité entre les différents secteurs de la MRC, que ce soit à travers des aménagements cyclables ou des connexions vertes.

Objectifs

3.1 Assurer un accès direct et efficace aux destinations majeures ainsi qu'aux principaux pôles générateurs de déplacements.

3.2 Privilégier la densification du territoire de la MRC et la mixité des fonctions urbaines au sein des municipalités.

3.3 Améliorer la connectivité des aménagements pour garantir un service pratique et utilitaire sur l'ensemble des réseaux.

Pistes d'intervention possibles

- Améliorer la signalisation d'orientation et de destination pour faciliter les déplacements et les connexions.

- Développer des corridors piétonniers et cyclables structurants en fonction des lieux d'intérêt propres à chaque municipalité et à l'échelle de la MRC, y compris les parcs et espaces verts.
- Planifier les infrastructures appropriées facilitant le franchissement des contraintes physiques telles que les passerelles, les viaducs, les ponts, etc., afin de soutenir la pratique utilitaire des modes actifs.
- Intégrer dans la réglementation des normes relatives à la mobilité active pour les nouvelles constructions.

Propositions d'indicateurs de réussite

Bilan des aménagements :

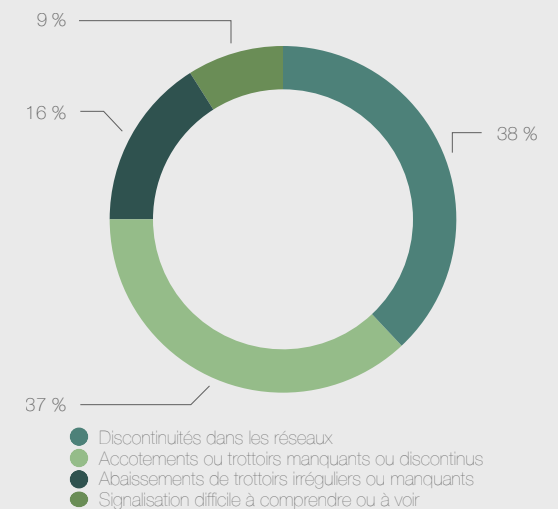
- Nombre de projets piétonniers et cyclables planifiés ;
- Nombre de projets piétonniers et cyclables mis en place ;
- Nombre de connexions améliorées au sein des réseaux de transport actif et collectif ;
- Nombre d'interventions effectuées pour améliorer la signalisation d'orientation et de destination ;
- Proportion de liens connectés entre les axes cyclables hors rue et le réseau sur rue ;
- Nombre d'équipements appropriés aménagés pour faciliter le franchissement des contraintes physiques.

Bilan de la documentation :

- Présence de normes liées à la mobilité active dans la réglementation relative aux nouvelles constructions ;
- Déploiement d'une stratégie de stationnements pour vélos à l'échelle de la MRC.

Opinion citoyenne

Pour l'Orientation 3 - Connectivité et accessibilité, les discontinuités dans les réseaux et les accotements ou trottoirs manquants ou discontinus ont tous deux recueilli 38% et 37% des réponses, respectivement. Le reste des réponses est réparti entre les abaissements de trottoirs irréguliers ou manquants, soit 16%, et la signalisation difficile à comprendre ou à voir, comptant pour 9%.



4.5 Orientation 4 - Promotion, sensibilisation et information



Promouvoir la « culture de la mobilité active » au-delà des loisirs et la faire connaître en tant que moyen de transport actif et durable offrant de nombreux avantages, tant individuellement que collectivement.

En plus de planifier de nouveaux aménagements favorisant la mobilité durable, il est nécessaire, dans une perspective de prévention, de définir divers objectifs visant à sensibiliser et soutenir les citoyens.

Il est donc essentiel que les experts, les élus ainsi que la société civile s'engagent dans les changements en matière de mobilité, en assurant la formation et l'implication des différentes parties prenantes, de manière à d'agir en tant qu'acteur de changement en faveur de la mobilité active et durable.

Objectifs

4.1 Promouvoir la pratique de la mobilité active ainsi que le développement d'aménagements y afférents.

4.2 Informer et sensibiliser la population, les organismes et les décideurs par rapport aux pratiques sécuritaires du partage de la route.

4.3 Soutenir la société civile et les différents organismes appropriés dans leur contribution à la mobilité active, par l'entremise de partenariats, d'événements, ou encore d'initiatives sociales.

4.4 Standardiser les données collectées par les municipalités présentant des disparités en matière de mobilité active.

Pistes d'intervention possibles

- Renseigner les organisations pertinentes sur les possibles mesures pour favoriser la mobilité active.
- Encourager la formation des employés municipaux sur les bonnes pratiques et les innovations en matière de mobilité active.
- Diffuser des documents de référence et des guides d'accompagnement, tels qu'une boîte à outils, pour promouvoir la « culture de la mobilité active ».
- Déployer des activités éducatives destinées aux cyclistes dans les municipalités de la MRC.
- Recenser et suivre l'évolution de l'utilisation des réseaux de transport actif.
- Documenter de manière approfondie l'état des infrastructures afin de prioriser l'entretien et les travaux nécessaires pour assurer leur pérennité.
- Impliquer directement les citoyens dans les démarches de réflexion concernant la mobilité active afin de prendre en compte leurs besoins dans les aménagements.
- Inciter les municipalités à intégrer la mobilité active dans leurs activités, en s'inspirant du concept de la cyclovia.

Propositions d'indicateurs de réussite

Bilan de la documentation :

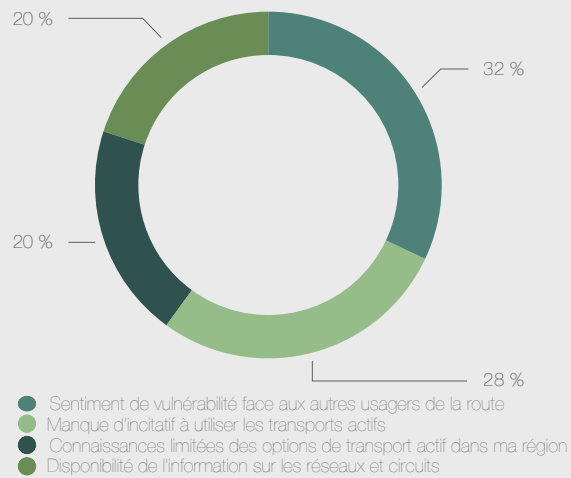
- Nombre et type de documents publiés sur l'état des infrastructures ;
- Nombre de rencontres effectuées avec les grandes organisations et les pôles d'activités afin de faire connaître les mesures possibles à mettre en place pour favoriser la mobilité active ;
- Nombre et type de recensement réalisé afin d'avoir un portrait complet de la mobilité active ;
- Nombre de guides d'accompagnement et de références distribués aux personnes et groupes pertinents.

Bilan des formations et des activités de sensibilisation :

- Proportion d'employés formés aux bonnes pratiques et aux innovations en termes de mobilité active ;
- Nombre d'activités éducatives liées à la mobilité active organisées ;
- Nombre de séances d'information et de consultation citoyenne réalisées.

Opinion citoyenne

Les réponses concernant les enjeux par rapport à l'Orientation 4 - Promotion, sensibilisation et information sont également très partagées. L'enjeu le plus marquant est le sentiment de vulnérabilité face aux autres usagers de la route avec 32%, suivi de près par le manque d'incitatif à utiliser le transport actif qui s'élève à 28%. Les enjeux liés à la disponibilité de l'information sur les réseaux et circuits, ainsi que les connaissances limitées des options de transport actif dans ma région, ont tous deux recueilli 20% des réponses.



An aerial photograph of a large lake, likely Lake Ontario, with a dense forested shoreline in the foreground and a city skyline visible in the distance under a blue sky with light clouds. A large, semi-transparent orange rectangle is overlaid on the right side of the image, containing the text '5. BOÎTE À OUTILS'.

5. BOÎTE À OUTILS

5. BOÎTE À OUTILS

5.1 Concepts clés de la mobilité active

Exemple concret d'intermodalité

Julie se rend tous les jours à la gare EXO en vélo, où elle le gare, puis elle poursuit son trajet en train jusqu'au centre-ville de Montréal, où elle marche pour se rendre à son lieu de travail.

Exemple concret de multimodalité

Thomas dispose de plusieurs options pour se rendre à son nouveau lieu de travail. Il peut s'y rendre à pied, à vélo, ou en autobus. Grâce aux intersections sécuritaires et aux nouveaux aménagements piétonniers, il peut se rendre à pied à l'arrêt d'autobus le plus proche. Il peut également effectuer l'ensemble du trajet à vélo, car une piste cyclable

est accessible, ainsi qu'un stationnement à vélo à proximité de son lieu de travail.

Connectivité écologique (concept lié à l'Orientation 2)

Directement liée à la biodiversité, la connectivité écologique (ou corridor écologique) se réfère aux déplacements sans entrave des espaces animaux dans l'environnement. Dans un objectif de conservation de la biodiversité et de minimisation des impacts liés aux changements climatiques, il est primordial de préserver les différentes connectivités écologiques, même dans un milieu en pleine urbanisation.

Ajouter des barrières anthropiques et modifier des milieux naturels sans évaluer les conséquences a des impacts concrets, tant sur la biodiversité que sur les citoyens d'un

territoire. Pour ce faire, les municipalités, tout comme la MRC, peuvent avoir recours à leurs pouvoirs réglementaires, le tout en étant conforme au SAD.

Concept de cyclovía

Une cyclovía désigne un itinéraire qui longe une ou plusieurs rues fermées à la circulation, offrant un accès aux piétons et aux cyclistes. Ces parcours sont agrémentés d'activités citoyennes telles que des séances d'aérobic, de danse, etc.

En créant un environnement accueillant et facile à adopter, la cyclovía offre la possibilité de redéfinir la rue en tant que lieu public, où il est agréable de se promener en toute liberté, à son propre rythme.



Source : Ville de Montréal.



5.2 Exemples de bonnes pratiques

5.2.1 Projets d'aménagement

Réseau express vélo - Montréal :

Le Réseau express vélo (REV) est un réseau de voies cyclables de 191 kilomètres reliant différents points d'intérêt de Montréal en se connectant aux voies cyclables existantes (Mille de Montréal, 2023). Les voies cyclables sont protégées, donc physiquement séparées de la circulation automobile, rendant les déplacements sécuritaires et conviviaux. Lorsque le projet sera terminé, 17 axes desserviront la ville, accessibles à l'année.



Source : Ville de Montréal.

Réseau Chronovélo - Grenoble :

Dans le même ordre d'idées, la Ville de Grenoble s'est dotée d'un réseau de voies cyclables offrant des itinéraires sécuritaires, efficaces et confortables. Le réseau Chronovélo comporte actuellement quatre axes, en cours de développement, qui relieront à terme 13 communes (Grenoble Alpes Métropole, S.d.). Les stations du réseau sont conviviales pour les usagers, comprenant ainsi un plan, un banc et un dispositif de gonflage des pneus.



Source: Le Dauphiné libéré.

Secteurs TOD - MRC de Roussillon :

Au sein même de la MRC, les secteurs TOD (transit-Oriented development) des gares de Sainte-Catherine et de Saint-Constant font partie du projet de densification dans les zones TOD des gares des deux villes voisines et sont cohérents avec les orientations du Plan métropolitain d'aménagement aux abords des points d'accès au réseau de transport en commun structurant.



Source: MRC de Roussillon.

Les Cours Georges-Gagné - Delson:

À Delson, le projet immobilier Les Cours Georges-Gagné comprend l'aménagement d'un réseau de transport actif, plus précisément de pistes cyclables et de bandes cyclables protégées, ainsi que la création de liaisons à l'intérieur du quartier.

Il inclut également la mise à disposition de 314 espaces pour vélos destinés aux résidents du projet. Des initiatives de verdissement sont également prévues le long des axes prioritaires identifiés par la population.



Source: Ville de Delson.

Écoquartier TOD La Prairie-sur-le-Parc - La Prairie :

En décembre 2022, la ville de La Prairie indiquait qu'une zone de développement orientée vers le transport en commun (aire TOD) était en cours de développement aux abords du stationnement incitatif d'EXO, nommée l'écoquartier La Prairie-sur-le-parc.

Le projet prévoit la création d'un réseau cyclable, d'un débarcadère, d'une place publique et d'un réseau vert structurant représentant 23,7 % de la superficie du plan d'ensemble.

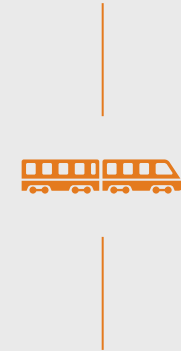


Source: Groupe Boda.

TOD de la gare - Candiac :

Finalement, le TOD de la gare de Candiac constitue l'un des quelques projets novateurs de démonstration retenus par la CMM afin de mettre en application les principes de développement durable au cœur du PMAD.

Axé sur les transports durables, ce TOD vise à créer un quartier compact et convivial, mêlant résidences, commerces et bureaux, avec des infrastructures piétonnières et cyclables intégrées, ainsi qu'un réseau de transport efficace.



Source: Graph Synergie.

5.2.2 Documents de planification

Charte du piéton - Ottawa :

La Ville d'Ottawa s'est dotée d'une vision en matière de circulation piétonnière : « Faire d'Ottawa une ville piétonnière de calibre mondial dotée d'un domaine piétonnier fonctionnel et dynamique qui encourage les gens à marcher toute l'année » (Ville d'Ottawa, 2013). Cette vision a conduit à l'élaboration d'une charte visant à exprimer une forte volonté de promouvoir une culture de la marche, en prenant en compte les besoins des piétons, afin de fournir un cadre commun pour orienter les politiques, les activités et les relations de la Ville.

Plan directeur du réseau piétonnier - Laval :

En plus de son Plan de mobilité active, la Ville de Laval a adopté un Plan directeur pour le développement du réseau piétonnier. Ce plan vise à répondre aux besoins et aux habitudes des piétons, assurer la desserte des grands pôles générateurs, garantir l'accès au transport collectif et éliminer les barrières et discontinuités du réseau piétonnier (Ville de Laval, S.d.).

Plan stratégique de développement - Candiac :

Pour ce qui en est de la MRC de Roussillon, le Plan stratégique de développement 2018-2033 *À l'avenir de Candiac - Vision 2033* inclut six chantiers stratégiques, dont l'aménagement d'axes de développement en lien avec la mobilité.

Vision 2025 Source urbaine d'avenir - Sainte-Catherine :

Dans le même ordre d'idées, la ville de Sainte-Catherine a développé son document de planification *Vision 2025 - Source urbaine d'avenir* visant à développer un réseau interconnecté entre les parcs et espaces verts, en plus d'améliorer l'accessibilité aux espaces publics et de connecter les quartiers par des liens actifs et cyclables.

Imaginons notre Delson - Delson :

La démarche participative *Imaginons notre Delson* de 2017 définit des priorités pour la mobilité active, incluant un corridor jusqu'au fleuve, des intersections sécuritaires, des pistes multifonctionnelles et une meilleure connexion. Le plan d'action souligne l'importance des déplacements piétonniers, la complétion du réseau cyclable et une forme urbaine favorable aux déplacements durables.

Plan stratégique de développement - Châteauguay :

En somme, dans le cadre du Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif de la région métropolitaine, la ville de Châteauguay a organisé une consultation publique sur l'avenir de la mobilité dans la région. L'un des principaux objectifs est de favoriser le transfert des automobilistes vers les modes de transport collectif et actif en vue de réduire de 14 % les déplacements en voiture.

5.3 Programmes de financement potentiels

Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) - Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

Mis en œuvre dans le cadre de la Politique de mobilité durable - 2030 et en harmonie avec les objectifs énoncés par le Plan pour une économie verte 2023 (PEV 2030), ce programme de financement représente un levier d'appui pour les municipalités locales, les MRC, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Communauté métropolitaine de Québec, les conseils d'arrondissement, les conseils d'agglomération, les communautés autochtones, les organismes à but non lucratif mandatés par résolution du conseil d'une municipalité ou d'une MRC, ainsi que les organismes responsables du transport collectif.

Les objectifs sous-jacents visent à développer des réseaux piétonniers et cyclables performants, à renforcer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes, et à élargir l'offre de vélos en libre-service.

Programme d'aide aux infrastructures de transport actif, Véloce III - Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

Ce programme de financement vise à encourager l'expansion et la consolidation du réseau de la Route verte ainsi que des réseaux cyclables régionaux qui s'y rattachent. Il a pour objectif d'aider les partenaires, notamment les municipalités locales, les MRC, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Communauté métropolitaine de Québec, les conseils d'arrondissement et d'agglomération, les communautés autochtones, ainsi que les organismes à but non lucratif mandatés par

résolution du conseil d'une municipalité ou d'une MRC, à maintenir, améliorer et mettre aux normes ces infrastructures, tout en les soutenant dans l'entretien des segments relevant de leur responsabilité.

Le programme se divise en trois volets, tous applicables au réseau cyclable de la MRC, soit le développement de la Route verte et de ses embranchements, incluant l'achèvement et l'interconnexion, l'amélioration des infrastructures de transport actif, englobant le réaménagement, la mise aux normes, les réfections et les interventions majeures, et l'entretien de la Route verte et de ses embranchements, visant à assurer la pérennité et la qualité du réseau.

Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR) - Ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)

Ce programme d'aide financière a pour objectif de fournir un soutien financier aux initiatives et projets visant à renforcer la sécurité routière, ainsi qu'à soutenir les programmes d'assistance aux victimes d'accidents de la route. Les bénéficiaires admissibles au programme incluent des personnes morales de droit privé à but lucratif ou non lucratif, des entités municipales, des établissements de l'éducation ou de la santé, des coopératives, et des communautés autochtones.

Plus concrètement, le programme vise à soutenir financièrement divers projets de sécurité routière et d'aide aux victimes, avec pour objectifs spécifiques de réduire les risques d'accidents, d'améliorer la mobilité des victimes, de promouvoir la sensibilisation et la prévention, de soutenir la recherche, de favoriser l'adoption des meilleures pratiques, et d'améliorer la sécurité près des zones à risque élevé.

Programme d'aide financière pour la planification de milieux de vie durables (PMVD) - Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH)

Ce programme, financé par le Fonds vert, s'inscrit dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques (PACC), contribuant ainsi à la réalisation des objectifs fixés par le gouvernement du Québec en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'adaptation aux changements climatiques. Le financement est octroyé aux communautés métropolitaines (CM), aux MRC, ainsi qu'aux municipalités locales. Les MRC et les municipalités locales peuvent également s'associer pour obtenir un financement commun pour un projet. En ce qui concerne la mobilité active, les projets qui encouragent le déploiement et le développement de l'offre en transport actif, tout en facilitant l'intermodalité, sont éligibles à ce financement.

Projet d'immobilisations, Réseaux de transport et options de déplacement - Fédération canadienne des municipalités

Avec ce financement, la Fédération canadienne des municipalités vise à soutenir des initiatives d'immobilisations qui contribuent à la réduction de la pollution au sein des collectivités canadiennes, en améliorant les systèmes et les réseaux de transport, ou en encourageant l'adoption d'options de transport moins polluantes par la population. Les bénéficiaires de ce financement incluent tous les gouvernements municipaux du Canada, ainsi que les partenaires municipaux qui déposent une demande en collaboration avec un gouvernement municipal.

Des projets pilotes pourraient être éligibles, notamment ceux liés au partage de vélos, aux infrastructures de

transport actif, aux réseaux piétonniers et cyclables favorisant l'accessibilité et la sécurité, ainsi qu'aux solutions intégrées de transport visant à réduire l'utilisation des modes de transport motorisés.

Projet pilote, Réseaux de transport et options de déplacement - Fédération canadienne des municipalités

Octroyé par la Fédération canadienne des municipalités, ce programme de financement est ouvert aux projets pilotes visant à atténuer la pollution au sein des collectivités canadiennes en améliorant les systèmes et les réseaux de transport, ou en incitant les individus à adopter des options de transport moins polluantes. Les bénéficiaires de ce financement comprennent tous les gouvernements municipaux du Canada, ainsi que les partenaires municipaux soumettant une demande de financement en collaboration avec un gouvernement municipal.

Les projets pilotes pourraient potentiellement être éligibles, notamment ceux axés sur le partage de vélos, les infrastructures de transport actif, les réseaux piétonniers et cyclables favorisant l'accessibilité et la sécurité, ainsi que les solutions intégrées de transport visant à réduire l'usage des modes de transport motorisés.

Fonds pour le transport actif - Infrastructure Canada

Ce programme vise à faciliter, sécuriser, rendre pratique et agréable le déplacement en transport actif. Le Fonds pour le transport actif s'engage à investir dans des projets visant la construction de nouveaux réseaux de sentiers, de pistes cyclables, de chemins et de passerelles pour piétons, tout en soutenant la planification du transport actif et les initiatives de participation des parties prenantes. Les bénéficiaires éligibles comprennent les administrations

municipales et régionales, les organismes du secteur public, les organisations sans but lucratif, les gouvernements provinciaux et territoriaux, ainsi que les bénéficiaires autochtones.

Ce programme offre la possibilité de financer la planification du transport, que ce soit par l'élaboration ou l'amélioration de documents officiels de planification stratégique du transport actif ou par l'engagement des parties prenantes. De plus, il permet de financer des projets d'immobilisation, couvrant les nouvelles constructions, l'amélioration des infrastructures existantes et/ou l'amélioration des caractéristiques de conception et de sécurité favorisant le transport actif.

Gris Orange Consultant Inc.

501-372, rue Sainte-Catherine O.

Montréal, QC, H3B 1A2

514.658.1234

info@gris-orange.com

DESIGN
DIALOGUE
MOBILITÉ
PATRIMOINE
PAYSAGE
URBANISME



CONSULTANT

