

Ville de
Saint-Sauveur



PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE 2023-2033



MEMBRES

Florence Lessard > chargée de projets
Service de l'environnement et du développement durable

Brigitte Voss > directrice
Service de l'environnement et du développement durable

Eve Pichette-Dufresne > directrice
Service des loisirs, de la culture et de la vie communautaire

Jonathan Chevrier > directeur adjoint
Service de l'urbanisme

Joël Houde > ingénieur municipal
Service des travaux publics et génie

Isabelle Dugré > directrice
Service des communications

Lambert Desrosiers-Gaudette > conseiller
MOBA

RÉDACTION

Lambert Desrosiers-Gaudette > conseiller
MOBA

Isabelle Teasdale > chargée de projets
MOBA

Florence Clermont > chargée de projets
Arpent

Mathieu Lemay > chargé de projets
Arpent

CARTOGRAPHIE

Vicky Bolduc-Brazeau > chargée de projets
MOBA

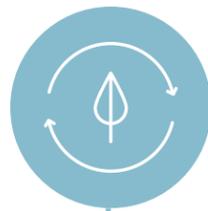
RÉVISION

Élisabeth Tremblay > gestionnaire de territoire
MOBA

GRAPHISME

Jacinthe Plamondon > Peakbwa





DÉMARCHE ET CONSULTATIONS

Démarche	6
Objectifs	8
Calendrier des activités de consultation	8

PORTRAIT DU TERRITOIRE

Réseaux et accessibilité	12
Habitudes de déplacement	18

DÉFIS ET ENJEUX DE LA MOBILITÉ ACTIVE

Accessibilité	20
Sécurité	23
Villégiature et congestion routière	25
Vieillesse et confort des déplacements	26
Santé et bien-être	28

PLAN D'ACTION 2023-2033

Orientations	30
Vision	31
Classification des actions	31
Accessibilité	32
Sécurité	33
Qualité	34
Promotion	35
Mise en œuvre	36

TABLE DES MATIÈRES



Démarche

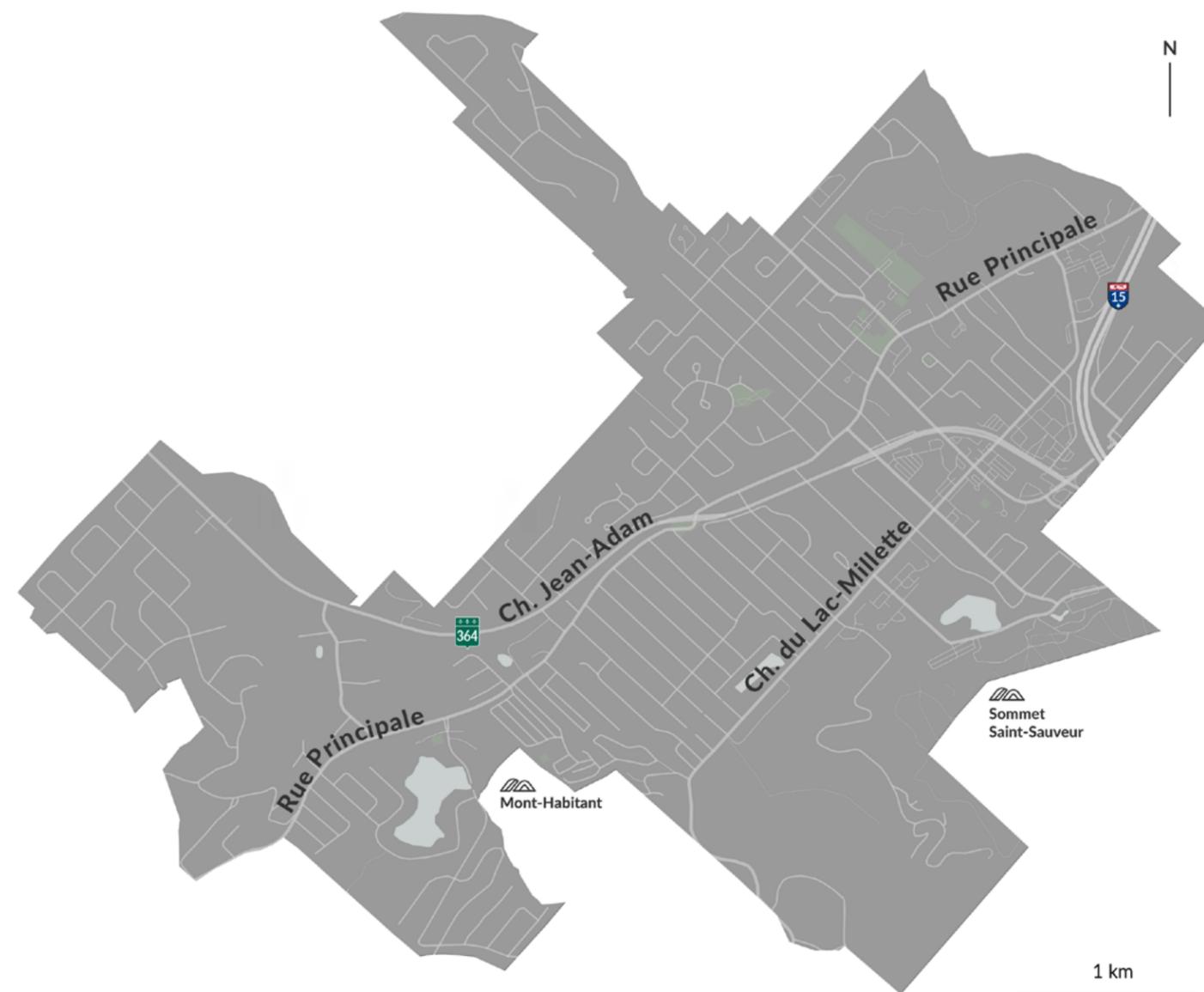
La mobilité des individus à Saint-Sauveur repose largement sur l'utilisation de la voiture (auto solo et covoiturage), dont la part modale s'établissait à 89,6 % au recensement canadien de 2016. En tant que ville de villégiature, la dépendance des Sauverois(es) à la voiture résulte notamment de l'étalement 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.).

Face à un vieillissement démographique marqué, la réflexion sur la mobilité doit prévoir que tous(-tes) les

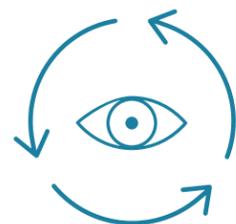
citoyen(ne)s de Saint-Sauveur puissent satisfaire leurs principaux besoins en déplacement de façon adéquate et sécuritaire. Dans cette visée, la Ville de Saint-Sauveur souhaite mettre en place les conditions favorables au développement du transport actif sur son territoire, et par le fait même, aborder de front l'enjeu de la sécurité routière. C'est dans ce contexte que la Ville s'est adjoint les 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 (**figure 1**), pour l'horizon 2023-2033.

Ce Plan de mobilité active établit les actions à poser en fonction des orientations fondamentales d'accessibilité, de sécurité, de qualité et de promotion des transports actifs. Cet exercice respecte les besoins et les aspirations de la population, qui a répondu à l'appel en participant aux activités de consultation publique.

FIGURE 1 - PÉRIMÈTRE URBAIN



Objectifs



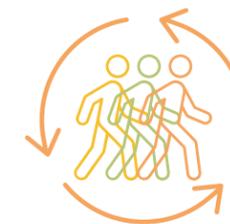
PROPOSER UNE VISION GLOBALE

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



MISER SUR LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

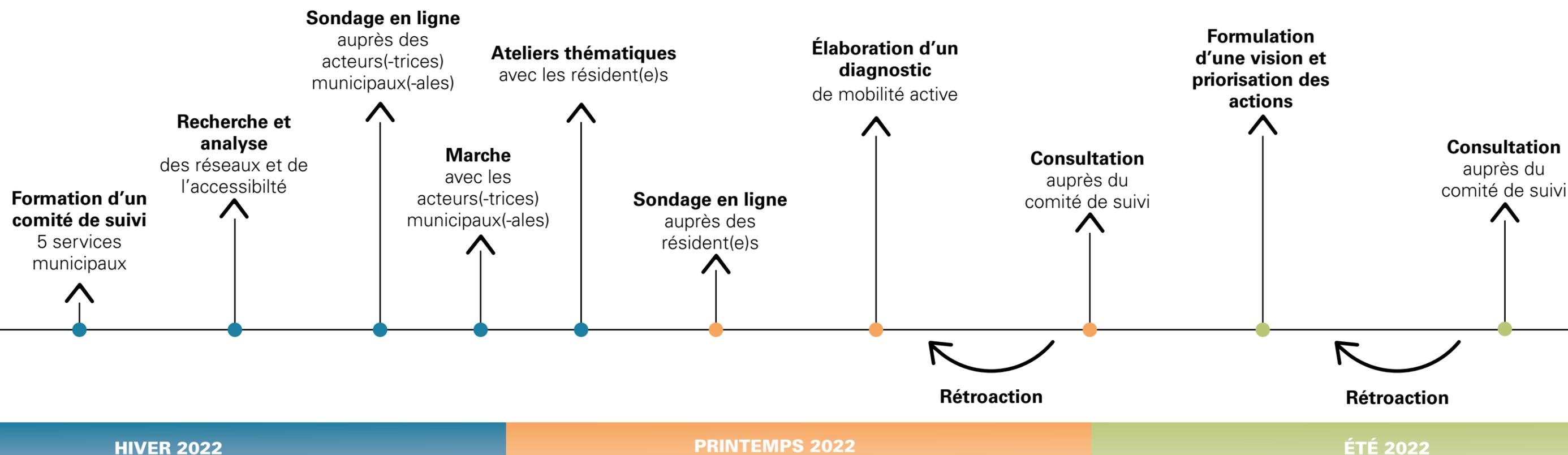
Élaborer des stratégies qui permettent aux piéton(ne)s et cyclistes de se déplacer facilement et en toute sécurité dans le périmètre urbain et vers celui-ci.



VEILLER À AUGMENTER L'UTILISATION DES MODES ACTIFS

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

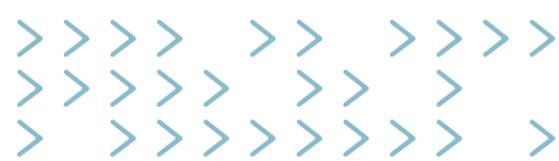
Calendrier des activités de consultation





PORTRAIT DU TERRITOIRE





Réseaux et accessibilité

RÉSEAU ROUTIER

Saint-Sauveur, ville située au cœur des Laurentides, est bordée par l'autoroute 15, à l'est. La sortie 60 permet d'entrer et de sortir de l'autoroute 15 vers le centre-ville à deux endroits (**figure 2**).

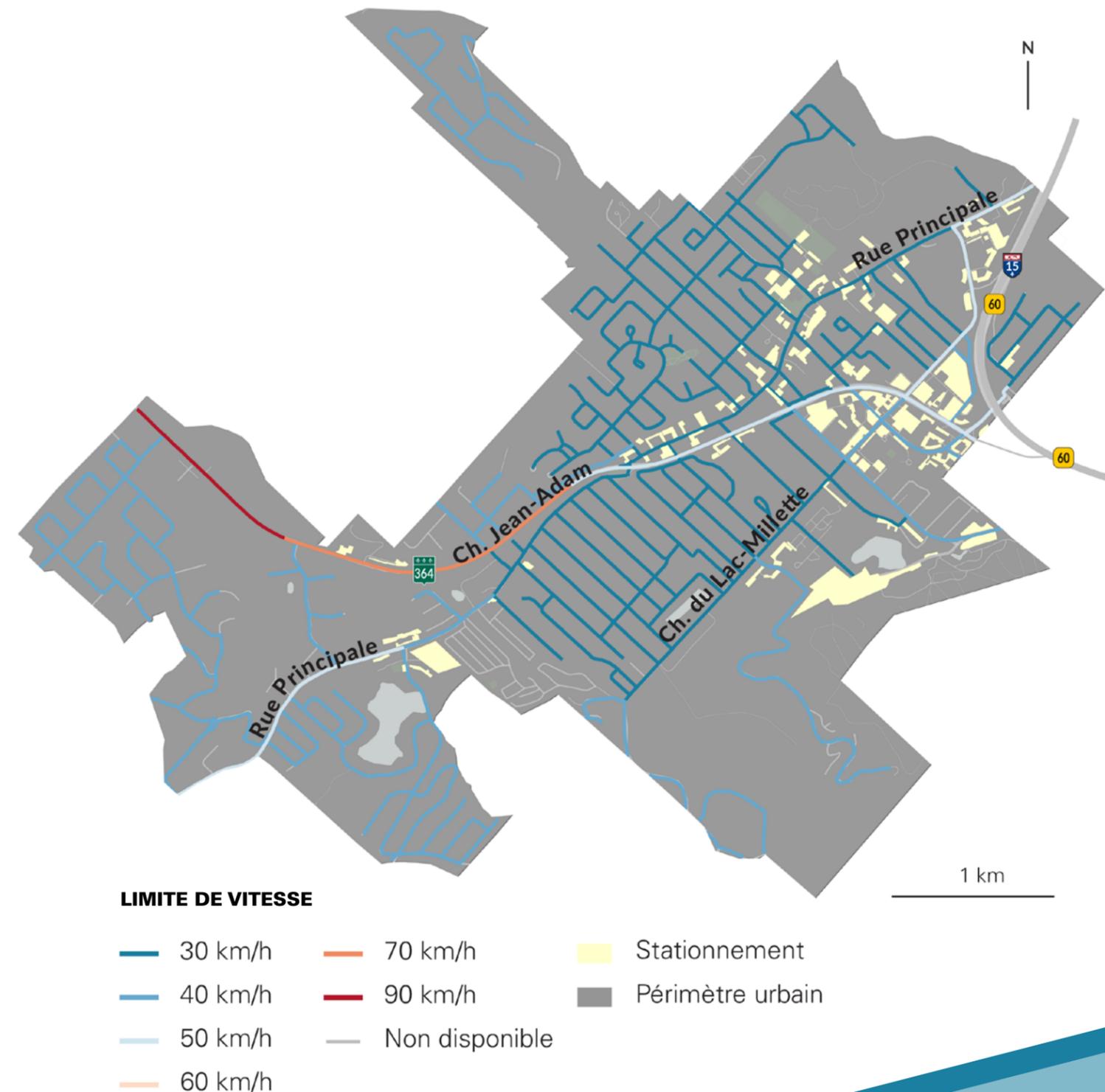
Deux axes structurants traversent le périmètre urbain de Saint-Sauveur : le chemin Jean-Adam, géré par le ministère des Transports du Québec (MTQ), et la rue Principale.

Les limites de vitesse les plus répandues au sein du périmètre urbain sont de 30 km/h sur les artères principales ainsi que sur la plupart des rues résidentielles (rue Principale et rues avoisinantes), et de 40 et 50 km/h dans la zone commerciale des Factoreries Saint-Sauveur et sur les rues résidentielles du sud du périmètre urbain (**figure 2**).

STATIONNEMENT

Le périmètre urbain est caractérisé par une importante superficie dédiée au stationnement hors rue, en particulier dans le centre-ville, situé au nord-est du périmètre (**figure 2**). Les stationnements génèrent une grande concentration d'espaces minéralisés, créant ainsi des îlots de chaleur dans la zone urbaine. Les aires de stationnement à grande surface (dix cases ou plus) se concentrent principalement dans les zones commerciales, notamment dans le secteur des Factoreries Tanger.

FIGURE 2 – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT



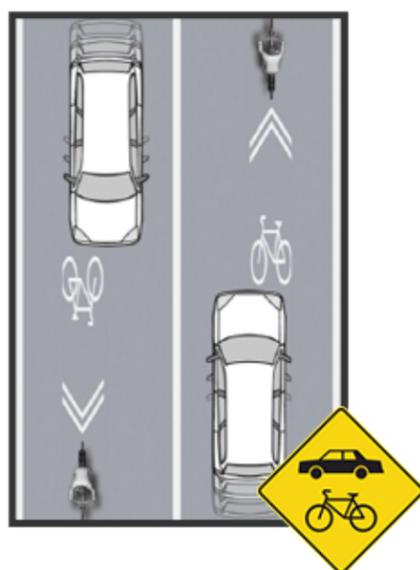
RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

Le réseau de transport en commun s'organise autour d'un service régulier d'autobus intermunicipal (L'Inter des Laurentides) et de deux services de transport collectif sur réservation (taxibus et transport adapté). L'ensemble des services de transport est opéré par Transport adapté et collectif des Laurentides (TACL). Les arrêts se situent principalement au centre-ville (**figure 3**).

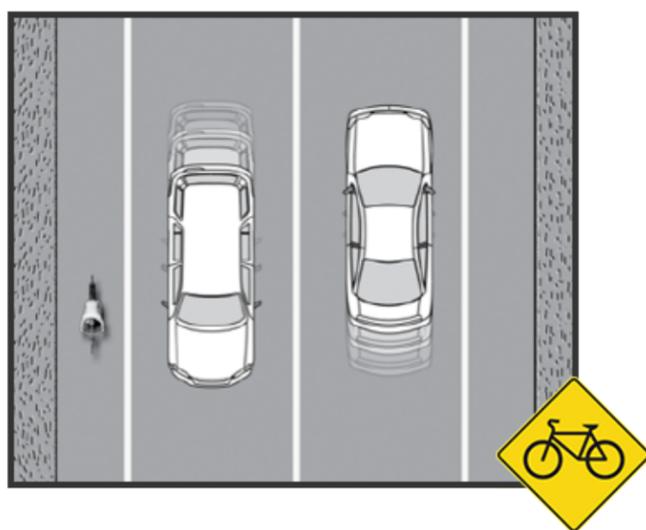
RÉSEAU CYCLABLE

Le réseau cyclable situé dans le périmètre urbain de la ville est relativement peu développé. Un seul trajet cyclable (Vélocité) traverse d'est en ouest le territoire de la municipalité et relie les parcs linéaires Le P'tit Train du Nord et le Corridor aérobique (**figure 3**). Deux types d'aménagement cyclable sont présents à Saint-Sauveur, à savoir une chaussée désignée située sur la rue Principale et un accotement asphalté sur les segments plus ruraux (voir figures ci-dessous).

Chaussée désignée

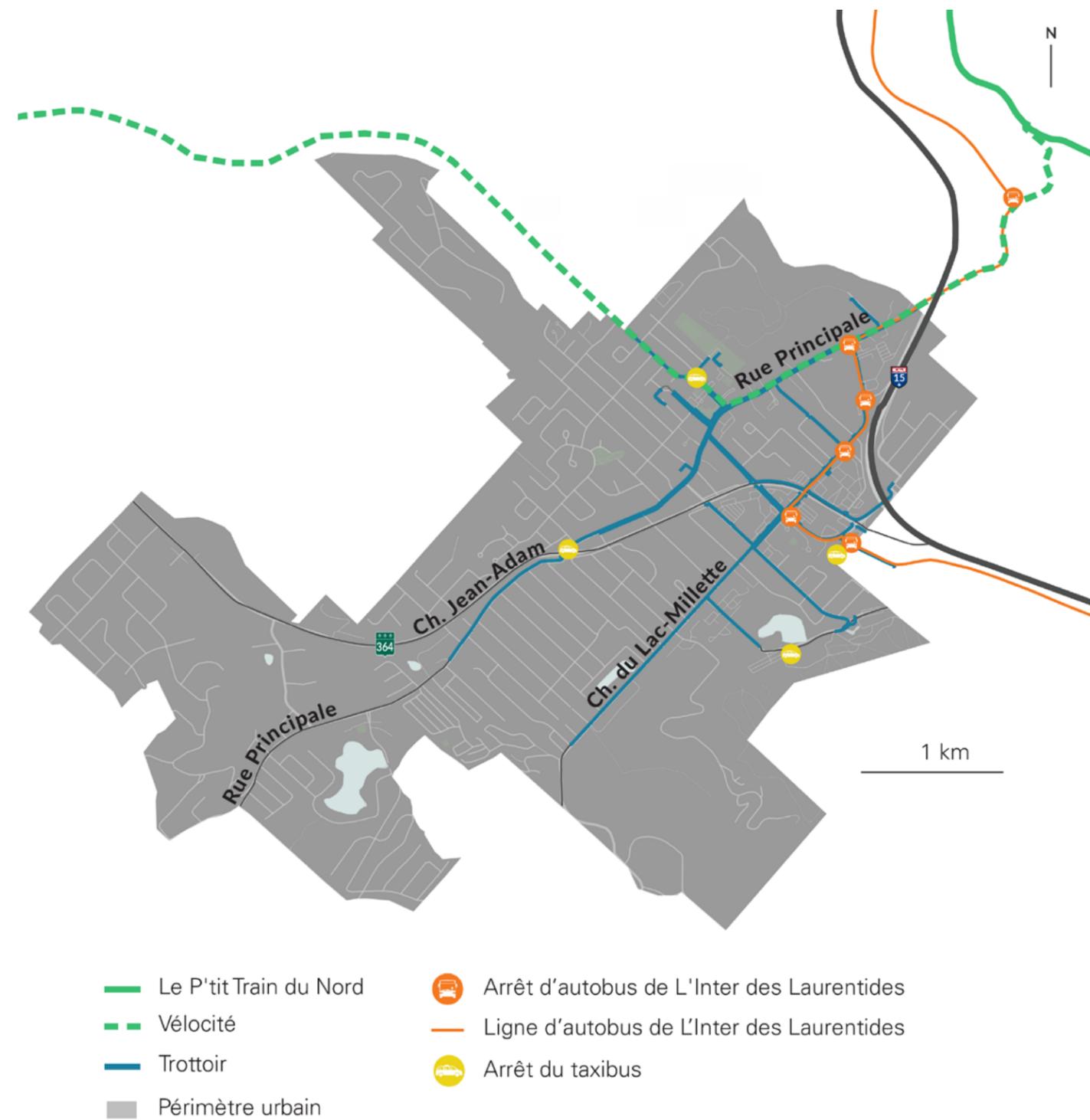


Accotement asphalté



Source : Vélocité

FIGURE 3 – RÉSEAUX ACTIFS ET COLLECTIFS



- Le P'tit Train du Nord
- - - Vélocité
- Trottoir
- Périmètre urbain
- Arrêt d'autobus de L'Inter des Laurentides
- Ligne d'autobus de L'Inter des Laurentides
- Arrêt du taxibus

FIGURE 4 - ACCESSIBILITÉ

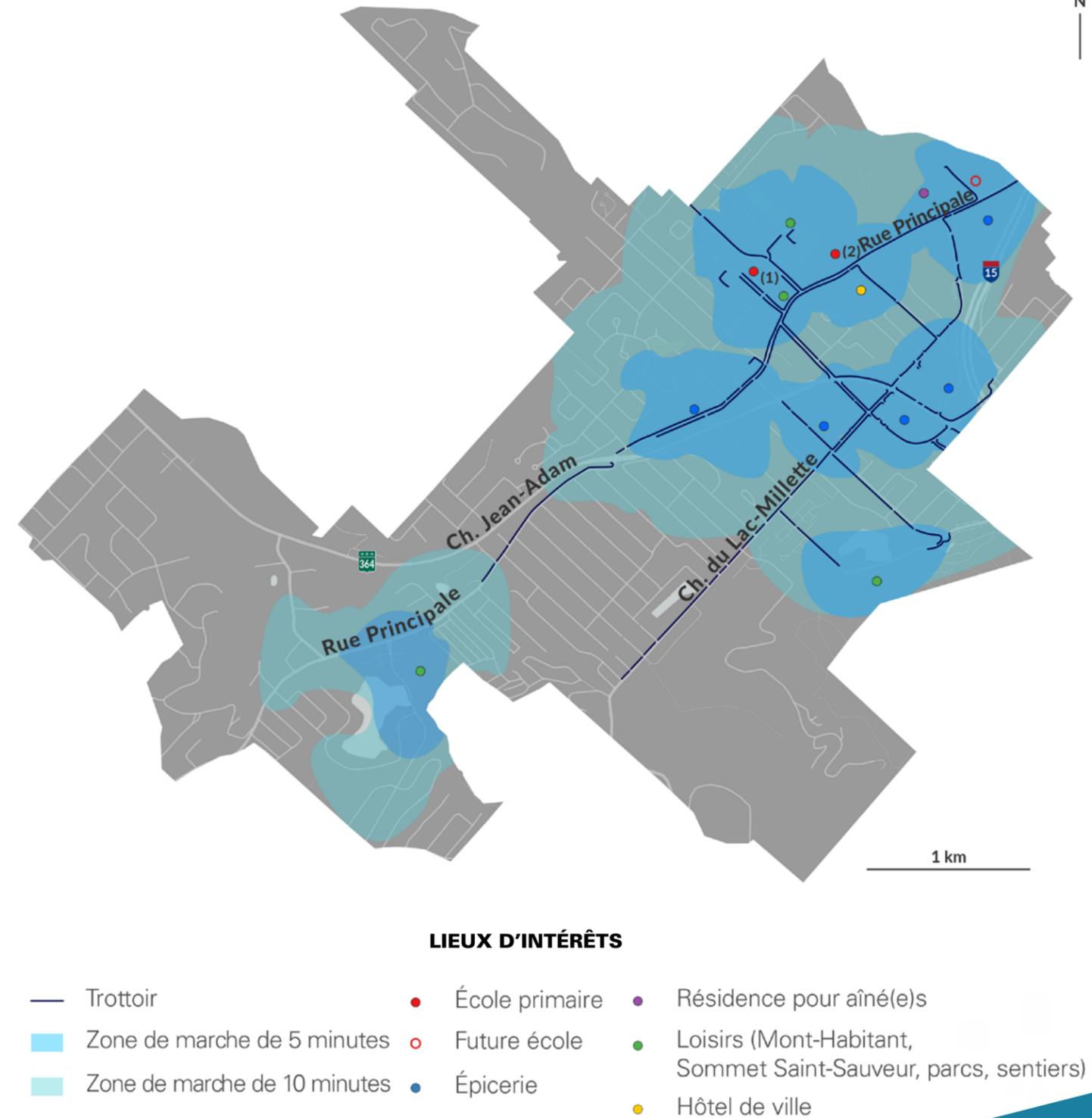


RÉSEAU PIÉTONNIER

Saint-Sauveur comporte très peu de rues bordées de trottoirs. Ces derniers se situent principalement autour des axes et des espaces commerciaux de la rue Principale et des Factories. À l'exception de certains segments de la rue Principale, de l'avenue de la Gare et du chemin du Lac-Millette, les trottoirs ne sont généralement présents que sur un côté de la rue.

La **figure 4** permet de constater les zones d'accessibilité, en cinq et dix minutes de marche, depuis les principaux lieux d'intérêt.

Dans l'ensemble, le noyau villageois de Saint-Sauveur, situé au nord-est du périmètre urbain, jouit d'une bonne accessibilité piétonne. La population sauveroise peut parcourir la plupart des services publics et privés (école primaire, hôtel de ville et résidences pour aîné(e)s) dans des temps de parcours rapides en raison de leur emplacement sur ou à proximité de la rue Principale. À l'inverse, les commerces, tels que les épiceries et les Factories, étant situés en périphérie de la rue Principale, souffrent d'un accès plus limité à pied.



Habitudes de déplacement

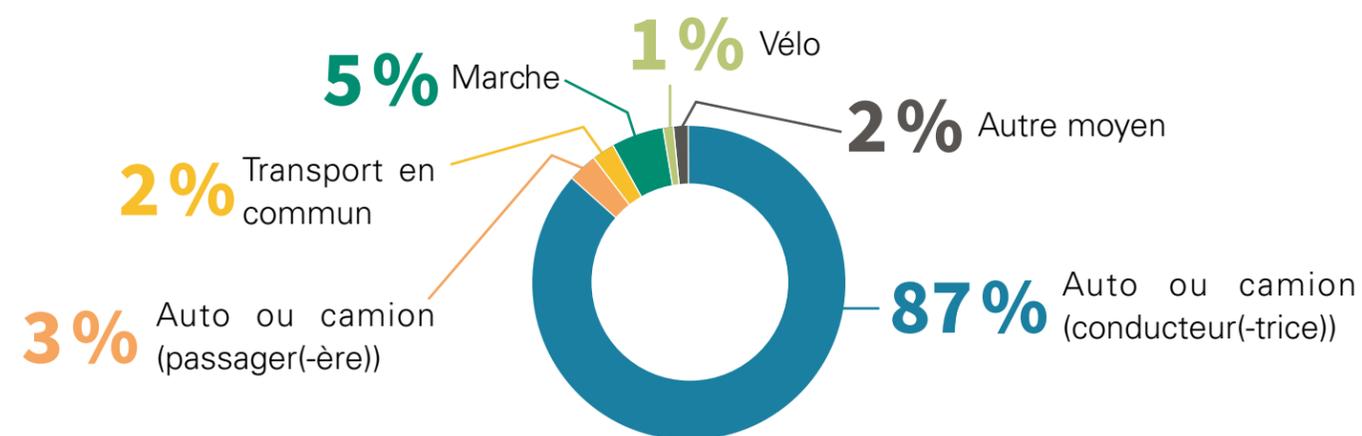
La voiture est légion à Saint-Sauveur, comme en font foi les résultats du recensement canadien de 2016 (**figure 5**). Ainsi, près de 90 % des personnes utilisent la voiture comme mode de transport principal pour se rendre au travail, en tant que conducteur(-trice) ou en tant que passager(-ère). Les modes de transport actifs, comme la marche et le vélo, récoltent des parts modales de 5 % et de 1 % respectivement.

Le périmètre urbain bénéficie d'un dynamisme certain en matière de mobilité. Selon la consultation en ligne auprès des résident(e)s, l'écrasante majorité des répondant(e)s saouvois(es), soit 90 %, se déplace au moins plusieurs fois par semaine au sein du périmètre urbain (**figure 6**). Bien que la voiture domine les habitudes de déplacement, plus d'une personne sur deux (56 %) fréquente à l'occasion (au moins quelques fois

par mois) le périmètre urbain par des modes actifs. Le principal motif de déplacement concerne les courses essentielles (épicerie, pharmacie, etc.). Le travail est le motif de déplacement principal de seulement 11 % des répondant(e)s.

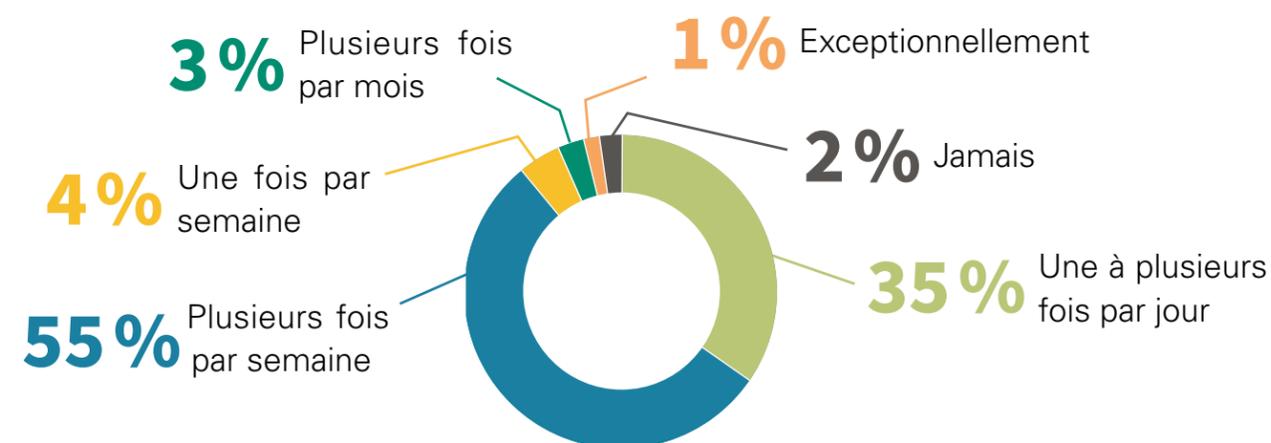
L'été, c'est environ la moitié de la population saouvoise (49 %) qui marche de manière récréative, c'est-à-dire pour des déplacements de loisir. Une portion moins importante, mais tout de même considérable de 35 %, marche pour des raisons utilitaires, vers des destinations précises telles que les commerces, l'école ou le travail. Pour leur part, les cyclistes se déplacent la plupart du temps à des fins récréatives, et rarement pour des raisons utilitaires, principalement à cause du manque d'infrastructures cyclables reliant les points d'intérêt.

FIGURE 5 - PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT POUR LA NAVETTE (DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL)



SOURCE DES DONNÉES : STATISTIQUE CANADA, 2016

FIGURE 6 - FRÉQUENCE DE DÉPLACEMENTS DANS LE PÉRIMÈTRE URBAIN



SONDAGE AUPRÈS DES RÉSIDENT(E)S

Mode de diffusion > En ligne

Période > 29 mars au 17 avril 2022

Population visée > Résident(e)s de Saint-Sauveur

Participation > 207 personnes

Marge d'erreur > 7 % (niveau de confiance = 95 %)

Profil des répondant(e)s



67 % 32 %

Âge



51 % 47 %



51 %

résidant à l'intérieur du périmètre urbain



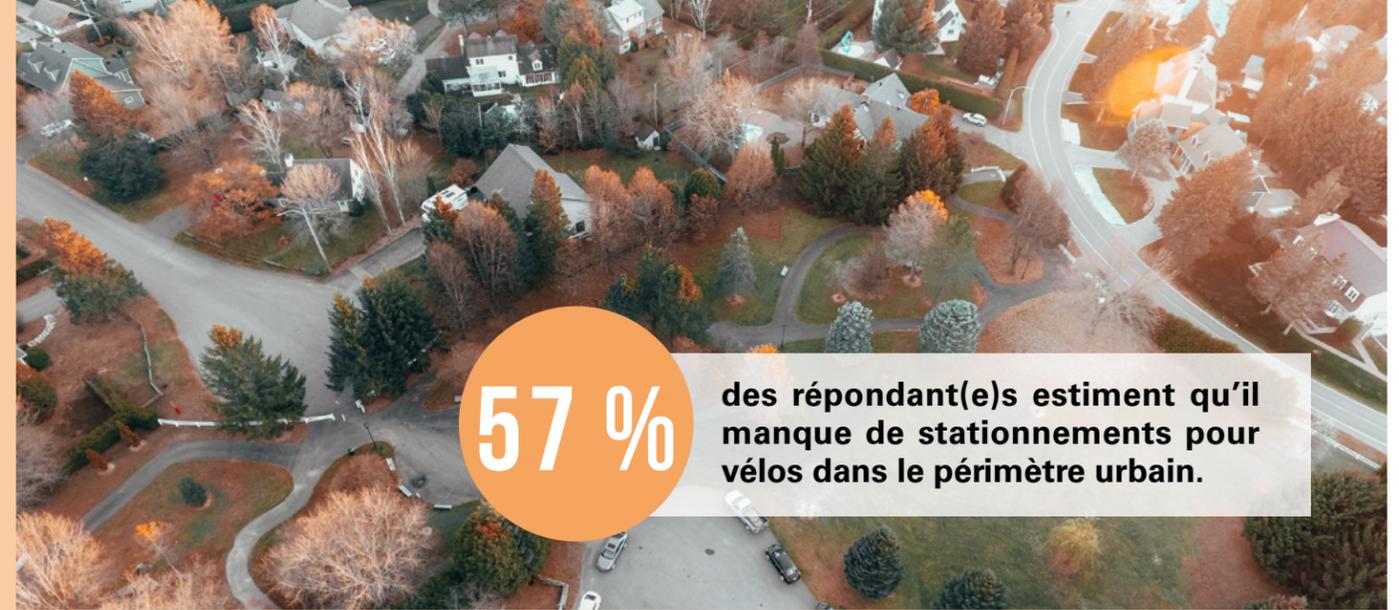
49 %

résidant à l'extérieur du périmètre urbain

Accessibilité

Saint-Sauveur, par la richesse de son cadre bâti et de son noyau villageois commercial animé, offre un environnement idéal pour la mise en valeur des modes actifs. En dépit du fait que l'accès piéton aux points d'intérêt du périmètre urbain est plutôt satisfaisant, la ville bénéficierait d'une meilleure continuité dans le réseau et davantage d'infrastructures dédiées aux déplacements actifs.

Pour ceux et celles qui se déplacent à l'intérieur du périmètre urbain, la mobilité active est plutôt récréative qu'utilitaire, et est complémentaire aux autres modes de transport. Il faut donc d'abord miser sur l'accessibilité des liens piétons et cyclables, et ce, dans une perspective récréotouristique, qui favorisera l'usage des modes actifs.

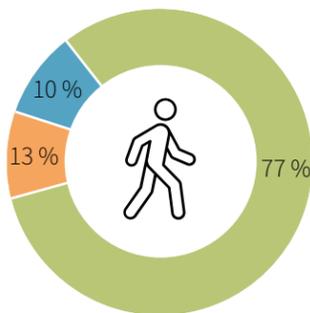


57 %

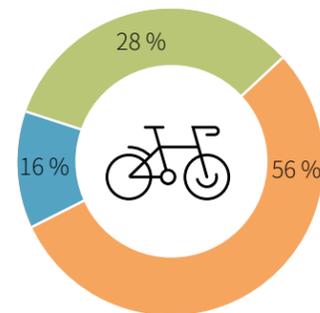
des répondant(e)s estiment qu'il manque de stationnements pour vélos dans le périmètre urbain.

FIGURE 7 - NIVEAU DE SATISFACTION DE L'ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE ET CYCLISTE

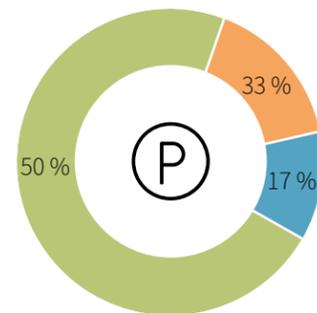
Proximité et accès aux commerces à pied



Proximité et accès aux commerces à vélo



Accès et sorties dans les stationnements



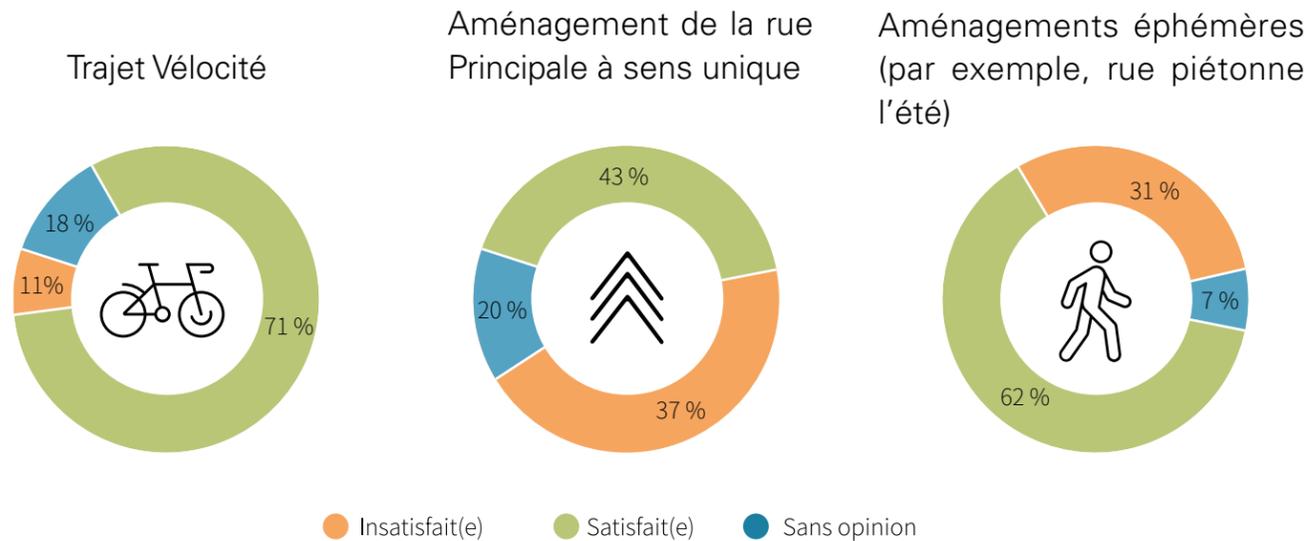
● Insatisfait(e) ● Satisfait(e) ● Sans opinion

ENJEUX

- > Le **manque d'espaces** dédiés et sécurisés pour les déplacements actifs à l'intérieur du périmètre urbain, en particulier pour **les usagers(-ères) vulnérables** (les enfants, les aîné(e)s ou les personnes à mobilité réduite).
- > **L'absence ou l'interruption des trottoirs** sur certains tronçons de rue et l'absence de protection des pistes ou bandes cyclables par une zone tampon (par exemple, la chaussée désignée sur la rue Principale).
- > La problématique de franchissement que pose le **chemin Jean-Adam**, réelle **cicatrice urbaine** dans le centre-ville.
- > La **discontinuité dans le réseau cyclable** et l'accès à des **supports à vélo**.
- > Le **manque d'infrastructures** de transport actif permettant le déplacement sécuritaire en période hivernale (par exemple, les abaissements de trottoirs sont particulièrement dangereux lors de la formation de glace).
- > Le **manque de trottoirs** dans les stationnements et vers les entrées des commerces, (par exemple, à l'entrée du supermarché IGA).
- > La **séparation des usages** (commercial, résidentiel) au sein du périmètre urbain, qui limite la création de milieux de vie complets.
- > La **topographie** (relief montagneux) qui limite l'accès au centre-ville en transport actif, à partir de certains secteurs résidentiels.

Sécurité

FIGURE 8 - AVIS SUR DES AMÉNAGEMENTS FAVORISANT LES MODES ACTIFS



Saint-Sauveur bénéficie d'un noyau villageois et commercial offrant un cadre idéal pour la mise en valeur des modes actifs. **Sur la photo, le secteur du village.**



Le manque de sécurité est souvent nommé comme étant l'un des freins majeurs à l'adoption ou à la pratique des modes de transport actif. Dans le cas des déplacements au sein du périmètre urbain de Saint-Sauveur, cet enjeu est si important pour certaines personnes qu'il les décourage systématiquement à recourir au transport actif.

De façon générale, c'est le manque d'espaces dédiés et protégés qui contribue le plus à l'insécurité piétonne et cycliste. Les rues, où la chaussée est partagée entre les

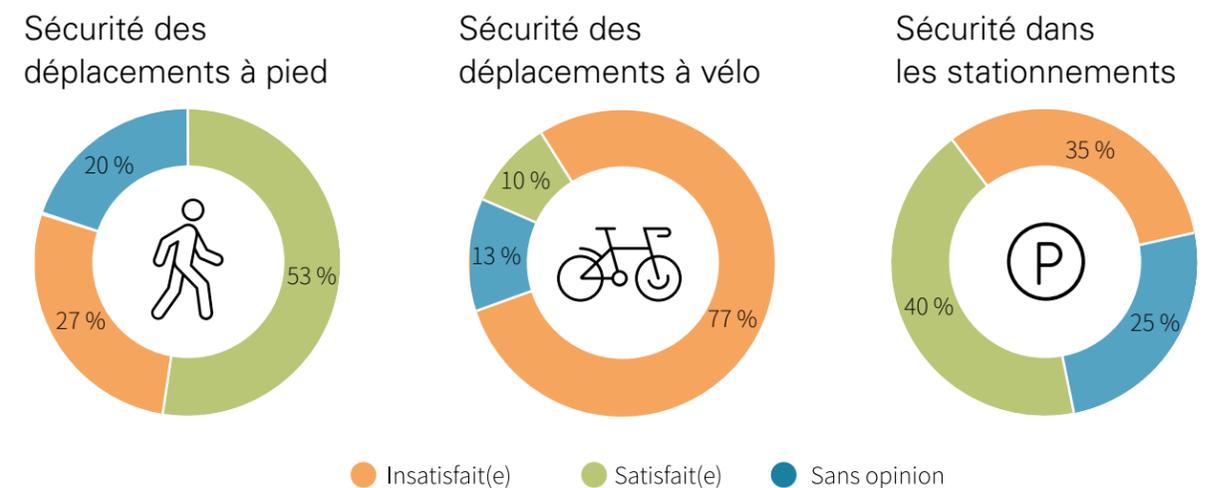
piéton(ne)s, les cyclistes et les automobilistes, sont perçues comme particulièrement dangereuses.

Les intersections sont identifiées comme lieux à sécuriser dans l'ensemble du périmètre urbain. Sur les rues, l'ajout de panneaux de vitesse et le respect des limites de vitesse apparaissent comme des mesures largement souhaitées. La sécurité autour des pavillons de l'école primaire et des résidences pour aîné(e)s a retenu une attention particulière dans les réflexions menant au plan d'action.

43 % des répondant(e)s souhaitent que la vision de la Ville en matière de mobilité active mise d'abord et avant tout sur « un centre-ville sécuritaire et inclusif, au sein d'un environnement apaisé ».

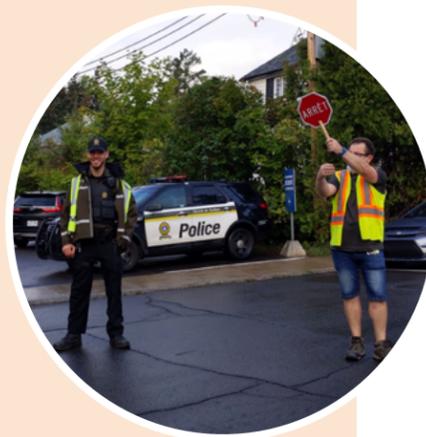
Cet énoncé de vision est le plus populaire, loin devant « un centre-ville utilitaire et fonctionnel, mettant l'accent sur l'efficacité des déplacements » (20 %), « un centre-ville durable, mettant l'accent sur la réduction de l'impact environnemental des déplacements » (19 %) et « un centre-ville sain, mettant l'accent sur la convivialité des déplacements » (16 %). 2 % des répondant(e)s n'ont pas d'opinion.

FIGURE 9 - NIVEAU DE SATISFACTION DE LA SÉCURITÉ PIÉTONNE ET CYCLISTE



ENJEUX

- **L'insécurité** ressentie aux **intersections et traverses**, en particulier sur la rue Principale, près de l'église.
- **L'absence de dispositifs de signalisation** routière permettant la traversée des piétons au sein de lieux hautement fréquentés par les automobilistes et par des populations plus vulnérables (par exemple, les Factories).
- La **sécurité aux abords des écoles** (insuffisance de traverses piétonnes et cohabitation difficile avec les automobilistes).
- Le fort **sentiment d'insécurité cycliste**.
- Les **nombreuses entrées charretières** pour accéder aux aires de **stationnement** et le sentiment d'insécurité des usagers(-ères) des modes actifs qui circulent dans celles-ci.
- La **vitesse des automobilistes** dans des endroits fréquentés par les piéton(ne)s (par exemple, à l'intersection du chemin du Lac-Millette et de la sortie 60 de l'autoroute 15, là où le trottoir change de côté).
- Le **mauvais comportement** en matière de sécurité routière de certains automobilistes (non-respect des limites de vitesse et dépassements dangereux), piéton(ne)s et cyclistes (non-respect de la signalisation) pouvant **rendre la cohabitation difficile** dans le périmètre urbain.
- La **présence de camions lourds** de livraison sur la rue Principale et sur l'avenue de la Gare.
- Le besoin de **sensibilisation** au partage sécuritaire de la route auprès de toute la population (résident(e)s et non-résident(e)s).



Villégiature et congestion routière

Saint-Sauveur est un pôle touristique majeur au Québec, d'une région fortement visitée. En 2016, avec plus de 3 millions de touristes (personnes dormant au moins une nuit) et plus de 5 millions d'excursionnistes (personnes qui font le voyage aller-retour dans la même journée), la région des Laurentides représentait la région la plus fréquentée des Québécois(es), devant Montréal et Québec. Les touristes québécois, canadiens, américains et internationaux y affluent et y dépensent plus d'un milliard de dollars par année.

La ville compose aussi avec une forte concentration de résident(e)s occasionnel(le)s dont la résidence principale se situe ailleurs. Selon Statistique Canada, dans la MRC des Pays-d'en-Haut, près d'une habitation sur trois n'est pas occupée par des résident(e)s permanent(e)s.

Devant le constat que la voiture est légion autant pour les villégiateurs(-trices) que pour les résident(e)s, il n'est donc pas surprenant que la capacité des réseaux routiers soit fréquemment compromise, et ce, à différents moments de la journée, autant en semaine que la fin de semaine.

ENJEUX

- > **L'utilisation marquée de la voiture**, tant pour les citoyen(ne)s que pour les visiteurs(-euses).
- > **La capacité du réseau** qui est compromise à certains moments de l'année et à des moments précis de la journée (par exemple, près des pavillons de l'école primaire, autour de 8 h).
- > La **concentration des stationnements au centre-ville** générant une congestion aux heures de pointe, ce qui contribue à le rendre moins attractif aux usagers(-ères) du transport actif.



La circulation peut parfois compliquer les déplacements en modes actifs sur la rue Principale, particulièrement aux abords des écoles, à l'entrée des classes.

Vieillesse et confort des déplacements

La population de la Ville de Saint-Sauveur connaît une croissance constante et un vieillissement qui s'accélère. Selon les données du recensement de 2021, sa population de 65 ans et plus constituait plus du tiers (35 %) de la population totale, soit 5 % de plus que la moyenne de la MRC et 15 % de plus que la moyenne nationale.

Le vieillissement de la population s'accompagne de pertes de capacités

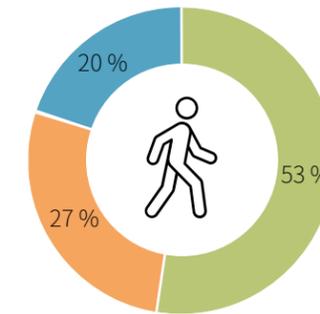
physiques et cognitives qui peuvent compliquer, voire freiner, la mobilité des personnes âgées dans un système qui encourage la fluidité des déplacements automobiles. De ce fait, l'accessibilité spatiale, et plus particulièrement l'accessibilité piétonne et cycliste, revêt tout son potentiel. Dans ce contexte, l'aménagement piéton et cycliste doit compenser la baisse des capacités physiques et cognitives par une accessibilité adaptée et par une planification du transport qui envisage des mesures de prévention des accidents spécifiques à l'âge.

51%

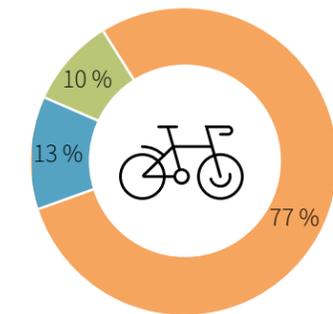
des répondant(e)s trouvent qu'il y a trop peu de végétation et d'ombrage dans les aires de stationnement.

FIGURE 10 – NIVEAU DE SATISFACTION CONCERNANT LES INFRASTRUCTURES PIÉTONNES ET CYCLABLES

Nombre et qualité des infrastructures piétonnes



Nombre et qualité des infrastructures cyclables



● Insatisfait(e) ● Satisfait(e) ● Sans opinion

ENJEUX

- > Un **manque de mobilier urbain** en bordure des trottoirs.
- > Une **offre limitée de toilettes** publiques.
- > Des **îlots de chaleur** dans les aires de stationnement.



Les larges trottoirs de la rue Principale, à proximité de l'église, rendent la marche plus agréable.



Les abaissements des entrées charretières peuvent compliquer la mobilité active des personnes âgées, surtout lorsqu'ils sont mal déneigés.

Santé et bien-être

La dépendance à la voiture constitue un enjeu de première importance, auquel se rattache un ensemble de problématiques environnementales (pollution atmosphérique et sonore), sociales (isolement et exclusion des personnes non motorisées) et de santé publique (stress, maladies cardio-vasculaires). Quant au transport actif (la marche et le vélo), il comporte des bienfaits reconnus scientifiquement sur les plans sanitaire, environnemental, économique et social. Compte tenu du vieillissement de la population, le transport actif est un enjeu important pour les aîné(e)s, car il permet, d'une part, de prévenir certaines maladies chroniques ou le surpoids et, d'autre part, de réduire l'exclusion sociale.

Bien que le territoire de Saint-Sauveur soit ceinturé par des reliefs montagneux pouvant plomber l'adoption du transport actif, le périmètre urbain est caractérisé par un relief généralement plat et par des activités économiques qui se concentrent dans un rayon accessible en moins de 10 minutes à vélo et de 20 à 30 minutes à pied. Pour être attrayant, le réseau de transport actif doit être bien connecté aux commerces de proximité, offrir une expérience confortable et sécuritaire et offrir des lieux de rencontre et de repos. En ce sens, la ville de Saint-Sauveur possède des caractéristiques indéniables favorisant le développement de la mobilité active.

74%

des répondant(e)s sont intéressé(e)s par davantage de campagnes ou d'activités de promotion des déplacements actifs.



ENJEUX

- > La **connexion limitée du réseau du transport actif** aux commerces, services et équipements.
- > Le **besoin de confort et de sécurité** pour vivre une expérience piétonne positive.
- > **L'offre insuffisante** en lieux de rencontre et de repos.
- > Le **manque d'activités** organisées qui font la promotion des déplacements actifs.



Des piéton(ne)s se déplacent dans les rues enneigées de Saint-Sauveur.



Les bancs publics sur la rue Principale, devant l'église, contribuent à une expérience piétonne positive.

Orientations



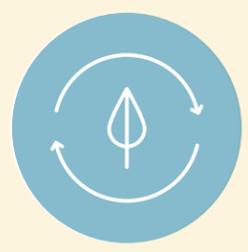
ACCESSIBILITÉ

L'accessibilité des destinations pour toute la population, peu importe la condition physique et les besoins en déplacements des individus, est un élément essentiel du Plan de mobilité active. La Ville souhaite que cette accessibilité se traduise par des déplacements actifs qui soient rapides, pratiques et qui permettent de connecter les principaux points d'intérêt.



SÉCURITÉ

Enjeu soulevé à maintes reprises lors des activités de consultation, la sécurité des déplacements est un élément incontournable de la mobilité des Sauverois(es). L'aménagement sécuritaire des infrastructures piétonnes et cyclables s'impose comme une condition indispensable à l'utilisation des modes actifs.



QUALITÉ

Les aménagements piétons et cyclables doivent refléter les besoins des personnes qui les utilisent. Dans un contexte de vieillissement de la population, la qualité de l'espace public et le confort des déplacements revêtent un caractère de premier ordre.



PROMOTION

Les bienfaits de la mobilité active sont nombreux, mais parfois sous-estimés. Par la tenue d'activités de promotion et de sensibilisation, et par la mise à disposition d'outils, la Ville souhaite agir comme une actrice de changement dans le but de favoriser l'adoption et le maintien de comportements actifs.

Vision

« Un centre-ville sécuritaire et inclusif, propice à la pratique des modes actifs pour tous les usagers(-ères), au sein d'un environnement apaisé permettant de se déplacer facilement d'un point d'intérêt à l'autre. »



Classification des actions

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



Accessibilité

A1 DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE TRANSPORTS ACTIFS INTÉGRÉ AUX DESTINATIONS ET STRUCTURANT À L'ÉCHELLE DU PÉRIMÈTRE URBAIN

		PRIORITÉ	HORIZON	BUDGET
A1.1	Rédiger un guide technique d'aménagement des espaces dédiés aux modes actifs, applicable à tout nouveau projet.	1	0+	\$
A1.2	Ajouter des traverses afin de diminuer les distances de parcours entre les traverses existantes.	1	0+	\$\$
A1.3	Réaliser de nouveaux aménagements piétonniers, en priorisant ceux qui assureront une continuité dans le réseau.	1	2+	\$\$\$
A1.4	Réaliser de nouveaux aménagements cyclables.	1	2+	\$\$\$
A1.5	Adapter les budgets au programme triennal d'immobilisations de la Ville entre la réfection et le développement des réseaux de mobilité active.	2	2+	\$

A2 ENCOURAGER LA MIXITÉ DES USAGES, L'INTERMODALITÉ ET LA MULTIMODALITÉ

A2.1	S'intégrer à la démarche de développement d'un réseau de stationnements incitatifs du CRE-Laurentides.	2	0+	\$
A2.2	Faire la promotion de la plateforme de covoiturage des Laurentides (J'arrive! de Netlift).	2	0+	\$
A2.3	Évaluer l'opportunité de la création d'un futur pôle d'échanges intermodaux dans le centre-ville.	2	2+	\$\$\$
A2.4	Exiger des cases de stationnement réservées au covoiturage ou à l'autopartage dans les projets commerciaux et résidentiels.	2	2+	\$
A2.5	Favoriser la mixité des usages pour encourager le commerce de proximité.	3	5+	\$
A2.6	Étudier la possibilité de développer des services de vélopartage et d'autopartage.	3	5+	\$\$\$

A3 GARANTIR UNE ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

A3.1	Tracer un parcours piéton, pour les aîné(e)s et personnes à mobilité réduite, reliant différents points d'intérêt.	1	0+	\$
A3.2	Adapter un guide technique, spécifique à Saint-Sauveur, sur l'accessibilité universelle et ses meilleures pratiques.	2	0+	\$

A4 ACCROÎTRE LA FACILITÉ D'ACCÈS À UN STATIONNEMENT POUR VÉLOS

A4.1	Recenser et augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos sur le domaine public.	1	2+	\$\$\$
A4.2	Exiger l'installation de supports à vélos dans les projets commerciaux.	1	5+	\$



Sécurité

S1 SÉCURISER LES INTERSECTIONS

S1.1	Collaborer avec le MTQ afin d'augmenter le temps de traversée et réduire le temps d'attente entre chaque traversée.	1	2+	\$
S1.2	Évaluer les possibilités d'implantation de sas* vélo.	3	5+	\$\$

S2 SÉCURISER LES TRAVERSES

S2.1	Bonifier la signalétique piétonne et cycliste aux lieux de traverses.	1	2+	\$\$
S2.2	Privilégier des stratégies d'aménagement qui favorisent la sécurité aux traverses (par exemple, passages surélevés, saillies de trottoir, etc.).	2	5+	\$\$\$
S2.3	Ajouter des balises centrales aux traverses piétonnières non protégées par un panneau d'arrêt.	3	2+	\$\$

S3 LIMITER LE VOL ET LE VANDALISME

S3.1	Offrir des stationnements pour vélos aux employé(e)s municipaux(-ales).	2	5+	\$\$
S3.2	Offrir des stationnements pour vélos sécurisés aux emplacements stratégiques sur le territoire.	3	5+	\$\$

S4 APAISER LA CIRCULATION ET DIMINUER LES LIMITES DE VITESSE

S4.1	Poursuivre l'implantation annuelle de mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels et sur la rue Principale.	1	0+	\$\$
S4.2	Identifier les rues requérant une modération de la circulation et déterminer les mesures d'atténuation de type dissuasif.	1	0+	\$\$
S4.3	Évaluer la pertinence de mettre en place un système de signalisation de stationnement intelligent (jalonnement dynamique).	2	2+	\$\$\$

S5 RÉDUIRE LES CONFLITS AVEC LE TRANSPORT PAR CAMIONS LOURDS

S5.1	Positionner les nouvelles aires de chargement et de déchargement des véhicules lourds pour entraver le moins possible les déplacements actifs.	1	2+	\$\$
S5.2	Inciter les sous-traitants de la Ville à installer des protecteurs latéraux sur les véhicules lourds.	3	2+	\$

S6 SÉCURISER LES STATIONNEMENTS ET ACCÈS VÉHICULAIRES

S6.1	Sécuriser les liens entre la voie publique et les entrées de bâtiments pour les piéton(ne)s en adoptant de nouvelles normes.	1	2+	\$\$\$
S6.2	Limiter la création d'accès véhiculaires supplémentaires lors d'opérations de lotissement ou le (re)développement de sites.	2	5+	\$

S7 S'ASSURER QUE LES RÉSEAUX SONT LIBRES D'OBSTACLES ET ÉCLAIRÉS

S7.1	Répertorier et éliminer les obstacles dangereux dans les voies cyclables (grilles, dénivelés, etc.).	1	0+	\$\$
S7.2	Déneiger les points d'arrêts du transport en commun en priorité.	2	0+	\$
S7.3	Maintenir les exigences et délais d'entretien et de déneigement des trottoirs, raccourcis piétons et voies cyclables.	2	0+	\$\$\$
S7.4	Évaluer les besoins en éclairage des réseaux piétonniers et cyclables.	3	0+	\$\$

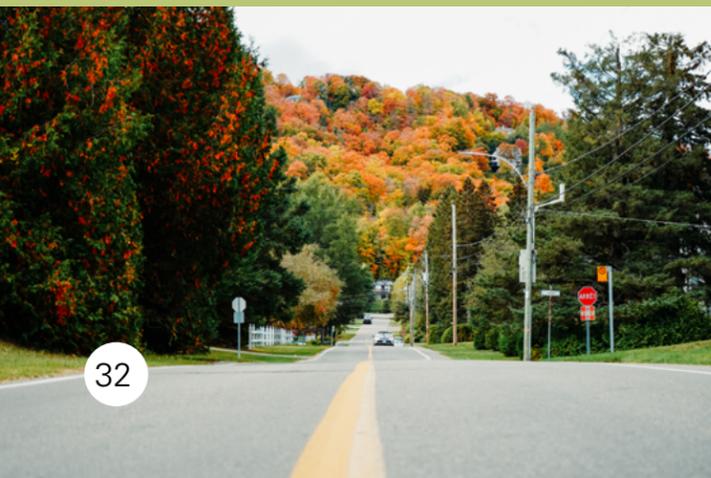
S8 VEILLER À LA SÉCURITÉ DES ENFANTS

S8.1	Signaler la présence de garderies et d'écoles.	1	0+	\$\$
S8.2	Prévoir des corridors scolaires sécuritaires et adaptés à la mobilité active des enfants vers les écoles.	1	0+	\$\$

S9 PROCÉDER À LA SÉPARATION DES RÉSEAUX

S9.1	Adapter un guide permettant de définir le type de séparation requise pour protéger les cyclistes.	2	0+	\$
S9.2	Revoir l'allocation de l'espace de la chaussée pour un meilleur partage entre les différents modes.	2	5+	\$\$\$

* Définition sas vélo : espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à un carrefour à feux tricolores.





Qualité

Q1 AMÉLIORER L'ESPACE PAR LE VERDISSEMENT

		PRIORITÉ	HORIZON	BUDGET
Q1.1	Poursuivre les efforts visant à augmenter le couvert végétal dans les aires de stationnement.	2	2+	\$\$
Q1.2	Aménager des bandes verdies qui génèrent des îlots de fraîcheur et contribuent à la séparation des réseaux de transport.	2	5+	\$\$\$

Q2 ASSURER LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES

Q2.1	Réviser les normes de conception des réseaux de transport actif à la lumière des meilleures pratiques.	1	2+	\$
Q2.2	Réfectionner les trottoirs en mauvais état.	1	2+	\$\$\$
Q2.3	Optimiser le confort aux arrêts de transport en commun.	3	2+	\$\$
Q2.4	Mettre en place un système d'évaluation de l'état de la surface de roulement des voies cyclables.	3	5+	\$

Q3 ACCROÎTRE LES COMMODITÉS ET LE CONFORT

Q3.1	Ajouter du mobilier urbain le long des principaux axes de transports actifs.	2	0+	\$\$
Q3.2	Installer des points d'eau le long des réseaux actifs.	3	0+	\$\$



Promotion

P1 ÉLABORER DES STRATÉGIES DE PROMOTION SPÉCIFIQUEMENT DESTINÉES AUX VISITEURS(-EUSES)

P1.1	Mettre en place un système de signalisation sur les points d'intérêts destinés aux piéton(ne)s, avec les distances.	2	0+	\$\$
P1.2	Développer et promouvoir le tourisme à vélo en collaboration avec la MRC des Pays-d'en-Haut.	3	2+	\$

P2 PROMOUVOIR LE RÉSEAU

P2.1	Ajouter les infrastructures reliées au vélo à la carte interactive, disponible sur le site Internet de la Ville.	1	0+	\$
P2.2	Encourager la mise en place de circuits de courses à pied.	3	2+	\$

P3 ENCOURAGER LES DÉPLACEMENTS ACTIFS CHEZ LES EMPLOYÉ(E)S DE LA VILLE

P3.1	Élaborer et mettre en place un plan de gestion des déplacements pour les employé(e)s de la Ville.	1	0+	\$\$
P3.2	Mettre en place une flotte de vélos électriques pour les déplacements au travail des employé(e)s de la Ville.	3	2+	\$\$

P4 FAIRE RAYONNER LA DÉMARCHÉ ET ENCOURAGER LES INITIATIVES SUR LE TERRITOIRE

P4.1	Transmettre aux partenaires de la Ville ses objectifs en matière de mobilité active.	1	0+	\$
P4.2	Continuer de soutenir financièrement les organismes qui organisent des événements dédiés aux cyclistes.	1	0+	\$\$
P4.3	Mettre en œuvre des programmes incitatifs en vue d'encourager l'aménagement de places de stationnement pour vélos.	1	2+	\$\$
P4.4	Autoriser et favoriser le jeu libre et la mobilité active autonome des jeunes à travers des projets de rues-écoles et de rues ludiques.	3	5+	\$\$

P5 SENSIBILISER LES CITOYEN(NE)S À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

P5.1	Continuer la campagne de sensibilisation à la sécurité routière « Ici, on roule en douceur ».	1	0+	\$
P5.2	Soutenir le déploiement du programme « Cycliste averti » dans les écoles du territoire.	1	2+	\$
P5.3	Sensibiliser la population sur les règles de bonne conduite à pied et à vélo.	2	2+	\$
P5.4	Participer à la campagne « Tous Piétons! » de Piétons Québec.	3	0+	\$

P6 INITIER LES CITOYEN(NE)S À LA PRATIQUE DU VÉLO

P6.1	Créer des activités d'initiation au vélo.	2	2+	\$
P6.2	Inclure des cours de mécanique de vélo dans la programmation des activités offertes par la Ville.	3	2+	\$
P6.3	Proposer des ateliers sur la pratique du vélo (quatre saisons).	3	5+	\$

P7 DYNAMISER LA PRATIQUE DES DÉPLACEMENTS ACTIFS CHEZ LES CITOYEN(NE)S

P7.1	Systématiser la prise en considération des déplacements actifs dans l'organisation d'événements et d'activités de la Ville.	2	0+	\$
P7.2	Développer et mettre en œuvre une stratégie de communication pour la promotion de la mobilité active.	2	0+	\$\$
P7.3	Initier une campagne « À pied, à vélo chez mes commerçants », en collaboration avec les commerçant(e)s de la rue Principale.	3	2+	\$
P7.4	Développer une programmation pour le mois du vélo en partenariat avec les acteurs(-trices) du milieu.	3	2+	\$

P8 INTÉGRER LA MOBILITÉ ACTIVE DANS LA GESTION INTERNE DE LA VILLE

P8.1	Développer un mécanisme de concertation inter-services lors de travaux majeurs pour assurer le développement des réseaux actifs.	2	0+	\$
P8.2	Désigner au moins une personne responsable des questions relatives à la mobilité active au sein de la Ville.	1	0+	\$
P8.3	Prévoir un poste « Transport actif » dans le budget d'immobilisations.	1	2+	\$
P8.4	Mettre en place une enquête récurrente pour suivre l'évolution de la pratique du transport actif.	1	2+	\$\$

Mise en oeuvre

Quatre axes stratégiques sont identifiés pour la mise en œuvre du Plan de mobilité active 2023-2033 :

AXE 1 – GOUVERNANCE

La responsabilité du suivi de l'évolution de la mobilité active sera déléguée à un comité permanent. Celui-ci fixera les cibles à atteindre à court, moyen et long termes, en lien avec les actions du Plan de mobilité active. Il appuiera également les services concernés par la mise en place des actions, en se référant aux fiches-action qui accompagnent le Plan.

AXE 2 – FORMATION

La Ville assurera la formation continue des employé(e)s des services municipaux concernés, en lien avec les meilleures pratiques en matière d'aménagement en faveur des piéton(ne)s et cyclistes, incluant une formation sur l'accessibilité universelle.

AXE 3 – CONCERTATION

La Ville s'engage à mettre en place un processus de consultation et de concertation des parties prenantes pour les nouveaux projets d'aménagement cyclable et piéton. Ainsi, l'avis de comités citoyens ou d'organismes spécialisés, comme Vélo Québec, sera intégré à tout projet majeur d'aménagement ou de réaménagement de rues.

AXE 4 – PROCESSUS DE SUIVI

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

VOICI UNE LISTE D'INDICATEURS, POUR CHACUNE DES ORIENTATIONS DU PLAN D'ACTION :



ACCESSIBILITÉ

- > Longueur du réseau piétonnier
- > Longueur du réseau cyclable
- > Nombre d'interventions en modération de la circulation



SÉCURITÉ

- > Nombre d'accidents
- > Nombre de piéton(ne)s ou de cyclistes blessé(e)s et gravité des blessures
- > Nombre d'intersections ou de traversées sécurisées



QUALITÉ

- > Enquête qualitative sur le confort et la convivialité des déplacements
- > Longueur de réfection des liens actifs
- > Nombre d'infrastructures (toilettes publiques, bancs, etc.) ajoutées au réseau



PROMOTION

- > Nombre d'activités de promotion et de sensibilisation organisées et nombre de participant(e)s
- > Parts modales



