

# PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE

VILLE DE  
SAINTE-AGATHE-DES-MONTS

DOCUMENT TECHNIQUE - Août 2023



# TABLE DES MATIÈRES

I. DÉMARCHE.....	3
1. Contexte .....	4
2. Objectifs et calendrier de réalisation.....	5
3. Méthodologie .....	6
II. PORTRAIT DU TERRITOIRE.....	7
1. Analyse territoriale.....	8
01. Profil socio-démographique et zone à l'étude .....	8
02. Configuration urbaine et répartition du sol .....	9
03. Topographie.....	11
04. Place de la mobilité durable dans les Laurentides.....	12
05. Sainte-Agathe-des-Monts, un territoire de projets.....	13
2. Analyse réglementaire.....	14
3. Réseaux et accessibilité.....	15
01. Réseau routier.....	15
02. Stationnement .....	16
03. Réseau de transport collectif .....	17
04. Réseau cyclable.....	18
05. Réseau piétonnier et accessibilité .....	20

III.HABITUDES DE DÉPLACEMENT .....	21
1. Recensement national.....	22
2. Faits saillants du sondage.....	23
01. Profil des répondant.e.s.....	23
02. Modes de transport utilisés .....	24
03. Motifs de déplacement .....	25
04. Perception et bonification des réseaux.....	26
05. Intersections d'intérêt.....	28
06. Activités éphémères et sensibilisation .....	30
IV. ANALYSE FFOM .....	31
V. PLAN D'ACTION.....	33
1. Une vision.....	34
2. Cinq orientations.....	35

# I. DÉMARCHE

# 1. CONTEXTE

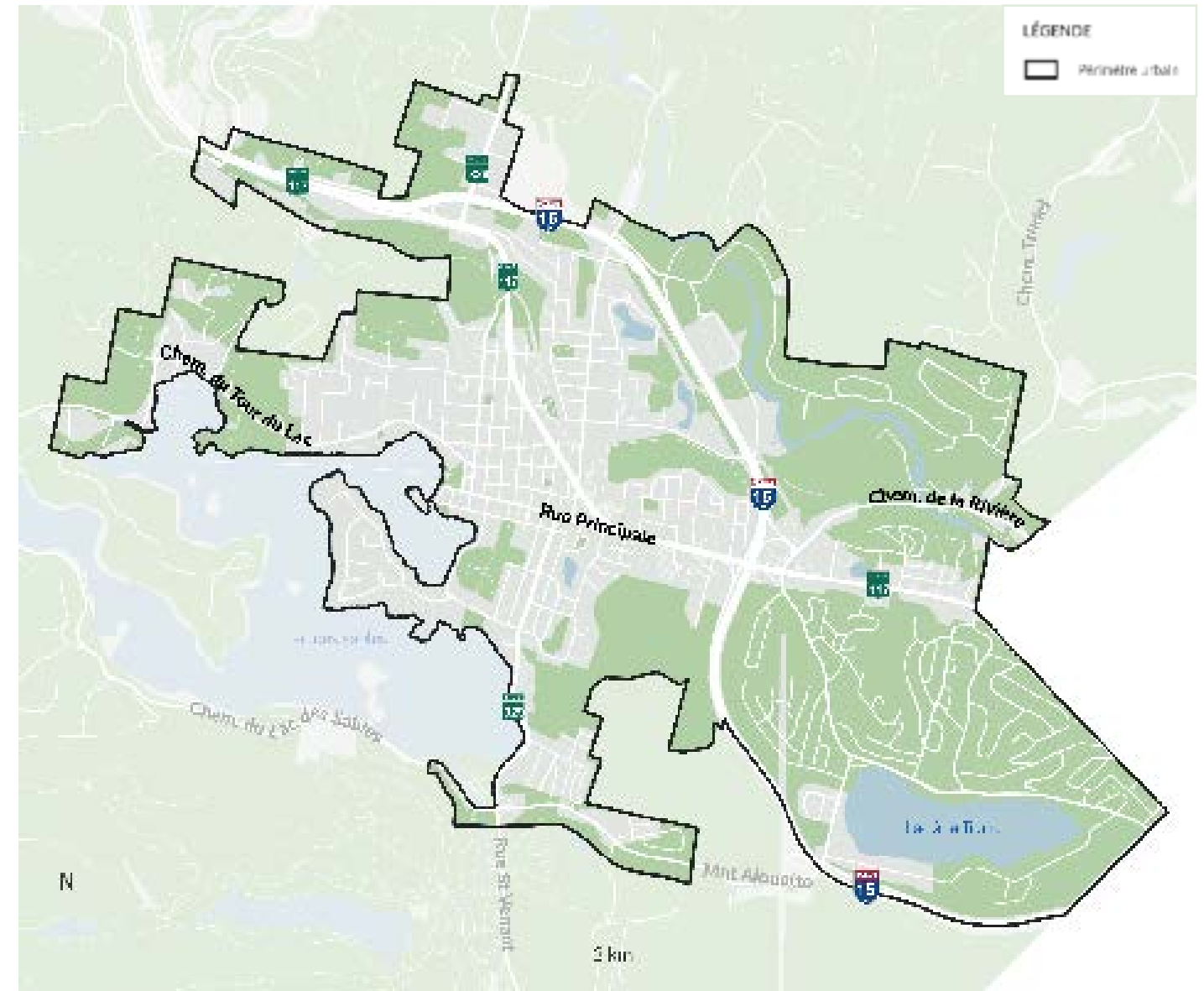
La ville de Sainte-Agathe-des-Monts, composée de 11 211 habitant.e.s, couvre 129 km<sup>2</sup>. La mobilité de ses résident.e.s repose largement sur l'utilisation de la voiture, dont la part modale s'établissait à 86 % au recensement canadien de 2021. Cette dépendance à la voiture constitue un enjeu de première importance auquel se rattache un ensemble de problématiques environnementales (pollution atmosphérique), sociales (isolement et exclusion des personnes non-motorisées) et de santé publique (stress, maladies cardio-vasculaires, etc.).

Bien que la voiture soit prédominante, la ville jouit d'un cadre bâti riche, d'un noyau villageois animé et de la présence de plusieurs pôles générateurs de déplacements qui en font un terrain propice à l'utilisation des modes actifs. D'ailleurs, selon une étude du CRE Laurentides réalisée en 2020 sur la mobilité active dans les Laurentides, plusieurs des résident.e.s de Sainte-Agathe-des-Monts se déplacent à pied ou à vélo, de manière récréative ou utilitaire, lorsqu'on les compare avec les résident.e.s des municipalités voisines de la MRC des Laurentides.

La Ville a souhaité se lancer dans l'élaboration d'un Plan de mobilité active (PMA) à l'échelle de son périmètre urbain (figure 1) en collaboration avec MOBA, un organisme spécialisé en mobilité durable.

Ce Plan de mobilité active a pour objectif d'identifier les enjeux du territoire et de proposer des actions à mener afin de permettre le déploiement du transport actif à Sainte-Agathe-des-Monts. Il s'agit d'une démarche participative où les habitant.e.s ont été sollicité.e.s via des activités de consultations publiques.

FIGURE 1 - PÉRIMÈTRE URBAIN





### PROPOSER UNE VISION GLOBALE

Favoriser une complémentarité entre tous les modes de transport et proposer une vision globale de la mobilité active intégrant l'ensemble des usager.ère.s.



### MISER SUR LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

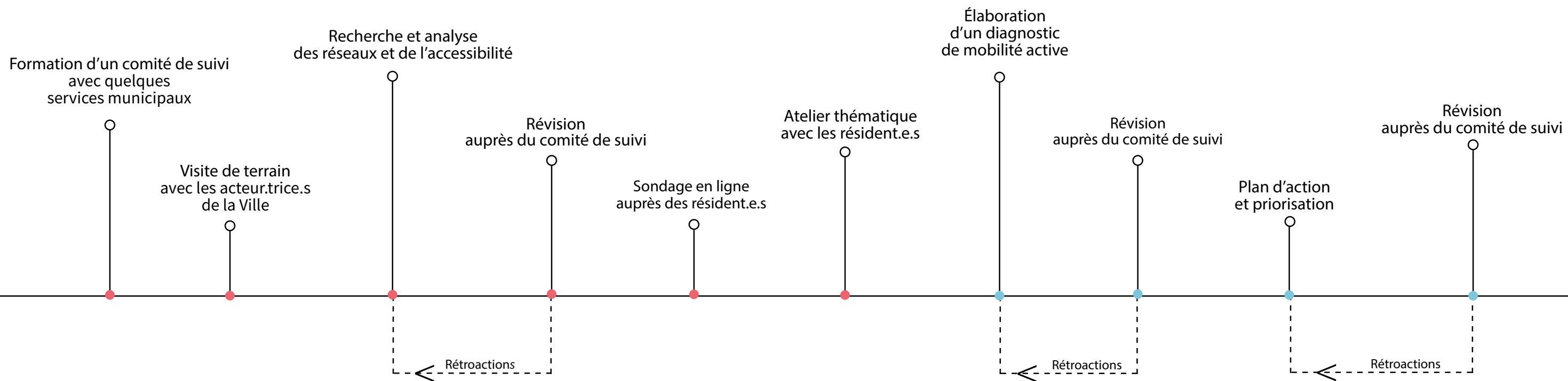
Élaborer des stratégies qui permettent aux piéton.ne.s et cyclistes de se déplacer facilement et en toute sécurité dans le périmètre urbain et vers celui-ci.



### VEILLER À AUGMENTER L'UTILISATION DES MODES ACTIFS

Établir des stratégies qui permettent d'augmenter l'utilisation des modes actifs et diminuer l'utilisation de l'auto-solo en proposant l'optimisation de la marche, du vélo et des autres modes de transport actifs.

## 2. OBJECTIFS ET CALENDRIER DE RÉALISATION



### 3. MÉTHODOLOGIE

Différents types de consultations ont été menés pour identifier les besoins et attentes des résident.e.s :

#### L'ATELIER THÉMATIQUE

Sujet : expérience vécue en transport actif et proposition de pistes de solution  
Date : 14 juin 2023  
Nombre de participant.e.s : 13  
Profil des participant.e.s : divers, de tout âge



#### L'ATELIER ENFANTS (CAMPS DE JOUR)

Sujet : comment améliorer l'utilisation du vélo et de la marche dans la ville  
Date : 10 juillet 2023  
Nombre de participant.e.s : 240  
Âge : entre 5 et 12 ans



#### SONDAGE EN LIGNE

Mode de diffusion : une version complète en ligne et une version papier simplifiée pour les personnes âgées habitant en résidence  
Période : du 1<sup>er</sup> au 23 juin 2023  
Participation : 346 répondant.e.s  
Taux de réponse : 3 %  
Marge d'erreur : 5 % (niveau de confiance de 95 %)



## II. PORTRAIT DU TERRITOIRE

# 1. ANALYSE TERRITORIALE

## 01. Profil socio-démographique et zone à l'étude

La ville de Sainte-Agathe-des-Monts est la municipalité la plus peuplée de la MRC des Laurentides avec 11 211 habitant.e.s en 2021, en hausse de 10 % par rapport à 2016. En comparaison, la moyenne provinciale était de 4 % et la moyenne nationale de 5 %.

À cette forte croissance de la population s'ajoute un vieillissement important de la population. Selon les données de Statistique Canada, la part des habitant.e.s âgé.e.s de 65 ans et plus est importante à Sainte-Agathe-des-Monts. En effet, le nombre d'habitant.e.s de 65 ans et plus a augmenté de 29 % entre 2016 et 2021. Ainsi, en 2021, cette tranche d'âge représente 31 % de la population agathoise, ce qui est plus élevé que la moyenne nationale de 19 %.

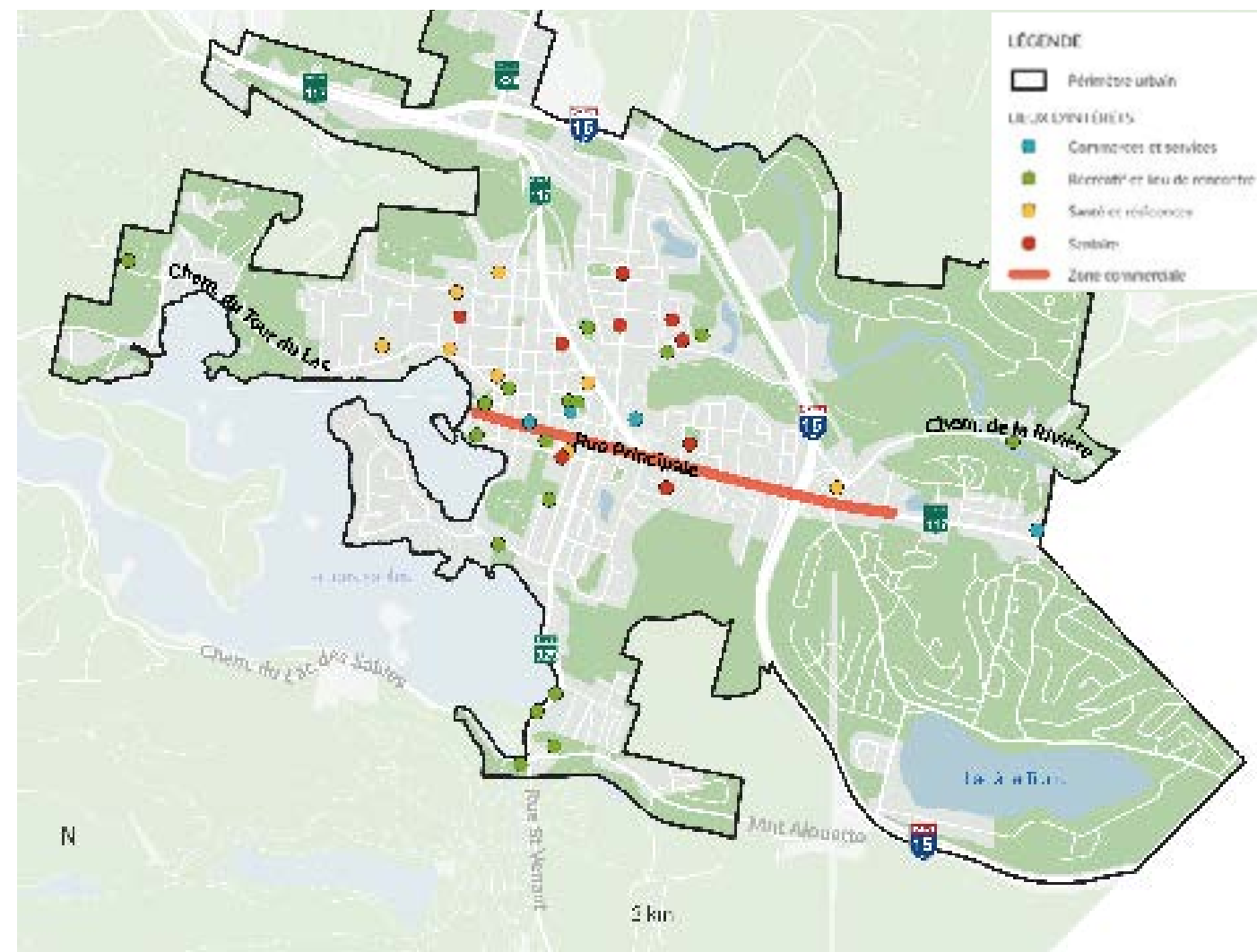
ÂGE DE LA POPULATION	NOMBRE D'HABITANT.E.S EN 2021	NOMBRE D'HABITANT.E.S EN 2016	TAUX DE VARIATION
0 à 14 ans	1 385	1 335	- 4 %
15 à 64 ans	6 395	6 235	- 3 %
65 ans et plus	3 430	2 655	+ 29 %

En 2021, on dénombrait 3 125 familles, d'une taille moyenne de 2,6 personnes par famille. 55 % sont des couples sans enfant, 26 % sont des couples avec enfants et 19 % sont des familles monoparentales. Depuis les vingt dernières années, la population de Sainte-Agathe-des-Monts ne cesse d'augmenter et de vieillir.

En 2020, le revenu médian après impôt des ménages était de 52 400 \$, ce qui représente une augmentation de 17 % par rapport à 2015 (44 800 \$). Le revenu médian se situe en dessous de la moyenne nationale qui était de 73 000 \$ en 2021 et en dessous de la moyenne provinciale qui était de 63 200 \$ en 2021.

La zone à l'étude du présent Plan de mobilité active correspond au périmètre urbain tel qu'il est défini dans la cartographie interactive en ligne de la MRC des Laurentides (figure 2). Il s'agit d'un périmètre où se concentrent commerces et services, institutions et zones d'emploi.

FIGURE 2- PÉRIMÈTRE URBAIN



## 02. Configuration urbaine et répartition du sol

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

La forme urbaine d'un territoire influe sur les habitudes de déplacement de ceux et celles qui le fréquentent, ayant ainsi un impact sur l'utilisation du transport actif. Afin d'analyser les caractéristiques physiques et urbaines, le périmètre urbain de la ville de Sainte-Agathe-des-Monts a été divisé en quatre types de milieux anthropisés présentant des caractéristiques similaires en matière d'usages, de trame viaire, d'îlots, de parcellaire, de période de développement ou de forme urbaine observée. Avoir une meilleure connaissance de ces milieux permet d'orienter les efforts de développement du transport en actif.

N- Le noyau villageois est caractérisé par des usages commerciaux et services diversifiés, en mixité avec l'usage résidentiel. La grande densité d'intersections et la trame orthogonale avec peu d'impasses ou de culs-de-sac permettent de multiplier les cheminements piétons et cyclables possibles. Les chemins piétons sont continus par le biais d'un réseau de trottoirs avec une bonne sécurité aux intersections (saillies, pavés distinctifs, réductions des voies, etc.).

P- Les développements résidentiels périphériques sont également caractérisés par une trame généralement orthogonale, avec une grande densité d'intersections, qui favorise les cheminements piétons. Par contre, les barrières physiques importantes (topographie et liens autoroutiers) amènent plusieurs impasses ou de culs-de-sac, enclavant ainsi les milieux et limitant les cheminements piétons. On note une disparité au niveau des ambiances et de la qualité des aménagements publics destinés à la convivialité des déplacements actifs selon les différents quartiers périphériques. L'usage est principalement résidentiel, avec quelques écoles et établissements spécialisés en santé.

FIGURE 3 - TYPES DE MILIEUX



N - Rue Principale  
Source : Royal-Lepage



N - Rue Saint-Vincent  
Source : L'Info du Nord



P - Rue Reid  
Source : Google maps



P - Rue St-Henri E  
Source : Google maps

V- Les développements de villégiature sont des développements résidentiels de faible densité avec certains projets immobiliers multirésidentiels d'envergure (condominiums le Villageois et Les Villas du Lac) et hébergements touristiques. On y trouve de nombreux espaces naturels et des lieux récréatifs, tels que des quais, des plages et des stations de skis. Les tracés curvilignes, s'adaptant à la topographie, augmentent les distances de marche à parcourir, en plus de faire face à des fortes pentes non pourvues de trottoirs. La très faible connectivité du réseau local avec le réseau routier régional entraîne un potentiel de marchabilité faible (autre que pour la détente).

CI - Les zones d'emploi et de commerce situées à l'intérieur du périmètre urbain constituent des secteurs économiques développés en forte relation aux voies de circulation automobile. La route 117, qui possède une large chaussée avec une circulation automobile sur quatre voies (cinq ou six voies aux intersections pour permettre les virages) est un lieu hostile pour les piéton.ne.s. On note une discontinuité des trottoirs.

FIGURE 4 - TYPES DE MILIEUX (SUITE)



V - Rue des Cèdres  
Source : Centris



V - Ch. du Tour du Lac  
Source : Centris



CI - Rue Saint-Paul  
Source : Google maps



CI - Rue Saint-Paul  
Source : Google maps

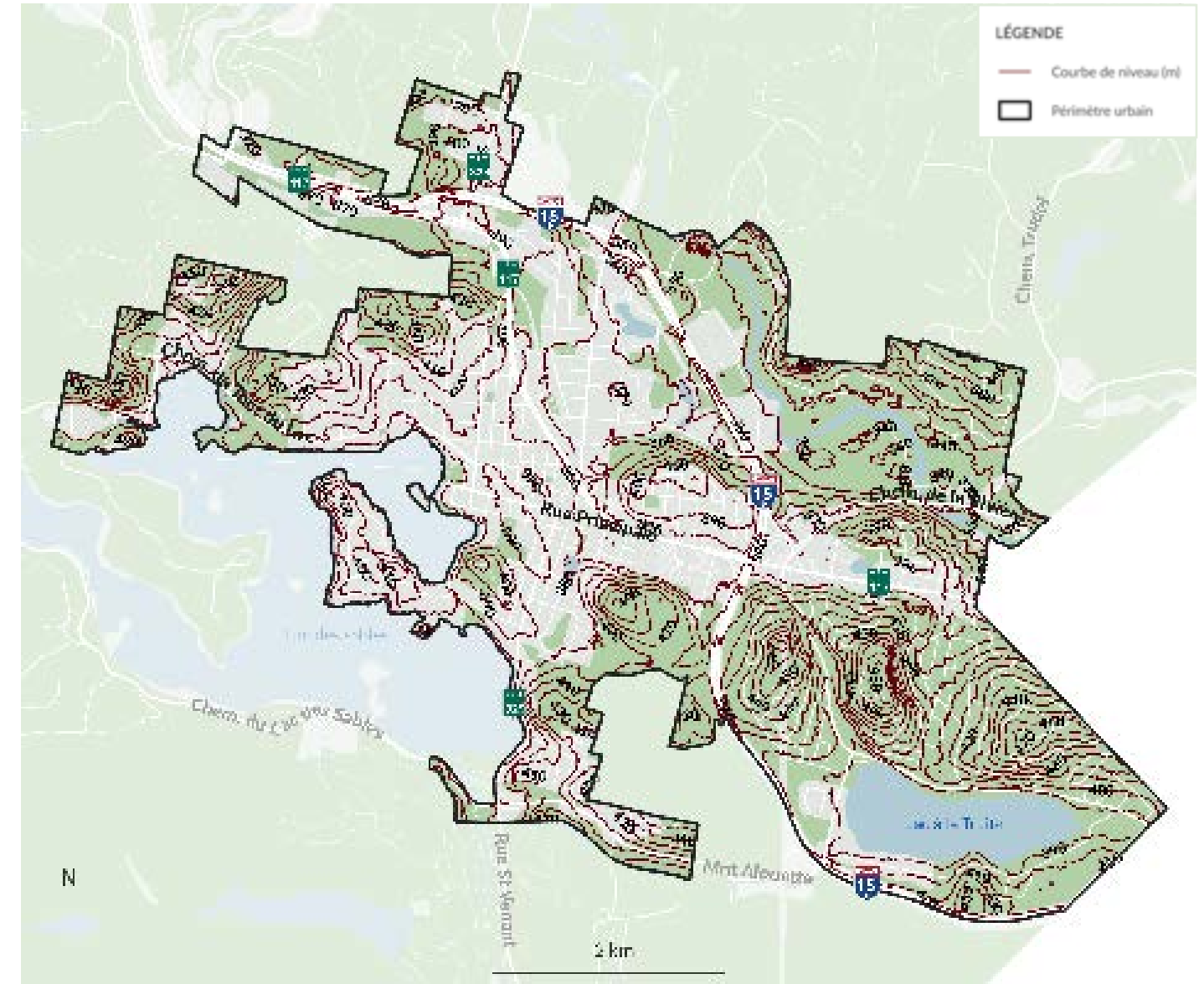
### 03. Topographie

Située au cœur des Laurentides, à une altitude moyenne de 418 mètres, la ville de Sainte-Agathe-des-Monts présente une variation de dénivelé qui a un impact sur la mobilité active des résident.e.s.

Les plus grandes variations dans la topographie du périmètre urbain se retrouvent dans le quartier résidentiel au nord du Lac à la Truite (figure 5). Le tracé de la route 117 se retrouve dans une sorte de plaine, comparativement au reste du territoire. Les déplacements actifs se retrouvent ainsi affectés lors des déplacements entre les quartiers.

Une pente progressive est également présente entre le carrefour giratoire et le début de la rue Principale, ce qui peut agir comme un frein à la mobilité active.

FIGURE 5 - TOPOGRAPHIE ET DÉNIVELÉ



## 04. Place de la mobilité durable dans les Laurentides

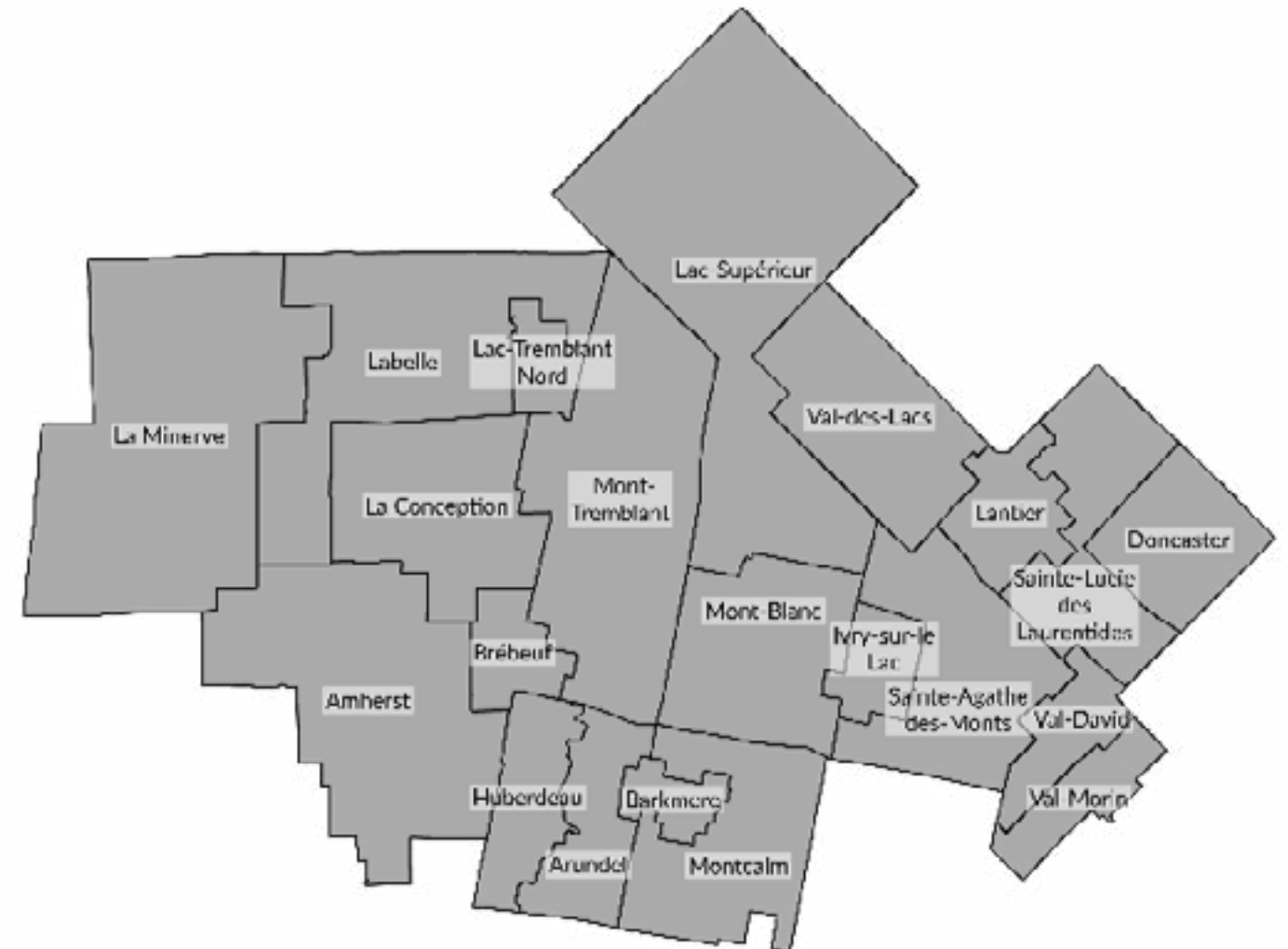
La planification stratégique 2022-2027, de la MRC des Laurentides, énonce cinq orientations générales pour son territoire, dont l'orientation « Déployer une offre de service optimale » qui fait directement référence à la mobilité. En effet, des actions précises visant à accroître la mobilité durable sur l'ensemble du territoire sont présentées dans cette orientation, telles que :

- Mettre en place deux stations intermodales situées aux deux pôles de la MRC, une à Mont-Tremblant et une à Sainte-Agathe-des-Monts;
- Développer le réseau de transport collectif et l'interconnexion entre les municipalités;
- Favoriser l'interconnexion des noyaux villageois au réseau de transport collectif par des stationnements incitatifs dans les municipalités;
- Déployer l'application mobile permettant l'usage des divers types de transport dans les déplacements (intermodalité).

Le schéma d'aménagement et développement du territoire de la MRC des Laurentides cite également le parc linéaire du P'tit Train du Nord à de nombreuses reprises lorsqu'il est question de planification des réseaux récréatifs.



FIGURE 6 - MRC DES LAURENTIDES



## 05. Sainte-Agathe-des-Monts, un territoire de projets

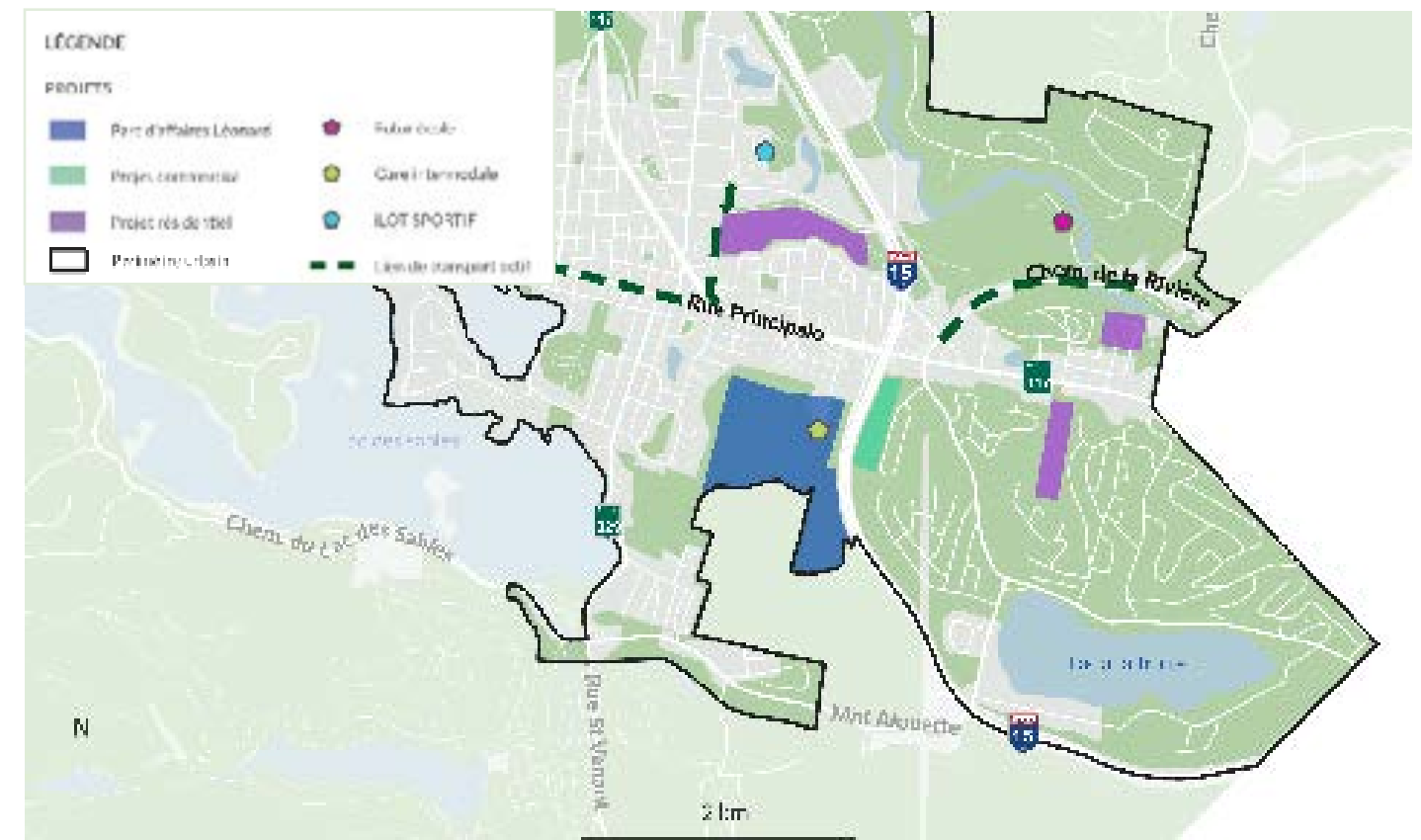
Depuis quelques années, la Ville s'est lancée dans un projet intégré de développement économique et de revitalisation urbaine nommé Destination 2030. Ce plan stratégique prend appui sur trois piliers : la création d'emplois, l'habitation et les services. À ce jour, plusieurs projets de mobilité durable ont déjà été réalisés, ce qui démontre la volonté de la Ville de mettre en place des actions concrètes :

- L'aménagement d'une piste cyclable joignant le parc linéaire avec le centre-ville et une bande cyclable faisant le tour du Lac des Sables;
- Le pavage d'un segment du parc linéaire du P'tit Train du Nord;
- La remise à neuf de la piste à rouleaux;
- La rénovation du quai Alouette et d'une nouvelle promenade riveraine;
- La revitalisation du parc Aurèle-Légaré;
- L'ouverture du sentier Les Petites Alpes;
- L'aménagement de feux clignotant à pulsation rapide aux traverses piétonnes (coin des rues Principale et Thibodeau et entre le camping et la plage Major);
- L'accès à des sentiers de randonnées gratuits pour les résident.e.s;
- Le réaménagement de l'intersection des rues Préfontaine et Tour-du-Lac pour assurer la sécurité de tous les usager.ère.s;
- L'embauche d'un brigadier scolaire pour sécuriser le passage des piéton.ne.s de la Polyvalente des Monts (intersection des rues Brissette et Légaré);
- L'adoption d'une Politique pour l'installation de ralentisseurs de vitesse;
- L'installation de bornes électriques au centre-ville;
- L'aménagement d'un parc à chiens;
- «Jouer dans la rue» : projet-pilote sur les rues Giguère et Marguerite.

D'autres projets permettant de développer la mobilité durable sont projetés sur le territoire :

- La station intermodale Léonard qui comprendra un stationnement incitatif, un arrêt de bus, un vélo station et des espaces piétons sécuritaires;
- Le projet de création d'une piste cyclable aménagée entre les villes de Sainte-Agathe-des-Monts et Val-David dans l'objectif de desservir les résidences à venir;
- Des projets résidentiels avec pour objectif de penser à leur connexion entre les services et les commerces du centre-ville;
- L'implantation de services (école, îlot sportif);
- La réalisation d'un Plan directeur des sentiers.

FIGURE 7 - PROJETS À VENIR



## 2. ANALYSE RÉGLEMENTAIRE

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

L'aménagement du territoire et la forme urbaine sont intimement liés à la réglementation d'urbanisme qui encadre l'implantation d'activités sur le territoire. Afin d'habiliter la Ville de Sainte-Agathe-des-Monts à intégrer des préconisations sur la mobilité durable au sein de ses règlements d'urbanisme, un audit de trois règlements a été réalisé par L'Arpent, à savoir les règlements de zonage, de lotissement et les plans d'implantation et d'intégration architectural. De plus, deux documents de planification ont été consultés à des fins de recommandation, soit le plan d'urbanisme et la politique de déneigement.

Les objectifs poursuivis par les recommandations réglementaires visent à :

- Réduire la place occupée par l'automobile dans la ville;
- Bonifier la quantité et la qualité des infrastructures piétonnes et cyclables;
- Systématiser la présence de ces infrastructures dans les nouveaux lotissements;
- Améliorer le confort et la sécurité des usager.ère.s en transport actif;
- Élever les standards d'aménagement des grandes aires de stationnements pour une meilleure cohabitation entre les modes de transport, une sécurisation des usager.ère.s vulnérables et une meilleure intégration des composantes écologiques;
- Orienter la forme urbaine en faveur des déplacements actifs par la réduction des distances à parcourir.

Voici les faits saillants de l'analyse complète, qui se trouve en annexe à ce document :

### LES BONS COUPS ACTUELS :

- La réduction des ratios du nombre de cases minimums exigés;
- L'inclusion de cases de stationnement pour les véhicules en autopartage;
- L'inclusion de normes relatives aux bornes de recharge électrique.

### LES ASPECTS À TRAVAILLER :

- Il n'y a aucune mention de la mobilité durable au plan d'urbanisme;
- Les rues secondaires avec et sans infrastructure cyclable sont déneigées selon le même degré de priorité;
- Le zonage n'exige aucun maximum de cases de stationnement;
- Le coût des exemptions à fournir le nombre de cases minimum est fortement dissuasif;
- Le Conseil n'est pas habilité à autoriser les exemptions totales;
- Le zonage et le PIIA n'exigent aucune infrastructure telle que des allées piétonnes séparées des voies véhiculaires et des fosses de plantation dans les grandes aires de stationnement.

### 3. RÉSEAUX ET ACCESSIBILITÉ

#### 01. Réseau routier

La ville de Sainte-Agathe-des-Monts est desservie par l'autoroute 15, reliant Montréal à la région des Laurentides. Deux sorties, la 86 et la 89, permettent de se rendre dans le périmètre urbain.

Deux axes structurants traversent le périmètre urbain :

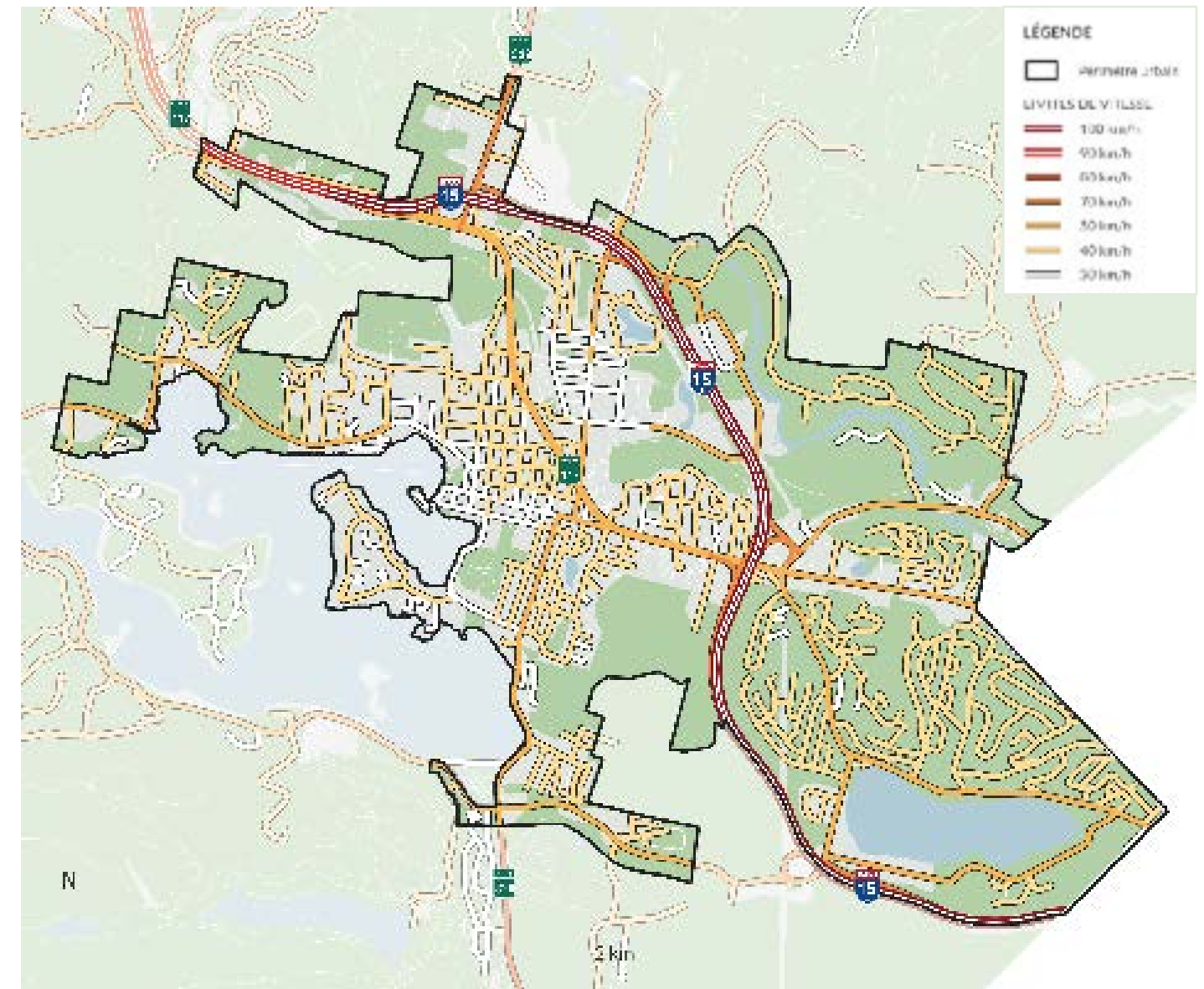
- La route nationale 117, deux voies par direction, qui est située sur la rue Principale E, puis sur le Boulevard Norbert Morin après le carrefour giratoire. Elle longe l'autoroute et relie les municipalités des Laurentides;
- La route régionale 329, une voie par direction, qui dessert le camping de Sainte-Agathe-des-Monts et rejoint la ville de Lanthier au nord. Une petite partie correspond à la rue Principale, du carrefour giratoire jusqu'à la rue Saint-Venant.

Ces deux axes sont gérés par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD). Implantés dans la troisième région touristique en importance du Québec, ces axes supportent des débits élevés de circulation et sont marqués par des fluctuations saisonnières.

Le segment de la rue Principale E entre la rue Saint-Venant et la Place Lagny est également un axe important puisqu'il marque l'entrée du noyau villageois où sont situés de nombreux commerces locaux et des services publics. Ce segment est accentué par un aménagement de la rue différent, davantage à échelle humaine. Il permet également de desservir plusieurs lieux récréatifs de la ville, comme la Place Lagny et le lac des Sables.

La limite de vitesse de 40 km/h est la plus répandue au sein du périmètre urbain, notamment dans les rues résidentielles à proximité du noyau villageois. Toutefois, une attention particulière est portée sur le segment de la rue Principale E entre Saint-Venant et la Place Lagny, puisque la vitesse est limitée à 30 km/h.

FIGURE 8 - RÉSEAU ROUTIER ET LIMITES DE VITESSE



## 02. Stationnement

Les aires de stationnement représentent une importante superficie au sein du périmètre urbain, notamment le long de la rue Principale E où se situent la plupart des commerces. Elles sont gourmandes en espace et sont généralement minéralisées. Ces aires sont également responsables des îlots de chaleur au sein du cœur urbain.

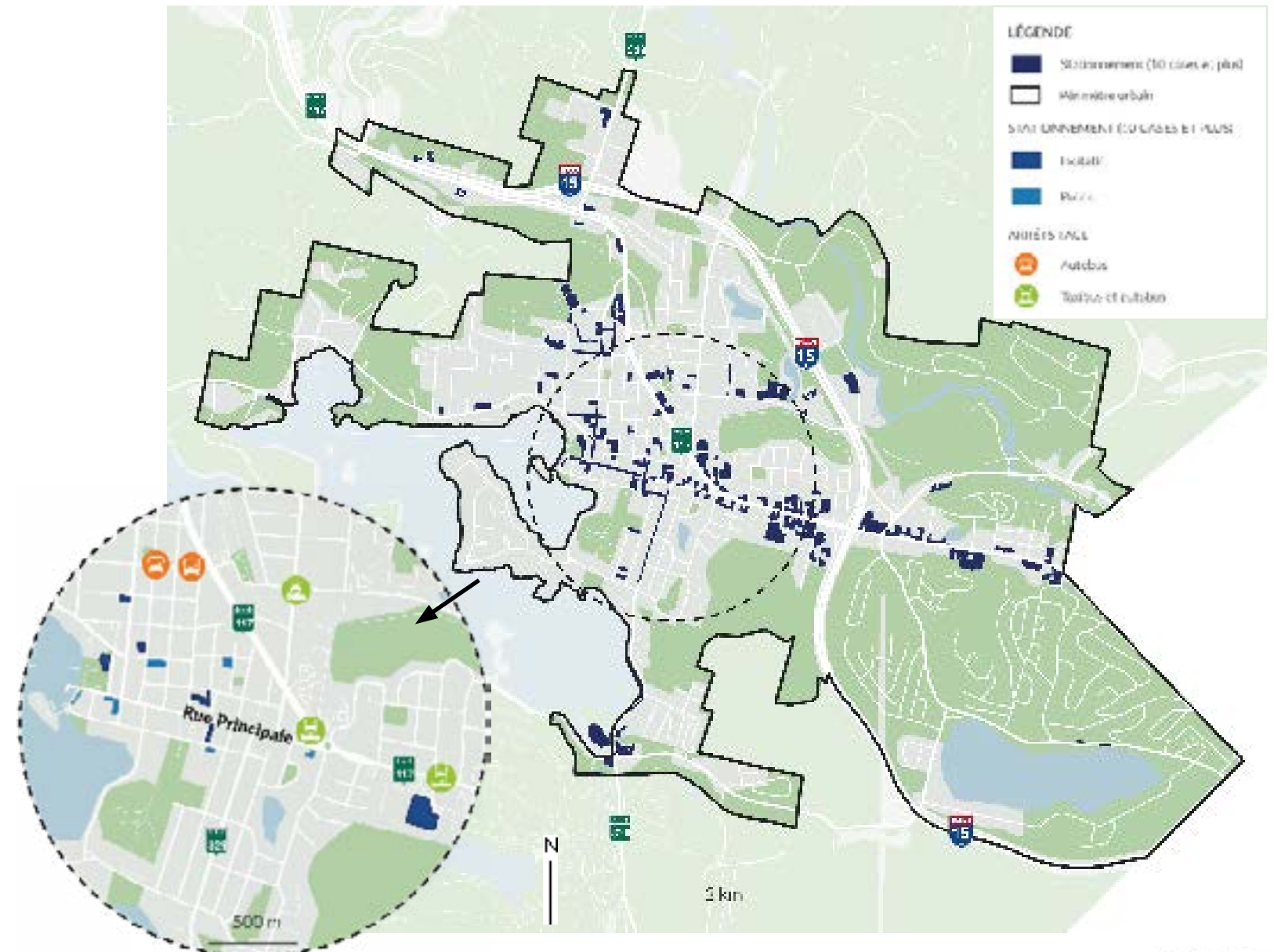
Certains stationnements incitatifs sont implantés à proximité des arrêts de l'Inter des Laurentides. Ils demeurent néanmoins informels à l'heure actuelle. Ces aménagements permettent l'intermodalité en combinant plusieurs modes de transport, à savoir l'auto solo, le covoiturage ou le transport collectif.

### MÉTHODOLOGIE DE LA FIGURE 9:

Les zones de stationnement de dix cases et plus ont été tracées à la main selon la méthodologie suivante :

- Stationnements publics et incitatifs : données fournies par la Ville;
- Stationnements privés : identifiés à partir des images satellitaires de Google Maps (marquages au sol ou avec ou sans voitures visiblement stationnées). Les stationnements en terre n'ont pas été identifiés.
- Les stationnements sur rue des quartiers résidentiels n'ont pas été identifiés, faute de données.

FIGURE 9 - STATIONNEMENT



### 03. Réseau de transport collectif

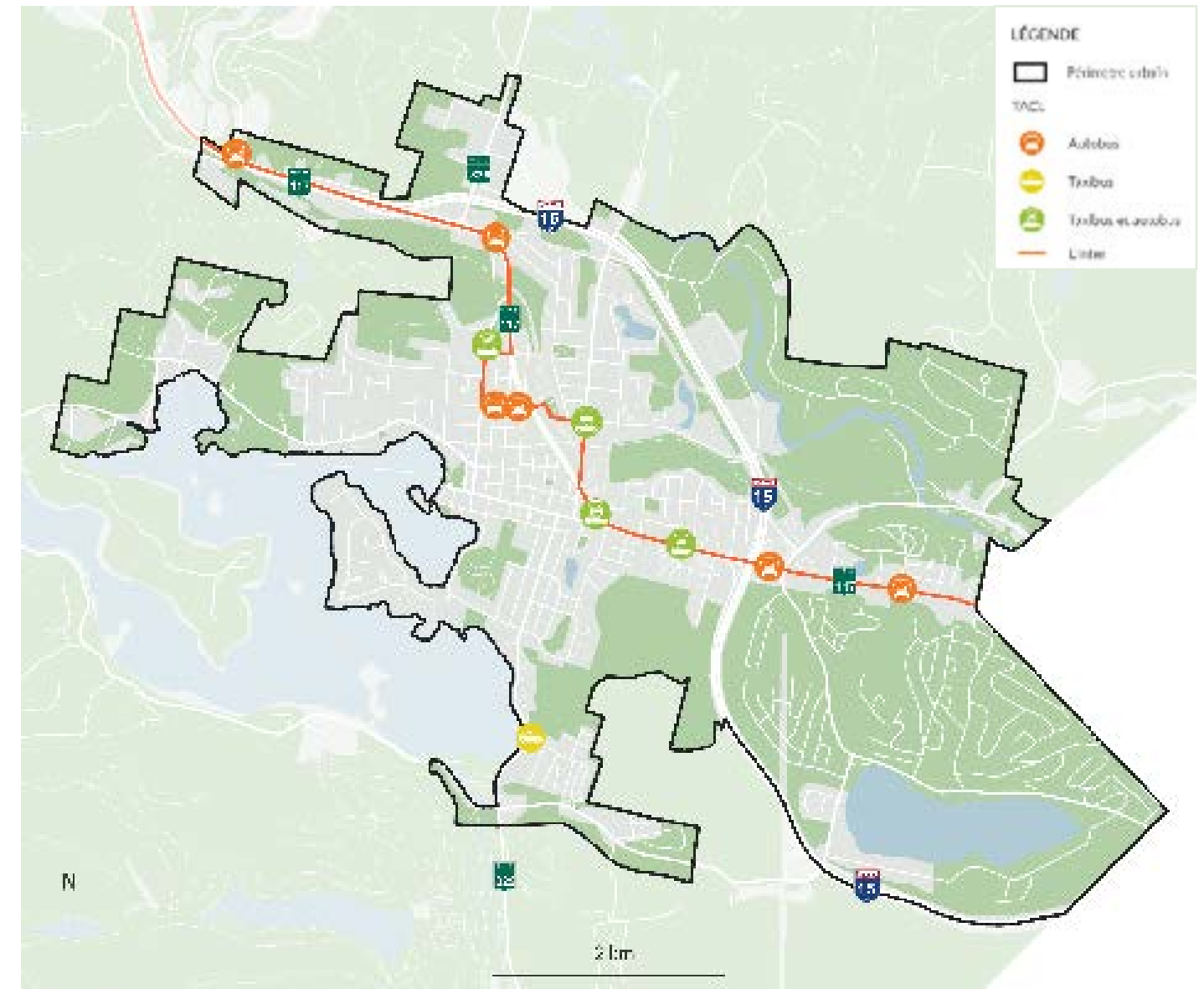
L'ensemble des services de transport présents sur le territoire de Sainte-Agathe-des-Monts est opéré par le Transport adapté et collectif des Laurentides (TACL) :

L'Inter des Laurentides est le transport collectif qui relie onze municipalités du corridor de l'autoroute 15 entre les municipalités de Saint-Jérôme et de Mont-Tremblant. Il propose onze arrêts à Sainte-Agathe-des-Monts, dont six qui sont adaptés aux personnes en situation de handicap. Le service propose neuf allers-retours par jour en semaine et dix allers-retours par jour en fin de semaine.

Le service de Taxibus est un taxi collectif, sur réservation, qui offre un rabattement des municipalités situées en périphérie vers un arrêt d'autobus de l'Inter des Laurentides. Il dessert les municipalités à l'est de Sainte-Agathe-des-Monts, à savoir Val-des-Lacs, Lantier, Sainte-Lucie-des-Laurentides, Val-David et Val-Morin. Plusieurs arrêts sont situés à Sainte-Agathe-des-Monts.

Le service de Transport Adapté est un service de transport à la demande qui est proposé aux personnes en situation de handicap ou ayant des limitations sur le plan de la mobilité selon la définition du gouvernement du Québec. Le tarif du service est adapté à la distance parcourue selon des zones qui sont prédéfinies. Des déplacements hors zone sont permis pour des raisons médicales (Hôpitaux de Saint-Jérôme et de Mont-Laurier).

FIGURE 10 - DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN



## 04. Réseau cyclable

Trois aménagements cyclables découpent le périmètre urbain :

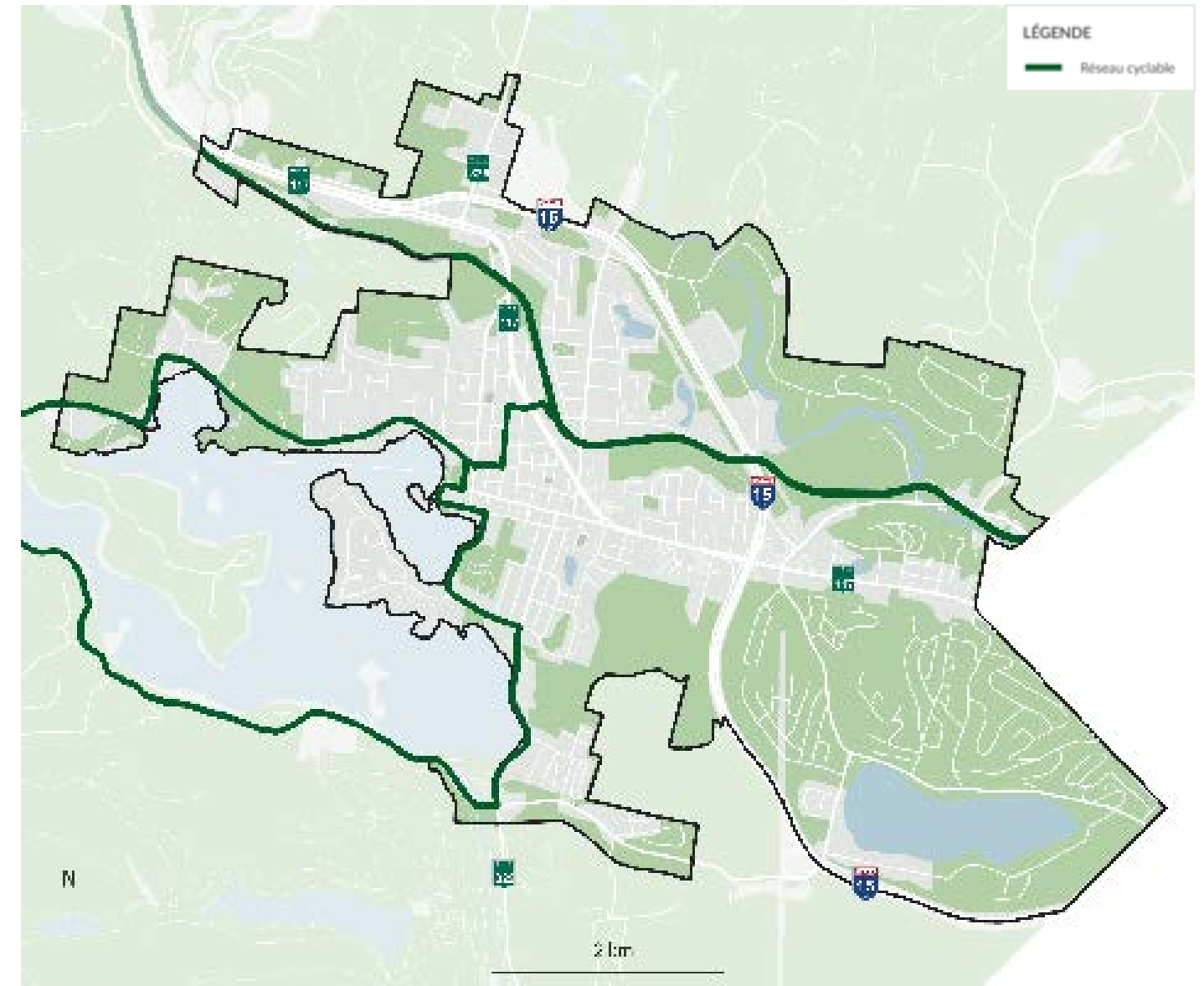
- Le parc régional linéaire Le P'tit Train du Nord qui relie les municipalités des Laurentides sur 234 km;
- Le tour du Lac des Sables qui dessert la Place Lagny;
- Une connexion entre la Place Lagny et le P'tit Train du Nord qui emprunte les rues Saint-Donat, Saint-Bruno et Saint-Paul E.

### MÉTHODOLOGIE DE LA FIGURE 11 :

Les aménagements cyclables ont été tracés à la main selon la méthodologie suivante :

- Le P'tit Train du Nord : données fournies par la Ville;
- Tour du Lac des sables et connexion avec le P'tit Train du Nord : identifiés à partir des images satellitaires de Google Maps (marquages au sol) et de la visite terrain.

FIGURE 11 - RÉSEAU CYCLABLE



Les types d'aménagements cyclables présents à Sainte-Agathe-des-Monts diffèrent les uns des autres, ce qui témoigne d'un manque d'homogénéité sur le territoire.

Au total, c'est 16,3 km d'infrastructures qui sont aménagées au sein du périmètre urbain.

Types d'aménagement cyclable	Kilométrage	Pourcentage
Piste cyclable en site propre et sentier polyvalent	6,3 km	39 %
Piste cyclable sur rue	0,3 km	2 %
Bande cyclable simple ou à double sens	5,7 km	35 %
Chaussée désignée simple ou à double sens	4,0 km	24 %
<b>Total</b>	<b>16,3km</b>	<b>100 %</b>

Nous avons identifiés des supports à vélo à proximité de certains lieux générateurs de déplacements à vélo (Place Lagny, bibliothèque, centre sportif, IGA), mais leur nombre reste insuffisant, aussi bien en termes de localisation que de nombre de supports. Le manque est flagrant à proximité des commerces.

Les autobus du TACL sont dotés de supports à vélo et un autobus dédié aux utilisateurs du Parc linéaire offre un service de transport des vélos.

FIGURE 12 - TYPES D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



## 05. Réseau piétonnier et accessibilité

Une grande partie des rues du périmètre urbain de Sainte-Agathe-des-Monts sont dotées de trottoirs de chaque côté, avec des passages piétons à proximité des lieux générateurs de déplacements. Toutefois, très peu de mobilier urbain est présent sur ces rues.



Rue Principale

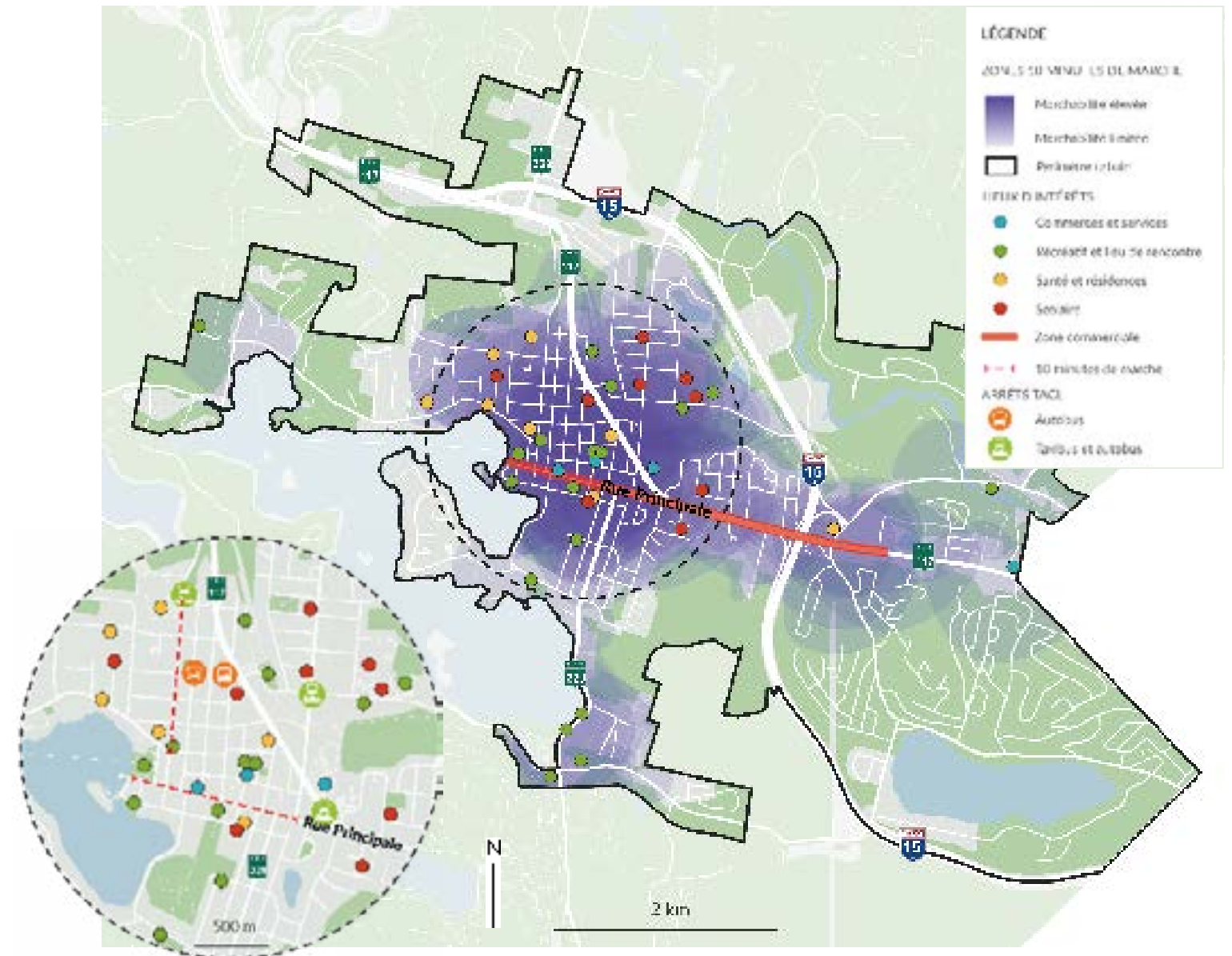


Rue Sainte-Agathe

A contrario, la rue Principale a bénéficié d'un réaménagement de la voirie. Les larges trottoirs et les passages piétons ont un recouvrement de sol différencié. La rue Principale se démarque aussi par la présence de mobilier urbain.

Différents lieux d'intérêt ont été identifiés afin d'évaluer l'accessibilité piétonne de Sainte-Agathe-des-Monts. La figure 13 représente les zones de marchabilité du périmètre urbain. La marchabilité considère ici l'accessibilité, la connectivité et les distances de marche. Nous pouvons voir qu'une partie du centre urbain, où sont regroupés les lieux d'intérêt, est dans une zone de marchabilité élevée.

FIGURE 13 - ACCESSIBILITÉ PIÉTONNE



# III.HABITUDES DE DÉPLACEMENT

# 1. RECENSEMENT NATIONAL

Selon les résultats du recensement canadien de 2021, le mode de transport principalement utilisé par la population active âgée de 15 ans et plus de Sainte-Agathe-des-Monts est l'automobile. Parmi ces automobilistes, 86,1 % conduit une voiture pour se déplacer quotidiennement et 5,2 % pratique le covoiturage.

Le vélo est utilisé comme mode principal par seulement 0,7 % de la population active, tandis que le transport en commun n'est pas du tout utilisé en tant que mode principal. En revanche, 7,2 % de la population active ont déclaré utiliser la marche comme mode de transport principal.

Les durées de navettage sont plutôt courtes avec 54,2 % de la population active dont les déplacements de navettage se font en moins de 15 minutes, 20,1 % entre 15 et 29 minutes, 19,3 % entre 30 et 59 minutes puis 6,5 % en 60 minutes ou plus. Ces déplacements se font majoritairement à l'intérieur de Sainte-Agathe-des-Monts (58,9 %), puis au sein de la MRC des Laurentides (13,2 %) et dans le reste de la province (28,0 %). Enfin, 69,0 % de la population active a un lieu de travail habituel et 13,5 % travaille à domicile.

FIGURE 14 - MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL DE LA POPULATION ACTIVE

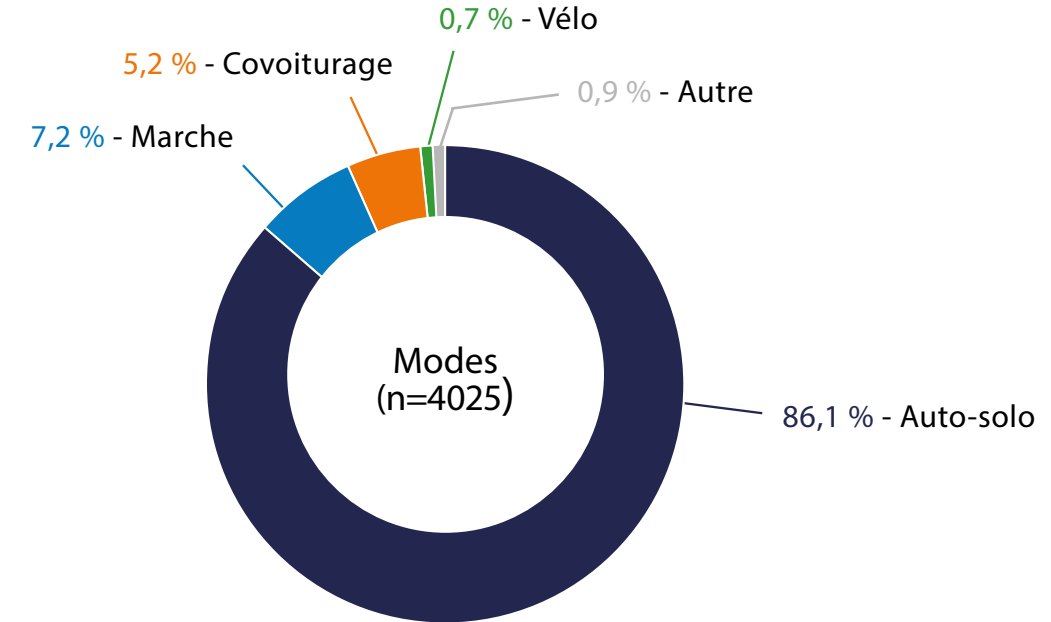
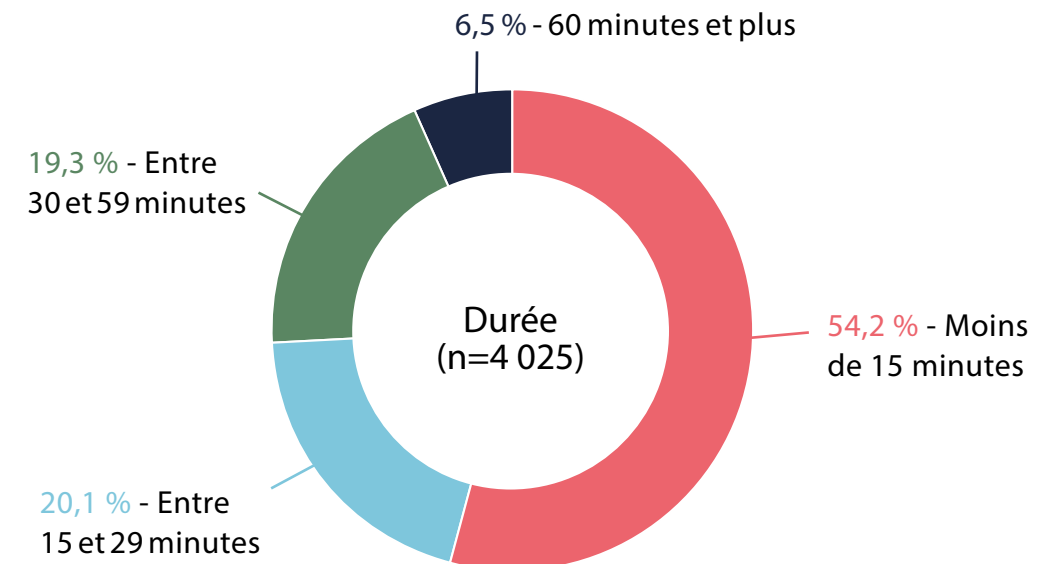


FIGURE 15 - DURÉE DES NAVETTAGE DE LA POPULATION ACTIVE

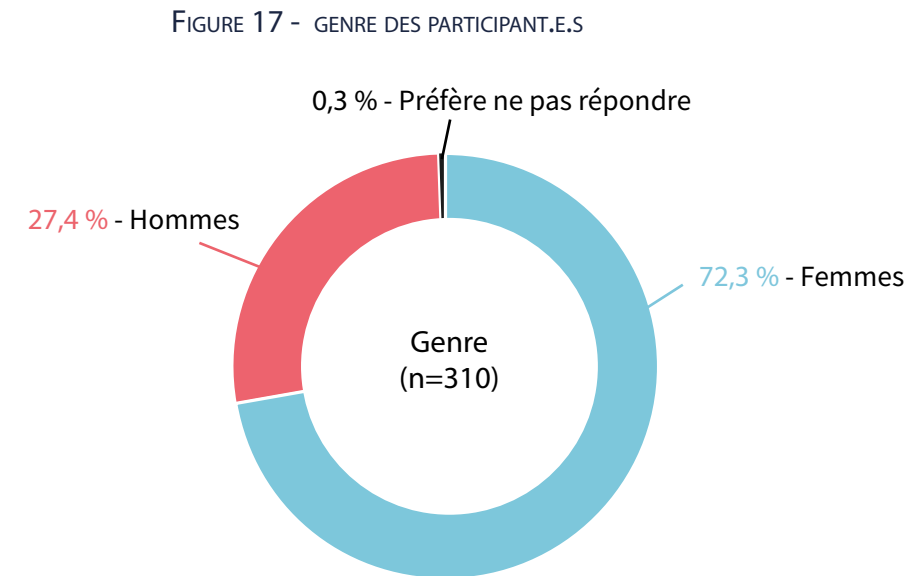
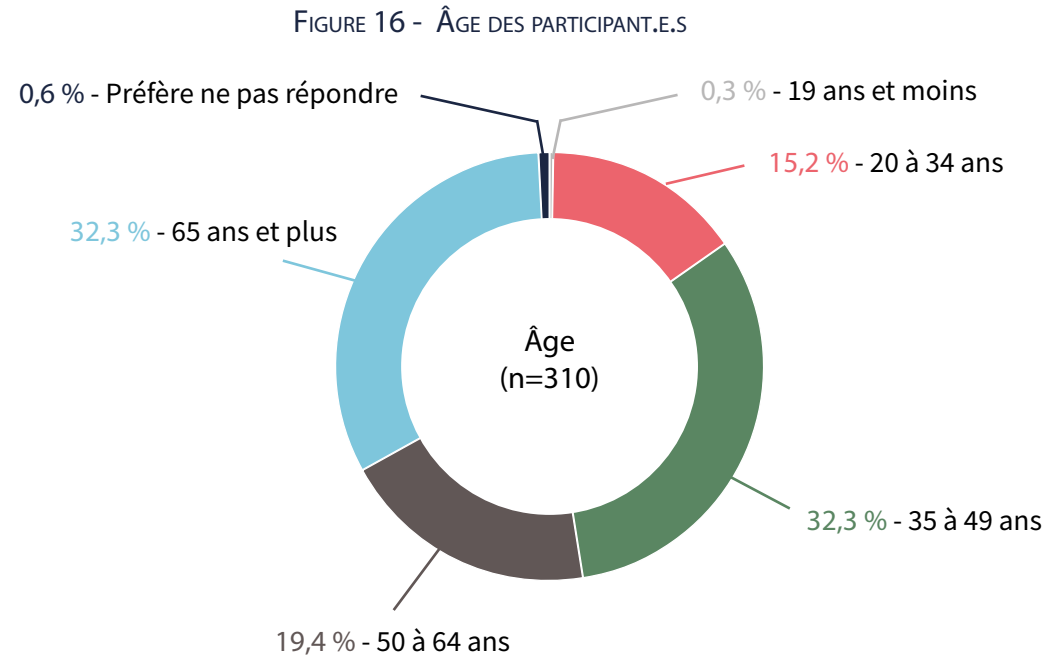


## 2. FAITS SAILLANTS DU SONDAGE

### 01. Profil des répondant.e.s

Les répondant.e.s du sondage mené en juin 2023 ont le profil suivant :

- 72,3 % sont des femmes et 27,4 % sont des hommes;
- 47,8 % ont moins de 50 ans;
- Le taux de participation des 65 ans et plus est représentatif de la population agathoise avec 32,3 % des répondant.e.s;
- 14,5 % des répondant.e.s ont des enjeux de mobilité (handicap ou limitation physique);
- 78,9 % des répondant.e.s habitent dans le périmètre urbain.



## 02. Modes de transport utilisés

Le mode de transport le plus utilisé par les répondant.e.s pour se déplacer au sein du périmètre urbain est l'auto solo (77,7 % des répondant.e.s). La proportion de personnes utilisant les transports actifs est tout de même importante avec 66,5 % des répondant.e.s qui se déplacent à pied et 38,4 % qui se déplacent à vélo. Au total, c'est 77,7 % des répondant.e.s qui pratiquent au moins un mode actif (incluant l'aide à la mobilité motorisée). Nous pouvons aussi noter la part importante du covoiturage (42,5 %).

Le vélo est un mode de transport qui est principalement utilisé l'été. En effet, 68,2 % des cyclistes disent pratiquer ce mode au moins une fois par semaine en période estivale. Cette proportion chute à 8,3 % en période hivernale. La majorité des cyclistes utilise des vélos réguliers (74,4 %), comparativement au vélo électrique (31,8 %).

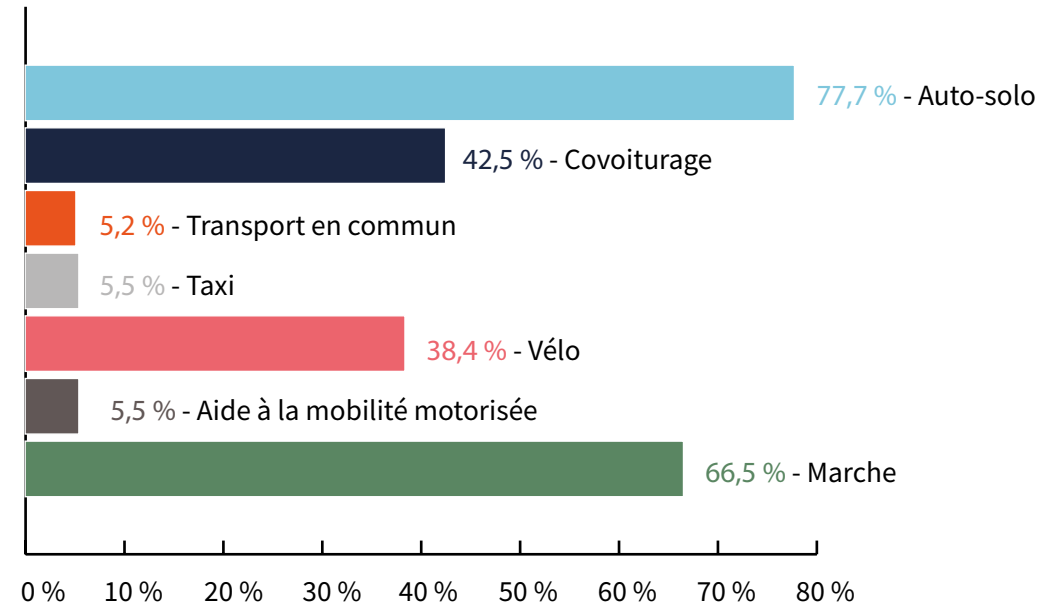
La fréquence d'utilisation de la marche est plus régulière entre les saisons que le vélo. En effet, 80,0 % des marcheur.euse.s utilisent ce mode au moins une fois par semaine durant l'été et 66,2 % l'utilisent durant l'hiver.

Les périodes d'utilisation des modes actifs sont assez similaires, variant entre 69,2 % pour la fin de semaine, 65,1 % en heures de pointe la semaine, 61,0 % hors pointe la semaine et 45,2 % pour les soirées de semaine.

Sur les quelques répondant.e.s qui utilisent les transports en commun (n=17), la majorité (82,4 %) prend l'Inter des Laurentides et 11,8 % prennent un service de transport adapté.

Les répondant.e.s qui ont répondu pratiquer le covoiturage (n=124) sont aussi bien conducteur.trice.s (48,4 %) que passagers.ère.s (51,6 %). Seulement 19,4 % des personnes sont intéressées par une plateforme de covoiturage.

FIGURE 18 - MODES DE TRANSPORTS UTILISÉS (n=346)  
\*RÉPONSES À CHOIX MULTIPLES



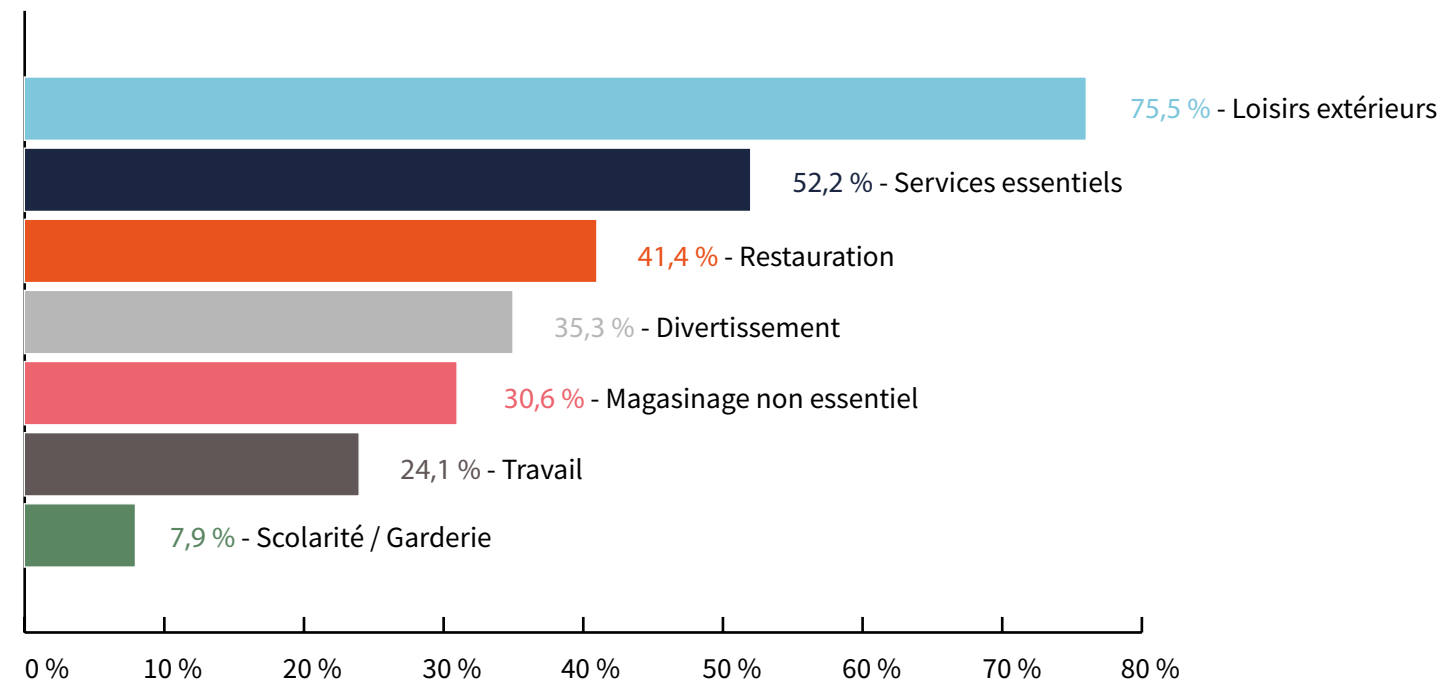
### 03. Motifs de déplacement

Les résident.e.s se déplacent à pied et à vélo majoritairement pour leur loisirs à l'extérieur (75,5 %), mais se déplacent également de manière active pour effectuer les trajets vers les services essentiels (52,2 %) et les services de restauration (41,4 %).

La proportion des déplacements récréatifs est plus importante que celle des déplacements utilitaires, et ce, pour tous les modes actifs à l'étude. Cette différence est davantage notable pour les cyclistes.

FIGURE 19 - MOTIFS DE DÉPLACEMENTS (n=278)

\*RÉPONSES À CHOIX MULTIPLES



## 04. Perception et bonification des réseaux

Les répondant.e.s qui utilisent un ou des modes actifs jugent qu'il est plutôt satisfaisant de se déplacer à pied dans le périmètre urbain de Sainte-Agathe-des-Monts, notamment grâce à la facilité d'accès aux commerces, la qualité de l'espace public et de la présence de zones d'ombre. Toutefois, le manque de toilettes publiques et de points d'eau a été souligné.

À l'inverse, les déplacements à vélo au sein du périmètre sont, dans l'ensemble, jugés insatisfaisants. Les cyclistes déplorent particulièrement la quantité des supports à vélos et ils et elles ont un sentiment de ne pas pouvoir se déplacer sécuritairement.

Les répondant.e.s sont plutôt satisfait.e.s du stationnement au sein du périmètre urbain (verdissement, sécurité, infrastructures piétonnes, facilité à trouver un stationnement), mais déplorent le manque d'infrastructures cyclables, comme les supports à vélos.

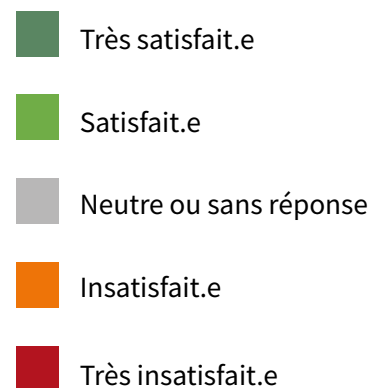


FIGURE 20 - PERCEPTION DES RÉSEAUX PIÉTONS (n=218)

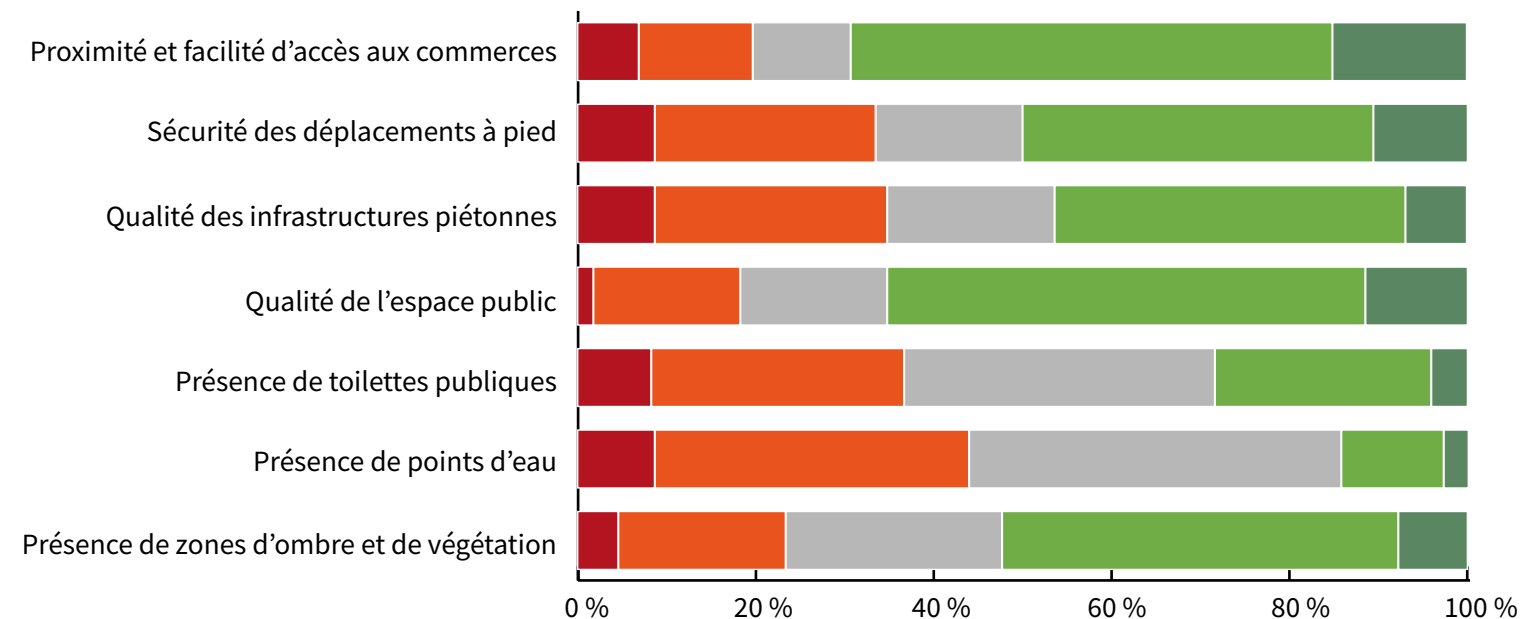
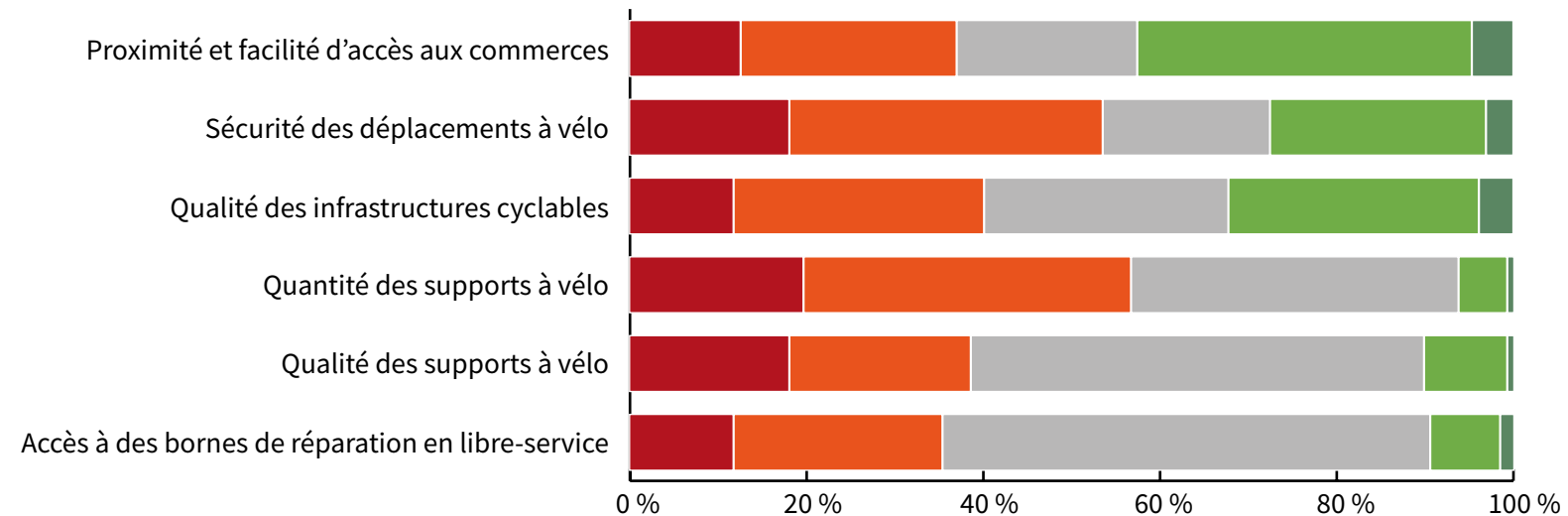


FIGURE 21 - PERCEPTION DES RÉSEAUX CYCLABLES (n=127)



Afin de bonifier les réseaux actifs du périmètre urbain, l'ensemble des répondant.e.s étaient appelé.e.s à se prononcer sur les mesures à mettre en place en priorité. Concernant la marche, les réponses les plus populaires sont : un meilleur entretien des trottoirs ou sentiers, l'ajout de mobilier urbain et une sensibilisation accrue pour le respect de la priorité des piéton.ne.s.

Concernant les priorités pour le réseau cyclable, les répondant.e.s souhaiteraient l'ajout de voies réservées cyclables inscrites dans un réseau continu, connecté et entretenu qui permettraient l'amélioration de la sécurité des déplacements.

FIGURE 23 - BONIFICATION DES RÉSEAUX CYCLABLES (N=127)  
\*RÉPONSES À CHOIX MULTIPLES

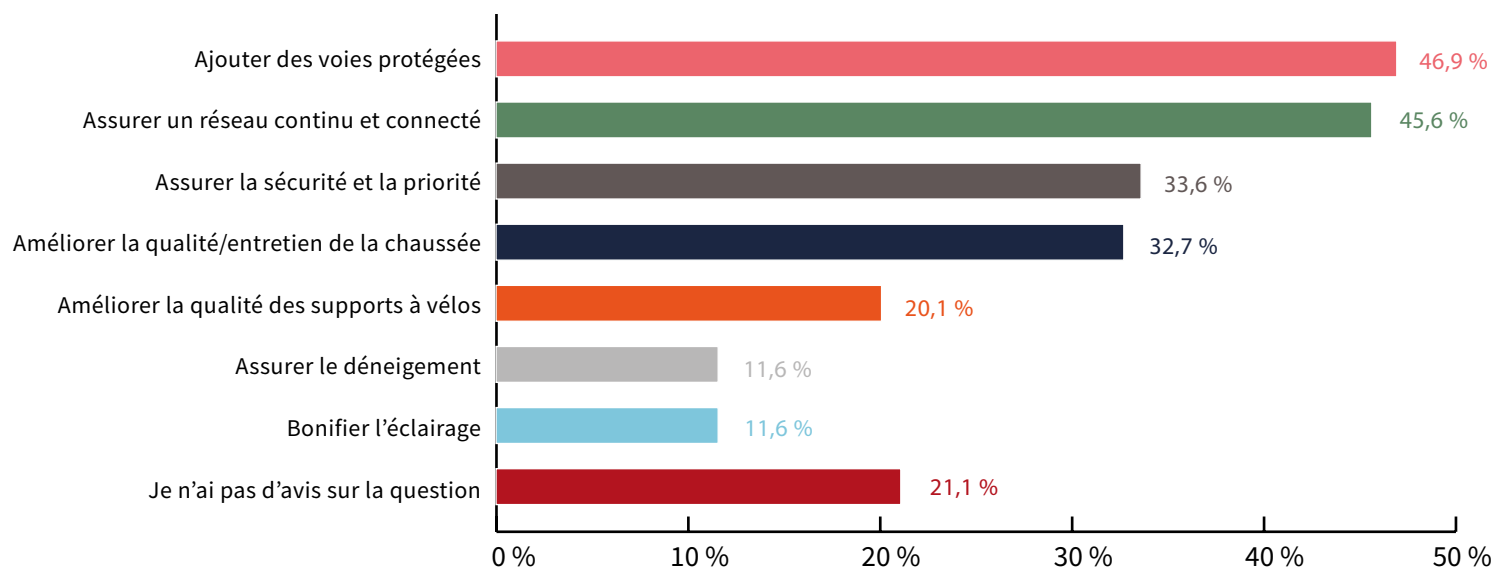
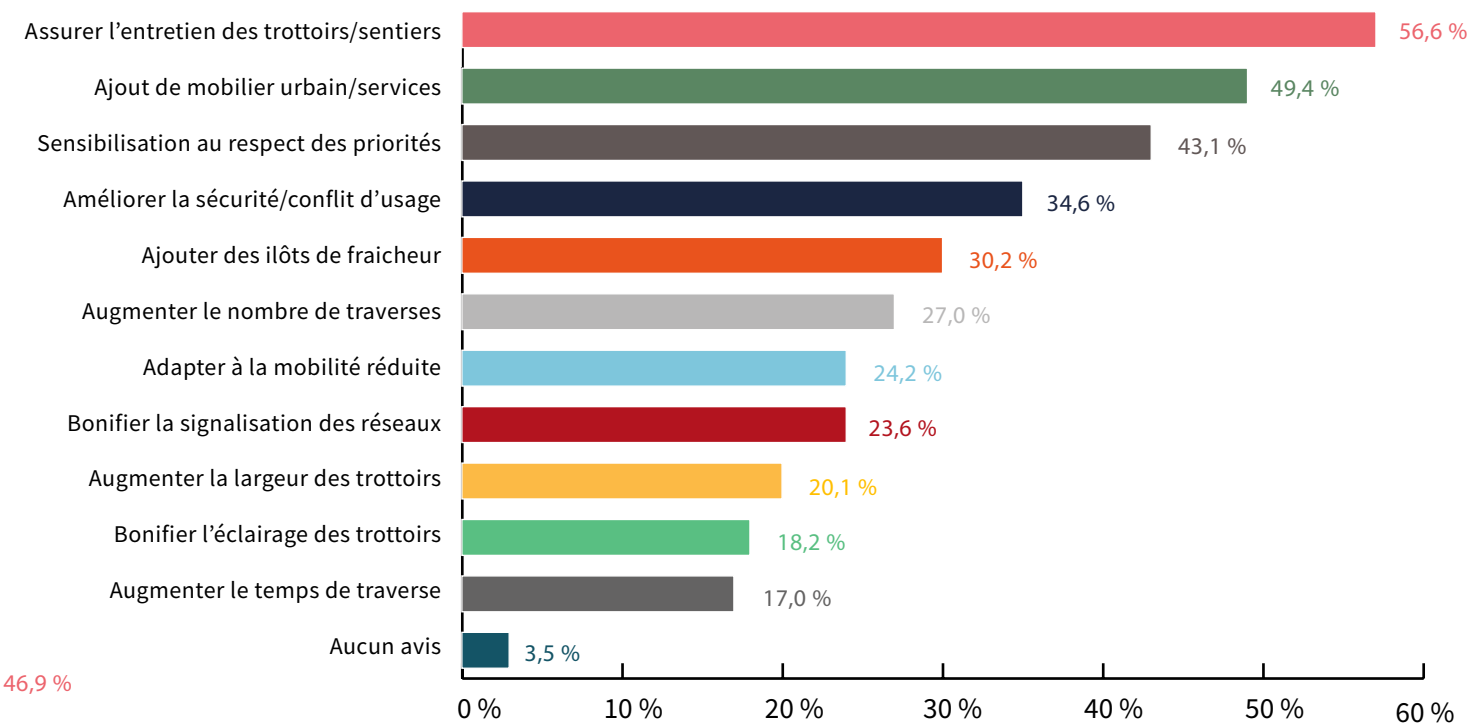


FIGURE 22 - BONIFICATION DES RÉSEAUX PIÉTONS (N=218)  
\*RÉPONSES À CHOIX MULTIPLES



## 05. Intersections d'intérêt

Afin de mieux connaître les habitudes de déplacements des répondant.e.s au sein du périmètre urbain, plusieurs intersections pouvant être jugées problématiques pour se déplacer à pied ou à vélo ont été évaluées par les répondant.e.s :

- Lieu 1: Le carrefour giratoire (photo);
- Lieu 2 : L'intersection de la rue Principale et de la rue Préfontaine E;
- Lieu 3 : L'intersection devant la Polyvalente des Monts;
- Lieu 4 : L'intersection devant la bibliothèque;
- Lieu 5 : Croisement de la route 117 et du chemin de la Rivière (photo);
- Lieu 6 : Croisement de la route 117 et de la rue Saint-Paul;
- Lieu 7 : Croisement de la route 117 et de la rue Demontigny;
- Lieu 8 : Secteur de l'ancienne gare/ P'tit Train du Nord.

La marche est le principal mode de déplacement utilisé dans les lieux 1,2, 4 et 7. Dans les autres lieux, les deux modes de transport actif (vélo et marche) sont plutôt utilisés de manière similaire.

Les éléments évalués par les répondant.e.s étaient les suivants :

- La cohabitation entre les types d'utilisateur.s;
- La visibilité des cyclistes et piéton.ne.s (configuration de l'intersection, éclairage, etc.);
- La quantité et la qualité des infrastructures (traverses, pistes, localisation, etc.);
- La présence et l'efficacité des mesures d'apaisement (panneau, priorité piétonne, marquage au sol, vitesse automobile, etc.).

Globalement, les répondant.e.s sont plutôt satisfait.e.s de l'intersection devant la Polyvalente des Monts et du secteur de l'ancienne gare. À l'inverse, le carrefour giratoire et le croisement de la route 117 et du chemin de la Rivière suscitent l'insatisfaction sur tous les éléments évalués.

L'intersection devant la bibliothèque est plus faiblement utilisée par les cyclistes (comparativement aux piéton.ne.s), bien qu'une bande cyclable soit aménagée à cette intersection.

Les participant.e.s à l'atelier thématique nous ont fait part que l'itinéraire cyclable actuellement proposé entre l'ancienne gare et la Place Lagny n'est pas cohérent, ne permet pas un accès direct aux commerces et rallonge le parcours. Bref, le trajet actuel ne reflète pas l'itinéraire naturel qu'emprunteraient les citoyen.ne.s.

PHOTO 1 - CARREFOUR GIRATOIRE (LIEU 1)



PHOTO 2 - CROISEMENT DE LA RTE 117 ET DU CHEMIN DE LA RIVIÈRE (LIEU 5)



FIGURE 24 - ÉVALUATION DES LIEUX SELON LA COHABITATION

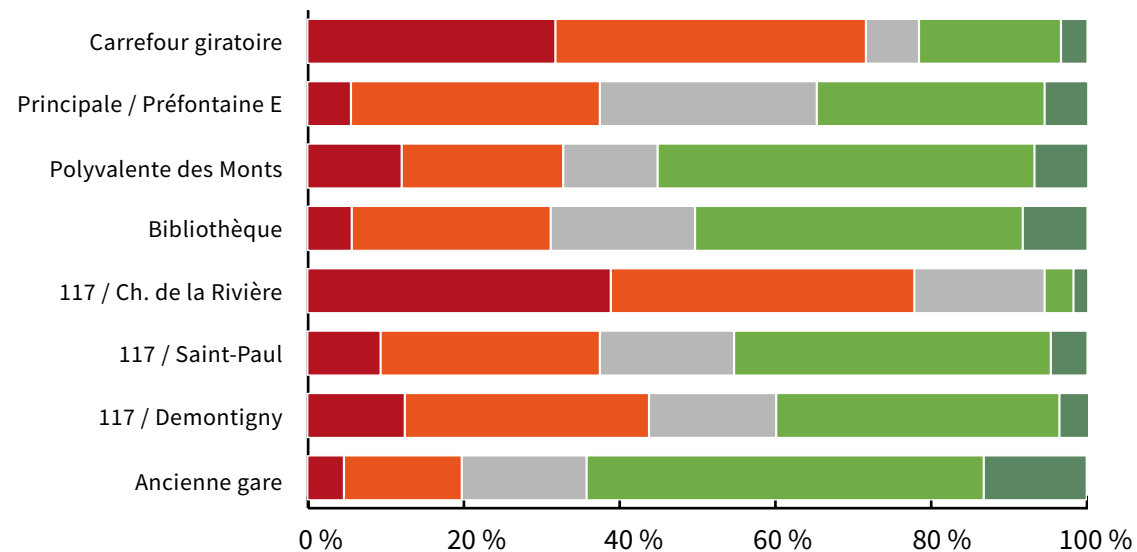


FIGURE 25 - ÉVALUATION DES LIEUX SELON LA VISIBILITÉ ET LA CONFIGURATION

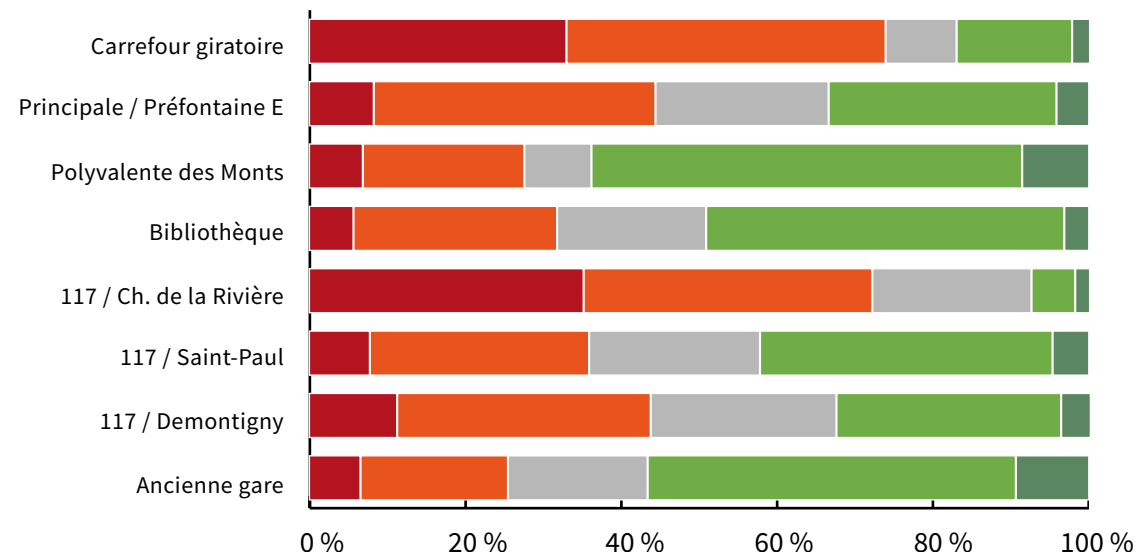


FIGURE 26 - ÉVALUATION DES LIEUX SELON LA QUANTITÉ ET QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES

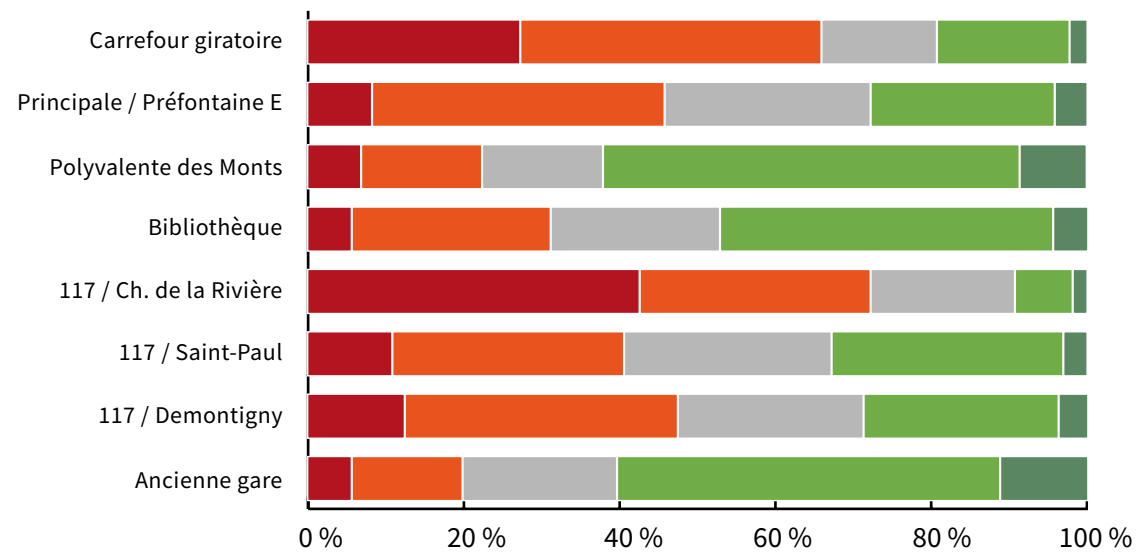
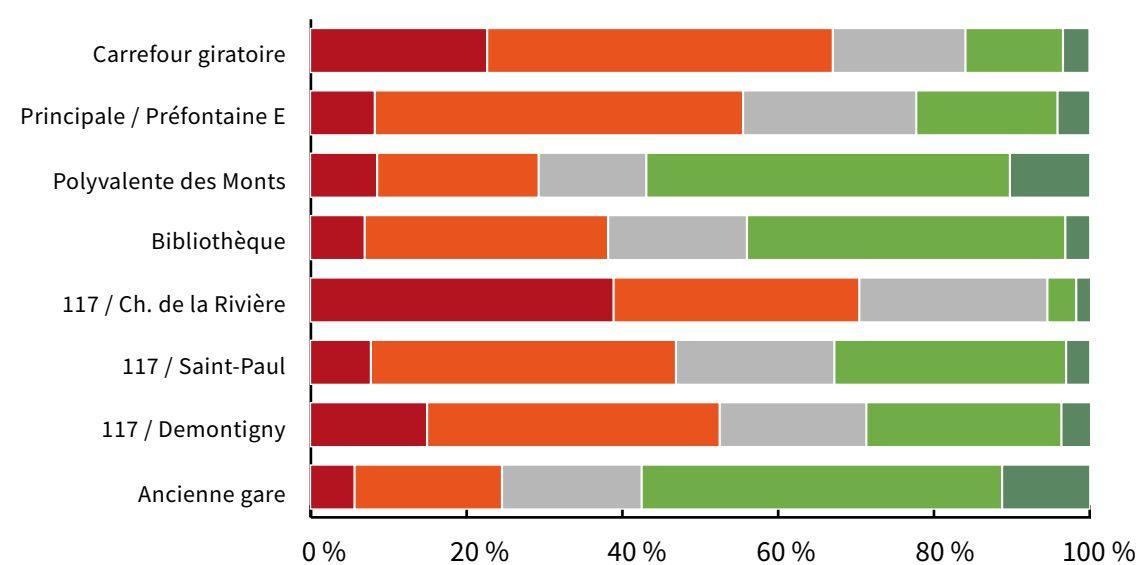


FIGURE 27 - ÉVALUATION DES LIEUX SELON LA COHABITATION



- Très satisfait.e
- Satisfait.e
- Neutre ou sans réponse
- Insatisfait.e
- Très insatisfait.e

## 06. Activités éphémères et sensibilisation

65 % des répondant.e.s au sondage sont favorables aux installations éphémères. Ces installations permettraient de modifier l'espace temporairement, en période estivale par exemple.

55 % des répondant.e.s sont intéressé.e.s à participer à des activités de sensibilisation, tels que des défis amicaux, des vélo-fête, etc. De plus, les participant.e.s à l'atelier thématique ont souligné l'importance de réaliser des actions de sensibilisation, aussi bien auprès des automobilistes que des cyclistes, sur le partage de la route et sur le respect des priorités.

# IV. ANALYSE FFOM

## FORCES



- Bonne desserte piétonne (trottoirs et traverses)
- Utilisation importante de la marche et du vélo, bien que ce soit majoritairement de façon récréative
- Engagement politique de la municipalité et création d'une nouvelle division sur la transition écologique
- Bonne mobilisation des citoyen.ne.s
- Réflexions en lien avec la mobilité durable dans le cadre du Plan directeur des sentiers

## FAIBLESSES



- Fracture créée par la route nationale (117) avec peu de traverses
- Conflit d'usage entre différents modes de transport (camions, vélos, automobiles, piéton.ne.s, etc.)
- Une zone commerciale non conviviale à pied et à vélo
- Mauvaise desserte en vélo (absence de connectivité, absence de signalisation, manque de supports à vélo et infrastructures non uniformes)

## OPPORTUNITÉS



- Une ville à taille humaine
- Installation de jeunes familles
- Configuration de la rue large laissant des opportunités de réaménagement
- Nombreux projets en cours et à venir
- Le P'tit Train du Nord, un aménagement structurant de mobilité active

## MENACES



- Météo (hiver long)
- Topographie (pente)
- Culture de l'auto
- Gestion de la 117 par le MTMD

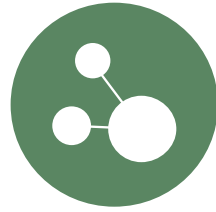
# V. PLAN D'ACTION



Un périmètre urbain sûr et inclusif, propice à la pratique des modes actifs pour tous les usager.ère.s au sein d'un environnement apaisé, connecté et résilient mettant l'accent sur la sécurité des déplacements.



## 2. CINQ ORIENTATIONS



### 1. Connexion

Cette orientation contient des actions qui assureront une connexion, principalement utilitaire, uniforme et continue des réseaux cyclables et piétonniers.



### 2. Sécurité

Cette orientation vise à assurer des déplacements à pied et à vélo plus sécuritaires dans le périmètre urbain (ex. signalisation, aménagements, etc.).



### 3. Environnement pratique et confortable

Cette orientation propose l'ajout de mobilier urbain et des équipements ainsi que du verdissement pour assurer une expérience à pied et à vélo agréable.



### 4. Sensibilisation et communication

Largement mentionnée dans les consultations, la sensibilisation permettra d'entamer un changement dans les habitudes de déplacement des citoyen.ne.s et commerçants (événements, bonnes pratiques, etc.).



### 5. Gouvernance et rayonnement

Cette orientation vise à dynamiser la pratique des déplacements actifs chez les employé.e.s de la Ville, faire rayonner la démarche et réformer la gouvernance en lien avec la mobilité active.

### 3. CLASSEMENT DES ACTIONS



#	OBJECTIFS	ACTIONS	PRIORITÉ	BUDGET	HORIZON
1.1	S'outiller pour réaménager des réseaux actifs uniformes et cohérents	Adopter un guide technique sur l'aménagement, la réfection et la connexion des réseaux cyclables et piétonniers	★★★	\$	⌚
		Exiger l'aménagement de liens actifs dans les documents d'urbanisme pour tout nouveau projet	★★★	\$	⌚
		Se doter d'un plan pour réviser les types d'infrastructures cyclables existantes et statuer sur les conversions requises pour assurer une uniformité et leur utilisation sécuritaire	★★	\$\$\$	⌚⌚
1.2	Consolider le réseau piétonnier dans le périmètre urbain	Entamer des réflexions, en collaboration avec la corporation du P'tit Train du Nord, pour autoriser la marche en période hivernale près du noyau villageois, au détriment de la motoneige	★	\$	⌚
		Intégrer dans le réseau municipal les sentiers informels fortement utilisés et les réaménager adéquatement, dans le but de favoriser des déplacements actifs sécuritaires et efficaces	★★	\$\$\$	⌚⌚
1.3	Développer un nouveau réseau cyclable structurant dans le périmètre urbain	Aménager de nouveaux réseaux cyclables à des fins utilitaires reliant les principaux lieux d'intérêt	★★	\$\$\$	⌚⌚⌚
		Aménager des pistes cyclables aux abords et vers les écoles pour inciter le déplacement des enfants à vélo	★★★	\$\$\$	⌚⌚
		Créer des pistes cyclables pour relier les quartiers résidentiels extérieurs au périmètre urbain au noyau villageois	★	\$\$\$	⌚⌚⌚
		Élaborer le plan d'un réseau de pistes cyclables efficace, connecté et sécuritaire	★★★	\$	⌚
1.4	Encourager les modes alternatifs à l'auto solo en favorisant l'intermodalité	Officialiser, en collaboration avec le CRE Laurentides, les stationnements incitatifs du périmètre urbain	★★	\$	⌚
		Concevoir des lieux d'intermodalité connectés aux réseaux actifs pour favoriser la combinaison de plusieurs modes de transport	★	\$\$	⌚⌚



#	OBJECTIFS	ACTIONS	PRIORITÉ	BUDGET	HORIZON
2.1	Renforcer les mécanismes d'entretien des réseaux	Élaborer une stratégie annuelle pour assurer l'entretien et la pérennité des réseaux cyclables et piétons	★★★	\$	⌚
		Réfectionner les trottoirs et voies cyclables en mauvais état	★★★	\$\$\$	⌚⌚
		Assurer le marquage au sol du réseau cyclable et les passages piétons avec un effort accru au niveau des intersections	★★★	\$\$	⌚
		Déblayer les voies cyclables pour optimiser l'état de la surface de roulement	★★★	\$\$	⌚
		Répertorier et éliminer les obstacles dangereux sur les voies cyclables et les trottoirs	★★	\$\$	⌚⌚
		Revoir l'exigence de priorité de déneigement pour intervenir sur les axes prioritaires piétons et cyclables	★★	\$	⌚⌚
2.2	Faciliter la cohabitation entre les différents modes de transport	Améliorer la signalisation permettant d'annoncer la présence des réseaux cyclables	★★★	\$\$	⌚⌚
		Identifier les rues requérant une modération de la circulation et déterminer les mesures d'atténuation de type dissuasif	★	\$\$\$	⌚⌚⌚
		Faire valoir les besoins de la ville de Sainte-Agathe-des-Monts auprès du MTMD pour sécuriser les piétons et cyclistes sur la 117	★★★	\$	⌚⌚
		Sécuriser les traverses du carrefour giratoire	★★★	\$\$\$	⌚⌚
		Mettre en place une procédure temporaire, lors de chantiers, afin de faciliter la circulation des piétons et cyclistes	★	\$	⌚



#	OBJECTIFS	ACTIONS	PRIORITÉ	BUDGET	HORIZON
2.3	Veiller à la sécurité des enfants	Bonifier la signalisation des corridors scolaires proches des écoles	★★★	\$\$	⌚⌚
		Ajouter des mesures d'apaisement à proximité des écoles	★	\$\$\$	⌚⌚

# ENVIRONNEMENT PRATIQUE ET CONFORTABLE



#	OBJECTIFS	ACTIONS	PRIORITÉ	BUDGET	HORIZON
3.1	Assurer la quantité et la qualité des équipements cyclables	Exiger des supports à vélo devant les commerces, dans les stationnements privés et dans les nouvelles constructions commerciales et résidentielles à moyenne et haute densité	★★★	\$	⌚
		Installer des supports à vélo dans les lieux publics conformément aux recommandations de Vélo Québec	★★★	\$\$	⌚
		Encourager et accompagner les écoles à installer un nombre suffisant de supports à vélo	★★★	\$	⌚
		Évaluer l'intérêt et la faisabilité technique pour la mise en place de vélos en libre-service	★	\$	⌚⌚⌚
3.2	Améliorer le confort par l'ajout de mobilier urbain	Augmenter la quantité de bancs dans le noyau villageois	★★	\$\$	⌚⌚
		Ajouter des toilettes, buvettes et corbeilles pour matières résiduelles dans le noyau villageois	★★	\$\$\$	⌚⌚
3.3	Garantir une accessibilité pour l'ensemble de la population	Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs plus larges sur certains tronçons	★	\$\$\$	⌚⌚⌚
		Évaluer la possibilité d'aménager des passages piétons surélevés au niveau des intersections et des entrées charretières	★	\$\$\$	⌚⌚⌚
3.4	Verdir le périmètre urbain	Diminuer les îlots de chaleur par le verdissement des réseaux cyclables et piétonniers	★★	\$\$	⌚⌚
		Augmenter le couvert végétal dans les aires de stationnement	★	\$\$	⌚⌚⌚

# SENSIBILISATION ET COMMUNICATION



#	OBJECTIFS	ACTIONS	PRIORITÉ	BUDGET	HORIZON
4.1	Bonifier la signalisation des liens actifs existants	Installer des panneaux indiquant les lieux d'intérêt avec les distances à parcourir	★★	\$\$	⌚⌚
		Mettre en place une carte interactive sur le site de la ville consignant les infrastructures actives	★★★	\$\$	⌚
4.2	Sensibiliser les 4-17 ans à la mobilité active	Entamer des démarches pour mettre sur pied le programme «Cycliste averti» dans les écoles	★★★	\$	⌚
		Pérénniser les projets de rues ludiques et mettre au banc d'essai des projets de rues-écoles	★★	\$\$	⌚⌚
		Faire la promotion des infrastructures existantes (ex. pumptrack) et des bonnes pratiques auprès des enfants	★★	\$	⌚
4.3	Planifier des événements sur la pratique du vélo	Inclure de nombreuses actions dans la programmation des activités offertes par la Ville afin de favoriser la pratique du vélo (conférence, atelier de mécanique de vélo etc.)	★	\$	⌚⌚
		Proposer des activités d'exploration et d'initiation au vélo aux citoyen.ne.s	★★	\$	⌚⌚
		Participer et animer le mois du vélo, organisé par Vélo Québec	★★	\$	⌚
		Systématiser la prise en considération des déplacements actifs dans l'organisation d'événements et d'activités de la Ville	★★	\$	⌚⌚

# SENSIBILISATION ET COMMUNICATION



#	OBJECTIFS	ACTIONS	PRIORITÉ	BUDGET	HORIZON
4.4	Mettre en place des campagnes d'information	Élaborer et mettre en œuvre un plan de communication faisant la promotion de la pratique des modes de déplacement actif et des bons comportements	★★★	\$\$	⌚
		Créer une campagne de promotion «Chez mes commerçants à pied et à vélo»	★★★	\$\$	⌚
		Participer à la campagne « Tous Piétons! » de Piétons Québec	★	\$	⌚⌚
		Reconduire la journée de sensibilisation pour l'application Garage 529 en partenariat avec les cadets de la SQ	★	\$	⌚
		Sensibiliser les commerçants du noyau villageois sur la thématique du stationnement	★★★	\$\$	⌚



#	OBJECTIFS	ACTIONS	PRIORITÉ	BUDGET	HORIZON
5.1	Dynamiser la pratique des déplacements actifs chez les employé.e.s de la Ville	Élaborer et mettre en place un plan de gestion des déplacements pour les employé.e.s de la Ville	★★	\$\$	⌚⌚
		Désigner une personne responsable des questions relatives à la mobilité active au sein de la municipalité et mettre sur pied un comité interservices	★★	\$	⌚
		Inscrire les employé.e.s de la municipalité au Défi sans auto solo, organisé par l'Association des Centres de gestion des déplacements du Québec	★	\$	⌚
		Mettre en place des incitatifs pour encourager les employé.e.s de la Ville à utiliser les transports actifs dans leur déplacement domicile-travail	★★	\$\$	⌚⌚
5.2	Faire rayonner la démarche auprès des citoyen.ne.s et des partenaires	Faire rayonner le Plan de mobilité active auprès des citoyen.ne.s et autres municipalités	★★★	\$	⌚
		Promouvoir le Plan directeur des sentiers	★★★	\$	⌚
		Collaborer avec les acteur.rice.s du territoire sur les projets de mobilité durable	★★	\$\$	⌚⌚
		Soutenir des initiatives citoyennes en faveur de la pratique de la marche ou du vélo	★★	\$\$	⌚⌚
		Faire reconnaître les actions réalisées par la municipalité par l'obtention de certifications (Vélo Sympathique, Stationnement écoresponsable, Prix Leaders en mobilité durable)	★	\$	⌚⌚



#	OBJECTIFS	ACTIONS	PRIORITÉ	BUDGET	HORIZON
5.3	Réformer la gouvernance en lien avec la mobilité active	Équilibrer les budgets au Programme triennal d'immobilisations entre la réfection et le développement des réseaux de mobilité active	★	\$	⌚⌚
		Prévoir un poste « Transport actif » dans le budget d'immobilisations	★	\$	⌚⌚
		Assigner le suivi des actions du PMA au Comité Environnement et plein air	★★★	\$	⌚