



# Plan de mobilité active et durable de la Ville de Sainte-Catherine

60322179

6 février 2015





## Signatures

**Rapport préparé par :**

\_\_\_\_\_  
Mathieu Roy, urbaniste  
Ariane Touchette-Lacasse, ing. jr  
Chantal Gagnon, B.Sc. Agr. Env., DESS SIG  
Hervé Haffreingue, architecte paysagiste

Le 6 février 2015

**Rapport vérifié par :**

\_\_\_\_\_  
Yves Dallaire, M. Urb.

Le 6 février 2015





## Table des matières

<b>Section 1</b>	<b>Avant-propos</b> .....	<b>1</b>
<b>Section 2</b>	<b>Contexte</b> .....	<b>3</b>
2.1	La mobilité active et durable : un enjeu crucial pour les collectivités viables .....	3
2.2	Le <i>Plan de mobilité active et durable</i> : en continuité des démarches entreprises .....	3
2.3	Une démarche participative et intégrée .....	4
2.4	Structure du <i>Plan de mobilité active et durable</i> .....	5
<b>Section 3</b>	<b>Problématiques, lecture du milieu et énoncé de vision</b> .....	<b>7</b>
3.1	Profil socio-démographique .....	7
3.2	Organisation du territoire .....	19
3.2.1	Les fonctions et le développement .....	19
3.2.2	La trame urbaine .....	24
3.2.3	Synthèse des contraintes et potentiels de l'organisation du territoire en matière de mobilité active et durable .....	25
3.3	Réseaux de transport actuel .....	26
3.3.1	Le réseau routier .....	26
3.3.2	Le transport collectif et les autres solutions motorisées alternatives à l'auto-solo .....	28
3.3.3	Le transport actif .....	32
3.3.4	Mobilité et déplacements .....	42
3.4	Les enjeux .....	52
3.5	La vision .....	54
<b>Section 4</b>	<b>Grandes orientations</b> .....	<b>55</b>
4.1	Orientation 1 : Favoriser les déplacements piétons .....	55
4.1.1	Propositions générales .....	55
4.1.1.1	Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétons .....	55
4.1.1.2	Aménager de nouvelles traverses piétonnières .....	60
4.1.1.3	Favoriser un apaisement de la circulation sur certains axes problématiques et à proximité de milieux sensibles .....	60
4.1.1.4	Ajouter des balises centrales au centre des traverses piétonnières non protégées par un panneau d'arrêt .....	62
4.1.1.5	Adapter le réseau de trottoir à l'ensemble des clientèles .....	63
4.1.1.6	Aménager des aires de repos (bancs) le long des parcours actifs .....	63
4.1.1.7	Assurer un marquage au sol des zones de 30 km/h à proximité des écoles .....	64
4.1.1.8	Assurer un marquage au sol des corridors scolaires .....	64
4.1.1.9	Encourager la mise en place de circuits de courses à pied .....	64

4.1.1.10	Effectuer le déneigement des principaux trottoirs en période hivernale .....	65
4.1.2	Interventions ciblées.....	65
4.1.2.1	Lier la passerelle de la rue Duparc au reste du réseau piétonnier .....	65
4.1.2.2	Aménager un trottoir le long des rues du Titanic et Lamarche .....	65
4.1.2.3	Faire les représentations nécessaires auprès de la Ville de Delson pour l'encourager à aménager un trottoir sur le boulevard Marie-Victorin.....	65
4.1.2.4	Encourager les établissements scolaires à adopter ou à supporter des programmes encadrant les déplacements à pied des écoliers.....	66
4.1.2.5	Mettre en valeur le sentier de la rivière Saint-Régis .....	66
4.2	Orientation 2 : Compléter et réaménager le réseau de voies cyclables .....	66
4.2.1	Propositions générales.....	67
4.2.1.1	Compléter le réseau cyclable par un meilleur maillage du réseau .....	67
4.2.1.2	Ajouter des points d'eau le long du réseau cyclable .....	71
4.2.1.3	Ajouter des toilettes le long du réseau cyclable .....	71
4.2.1.4	Favoriser l'installation de supports à vélos à proximité des commerces et institutions non municipales .....	72
4.2.1.5	Prévoir l'ajout de supports à vélo dans les parcs et à proximité des bâtiments municipaux.....	72
4.2.1.6	Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable existant .....	73
4.2.1.7	Permettre l'accès au réseau cyclable en période hivernale .....	74
4.2.1.8	Mieux faire connaître le réseau cyclable à ses utilisateurs.....	74
4.2.2	Interventions ciblées.....	74
4.2.2.1	Revoir l'aménagement de la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin de façon à offrir des corridors distincts pour les cyclistes et les piétons .....	74
4.2.2.2	Revoir l'aménagement de la voie cyclable de la rue Centrale .....	77
4.2.2.3	Aménager une voie cyclable le long de la rue Brébeuf .....	78
4.2.2.4	Aménager une voie cyclable le long du boulevard Saint-Laurent entre la rue Brébeuf et la limite de Delson.....	80
4.2.2.5	Paver et compléter le réseau cyclable longeant les lignes à haute tension.....	81
4.2.2.6	Aménager une voie cyclable le long du boulevard des Écluses .....	81
4.2.2.7	Compléter le lien cyclable traversant la rivière Saint-Régis par l'ajout de voies cyclables sur la rue Guérin et la rue Duparc .....	82
4.2.2.8	Étudier la faisabilité d'un lien multifonctionnel empruntant le sentier informel longeant le bassin de virage .....	82
4.2.2.9	Mieux signaler les arrêts le long des voies cyclables de la rue des Cascades.....	82
4.2.2.10	Aménager une piste multifonctionnelle sur la 1 <sup>ère</sup> avenue et la rue Garnier .....	83
4.2.2.11	Sécuriser les manœuvres véhiculaires vers le stationnement du parc Fleur-de-Lys à proximité de la maison des jeunes Équinox .....	83
4.3	Orientation 3 : Tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes.....	84
4.3.1	Propositions générales.....	84
4.3.1.1	Évaluer l'opportunité d'implanter des solutions alternatives pour les déplacements en transport collectif de courte distance .....	84
4.3.1.2	Compléter l'aménagement d'abribus avec équipements municipaux.....	85

4.3.1.3	Réviser la stratégie de desserte en transport en commun en fonction des projets de stationnement incitatif de la rue Léo, du SRB sur le boulevard urbain de la route 132 et d'une meilleure desserte du parc industriel .....	85
4.3.2	Interventions ciblées.....	86
4.3.2.1	Évaluer l'opportunité de déplacer ou créer un arrêt d'autobus, avec abribus, devant la résidence des Cascades .....	86
4.3.2.2	Évaluer l'opportunité d'aménager un stationnement incitatif en complément au stationnement incitatif Georges-Gagné .....	86
4.3.2.3	Entreprendre les démarches auprès de l'AMT afin d'ajouter une station pour vélos sur le site du stationnement incitatif Georges-Gagné .....	87
4.4	Orientation 4 : Favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs .....	87
4.4.1	Propositions générales.....	87
4.4.1.1	Favoriser l'aménagement de parcours actifs à même les terrains privés.....	87
4.4.1.2	Favoriser des aménagements paysagers de qualité en cour avant et le long des parcours actifs .....	88
4.4.1.3	Exiger la présence d'espaces verts et les plantations au sein des aires de stationnement.....	88
4.4.1.4	Maximiser la perméabilité de la trame de rue des secteurs à développer ou à redévelopper .....	88
4.4.1.5	Minimiser le nombre et la dimension des entrées charretières .....	89
4.4.2	Interventions ciblées.....	89
4.4.2.1	Planifier un nouveau quartier multifonctionnel connecté sur le réseau cyclable et piétonnier dans le secteur du Pôle des Écluses .....	89
4.4.2.2	Transformer la route 132 en boulevard urbain .....	90
4.4.2.3	Réaménager l'espace public devant le centre municipal Aimé-Guérin.....	90
<b>Section 5</b>	<b>Programmes de subvention et plan d'action .....</b>	<b>93</b>
5.1	Programmes de subvention .....	93
5.2	Plan d'action .....	96

Annexe A : Tableau des enjeux

Annexe B : Atténuation de la circulation

Annexe C : Fiches synthèses



## Section 1 Avant-propos

### Sainte-Catherine en mouvement !



Depuis quelques années, le conseil municipal a entamé une réflexion globale sur l'amélioration de la qualité de vie de notre municipalité. Nous avons une vision... un rêve! Le rêve d'une ville inclusive, sécuritaire et qui propose des environnements sains pour nos concitoyens. Une ville ouverte sur ses espaces publics et qui, par ses infrastructures multifonctionnelles, unifie les différents quartiers, bâtiments publics et commerces afin de favoriser un mode de vie physiquement actif pour tous.

Dans cette perspective, c'est avec beaucoup de fierté que je vous présente aujourd'hui le tout premier *Plan de mobilité active et durable* de la Ville de Sainte-Catherine.

Constituant l'un des principaux moyens de mise en œuvre de la politique municipale « Ma Ville, Ma Santé », le *Plan de mobilité active et durable* favorisera l'adoption d'une approche intégrée en matière d'aménagement urbain et de planification des infrastructures de transport dans le but d'offrir aux citoyens une façon de se déplacer axée sur la marche, le vélo en combinaison avec les transports en commun.

Pour y arriver, la Ville a d'abord chaussé ses bottines et a entrepris une vaste consultation publique sur le terrain pour mieux connaître vos besoins et vos habitudes en matière de déplacement actif. Il en résulte ce plan ambitieux qui reflète les discussions et propositions des citoyens, organismes, commerçants et employés de la Ville qui y ont contribué.

Les actions qui y sont présentées permettront notamment d'optimiser le réseau déjà en place afin qu'il réponde aux besoins de notre communauté. Dans un processus d'amélioration continue, celui-ci sera ainsi plus sécuritaire, invitant et, surtout, accessible à tous les types d'utilisateurs.

Je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont participé activement à l'élaboration de ce plan novateur qui, je l'espère, par la mise en place d'infrastructures intégrées et conviviales améliorera la qualité de vie des gens, la vitalité économique et la protection de notre environnement.

Jocelyne Bates

Mairesse de Sainte-Catherine



## Section 2 Contexte

### 2.1 La mobilité active et durable : un enjeu crucial pour les collectivités viables

*Un Plan de mobilité active et durable concret pour améliorer la qualité de vie des Sainte-Catherinoises et Sainte-Catherinois.*



Récré-O-Parc

Le passage vers une société plus durable demande un réexamen des comportements humains, y compris en matière de mobilité. Alors que l'organisation spatiale et la forme urbaine des territoires suburbains se sont largement définies en fonction de l'automobile, on assiste aujourd'hui à une demande sociale de plus en plus forte pour la mise en valeur des modes de déplacements actifs (marche, vélo, etc.) et collectifs.

La Ville de Sainte-Catherine n'échappe pas à cette tendance. Alors que sa densité, la configuration de son réseau de voies de circulation et la ségrégation de ses usages témoignent de l'importance des déplacements automobiles, la Ville de Sainte-Catherine souhaite mettre en place un cadre favorisant davantage des moyens de déplacements alternatifs à l'automobile.

En effet, graduellement, la Ville de Sainte-Catherine se transforme, se densifie, se diversifie. Ces transformations commandent une offre bonifiée en matière de déplacements actifs et durables.

C'est dans cette optique que la Ville de Sainte-Catherine a choisi d'adopter son premier *Plan de mobilité active et durable*. Ce plan permettra à la Ville de coordonner les différentes interventions en vue de favoriser les déplacements actifs et durables sur son territoire. Il permettra ainsi de largement bonifier les efforts déjà entrepris par la Ville pour passer du paradigme du tout-à-l'automobile à celui de l'être humain avant tout !

### 2.2 Le Plan de mobilité active et durable : en continuité des démarches entreprises

La Ville de Sainte-Catherine a déjà amorcé ce virage vers un milieu de vie plus durable encourageant des habitudes de vie plus saines et actives. En effet, l'adoption du *Plan de mobilité active et durable* s'inscrit en continuité des politiques et documents de planification adoptés par la Ville au cours des dernières années.

Le premier document à avoir été adopté dans cette optique fût le *Plan directeur d'aménagement des parcs et espaces verts* en 2005. Ce plan directeur vise notamment une meilleure mise en réseau des équipements récréatifs par le bouclage du réseau cyclable.

En 2009, la Ville a révisé son *Plan d'urbanisme* afin d'actualiser ses objectifs et moyens d'action en matière d'aménagement du territoire. Le nouveau plan d'urbanisme privilégie une intensification de l'occupation du sol et de la mixité des usages tout en se préoccupant de l'intégration de ces nouvelles formes urbaines dans le milieu existant. Un tel cadre

*La mobilité active et durable : au cœur des préoccupations de la Ville de Sainte-Catherine*



### La faible densité et la ségrégation des usages : une forme urbaine qui favorise les déplacements en automobile

Les quartiers monofonctionnels dominés par la maison unifamiliale constituent un obstacle à la mobilité active et durable. Leur faible densité rend difficile la rentabilité du transport collectif et implique des distances importantes entre les lieux de destination de par leur forte consommation d'espace. De plus, ces milieux adoptent souvent une trame sinueuse peu perméable et peu interconnectée qui allonge de façon significative les déplacements actifs, nuisant à leur efficacité. Une telle forme urbaine accentue la dépendance à l'automobile.

d'aménagement est susceptible de mieux supporter la mobilité active et durable.

Par ailleurs, le *Plan d'urbanisme* favorise l'aménagement de nouveaux trottoirs, passages piétonniers et voies cyclables afin de compléter le réseau actif de façon à le rendre plus performant pour les déplacements utilitaires. Enfin, le *Plan d'urbanisme* prône une meilleure complémentarité entre le transport actif et collectif et favorise l'introduction d'aménagements supportant ceux-ci (plantation, abribus, aire de repos, etc.).

En 2012, la Ville a adopté son *Énoncé du cœur envers la famille et les aînés*. Cette politique énonce l'engagement de la Ville à favoriser une meilleure qualité de vie pour les familles et les aînés, notamment par l'offre d'espaces publics sécuritaires accueillants et animés et par un réseau de déplacements actifs accessibles et répondant aux besoins de ces deux clientèles.

Depuis 2012, la Ville adopte annuellement un plan d'action à l'égard des personnes handicapées. Ce plan d'action favorise une accessibilité accrue aux réseaux actifs et aux équipements municipaux pour les personnes handicapées (descente de trottoir, aire de repos, accessibilité aux bâtiments, etc.).

Enfin, en 2014, la Ville a manifesté son engagement à offrir des environnements propices aux saines habitudes de vie par l'adoption de sa politique *Ma Ville, Ma santé*. Cette politique favorise l'adoption d'une approche intégrée alliant notamment l'aménagement du territoire et la planification des transports en vue de favoriser des modes de vie sains et actifs. Le *Plan de mobilité active et durable* constitue l'un des principaux moyens de mise en œuvre de cette politique.

*Une consultation en amont pour  
une approche réellement  
participative*



Kiosque de consultation, été 2014.

## 2.3 Une démarche participative et intégrée

En mai 2014, la Ville de Sainte-Catherine a mandaté la firme AECOM afin de la supporter dans la préparation son premier *Plan de mobilité active et durable*.

Soucieuse de réellement prendre en considération les besoins de sa population, la Ville de Sainte-Catherine a également choisi d'initier un processus de consultation dès l'amorce de la démarche. Ainsi, une approche consultative novatrice se déclinant en trois volets a été retenue :

- Tenue d'**ateliers participatifs**, sous la forme d'un déjeuner-causerie, regroupant des citoyens, des employés municipaux, des gens d'affaires, des représentants d'organismes communautaires et autres partenaires de la Ville.
- Présence d'un kiosque et d'une équipe de consultation lors de cinq événements extérieurs sur le territoire de la Ville afin de soumettre un **court questionnaire** aux participants de l'évènement. Ce questionnaire a été complété par 220 répondants.





Kiosque de consultation, été 2014.

- Hébergement d'un **questionnaire plus complet** disponible en ligne et publicisé dans les journaux locaux et sur le site web de la Ville. Ce questionnaire a été complété par 72 répondants. <sup>1</sup>

## 2.4 Structure du *Plan de mobilité active et durable*

Ces activités de consultation ont largement permis d'orienter le contenu du *Plan de mobilité active et durable* en fournissant aux citoyens l'opportunité de transmettre leurs principales préoccupations en la matière. Les interventions citoyennes ont ainsi permis d'alimenter la compréhension de la problématique et la lecture du milieu (présentées à la section 3).

Cette lecture constitue la pierre d'assise sur laquelle les propositions du *Plan de mobilité active et durable* reposent. La lecture de la problématique et du milieu a abordé de façon intégrée l'organisation du territoire et les problématiques de transport de façon à conduire à des propositions adaptées au milieu et aux problématiques de déplacements de Sainte-Catherine.

Ces propositions sont présentées au sein de la section 4 – Grandes orientations. Les propositions avancées se déclinent en 4 grandes orientations, lesquelles se déclinent à nouveau en une série de propositions générales et ciblées. Les principales propositions sont par la suite reprises, à la section 5, au sein d'un plan d'action.

Enfin, des fiches thématiques ont été incluses en annexe afin d'illustrer et résumer certaines interventions structurantes.

<sup>1</sup> Les deux questionnaires ont été administrés suivant le mode de l'échantillonnage volontaire. Leurs résultats témoignent de l'opinion particulière des répondants. Ces questionnaires ne peuvent donc être considérés comme des sondages scientifiques représentatifs de l'ensemble de la population. Ils ont tout de même permis d'aller sonder l'opinion de plus de 300 citoyens et utilisateurs du réseau actif de Sainte-Catherine, fournissant de précieuses informations pour la préparation du *Plan de mobilité active et durable*.



## Section 3 Problématiques, lecture du milieu et énoncé de vision

### 3.1 Profil socio-démographique<sup>2</sup>

#### Population

	Sainte-Catherine	MRC Roussillon	Québec
Population	16 762	162 187	7 903 001
Croissance (2001-2006)	1,6 %	8,6 %	4,3 %
Croissance (2006-2011)	3,4 %	8,1 %	4,7 %
Densité (hab\km <sup>2</sup> )	1 764,1	383,2	5,8
Proportion de ménages avec enfant	47,4 %	47,7 %	36,5 %
Proportion de population âgée de 65 ans et plus	10,3 %	12,3 %	15,6 %
Taux d'emploi	72,4 %	66,6 %	59,9 %
Revenu moyen	68 234 \$	69 942 \$	51 842 \$
Revenu médian	75 233 \$	81 331 \$	66 205 \$
Pourcentage des ménages consacrant 30 % ou plus de leur revenu en coût d'habitation	20,8 %	17,6 %	23,4 %
Pourcentage d'occupant propriétaire	80,0 %	80,7 %	61,2 %

Selon le recensement de 2011, la population de la Ville de Sainte-Catherine s'élève à 16 762 habitants. La Ville de Sainte-Catherine comptant peu d'espaces vacants, le taux de croissance de la population fut peu marqué au cours des dix dernières années :

- croissance de la population de 1,6 % de 2001 à 2006;
- croissance de la population de 3,4 % de 2006 à 2011.

La Ville de Sainte-Catherine possède la densité de population la plus importante de la MRC de Roussillon ( $\pm$  1 760 habitants par km<sup>2</sup>). Cette densité s'explique par le peu d'espace non-construit et l'importance de la dominance résidentielle au sein de la ville. Néanmoins, comme nous le verrons à la sous-section suivante, le tissu urbain de la ville reste dominé par les habitations de faible densité. Une intensification de l'occupation du sol permettrait de mieux supporter les déplacements actifs et en transport en commun.

#### Ménages avec enfant

Une forte proportion des ménages comporte au moins un enfant (47,4 %). Cette proportion est similaire à celle de l'ensemble de la MRC de Roussillon (47,7 %), mais largement supérieure à celle de la province de Québec (36,5 %).

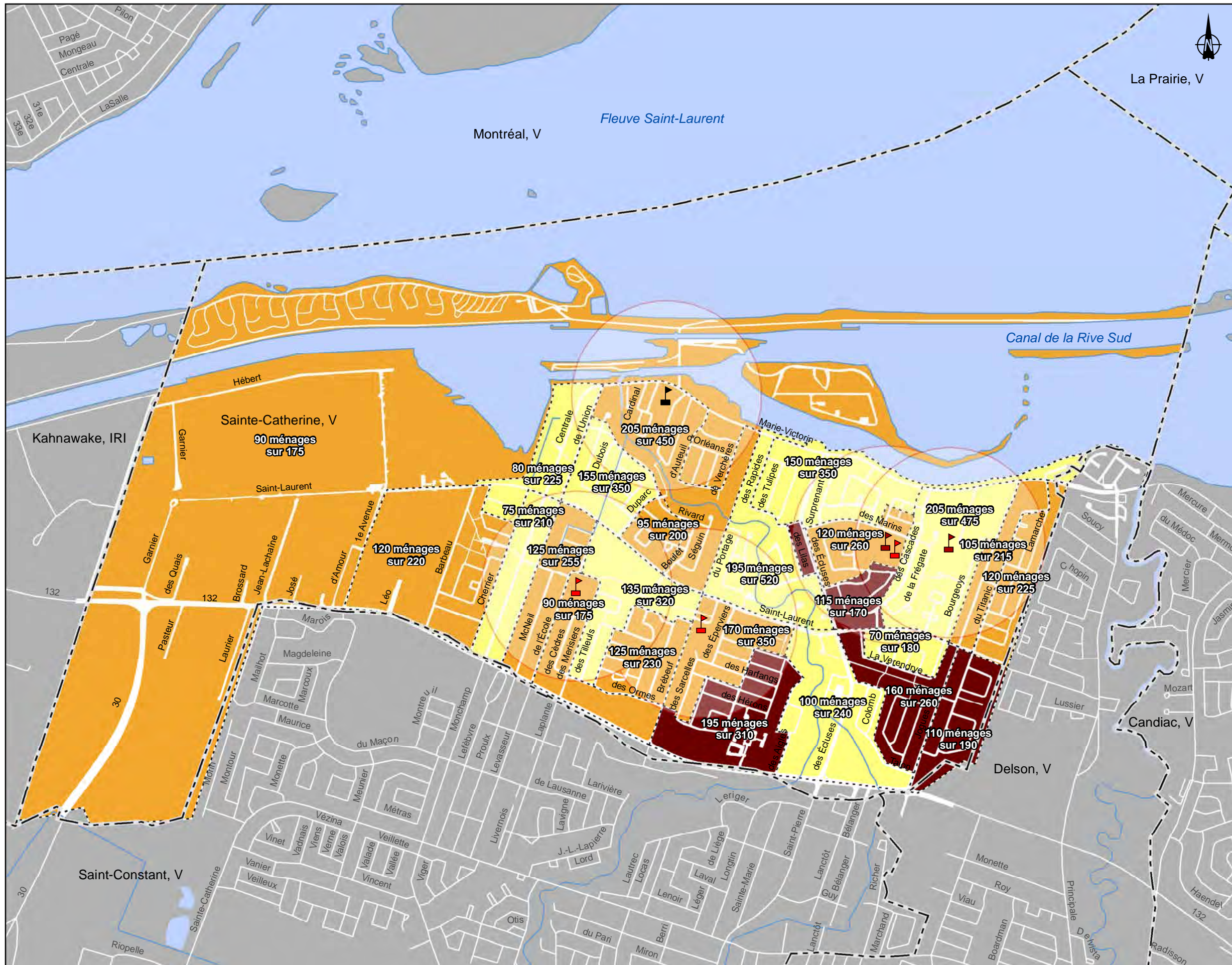
La carte 1 illustre les aires de diffusion<sup>3</sup> où la proportion de ménage avec enfant est la plus élevée. Un rayon de 500 mètres à partir de chacune des écoles est aussi illustré sur la carte 1. Les secteurs à plus forte proportion d'enfants tendent à se trouver à l'intérieur de ces rayons, indiquant un potentiel intéressant pour les déplacements actifs vers l'école.

<sup>2</sup> Sauf lorsque mentionné autrement, les données de la présente sous-section sont tirées du Recensement et de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 (Statistique Canada).

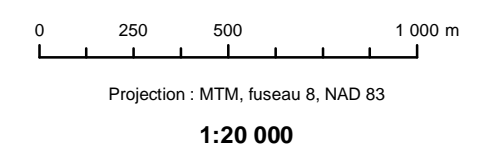
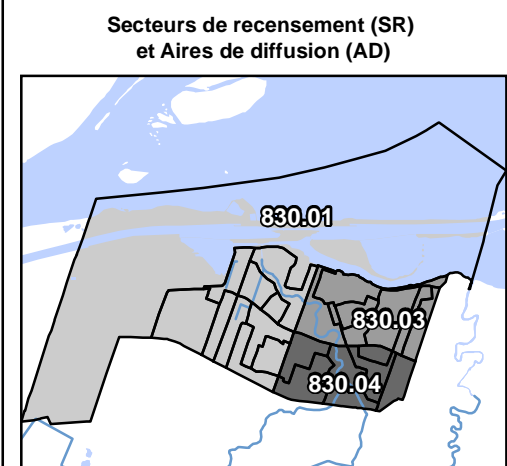
<sup>3</sup> Les aires de diffusion sont des secteurs définis par Statistique Canada pour lesquels les données du recensement et de l'enquête nationale auprès des ménages de 2011 sont disponibles.







- ### Légende
- École**
- Primaire
  - Secondaire
  - Éducation aux adultes
  - Rayon de 500 m d'une école
- Limite municipale**
- Limite municipale
  - Limite d'aire de diffusion
- % de ménage avec enfant**
- moins de 45%
  - 45 à 55%
  - plus de 55%



**Sources :**  
 Hydrographie : Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites : Ville de Sainte-Catherine, 2014;  
 Données projet : Statistique Canada, 2012.  
 Profil du recensement : Recensement de 2011.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_1\_ménages\_enfant\_150202.mxd

**PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE**

**Ménages avec enfant**

Février 2015 Carte 1





## Personnes âgées



Résidence pour personnes âgées « Le Saint-Laurent », boulevard Saint-Laurent

La population âgée de 65 ans et plus représente 10,3 % de l'ensemble de la population, ce qui est inférieure aux proportions applicables à la MRC de Roussillon (12,3 %) et à l'ensemble du Québec (15,6 %). L'âge médian de la population (39,3) est toutefois comparable à celle de l'ensemble de la MRC (39,5), mais inférieure à celle de la province (41,9). Ainsi, comme pour le reste de la MRC, la Ville de Sainte-Catherine fait face à une perspective de vieillissement de la population. En effet, à l'échelle de la MRC, l'ISQ prévoit une croissance de population (2011-2031) de l'ordre de 156,9 % pour la population de 65 ans et plus et de seulement 3,2 % pour la population de moins de 20 ans.

Les personnes âgées ont des besoins importants et particuliers en matière de mobilité active et collective. La carte 2 illustre le pourcentage de personnes âgées de 65 ans et plus par aire de diffusion. On constate une forte concentration de personnes âgées au sein du centre-ville (présence de la résidence pour personnes âgées Saint-Laurent) ainsi que dans l'axe de la rue Centrale et du boulevard Marie-Victorin (présence du domaine des Cascades et du nouveau CHSLD). La construction d'une nouvelle résidence pour personnes âgées à l'intersection du boulevard des Écluses et de la route 132 viendra également changer l'image de ce secteur, ainsi que redistribuer cette clientèle sur le territoire municipal.

## Emploi et logement

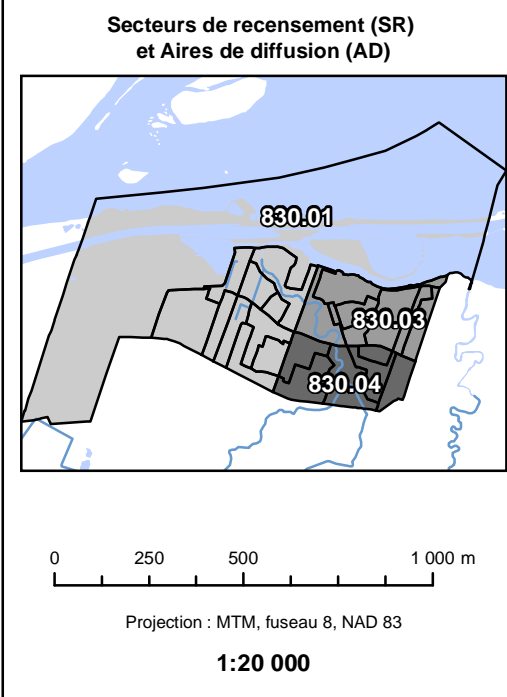
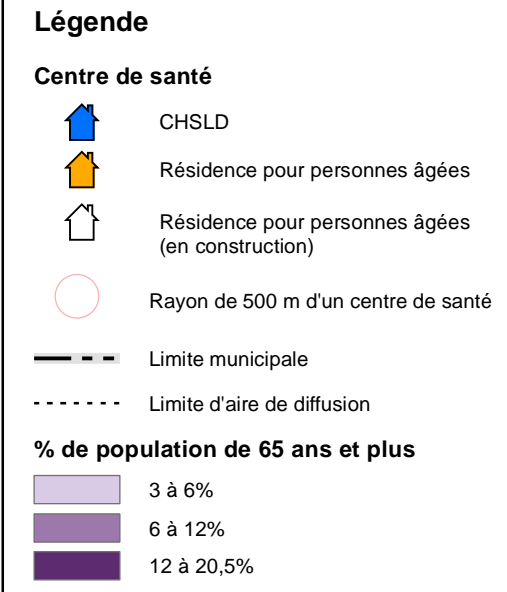
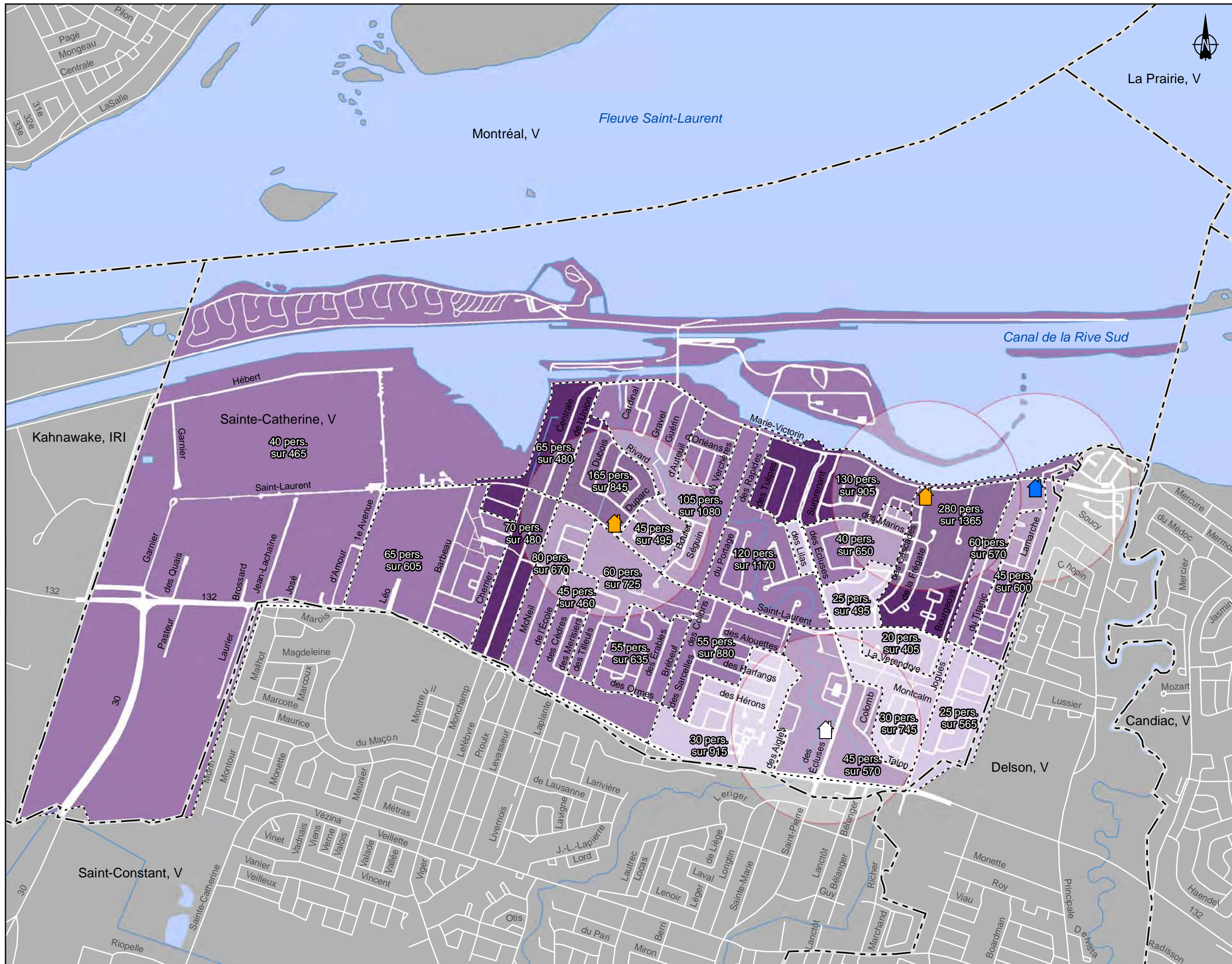
Le taux d'emploi de la Ville de Sainte-Catherine (72,4 %) est supérieur à celui de la MRC de Roussillon (66,6 %) et à celui de la province de Québec (59,9 %). Néanmoins, le revenu médian et moyen des ménages de la Ville de Sainte-Catherine (68 234 \$ / 75 233 \$) est inférieur à celui de la MRC de Roussillon (69 942 \$ / 81 331 \$), mais nettement supérieur à celui de l'ensemble du Québec (51 842 \$ / 66 205 \$).

La situation du revenu est cohérente avec l'indicateur d'abordabilité du logement. En effet, le pourcentage de ménage consacrant 30 % ou plus de leur revenu en coût d'habitation s'élève à 20,8 % à Sainte-Catherine contre 17,6 % au sein de la MRC de Roussillon. Ce pourcentage s'élève à 23,4 % pour l'ensemble du Québec. La carte 3 illustre les aires de diffusion où le pourcentage de ménage consacrant 30 % ou plus de leur revenu est le plus élevé. Ces secteurs se concentrent au centre-ville, aux abords de la rue Centrale, dans l'axe de la rue du Titanic et dans le secteur aux abords sud immédiats du boulevard Saint-Laurent, entre le boulevard des Écluses et la rue Brébeuf.

Les résidents de Sainte-Catherine sont à très grande majorité propriétaires de leur logement (80 %), et ce, de façon similaire à l'ensemble de la MRC (80,7 %) mais nettement supérieure à ce qui est observable à l'échelle provinciale (61,2 %). La carte 4 illustre la proportion de logement locatif par aire de diffusion. La majorité des logements locatifs se trouvent au centre-ville et dans l'axe de la rue Union.

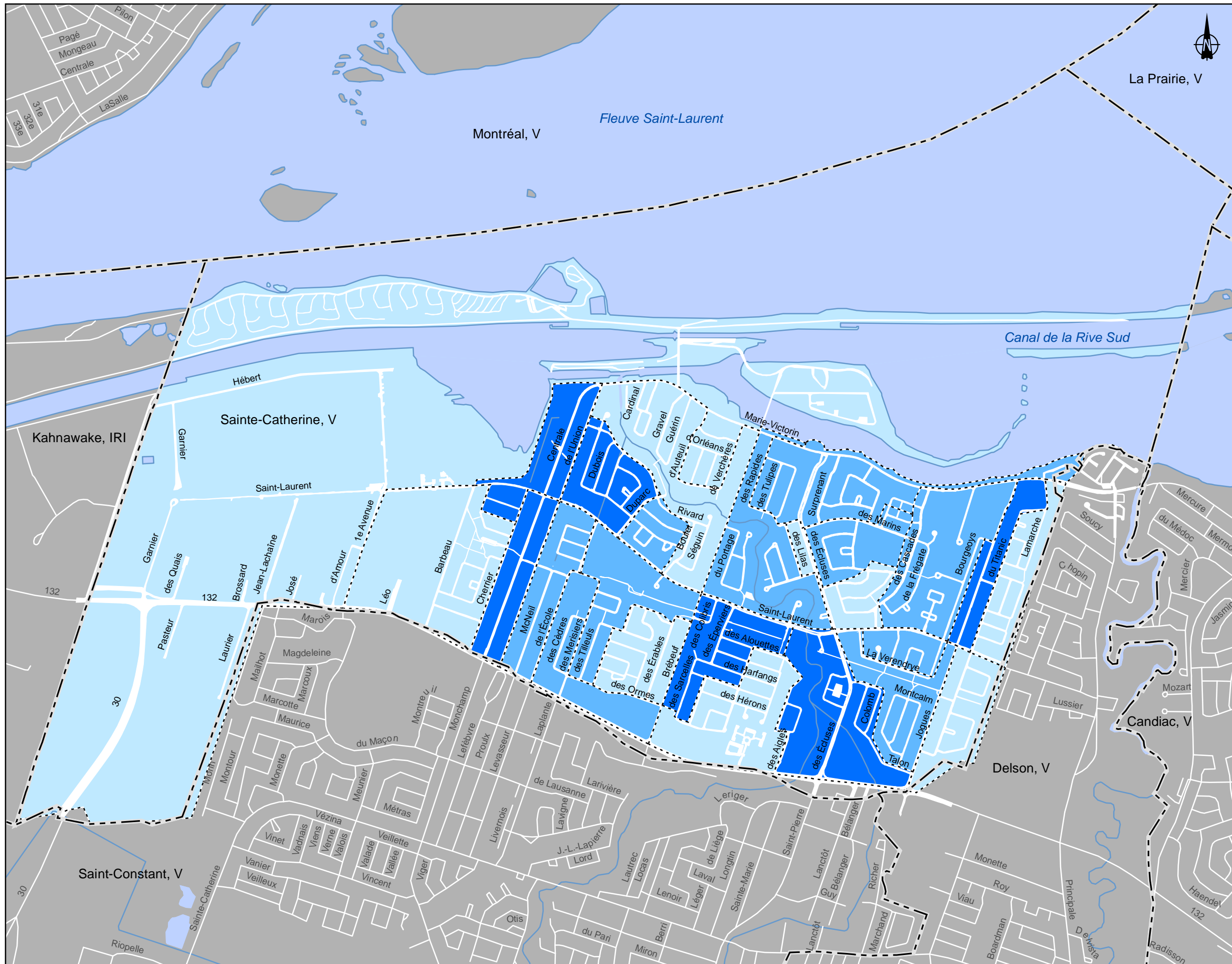








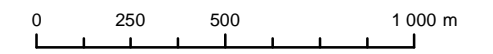
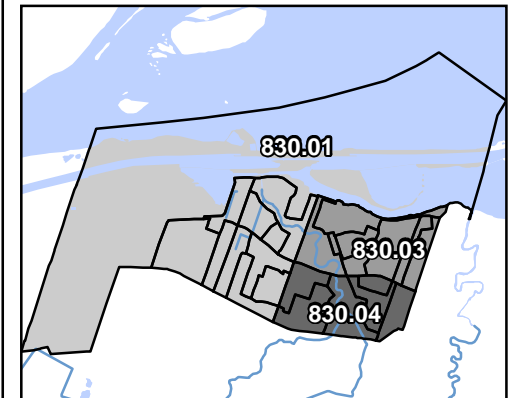




**Légende**

- — — — — Limite municipale
  - - - - - Limite d'aire de diffusion
- % de ménages consacrant 30% ou plus de leur revenu à l'habitation**
- moins de 15%
  - 15 à 25%
  - plus de 25%

**Secteurs de recensement (SR) et Aires de diffusion (AD)**



Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

**1:20 000**

**Sources :**  
 Hydrographie: Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites: Ville de Sainte-Catherine, 2014;  
 Données projet: Statistique Canada, 2012.  
 Profil du recensement: Recensement de 2011.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_3\_cout\_habitation\_150202.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

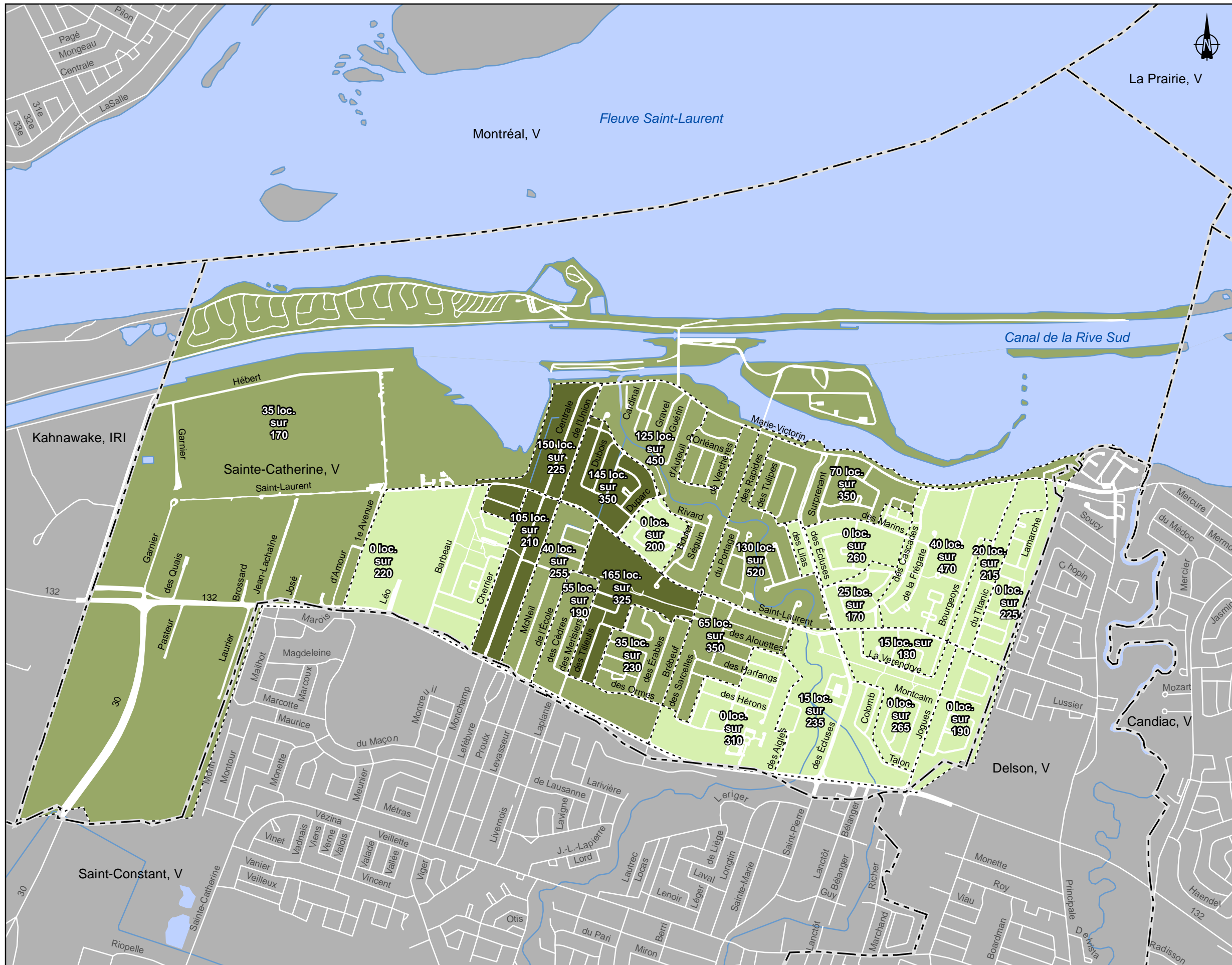
**Coût en habitation**

Février 2015

Carte 3



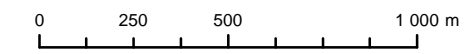
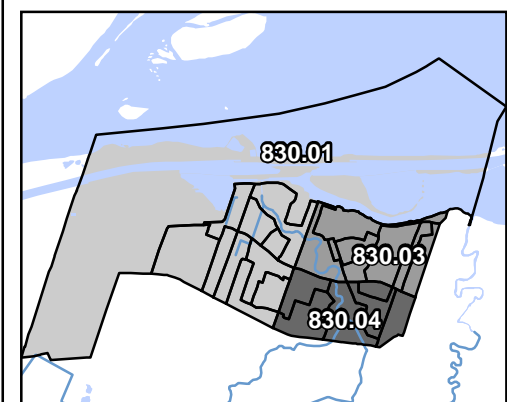




**Légende**

- Limite municipale
  - Limite d'aire de diffusion
- % de logement locatif**
- moins de 15%
  - 15 à 30%
  - plus de 30%

**Secteurs de recensement (SR) et Aires de diffusion (AD)**



Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

**1:20 000**

**Sources :**  
 Hydrographie: Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites: Ville de Sainte-Catherine, 2014;  
 Données projet: Statistique Canada, 2012.  
 Profil du recensement: Recensement de 2011.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_4\_logement\_locatif\_150202.mxd

**PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE**

**Logement locatif**

Février 2015

Carte 4









Habitations, rue Villeneuve

Les usagers résidant en logement locatif et ceux ayant un coût de logement dépassant le seuil d'abordabilité sont traditionnellement une clientèle ayant une forte demande pour les modes de déplacements alternatifs à l'auto-solo. Le *Plan de mobilité active et durable* apportera une attention particulière à la desserte de ces secteurs.

## 3.2 Organisation du territoire

### 3.2.1 Les fonctions et le développement

Outre le secteur industriel à l'extrémité ouest de la ville et l'occupation commerciale aux abords de la route 132, le territoire de Sainte-Catherine est largement dominé par la fonction résidentielle. L'habitation unifamiliale constitue la forme dominante d'habitation :

- 58,0 % des logements sont des habitations unifamiliales isolées;
- 5,7 % des logements sont des habitations unifamiliales jumelées;
- 3,3 % des logements sont des habitations unifamiliales contiguës;
- 4,3 % des logements sont situés dans des habitations bifamiliales;
- 28,4 % des logements sont situés dans des habitations de plus de 2 logements, lesquelles, sauf quelques rares exceptions, comportent moins de 5 étages.<sup>4</sup>

Les habitations de moyenne et forte densité se retrouvent majoritairement au centre-ville, le long du boulevard Saint-Laurent et dans le secteur du Collège Charles-Lemoyne.

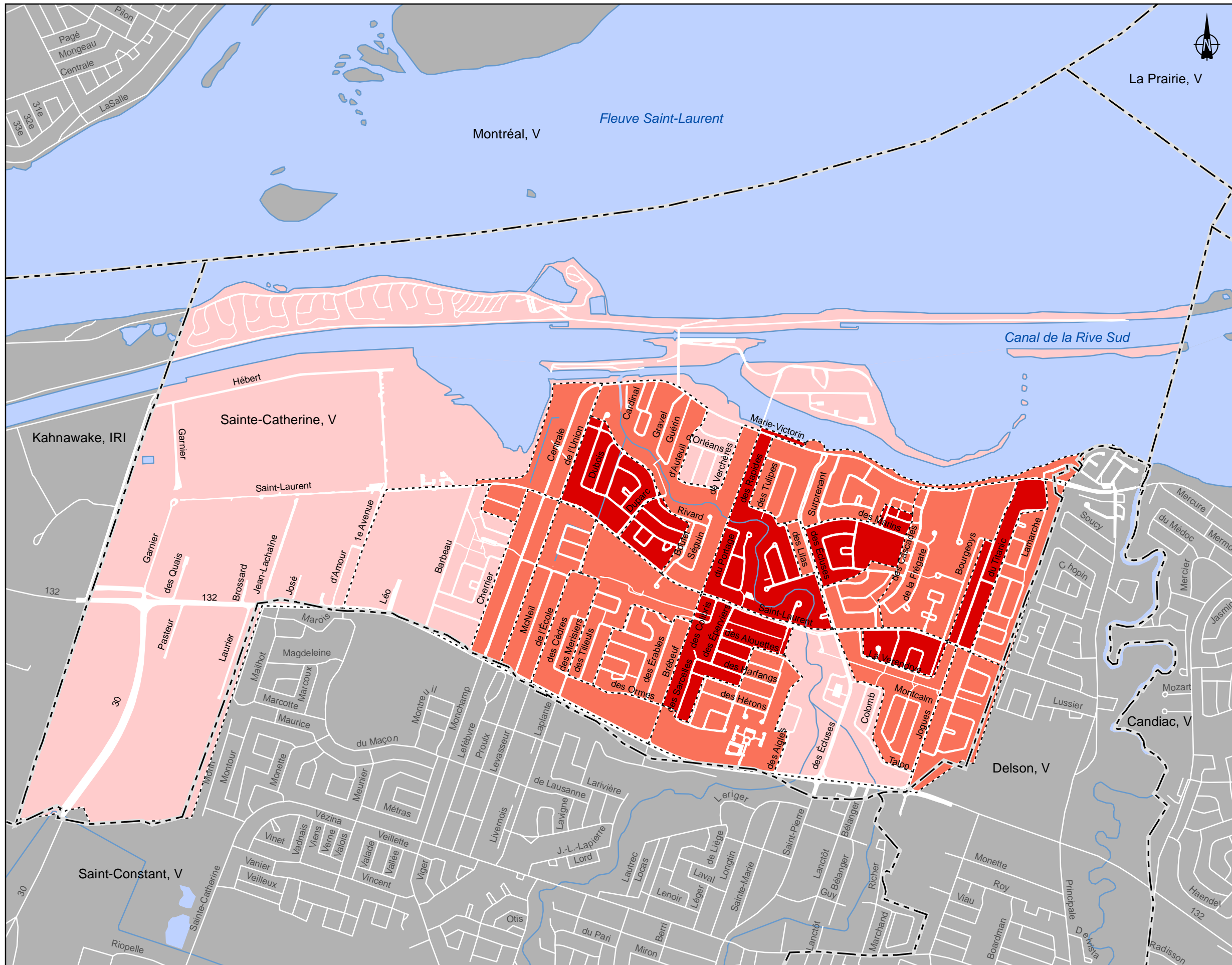
La carte 5 illustre les aires de diffusion en fonction du nombre de logements à l'hectare. Ces données provenant du recensement de 2011, le secteur du Collège Charles-Lemoyne est identifié comme moins dense qu'il ne l'est actuellement en raison des nouvelles constructions occupées après 2011. Les secteurs de plus forte densité actuels et projetés constituent des secteurs de desserte prioritaire en matière de mobilité active et durable. La planification des réseaux et équipements de transport alternatifs devra porter une attention particulière à ces secteurs.

Somme toute, la densité d'occupation résidentielle demeure faible à l'échelle de la Ville de Sainte-Catherine (majorité d'aires de diffusion à moins de 15 logements à l'hectare – densité brute). Cette faible densité constitue une entrave à l'offre d'un service de transport en commun performant.

<sup>4</sup> Selon les données du recensement de 2011, Statistique Canada.







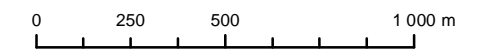
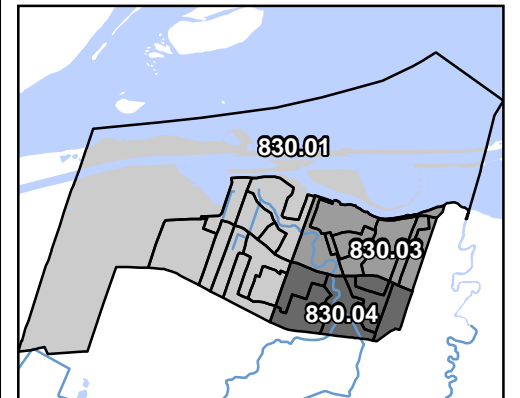
**Légende**

- Limite municipale
- ..... Limite d'aire de diffusion

**Densité de logement par hectare**

- moins de 8 logements à l'hectare
- 8 à 15 logements à l'hectare
- 15 à 25 logements à l'hectare

**Secteurs de recensement (SR) et Aires de diffusion (AD)**



Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

**1:20 000**

**Sources :**  
 Hydrographie: Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites: Ville de Sainte-Catherine, 2014;  
 Données projet: Statistique Canada, 2012.  
 Profil du recensement: Recensement de 2011.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_5\_densite\_logement\_150202.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

**Densité brute**

Février 2015

Carte 5





## Qu'est-ce qu'un TOD ?

Selon le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Montréal, il s'agit « d'un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité, comme une gare de train, une station de métro, une station de SLR ou un arrêt de bus (axes de rabattement ou service rapide par bus [ SRB ]). Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport collectif, le TOD offre des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile. »

### Les principes de planification propres à l'approche TOD :

- Densités soutenant le transport en commun;
- Mixité des usages soutenant la vitalité de l'aire TOD;
- Trame urbaine perméable soutenant les déplacements actifs;
- Espaces publics de qualité;
- Offre de transport en commun efficace et de qualité.

Source : CMM, *Guide d'aménagement pour les aires TOD*.

Toutefois, la Ville de Sainte-Catherine possédant peu d'espaces vacants dédiés au développement résidentiel, on assiste depuis quelques années à une densification graduelle du milieu. Celle-ci a principalement pris la forme d'insertions ponctuelles le long des principaux axes de circulation (principalement des duplex et triplex, notamment le long de la rue Centrale) et de redéveloppement de terrains sous-utilisés (principalement dans le secteur du Collège Charles-Lemoyne).

Une forte pression immobilière devrait aussi conduire à la densification progressive de l'axe Marie-Victorin dont la mixité commerciale devrait s'estomper au profit d'immeubles résidentiels de 3 à 4 étages.

Pour sa part, le secteur du boulevard des Écluses, à proximité de la route 132, devrait faire l'objet d'un vaste redéveloppement à des fins mixtes. Ce redéveloppement devrait se traduire par des modes d'occupation du sol plus intenses à l'image de la résidence pour personnes âgées « Domaine Le Roussillon » comportant sept étages et construite en 2014. Un programme particulier d'urbanisme (PPU) est présentement en cours de préparation par la Ville de Sainte-Catherine pour encadrer le redéveloppement de ce secteur que l'on veut animé, habité et configuré à l'échelle humaine (laissant notamment une place importante aux déplacements actifs).

Enfin, la Ville étudie, avec ses partenaires, la possibilité d'implanter un nouveau stationnement incitatif d'autobus dans le secteur de la rue Léo.

Outre les commerces de type régional longeant la route 132 et les quelques commerces implantés le long du boulevard Marie-Victorin, le centre-ville constitue la seule autre concentration commerciale de la Ville de Sainte-Catherine. Son offre commerciale est largement orientée vers les produits et services de consommation courante (épicerie, dépanneur, pharmacie, caisse populaire, etc.). Une desserte efficace en transport actif vers ce secteur permettrait de faciliter l'accès à ses commerces de proximité. En raison de la faible superficie de la municipalité, ce pôle a le potentiel de desservir l'ensemble de la ville (celui-ci est situé à environ 2,25 km de la limite municipale est).

Le centre commercial Place Le Riverain, situé à Delson, constitue un autre pôle commercial de desserte locale situé à distance de marche des secteurs nord-est de la Ville de Sainte-Catherine. Ses services médicaux et pharmaceutiques présentent un intérêt particulier, entre autre pour la résidence pour personnes âgées « Le Domaine des Cascades » située à proximité sur le boulevard Marie-Victorin.

Les équipements municipaux et communautaires sont largement regroupés au centre-ville (bibliothèque, maison des jeunes, équipements sportifs extérieurs, etc.). Toutefois, la ville est bien desservie en parcs et espaces verts de proximité, lesquels sont présents un peu partout sur le territoire, bien que leur présence soit plus ténue au sud de l'emprise des lignes à haute tension d'Hydro-Québec.

### 3.2.2 La trame urbaine



Passerelle piétonne

#### Les principaux axes de Sainte-Catherine

##### D'est en ouest :

- La route 132
- Le boulevard Saint-Laurent
- Le boulevard Marie-Victorin

##### Du Nord au Sud :

- La rue Centrale
- La rue Union
- La rue Brébeuf
- Le boulevard des Écluses
- La rue Jogues



Rivière Saint-Régis

La trame urbaine (maillage du réseau de voies de circulation formant les îlots) de la Ville de Sainte-Catherine présente d'importantes contraintes aux déplacements actifs. En effet, celle-ci est peu perméable aux déplacements actifs : son tracé sinueux et le manque de connexion entre les différentes voies de circulation allongent les parcours actifs. Certaines passerelles piétonnières sont aménagées afin de relier le réseau local, mais celles-ci n'ont pas été planifiées systématiquement.

Cette configuration est typique du tissu suburbain. Souvent aménagée en impasse, cette trame permet d'éviter la circulation de transit sur le réseau local. Elle permet aussi souvent de développer de façon indépendante un terrain sans devoir penser aux connexions avec le réseau avoisinant. Toutefois, comme mentionné, elle décourage les déplacements actifs alors que ses usagers doivent faire d'importants détours. À cet égard, le secteur des Oiseaux est particulièrement enclavé alors que seulement trois accès le connectent au reste de la trame : deux sur le boulevard Saint-Laurent et l'autre sur la route 132.

La trame urbaine de Sainte-Catherine est aussi caractérisée par un nombre peu élevé de liens permettant de traverser la ville d'est en ouest et du nord au sud. Ces liens deviennent donc des corridors routiers importants canalisant la circulation automobile. Puisqu'ils constituent les seuls liens directs permettant de faire de longue distance, ces liens tendent aussi à concentrer les déplacements actifs. Ainsi, une problématique de cohabitation entre les différents usagers est observable le long de ces axes, particulièrement sur les voies moins bien dotées en matière de réseau actif tel le boulevard Saint-Laurent et la rue Brébeuf. Ces principaux liens devraient donc constituer l'armature du réseau de déplacements actifs à consolider. L'emprise des lignes à haute tension d'Hydro-Québec constitue aussi un important lien est-ouest qui gagnerait à être mis en valeur par le pavage du sentier et par l'ajout d'une passerelle enjambant la rivière Saint-Régis.

La faible perméabilité de la trame s'explique aussi en bonne partie par la présence de la rivière Saint-Régis qui forme une diagonale interrompant largement le réseau de voies de circulation (la rue Brébeuf et les boulevard Saint-Laurent et Marie-Victorin sont les seuls axes permettant de la traverser). Toutefois, une passerelle accessible aux usagers des transports actifs enjambe la rivière entre la rue Gravel et la rue Duparc. Dans le cadre de la préparation du PPU du secteur des Écluses, la Ville de Sainte-Catherine envisage l'aménagement de deux passerelles enjambant les rivières Saint-Régis et Saint-Pierre afin de mieux relier le secteur aux quartiers voisins.

Enfin, la route 132 constitue une barrière importante aux déplacements actifs inter-municipaux. Son emprise surdimensionnée rend difficile sa traversée : ce surdimensionnement résulte de la réserve prise par le Ministère des Transports du Québec en prévision, à l'époque, du prolongement de l'autoroute 30 dans l'axe de la route 132. De plus, son



emprise n'inclut aucun trottoir ou voie cyclable ce qui contribue à rendre inhospitalière et dangereuse son emprunt par voie active.

Les différentes municipalités traversées par la route 132 souhaitent revoir complètement l'aménagement de celle-ci, ainsi que les fonctions qui la bordent, en transformant cet axe en boulevard urbain et en y prévoyant un service de transport en commun performant (un projet de SRB est envisagé). Une telle requalification s'inscrit en continuité avec les objectifs énoncés au *Schéma d'aménagement et de développement* de la MRC de Roussillon et au *Plan d'urbanisme* de Sainte-Catherine.

### 3.2.3 Synthèse des contraintes et potentiels de l'organisation du territoire en matière de mobilité active et durable

En somme, l'organisation spatiale de Sainte-Catherine présente des contraintes et des potentiels en matière de déplacements actifs et collectifs, lesquelles sont à considérer par le *Plan de mobilité active et durable*.

#### Les principales contraintes :

- La ségrégation des fonctions commerciales et résidentielles (excepté au centre-ville) augmente la longueur des parcours actifs utilitaires (la dominance résidentielle de la municipalité incite aux déplacements utilitaires motorisés).
- La trame sinueuse et peu connectée nuit aux déplacements actifs. La rivière Saint-Régis et l'emprise de la route 132 constituent des barrières supplémentaires limitant la connectivité de la trame.
- Le manque de lien nord-sud et est-ouest contribue à canaliser la circulation automobile et les déplacements actifs sur ces axes posant une problématique de cohabitation entre les usagers (particulièrement sur la rue Brébeuf et le boulevard Saint-Laurent).
- La faible densité implique une forme urbaine plus relâchée qui augmente la longueur des parcours actifs utilitaires et rend plus difficile la rentabilité et la performance d'un service de transport collectif.

#### Les principaux potentiels :

- La proximité du fleuve et de la voie maritime offrent un environnement attractif aux déplacements actifs.
- Le potentiel de densification du territoire : une telle densification permettra de mieux supporter les déplacements actifs et collectifs, notamment en rentabilisant les investissements en leur faveur.



Vue sur le fleuve Saint-Laurent et l'île de Montréal à partir du Récré-O-Parc

- Un réseau de parcs et d'espaces verts étendu, constituant un attrait et des points de repos dans les parcours actifs.
- La rivière Saint-Régis constitue un corridor bleu et vert d'un grand potentiel tout comme l'emprise des lignes à haute-tension (corridor vert).
- Le projet de requalification de la route 132 à des fins de boulevard urbain avec l'intégration d'un réseau structurant de transport collectif (SRB).

### 3.3 Réseaux de transport actuel

#### 3.3.1 Le réseau routier

##### Réseau routier supérieur

#### Ce qu'ils nous ont dit sur le réseau routier !

Les réponses obtenues lors des activités de consultation ont relevé les problématiques suivantes :

- La signalisation d'arrêt temporaire utilisé lors des travaux de réfection de la rue Union a été retirée à l'intersection de la rue Union et du boulevard Marie-Victorin. Une solution pour permettre la traversée de cette intersection devrait être envisagée.
- Un traitement distinctif de l'emprise du boulevard Saint-Laurent au cœur du centre-ville permettrait de conférer une signature particulière à ce secteur stratégique.
- Besoin d'accentuer la signalisation des zones de 30 km/h près des écoles et d'y favoriser l'apaisement de la circulation.
- La circulation rapide sur le boulevard Marie-Victorin nuit aux déplacements actifs.

La Ville de Sainte-Catherine est traversée par la route 132, qui longe la majeure partie de sa limite municipale sud. La route 132 se connecte directement à l'autoroute 30 via l'autoroute 730 qui traverse le secteur industriel sud.

La route 132 revêt un caractère artériel qui est toutefois appelé à se transformer. En effet, les documents de planification régionale et locale prévoient réduire l'échelle de son emprise et de ses aménagements pour en faire un boulevard urbain davantage à l'échelle humaine. Un tel réaménagement de la route 132 est présentement à l'étude par les Villes concernées : selon les orientations actuellement à l'étude, le boulevard devrait être doté de trottoirs et d'une voie cyclable ainsi qu'inclure une emprise réservée pour un lien de transport collectif rapide.

##### Réseau de voies collectrices

Le réseau de voies collectrices est formé des principaux axes linéaires permettant de traverser la ville d'est en ouest et du nord au sud, soit :

- Le boulevard Marie-Victorin (désigné voie panoramique).
- Le boulevard Saint-Laurent.
- La 1<sup>ère</sup> Avenue.
- La rue Centrale.
- La rue Brébeuf.
- Le boulevard des Écluses.
- La rue Jogues.



Marquage au sol, rue Brébeuf.

Ces collectrices concentrent la majeure partie de la circulation de transit à l'intérieur de la municipalité et constituent des axes importants pour les déplacements actifs. Une attention particulière devrait être portée à la cohabitation des différents modes le long de ces axes.

Globalement, la fluidité de la circulation sur ces axes est bonne. D'ailleurs, aucun feu de circulation ne gère les intersections à l'exception de celles se connectant à la route 132. La fluidité de la circulation contribue cependant à supporter des vitesses de circulation automobile constituant parfois une nuisance aux déplacements actifs sécuritaires et conviviaux. Cela est particulièrement observable sur le boulevard Marie-Victorin et le boulevard Saint-Laurent. À cet égard, différentes mesures ont été introduites pour tenter de limiter la vitesse de circulation sur ces axes :

- Sur le boulevard Marie-Victorin, des **balises centrales** sont installées en été pour inciter au ralentissement de la circulation.
- Sur le boulevard Saint-Laurent, au centre-ville, un **marquage au sol** a été réalisé afin d'indiquer clairement l'entrée dans la zone de 30 km/h.

L'importance de l'emprise du boulevard des Écluses invite aussi à la vitesse automobile. Cependant, les nombreux arrêts et un marquage au sol réduisant la largeur de la voie circulaire contribue à atténuer cet effet. Le caractère linéaire de la rue Brébeuf incite aussi à la vitesse automobile.

Certains événements contribuent toutefois à entraver la circulation sur le réseau de collectrices. Principalement, le passage de navires dans la voie maritime nécessite le soulèvement du pont menant au Récré-O-Parc ce qui entraîne, en période d'achalandage, un refoulement de la file de véhicules sur le boulevard Marie-Victorin. De plus, la fin des cours au collège Charles-Lemoyne amène une pression importante à l'intersection du boulevard Marie-Victorin et de place Charles-Lemoyne (véhicules automobiles et autobus scolaires).

### Réseau de voies locales

Le réseau de voies locales adopte principalement une configuration non orthogonale marquée par des parcours sinueux et, parfois, en impasse. Une telle configuration diminue les débordements de la circulation vers le réseau local, mais allonge les parcours actifs, tel qu'expliqué précédemment. Le réseau local est surtout bordé par la fonction résidentielle de faible densité ce qui constitue un autre facteur contribuant à y maintenir un niveau de circulation peu élevé.

Différentes mesures d'apaisement de la circulation ont été implantées sur le réseau local au cours des dernières années, principalement aux abords des écoles (par exemple : présence de dos d'âne allongée sur la rue des Marins). Notons aussi le cas du réaménagement de la rue Union qui a permis l'introduction d'un parcours sinueux par l'ajout d'avancées de trottoirs asymétriques.

## Bilan des accidents récents (piétons et cyclistes)

De 2009 à 2013, 13 accidents automobile-cycliste sont survenus sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine. Ces accidents se sont tous produits à l'intersection d'une voie collectrice ou de la route 132. Toutefois, aucune intersection n'a connu plus d'un accident au cours des cinq dernières années. Ainsi, bien que la sécurité des cyclistes aux intersections avec les principales voies de circulation soient un enjeu de première importance, le seul bilan des accidents récents ne permet pas d'identifier d'intersections à intervention prioritaire.

Les données disponibles sur les accidents impliquant un piéton couvrent la période 2010 à 2014 (année en cours; données en date du mois de juillet). Pendant cette période, 10 accidents sont survenus sur le territoire de la ville soit une moyenne d'un peu plus de deux accidents par année. Un seul accident grave a été recensé.

### Ce qu'ils nous ont dit sur le réseau de transport collectif !

Les réponses obtenues lors des activités de consultation ont relevé les problématiques suivantes:

- Les déplacements automobiles sont plus rapides que les déplacements en autobus vers le stationnement incitatif Georges-Gagné.
- La faible fréquence du transport en commun sur le territoire de la ville nuit à son utilisation.
- Les principaux points de destination devraient être desservis de façon plus efficace.
- La faible superficie de la ville incite davantage aux déplacements actifs que collectifs pour les déplacements internes. Des solutions alternatives (taxibus, navette) devraient être privilégiées à l'échelle de la ville.
- Besoin d'une station pour vélo au stationnement incitatif Georges-Gagné (Ville de Delson).
- Localisation des arrêts d'autobus pourrait être revue pour favoriser certains secteurs stratégiques (Récré-O-Parc et résidences pour personnes âgées).
- Tarification (3,25 \$) apparaît élevée pour les déplacements internes de courte distance.

## 3.3.2 Le transport collectif et les autres solutions motorisées alternatives à l'auto-solo

### Le transport collectif

Sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine, le service de transport collectif est offert par le CIT Le Roussillon.

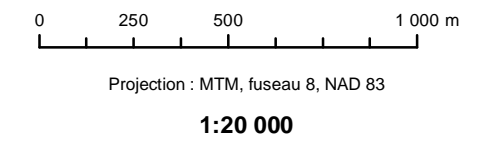
Huit circuits d'autobus desservent la municipalité, comme illustré sur la carte 6. Les circuits forment des boucles locales qui se rabattent sur le stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson (le circuit 33 est aussi connecté avec la gare Sainte-Catherine à Saint-Constant). On retrouve sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine 71 arrêts d'autobus. Des abribus ont été aménagés à 12 des arrêts les plus achalandés; l'aménagement des plus récents abribus a été revu afin d'être plus convivial et d'inclure des bancs et réceptacles à matières résiduelles.

En matière de couverture de réseau, le tissu résidentiel situé à l'est de la rue centrale est bien desservi alors que l'ensemble des secteurs résidentiels se trouvent à au plus 500 mètres d'un arrêt de bus. Le service de transport collectif ne dessert toutefois pas le secteur industriel situé à l'ouest de la ville.





- Légende**
- Limite municipale
  - Circuit d'autobus**
  - 30A et 30B
  - 31
  - 32
  - 33
  - 34
  - 37 - 115
  - 100, 130, 200, 210
  - Arrêt d'autobus

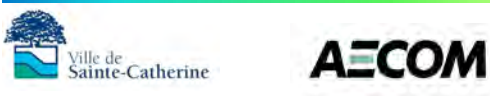


**Sources :**  
 Hydrographie : Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites : Ville de Sainte-Catherine, 2014;  
 Transport en commun : CIT Roussillon, 2014.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_6\_autobus\_150202.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

**Réseau d'autobus et arrêts**

Février 2015 Carte 6







Abribus sur le boulevard Saint-Laurent

Le stationnement incitatif Georges-Gagné, à Delson, est situé non loin de la limite municipale avec Sainte-Catherine ( $\pm 400$  m de la limite est du territoire /  $\pm 2,3$  km du centre-ville de Sainte-Catherine). Toutefois, la largeur de l'emprise de la route 132 constitue un obstacle important aux parcours actifs vers ce lieu de connexion. Il offre 432 places de stationnement (utilisation saturée) et des liaisons par autobus vers l'île de Montréal (express vers Angrignon et le centre-ville), l'agglomération de Longueuil (express vers les terminus Panama et Longueuil) et le reste de la MRC. Les temps de parcours en autobus express sont d'approximativement 35 minutes vers Montréal et 37 minutes vers Longueuil.<sup>5</sup> Le service express est essentiellement offert aux heures de pointe.

On retrouve aussi deux gares de train de banlieue sur le territoire de Saint-Constant, à proximité de Sainte-Catherine, soit la gare Saint-Constant ( $\pm 2,7$  km du centre-ville de Sainte-Catherine) et la gare Sainte-Catherine ( $\pm 3,0$  km du centre-ville de Sainte-Catherine). Ces deux gares sont situées sur la ligne Montréal-Candiac. Cette ligne offre un service les jours de semaine (non fériés) vers Montréal aux  $\pm 30$  minutes de 6 h 00 à 8 h 50 (puis deux autres départs vers 10 h 30 et 13 h 20); le service du retour est offert aux  $\pm 25$  minutes de 15 h 40 à 18 h 20 (ainsi que deux autres départs aux environs de 9 h 35 et 12 h 20). Les temps de parcours normaux vers Montréal sont de 32 minutes à partir de la gare Saint-Constant et de 28 minutes à partir de la gare Sainte-Catherine; au retour, les temps de parcours normaux sont de 29 minutes vers la gare Saint-Constant et de 25 minutes vers la gare Sainte-Catherine.

Le tableau 1 identifie la fréquence moyenne des différents circuits d'autobus desservant la Ville de Sainte-Catherine. À l'exception des circuits 30A et 30B, aucune desserte n'est offerte en dehors des heures de pointe; l'intervalle du service hors-pointe des circuits 30A et 30B est pour sa part importante ( $\pm 1$  h 40 / 1 h 45 entre les passages).

L'organisation du transport collectif est donc structurée prioritairement en fonction des déplacements vers Montréal et Longueuil, qui constituent les principaux axes de désir (là où il y a la plus forte concentration de la demande). L'ensemble des lignes convergent vers le stationnement incitatif pour établir une connexion avec les lignes express se dirigeant vers Montréal et Longueuil et l'offre n'est performante qu'en périodes de pointe. Un tel réseau rend difficile les déplacements internes à l'échelle de la MRC, particulièrement à l'extérieur des heures de pointe.

Un service de transport adapté, dénommé « Tarso », est aussi offert pour les personnes handicapées et celles comportant des limitations importantes en matière de mobilité. Ce service est accessible sur réservation téléphonique entre 5 h 00 et 23 h 30 du lundi au dimanche. Le service assure les déplacements au sein des municipalités de Candiac, La Prairie, Saint-Philippe, Saint-Mathieu, Delson, Saint-Constant et Sainte-Catherine ainsi que vers différents autres points à proximité,

<sup>5</sup> Données du CIT de Roussillon.

principalement les établissements hospitaliers de la région métropolitaine de Montréal.

**Tableau 1 : Fréquence des autobus**

Circuit	Intervalle de service moyen aux heures de pointe (5 h à 9 h et 16 h à 19 h)	Intervalle de service moyen hors-pointe
30A	Aucune desserte	± 1 h 45
30B	1 passage au matin (c. 8 h 50)	± 1 h 40
31	± 20 minutes	Aucune desserte
32	± 20 minutes	Aucune desserte
33	± 20 minutes	Aucune desserte
34	± 25 minutes	Aucune desserte
37	± 25 minutes	Aucune desserte
115		

Source : CIT Roussillon, juillet 2014

### Les solutions alternatives

Aucun service d'auto-partage n'est offert sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine. La faible densité de population et l'importance du taux de motorisation rend difficilement envisageable l'introduction d'un tel service sans un support financier public.

De plus, aucun réseau organisé de covoiturage n'opère à Sainte-Catherine. Aucun terrain n'est dédié au regroupement des utilisateurs du covoiturage.

### 3.3.3 Le transport actif

#### Le réseau cyclable

La carte 7 illustre le réseau cyclable sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine. À l'image des autres municipalités québécoises, le réseau de voies cyclables s'est originellement structuré principalement en fonction des déplacements récréatifs. On retrouve ainsi une piste cyclable en site propre longeant le boulevard Marie-Victorin à proximité de l'eau ainsi qu'une piste cyclable à l'intérieur du corridor formé par l'emprise des lignes à haute tension d'Hydro-Québec.

#### Ce qu'ils nous ont dit sur le réseau de voies cyclables !

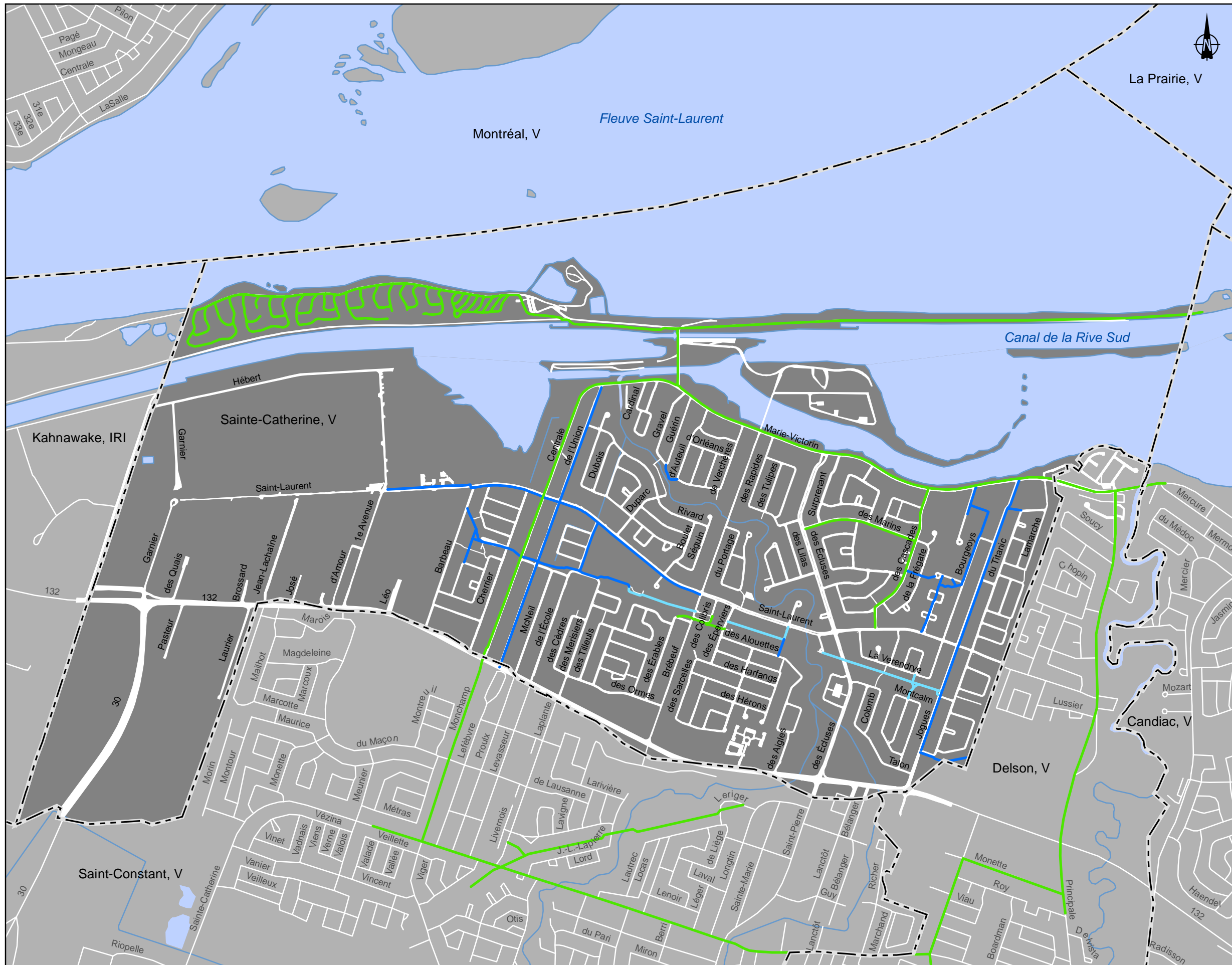
Les réponses obtenues lors des activités de consultation ont relevé les problématiques suivantes:

- Meilleur bouclage du réseau cyclable est souhaité :
  - Ajout de liens cyclables sur la rue Brébeuf et le boulevard Saint-Laurent constitue la priorité.
  - Ajout d'un lien cyclable sur le boulevard des Écluses.
  - Raccordement des tronçons cyclables de part et d'autre de la rivière Saint-Régis le long des lignes à haute tension (et pavage de cette voie).
- Présence de contraintes sur la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin (présence de piétons, qualité déficiente du pavage et présence d'obstacles).
- Mauvais état de la piste cyclable sur la rue Centrale.
- Meilleur arrimage avec les réseaux cyclables extra-municipaux est souhaité.
- Manque de supports à vélo aux lieux de destination (commerces, parcs, édifices municipaux, etc.).
- Cohabitation difficile entre les cyclistes de performance (routard) et les autres usagers au Récré-O-Parc et le long du boulevard Marie-Victorin.
- Manœuvres automobiles vers le stationnement du parc Fleur-de-lys croisent la piste multifonctionnelle du boulevard Saint-Laurent posant un enjeu de sécurité.





Ces deux voies cyclables constituent les principaux corridors cyclables permettant de circuler dans l'axe est-ouest. Elles sont chacune aux prises avec des limitations importantes.

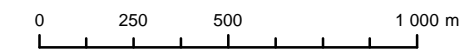






**Légende**

-  Limite municipale
- Réseau cyclable existant**
-  Voie cyclable
-  Multifonctionnel
-  Gravier



Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

**1:20 000**

**Sources :**  
 Hydrographie : Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites : Ville de Sainte-Catherine, 2014.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_7\_cyclable\_150202.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

**Réseau cyclable**

Février 2015

Carte 7







### Connaissez-vous bien le réseau cyclable de la Ville de Sainte-Catherine ?

Il s'agit de l'une des questions demandées aux répondants du questionnaire court. Malgré le caractère discontinu du réseau, 53 % des répondants ont affirmé détenir une bonne connaissance du réseau cyclable contre seulement 11 % qui considèrent avoir une mauvaise connaissance. 35 % des répondants ont affirmé en avoir une connaissance « ordinaire ».

Les répondants considèrent que le moyen le plus efficace pour mieux faire connaître le réseau est l'ajout le long de son parcours de panneaux illustrant une carte du réseau.

Une bonne connaissance du réseau cyclable incite à son utilisation et facilite notamment les déplacements utilitaires.



Absence de signalisation d'arrêt spécifique aux cyclistes sur la rue des Marins

La voie cyclable du corridor des lignes à haute tension d'Hydro-Québec est interrompue par la rivière Saint-Régis ce qui limite son efficacité pour les déplacements utilitaires. De plus, une partie de son tracé n'est pas pavé.

Quant à elle, la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin est, dans les faits, utilisée comme piste multifonctionnelle (utilisation par les piétons) en raison de l'absence de trottoir du côté du boulevard longeant le fleuve (présence d'un trottoir de l'autre côté). Cela pose des problèmes de cohabitation, particulièrement les fins de semaine et les belles soirées d'été où cette voie cyclable est très achalandée. En effet, celle-ci constitue un tronçon de la route verte permettant de relier directement Sainte-Catherine aux autres municipalités de l'est de la Rive-Sud. Aussi, elle constitue un accès direct au Récré-O-Parc, un lieu attirant de nombreux cyclistes et marcheurs.

La voie cyclable du boulevard Marie-Victorin est en site propre sur la majeure partie de son parcours, mais se déplace en bordure de rue (protégée par des délinéateurs) à l'approche de la rue Centrale. Son parcours se poursuit ensuite sur la rue Centrale jusqu'à la route 132. La voie cyclable du boulevard Marie-Victorin pourrait se poursuivre vers l'ouest en empruntant les sentiers non aménagés situés sur les terrains gérés par l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent à proximité du bassin de virage des navires, et ce, pour aller rejoindre le parc des Chevaliers de Colomb et la voie cyclable du boulevard Saint-Laurent.

Notons que la voie cyclable le long du boulevard Marie-Victorin est déneigée durant la période hivernale.

Le reste du réseau cyclable est composé de liens partiels formant une trame incomplète à travers le territoire de la ville. Un meilleur maillage du réseau permettrait de mieux supporter les déplacements utilitaires. À cet égard, l'ajout de voies cyclables continues sur le boulevard Saint-Laurent et la rue Brébeuf, ainsi que la finalisation de la voie cyclable le long des lignes à haute tension, apparaissent comme des interventions prioritaires. La structuration d'un réseau cyclable continu constitue un enjeu de première importance.

La signalisation et le marquage le long du réseau cyclable pourraient être améliorés en matière de lisibilité du réseau et de sécurité des déplacements. Notamment, certains points d'arrêt, identifiés clairement pour les automobilistes, ne sont pas identifiés le long de la voie cyclable : l'ajout d'un panneau d'arrêt et/ou d'une ligne d'arrêts spécifiques à la voie cyclable clarifierait la situation pour les cyclistes.

C'est le cas notamment sur certaines bandes cyclables bidirectionnelles sur le territoire qui ne sont signalées et/ou marquées que dans une direction. Les cyclistes en provenance de l'autre direction ne peuvent comprendre le fonctionnement de l'intersection et risquent de réaliser des manœuvres non sécuritaires.

De plus, plusieurs des liens cyclables existants constituent des pistes multifonctionnelles destinées à une utilisation partagée entre le piéton, le cycliste et les autres déplacements actifs. De tels liens sont susceptibles

de poser des problèmes de cohabitation entre les usagers, particulièrement le long des voies de circulation plus importante où l'achalandage de piétons et de cyclistes est plus intense.

### Le réseau piétonnier

La carte 8 illustre le réseau piétonnier à l'échelle de la Ville de Sainte-Catherine. La plupart des voies collectrices sont dotées d'un trottoir ou d'une voie multifonctionnelle sur au moins l'un des deux côtés de la chaussée. L'aménagement de corridors dédiés aux piétons permet de faciliter la cohabitation avec la circulation automobile.

Toutefois, deux axes structurants en matière de mobilité sont dénués de trottoirs. La rue Brébeuf, axe central traversant la ville du nord au sud, ne compte aucun trottoir. Elle demeure malgré tout largement utilisée par les piétons qui doivent partager l'espace avec les véhicules motorisés de façon peu sécuritaire et conviviale.

De plus, aucun trottoir n'est aménagé en bordure de la route 132. L'accès aux commerces situés en front de la route 132 est clairement conçu d'abord et avant tout pour l'automobiliste. L'importance de l'emprise de la route 132 ( $\pm 100$  mètres) et de sa chaussée sans refuge ( $\pm 25$  mètres) constitue une barrière freinant les déplacements piétonniers vers la Ville de Saint-Constant. Le réaménagement de la route 132 en boulevard urbain devrait constituer l'opportunité d'aménager ce corridor de façon à encourager et supporter les déplacements actifs.

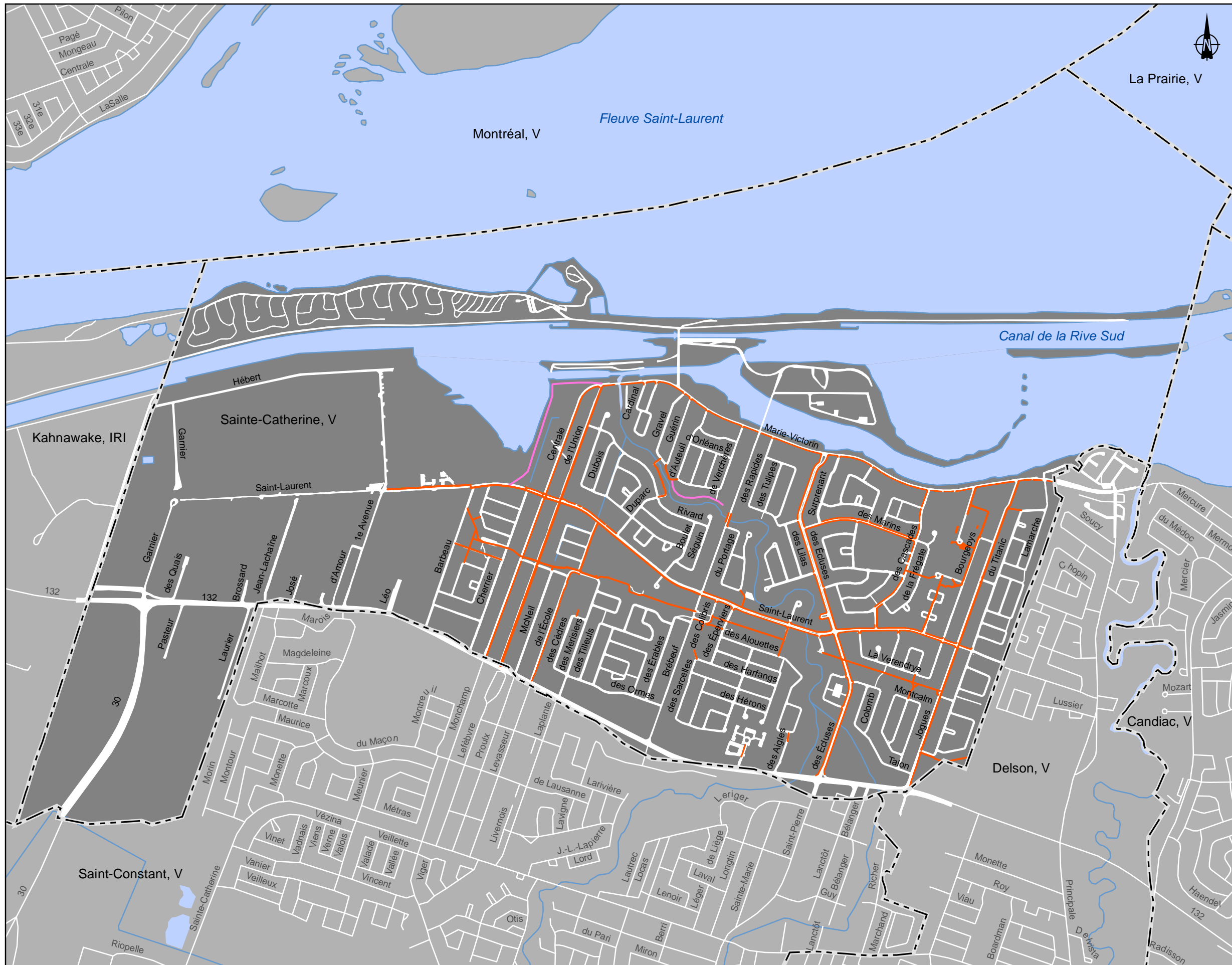
De façon générale, le réseau de voies de circulation locale est dénué de trottoirs. Le partage de la chaussée entre les piétons et les automobilistes se fait toutefois généralement bien en raison du faible débit de circulation sur le réseau local.

L'aménagement de liens piétonniers le long du réseau local est essentiellement limité aux abords de l'école primaire Saint-Jean, de l'école primaire des Bourlingueurs, de l'école secondaire des Timoniers et du Collège Charles-Lemoine. Le secteur de l'école primaire l'Odyssée est dénué de trottoir, mais se situe à proximité de la piste multifonctionnelle longeant les lignes à haute tension.




### Ce qu'ils nous ont dit sur le réseau piétonnier !

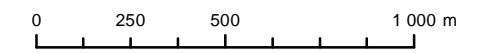
Les réponses obtenues lors des activités de consultation ont relevé les problématiques suivantes:

- Absence de trottoir le long de la rue Brébeuf.
- Absence de marquage au sol de certaines traverses piétonnières (notamment à l'intersection Saint-Laurent \ Duparc et au croisement de la rue Centrale et du boulevard Marie-Victorin).
- Nécessité de sécuriser les principales traverses piétonnières (marquage distinctif, avancées de trottoirs, balises centrales, etc.)
- Difficulté de cohabitation entre les cyclistes et piétons sur certaines voies multifonctionnelles plus achalandées.
- Traversée de la route 132 est peu sécuritaire et conviviale.
- Trottoirs souvent glacés en période hivernale, malgré le déneigement.
- Importance de bonifier les plantations et équipements (bancs, points d'eau, éclairage et toilettes) le long du réseau actif.
- Les trottoirs devraient être adaptés pour favoriser les déplacements de toutes les clientèles (descente de trottoir et largeur suffisante).
- Besoin d'accentuer la signalisation des corridors scolaires.



**Légende**

-  Limite municipale
-  Réseau piétonnier
-  Sentier informel



Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

**1:20 000**

**Sources :**  
 Hydrographie : Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites : Ville de Sainte-Catherine, 2014.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_8\_pietonnier\_150202.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

**Réseau piétonnier**

Février 2015

Carte 8









Traverse piétonnière avec balise latérale, promenade du Collège

Des brigadiers scolaires sont présents à proximité des écoles primaires, comme en témoigne le tableau 2.

**Tableau 2 : Localisation des brigadiers scolaires**

Établissement scolaire	Intersection brigadier
École des Bourlingueurs	Des Écluses / des Marins Face à l'école, rue des Marins
École Saint-Jean	Saint-Laurent / Bédard Bédard / de L'École St-Jean / Centrale Union / St-Jean
École de L'Odyssée	Des Colibris / Brébeuf

Source : Ville de Sainte-Catherine (2014)

Des traverses piétonnières sont généralement aménagées à proximité des écoles et aux principales intersections des voies collectrices. Certaines initiatives ont récemment été entreprises par la Ville pour sécuriser ces traverses piétonnières :

- Un **revêtement de sol particulier (pavé)** a été utilisé pour marquer les traverses piétonnières sur la rue Jogues et à certaines intersections du boulevard Saint-Laurent.
- Des **avancées de trottoir** ont été aménagées à certains endroits (rue Union, rue Jogues, boulevard Saint-Laurent près de la rue Barbeau) afin d'inciter au ralentissement des véhicules motorisés, de bonifier l'aménagement paysager et de raccourcir la distance de traverse des piétons.

L'élaboration du *Plan de mobilité active et durable* constitue l'opportunité d'étendre l'utilisation de ces bonnes pratiques à d'autres secteurs et de réfléchir à la bonification des solutions à mettre en place pour rendre les déplacements piétonniers plus sécuritaires, conviviaux et efficaces. À cet égard, l'opportunité d'aménager de nouvelles traverses piétonnières à proximité de certains liens sensibles devrait être étudiée, notamment :

- à différents points sur le boulevard Saint-Laurent, au centre-ville;
- de façon générale, à proximité des écoles et des garderies.

Enfin, différents sentiers informels ont été identifiés sur le territoire de la ville, à savoir :

- Sentier longeant le bassin de virage de la voie maritime et liant le parc Chevaliers de Colomb au parc Francis-Xavier-Fontaine : une entente avec l'organisation fédérale responsable de la voie maritime permettrait de mieux baliser ce sentier; celui-ci pourrait même être aménagé pour accueillir les vélos et être connecté à la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin.



Traverse piétonnière avec pavage, intersection rue Jogues et boulevard Marie-Victorin



Sentier longeant le bassin de virage

- Sentier longeant la rive nord de la rivière Saint-Régis à partir du parc D'Auteuil vers le boulevard Saint-Laurent : la mise en valeur de ce sentier permettrait aux citoyens d'avoir accès à la rive de la rivière Saint-Régis.

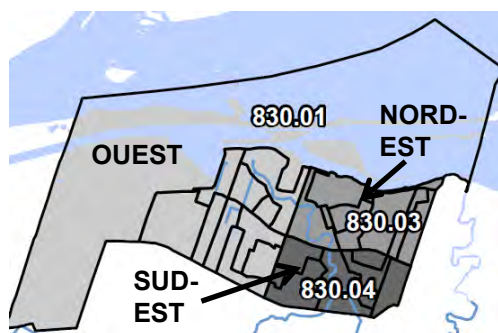
### 3.3.4 Mobilité et déplacements<sup>6</sup>

Les données de l'enquête Origine-Destination (OD) réalisée en 2008 par l'AMT, permettent de mieux comprendre les patrons de déplacements au sein de la Ville de Sainte-Catherine, laquelle est découpée en trois secteurs d'analyse correspondant aux secteurs de recensement définis par Statistique Canada. Par commodité, nous référerons aux secteurs :

- Ouest, pour le secteur de recensement 830.01.
- Nord-Est, pour le secteur de recensement 830.03.
- Sud-Est pour le secteur de recensement 830.04.

Les données de l'enquête OD permettent d'estimer le taux de motorisation des ménages de Sainte-Catherine; le taux de motorisation par secteur est exprimé au tableau 3.

**Tableau 3 : Taux de motorisation par secteur**



Secteur	Nombre moyen de véhicule par ménage
Ouest	1,60
Nord-Est	1,82
Sud-Est	1,86
<b>Ensemble de la ville</b>	<b>1,73</b>

Source : Enquête Origine-Destination 2008 de la région de Montréal version 08.2a, traitement AECOM.

<sup>6</sup> À moins d'indication contraire, les données présentées au sein de la présente sous-section sont issues de traitements réalisés par AECOM à partir des données de l'enquête Origine-Destination 2008 de la région de Montréal version 08.2a.



### Les déplacements vers le travail ou le lieu d'études (pour les adultes)

Les résultats du questionnaire en ligne indiquent que 60 % des répondants travaillent à plus de 10 km de leur lieu de résidence; 60 % de ces mêmes répondants se rendent à leur lieu de travail ou d'étude en auto-solo.

La distance à parcourir représente donc le principal obstacle à l'utilisation des modes actifs vers le travail ou le lieu d'étude (pour les adultes).

Selon les répondants, l'horaire du service représente le principal obstacle à l'utilisation du transport en commun suivi du temps de transport trop important.

### Déplacements en pointe du matin (6 h 00 à 8 h 59)

Ce fort taux de motorisation traduit une utilisation importante de l'automobile pour les déplacements. Celle-ci s'explique en bonne partie par le lieu de travail des résidents de la Ville de Sainte-Catherine : selon les données compilées par la MRC de Roussillon, 87,9 % des travailleurs de la MRC œuvrent à l'extérieur du territoire de leur municipalité.<sup>7</sup> Cela concorde avec les résultats du questionnaire en ligne qui indiquent que 60 % des répondants travaillent à plus de 10 km de leur lieu de résidence. La très grande majorité des déplacements en pointe du matin se font donc en direction de l'extérieur du territoire de la ville.

Ainsi, selon les données de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 réalisée par Statistique Canada, on estime, pour les déplacements vers le travail, une part modale pour l'auto-solo à 82,7 % pour les résidents de Sainte-Catherine. Le tableau 4 présente en détail l'estimation de la part modale pour chacun des modes à l'étude selon les données de l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011.

**Tableau 4 : Mode de déplacement vers le travail**

Mode de déplacements	Part modale
Auto-solo	82,7 %
Passage automobile	5,5 %
Transport en commun	9,1 %
À pied	1,8 %
Vélo	0,4 %
Autre moyen	0,5 %

Source : Enquête nationale auprès des ménages 2011, Statistique Canada.

La carte 9 illustre la part modale du transport en commun pour les déplacements vers le lieu de travail par aire de diffusion. Les secteurs à plus forte utilisation du transport en commun sont dispersés à travers le territoire de la ville sans logique apparente : les secteurs plus denses ou le centre-ville ne constituent pas les secteurs où l'utilisation du transport en commun est la plus intense. Toutefois, on observe que les secteurs à proximité du circuit de l'autobus 32 sont ceux où la part modale du transport collectif est la plus importante, particulièrement ceux situés à proximité du point de connexion du stationnement incitatif Georges-Gagné.

La carte 10 exprime, quant à elle, la répartition géographique des parts modales des modes actifs pour les déplacements motivés par le travail. Les secteurs résidentiels au nord du centre-ville sont ceux présentant la plus forte part modale pour les transports actifs.

### Les déplacements vers l'école

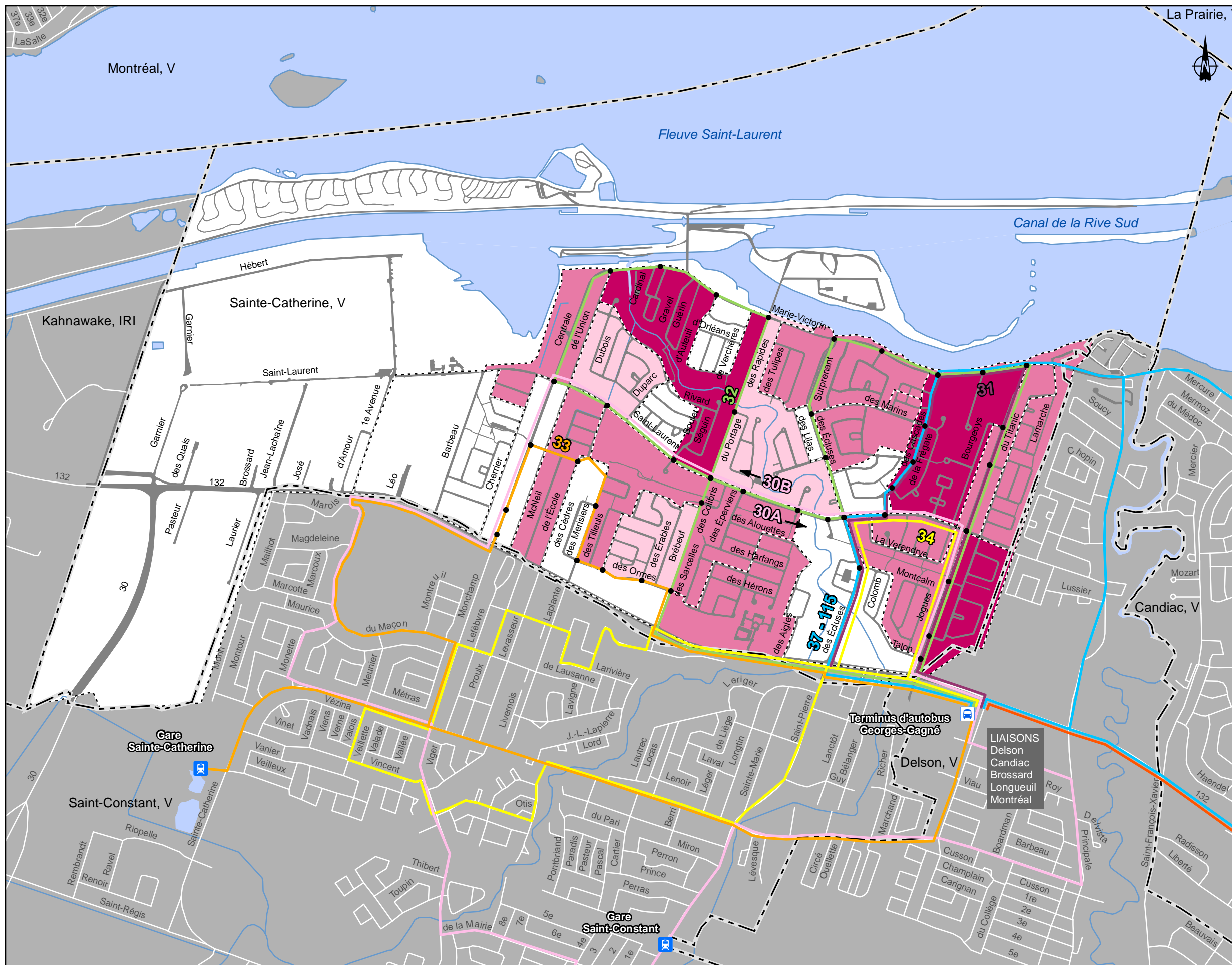
Le questionnaire court distribué lors d'événements extérieurs nous a permis de constater qu'un nombre important d'enfants se rendent à l'école par voie active.

En effet, parmi les répondants dont au moins un enfant va à l'école sur le territoire de la ville, 23 % des enfants concernés se rendent à l'école à pied et 9 % utilisent le vélo.

Toutefois, selon ces résultats, l'utilisation de l'auto-solo continue à être le moyen de déplacement le plus utilisé (35 %).

<sup>7</sup> Site internet de la MRC de Roussillon, [http://www.mrcroussillon.qc.ca/cgi-bin/index.cgi?page=mrc0\\_3\\_11&langue=fra](http://www.mrcroussillon.qc.ca/cgi-bin/index.cgi?page=mrc0_3_11&langue=fra), consulté le 1<sup>er</sup> août 2014.





**Légende**

- Limite municipale
- - - - Limite d'aire de diffusion

**Circuit d'autobus**

- 30A et 30B
- 31
- 32
- 33
- 34
- 37 - 115
- 100, 130, 200, 210
- Arrêt d'autobus

**% des déplacements pour motif travail réalisés en transport en commun**

- 0%
- moins de 5% (excluant valeurs nulles)
- 5 à 15%
- 15% et plus

**Secteurs de recensement (SR) et Aires de diffusion (AD)**

0 255 510 1 020 m

Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

**1:20 000**

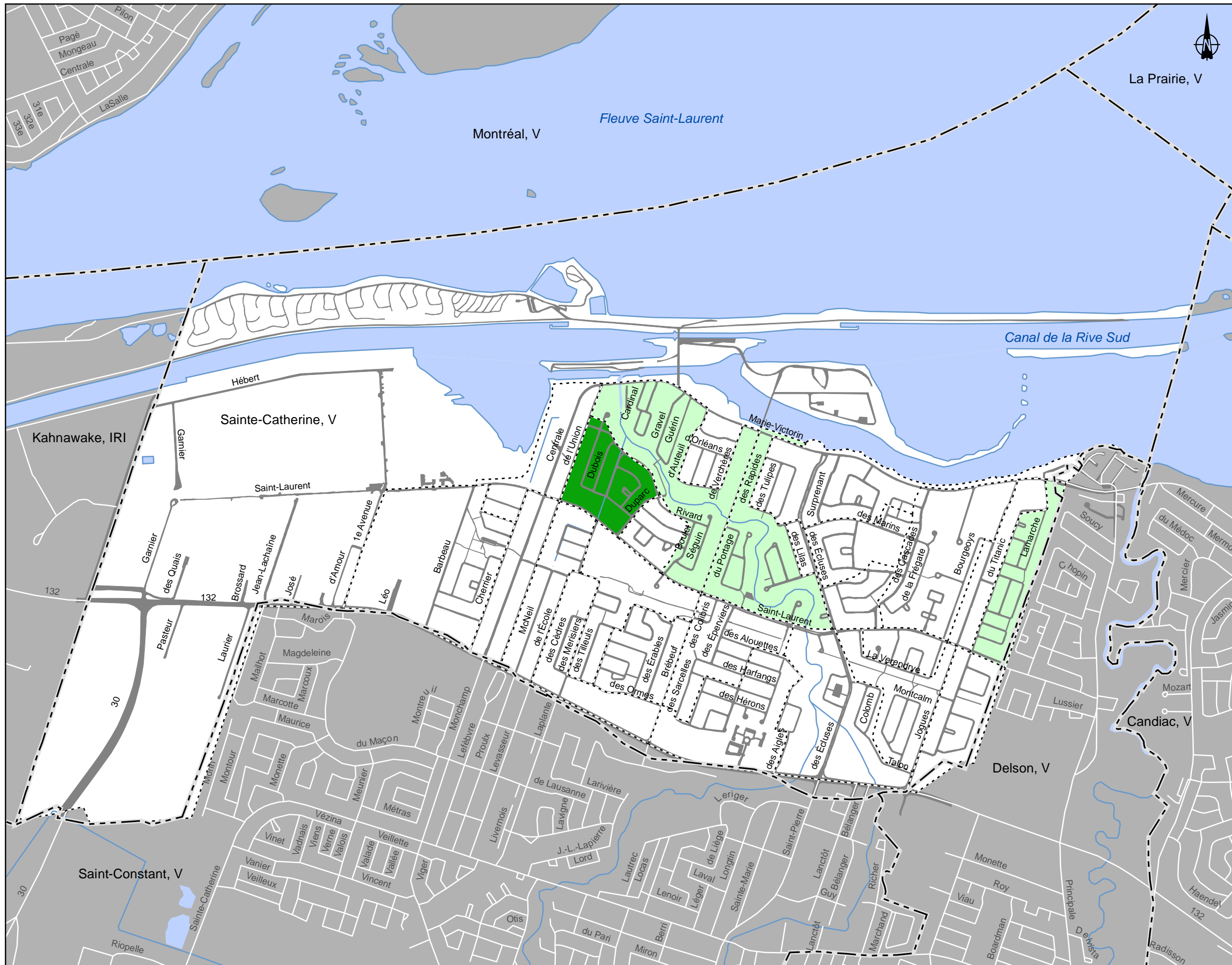
**Sources :**  
 Hydrographie : Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites : Ville de Sainte-Catherine, 2014;  
 Transport en commun : CIT Roussillon, 2014;  
 Données projet : Statistique Canada, 2012;  
 Profil du recensement : Recensement de 2011.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_9\_transport\_commun\_150202.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

**Utilisation du transport en commun vers le travail**



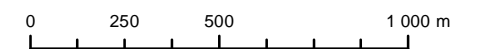
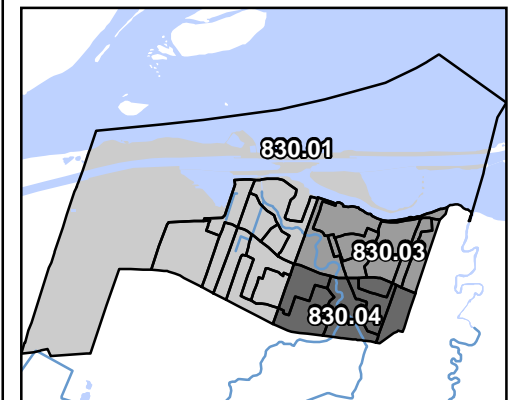




**Légende**

- Limite municipale
  - Limite d'aire de diffusion
- % des déplacements pour motif travail réalisés à vélo et à pied**
- 0%
  - moins de 3% (excluant valeurs nulles)
  - 3 à 6%
  - 6% et plus

**Secteurs de recensement (SR) et Aires de diffusion (AD)**



Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

**1:20 000**

**Sources :**  
 Hydrographie: Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites: Ville de Sainte-Catherine, 2014;  
 Données projet: Statistique Canada, 2012.  
 Profil du recensement: Recensement de 2011.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_10\_transport\_actif\_150202.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

**Utilisation des modes actifs vers le travail**

Février 2015

Carte 10







### Les déplacements actifs utilitaires

Nous avons sondé les répondants au questionnaire en ligne sur l'utilisation des modes actifs à des fins utilitaires (travail, école, achats, etc.).

Parmi les répondants, 33 % utilisent le vélo à des fins utilitaires au moins une fois par semaine. Cette proportion s'élève à 40 % pour les déplacements utilitaires à pied.

Ainsi, ces résultats illustrent que les déplacements actifs constituent un mode de transport largement utilisé par les résidents de Sainte-Catherine. Il convient de mieux mettre en valeur ceux-ci dans l'optique de réduire davantage l'utilisation de l'automobile pour les déplacements de courte distance.

Toutefois, le principal obstacle à l'utilisation des déplacements utilitaires actifs est la distance à parcourir. Une intensification de la densité résidentielle pourrait favoriser l'introduction d'une plus grande mixité fonctionnelle axée sur les commerces et services de proximité. Une telle forme urbaine est susceptible d'encourager les modes actifs.

Les données de l'enquête nationale auprès des ménages diffèrent légèrement de celles de l'enquête OD de 2008, qui a estimé la part modale des déplacements en pointe du matin (entre 6 h 00 et 8 h 59, incluant les autres déplacements que le motif travail). Ces données, prenant notamment en compte les déplacements scolaires, estiment une part modale plus importante pour les déplacements actifs que l'enquête de Statistique Canada. Le tableau 5 présente en détail l'estimation de la part modale pour chacun des modes à l'étude en période de pointe du matin (tous motifs), selon les données de l'enquête OD de 2008.

**Tableau 5 : Parts modales des déplacements en pointe du matin**

Mode de déplacements en pointe du matin (tous motifs)	Part modale
Motorisé privé	67 %
Transport en commun (incluant bimodal)	8 %
Autobus scolaire	10 %
Modes actifs	15 %

Source : Enquête Origine-Destination 2008 de la région de Montréal version 08.2a, traitement AECOM.

Le tableau 6 présente quant à lui les parts modales pour les déplacements liés au motif Travail. On constate encore une fois la prédominance de l'automobile.

**Tableau 6 : Parts modales des déplacements pour motif Travail**

Mode de déplacements en pointe du matin (tous motifs)	Part modale
Motorisé privé	72 %
Transport en commun (incluant bimodal)	20 %
Modes actifs	6 %

Selon les données de l'Enquête OD de 2008, les destinations des déplacements réalisés en période de pointe du matin à l'origine de la Ville de Sainte-Catherine sont variées. Il est estimé que 75 % des déplacements se destinent sur la Couronne Sud. Au total, 36 % des déplacements à l'origine de Sainte-Catherine sont considérés comme « internes », c'est-à-dire qu'ils sont réalisés à l'intérieur de la municipalité. Sinon, 11 % sont destinés vers l'Agglomération de Longueuil (Boucherville, Brossard, Longueuil, Saint-Bruno-de-Montarville, Saint-Hubert et Greenfield Park). Plusieurs déplacements sont notamment dirigés vers le boulevard Taschereau.



Abribus de vieille génération, boulevard Saint-Laurent

Finalement, un total de 23 % des déplacements réalisés depuis Sainte-Catherine en période de pointe du matin sont destinés à Montréal (dont 7 % au centre-ville). Le tableau 7 présente les destinations des déplacements tous modes en période de pointe du matin selon le découpage des trois secteurs d'analyse.

**Tableau 7 : Destination tous modes en pointe du matin**

Secteur d'origine	Destination				
	Couronne sud			Montréal	Autres
	Sainte-Catherine	Delson et Saint-Constant	Total		
Ouest	17 %	1 %	28 %	9 %	0 %
Nord-Est	9 %	4 %	27 %	7 %	0 %
Sud-Est	10 %	3 %	21 %	7 %	1 %
<b>Total</b>	36 %	9 %	<b>76 %</b>	<b>23 %</b>	<b>1 %</b>

Les déplacements actifs à l'origine de Sainte-Catherine en période de pointe du matin sont pour leur part destinés à Sainte-Catherine (94 %) ou Saint-Constant (6 %). Aussi, 74 % des déplacements actifs sont réalisés dans un même secteur de recensement (déplacements internes).

L'analyse des données de ces deux enquêtes nous permet de tirer les conclusions suivantes :

- Les déplacements en véhicule privé sont majoritaires en pointe du matin, principalement pour des motifs liés au travail. En effet, la grande majorité des résidents de Sainte-Catherine travaille à l'extérieur de la municipalité ce qui augmente la dépendance aux modes motorisés.
- Une part appréciable des déplacements en pointe du matin se fait par modes actifs, mais ces déplacements sont essentiellement dus à d'autres motifs que le travail (notamment les motifs École et Loisirs).
- La part modale en transport en commun est inférieure à 10 %. Le fort taux de motorisation illustre la préférence actuelle des résidents de Sainte-Catherine pour l'utilisation de l'automobile en cohérence avec le pourcentage de résidents travaillant à l'extérieur de la ville. Néanmoins 31,2 % des résidents de la MRC travaillent à l'intérieur de la MRC, dont 12,1 % à l'intérieur de leur ville d'origine. Malgré l'importance des déplacements à l'échelle de la MRC, la hausse de la part modale du transport en commun représente un défi en raison de l'omniprésence du stationnement gratuit qui encourage fortement l'utilisation de l'automobile.



Entrée du collège Charles-Lemoyne

## Déplacements sur 24 heures

Lors d'un jour ouvrable, les déplacements à l'origine de Sainte-Catherine sont principalement destinés sur la Couronne sud (83 %). Parmi ceux-ci, 40 % sont destinés vers Sainte-Catherine et 14 % vers Delson et Saint-Constant. Aussi, 10 % sont destinés vers l'Agglomération de Longueuil. Les déplacements vers Montréal comptent pour 16 % du total, dont 4 % au centre-ville.

Ainsi, un nombre important de déplacements se font à l'intérieur des limites de la municipalité. Cette réalité met en lumière le potentiel de croissance de la part modale des modes alternatifs à l'auto-solo, particulièrement les modes actifs.

## Générateurs de déplacements

Certains secteurs stratégiques structurent la mobilité urbaine par leur capacité d'attraction élevée. Ces générateurs de déplacements constituent des lieux de destination importants générant un nombre élevé de mouvements vers et à partir de ces lieux.

L'identification des principaux générateurs de déplacements permet d'identifier les secteurs stratégiques à desservir en transport actif et collectif. Elle donne aussi une indication sur les secteurs où la circulation automobile peut poser problème et où les enjeux de cohabitation avec les modes actifs sont à considérer.

En période de pointe du matin, les **établissements scolaires** du territoire représentent les générateurs de déplacements les plus importants. Au total, six établissements scolaires sont dispersés sur le territoire : les écoles primaires Saint-Jean, Les Bourlingueurs et L'Odysée; l'école secondaire des Timoniers, le Collège Charles-Lemoyne ainsi que le Centre d'éducation des adultes du Goéland. À noter que le Collège Charles-Lemoyne accueille chaque matin 1 500 étudiants, ce qui génère de nombreux déplacements.

La valorisation des déplacements actifs vers les écoles constitue donc un enjeu fondamental pour le *Plan de mobilité active et durable*. De plus, l'importance de la circulation aux abords des écoles à l'ouverture et à la fermeture de celles-ci pose un enjeu de sécurité important.

Les **emplois** situés au cœur du pôle industriel ainsi que sur la route 132 génèrent eux aussi un nombre important de déplacements en période de pointe du matin. Ces lieux d'emplois sont principalement accessibles en automobile :

- Le tissu commercial de la route 132 entretient peu de liens avec le tissu résidentiel au nord et est principalement aménagé de façon à capter la circulation de transit le long de la route 132.
- Le secteur industriel n'est pas desservi par le réseau de transport collectif. Il demeure peu convivial pour les déplacements actifs. L'offre en stationnement gratuit y est abondante; l'utilisation de l'automobile y est dominante.

En dehors des heures de pointe, le Récré-O-Parc fait partie des principaux générateurs de déplacements pour les **loisirs**. Ce parc



Espace vert des Saules

linéaire en bordure de la voie maritime du Saint-Laurent attire de nombreux visiteurs, particulièrement les journées estivales et la fin de semaine.

Aussi, les établissements de services localisés au centre-ville, tels que la bibliothèque, le centre municipal Aimé-Guérin et les terrains sportifs attirent aussi de nombreux usagers.

Enfin, à plus petite échelle, d'autres équipements constituent des générateurs de déplacements qu'il s'avère pertinent de considérer dans le cadre du *Plan de mobilité active et durable*, à savoir :

- **Les garderies** : L'accès à ses équipements se fait encore majoritairement par automobile, ce qui pose des problèmes de circulation et de stationnement importants à leurs abords aux périodes de pointe. Une valorisation des modes actifs est à envisager dans le cadre du *Plan de mobilité active et durable*.
- **Les parcs et les équipements récréatifs** : Ces équipements constituent des lieux de destination prisés par les résidents de Sainte-Catherine. La mise en réseau de ceux-ci constitue un enjeu important du *Plan de mobilité active et durable*.

Deux secteurs possèdent le potentiel de devenir de grands générateurs de déplacements, à savoir :

- **Pôle multifonctionnel du secteur des Écluses** : Un PPU est présentement en cours de préparation pour ce secteur voué à accueillir une mixité verticale et horizontale de fonctions commerciales et résidentielles; ce secteur devrait présenter une densité résidentielle élevée et des commerces d'animation et autres fonctions susceptibles d'en faire un important générateur de déplacements.
- **Pôle multifonctionnel de la rue Léo** : La réalisation d'un projet multifonctionnel s'inspirant des principes TOD autour d'un stationnement incitatif desservi par le réseau de transport collectif est susceptible de constituer un important générateur de déplacements.

### 3.4 Les enjeux

La lecture du milieu et l'identification des problématiques en matière de mobilité active et durable mettent la table aux propositions qui suivront. Toutefois, avant d'être en mesure d'identifier les orientations et propositions d'interventions, il fut nécessaire d'identifier les principaux enjeux en matière de mobilité active et durable afin d'établir les champs d'interventions à privilégier. L'identification des enjeux (littéralement, ce qui est en jeu; ce qui est à perdre ou à gagner) permet de passer d'un mode de réflexion axé sur l'état existant à un mode de réflexion projeté vers l'avenir.

Ainsi, la réalisation du diagnostic (problématiques et lecture du territoire) a permis l'identification des grands enjeux suivants :

- la sécurité des déplacements actifs
- la convivialité des déplacements actifs
- l'efficacité des déplacements actifs
- l'efficacité des déplacements en transport en commun
- l'accès par modes actifs et collectif au centre-ville
- l'accès par modes actifs aux établissements d'enseignement
- l'accès par modes actifs aux garderies
- l'accès par modes actifs aux lieux de loisir et autres services communautaires
- l'accès par modes actifs et collectif aux villes avoisinantes
- la densification intelligente du territoire et l'accentuation de la mixité

Ces enjeux seront abordés de façon transversale au sein de la section suivante qui précisera les grandes orientations du *Plan de mobilité active et durable* et les interventions proposées qui en découlent. Un tableau synthèse, inséré à l'annexe A, précise les enjeux concernés pour chaque intervention proposée.



### 3.5 La vision

La réalisation du diagnostic et l'identification des enjeux a permis d'élaborer un énoncé de vision qui peint l'image de ce que souhaite devenir Sainte-Catherine. Cet énoncé de vision se lit ainsi :

#### **Sainte-Catherine : Ville active et durable**

Sainte-Catherine constituera une ville offrant de réelles solutions de rechange à l'automobile :

- pour ses familles désireuses de se divertir et de bénéficier des services de proximité offerts à Sainte-Catherine;
- pour ses aînés pour qui les déplacements peuvent être limités;
- pour les élèves et étudiants désirant se rendre à leurs lieux d'études;
- pour les travailleurs œuvrant sur son territoire et à l'extérieur;

Dans chacun de ses gestes de planification et d'aménagement, la Ville cherchera à favoriser la mobilité active et durable ainsi que les saines habitudes de vie. Ainsi, ses parcours actifs permettront de se déplacer efficacement, en toute sécurité et dans un cadre convivial. Le service de transport collectif sera graduellement amélioré de façon à encourager sa plus grande utilisation. Sainte-Catherine sera donc un milieu de vie complet, adapté aux besoins de ses citoyens, particulièrement en matière de déplacement.

## Section 4 Grandes orientations

La présente section présente les grandes orientations qui structureront les interventions à réaliser par la Ville en matière de mobilité active et durable. Ces orientations constituent les principes directeurs formant le cœur du *Plan de mobilité active et durable*. Chacune de ces orientations se décline en propositions générales et, pour certains secteurs particuliers, en interventions ciblées. Ces propositions sont énoncées dans l'optique de mettre en œuvre les grandes orientations.

Quatre grandes orientations ont donc été définies au sein du *Plan de mobilité active et durable*, à savoir :

- Orientation 1 : Favoriser les déplacements piétonniers.
- Orientation 2 : Compléter et réaménager le réseau de voies cyclables.
- Orientation 3 : Tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes.
- Orientation 4 : Favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs.

Un tableau synthèse inséré en fin de section indique, de façon transversale, quels enjeux sont pris en compte par chacune des propositions générales et interventions ciblées. Les principales propositions sont par la suite reprises au sein du plan d'action de la section 5.

### 4.1 Orientation 1 : Favoriser les déplacements piétonniers



Réseau piétonnier, boulevard Saint-Laurent

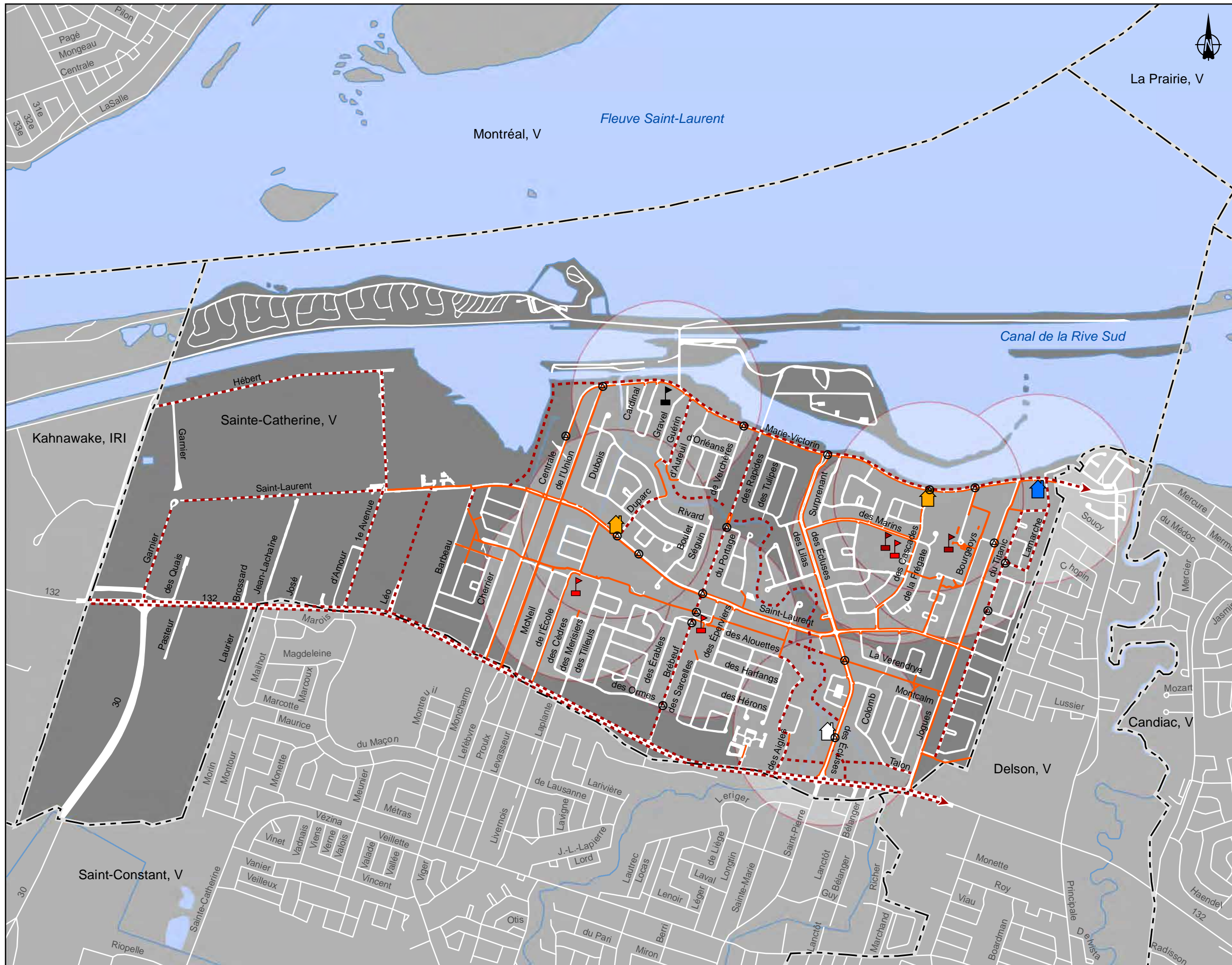
Le *Plan de mobilité active et durable* vise à favoriser les déplacements piétonniers en offrant un environnement sécuritaire et convivial aux piétons ainsi que des options de parcours utilitaires efficaces.

#### 4.1.1 Propositions générales












##### 4.1.1.1 Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétonniers

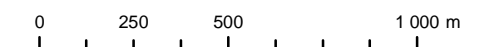
Le *Plan de mobilité active et durable* propose d'étendre le réseau de trottoir afin de mieux desservir les principaux axes de circulation ainsi que certains lieux sensibles tels les écoles et les garderies. La carte 11 illustre le réseau piétonnier projeté (incluant les liens multifonctionnels).





### Légende

-  Traverse piétonnière à aménager
- Centre de santé**
-  CHSLD
-  Résidence pour personnes âgées
-  Résidence pour personnes âgées (en construction)
- École**
-  Primaire
-  Secondaire
-  Éducation aux adultes
-  Rayon de 500 m d'une école ou d'un centre de santé
-  Limite municipale
-  Réseau piétonnier
-  Réseau piétonnier projeté



Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

1:20 000

**Sources :**  
 Hydrographie : Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites : Ville de Sainte-Catherine, 2014.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_11\_pietonnier\_projeté\_150202.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

### Réseau piétonnier projeté

Février 2015

Carte 11









Passerelle du secteur des rues Duparc et Guérin

Les interventions projetées sont les suivantes :

- Aménager un trottoir du côté nord (côté fleuve) du boulevard Marie-Victorin.
- Aménager un trottoir du côté ouest de la rue Brébeuf.
- Aménager un trottoir des deux côtés de la route 132 dans le cadre de son réaménagement comme boulevard urbain.
- Aménager un trottoir du côté est de la rue Lamarche et connecter celui-ci à la rue du Titanic via l'avenue du Victoria.
- Aménager un trottoir du côté est de la rue du Titanic.
- Poursuivre la voie multifonctionnelle de la rue Jogues jusqu'à la route 132.
- Prévoir des trottoirs sur l'ensemble des voies de circulation du secteur du Pôle des Écluses et lier ceux-ci à des passerelles enjambant les deux rivières.
- Prévoir des trottoirs sur l'ensemble des voies de circulation du futur développement du secteur de la rue Léo.
- Compléter le trottoir de la rue des Aigles en reliant la route 132 jusqu'à la rue des Alouettes.
- Compléter la piste multifonctionnelle longeant les lignes à haute tension par l'aménagement d'une passerelle au-dessus de la rivière Saint-Régis.
- Aménager une piste multifonctionnelle sur le côté est des rues Guérin et Duparc de façon à lier le boulevard Marie-Victorin au boulevard Saint-Laurent par la passerelle existante.
- Aménager une piste multifonctionnelle liant les parcs Francis-Xavier-Fontaine et des Chevaliers de Colomb.
- Poursuivre la piste multifonctionnelle du boulevard Saint-Laurent vers l'ouest jusqu'aux abords de la rue Garnier.
- Aménager une piste multifonctionnelle sur la 1<sup>ère</sup> avenue et la rue Garnier et un trottoir sur la rue Hébert.

Le réaménagement des principales voies de circulation sont expliquées plus en détails dans la sous-section 4.2 traitant plus spécifiquement du réseau cyclable. Certaines de ces interventions sont aussi expliquées de façon plus détaillée dans la sous-section 4.1.2.

## Apaisement de la circulation

### Déviations verticales

- Bande sonore
- Dos d'âne allongé
- Coussin (« Speed Cushion »)
- Intersection surélevée
- Passage piéton texturé
- Passage piéton surélevé
- Prolongement de trottoir

### Déviations horizontales

- Avancée de trottoir
- Bordure à rayon réduit
- Chicane - 1 voie/2 voies
- Îlot circulaire
- Stationnement sur rue
- Resserrement chaussée
- Terre-plein

### Entraves

- Avancée à mi-chaussée
- Îlot de canalisation
- Îlot de tourne-à-droite
- Impasse
- Terre-plein continu en carrefour
- Terre-plein diagonal

### Signalisation

- Accès interdit
- Arrêt
- Cédez le passage
- Interdiction de virage à droite / à gauche
- Sens unique
- Vitesse maximale
- Coordination des feux de circulation

### Autre

- Voie cyclable
- Îlot de traversée (refuge)
- Porte d'entrée (zone résidentielle/scolaire)
- « Woonerf » ou zone de rencontre
- Radar avec vitesse affichée

(Détails présentés en annexe B)

### 4.1.1.2 Aménager de nouvelles traverses piétonnières

De nombreuses traverses piétonnières sont aménagées sur le réseau routier de Sainte-Catherine afin de faciliter les déplacements piétonniers de part et d'autre de la voie publique.

Le *Plan de mobilité active et durable* propose d'aménager de nouvelles traverses piétonnières aux endroits identifiés à la carte 11 afin de :

- Sécuriser les principales intersections et le corridor multifonctionnel des lignes à haute tension;
- Diminuer les distances de parcours entre les traverses existantes;
- S'arrimer au réseau piétonnier projeté;
- Permettre une traversée sécuritaire vers certains points d'intérêt (maison des jeunes, parc optimiste, garderie de la rue Centrale, etc.).

L'aménagement des nouvelles traverses piétonnières pourra se faire à l'aide d'un simple marquage sur la chaussée. Sur les axes principaux, un revêtement distinctif pourra être utilisé ainsi que des avancées de trottoir afin de minimiser la longueur des parcours piétonniers. Des balises centrales devraient être installées en dehors de la période hivernale aux traverses non protégées par un arrêt.

### 4.1.1.3 Favoriser un apaisement de la circulation sur certains axes problématiques et à proximité de milieux sensibles

De façon générale, les mesures visant à accroître la sécurité des déplacements contribuent également à augmenter la qualité de vie des citoyens en rendant les milieux plus conviviaux par la réduction de la vitesse et des débits de véhicules. Ces mesures sont souvent appelées des mesures d'apaisement de la circulation (« Traffic Calming »). Un éventail de mesures d'apaisement de la circulation existe, notamment les mesures dites de déviation verticale ou horizontale, d'entrave, ou de signalisation (voir encadré). Les paragraphes qui suivent décrivent succinctement ces différentes mesures tandis que l'annexe B les présente de façon détaillée, en identifiant leur applicabilité, leur efficacité, leurs impacts et leurs principaux avantages/inconvénients. Cette annexe vise à servir de guide de prise de décision pour l'implantation de telles mesures.

L'introduction de mesures visant à apaiser la circulation devrait être précédée d'une étude de circulation qui prendra en considération les facteurs suivants :

- Opinion de la population locale concernant les mesures projetées.
- Les vitesses de circulation effectives.



Avancée de trottoir et traverse piétonne,  
boulevard Saint-Laurent

- L'opportunité d'implanter des équipements favorisant les transports actifs lors des travaux (trottoir, voie cyclable, plantations, etc.).
- La topographie.
- Les débits véhiculaires minimaux et maximaux à respecter.
- L'avis des services d'urgence et du CIT Roussillon.
- L'importance de considérer un ensemble de rues comme territoire de référence et non un site ponctuel afin d'éviter des reports de circulation.

Les **mesures de déviation**, qu'elles soient **verticales ou horizontales**, ont pour effet direct de réduire la vitesse, de limiter la circulation de transit et d'améliorer la sécurité et l'environnement (nuisances sonores, émissions). Les **mesures d'entrave** réduisent plus efficacement les débits de transit, mais limitent l'accessibilité des quartiers. Les débits automobiles sur le réseau local de Sainte-Catherine étant peu élevé, les mesures de déviation apparaissent plus appropriées que les mesures d'entrave.

Les **mesures de signalisation** sont relatives soit à la vitesse (affichage de vitesse limitée, panneaux d'arrêt, panneaux de sensibilisation de type « attention à nos enfants ») ou à une entrave (accès ou mouvement de virage interdit, sens unique). La signalisation peut être statique ou dynamique. À ces mesures s'ajoute la réduction de la largeur des voies de circulation.

La signalisation, lorsque mise en place seule, est en grande partie peu efficace sur la limitation de la vitesse. En particulier, les panneaux d'arrêts sont peu respectés lorsqu'utilisés à cette fin. L'affichage statique de la vitesse est aussi d'une efficacité limitée, car il est de plus en plus démontré par l'expérience que la multiplication des panneaux de signalisation n'a pas forcément les effets de sensibilisation escomptés. Toutefois, une signalisation dynamique, comme l'affichage de la vitesse des usagers, apparaît une mesure efficace de sensibilisation, et par conséquent de limitation.

Des interventions sur le milieu physique de circulation, venant modifier la perception du conducteur, peuvent être des plus efficaces pour modérer la circulation : mesures de déviation verticales et horizontales, réduction de la largeur des voies, plantations d'alignement.

Le contrôle policier est bien sûr une mesure efficace de contrôle de la vitesse, mais reste impossible à implanter en permanence sur tous les axes souhaités. La tendance à l'implantation de cinémomètres photographiques, communément appelés photos-radars, est en ce sens bénéfique à moyen terme, mais apparaît comme une solution inusitée à l'extérieur du réseau supérieur.



Dos d'âne allongé, rue des Marins

Concernant la Ville de Sainte-Catherine, les objectifs d'amélioration de la sécurité et du cadre de vie des citoyens doivent être priorités, sans nuire à l'accessibilité des quartiers déjà aux prises avec un niveau d'enclavement important. Il apparaît pertinent de privilégier l'apaisement de la vitesse de circulation plutôt que l'entrave, à condition de ne pas se contenter de mesures de signalisation, réputées moins efficaces, et donc d'intervenir sur le milieu physique de circulation.

Les principaux axes où la circulation devrait être apaisée sont les suivants (en ordre de priorité) :

- Boulevard Marie-Victorin.
- Boulevard Saint-Laurent.
- Rue Brébeuf.
- Rue Centrale.
- Boulevard des Écluses.

Conformément aux constats présentés à la section 3 du *Plan de mobilité active et durable*, les principaux milieux sensibles où la circulation devrait être apaisée sont les suivants :

- Centre-ville.
- Secteurs scolaires.
- Abords des parcs municipaux.
- Abords des garderies et centre pour personnes âgées.

#### 4.1.1.4 Ajouter des balises centrales au centre des traverses piétonnières non protégées par un panneau d'arrêt

Le *Plan de mobilité active et durable* préconise l'aménagement d'une balise centrale identifiant la traverse piétonnière et rappelant la priorité aux piétons sur l'ensemble des traverses non protégées par un panneau d'arrêt.

Ces balises incitent au ralentissement de la circulation et constituent un rappel visuel efficace de la nécessité de s'arrêter pour laisser passer le piéton.

Les traverses à proximité des écoles, principalement celles sur les rues des Marins et des Bateliers, devraient être aménagées en priorité, en raison de leur utilisation par les écoliers. En effet, ces écoles concentrent dans leurs environs de nombreux ménages avec enfant (voir carte 1).

Balise centrale – Montréal  
source : lavoixpop.com



#### 4.1.1.5 Adapter le réseau de trottoir à l'ensemble des clientèles

L'aménagement de nouveaux trottoirs et le réaménagement des trottoirs existants devraient respecter les principes suivants :

- Largeur minimale fixée à 1,8 m, libre d'obstacles, afin de faciliter la circulation des poussettes (exceptionnellement, les trottoirs pourraient être de 1,5 m lorsque l'espace disponible ne permet pas d'aménager plus large).
- Largeur minimale fixée à 2 m, libre d'obstacles, le long des axes d'ambiance :
  - le boulevard Saint-Laurent au centre-ville;
  - le boulevard des Écluses dans le secteur du Pôle des Écluses;
  - la route 132, advenant un réaménagement en boulevard urbain;
  - toute nouvelle rue commerciale ou mixte d'ambiance.
- Respect des critères et normes de design identifiés dans la fiche 11 « Trottoirs et liens piétonniers » du *Guide pratique d'accessibilité universelle* publiée par la Ville de Québec.<sup>8</sup>



Descente de trottoir, intersection de la rue Union et du boulevard Marie-Victorin

#### 4.1.1.6 Aménager des aires de repos (bancs) le long des parcours actifs

Au cours des dernières années, la Ville de Sainte-Catherine a aménagé de nombreuses aires de repos le long des parcours actifs notamment le long du boulevard Marie-Victorin, du boulevard Saint-Laurent au sein des parcs municipaux et sur le site des nouveaux abribus.

Le *Plan de mobilité active et durable* favorise l'aménagement de nouveaux bancs le long du réseau cyclable et piétonnier. Le long des collectrices, il est souhaitable qu'un banc soit installé environ à chaque 400 mètres. Dans les milieux plus animés (pensons au centre-ville et au cœur du secteur du Pôle des Écluses), un banc devrait être installé à chaque 150 mètres, notamment en raison du nombre importants de personnes âgées qui se concentrent dans ces secteurs (voir carte 2). Ces travaux devraient être coordonnés avec les améliorations prévues au réseau piétonnier et cyclable, notamment dans le cadre de travaux majeurs de réfection.



Aire de repos , rue Union

<sup>8</sup> Ville de Québec, « Fiche 11 : Trottoirs et liens piétonniers », dans *Guide pratique d'accessibilité universelle*, mai 2010, disponible en ligne : [http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/docs/acces/acces\\_Fiche11.pdf](http://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/propriete/docs/acces/acces_Fiche11.pdf)



#### 4.1.1.7 Assurer un marquage au sol des zones de 30 km/h à proximité des écoles



Marquage au sol, rue Brébeuf.

Pour certains secteurs, la Ville de Sainte-Catherine a utilisé le marquage au sol pour signaler aux automobilistes qu'ils entrent dans une zone où la vitesse maximale est fixée à 30 km/h (rue Brébeuf et boulevard Saint-Laurent).

Le *Plan de mobilité active et durable* propose de généraliser cette pratique afin de systématiquement signaler par un marquage au sol l'entrée dans une zone de 30 km/h aux abords d'une école. Un tel marquage constitue un rappel supplémentaire pour les automobilistes de l'importance de ralentir aux abords des écoles.

De tels marquages pourraient aussi être appliqués dans d'autres zones de 30 km/h, notamment à proximité des garderies, des parcs et des résidences pour personnes âgées.

#### 4.1.1.8 Assurer un marquage au sol des corridors scolaires



Exemple de marquage au sol d'un corridor scolaire, Ville de Sherbrooke, source : MTQ, *Redécouvrir le chemin de l'école, Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*, 2009.

La Ville de Sainte-Catherine a contribué, avec ses partenaires (commission scolaire, police et Parents Secours), à mettre en place un réseau de corridor scolaire. Ces corridors ont pour but de sécuriser les déplacements à pied vers et à partir de l'école en identifiant clairement ceux-ci au moyen d'une signalisation et en y appliquant une surveillance policière accrue.

La lisibilité du réseau pour les enfants pourrait être améliorée par l'ajout d'un marquage au sol spécifiquement conçu à cette fin. En effet, l'ajout de symboles au sol permettrait de mieux baliser le chemin et d'en faciliter la compréhension pour ses usagers.

#### 4.1.1.9 Encourager la mise en place de circuits de courses à pied



Marquage au sol de réseau récréatif, piste multifonctionnelle des lignes à haute tension

De concert avec les groupes de loisir concernés par cette activité, consolider les circuits officiels de course à pied existants et évaluer la possibilité d'établir de nouveaux circuits avec des distances définies (5 km, 10 km, etc.). Les distances à privilégier devraient être établies en concertation avec les groupes de loisir.

Les circuits devraient prioriser un passage à travers les parcs municipaux et le corridor des lignes à haute tension de façon à minimiser les interruptions dans les parcours et présenter un environnement agréable incitant à l'activité physique. Ceux-ci devraient être identifiés à partir d'une signalétique particulière et, potentiellement, d'un marquage au sol permettant à tous les usagers de reconnaître le circuit.



Passerelle du secteur des rues Duparc et Guérin

#### 4.1.1.10 Effectuer le déneigement des principaux trottoirs en période hivernale

La Ville de Sainte-Catherine entend progressivement effectuer le déneigement des trottoirs en période hivernale. Les collectrices et les corridors scolaires devraient être déneigés en priorité.

Le corridor des lignes à haute tension d'Hydro-Québec ainsi que le récré-O-Parc pourrait constituer un réseau blanc permettant la pratique du ski de fond et de la raquette.

### 4.1.2 Interventions ciblées

#### 4.1.2.1 Lier la passerelle de la rue Duparc au reste du réseau piétonnier

Le *Plan de mobilité active et durable* privilégie l'aménagement d'une piste multifonctionnelle sur les rues Guérin et Duparc de façon à lier la passerelle enjambant la rivière Saint-Régis aux boulevards Marie-Victorin et Saint-Laurent, le tout comme expliqué au point 4.2.2.7. Comme illustrée à la carte 12, une traverse piétonne devrait aussi être aménagée à l'intersection du boulevard Saint-Laurent et de la rue Duparc. Celle-ci, de par sa localisation au centre-ville, devrait faire l'objet d'un marquage distinctif, à l'image de l'intersection entre la rue Centrale et le boulevard Saint-Laurent.

#### 4.1.2.2 Aménager un trottoir le long des rues du Titanic et Lamarche

Comme indiqué à la carte 11, le *Plan de mobilité active et durable* privilégie l'aménagement d'un trottoir du côté est des rues du Titanic et Lamarche, ainsi que du côté sud de l'avenue du Victoria.

Ce réseau piétonnier permettra de desservir la rue Lamarche, rue largement déstructurée occupée par de nombreux usages para-industriels, dans une perspective de requalification principalement à des fins résidentielles de moyenne densité. L'ouverture d'une nouvelle garderie est d'ailleurs envisagée près du parc La Providence.

L'ajout d'un trottoir sur la rue du Titanic permettra de réduire la dimension de sa chaussée et de lier la rue Lamarche au reste du réseau piétonnier.

#### 4.1.2.3 Faire les représentations nécessaires auprès de la Ville de Delson pour l'encourager à aménager un trottoir sur le boulevard Marie-Victorin

Le trottoir aménagé du côté sud du boulevard Marie-Victorin prend fin à la limite municipale avec Delson. L'absence de trottoirs constitue une contrainte aux déplacements piétonniers vers le centre commercial Place Le Riverain, lequel constitue un pôle de commerces et services locaux situés à distance de marche des secteurs les plus à l'est de la Ville de Sainte-Catherine.

### Le programme Trottibus

« Pour encourager les jeunes et moins jeunes à intégrer la marche dans leur mode de vie, la Société canadienne du cancer (SCC) s'est donné comme mandat de mobiliser ses ressources vers un projet commun : celui de soutenir le développement d'un réseau de Trottibus dans la province du Québec.

Au moyen de trajets et d'arrêts prédéterminés, des adultes bénévoles accompagnent un groupe d'enfants de la maternelle à la troisième année vers l'école. Le Trottibus se déplace à pied chaque matin de la semaine.

Les principaux rôles de la SCC sont de former les responsables du projet, de leur fournir tous les outils nécessaires et de les aider au recrutement de bénévoles (au besoin). »

Source : Société canadienne du cancer.

### Le programme À pied, à vélo, ville active :

« Avec le programme À pied, à vélo, ville active, Vélo Québec se positionne depuis 2005 comme intervenant incontournable auprès des municipalités et des écoles du Québec afin de faire la promotion du transport actif en :

- Facilitant les déplacements actifs des enfants et de leurs parents sur le trajet domicile-école-travail;
- Créant des environnements sécuritaires afin de favoriser le transport actif pour l'ensemble des citoyens. »

Source : Vélo Québec.



Sentier informel de la rivière Saint-Régis

La Ville de Sainte-Catherine entend encourager la Ville de Delson à aménager un trottoir continu vers ce centre commercial afin d'inciter les résidents de Sainte-Catherine à s'y rendre à pied. Avec ces nombreux services liés au secteur de la santé, ce pôle présente notamment un intérêt particulier pour les résidents du Domaine des Cascades.

#### 4.1.2.4 Encourager les établissements scolaires à adopter ou à supporter des programmes encadrant les déplacements à pied des écoliers

Deux principaux programmes s'adressant aux établissements d'enseignement et à leur communauté existent au Québec pour favoriser et sécuriser les déplacements à pied vers et à partir de l'école :

- **À pied, à vélo, ville active** : Programme mis en place par Vélo Québec afin d'encourager l'utilisation des modes actifs par des moyens de sensibilisation et de sécuriser les parcours actifs des écoliers à partir de la réalisation d'un plan de déplacements.
- **Trottibus** : Programme mis sur pied par la société canadienne du cancer afin de fournir les outils et supports aux écoles et aux parents-bénévoles pour la mise en place de circuits d'accompagnement à pied vers les écoles.

Ces initiatives pourraient constituer un complément intéressant aux efforts déjà consentis par la Ville de Sainte-Catherine dans la planification et la mise sur pied des corridors scolaires. La Ville de Sainte-Catherine entend encourager et supporter la commission scolaire des Grandes-Seigneuries et les écoles dans la participation à ses programmes.

#### 4.1.2.5 Mettre en valeur le sentier de la rivière Saint-Régis

Un sentier informel longe la rivière Saint-Régis entre les rues d'Auteuil et Brébeuf, à même le terrain appartenant à la Ville (voir carte 8). Ce corridor vert pourrait être aménagé de façon officielle afin d'inciter la promenade, favorisant ainsi le contact du public avec la rivière Saint-Régis.

De plus, le prolongement du sentier à l'est de la rue Brébeuf est privilégié. Une étude détaillée devra déterminer si un tel sentier peut se raccorder au boulevard Saint-Laurent ou au boulevard des Écluses.

## 4.2 Orientation 2 : Compléter et réaménager le réseau de voies cyclables

L'actuel réseau cyclable de Sainte-Catherine est largement discontinu. Un meilleur maillage du réseau est nécessaire afin de faciliter les déplacements cyclables sécuritaires et efficaces en toute direction. Principalement, le réseau cyclable devrait faciliter les déplacements vers le centre-ville, vers les écoles ainsi que vers les municipalités voisines.



Le *Plan de mobilité active et durable* propose donc plusieurs interventions afin de compléter et de bonifier le réseau cyclable.

## 4.2.1 Propositions générales

### 4.2.1.1 Compléter le réseau cyclable par un meilleur maillage du réseau

Comme exposé précédemment, le réseau cyclable actuel de Sainte-Catherine est largement discontinu : celui-ci manque d'interconnexion pour assurer une couverture efficace du territoire.

La carte 12 présente le réseau cyclable projeté. Les principales interventions sont les suivantes :

- Aménager une piste cyclable en site propre dans l'axe de la rue Brébeuf.
- Aménager une piste cyclable en site propre sur le tronçon de la rue Saint-Laurent situé à l'est de la rue Brébeuf (dans l'optique d'un prolongement à Delson jusqu'à la piste cyclable de la rue Principale).
- Paver et aménager le lien manquant pour la piste multifonctionnelle longeant les lignes à haute tension.
- Aménager une piste cyclable en site propre sur le boulevard des Écluses (passage à travers le PPU du secteur des Écluses et continuité sur la rue Saint-Pierre).
- Aménager une piste cyclable en site propre le long de la route 132 dans le cadre de son réaménagement en boulevard urbain.
- Aménager une piste multifonctionnelle le long de la rue Barbeau entre le parc Terry-Fox et le boulevard Saint-Laurent.
- Aménager une voie cyclable entre la route 132 et le boulevard Saint-Laurent dans le cadre du développement d'un nouveau quartier s'inspirant des principes TOD dans le secteur de la rue Léo.
- Aménager une piste multifonctionnelle dans le cadre du prolongement du boulevard Saint-Laurent vers l'ouest.
- Prolonger la piste multifonctionnelle de la rue Jogues jusqu'aux abords du futur boulevard urbain de la route 132.
- Aménager une piste multifonctionnelle sur la rue Guérin.
- Aménager une piste multifonctionnelle sur la rue Duparc.
- Aménager une piste multifonctionnelle liant les parcs Francis-Xavier Fontaine et Chevaliers de Colomb et empruntant le tracé du sentier informel longeant le bassin de virage de la voie maritime du Saint-Laurent.
- Aménager une piste multifonctionnelle sur la 1<sup>ère</sup> avenue et la rue Garnier.



Bande cyclable bidirectionnelle avec délinéateurs sur la rue Centrale

### Les voies cyclables au Québec

Il existe plusieurs types de voies cyclables. En milieu urbain, les principaux types sont les suivants :

**Les chaussées désignées :** Elles ne comportent pas de corridor réservé aux cyclistes, mais sont signalisées au moyen de panneaux. De plus, un pictogramme représentant un vélo est peint sur la chaussée. Aussi appelé « chaussée partagée ».

**Les bandes cyclables :** Aménagée à même la chaussée, la signalisation et le marquage indiquent qu'elles sont réservées à l'usage exclusif des cyclistes. Une séparation physique avec les voies de circulation est nécessaire pour l'aménagement d'une voie bidirectionnelle.

**Les pistes cyclables :** Elles sont situées à l'écart de toute circulation automobile ou séparées de celle-ci par une barrière physique.

**Les pistes multifonctionnelles :** Elles sont situées à l'écart de toute circulation automobile ou séparées de celle-ci par une barrière physique. Toutefois, à la différence des pistes cyclables, les pistes multifonctionnelles sont conçues pour accueillir les piétons et les cyclistes.

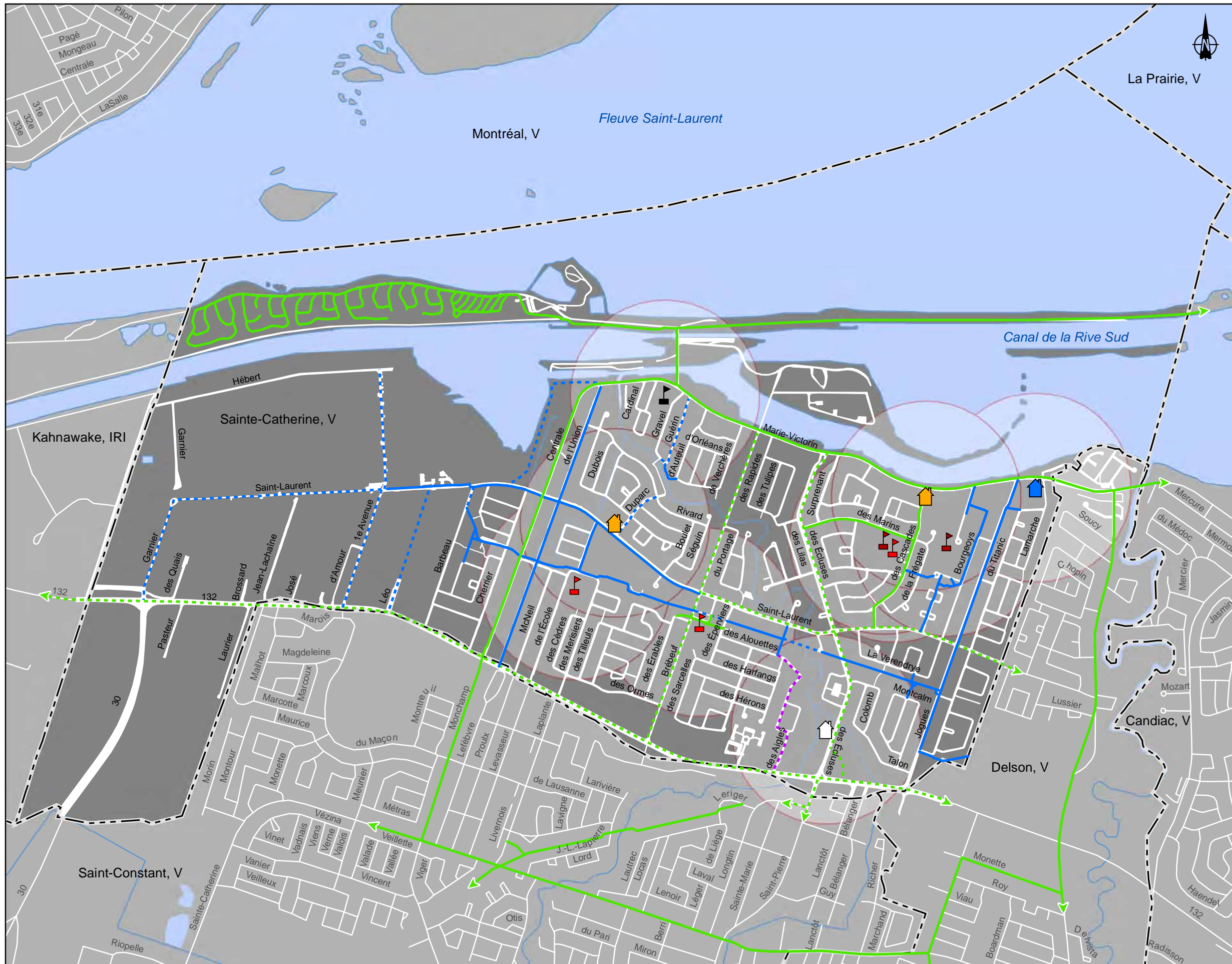
Source : SAAQ et MTQ, *Guide de sécurité à vélo*, 7<sup>e</sup> édition et AECOM.

Ces interventions ont pour principaux objectifs de :

- compléter le réseau actuel en quadrillant le territoire de façon à fournir des options de déplacements en vélo en toute direction;
- mieux connecter le réseau cyclable de Sainte-Catherine avec celui de Delson et Saint-Constant;
- mieux connecter les institutions d'enseignement et les parcs de quartier au réseau cyclable.

Les principales interventions sont présentées de façon plus détaillées dans la sous-section 4.2.2.





### Légende

#### Centre de santé

- CHSLD
- Résidence pour personnes âgées
- Résidence pour personnes âgées (en construction)

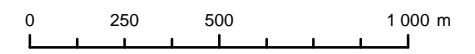
#### École

- Primaire
- Secondaire
- Éducation aux adultes
- Rayon de 500 m d'une école ou d'un centre de santé

#### Limite municipale

#### Réseau cyclable

- Voie cyclable existante
- Voie cyclable projetée
- Multifonctionnel existant
- Multifonctionnel projeté
- Chaussée partagée projetée



Projection : MTM, fuseau 8, NAD 83

1:20 000

**Sources :**  
 Hydrographie : Réseau hydro national (RHN), 2013;  
 Routes et limites : Ville de Sainte-Catherine, 2014.  
 Cartographie : AECOM  
 Fichier : Carte\_12\_cyclable\_projete\_150130.mxd

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE  
 DE LA VILLE DE SAINTE-CATHERINE

### Réseau cyclable projeté

Février 2015

Carte 12







Système Bornéo, arrondissement du Plateau-Mont-Royal, source : Journal Métro

#### 4.2.1.2 Ajouter des points d'eau le long du réseau cyclable

L'ajout de points d'eau où les cyclistes pourraient se désaltérer constitue un besoin exprimé par de nombreux intervenants dans le cadre des activités de consultation citoyenne qui ont précédé l'élaboration du *Plan de mobilité active et durable*.

De tels équipements encouragent l'utilisation du vélo, particulièrement à des fins récréatives. À cet égard, le *Plan de mobilité active et durable* privilégie de façon prioritaire l'ajout de point d'eau dans l'axe du boulevard Marie-Victorin et des lignes à haute tension (présence de borne fontaine sur certains axes transversaux); ces deux corridors constituant les principaux axes pour les déplacements récréatifs. L'ajout de points d'eau dans les parcs, qui sont pour la plupart connectés au réseau cyclable actuel ou projeté, constitue aussi une stratégie à privilégier, car elle permet à la fois de desservir la clientèle des parcs et celle du réseau cyclable.

Le projet pilote Bornéo, lancé à l'été 2014, par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal à Montréal, constitue une avenue aux perspectives intéressantes. Elle permet, à faible coût, d'installer un dispositif à même les bornes fontaines permettant aux passants de se désaltérer, sans entraver l'accès aux conduites en cas d'incendie.

L'installation de cet équipement, conçu par l'Association des designers industriels du Québec, a été validée par le service de l'eau et celui des incendies de la Ville de Montréal. Dans le cadre du projet pilote, le coût unitaire de ces équipements, incluant le coût de conception et d'installation, s'est élevé à environ 5 000 \$; la production d'unités supplémentaires devrait pouvoir être réalisée à plus faible coût.

#### 4.2.1.3 Ajouter des toilettes le long du réseau cyclable



Centre Aimé-Guérin, boulevard Saint-Laurent

Tout comme pour les points d'eau, une localisation des équipements sanitaires à même les parcs est favorisée afin de desservir à la fois la clientèle visitant les parcs et celle empruntant les voies cyclables. À cet égard, le *Plan de mobilité active et durable*, en cohérence avec le *Plan d'action 2013 à l'égard des personnes handicapées*, supporte le moyen d'action identifié dans ce document et visant, lors du réaménagement des parcs, à prévoir l'installation d'une toilette portative adaptée aux personnes handicapées.

Précisons que des toilettes publiques sont déjà disponibles au centre communautaire Aimé-Guérin/bibliothèque, au Récré-O-Parc et au parc Montcalm. Toutefois, aucune signalisation ne permet de diriger les cyclistes vers ces équipements.

Une meilleure signalisation des équipements sanitaires le long du réseau cyclable permettrait de publiciser et de diriger efficacement les usagers du réseau cyclable vers les équipements sanitaires existants.



### Le cas de Rimouski : un règlement de zonage favorisant le stationnement pour vélos au détriment du stationnement automobile

Dans le cadre de la révision de son plan d'urbanisme et de son règlement de zonage, la Ville de Rimouski a adopté des dispositions permettant d'aménager moins de cases de stationnement pour automobile que minimalement exigé, et ce, si un nombre supplémentaire de places de stationnement à vélo est aménagé :

« Article 411 Le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo pour un usage de la catégorie d'usages commerce (C) s'établit selon un ratio de 1 unité par tranche de 10 cases de stationnement hors rue pour automobile jusqu'à concurrence de 25 unités.

Lorsqu'une aire de stationnement pour vélo est aménagée en sus des exigences de l'alinéa précédent et conformément aux dispositions de l'article 389, il est possible de réduire le nombre de case de stationnement aux conditions suivantes :

1. Une case de stationnement peut être remplacée par une tranche complète de 5 unités de stationnement pour vélo disponibles au public.
2. Le nombre maximal de cases de stationnement pouvant être remplacé est fixé à 3, sans excéder 10 % du nombre de cases exigé au présent chapitre. Malgré la règle du 10 %, il demeure possible de remplacer 1 case de stationnement en autant qu'au moins une case soit aménagée. »

Source : Règlement de zonage de Rimouski, article 411.

#### 4.2.1.4 Favoriser l'installation de supports à vélos à proximité des commerces et institutions non municipales

Le *Plan de mobilité active et durable* propose de modifier la réglementation d'urbanisme afin d'exiger l'installation de supports à vélos lors de travaux de réaménagement de terrain (incluant les aires de stationnement), d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment principal pour les usages commerciaux et communautaires, particulièrement au centre-ville et le long de la route 132.

Pour ces usages, la réglementation d'urbanisme pourrait s'inspirer des barèmes préconisés par Vélo Québec, à savoir :

**Tableau 8 : Nombre minimal de places de stationnement à vélo**

Usage		Nombre minimal de places de stationnement à vélo
Établissement d'enseignement		1 par 10 élèves
Espace à bureau et autre usage communautaire		1 par 200 m <sup>2</sup> , sans devoir aménager plus de 25 places
Commerce	Isolé	Au moins 2 cases
	Rue commerciale ou centre-ville	5 cases par 100 m de façade
	Centre commercial	1 case par 500 m <sup>2</sup> de superficie

Source : AECOM, adapté des propositions de Vélo Québec, *Aménagements en faveur des piétons et cyclistes : guide technique*, 2009, p. 130.

De plus, la Ville de Sainte-Catherine envisagera l'adoption de mesures réglementaires permettant de réduire le nombre de cases de stationnement automobile minimalement exigé, lorsque le nombre de places de stationnement à vélo aménagés sur le site excède les exigences minimales présentées au tableau précédent. En 2013, la Ville de Rimouski a adopté de telles dispositions dans son règlement de zonage.

#### 4.2.1.5 Prévoir l'ajout de supports à vélo dans les parcs et à proximité des bâtiments municipaux

La Ville de Sainte-Catherine s'engage à offrir des places de stationnement à vélo dans chacun de ses parcs. De plus, un nombre de places de stationnement à vélo excédant les exigences minimales de la sous-section 4.2.1.4 devrait être aménagé sur le site de chacun des bâtiments municipaux destinés au public ou abritant des travailleurs.

#### 4.2.1.6 Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable existant

##### Ce qu'ils nous ont dit sur l'état du réseau existant de voies cyclables

Les réponses obtenues lors des activités de consultation ont relevé les problématiques suivantes :

- Certaines voies cyclables et pistes multifonctionnelles sont en mauvais état, principalement le long du boulevard Marie-Victorin, de la rue Centrale et du boulevard Saint-Laurent. À ce chapitre, 23 % des répondants au sondage court ont indiqué être insatisfaits ou très insatisfaits des conditions des voies cyclables.
- Le manque de signalisation le long du réseau cyclable constitue un facteur de risque et contribue à la confusion du réseau.
- Une meilleure signalisation du réseau cyclable contribuerait à mieux faire connaître celui-ci et de pallier au caractère discontinu de certains parcours.

La mise aux normes du réseau cyclable, selon les paramètres techniques reconnus au Québec, constitue un moyen d'action concret apte à accroître le niveau de confort et de sécurité des cyclistes. La Ville de Sainte-Catherine devra, dans un premier temps, procéder à l'évaluation et l'identification détaillée des mesures correctives à apporter.

D'ores et déjà, en accord avec les normes du MTQ, le *Plan de mobilité active et durable* favorise le remplacement des voies cyclables bidirectionnelles sur rue, qui sont, à Sainte-Catherine, protégées par des délinéateurs, par des pistes cyclables aménagés au niveau du trottoir. Néanmoins, de nouvelles voies cyclables bidirectionnelles sur rue pourront être aménagées à court terme et de façon transitoire pour sécuriser certains axes (notamment les boulevard des Écluses et Saint-Laurent) avant de réaménager ces voies en piste cyclable au niveau du trottoir à moyen terme. L'aménagement de voies unidirectionnelles pourrait aussi être envisagé, mais cadre plus difficilement avec le maintien du stationnement sur rue dans un milieu suburbain comme Sainte-Catherine.

Aussi, des interventions ponctuelles et régulières sont privilégiées afin d'accroître la longévité des infrastructures cyclables (entretien du réseau cyclable).

De plus, une meilleure signalisation des voies cyclables et des pistes multifonctionnelles sur l'ensemble du réseau apparaît une priorité, notamment dans la perspective de bien différencier ces deux types de corridor pour faciliter la cohabitation entre les cyclistes et les piétons.

La mise aux normes du réseau cyclable touche à la fois la signalisation de prescription, la signalisation de danger et le marquage et permet d'améliorer la compréhension du réseau par les usagers ainsi que leur sentiment de sécurité. Le MTQ établit d'ailleurs certaines normes au niveau de la signalisation et du marquage des voies cyclables et cyclo-pédestres (multifonctionnelles).

Ainsi, les pistes multifonctionnelles devraient clairement indiquer la présence des autres usagers de la route afin que les comportements de chacun soient adaptés. La signalisation des liens multifonctionnels permet d'annoncer le caractère des voies et de limiter les conflits entre les différents usagers. Cela vaut d'autant plus dans le cas où une assignation des voies est prescrite.

Au niveau du marquage, les normes du MTQ spécifient que les marques sont requises pour toute voie cyclable sur la chaussée. Dans le cas d'une piste en site propre munie d'un revêtement, les marques sont requises dans les cas suivants :

- Piste cyclable à fort débit dans les périmètres d'urbanisation.
- Piste cyclable dont la chaussée est partagée avec les piétons par un corridor réservé.



- Piste cyclable avec un sentier piéton ou un trottoir en parallèle.

La réfection des différents axes, ainsi que la mise en œuvre de certaines interventions ciblées décrites ci-après (notamment, le réaménagement et l'implantation proposés de certaines voies cyclables) constitueront des opportunités d'assurer cette mise aux normes, notamment en matière de signalisation et de travaux permettant la séparation des voies cyclables et des voies de circulation automobile.

#### **4.2.1.7 Permettre l'accès au réseau cyclable en période hivernale**

Le *Plan de mobilité active et durable* privilégie le déneigement du réseau cyclable pendant la période hivernale. Actuellement, la Ville assure déjà le déneigement de la piste cyclable du boulevard Marie-Victorin ainsi que le déneigement des voies cyclables sur rue dont les délinéateurs sont toutefois enlevés.

#### **4.2.1.8 Mieux faire connaître le réseau cyclable à ses utilisateurs**

La Ville de Sainte-Catherine distribue une carte de la ville indiquant les parcours de son réseau cyclable. Cette carte peut aussi être consultée en ligne sur le site internet de la Ville. Cette mesure permet de mieux faire connaître le réseau cyclable.

Le *Plan de mobilité active et durable* propose d'ajouter des modules d'information illustrant une carte du réseau le long du réseau cyclable. Ces modules devraient être installés le long des principaux axes cyclables (principalement au centre-ville, le long du boulevard Marie-Victorin et dans le corridor des lignes à haute tension). Idéalement, ces modules devraient être implantés au sein d'une aire de repos ou à proximité d'un point d'eau afin de favoriser sa consultation.

Ces modules permettront aux cyclistes de pouvoir déterminer le meilleur trajet pour se rendre à destination. Ils permettront aussi d'identifier la localisation et de publiciser les principaux points d'intérêt du territoire (commerces, loisirs, équipements municipaux, etc.).

### **4.2.2 Interventions ciblées**

#### **4.2.2.1 Revoir l'aménagement de la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin de façon à offrir des corridors distincts pour les cyclistes et les piétons**

La piste cyclable le long du boulevard Marie-Victorin, à l'est de la rue Cardinal (section de la piste cyclable séparée de la chaussée par une bordure de trottoir), fait partie du réseau de la Route verte. Permettant de rejoindre le Récré-O-Parc ainsi que les autres municipalités de l'est de la Rive-Sud, cette voie cyclable est très achalandée, particulièrement les fins de semaine.

## La Route verte

La route verte constitue un itinéraire cyclable s'étendant un peu partout au Québec sur environ 5 000 km.

Pour qu'un lien cyclable soit désigné comme tronçon de la route verte, il doit respecter les normes d'aménagement définies par Vélo Québec (Guide de réalisation de la Route verte, 2002 et Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, 2009).

Un système de désignation spécifique permet d'identifier le réseau de la ligne verte (signalisation distinctive).

À Sainte-Catherine, la Route verte longe un tronçon du boulevard Marie-Victorin, du côté nord (côté fleuve). Elle s'étend de la limite municipale avec Delson, jusqu'à la rue Cardinal où la voie cyclable quitte son corridor protégé pour être aménagée à même la chaussée.

Or, tel que relevé précédemment, cette voie cyclable, qui longe le côté nord du boulevard Marie-Victorin, est largement utilisée par les piétons malgré la présence d'un trottoir du côté sud du boulevard. En effet, plusieurs piétons semblent préférer marcher du côté de la voie maritime afin de profiter de l'environnement plus convivial.

Le *Plan de mobilité active et durable* propose donc de revoir l'aménagement des abords nord du boulevard Marie-Victorin en prévoyant un trottoir distinct de la voie cyclable du côté nord. Ce réaménagement permettra à la section de la voie cyclable située à l'ouest de la rue Cardinal d'obtenir la désignation « Route verte » en aménageant celle-ci en site propre.

La figure 1 présente le réaménagement proposé de l'emprise publique. La figure 2 illustre, à titre indicatif, le réaménagement proposé du boulevard Marie-Victorin dans le secteur de l'hôtel-de-ville. Un trottoir ainsi qu'une piste cyclable en site propre sont prévus du côté nord de l'emprise. Afin de sécuriser l'intersection de la rue Union et du boulevard Marie-Victorin, une traverse pour piéton surélevée devrait être aménagée. Une signalisation d'arrêt permettra aussi de ralentir la circulation à l'approche de la courbe menant vers la rue Centrale. Le réaménagement de l'intersection permettra de sécuriser l'accès à la rue Union, à l'hôtel-de-ville et au parc Francis-Xavier-Fontaine pour les usagers des modes actifs.

**Figure 1** : Coupe schématique du boulevard Marie-Victorin

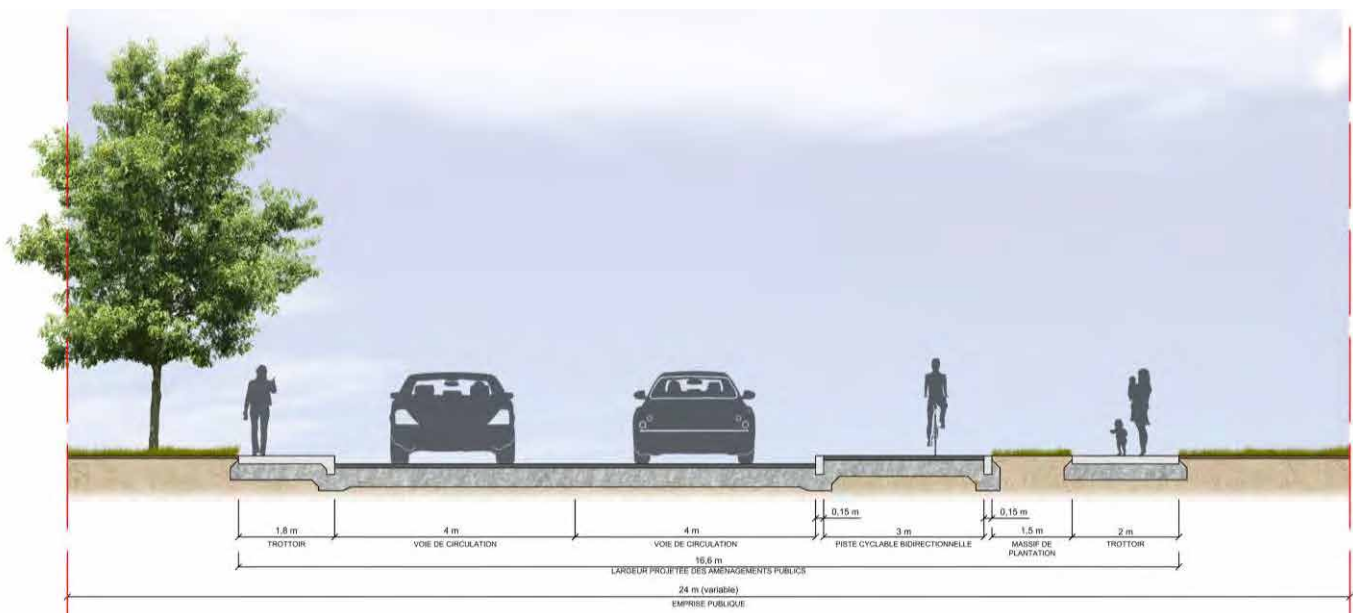


Figure 2 : Perspective du secteur de l'hôtel-de-ville





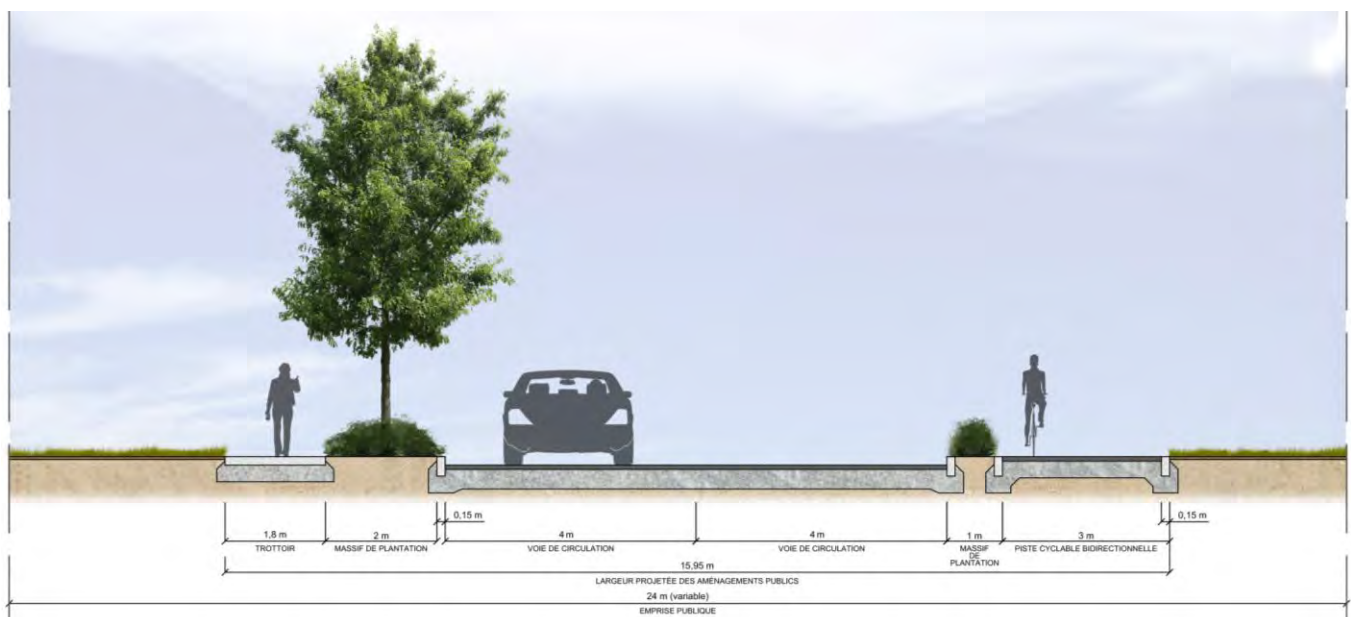
#### 4.2.2.2 Revoir l'aménagement de la voie cyclable de la rue Centrale

Actuellement, une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée en bordure de la rue Centrale (côté ouest). Cette piste est aménagée au niveau de la chaussée et séparée de la rue par des délinéateurs.

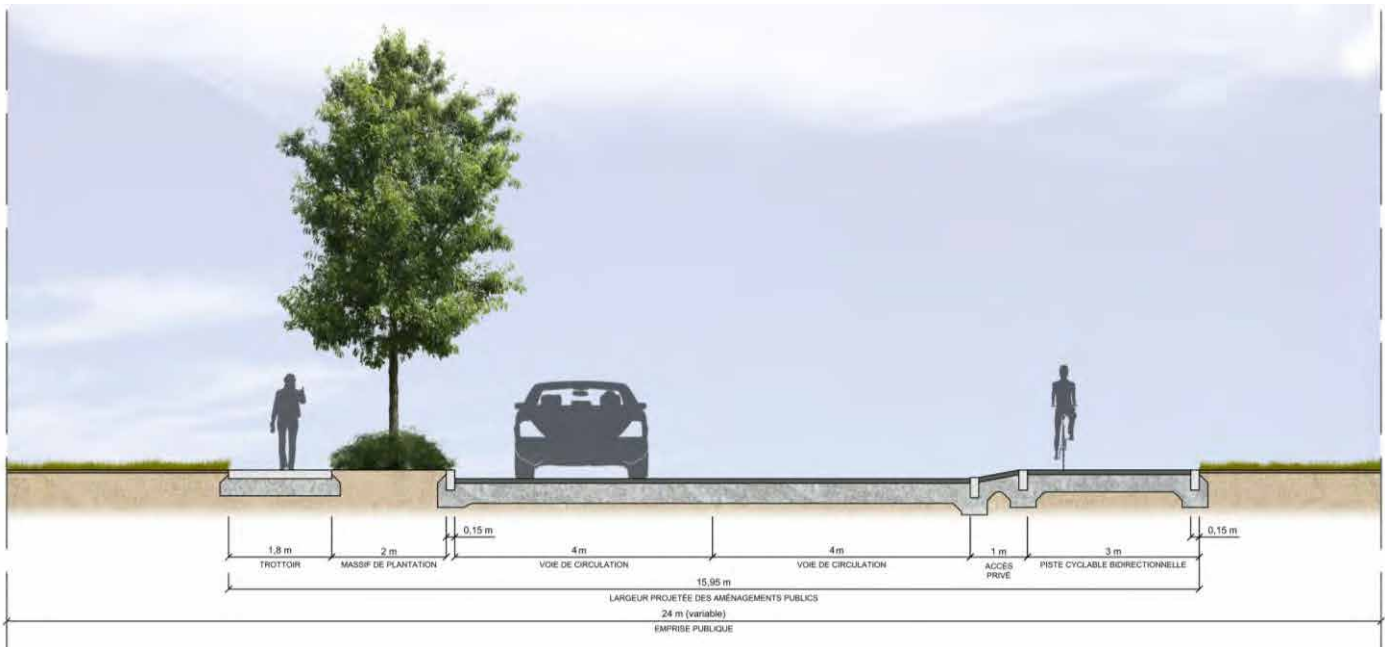
La réfection prochaine de la rue Centrale constitue l'opportunité de revoir son aménagement en ajoutant une bande de verdure avec plantation ainsi qu'en aménageant la voie cyclable en site propre au niveau de la bande de trottoir. Ce réaménagement permettrait à la voie cyclable de la rue Centrale d'obtenir la désignation « Route verte ».

La figure 3 illustre le réaménagement proposé de la rue Centrale. La figure 4 constitue une variante de la figure 3 illustrant la solution envisagée pour éviter les dénivellations au niveau de la surface de roulement aux points de rencontre avec les entrées charretières. Il est donc proposé de reporter les pentes, sur le domaine public, dans la partie de l'entrée charretière située entre la piste cyclable et la chaussée et, le cas échéant, sur le domaine privé.

**Figure 3** : Coupe schématique de la rue Centrale



**Figure 4 :** Coupe schématique de la rue Centrale (variante avec entrée charretière)



#### 4.2.2.3 Aménager une voie cyclable le long de la rue Brébeuf

La rue Brébeuf constitue l'une des principales voies de circulation permettant de se déplacer dans l'axe nord-sud : sa position centrale au cœur de l'environnement habité de Sainte-Catherine en fait un axe particulièrement stratégique pour les déplacements actifs.

Présentement, la rue Brébeuf est aménagée sans trottoir ou bande de trottoir, ni lien cyclable : on y trouve même des fossés à proximité de l'intersection avec la route 132. Malgré ses aménagements déficients, la rue Brébeuf demeure fortement utilisée par les piétons et cyclistes en raison de sa localisation centrale.

La réfection majeure de la rue Brébeuf, à venir, offre l'opportunité de revoir l'aménagement de cet axe stratégique.

Le *Plan de mobilité active et durable* favorise l'aménagement, du côté est, d'une piste cyclable en site propre, au niveau de la bordure de béton et, du côté ouest, d'une voie de stationnement avec avancées de trottoir, d'une bande verte et d'un trottoir de 1,8 m de largeur.

Les figures 5 et 6 illustrent le réaménagement proposé de la rue Brébeuf.



Figure 5 : Coupe schématique de la rue Brébeuf (tronçon au sud du boulevard Saint-Laurent)

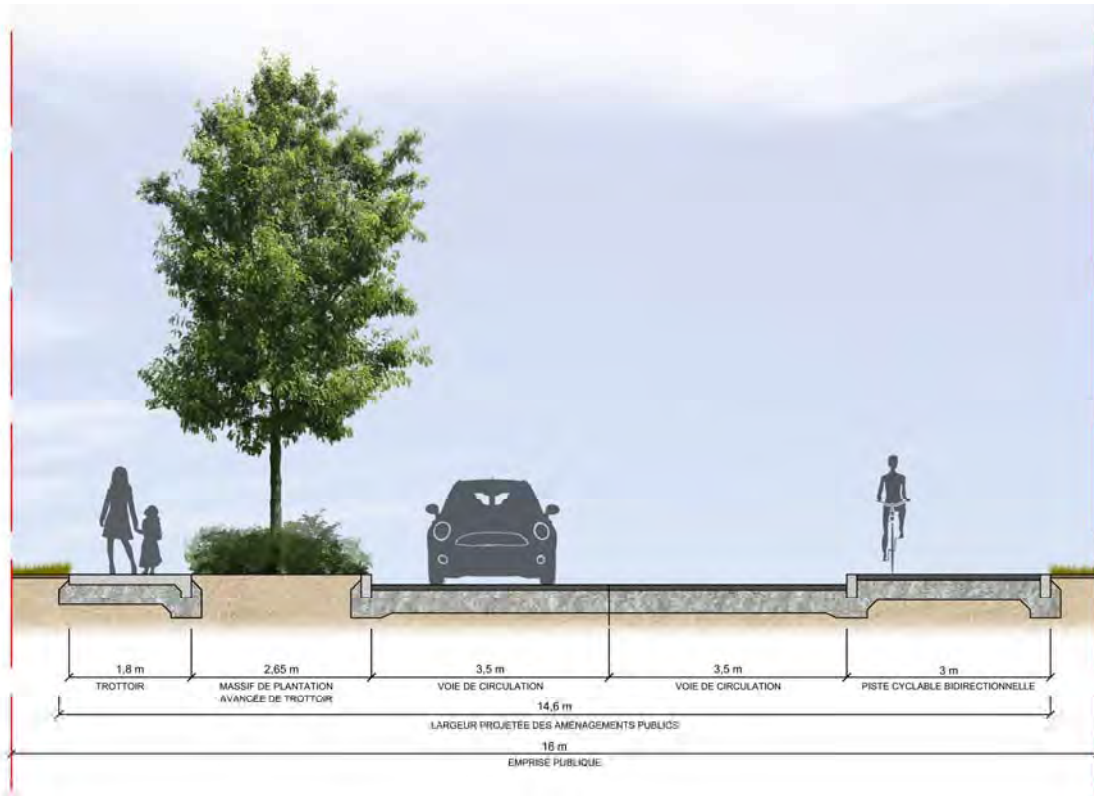


Figure 6 : Intersection Brébeuf et Saint-Laurent



#### 4.2.2.4 Aménager une voie cyclable le long du boulevard Saint-Laurent entre la rue Brébeuf et la limite de Delson

##### Ce qu'ils nous ont dit sur le boulevard Saint-Laurent

Les réponses obtenues lors des activités de consultation ont relevé les problématiques suivantes :

- Absence de voie cyclable sur ce tronçon du boulevard Saint-Laurent.
- Le stationnement sur rue combinée à l'étroitesse de la chaussée rend très inconfortable la circulation en vélo à même la chaussée.

Une piste multifonctionnelle est aménagée le long du boulevard Saint-Laurent à l'ouest de la rue Brébeuf. Toutefois, aucun lien cyclable n'existe sur le boulevard Saint-Laurent entre Brébeuf et la limite municipale adjacente à Delson.

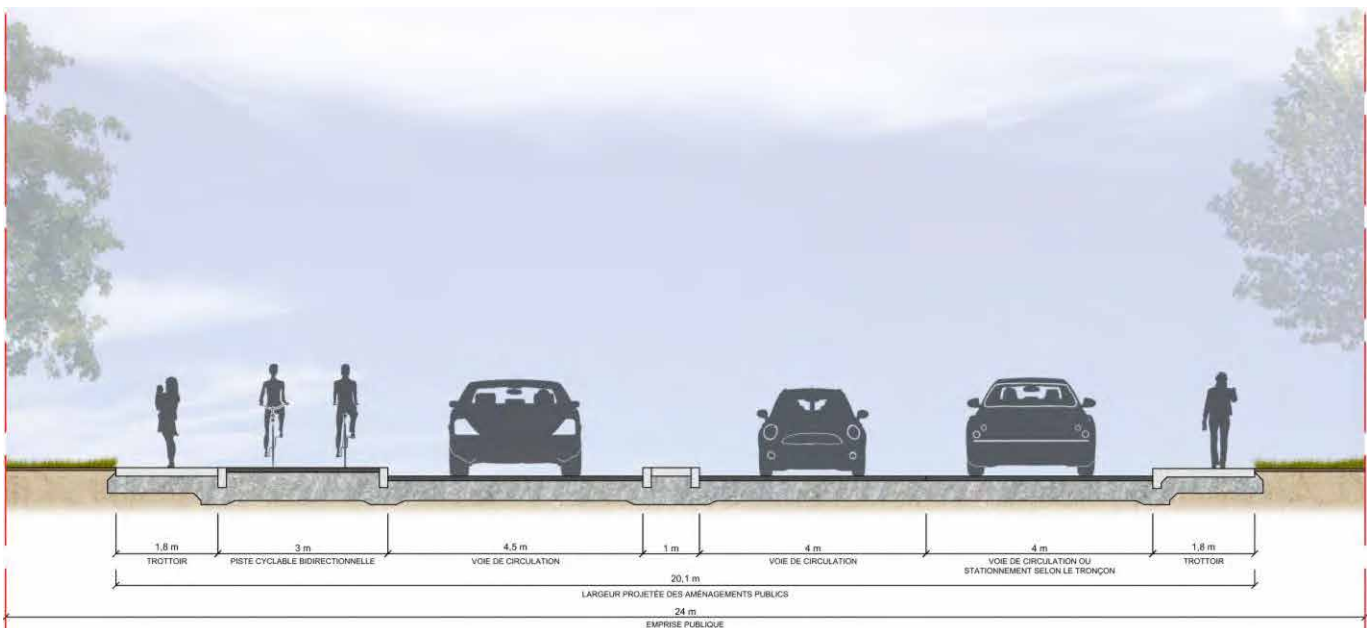
Ce tronçon du boulevard Saint-Laurent est peu sécuritaire et convivial pour le cycliste qui doit circuler dans le mince espace disponible entre les voitures stationnées et les voitures circulant sur la voie.

À court terme, le *Plan de mobilité active et durable* favorise le retrait du stationnement du côté sud de ce tronçon pour aménager une piste cyclable bidirectionnelle sur rue protégée par des délinéateurs.

À moyen terme, la réfection du boulevard Saint-Laurent constituera l'opportunité de réaménager l'emprise publique en surélevant la voie cyclable au niveau du trottoir et en prévoyant des avancées de trottoirs dans la bande de stationnement du côté nord de l'emprise. La figure 7 illustre un tel réaménagement

La Ville de Sainte-Catherine entend encourager la Ville de Delson à poursuivre la piste cyclable du boulevard Saint-Laurent sur son territoire afin de la connecter à la voie cyclable longeant la rue Principale. Cette dernière voie cyclable permet notamment de connecter le boulevard Marie-Victorin aux secteurs situés au sud de la route 132.

**Figure 7 :** Coupe schématique du boulevard Saint-Laurent (tronçon à l'est de la rue Brébeuf)



#### 4.2.2.5 Paver et compléter le réseau cyclable longeant les lignes à haute tension



Tronçon pavé de la piste multifonctionnelle des lignes à haute tension

Une piste multifonctionnelle, partiellement en gravier est présentement aménagée dans le corridor des lignes à haute tension entre les rues Barbeau et Jogues. Ce parcours est toutefois interrompu aux abords de la rivière Saint-Régis.

Le *Plan de mobilité active et durable* propose de compléter la piste multifonctionnelle en aménageant le tronçon manquant, notamment par la construction d'une passerelle au-dessus de la rivière Saint-Régis. La piste sera aussi entièrement pavé de façon à supporter l'ensemble des déplacements actifs (incluant le patin à roues alignés).

L'aménagement du tronçon manquant permettra d'offrir un axe de déplacements actifs est-ouest présentant un nombre minimal d'interruptions et de points de contacts avec le réseau carrossable (contrairement aux voies cyclables longeant les voies de circulation). Une fois complété, ce lien offrira un niveau de sécurité élevé pour les déplacements actifs et permettra de se déplacer plus rapidement dans l'axe est-ouest.

#### 4.2.2.6 Aménager une voie cyclable le long du boulevard des Écluses



Boulevard des Écluses

Le *Plan de mobilité active et durable* propose l'aménagement d'une piste cyclable sur rue, protégée par des délinéateurs, du côté est du boulevard des Écluses, et ce, en remplacement du stationnement sur rue de ce côté de la chaussée. Malgré un dimensionnement d'emprise moins importante au sud du boulevard Saint-Laurent, la chaussée est suffisamment large pour maintenir en direction nord une voie circulaire et une voie cyclable de 3,0 m de largeur. Lors de travaux de réfection majeure, cette voie cyclable pourra être réaménagée au niveau du trottoir. Le maintien du terreplein central est favorisé en raison des arbres matures qui y sont plantés.

De nouvelles ouvertures dans le terreplein pourraient être pratiquées afin d'offrir plus de possibilités de virages en U pour faciliter l'accès au stationnement sur rue pour les automobilistes se dirigeant vers le nord. Des traverses piétonnes pourraient aussi être aménagées au sein de ces nouvelles ouvertures.

Comme expliqué plus en détail au point 4.4.2.1, la voie cyclable projetée sur le boulevard des Écluses pourrait bifurquer vers l'est au sein du secteur du Pôle des Écluses afin de conférer au tronçon situé à proximité de la route 132 un caractère plus piétonnier. Ce lien cyclable devrait tout de même traverser la route 132 dans l'axe du boulevard des Écluses et de la rue Saint-Pierre afin de se connecter au réseau cyclable de Saint-Constant.

#### 4.2.2.7 Compléter le lien cyclable traversant la rivière Saint-Régis par l'ajout de voies cyclables sur la rue Guérin et la rue Duparc



Passerelle du secteur des rues Duparc et Guérin

Une passerelle permet actuellement aux usagers des modes actifs de traverser la rivière Saint-Régis à la hauteur des rues Guérin et Duparc. Toutefois, cette passerelle demeure méconnue et sous-utilisée puisqu'elle n'est pas reliée au reste du réseau cyclable.

Le *Plan de mobilité active et durable* prévoit l'aménagement d'une piste multifonctionnelle le long des rues Guérin et Duparc afin de relier la passerelle à la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin et à la piste multifonctionnelle du boulevard Saint-Laurent.

#### 4.2.2.8 Étudier la faisabilité d'un lien multifonctionnel empruntant le sentier informel longeant le bassin de virage

Le *Plan de mobilité active et durable* favorise l'aménagement d'un lien multifonctionnel reliant le parc Francis-Xavier-Fontaine au parc Chevaliers de Colomb en bordure du bassin de virage de la voie maritime.

Deux sentiers informels sont actuellement présents dans ce corridor, dont l'un, longeant le bassin de virage, constitue un chemin de service connecté à l'île de la voie maritime (voir carte 11).

La Ville de Sainte-Catherine entamera les démarches nécessaires auprès des responsables de la voie maritime afin de valider la possibilité d'aménager ce chemin de service de façon à le rendre accessible en vélo et à pied par la population.

#### 4.2.2.9 Mieux signaler les arrêts le long des voies cyclables de la rue des Cascades.

Une bande cyclable bidirectionnelle est aménagée le long de la rue des Cascades. La sécurité sur ce lien cyclable constitue un enjeu particulièrement important, car il dessert deux établissements scolaires (écoles des Timoniers et des Bourlingueurs) localisés sur la rue des Marins.

Or, cette voie bidirectionnelle croise certaines intersections où un arrêt est nécessaire, mais non signalé sur la voie cyclable :

- Dans l'axe de la rue des Cascades, à l'intersection avec la rue des Marins, en direction nord.
- Dans l'axe de la rue des Cascades, à l'intersection avec la rue des Bateliers, en direction nord (une ligne d'arrêt pourrait aussi être ajoutée en direction sud).
- Dans l'axe de la rue des Cascades, à l'intersection avec la rue du Chalutier, en direction sud et nord.



Absence de signalisation d'arrêt spécifique aux cyclistes sur la rue des Marins



Cette situation entraîne une confusion pour le cycliste quant à la nécessité ou non d'effectuer un arrêt, alors que l'automobiliste, constatant la présence d'un arrêt, s'attend à ce que le cycliste s'immobilise.

Une ligne d'arrêt devrait être peinte à ces intersections et un panneau d'arrêt spécifique aux cyclistes devrait être installé.

#### **4.2.2.10 Aménager une piste multifonctionnelle sur la 1<sup>ère</sup> avenue et la rue Garnier**

Afin de sécuriser l'ensemble des déplacements actifs au sein du secteur industriel et de mieux connecter celui-ci au système de transport en commun projeté sur la route 132, le *Plan de mobilité active et durable* favorise l'aménagement de nouvelles pistes multifonctionnelles dans l'axe nord-sud. Ces pistes devront relier la route 132 au boulevard Saint-Laurent, et ce dans l'axe de la rue Garnier, de la rue Léo et de la 1<sup>ère</sup> avenue.

#### **4.2.2.11 Sécuriser les manœuvres véhiculaires vers le stationnement du parc Fleur-de-Lys à proximité de la maison des jeunes Équinox**

Le stationnement adjacent à la maison des jeunes Équinox, sur le boulevard Saint-Laurent, constitue l'un des deux espaces de stationnement du parc Fleur-de-Lys. Le parc Fleur-de-Lys, situé en plein centre-ville, concentre les principaux équipements sportifs extérieurs de la Ville de Sainte-Catherine. Ce stationnement est donc largement utilisé.

Les activités de consultation citoyenne tenues dans le cadre de la préparation du *Plan de mobilité active et durable* ont permis d'identifier que le croisement de la piste multifonctionnelle et de l'allée d'accès du stationnement pose un enjeu de sécurité pour les clientèles actives, en particulier les cyclistes. Les véhicules circulent souvent rapidement sur le boulevard Saint-Laurent et tourne vers l'entrée du stationnement parfois sans se soucier de la présence de la piste multifonctionnelle.

Le positionnement actuel de la piste multifonctionnelle, en retrait de la bande de trottoir, est toutefois adéquat. En effet, la distance entre la piste multifonctionnelle et la chaussée permet au véhicule de compléter leur manœuvre de virage de façon à faire complètement face à la piste multifonctionnelle avant le point de rencontre avec celle-ci. Ainsi, le cycliste ou le piéton ne se trouve pas dans l'angle mort de l'automobiliste; le conducteur qui aperçoit le piéton ou le cycliste peut s'arrêter avant de croiser la piste multifonctionnelle.

Néanmoins, le danger provient du fait que l'automobiliste n'est pas toujours conscient de la présence de ce corridor cyclable et piétonnier en bordure de la chaussée. Une signalisation rappelant la présence de la piste multifonctionnelle (balises) ainsi qu'un marquage distinctif au croisement de la piste multifonctionnelle et de l'allée d'accès constitueraient un rappel efficace de la cohabitation entre les véhicules automobiles et les usagers des modes actifs.



### 4.3 Orientation 3 : Tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes

L'introduction de mesures de transport collectif performantes représente certainement l'un des plus grands défis des milieux suburbains de plus faible densité. En effet, de telles mesures sont difficiles à rentabiliser : la densité d'utilisateurs et les distances à couvrir rendent difficile l'offre d'un service performant à des coûts raisonnables. Ainsi, le service de transport collectif peine à concurrencer les déplacements automobiles de courtes distances qui se font plus rapidement et bénéficient d'espaces de stationnements gratuits garanties.

Ainsi, le *Plan de mobilité active et durable* mise sur une stratégie à long terme afin de tendre vers un meilleur niveau de desserte, particulièrement pour les déplacements internes et ceux à l'échelle de la MRC de Roussillon. Rappelons que selon les données de Statistique Canada, 31,2 % de la population active de Sainte-Catherine en situation d'emploi travaille à l'intérieur des limites de la MRC : il existe donc un besoin pour une offre en transport collectif plus performante à l'échelle de la MRC.

Enfin, comme mentionné précédemment, le territoire de Sainte-Catherine a amorcé une mutation vers une forme urbaine plus dense et mixte. Cette mutation se fera graduellement au rythme des redéveloppements ponctuels, mais, surtout, par le (re)développement de différents pôles multifonctionnels tels le secteur des Écluses et celui de la rue Léo. À long terme, de telles transformations sont susceptibles de mieux supporter le transport collectif.

Enfin, le projet de réaménagement en boulevard urbain de la route 132 constitue l'opportunité de doter les villes traversées par cet axe d'un service de transport collectif structurant apte à canaliser les déplacements vers Montréal et Longueuil, mais aussi à constituer un corridor de rabattement à partir duquel une nouvelle stratégie de desserte locale pourrait s'articuler.

#### 4.3.1 Propositions générales

##### 4.3.1.1 Évaluer l'opportunité d'implanter des solutions alternatives pour les déplacements en transport collectif de courte distance

Pour bonifier l'offre en transport collectif actuelle, un scénario de desserte supplémentaire pourrait être implanté sur le territoire de Sainte-Catherine. Le service pourra prendre la forme d'un projet pilote sur des plages horaires limitées afin de tester la réceptivité des usagers et valider le niveau de demande. Ainsi, un service de taxibus permettrait de réaliser certains déplacements internes de courtes distances sur demande. Un service de navette pourrait aussi être étudié afin de desservir le ou les stationnements incitatifs, ainsi que le parc industriel de la Ville de Sainte-Catherine.

Une étude d'opportunité et de faisabilité est toutefois nécessaire pour préciser le niveau de l'offre ainsi que les coûts engendrés. Une telle

solution permettrait possiblement de réduire la dépendance à l'automobile pour les déplacements internes.

#### **4.3.1.2 Compléter l'aménagement d'abribus avec équipements municipaux**

Depuis les cinq dernières années, la Ville a entrepris l'aménagement de nouveaux abribus au design plus convivial et dotés d'aire de repos présentant des bancs et poubelles. À cet égard, les arrêts d'autobus les plus achalandés ont été privilégiés.

La Ville de Sainte-Catherine entend poursuivre l'implantation de nouveaux abribus. Les sites à prioriser sont ceux à proximité des résidences pour personnes âgées et au centre-ville. En effet, tel que nous l'avons énoncé à la section 3 du *Plan de mobilité active et durable*, ces lieux stratégiques accueillent une plus forte concentration de clientèles dépendant traditionnellement davantage de l'offre en transport en commun (personnes âgées, locataires et ménages dont le coût en logement excède le seuil d'abordabilité).

Des supports à vélos devraient aussi être prévus sur les sites d'abribus afin de favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et collectifs.

#### **4.3.1.3 Réviser la stratégie de desserte en transport en commun en fonction des projets de stationnement incitatif de la rue Léo, du SRB sur le boulevard urbain de la route 132 et d'une meilleure desserte du parc industriel**

Le *Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM* énonce les enjeux, objectifs et principes directeurs menant à des recommandations claires quant au transport collectif. Le développement du transport collectif dans les pôles d'emplois importants ainsi que la mise en place d'un réseau performant font notamment partie des recommandations.

Le *Plan de mobilité durable des MRC et municipalités du territoire de la Couronne Sud de la CMM* privilégie le mode de transport par autobus pour desservir la Couronne Sud, impliquant des infrastructures qui répondent aux besoins de transport, particulièrement des mesures préférentielles (voies réservées, système rapide par autobus, etc.) Les axes du réseau supérieur sont identifiés pour le développement du service.

Dans un récent programme triennal d'immobilisations, l'AMT affirme envisager l'utilisation de l'accotement dans le but d'intégrer une voie réservée sur la route 132. Celle-ci desservira notamment les stationnements incitatifs projetés. Ces travaux devaient d'ailleurs être intégrés à l'échéancier du MTQ concernant le réaménagement de la route 132.

Suite à l'utilisation accrue du stationnement incitatif Georges-Gagné à Delson, l'AMT a débuté l'analyse de l'aménagement permanent d'environ

670 places de stationnement le long de la route 132, soit dans le secteur Georges-Gagné et dans le secteur de la rue Léo à Sainte-Catherine<sup>9</sup>. Ce projet fait partie des mesures d'atténuation prévues pour limiter la congestion routière découlant des projets de réaménagements majeurs (pont Champlain, complexe Turcot, autoroute Bonaventure). L'implantation d'un stationnement incitatif à Sainte-Catherine implique la révision du réseau de transport collectif actuel, notamment pour la desserte de ce nouveau point de connexion ainsi que le rabattement vers la route 132 qui est à considérer.

Une telle révision devra aussi prendre en compte les besoins en desserte en transport en commun du parc industriel de la Ville de Sainte-Catherine.

### 4.3.2 Interventions ciblées

#### 4.3.2.1 Évaluer l'opportunité de déplacer ou créer un arrêt d'autobus, avec abribus, devant la résidence des Cascades

Les personnes âgées constituent une clientèle comportant souvent des limitations en matière de mobilité : plusieurs personnes âgées ne conduisent pas ou ont de la difficulté à faire de longues distances en modes actifs. Une meilleure offre en transport collectif permet d'améliorer leur mobilité.

Les activités de consultation ont permis d'établir que la clientèle de la résidence pour personnes âgées du Domaine des Cascades bénéficierait d'un arrêt d'autobus, avec abribus et banc, situé plus près de la résidence pour personnes âgées.

La Ville de Sainte-Catherine entend faire les démarches auprès du CIT afin d'évaluer la faisabilité de cette mesure.

#### 4.3.2.2 Évaluer l'opportunité d'aménager un stationnement incitatif en complément au stationnement incitatif Georges-Gagné

La Ville de Sainte-Catherine, de concert avec le CIT Roussillon, examine la possibilité d'aménager, dans le secteur de la rue Léo, un nouveau stationnement incitatif (nombre de places de stationnement à définir) qui serait connecté au réseau de transport collectif local et aux réseaux de transport actif.

En effet, l'actuel stationnement incitatif Georges-Gagné, situé à Delson, est utilisé à capacité. L'aménagement d'un nouveau stationnement incitatif permettrait à plus d'utilisateurs de bénéficier des avantages d'un stationnement incitatif tout en offrant un point de connexion au réseau de transport collectif, notamment par l'introduction d'un service de transport en commun en voie réservée le long de la route 132.

Il s'agit d'une stratégie susceptible d'encourager l'utilisation du transport collectif par les résidents de Sainte-Catherine. Malgré une localisation à



Vélostation de Deux-Montagnes, source : AMT.

#### Qu'est-ce qu'une Vélostation ?

C'est un abri qui protège les vélos des intempéries et dont l'accès est réservé aux cyclistes préalablement inscrits.

La Vélostation dispose de supports à deux étages maximisant sa capacité. La porte principale est coulissante et s'ouvre automatiquement avec la carte OPUS. De plus, une pompe et quelques outils pratiques sont à la disposition des usagers.

L'usage de la Vélostation est strictement réservé aux cyclistes préalablement inscrits. Dans le cadre du projet pilote de Deux-Montagnes, l'inscription est gratuite et réservée aux abonnés souscrivant à l'un des programmes d'abonnement aux titres de transport OPUS+.

Source : AMT, <http://www.amt.qc.ca/velostation/>

### L'importance du design urbain

« Plusieurs éléments doivent être pris en compte pour favoriser le développement des modes de transport actif. (...) L'environnement bâti a en effet un impact considérable sur l'utilisation des modes de déplacements alternatifs à l'automobile, en agissant notamment sur la « marchabilité » d'un milieu. Plusieurs dimensions doivent être considérées.

**Un quartier dense, mixte, compact :** La combinaison des principes de densité, diversité et compacité rend possible l'aménagement de quartiers de « courtes distances » et favorise donc la pratique de la marche et du vélo.

**Des rues connectées où les déplacements piétons et cyclistes sont priorités :** Un réseau de rues bien connectées permettra une meilleure accessibilité aux lieux de destination. (...) D'une manière générale, les rues ne doivent pas être pensées uniquement dans l'optique d'assurer la fluidité de la circulation automobile, mais davantage en fonction des autres modes de transport. »

**Des espaces publics sécuritaires, attractifs et agréables :** Les éléments relatifs aux aménagements paysagers, à la qualité architecturale, au mobilier urbain jouent aussi un rôle important, (...) ils participent en effet à l'attrait et à la convivialité d'un lieu.

**Une ville à échelle humaine :** Dans son livre *Pour des villes à échelle humaine*, l'architecte Jan Gehl insiste sur la nécessité de prendre en considération la dimension humaine dans l'aménagement des villes. Intervenir à l'échelle humaine signifie notamment créer des espaces propices à la marche, des espaces conçus comme lieux de rencontre [et d'animation]. »

Source : Concertation en développement social de Verdun, *Cahier de recommandations : s'engager ensemble pour un quartier plus convivial*, 2013.

l'ouest des principaux milieux de vie, un tel site serait connecté au réseau de déplacements actifs de la ville, sans être interrompu par l'emprise de la route 132. L'aménagement d'un parc à vélo (vélostation), avec location de casiers pour remiser les petits équipements (casque, bouteille d'eau, siège, etc.), pourrait être prévu afin de favoriser l'intermodalité avec les déplacements actifs.

#### 4.3.2.3 Entreprendre les démarches auprès de l'AMT afin d'ajouter une station pour vélos sur le site du stationnement incitatif Georges-Gagné

Bien que le stationnement incitatif soit situé sur le territoire de la Ville de Delson, la Ville de Sainte-Catherine entend entreprendre des représentations auprès de l'AMT afin d'aménager une Vélostation permettant le stockage sécuritaire des vélos. Ce parc devrait idéalement être muni de casiers pouvant être loués pour y déposer de petits équipements (casque, bouteille d'eau, siège, etc.).

## 4.4 Orientation 4 : Favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs

La forme urbaine (morphologie de la trame, cadre bâti, aménagements paysagers, etc.) constitue un facteur déterminant en matière de mobilité active et durable. Elle conditionne les temps de parcours, la densité d'utilisateurs ainsi que la qualité et l'attractivité des environnements desservis par les réseaux de transport.

Le *Plan de mobilité active et durable* vise à favoriser la mobilité active et durable. En ce sens, il supporte l'aménagement de milieux urbains susceptibles d'encourager et de faciliter le recours aux modes actifs et collectifs. Le *Plan d'urbanisme* de la Ville de Sainte-Catherine encourage déjà une densification du territoire, une plus grande mixité des usages ainsi qu'une bonification des réseaux de transport actif. Le *Plan de mobilité active et durable* énonce des propositions en continuité de ces objectifs afin de s'assurer de la cohérence des différentes interventions.

### 4.4.1 Propositions générales

#### 4.4.1.1 Favoriser l'aménagement de parcours actifs à même les terrains privés

La Ville de Sainte-Catherine encadre la plupart de ses projets de développement et de redéveloppement à l'aide d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Un tel outil permet, à partir d'objectifs et de critères définis au règlement, d'assujettir les projets privés à un contrôle qualitatif.

Le *Plan de mobilité active et durable* privilégie d'utiliser le règlement sur les PIIA afin de favoriser l'aménagement de liens actifs entre les nouveaux bâtiments et le réseau actif public, particulièrement pour les



Liens actifs sur terrain privé, boulevard Saint-Laurent



Aménagement paysager, boulevard des Écluses

projets mixtes et de plus fortes densités. L'aménagement de liens actifs à même les terrains de stationnement devrait aussi être favorisé, particulièrement pour les stationnements de plus forte superficie (notamment en bordure de la route 132).

#### 4.4.1.2 Favoriser des aménagements paysagers de qualité en cour avant et le long des parcours actifs

Le *Plan de mobilité active et durable* privilégie d'utiliser le règlement sur les PIIA afin de favoriser des aménagements paysagers de qualité en cour avant et, particulièrement en bordure du réseau de déplacement actif.

Notamment, des plantations d'alignement devraient être encouragées, sur les terrains privés, en bordure de rues dotées de trottoirs et des rues où l'on recherche à atténuer la vitesse automobile.

Le réaménagement des emprises publiques lors de travaux de réfection majeurs constituera aussi une opportunité pour la Ville de Sainte-Catherine d'aménager des bandes vertes à même l'emprise publique et d'y prévoir des plantations susceptibles de mieux encadrer la rue. Ces plantations permettent de resserrer le champ visuel de l'automobiliste et incitent à une réduction de la vitesse de circulation. Elles contribuent aussi à rendre les déplacements actifs plus conviviaux en bonifiant le paysage urbain et en constituant un moyen efficace de lutter contre les îlots de chaleur.

#### 4.4.1.3 Exiger la présence d'espaces verts et les plantations au sein des aires de stationnement

La réglementation d'urbanisme devrait exiger, par le biais du règlement de zonage et/ou du règlement sur les PIIA, un pourcentage minimal d'aire végétalisée avec plantation d'arbres au sein des aires de stationnement de moyenne et grande superficie.

La plantation d'arbres et un aménagement paysager de qualité rendent plus conviviaux les déplacements actifs au sein d'une aire de stationnement. La canopée permet aussi de réduire les îlots de chaleur au sein des stationnements.

#### 4.4.1.4 Maximiser la perméabilité de la trame de rue des secteurs à développer ou à redévelopper

Dans le cadre de l'acceptation de tout nouveau projet urbain d'ensemble, la Ville de Sainte-Catherine devrait exiger que la trame de rue soit conçue de façon à faciliter les déplacements actifs en maximisant les points d'interconnexion.

Une trame orthogonale avec des îlots d'une longueur maximale de 150 mètres est donc favorisée par rapport à une trame sinueuse et à de longs îlots, à défaut de quoi des passerelles accessibles aux modes actifs à longueur d'année devront être prévues.



Une attention particulière devrait être portée à l'efficacité des parcours actifs vers les principaux points de déplacements (écoles, commerces, arrêts d'autobus, etc.).

#### **4.4.1.5 Minimiser le nombre et la dimension des entrées charretières**

Les entrées charretières constituent des interruptions dans les parcours piétonniers en offrant des points de rencontre avec la circulation automobile. Sur le réseau de trottoirs, elles entraînent des dénivellations pouvant constituer une contrainte supplémentaire pour les personnes à mobilité réduite.

La réglementation d'urbanisme devrait minimiser la largeur des entrées ainsi que, autant que possible, leur nombre. Le règlement de zonage régit actuellement les entrées charretières de façon à éviter leur surdimensionnement et leur multiplication sur un même terrain.

Le règlement sur les PIIA devrait renforcer cet encadrement en favorisant, pour les usages autres que résidentiels de faible densité, les stationnements en commun de façon à minimiser le nombre d'entrées charretières. Le règlement sur les PIIA devrait aussi inciter à l'aménagement d'entrées charretières dont la largeur et le nombre n'excèdent pas les besoins réels en matière de circulation, et ce, malgré que le règlement de zonage puisse prescrire des normes plus permissives.

### 4.4.2 Interventions ciblées

#### **4.4.2.1 Planifier un nouveau quartier multifonctionnel connecté sur le réseau cyclable et piétonnier dans le secteur du Pôle des Écluses**

Le *Plan de mobilité active et durable* favorise l'aménagement d'un lien cyclable dans l'axe du boulevard des Écluses jusqu'à la route 132.

Toutefois, les abords du boulevard des Écluses, à proximité de la route 132, font présentement l'objet d'une réflexion de planification détaillée : un programme particulier d'urbanisme (PPU) est en cours d'élaboration pour le secteur.

Les orientations préliminaires de ce PPU envisagent un caractère commercial mixte et animé et un aménagement davantage à l'échelle humaine pour le boulevard des Écluses. Un tel réaménagement devrait prévoir de vastes trottoirs dédiés à la circulation piétonne et, possiblement, à l'implantation de terrasses saisonnières. Ainsi, les orientations préliminaires du PPU envisagent une prédominance piétonnière pour le tronçon du boulevard des Écluses situé à proximité de la route 132.

Le scénario d'aménagement le plus probable consiste donc à aménager une voie cyclable sur des Écluses qui bifurquera vers l'est sur une nouvelle rue transversale (voir carte 11 pour le tracé approximatif) pour ensuite rejoindre l'intersection Des Écluses / Route 132 par les abords de la route 132.

L'opportunité d'aménager une voie cyclable à même ce tronçon du boulevard des Écluses ou de l'aménager suivant un autre parcours au sein du secteur devra donc être étudiée dans le cadre de l'élaboration du PPU, et ce, en cohérence avec les autres propositions du PPU. L'objectif de connecter le réseau cyclable de Sainte-Catherine avec celui de la Ville de Saint-Constant dans l'axe du boulevard des Écluses / rue Saint-Pierre devrait être recherché.

L'ensemble des nouvelles rues du secteur du Pôle des Écluses devraient être dotées de trottoirs des deux côtés de la chaussée.

#### 4.4.2.2 Transformer la route 132 en boulevard urbain

Les Villes de Sainte-Catherine, Delson et Saint-Constant envisagent actuellement la transformation de la route 132 en boulevard urbain. Ces Villes mènent actuellement une réflexion afin de planifier cette requalification.

Le *Plan de mobilité active et durable* appuie le projet de transformation de la route 132 en boulevard urbain. Des aménagements davantage à échelle humaine, des bâtiments plus près du boulevard fournissant un meilleur encadrement et des infrastructures supportant plus adéquatement la mobilité active et durable devraient caractériser cette requalification. Ainsi, le boulevard devrait idéalement accueillir une voie cyclable, des trottoirs et un corridor réservé pour le transport collectif. Une attention particulière devrait être portée au paysagement et au traitement des traverses de façon à favoriser la mobilité active de part et d'autre du boulevard.

#### 4.4.2.3 Réaménager l'espace public devant le centre municipal Aimé-Guérin

L'espace situé devant le centre municipal Aimé-Guérin constitue le cœur du centre-ville de Saint-Catherine. À proximité, on y retrouve une variété de type d'habitations, de commerces et de services publics. Toutefois, l'aménagement du boulevard Saint-Laurent ne revêt pas de signature particulière permettant de marquer le lieu. De plus, les automobiles tendent à y circuler rapidement.

Le *Plan de mobilité active et durable* favorise un réaménagement complet du domaine public en façade du centre municipal Aimé-Guérin (entre les rues Bédard et Duparc). S'inspirant du concept de la rue partagée, le réaménagement pourrait miser sur un revêtement de pavé sans démarcation physique avec le trottoir et la voie cyclable (à titre illustratif, voir figure 8). Cet aménagement mettrait en évidence le caractère distinctif du lieu. Pour l'automobiliste, il reçoit un message clair qu'il entre dans un secteur particulier qui ne lui est pas entièrement dédié. À l'occasion d'événements spéciaux, ce tronçon de rue pourrait être fermé à la circulation et se transformer en place publique animée.

À plus court terme, des avancées de trottoirs pourraient être aménagés, notamment aux entrées du secteur, pour bonifier le paysage et inciter à une atténuation de la vitesse de circulation.

Figure 8 : Perspective de la place Aimé-Guérin





## ● Section 5 Programmes de subvention et plan d'action

### 5.1 Programmes de subvention

Afin de supporter la mise en œuvre du *Plan de mobilité active et durable*, la Ville de Sainte-Catherine et ses partenaires pourront tenter de souscrire aux programmes de subvention suivants.

#### **Programme Véloce II offert par le ministère des Transports du Québec**

Ce programme vise à subventionner des interventions municipales en matière de transport actif. Les principaux aménagements admissibles sont les pistes cyclables, les bandes cyclables, les chaussées désignées, les structures et ouvrages d'art ainsi que d'autres mesures connexes incluant les stationnements pour vélo, les parcours scolaires et les mesures d'apaisement de la circulation. Un volet spécifique s'applique aussi aux projets de développement de la route verte et de ses embranchements; un autre volet spécifique vise la conservation des infrastructures existantes. La demande doit notamment être accompagnée d'un projet détaillé et d'un montage financier.

Pour plus d'information :

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/centredocumentation/Documents/Partenaires%20publics/Municipalit%C3%A9s/Programmes%20d'aide/Veloce%20II/Formulaire%20-%20Volet%201.pdf>

#### **Aide financière dans le cadre de la démarche Municipalité amie des aînés (MADA) offerte par le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire du Québec**

Bien qu'une telle démarche excède le champ de la mobilité active et durable, celle-ci permet de réfléchir aux besoins spécifiques des aînés, y compris leurs besoins en matière de mobilité. Cette démarche donne accès à une enveloppe du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités (sous-volet 2.5) pour la mise en place des infrastructures visant l'amélioration des environnements permettant aux personnes âgées de vieillir tout en restant actives dans leur communauté, et ce, dans les municipalités reconnues MADA ou engagées dans la démarche MADA. Ce programme a récemment été prolongé jusqu'en 2017.

Pour plus d'information :

[http://www.mfa.gouv.qc.ca/fr/aines/mada/Pages/programme\\_infrastructurale.aspx](http://www.mfa.gouv.qc.ca/fr/aines/mada/Pages/programme_infrastructurale.aspx)



### **Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités**

Le fonds municipal vert finance l'élaboration de plans, d'études et de projets visant une amélioration de la performance environnementale, y compris dans le domaine du transport. Cela comprend notamment les systèmes de transport intelligent, l'amélioration des infrastructures de transport actif et le réaménagement du domaine public ayant pour effet d'encourager la mobilité durable. Pour ce faire, il faut démontrer que le projet a le potentiel de réduire le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules à occupant unique dans une population cible, en encourageant le changement de mode de transport.

Pour plus d'information :

<http://www.fcm.ca/accueil/programmes/fonds-municipal-vert/ce-que-nous-finan%a7ons/projets/financement-transports.htm>

### **Nouveau Fonds Chantiers Canada : Volet Infrastructures provinciales-territoriales – Fonds des petites collectivités offert par Infrastructure Canada**

Ce fonds est offert aux municipalités de moins de 100 000 habitants pour financer différents travaux d'infrastructure, notamment en matière de transport en commun. Les critères d'évaluation des demandes prennent en compte l'impact du projet sur la croissance économique, sur l'assainissement de l'environnement et sur le renforcement des collectivités.

Pour plus d'information :

<http://www.infrastructure.gc.ca/plan/sc-cp-fra.html>

### **Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport collectif offert par le ministère des Transports du Québec**

Cette subvention s'adresse aux organismes municipaux et inter municipaux de transport pour couvrir une partie des coûts directs d'exploitation liés à une augmentation de service en transport collectif et aux modes de transport alternatifs à l'automobile (ainsi qu'aux centres de déplacements). Le programme a été reconduit en 2015 sous le nom de « Programme d'aide au développement du transport collectif (aide au transport collectif) ».

Pour plus d'information :

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/partenairesprives/entrepriseservicestransport/routier/programmes-aide/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>

### **Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL)**

Cette subvention s'adresse aux municipalités, MRC et organismes de transport en commun pour couvrir une partie des coûts d'immobilisation en lien avec les travaux d'infrastructures (y compris les abribus, les supports à vélo et les terminus d'autobus) et l'achat de véhicules pour le transport collectif. Le pourcentage de participation varie en fonction du type de travaux.

Pour plus d'information :

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/partenairesprives/entrepriseservicestransport routier/programmes-aide/Pages/Amelioration-transport-commun.aspx>

### **Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP)**

Cette subvention vise à soutenir le maintien et le développement des réseaux de transport en commun, notamment pour :

- soutenir la prise en charge du transport en commun par les municipalités;
- améliorer les services, notamment en ce qui a trait à la fréquence et à la desserte;
- assurer une plus grande diversité d'activités aux transporteurs privés appelés à agir comme fournisseurs de services auprès des municipalités

Pour plus d'information :

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/partenairesprives/entrepriseservicestransport routier/programmes-aide/Pages/Transport-collectif-personnes-SOFIL.aspx>

### **Programme d'aide gouvernementale au transport adapté aux personnes handicapées**

Cette subvention s'adresse aux municipalités, MRC et organismes de transport en commun pour couvrir une partie des frais de transport encourus par les services municipaux de transport adapté et les sociétés de transport en commun pour les déplacements effectués par les personnes handicapées visées par le programme d'aide. Ce programme a été reconduit en 2015 sous le nom de « Programme d'aide au développement du transport adapté (Aide au transport adapté) ».

Pour plus d'information :

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/partenairesprives/entrepriseservicestransport routier/programmes-aide/Pages/Transport-adapte.aspx>

## Programme de subventions aux véhicules collectifs accessibles

Cette subvention s'adresse aux municipalités, MRC et organismes de transport en commun pour couvrir une partie des frais

Elle vise l'adaptation de taxis, d'autobus ainsi que certains terminus d'autobus afin de les rendre accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. De plus, le présent programme vise à accorder une subvention pour l'acquisition de taxis universellement accessibles dès la conception. L'enveloppe budgétaire actuelle se termine au 31 décembre 2014. L'ouverture d'une nouvelle enveloppe apparaît pour l'instant incertaine.

Pour plus d'information :

<http://www.mtq.gouv.qc.ca/partenairesprives/entrepriseservicestransport/routier/programmes-aide/Pages/vehicules-collectifs-accessibles.aspx>

## 5.2 Plan d'action

Afin de faciliter la mise en œuvre du *Plan de mobilité active et durable*, la présente section regroupe les principales interventions, présentées en détail à la section 4, dans un plan d'action 2015-2031.

Pour chacune des interventions, le plan d'action précise :

- les **clientèles principalement visées** :
  - les personnes âgées (A)
  - les familles (F)
  - les travailleurs (T)
  - les élèves et les étudiants (E)
- l'**échancier** de réalisation :
  - court terme (0-5 ans), dont certaines interventions sont identifiées comme prioritaires (P)
  - moyen terme (5-10 ans)
  - long terme (plus de 10 ans)
- le **maître d'œuvre** et les autres intervenants.

Dans l'objectif de présenter de façon synthétique les principaux objectifs de chacune des interventions, l'annexe A indique les enjeux qui sont pris en compte par chacune des interventions proposées.

Interventions proposées	Principale clientèle visée					Échéancier			Maître d'œuvre	Autres intervenants
	A	F	T	É	10+	0-5	5-10	10+		
<b>Orientation 1 : Favoriser les déplacements piétons</b>										
4.1.1.1 Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétons [voir aussi 4.2.2.1 pour piste multifonctionnelle] [voir carte 11]										
- Aménager un trottoir du côté nord (côté fleuve) du boulevard Marie-Victorin [voir aussi 4.2.2.1] (± 2,5 km)									Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager un trottoir du côté ouest de la rue Brébeuf (± 1,7 km)							P		Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager un trottoir des deux côtés de la route 132 dans le cadre de son réaménagement comme boulevard urbain; (± 3 km)									MTQ	Ville de Sainte-Catherine Ville de Delson Ville de Saint-Constant
- Aménager un trottoir du côté est de la rue Lamarque et connecter celui-ci à la rue du Titanic via l'avenue du Victoria (± 0,6 km) [voir aussi 4.1.2.2] (si projet de requalification)									Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager un trottoir du côté est de la rue du Titanic (± 1,5 km) [voir aussi 4.1.2.2] (si projet de requalification)									Ville de Sainte-Catherine	
- Prévoir des trottoirs sur l'ensemble des voies de circulation du secteur du Pôle des Ecluses et lier ceux-ci à des passerelles enjambant les deux rivières (tracé à déterminer) (à mettre en œuvre lors du projet)									Ville de Sainte-Catherine	Promoteurs
- Compléter le trottoir de la rue des Aigles en reliant la route 132 jusqu'à la rue des Alouettes (± 0,7 km) (pour connexion au futur boulevard urbain)									Ville de Sainte-Catherine	
4.1.1.2 Aménager de nouvelles traverses piétonnières [voir carte 11]									Ville de Sainte-Catherine	
4.1.1.3 Favoriser un apaisement de la circulation sur certains axes problématiques et à proximité de milieux sensibles									Ville de Sainte-Catherine	CIT Roussillon Régie de police
4.1.1.4 Ajouter des balises centrales au centre des traverses piétonnières non protégées par un panneau d'arrêt									Ville de Sainte-Catherine	
4.1.1.5 Adapter le réseau de trottoir à l'ensemble des clientèles									Ville de Sainte-Catherine	
4.1.1.6 Aménager des aires de repos (bancs) le long des parcours actifs									Ville de Sainte-Catherine	

Interventions proposées	Principale clientèle visée				Échéancier			Maître d'œuvre	Autres intervenants
	A	F	T	É	0-5	5-10	10+		
4.1.1.7 Assurer un marquage au sol des zones de 30 km/h à proximité des écoles					P			Ville de Sainte-Catherine	
4.1.1.8 Assurer un marquage au sol des corridors scolaires					P			Ville de Sainte-Catherine	Commission scolaire
4.1.1.9 Encourager la mise en place de circuits de courses à pied								Ville de Sainte-Catherine	Organismes de loisirs concernés
4.1.1.10 Effectuer le déneigement des trottoirs en période hivernale						En continu			
4.1.2.3 Faire les représentations nécessaires auprès de la Ville de Delson pour l'encourager à aménager un trottoir sur le boulevard Marie-Victorin					P			Ville de Delson	Ville de Sainte-Catherine
4.1.2.4 Encourager les établissements scolaires à adopter ou à supporter des programmes encadrant les déplacements à pied des écoliers						En continu		Écoles et commission scolaire	Ville de Sainte-Catherine
<b>Orientation 2 : Compléter et réaménager le réseau de voies cyclables</b>									
4.2.1.1 Compléter le réseau cyclable par un meilleur maillage du réseau [voir carte 12]									
- Aménager une piste cyclable en site propre dans l'axe de la rue Brébeuf (± 1,7 km) [voir aussi 4.2.2.3]					P			Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une bande cyclable bidirectionnelle avec délinéateur sur le tronçon de la rue Saint-Laurent situé à l'est de la rue Brébeuf (± 1,7 km) [voir aussi 4.2.2.4]					P			Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une piste cyclable en site propre sur le tronçon de la rue Saint-Laurent situé à l'est de la rue Brébeuf (± 1,7 km) [voir aussi 4.2.2.4]								Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une bande cyclable bidirectionnelle avec délinéateur sur le boulevard des Écluses (± 1,8 km) [voir aussi 4.2.2.6]					P			Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une piste cyclable en site propre sur le boulevard des Écluses (± 1,8 km) [voir aussi 4.2.2.6]								Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une piste cyclable en site propre le long de la route 132 dans le cadre de son réaménagement en boulevard urbain (± 3 km)								MTQ	Ville de Sainte-Catherine Ville de Delson Ville de Saint-Constant
- Aménager une piste multifonctionnelle le long de la rue Barbeau entre le parc Terry-Fox et le boulevard Saint-Laurent (± 0,1 km)								Ville de Sainte-Catherine	



Interventions proposées	Principale clientèle visée				Échéancier			Maître d'œuvre	Autres intervenants
	A	F	T	É	0-5	5-10	10+		
- Aménager une piste multifonctionnelle dans le cadre du prolongement du boulevard Saint-Laurent vers l'ouest (± 1,1 km)								Ville de Sainte-Catherine	
- Prolonger la piste multifonctionnelle de la rue Jogues jusqu'aux abords du futur boulevard urbain de la route 132 (± 0,2 km) (dans le cadre du réaménagement de la route 132 en boulevard urbain)								Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une piste multifonctionnelle sur la rue Guérin (± 0,4 km) [voir aussi 4.2.2.7]								Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une piste multifonctionnelle sur la rue Duparc (± 0,2 km) [voir aussi 4.2.2.7]								Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une piste multifonctionnelle liant les parcs Francis-Xavier Fontaine et des Chevaliers de Colomb et empruntant le tracé du sentier informel longeant le bassin de virage de la voie maritime du Saint-Laurent (± 1,0 km) [voir aussi 4.2.2.8]								Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une piste multifonctionnelle liant sur la rue de l'École afin de relier l'école Saint-Jean à la piste multifonctionnelle longeant les lignes à haute tension (± 0,1 km)								Ville de Sainte-Catherine	
- Aménager une piste multifonctionnelle sur la 1 <sup>ère</sup> avenue et la rue Garnier et un trottoir sur la rue Hébert. [voir aussi 4.1.1.1 et 4.2.2.10]								Ville de Sainte-Catherine	
4.2.1.2 Ajouter des points d'eau le long du réseau cyclable								Ville de Sainte-Catherine	Association du design industriel du Québec
4.2.1.3 Ajouter des toilettes le long du réseau cyclable								Ville de Sainte-Catherine	
4.2.1.4 Favoriser l'installation de supports à vélos à proximité des commerces et institutions non municipales					P			Ville de Sainte-Catherine	Commerçants et autres propriétaires privés
4.2.1.5 Prévoir l'ajout de supports à vélo dans les parcs et à proximité des bâtiments municipaux					P			Ville de Sainte-Catherine	
4.2.1.6 Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable existant					En continu			Ville de Sainte-Catherine	
4.2.1.7 Permettre l'accès au réseau cyclable en période hivernale								Ville de Sainte-Catherine	

Interventions proposées	Principale clientèle visée				Échéancier			Maître d'œuvre	Autres intervenants
	A	F	T	É	0-5	5-10	10+		
4.2.1.8 Mieux faire connaître le réseau cyclable à ses utilisateurs								Ville de Sainte-Catherine	
4.2.2.1 Revoir l'aménagement de la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin de façon à offrir des corridors distincts pour les cyclistes et les piétons (± 2,5 km)								Ville de Sainte-Catherine	
4.2.2.2 Revoir l'aménagement de la voie cyclable de la rue Centrale (± 1,6 km)					P			Ville de Sainte-Catherine	
4.2.2.5 Paver et compléter le réseau cyclable longeant les lignes à haute tension (nouveau lien : ± 0,3 km; gravier : ± 1,5 km)					P			Ville de Sainte-Catherine	Hydro-Québec
4.2.2.9 Mieux signaler les arrêts le long des voies cyclables de la rue des Cascades.					P			Ville de Sainte-Catherine	
4.2.2.11 Sécuriser les manœuvres véhiculaires vers le stationnement du parc Fleur-de-Lys à proximité de la maison des jeunes Équinox					P			Ville de Sainte-Catherine	Maison des jeunes Équinox
<b>Orientation 3 : Tendre vers des solutions de transport collectif plus performantes</b>									
4.3.1.1 Évaluer l'opportunité d'implanter des solutions alternatives pour les déplacements en transport collectif de courte distance								Ville de Sainte-Catherine	CIT Roussillon
4.3.1.2 Compléter l'aménagement d'abribus avec équipements municipaux						En continu		Ville de Sainte-Catherine	CIT Roussillon
4.3.2.1 Évaluer l'opportunité de déplacer ou créer un arrêt d'autobus, avec abribus, devant la résidence des Cascades					P			Ville de Sainte-Catherine	CIT Roussillon
4.3.2.2 Évaluer l'opportunité d'aménager un stationnement incitatif en complément au stationnement incitatif Georges-Gagné								CIT Roussillon	Ville de Sainte-Catherine AMT
4.3.2.3 Entreprendre les démarches auprès de l'AMT afin d'ajouter une station pour vélos sur le site du stationnement incitatif Georges-Gagné								AMT	Ville de Delson Ville de Sainte-Catherine CIT Roussillon
<b>Orientation 4 : Favoriser une forme urbaine supportant mieux les déplacements actifs et collectifs</b>									
4.4.1.1 Favoriser l'aménagement de parcours actifs à même les terrains privés					P			Ville de Sainte-Catherine	
4.4.1.2 Favoriser des aménagements paysagers de qualité en cour avant et le long des parcours actifs					P			Ville de Sainte-Catherine	

Interventions proposées	Principale clientèle visée				Échéancier			Maître d'œuvre	Autres intervenants
	A	F	T	É	0-5	5-10	10+		
4.4.1.3 Exiger la présence d'espaces verts et les plantations au sein des aires de stationnement					P			Ville de Sainte-Catherine	
4.4.1.4 Maximiser la perméabilité de la trame de rue des secteurs à développer ou à redévelopper					En continu			Ville de Sainte-Catherine	
4.4.1.5 Minimiser le nombre et la dimension des entrées charretières					P			Ville de Sainte-Catherine	
4.4.2.1 Planifier un nouveau quartier multifonctionnel connecté sur le réseau cyclable et piétonnier dans le secteur du Pôle des Écluses (en cours)								Ville de Sainte-Catherine	
4.4.2.2 Transformer la route 132 en boulevard urbain								MTQ	Ville de Sainte-Catherine Ville de Delson Ville de Saint-Constant
4.4.2.3 Réaménager l'espace public devant le centre municipal Aimé-Guérin								Ville de Sainte-Catherine	





## ANNEXE A

Enjeux





















## ANNEXE B

Atténuation de la circulation



# Mesures d'atténuation de la circulation

	Réduction des vitesses et sécurité des piétons	Illustrations	utilisable en configuration temporaire	Applicabilité					Efficacité			Impacts					Avantages / inconvénients principaux	
				artère	collectrice / locale	secteur résidentiel	secteur commercial	Zone/corridor scolaire	Limitation vitesse	Réduction du transit	Sécurité des piétons	Résidents <sup>3</sup>	Cyclistes	Bus STM/bus scolaires	services d'urgence	entretien / déneigement	Avantages	Inconvénients
A - Déviation verticale	1- Dos d'âne	A 1	oui	non	locale	oui	non	non	++	+	++	0 <sup>1</sup>	-	-	-	0	vitesse, transit, sécurité piétonne, entretien	bruit, services urgence, autobus, éventuellement drainage
	2- Dos d'âne allongé/plateau ("speed humps" and "tables")	A 2	oui <sup>2</sup>	non	oui	oui	oui	oui	++	+	++	0 <sup>1</sup>	0	-	-	-	vitesse, transit, sécurité piétonne	services urgence, autobus, déneigement, risque de report vers axes adjacents
	3- Coussin ("speed cushion")	A 3	oui <sup>2</sup>	non	oui	oui	non	oui	++	+	++	0 <sup>1</sup>	0	0	0	-	vitesse, sécurité piétonne, transit, services urgences/autobus	déneigement
	4- Traitement de surface (intersections ou passages texturés)	A 4	non	oui	oui	oui	oui	oui	0	0	+	0	0	0	0	-	sécurité piétonne, déneigement	entretien
	5- Passage piéton surélevé	A 5	non	secondaire	oui	oui	oui	oui	++	+	++	0	0	-	-	-	vitesse, transit, sécurité piétonne	services urgence, autobus, déneigement, risque de report vers axes adjacents
	6- Intersection surélevée	A 6	non	secondaire	oui	oui	oui	oui	++	+	++	0	0	-	-	-	vitesse, transit, sécurité piétonne	services urgence, autobus, déneigement, risque de report vers axes adjacents
B - Déviation horizontale	1- Avancée de trottoir	B 1	non	secondaire	oui	oui	oui	oui	+	0	+	- <sup>1</sup>	-	-/0	0	-	vitesse, sécurité piétonne	cyclistes, virages des autobus ou véh. d'urgence, déneigement
	2- Bordure à rayon réduit	B 2	non	secondaire	oui	oui	oui	oui	+	0	+	0	0	-/0	0	-	vitesse, sécurité piétonne	virages des autobus ou véh. d'urgence
	3- Chicane	B 3	oui	non	oui	oui	non	oui	++	++	+	- <sup>1</sup>	0	-	-	-	vitesse, sécurité piétonne	stationnement, déneigement
	4- Îlot circulaire	B 4	oui <sup>2</sup>	non	oui	non	non	non	++	+	-/0	0	-	-	-	-	vitesse, transit	Cyclistes, piétons (si forts débits), Manœuvres de grands véhicules (dont autobus et urgences)
	5- Resserrement de chaussée (physique ("chokers") ou marquage ou stationnement)	B 5	oui	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	+	-/+ <sup>1</sup>	-	0	0	-	vitesse, sécurité piétonne, stationnement (si places créées par aménagement)	stationnement, entretien, déneigement
	6- Ajout de terre-plein (physique ou marquage)	B 6	oui	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	+	- <sup>1</sup>	0	0	0	-	vitesse, sécurité piétonne	déneigement
C - Entrave	1- Fermeture partielle de rue	C 1	oui	non	oui	oui	non	+	0	++	+	-	0	-	-	-	transit, sécurité piétonne	accessibilité résidents et autobus/services d'urgence, entretien/déneigement
	2- Fermeture complète de rue	C 2	oui	non	oui	oui	oui	++	0	++	++	-	-	-	-	+	transit, sécurité piétonne, entretien	accessibilité résidents et autobus/services d'urgence
	3- Terre-plein diagonal	C 3	oui	non	locale	oui	oui	0	0	+	+	-	-	-	-	-	transit, sécurité piétonne	accessibilité résidents, cyclistes et autobus/services d'urgence, entretien/déneigement
D - Autre	1- Voie cyclable	D 1	oui	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	-	-/0	++	0	0	-	cyclistes	entretien, déneigement, stationnement
	2- Îlot de traversée (refuge pour piétons)	D 2	non	non	oui	oui	oui	oui	0	0	++	0	0	0	0	-	sécurité piétonne	déneigement
	3- Porte d'entrée d'un quartier/zone scolaire	D 3	non	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	0	0	0	0	0	-	vitesse, sécurité piétonne	déneigement
	4- "Woonerf" <sup>4</sup> ou zone de rencontre	D 4	non	non	oui	non	oui	non	++	++	+	- <sup>1</sup>	++	-	-	-	vitesse, transit, sécurité piétonne, cyclistes	stationnement, services d'urgence, entretien/déneigement
	5- Radar avec affichage vitesse	D 5	oui	oui	oui	oui	oui	oui	+	0	+	0	0	0	0	0	vitesse, sécurité piétonne	pas d'inconvénients

<sup>1</sup> Attention aux emplacements d'entrées charretières par rapport aux aménagements

<sup>2</sup> Voir installation par firmes Traffic Logix.

<sup>3</sup> Impacts sur les résidents : réduction du stationnement sur rue et de l'accessibilité

<sup>4</sup> Un woonerf (mot néerlandais qui signifie "espace de vie" est une rue conçue d'abord et avant tout pour les piétons et les cyclistes, où les enfants peuvent jouer librement, bien que la présence des véhicules y soit tolérée. La rue comporte des obstacles qui en limitent l'accès aux automobilistes locaux (résidents et visiteurs) et les obligent à rouler à une vitesse très réduite (moins de 15 km/h). Le woonerf peut être considéré comme une combinaison de mesures de modération de la circulation appliquées de façon extrême (p. ex., chicanes et aménagement paysager combinés).

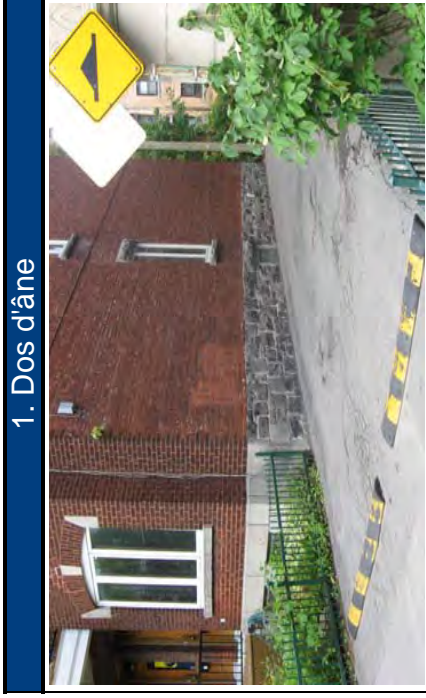
Légende	
-	Impact négatif
0	Impact nul
+	Impact positif
++	Impact positif





## Mesures d'atténuation de la circulation

### A - Déviation verticale



Source: AECOM



Source: AECOM



Source: en.wikipedia.org/wiki/Speed\_cushion



Source: AECOM

## A - Déviation verticale

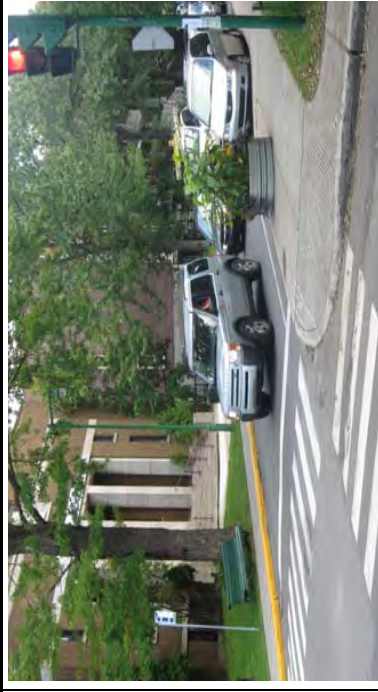
5. Passage piéton surélevé



Source: <http://www.ottawa.ca/residents/onthemove/driving/traffic/atm/appendices>

## B - Déviation horizontale

1. Avancée de trottoir



Source: AECOM

6. Intersection surélevée



Source: AECOM

2. Bordure à rayon réduit



Source: AECOM



## B - Déviation horizontale

### 3. Chicane



Source : Ville de Gatineau - Tecsubit,  
Aménagement de mesures d'atténuation de vitesse - 2008

### 4. Îlot circulaire



Source : Non déterminée

### 5. Resserrement de chaussée



Source: AECOM

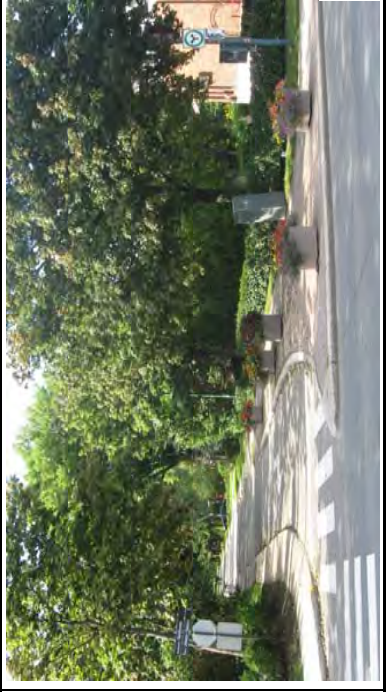
### 6. Terre-plein



Source: AECOM

## C - Entrave

### 1. Fermeture partielle de rue



Source: AECOM

### 2. Fermeture complète de rue



Source: AECOM

### 3. Terre-plein diagonal

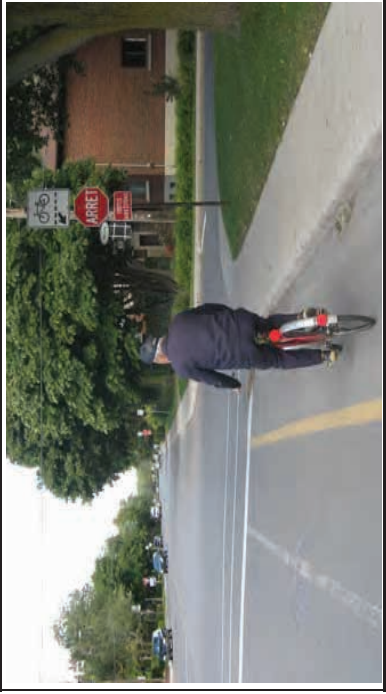


Source: Traffic Calming Toolkit, CITY OF SAN JOSE, Department of Transportation



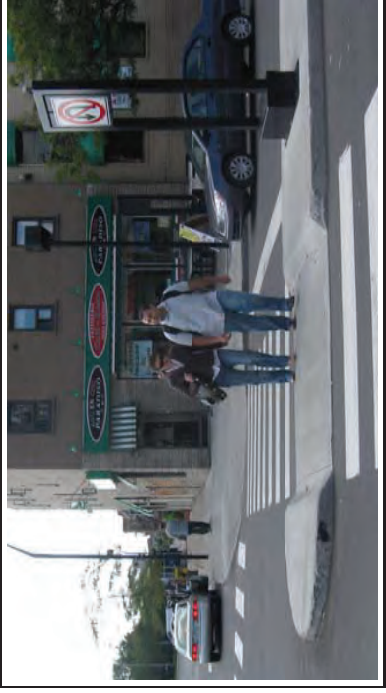
## D - Autre

### 1. Voie cyclable



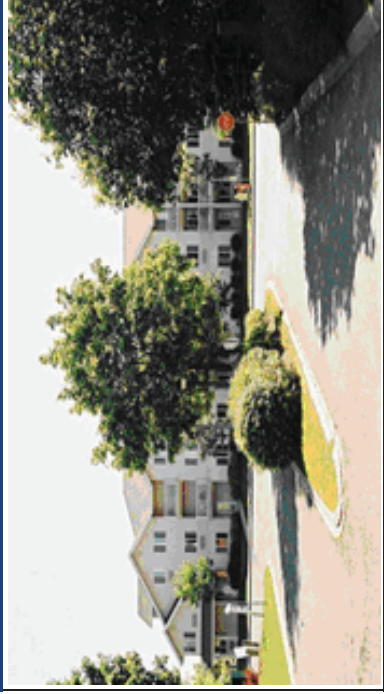
Source: AECOM

### 2. Îlot de traversée (refuge pour piétons)



Source: AECOM

### 3. Porte d'entrée



Source: [www.ottawa.ca/residents/onthemove/driving/traffic/atm/appendices](http://www.ottawa.ca/residents/onthemove/driving/traffic/atm/appendices)

### 4. Woonerf ou zone de rencontre



Source : <https://stroupeblog.files.wordpress.com/2008/02/woonerf-a.jpg>

## 5. Radar de vitesse



Source : <http://trafic-innovation.com/sites/default/files/styles/large/public/affichageVitessePoteauAmbre.jpg>

## Signalisation

Accès interdit



Arrêt



Interdiction de virage à droite (à gauche)



Sens unique



Cédez le passage



Mesures de modération de la circulation



ID-32  
600 mm x 460 mm



ID-32S  
600 mm x 225 mm



ID-32SF  
600 mm x 225 mm

Vitesse maximale







## ANNEXE C

Fiches synthèses





## Aménager un trottoir du côté nord du boulevard Marie-Victorin

Référence plan d'action : 4.1.1.1 et 4.2.2.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

**5-10 ans**

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

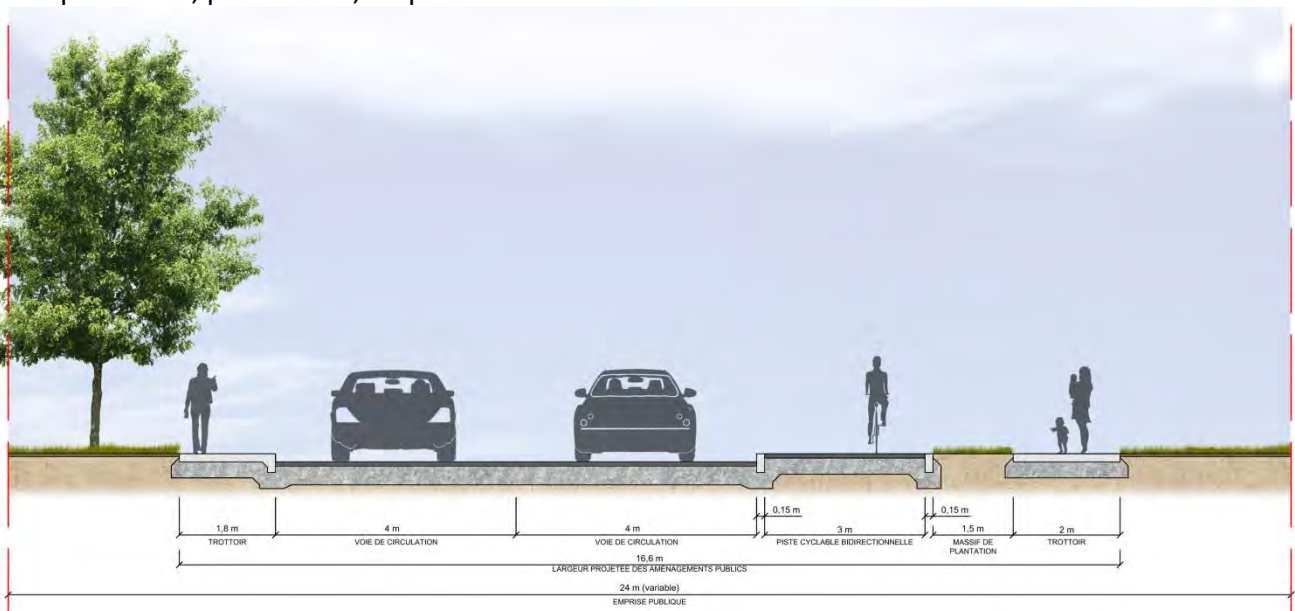
- Éliminer les problèmes de cohabitation entre les cyclistes et les piétons sur la voie cyclable longeant le boulevard Marie-Victorin.
- Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétonniers.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Revoir l'aménagement de l'emprise publique en prévoyant un trottoir du côté nord (côté fleuve) du boulevard.
- Ce réaménagement constituerait aussi l'opportunité de bonifier les plantations d'alignement.
- La possibilité, par endroit, de prévoir du stationnement sur rue devrait être examinée.



## Aménager un trottoir du côté ouest de la rue Brébeuf

Référence plan d'action : 4.4.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

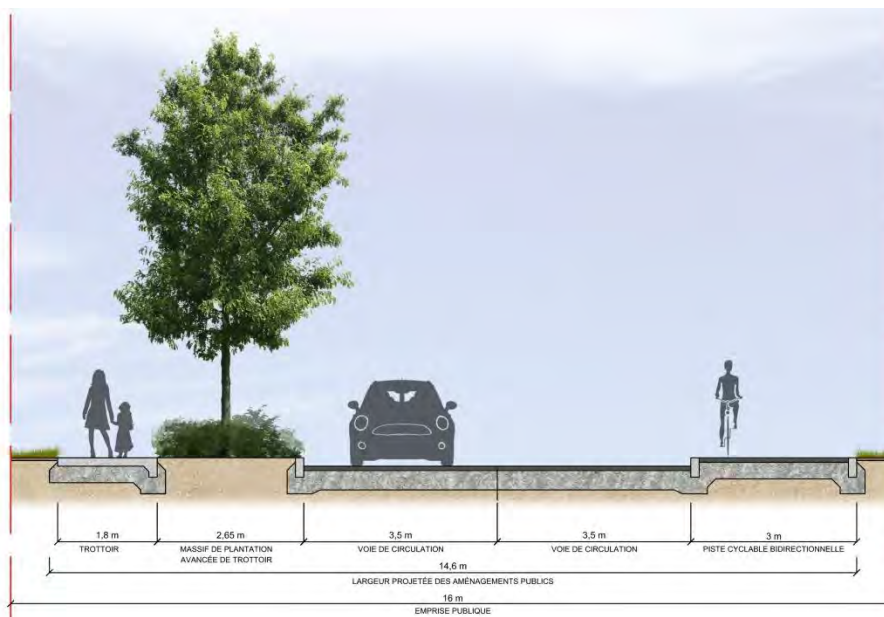
- Sécuriser les déplacements piétonniers sur cette importante voie collectrice nord-sud.
- Implanter un réseau de trottoirs de façon à favoriser les déplacements piétonniers.

### Clientèles visées :

Ainés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Prévoir l'aménagement d'un trottoir, à même l'emprise publique actuelle, lors des travaux de réfection de la rue Brébeuf.
- Des avancées de trottoir devront périodiquement longer le trottoir de façon à permettre la plantation d'arbres le long du parcours piétonnier tout en maintenant du stationnement sur rue d'un côté de la chaussée.



## Aménager un trottoir des deux côtés de la route 132 dans le cadre de son réaménagement comme boulevard urbain

Référence plan d'action : 4.4.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

**10 ans +**

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Offrir des parcours piétonniers sécuritaires, conviviaux et efficaces en bordure du futur boulevard urbain de la 132.
- Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétonniers.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Faire les représentations nécessaires afin que des trottoirs soient prévus des deux côtés de la route 132 lors de l'élaboration du concept de réaménagement.
- Aménager des trottoirs d'une largeur suffisante pour permettre des parcours piétonniers confortables.
- Prévoir des plantations d'alignement agrémentant le parcours.
- Prévoir piste cyclable bidirectionnelle des deux côtés du boulevard (permettre les déplacements est-ouest des deux côtés en raison de la largeur de son emprise).

## Aménager un trottoir du côté est de la rue Lamarche et connecter celui-ci à la rue du Titanic via l'avenue du Victoria

Référence plan d'action : 4.4.1.1 et 4.1.2.2

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Mieux connecter le secteur de la rue Lamarche dans le cadre de sa requalification.
- Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétonniers.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- La Ville de Sainte-Catherine prévoit requalifier la rue Lamarche. Il est notamment prévu d'y aménager une garderie.
- Prévoir un réaménagement du domaine public incluant l'ajout d'un trottoir du côté est de la rue Lamarche.
- Prévoir un trottoir sur l'avenue du Victoria afin de lier la rue Lamarche à la rue du Titanic.



## Aménager un trottoir du côté est de la rue du Titanic

Référence plan d'action : 4.4.1.1 et 4.1.2.2

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Mieux connecter les secteurs des rues Lamarche et du Titanic dans le cadre de la requalification de la rue Lamarche.
- Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétonniers.

### Clientèles visées :

Ainés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- La Ville de Sainte-Catherine prévoit requalifier la rue Lamarche. Il est notamment prévu d'y aménager une garderie.
- Prévoir un trottoir sur la rue du Titanic pour compléter le réseau piétonnier de ce secteur.

## Prévoir des trottoirs sur l'ensemble des voies de circulation du secteur du Pôles des Écluses et lier ceux-ci à des passerelles enjambant les deux rivières

Référence plan d'action : 4.4.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Prévoir la connectivité de la nouvelle trame de rue à mettre en place dans le secteur du PPU des Écluses.
- Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétonniers.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Prévoir dans le cadre du PPU des Écluses des trottoirs le long de toutes les voies de circulation.
- Connecter le réseau piétonnier du secteur du PPU des Écluses avec la trame environnante par l'aménagement de passerelles au-dessus des rivières.

## Compléter le trottoir de la rue des Aigles en reliant la route 132 jusqu'à la rue des Alouettes

Référence plan d'action : 4.4.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Sécuriser les liens piétonniers vers la nouvelle garderie de la rue des Aigles.
- Prévoir un corridor piétonnier supplémentaire liant la route 132 au centre-ville et au corridor des lignes à haute tension.
- Compléter le réseau de trottoir de façon à favoriser les déplacements piétonniers.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Compléter les liens manquants sur les rues des Aigles, des Flamands et des Mouettes pour aménager un trottoir continu de la route 132 jusqu'à la rue des Alouettes.

## Aménager de nouvelles traverses piétonnières

Référence plan d'action : 4.1.1.2

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Sécuriser les principales intersections (en fonction des destinations et des principaux générateurs de déplacements actifs) et le corridor multifonctionnel des lignes à haute tension.
- Diminuer les distances de parcours entre les traverses existantes.
- S'arrimer au réseau piétonnier projeté.
- Permettre une traversée sécuritaire vers certains points d'intérêt (maison des jeunes, parc optimiste, résidences pour personnes âgées, garderie de la rue Centrale, etc.).

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Appliquer un marquage sur la chaussée afin d'identifier des traverses piétonnières (voir carte 11 pour localisation privilégiée).
- Sur les axes principaux, un revêtement distinctif pourra être utilisé ainsi que des avancées de trottoir afin de minimiser la longueur des parcours piétonniers.
- Des balises centrales devraient être installées en dehors de la période hivernale aux traverses non protégées par un arrêt.

## Favoriser un apaisement de la circulation sur certains axes problématiques et à proximité de milieux sensibles

Référence plan d'action : 4.1.1.3

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Augmenter la qualité de vie des résidents et la sécurité des usagers des modes actifs.
- Réduire la vitesse de circulation dans certains secteurs.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Avant l'introduction de mesures d'apaisement de la circulation, mené une étude de circulation prenant en considération les facteurs énoncés au point 4.1.13.
- Priorisé l'apaisement de la circulation sur le boulevard Marie-Victorin, le boulevard Saint-Laurent, la rue Brébeuf, la rue Centrale et le boulevard des Écluses.
- Des mesures prioritaires devraient aussi être entreprises au centre-ville, dans les secteurs scolaires, aux abords des parcs municipaux, des garderies et résidences pour personnes âgées.
- Voir le guide de prise de décision en matière d'apaisement de la circulation à l'annexe B.



## Ajouter des balises centrales au centre des traverses piétonnières non protégées par un panneau d'arrêt

Référence plan d'action : 4.1.1.4

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Inciter à la réduction de la vitesse automobile.
- Sécuriser certaines traverses piétonnières.
- Éduquer les conducteurs sur la règle de priorité piétonne aux traverses piétonnières.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Installer, à l'extérieur de la période hivernale, une balise centrale sur l'ensemble des traverses non protégées par un panneau d'arrêt.
- Les traverses à proximité des écoles, principalement celles sur les rues des Marins et des Bateliers, devraient être aménagées en priorité, en raison de leur utilisation par les écoliers.



Balise centrale – Montréal  
source : lavoixpop.com

## Adapter le réseau de trottoir à l'ensemble des clientèles

Référence plan d'action : 4.1.1.5

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter l'accès au réseau piétonnier pour l'ensemble des usagers, y compris ceux à mobilité réduite.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- L'aménagement de nouveaux trottoirs et le réaménagement des trottoirs existants devraient respecter les principes suivants :
  - Largeur minimale fixée à 1,8 m, libre d'obstacles, afin de faciliter la circulation des poussettes (exceptionnellement, les trottoirs pourraient être de 1,5 m lorsque l'espace disponible ne permet pas d'aménager plus large).
  - Largeur minimale fixée à 2 m, libre d'obstacles, le long des axes d'ambiance (notamment le boulevard Saint-Laurent au centre-ville, le boulevard des Écluses dans le secteur du PPU des Écluses et le futur boulevard urbain de la route 132).
  - Respect des critères et normes de design identifiés dans la fiche 11 « Trottoirs et liens piétonniers » du Guide pratique d'accessibilité universelle publiée par la Ville de Québec.

## Aménager des aires de repos (bancs) le long des parcours actifs

Référence plan d'action : 4.1.1.6

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Fournir des points de repos le long des parcours actifs.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Continuer les efforts entrepris au cours des dernières années visant à ajouter des aires de repos (bancs) le long du réseau cyclable et piétonnier.
- Le long des collectrices, il est souhaitable qu'un banc soit installé environ à chaque 400 mètres.
- Dans les milieux plus animés (pensons au centre-ville et au cœur du secteur du PPU des Écluses), un banc devrait être installé à chaque 150 mètres.
- Ces travaux devraient être coordonnés avec les améliorations prévues au réseau piétonnier et cyclable, notamment dans le cadre de travaux majeurs de réfection.

## Assurer un marquage au sol des zones de 30 km/h à proximité des écoles

Référence plan d'action : 4.1.1.7

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Sécuriser les déplacements actifs aux abords des institutions d'enseignement.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Systématiquement signaler par un marquage au sol l'entrée dans une zone de 30 km/h aux abords d'une école.
- De tels marquages pourraient aussi être appliqués dans d'autres zones de 30 km/h, notamment au centre-ville et à proximité des garderies, des parcs et des résidences pour personnes âgées.

## Assurer un marquage au sol des corridors scolaires

Référence plan d'action : 4.1.1.8

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter le repérage des corridors scolaires par les élèves.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- La lisibilité du réseau pour les enfants pourrait être améliorée par l'ajout d'un marquage au sol spécifiquement conçu à cette fin.
- En effet, l'ajout de symboles au sol permettrait de mieux baliser le chemin et d'en faciliter la compréhension pour ses usagers.



Exemple de marquage au sol d'un corridor scolaire, Ville de Sherbrooke, source : MTQ, *Redécouvrir le chemin de l'école, Guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire*, 2009.



## Encourager la mise en place de circuits de courses à pied

Référence plan d'action : 4.1.1.9

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	<b>Convivialité - déplacements actifs</b>	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	<b>Accès aux lieux de loisirs et services communautaires</b>	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager la pratique de la course à pied.

### Clientèles visées :

Aînés

**Familles**

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- De concert avec les groupes de loisir concernés par cette activité, consolider les circuits officiels de course à pied existants et évaluer la possibilité d'établir de nouveaux circuits avec des distances définies (5 km, 10 km, etc.).
- Les circuits devraient prioriser un passage à travers les parcs municipaux et le corridor des lignes à haute tension de façon à minimiser les interruptions dans les parcours et présenter un environnement agréable incitant à l'activité physique.
- Ceux-ci devraient être identifiés à partir d'une signalétique particulière et, potentiellement, d'un marquage au sol permettant à tous les usagers de reconnaître le circuit.

## Effectuer le déneigement des trottoirs en période hivernale

Référence plan d'action : 4.1.1.10

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Permettre l'accès aux trottoirs 12 mois par année.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- La Ville de Sainte-Catherine entend progressivement effectuer le déneigement des trottoirs en période hivernale.
- Les collectrices et les corridors scolaires devraient être déneigés en priorité.

## Faire les représentations nécessaires auprès de la Ville de Delson pour l'encourager à aménager un trottoir sur le boulevard Marie-Victorin

Référence plan d'action : 4.1.2.3

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter les déplacements actifs vers Delson (principalement vers le centre commercial « Place Le Riverain »)

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Le trottoir aménagé du côté sud du boulevard Marie-Victorin prend fin à la limite municipale avec Delson.
- L'absence de trottoirs constitue une contrainte aux déplacements piétonniers vers le centre commercial Place Le Riverain, lequel constitue un pôle de commerces et services locaux situés à distance de marche des secteurs les plus à l'est de la ville de Sainte-Catherine, dont les résidences pour personnes âgées.
- La Ville de Sainte-Catherine entend encourager la Ville de Delson à aménager un trottoir continu vers ce centre commercial, afin d'inciter les résidents de Sainte-Catherine à s'y rendre à pied.

## Encourager les établissements scolaires à adopter ou à supporter des programmes encadrant les déplacements à pied des écoliers

Référence plan d'action : 4.1.2.4

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Favoriser l'utilisation des transports actifs chez les écoliers.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Encourager et supporter la commission scolaire des Grandes-Seigneuries et les écoles dans la participation aux programmes existants :
  - À pied, à vélo, ville active** : Programme mis en place par Vélo Québec afin d'encourager l'utilisation des modes actifs par des moyens de sensibilisation et de sécuriser les parcours actifs des écoliers à partir de la réalisation d'un plan de déplacements.
  - Trottibus** : Programme mis sur pied par la société canadienne du cancer afin de fournir les outils et supports aux écoles et aux parents-bénévoles pour la mise en place de circuits d'accompagnement à pied vers les écoles

## Aménager une piste cyclable en site propre dans l'axe de la rue Brébeuf

Référence plan d'action : 4.2.1.1 et 4.2.2.3

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Sécuriser les transports actifs dans l'axe de la rue Brébeuf.
- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe de la rue Brébeuf.
- Compléter le réseau de voies cyclables de façon à favoriser les déplacements à vélo.

### Clientèles visées :

Aînés

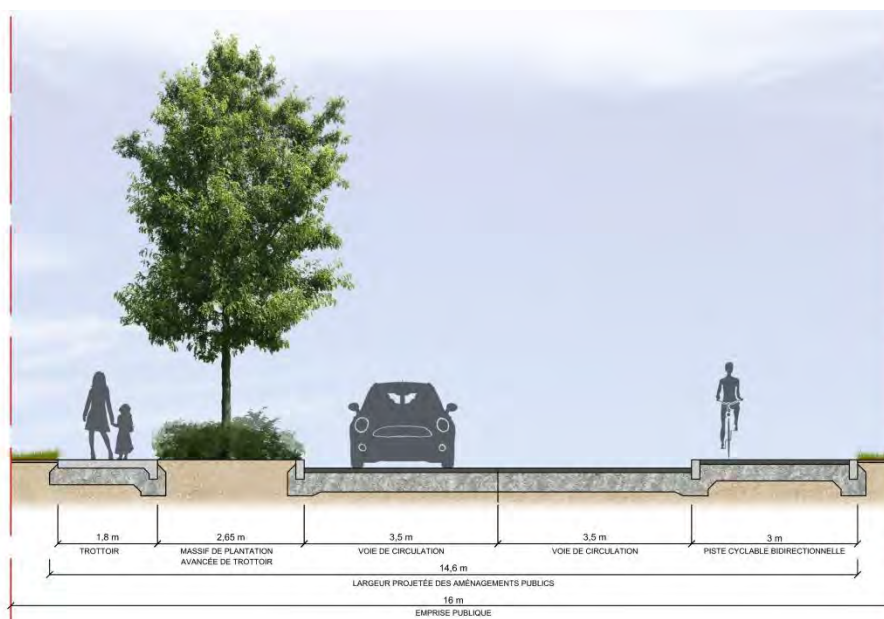
Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Aménagement, du côté est, d'une piste cyclable en site propre, au niveau de la bordure de béton et, du côté ouest, d'une voie de stationnement avec avancées de trottoir, d'une bande verte et d'un trottoir de 1,8 m de largeur.
- La réfection majeure de la rue Brébeuf, à venir, offre l'opportunité de revoir l'aménagement de cette collectrice.



## Aménager une bande cyclable bidirectionnelle avec délinéateur sur le tronçon de la rue Saint-Laurent situé à l'est de la rue Brébeuf

Référence plan d'action : 4.2.1.1 et 4.2.2.4

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe du boulevard Saint-Laurent.
- Compléter le réseau de voies cyclables de façon à favoriser les déplacements à vélo.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- À court terme, le Plan de mobilité active favorise le retrait du stationnement du côté sud de ce tronçon pour aménager une piste cyclable bidirectionnelle sur rue protégée par des délinéateurs.
- La Ville de Sainte-Catherine entend encourager la Ville de Delson à poursuivre la piste cyclable du boulevard Saint-Laurent sur son territoire afin de la connecter à la voie cyclable longeant la rue Principale.



# Aménager une piste cyclable en site propre sur le tronçon de la rue Saint-Laurent situé à l'est de la rue Brébeuf

Référence plan d'action : 4.2.1.1 et 4.2.2.4

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

**5-10 ans**

10 ans +

## Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

## Objectif(s) :

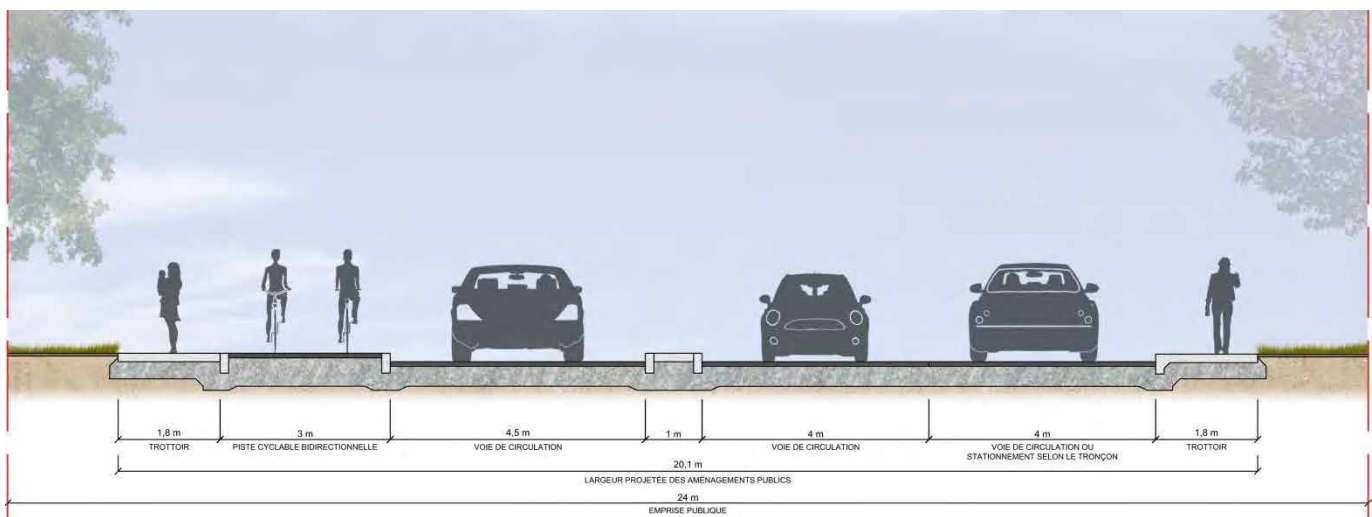
- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe du boulevard Saint-Laurent.
- Compléter le réseau de voies cyclables de façon à favoriser les déplacements à vélo.

## Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

## Description :

- À moyen terme, la réfection du boulevard Saint-Laurent constituera l'opportunité de réaménager l'emprise publique en surélevant la voie cyclable au niveau du trottoir et en prévoyant des avancées de trottoirs dans la bande de stationnement du côté nord de l'emprise.
- La Ville de Sainte-Catherine entend encourager la Ville de Delson à poursuivre la piste cyclable du boulevard Saint-Laurent sur son territoire afin de la connecter à la voie cyclable longeant la rue Principale.



## Aménager une bande cyclable bidirectionnelle avec délinéateur sur le boulevard des Écluses

Référence plan d'action : 4.2.1.1 et 4.2.2.6

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe du boulevard des Écluses.
- Compléter le réseau de voies cyclables de façon à favoriser les déplacements à vélo.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Aménagement d'une piste cyclable sur rue, protégée par des délinéateurs, du côté est du boulevard des Écluses, et ce, en remplacement du stationnement sur rue de ce côté de la chaussée.
- Malgré un dimensionnement d'emprise moins importante au sud du boulevard Saint-Laurent, la chaussée est suffisamment large pour maintenir en direction nord une voie circulaire et une voie cyclable de 3,0 m de largeur.

## Aménager une piste cyclable en site propre sur le boulevard des Écluses

Référence plan d'action : 4.2.1.1 et 4.2.2.6

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe du boulevard des Écluses.
- Compléter le réseau de voies cyclables de façon à favoriser les déplacements à vélo.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- À moyen terme, lors de travaux de réfection majeure, aménagement d'une voie cyclable bidirectionnelle au niveau du trottoir.
- Le maintien du terreplein central est favorisé en raison des arbres matures qui y sont présents.

## Aménager une piste cyclable en site propre le long de la route 132 dans le cadre de son réaménagement en boulevard urbain

Référence plan d'action : 4.2.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

**10 ans +**

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	<b>Accès aux villes avoisinantes</b>	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe de la route 132.
- Compléter le réseau de voies cyclables de façon à favoriser les déplacements à vélo.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Intégrer un lien cyclable au concept de réaménagement de la route 132 en boulevard urbain.

## Aménager une piste multifonctionnelle le long de la rue Barbeau entre le parc Terry-Fox et le boulevard Saint-Laurent

Référence plan d'action : 4.2.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe du boulevard Saint-Laurent et du corridor des lignes à haute-tension.
- Compléter le réseau multifonctionnel de façon à favoriser les déplacements actifs.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Aménagement d'une piste multifonctionnelle permettant de lier les pistes multifonctionnelles du boulevard Saint-Laurent et du corridor des lignes à haute tension.

## Aménager une piste multifonctionnelle dans le cadre du prolongement du boulevard Saint-Laurent vers l'ouest

Référence plan d'action : 4.2.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Rendre le pôle d'emplois accessible par mobilité active.
- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe du boulevard Saint-Laurent vers et à partir du secteur industriel.
- Compléter le réseau multifonctionnel de façon à favoriser les déplacements actifs.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Aménager une piste multifonctionnelle lors du prolongement du boulevard Saint-Laurent vers l'ouest.



## Prolonger la piste multifonctionnelle de la rue Jogues jusqu'aux abords du futur boulevard urbain de la route 132

Référence plan d'action : 4.2.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

**5-10 ans**

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter et encourager les déplacements à vélo dans l'axe de la rue Jogues.
- Compléter le réseau multifonctionnel de façon à favoriser les déplacements actifs.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Prolonger la piste multifonctionnelle existante afin de lier celle-ci au réseau piétonnier et cyclable qui sera aménagé le long de la route 132 lors de sa transformation en boulevard urbain.

## Compléter le lien cyclable traversant la rivière Saint-Régis par l'ajout de voies multifonctionnelles sur la rue Guérin et la rue Duparc

Référence plan d'action : 4.2.1.1 et 4.2.2.7

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter et encourager les déplacements à vélo entre le boulevard Marie-Victorin et le boulevard Saint-Laurent.
- Compléter le réseau multifonctionnel de façon à favoriser les déplacements actifs.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Aménagement d'une piste multifonctionnelle le long des rues Guérin et Duparc afin de relier la passerelle enjambant la rivière Saint-Régis à la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin et à la piste multifonctionnelle du boulevard Saint-Laurent.

## Aménager une piste multifonctionnelle liant les parcs Francis-Xavier Fontaine et des Chevaliers de Colomb et empruntant le tracé du sentier informel longeant le bassin de virage de la voie maritime du Saint-Laurent

Référence plan d'action : 4.2.1.1 et 4.2.2.8

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Compléter le réseau de voies cyclables de façon à favoriser les déplacements à vélo.
- Créer un parcours en site propre.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Aménagement d'un lien multifonctionnel reliant le parc Francis-Xavier-Fontaine au parc Chevaliers de Colomb en bordure du bassin de virage de la voie maritime.
- Des démarches devront être entreprises auprès des responsables de la voie maritime du Saint-Laurent afin de valider la possibilité d'aménager ce chemin de service de façon à le rendre sécuritaire et accessible en vélo et à pied par la population.

## Aménager une piste multifonctionnelle sur la 1<sup>ère</sup> avenue et la rue Garnier et un trottoir sur la rue Hébert

Référence plan d'action : 4.2.1.1 et 4.2.2.2.10

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Faciliter et encourager l'accès par modes actifs au secteur industriel.
- Compléter le réseau multifonctionnel de façon à favoriser les déplacements actifs.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Aménager une piste multifonctionnelle dans l'axe de la rue Garnier ainsi que le long de la 1<sup>ère</sup> avenue.
- Aménager un trottoir le long de la rue Hébert.

## Ajouter des points d'eau le long du réseau cyclable

Référence plan d'action : 4.2.1.2

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	<b>Convivialité - déplacements actifs</b>	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Donner accès à des points d'eau aux usagers du réseau cyclable.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- De façon prioritaire, prévoir l'ajout de point d'eau dans l'axe du boulevard Marie-Victorin et des lignes à haute tension (présence de borne fontaine sur certains axes transversaux) ainsi que dans les parcs, qui sont pour la plupart connectés au réseau cyclable actuel ou projeté.
- Évaluer la possibilité d'installer le système Bornéo qui a fait l'objet d'un projet pilote, à l'été 2014, par l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal à Montréal. Ce système permet, à faible coût, d'installer un dispositif à même les bornes fontaines permettant aux passants de se désaltérer, sans entraver l'accès aux conduites en cas d'incendie.



Système Bornéo, arrondissement du Plateau-Mont-Royal, source : Journal Métro

## Ajouter des toilettes le long du réseau cyclable

Référence plan d'action : 4.2.1.3

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	<b>Convivialité - déplacements actifs</b>	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Donner accès à des équipements sanitaires aux usagers du réseau cyclable.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- De façon prioritaire, une localisation des équipements sanitaires à même les parcs est favorisée afin de desservir à la fois la clientèle visitant les parcs et celle empruntant les voies cyclables.
- De plus, une meilleure signalisation des équipements sanitaires le long du réseau cyclable permettrait de publiciser et de diriger efficacement les usagers du réseau cyclable vers les équipements sanitaires existants.



## Favoriser l'installation de supports à vélos à proximité des commerces et institutions non municipales

Référence plan d'action : 4.2.1.4

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager les déplacements à vélo en offrant des équipements permettant de stationner les vélos à proximité des lieux de destination.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Modifier la réglementation d'urbanisme afin d'exiger l'installation de supports à vélos lors de travaux de réaménagement de terrain (incluant les aires de stationnement), d'agrandissement ou de construction d'un bâtiment principal pour les usages commerciaux et communautaires, particulièrement au centre-ville et le long de la route 132.

## Prévoir l'ajout de supports à vélo dans les parcs et à proximité des bâtiments municipaux

Référence plan d'action : 4.2.1.5

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager les déplacements à vélo en offrant des équipements permettant de stationner les vélos à proximité des lieux de destination.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Offrir des places de stationnement à vélo dans chacun des parcs municipaux.
- Offrir un nombre de stationnement à vélo suffisant sur le site des bâtiments municipaux.

## Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable existant

Référence plan d'action : 4.2.1.6

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Sécuriser les déplacements à vélo.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Procéder à l'évaluation et l'identification détaillée des mesures correctives à apporter. La mise aux normes du réseau cyclable touche à la fois la signalisation de prescription, la signalisation de danger et le marquage et permet d'améliorer la compréhension du réseau par les usagers ainsi que leur sentiment de sécurité.
- Effectuer l'entretien régulier du réseau.
- La réfection des différents axes, ainsi que la mise en œuvre de certaines interventions ciblées décrites ci-après (notamment, le réaménagement et l'implantation proposés de certaines voies cyclables) constitueront des opportunités d'assurer cette mise aux normes, notamment en matière de signalisation et de travaux permettant la séparation des voies cyclables et des voies de circulation automobile.

## Permettre l'accès au réseau cyclable en période hivernale

Référence plan d'action : 4.2.1.7

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager les déplacements à vélo en période hivernale.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Effectuer le déneigement du réseau cyclable pendant la période hivernale.

## Mieux faire connaître le réseau cyclable à ses utilisateurs

Référence plan d'action : 4.2.1.8

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager l'utilisation du réseau cyclable.
- Diriger les utilisateurs du réseau cyclable vers les principaux points d'intérêt de Sainte-Catherine.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Ajouter des modules d'information illustrant une carte du réseau le long du réseau cyclable
- Ces modules devraient être installés le long des principaux axes cyclables (principalement au centre-ville, le long du boulevard Marie-Victorin et dans le corridor des lignes à haute tension). Idéalement, ces modules devraient être implantés au sein d'une aire de repos ou à proximité d'un point d'eau afin de favoriser sa consultation.

## Revoir l'aménagement de la voie cyclable du boulevard Marie-Victorin de façon à offrir des corridors distincts pour les cyclistes et les piétons

Référence plan d'action : 4.2.2.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

**5-10 ans**

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

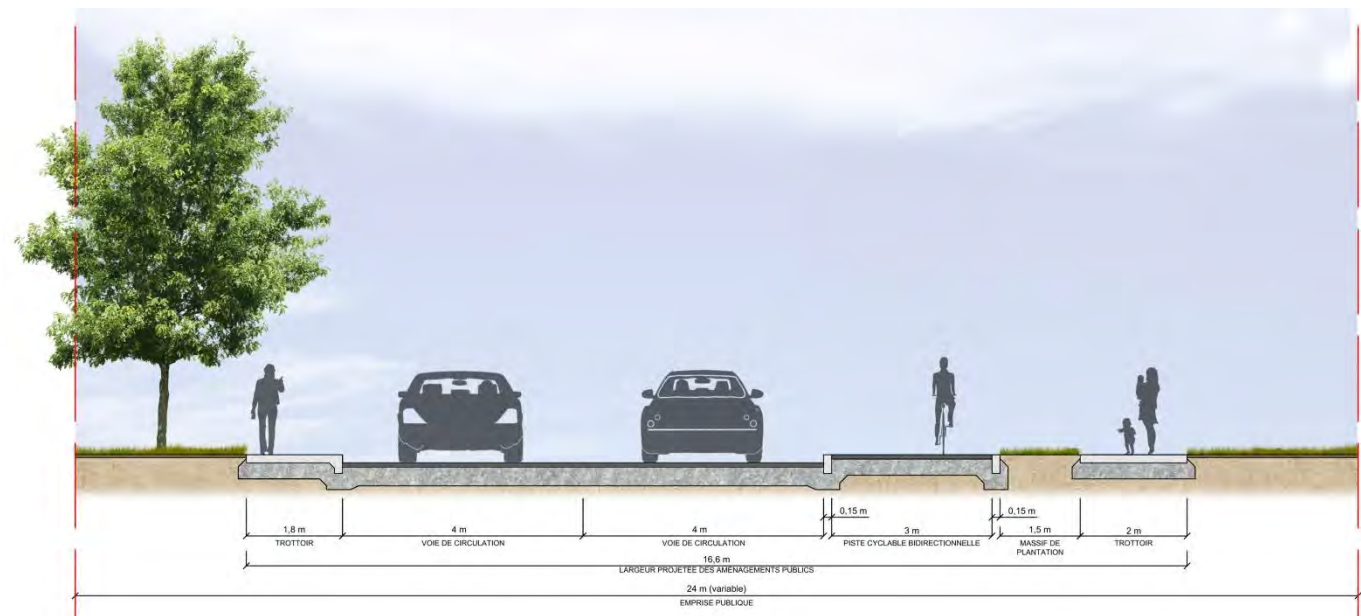
- Éliminer les problèmes de cohabitation entre les cyclistes et les piétons sur la voie cyclable longeant le boulevard Marie-Victorin.

### Cliantèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Revoir l'aménagement de l'emprise publique en prévoyant un trottoir du côté nord (côté fleuve) du boulevard de façon à éviter que les piétons utilisent la piste cyclable.
- La piste cyclable sera aménagée au niveau du trottoir sur l'ensemble de son parcours de façon à obtenir la certification « route verte ».





## Revoir l'aménagement de la voie cyclable de la rue Centrale

Référence plan d'action : 4.2.2.2

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

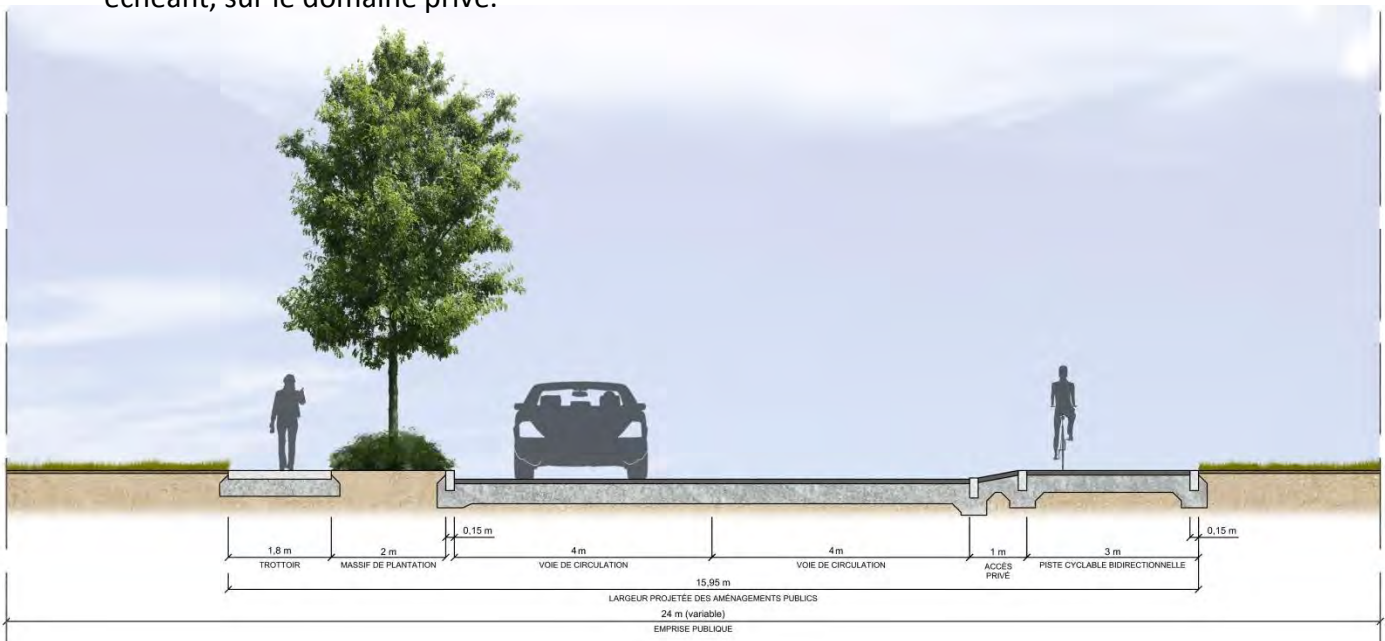
- Sécuriser les déplacements cyclables le long de la rue Centrale.
- Obtenir la désignation « route verte » le long de la rue Centrale.

### Clientèles visées :

Ainés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- La réfection prochaine de la rue Centrale constitue l'opportunité de revoir son aménagement en ajoutant une bande de verdure avec plantation ainsi qu'en aménageant la voie cyclable en site propre au niveau de la bande de trottoir.
- Afin de faciliter les déplacements cyclables, il est proposé de reporter les pentes, sur le domaine public, dans la partie de l'entrée charretière située entre la piste cyclable et la chaussée et, le cas échéant, sur le domaine privé.



## Paver et compléter le réseau cyclable longeant les lignes à haute tension

Référence plan d'action : 4.2.2.5

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager les déplacements actifs dans l'axe du corridor des lignes à haute-tension.
- Compléter le réseau multifonctionnel de façon à favoriser les déplacements actifs.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Compléter la piste multifonctionnelle en aménageant le tronçon manquant, notamment par la construction d'une passerelle au-dessus de la rivière Saint-Régis.
- Paver entièrement la piste multifonctionnelle de façon à supporter l'ensemble des déplacements actifs.

## Mieux signaler les arrêts le long des voies cyclables de la rue des Cascades

Référence plan d'action : 4.2.2.9.

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Sécuriser les déplacements à vélo.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Ajouter une signalisation d'arrêt s'adressant spécifiquement aux cyclistes (panneaux et lignes d'arrêt) aux endroits suivants :
  - Dans l'axe de la rue des Cascades, à l'intersection avec la rue des Marins, en direction nord.
  - Dans l'axe de la rue des Cascades, à l'intersection avec la rue des Bateliers, en direction nord (une ligne d'arrêt pourrait aussi être ajoutée en direction sud).
  - Dans l'axe de la rue des Cascades, à l'intersection avec la rue du Chalutier, en direction sud et nord.



Absence de signalisation d'arrêt spécifique aux cyclistes sur la rue des Marins

## Sécuriser les manœuvres véhiculaires vers le stationnement du parc Fleur-de-Lys à proximité de la maison des jeunes Équinox

Référence plan d'action : 4.2.2.11

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

<b>Sécurité - déplacements actifs</b>	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	<b>Accès au centre-ville</b>
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	<b>Accès aux lieux de loisirs et services communautaires</b>	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Sécuriser les déplacements à vélo.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Une signalisation rappelant la présence de la piste multifonctionnelle (balises) ainsi qu'un marquage distinctif au croisement de la piste multifonctionnelle et de l'allée d'accès constitueraient un rappel efficace de la cohabitation entre les véhicules automobiles et les usagers des modes actifs.

## Évaluer l'opportunité d'implanter des solutions alternatives pour les déplacements en transport collectif de courte distance

Référence plan d'action : 4.3.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Mettre en place une solution alternative en vue d'offrir un service de transport collectif interne efficace.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Un scénario de desserte supplémentaire pourrait être implanté sur le territoire de Sainte-Catherine.
- Une étude d'opportunité et de faisabilité est toutefois nécessaire pour préciser le niveau de l'offre ainsi que les coûts engendrés
- Le service pourra prendre la forme d'un projet pilote sur des plages horaires limitées afin de tester la réceptivité des usagers et valider le niveau de demande. Ainsi, un service de taxibus permettrait de réaliser certains déplacements internes de courtes distances sur demande. Un service de navette pourrait aussi être étudié afin de desservir le ou les stationnements incitatifs.

## Compléter l'aménagement d'abribus avec équipements municipaux

Référence plan d'action : 4.3.1.2 et 4.3.2.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager les déplacements en transport en commun.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Poursuivre l'implantation de nouveaux abribus.
- Les sites à prioriser sont ceux à proximité des résidences pour personnes âgées et au centre-ville.
- À cet égard, à court terme, l'opportunité de déplacer ou créer un arrêt d'autobus, avec abribus, devant la résidence des Cascades devrait être étudiée.
- Des supports à vélos devraient aussi être prévus sur les sites d'abribus afin de favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et collectifs.



## Réviser la stratégie de desserte en transport en commun en fonction des projets de stationnement incitatif de la rue Léo et de SRB sur le boulevard urbain de la route 132

Référence plan d'action : 4.3.1.3

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager les déplacements en transport en commun.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- L'ajout d'un service de transport en commun structurant le long de la route 132 et le possible aménagement d'un stationnement incitatif dans le secteur de la rue Léo, commandera une réflexion sur la réorganisation du service de transport en commun sur le territoire de la Ville de Sainte-Catherine.
- La desserte de ce nouveau point de connexion ainsi que le rabattement vers la route 132 seront à considérer.

## Évaluer l'opportunité d'aménager un stationnement incitatif en complément au stationnement incitatif Georges-Gagné

Référence plan d'action : 4.3.2.2

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager les déplacements en transport en commun.
- Pallier à la saturation du stationnement incitatif Georges-Gagné.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Examiner la possibilité d'aménager, dans le secteur de la rue Léo, un nouveau stationnement incitatif qui serait connecté au réseau de transport collectif local.
- L'aménagement d'un parc à vélo (vélostation), avec location de casiers pour remiser les petits équipements (casque, bouteille d'eau, siège, etc.), pourrait être prévu afin de favoriser l'intermodalité avec les déplacements actifs.



Vélostation de Deux-Montagnes, source : AMT.

## Entreprendre les démarches auprès de l'AMT afin d'ajouter une station pour vélos sur le site du stationnement incitatif Georges-Gagné

Référence plan d'action : 4.3.2.3

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Encourager les déplacements en transport en commun.
- Encourager l'intermodalité entre les déplacements actifs et collectifs

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Entreprendre des représentations auprès de l'AMT afin d'aménager une Vélostation permettant le stockage sécuritaire des vélos.



Vélostation de Deux-Montagnes, source : AMT.

## Favoriser l'aménagement de parcours actifs à même les terrains privés

Référence plan d'action : 4.4.1.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

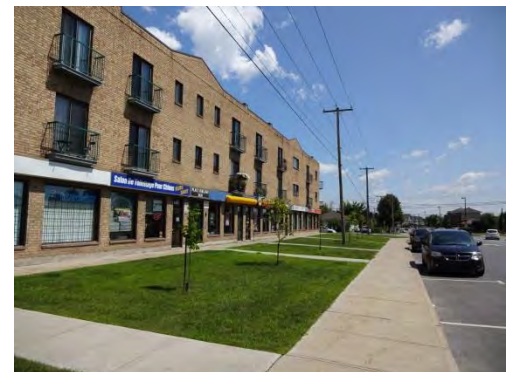
- Mieux connecter l'accès aux bâtiments et les réseaux actifs privés avec les réseaux actifs publics

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Utiliser le règlement sur les PIIA afin de favoriser l'aménagement de liens actifs entre les nouveaux bâtiments et le réseau actif public, particulièrement pour les projets mixtes et de plus fortes densités.
- L'aménagement de liens actifs à même les terrains de stationnement devrait aussi être favorisé, particulièrement pour les stationnements de plus forte superficie (notamment en bordure de la route 132).



Liens actifs sur terrain privé, boulevard Saint-Laurent

## Favoriser des aménagements paysagers de qualité en cour avant et le long des parcours actifs

Référence plan d'action : 4.4.1.2

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Créer des environnements piétonniers conviviaux.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Utiliser le règlement sur les PIIA afin favoriser des aménagements paysagers de qualité en cour avant et, particulièrement en bordure du réseau de déplacement actif. Des plantations d'alignement devraient être encouragées, sur les terrains privés, en bordure de rues dotées de trottoirs et des rues où l'on recherche à atténuer la vitesse automobile.
- Le réaménagement des emprises publiques lors de travaux de réfection majeurs constituera aussi une opportunité pour la Ville de Sainte-Catherine d'aménager des bandes vertes à même l'emprise publique et d'y prévoir des plantations susceptibles de mieux encadrer la rue.

## Exiger la présence d'espaces verts et les plantations au sein des aires de stationnement

Référence plan d'action : 4.4.1.3

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	<b>Convivialité - déplacements actifs</b>	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Créer des environnements piétonniers conviviaux.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Utiliser la réglementation d'urbanisme afin d'exiger un pourcentage minimal d'aire végétalisée avec plantation d'arbres au sein des aires de stationnement de moyenne et grande superficie.



## Maximiser la perméabilité de la trame de rue des secteurs à développer ou à redévelopper

Référence plan d'action : 4.4.1.4

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Réduire les temps de parcours piétonniers.

### Clientèles visées :

Ainés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Dans le cadre de l'acceptation de tout nouveau projet urbain d'ensemble, la Ville de Sainte-Catherine devrait exiger que la trame de rue soit conçue de façon à faciliter les déplacements actifs en maximisant les points d'interconnexion.
- Une trame orthogonale avec des îlots d'une longueur maximale de 150 mètres est donc favorisée par rapport à une trame sinueuse et à de longs îlots, à défaut de quoi des passerelles accessibles aux modes actifs à longueur d'année devront être prévues.
- Une attention particulière devrait être portée à l'efficacité des parcours actifs vers les principaux points de déplacements (écoles, commerces, arrêts d'autobus, etc.).

## Minimiser le nombre et la dimension des entrées charretières

Référence plan d'action : 4.4.1.5

Horizon de réalisation :

0-5 ans (P)

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Créer des environnements piétonniers conviviaux et sécuritaires.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Utiliser la réglementation d'urbanisme afin de minimiser la largeur des entrées ainsi que, autant que possible, leur nombre.

## Planifier un nouveau quartier multifonctionnel connecté sur le réseau cyclable et piétonnier dans le secteur du Pôle des Écluses

Référence plan d'action : 4.4.2.1

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Planifier l'émergence d'un nouveau quartier encourageant les déplacements actifs.

### Clientèles visées :

Ainés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Prévoir de vastes trottoirs dédiés à la circulation piétonne et, possiblement, à l'implantation de terrasses saisonnières.
- Prévoir un réseau de trottoir sur l'ensemble des rues du secteur.
- Connecter le quartier au réseau cyclable par l'aménagement d'une piste cyclable le long du boulevard des Écluses. Dans le secteur à prédominance piétonnière (rue d'ambiance), la piste cyclable pourra bifurquer vers l'est pour arpenter le réseau local afin de se connecter à la future voie cyclable du boulevard urbain de la route 132.

## Transformer la route 132 en boulevard urbain

Référence plan d'action : 4.4.2.2

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

**10 ans +**

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Aménager un boulevard à l'échelle humaine faisant une large place aux modes actifs et collectifs.

### Clientèles visées :

Aînés	Familles	Travailleurs	Étudiants
-------	----------	--------------	-----------

### Description :

- Des aménagements davantage à échelle humaine, des bâtiments plus près du boulevard fournissant un meilleur encadrement et des infrastructures supportant plus adéquatement la mobilité active et durable devraient caractériser cette requalification.
- Ainsi, le boulevard devrait idéalement accueillir une voie cyclable, des trottoirs et un corridor réservé pour le transport collectif. Une attention particulière devrait être portée au paysagement et au traitement des traverses de façon à favoriser la mobilité active de part et d'autre du boulevard.

## Réaménager l'espace public devant le centre municipal Aimé-Guérin

Référence plan d'action : 4.4.2.3

Horizon de réalisation :

0-5 ans

5-10 ans

10 ans +

### Enjeux :

Sécurité - déplacements actifs	Convivialité - déplacements actifs	Efficacité - déplacements actifs	Efficacité - transport en commun	Accès au centre-ville
Accès aux établissements d'enseignement	Accès aux garderies	Accès aux lieux de loisirs et services communautaires	Accès aux villes avoisinantes	Densification et mixité

### Objectif(s) :

- Conférer au centre-ville une signature distinctive.
- Favoriser un apaisement de la circulation au centre-ville.
- Aménager le domaine public de façon à pouvoir y tenir des événements spéciaux.

### Clientèles visées :

Aînés

Familles

Travailleurs

Étudiants

### Description :

- Réaménager le domaine public en façade du centre municipal Aimé-Guérin (entre les rues Bédard et Duparc). Le concept de réaménagement, à définir, pourrait s'inspirer du concept de la rue partagée.
- Le réaménagement pourrait miser sur un revêtement de pavé sans démarcation physique avec le trottoir et la voie cyclable. Cet aménagement mettrait en évidence le caractère distinctif du lieu. Pour l'automobiliste, il reçoit un message clair qu'il entre dans un secteur particulier qui ne lui est pas entièrement dédié.
- À l'occasion d'événements spéciaux, ce tronçon de rue pourrait même être fermé à la circulation et se transformer en place publique animée.



