VERSION PRÉLIMINAIRE

Municipalité de Saint-Alexandre

Septembre 2016

Rédigée et révisée par :

Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

1150, rue Saint-Laurent Ouest
Longueuil, J4K 1E3

Téléphone : 450 651 2662

Municipalité de Saint-Alexandre

453, rue Saint-Denis
Saint-Alexandre, J0J 1S0

Téléphone : 450 346-6641

Table des matières

1. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DE CONSULTATION PUBLIQUE ET DE CONCERTATION 4
2. SYNTHÈSE DE LA 1ÈRE CONSULTATION PUBLIQUE (sondage) 6
3. SYNTHÈSE DE L'ATELIER PARTICIPATIF 8
4. PROPOSITION DE CIRCUITS ET D'AMÉNAGEMENTS SÉCURITAIRES DÉCOULANT DES ÉTAPES PRÉCÉDENTES 9
   A. Composantes du circuit 9
   B. Mesures de sécurité et signalisation 10
   C. Aménagements et mobilier urbain de certaines composantes 11
5. DOCUMENTS DÉTAILLÉS ET FICHES TECHNIQUES 12

Table des figures

Figure 1 : Structure de la première phase de la démarche 4
Figure 2 : Structure de la suite de la démarche 5

1. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE DE CONSULTATION PUBLIQUE ET DE CONCERTATION

La démarche entreprise dans le cadre de l'élaboration du Circuit de mobilité active de la Municipalité de Saint-Alexandre est composée de trois grandes étapes :

- une première consultation publique organisée du 16 mars au 10 avril 2016;
- un atelier de participation citoyenne le 26 avril 2016;
- une deuxième consultation publique en septembre 2016.

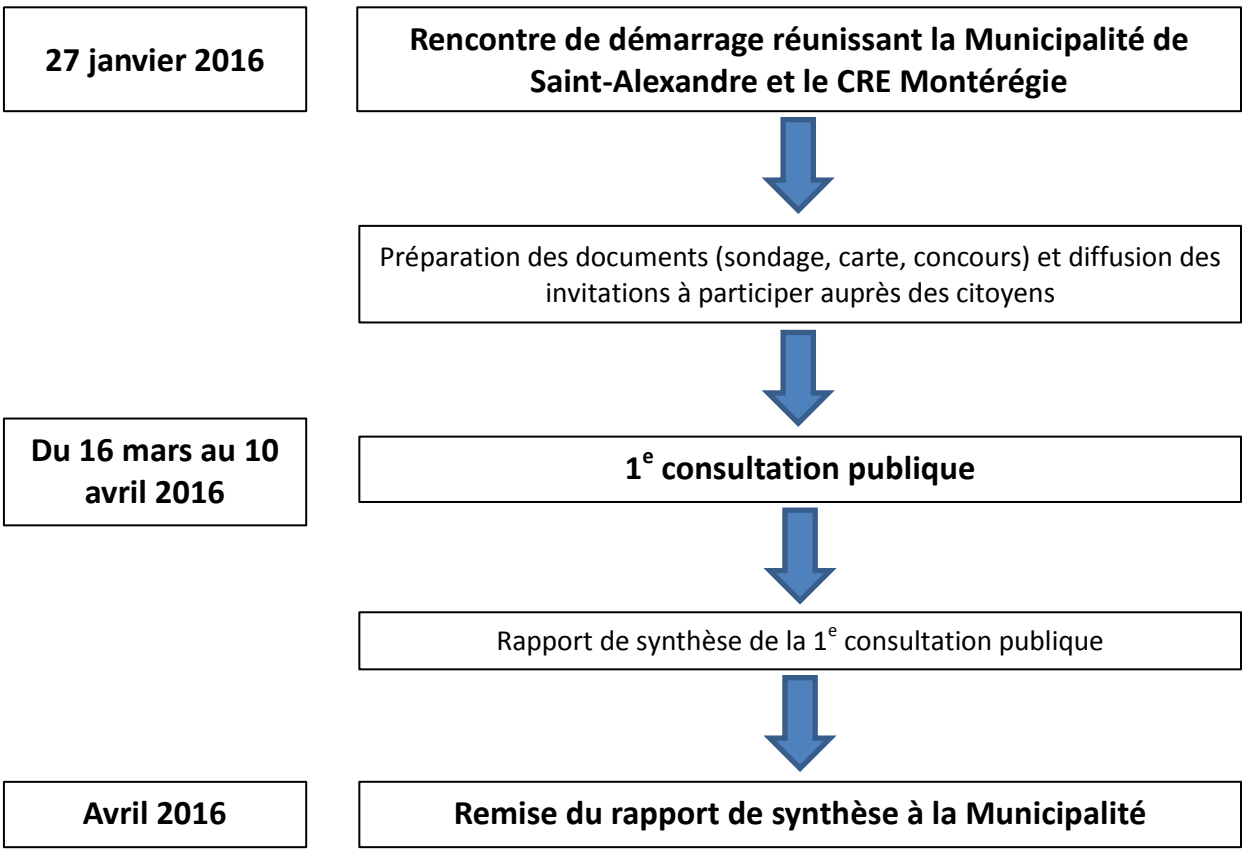

Figure 1 : Structure de la première phase de la démarche

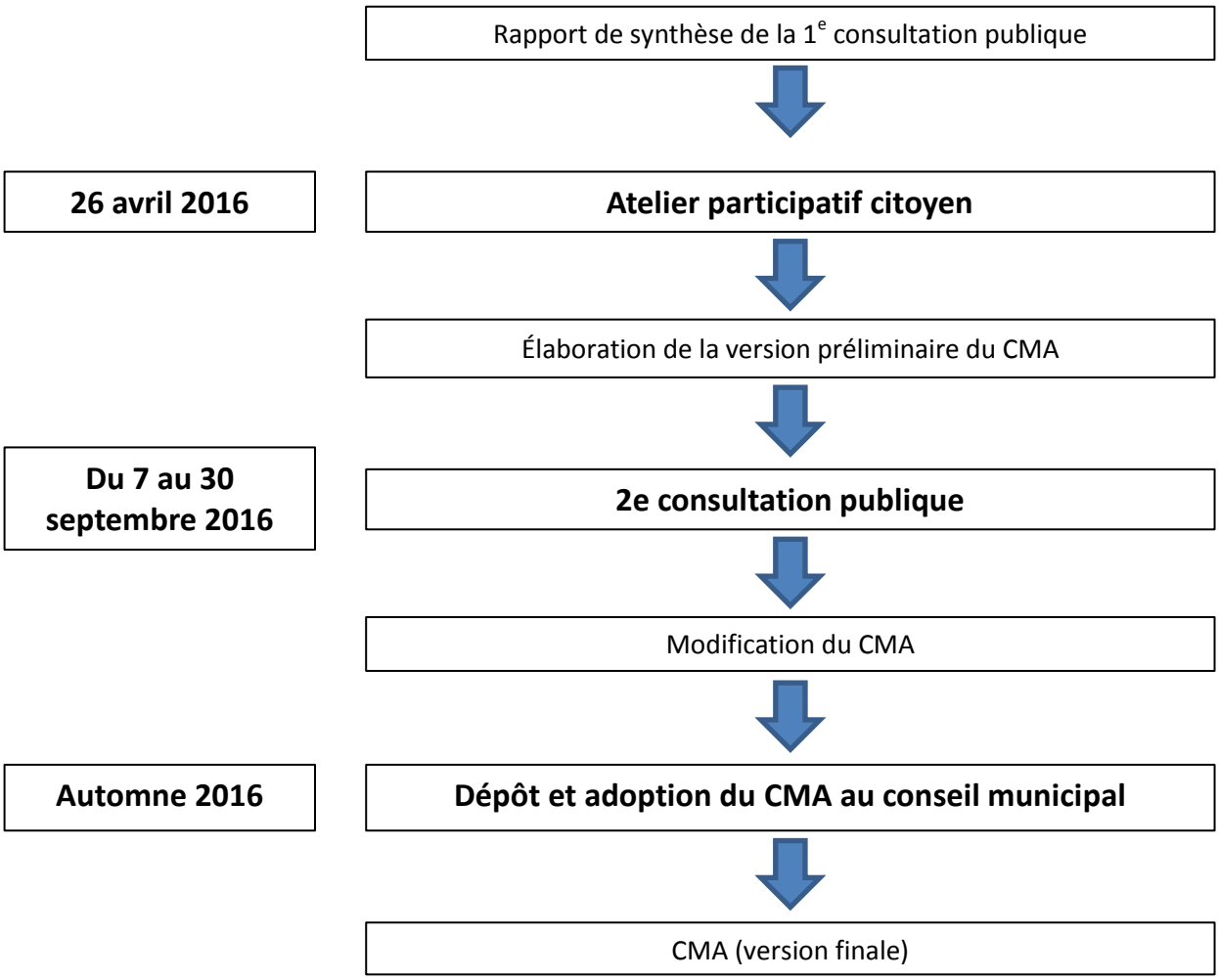

Figure 2 : Structure de la suite de la démarche

La 1e consultation publique avait pour objectif d'informer les citoyens de la mise en place d'une nouvelle démarche concertée visant à élaborer un Circuit de mobilité active au sein de la municipalité de Saint-Alexandre. L'approche mise en avant préconise une implication accrue de la population dans le processus de réflexion et favorise le dialogue ainsi que les échanges afin d'enrichir le projet.

Cette 1e phase a permis de recueillir des informations relatives à la mobilité active des citoyens au sein de la municipalité dans le but de dresser un portrait des habitudes de déplacement des citoyens dans la zone urbaine et de mieux comprendre les attentes de la population par rapport au projet de mobilité active. Un rapport de synthèse regroupe et présente l'ensemble des informations recueillies.

Le 26 avril a eu lieu l'atelier participatif citoyen dont le but était de permettre aux citoyens d'exprimer leurs suggestions et leurs idées concernant les actions à entreprendre afin de faciliter et d'accroître la mobilité active à Saint-Alexandre. Un rapport de synthèse des échanges, des suggestions et des commentaires lors de cet atelier a été rédigé.

Suite à ces deux premières phases de la démarche, la Municipalité et les professionnels qui l'ont accompagnée ont élaboré une version préliminaire qui s'appuie sur la participation citoyenne et sur l'ensemble des échanges lors de la 1e consultation publique et l'atelier participatif. La proposition présentée aux citoyens dans le cadre de la 2e consultation publique intègre donc les envies, les besoins, les demandes et les suggestions des citoyens, tout en respectant un cadre réglementaire, technique et financier inhérent à toutes les municipalités.

2. SYNTHÈSE DE LA 1ÈRE CONSULTATION PUBLIQUE (sondage)

Dans le cadre de la 1e consultation publique, la Municipalité de Saint-Alexandre et le Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie) ont élaboré plusieurs outils pour permettre aux citoyens de s'exprimer.

Ainsi, les citoyens de plus de 14 ans, quel que soit leur lieu de résidence dans la municipalité, étaient invités à répondre à un sondage en ligne sur le site Internet de la municipalité. Des exemplaires imprimés étaient également mis à disposition de celles et ceux n'ayant pas accès à Internet. Ces exemplaires étaient disponibles au bureau municipal.

Une carte de la zone urbaine était également mise à disposition des citoyens afin que ces derniers y inscrivent leurs habitudes de déplacement actif, leurs destinations et les secteurs qu'ils jugent problématiques ou dangereux. Cette carte était elle aussi disponible en ligne sur le site Internet de la municipalité et des exemplaires imprimés étaient offerts au bureau municipal.

Enfin, les enfants de moins de 14 ans étaient eux aussi invités à participer en dessinant leur «village actif de rêve» et à compléter la carte à avec l'aide d'un adulte.

La période de participation était ouverte du 16 mars au 10 avril 2016. Les informations relatives à cette 1e consultation publique ont été fournies aux citoyens à plusieurs reprises et de diverses manières :

- mise en ligne d'une page sur le site Internet de la municipalité consacrée au Circuit de mobilité active en novembre 2015;
- présentation et invitation à participer au développement du Circuit de mobilité active via publication d'un article dans l'édition de février 2016 du journal Le Flambeau;
- un bulletin d'information envoyé par la poste le 16 mars 2016;
- mise en ligne, du 16 mars au 10 avril, d'une page web consacrée à la première phase de consultation sur le site Internet de la municipalité à partir du 15 mars. Le sondage et la carte était disponible sur cette page web ;
- publication d'un article dans l'édition de mars 2016 du journal Le Flambeau ;
- envoi d'un rappel courriel invitant les citoyens à participer via l'infolettre électronique municipale, les 18 mars et 1er avril 2016.

80 personnes ont participé et répondu au sondage. 19 personnes ont rempli la carte. Le groupe d'âge le plus représenté était celui des 31-45 ans (représentant un total de 39,5 % des participants), suivi des 60 ans et plus.

Les principaux éléments ressortant de cette 1e consultation publique sont les suivants :

- Les déplacements actifs ont majoritairement un but récréatif (ex : promenade, sport) mais de nombreux citoyens se déplacent aussi en vélo, à pied ou autre pour des raisons utilitaires (ex : se rendre dans un commerce, au bureau municipal).
- Les déplacements actifs sont très réguliers entre les mois de mai et d'octobre. La marche est également fréquemment pratiquée en hiver.
- Les citoyens privilégient les véhicules motorisés pour se déplacer dans Saint-Alexandre pour la plupart des destinations locales, hormis le pavillon des loisirs, le parc et le terrain de loisirs.
- La grande majorité des enfants vont à l'école en véhicule à moteur mais des aménagements appropriés permettraient d'augmenter les déplacements actifs.
- L'absence d'aménagements adaptés et la circulation automobile sont les principaux freins aux déplacements actifs.
- L'école, le parc et le terrain de loisirs sont des destinations majeures fréquentées plusieurs fois par semaine.
- Concernant leurs perceptions des rues de la zone urbaine de la municipalité, les participants ont indiqué que :
    - elles devraient être aménagées de manière à offrir plus d'espace pour les piétons et les cyclistes (71%);
    - elles sont sécuritaires pour les piétons (70%) mais moins pour les cyclistes, planchistes, etc. (52%);
    - elles offrent du stationnement automobile en quantité suffisante (69%);
    - elles sont bien éclairées le soir et la nuit (58%);
    - elles manquent de supports à vélo (49%);
    - le mobilier urbain n'est pas suffisant et qu'il n'est pas en assez bon état (48%).
- La rue Saint-Denis et la montée de la Station sont perçues par les citoyens comme les rues ayant le potentiel de dangerosité le plus élevé. Dans une moindre mesure, les rues de la Chute, Bernard et Saint-Charles ainsi que la montée Lacroix sont elles aussi perçues comme dangereuses par les participants.
- Les participants ont fait plusieurs suggestions pour inciter les citoyens à se déplacer à pied ou en vélo dans la municipalité. Ces propositions peuvent être regroupées en 7 catégories :
    - les aménagements cyclables (19 suggestions);
    - la sécurité routière (15 suggestions);
    - aucun changement (12);
    - les aménagements et équipements favorisant la mobilité durable (8 suggestions);
    - les trottoirs (6 suggestions);
    - l'éclairage public (3 suggestions).
- Selon les répondants, les actions à réaliser devraient prioriser (dans l'ordre d'importance) :
    - Assurer une meilleure sécurité globale des usagers se déplaçant à pied ou à vélo;
    - Éduquer davantage sur les règles de sécurité routière et sensibiliser sur le respect du partage de la route;
    - Améliorer les infrastructures et l'aménagement des rues (aménagement de voies cyclables, qualité de la surface, éclairage, espaces de repos, tables, bancs, bacs à fleurs, etc.);
    - Réduire la vitesse de circulation des véhicules motorisés;
    - Assurer une meilleure surveillance (de quartier ou policière)

3. SYNTHÈSE DE L'ATELIER PARTICIPATIF

L'atelier participatif citoyen a réuni 11 citoyens et 8 représentants de la Municipalité de Saint-Alexandre dans la salle du Conseil le 26 avril 2016. La rencontre s'est déroulée en 2 temps :

- une série de conférences ;
- un atelier de travail par petits groupes.

Les conférences ont été données par le CRE Montérégie et la Municipalité de Saint-Alexandre. Elles portaient sur un rappel de la démarche de CMA, les résultats de la 1e consultation publique et un panel varié d'aménagements favorisant les déplacements actifs. L'objectif de ces conférences était de fournir aux participants l'ensemble des informations afin qu'ils bénéficient tous du même niveau d'information.

Lors de l'atelier, les participants étaient séparés en 3 groupes (2 groupes de citoyens et un groupe de représentants de la Municipalité), incluant chacun 2 animateurs, afin d'échanger et de proposer leurs idées d'actions en fonction des commentaires exprimés par les citoyens lors de la 1e consultation publique. Une carte grand format de la zone urbaine était mise à leur disposition ainsi que des feutres de différentes couleurs afin qu'ils puissent indiquer et localiser les aménagements qu'ils jugeaient nécessaires pour accroître la mobilité active.

Les propositions et les idées proposées dans le cadre de l'atelier participatif citoyen ont été nombreuses et diverses. Elles couvrent l'ensemble de la zone urbaine de la municipalité. Certaines tendances ou propositions ressortent de cet ensemble.

Apaisement de la circulation :

- Apaiser la circulation routière sur la rue Saint-Denis grâce à des aménagements qui permettront de réduire la vitesse des véhicules et d'accroître la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Réduire la limite de vitesse de circulation dans le domaine.
- Apaiser la circulation sur la rue Saint-Charles à travers divers aménagements incitant les automobilistes à réduire leur vitesse.
- Réaménager certains croisements de rues afin de ralentir la vitesse des véhicules et sécuriser les autres usagers de la rue.
- Compléter les entrées de la municipalité (rue Saint-Denis) par des indicateurs de vitesse et des panneaux du type « Bienvenue » ou « Municipalité de Saint-Alexandre ».

Aménagements pour piétons et cyclistes :

- Aménagement d'un axe cyclable allant de l'école de Saint-Alexandre à la rue L'Homme en traversant le domaine.
- Aménager des sentiers pédestres dans la zone urbaine (plusieurs tracés proposés).
- Aménager des aires de repos agréables et équipées de bancs, de tables, etc. Les croisements des rues du Lac et du Bonheur et des rues du Soleil et du Bonheur ont été identifiés plusieurs fois comme étant des lieux pertinents.

Autres interventions :

- Réaménager le stationnement du dépanneur le long de la rue Saint-Denis pour éviter que les camionneurs ne se stationnent à cheval sur la rue.
- Supprimer ou déplacer le stationnement du parc des loisirs.

4. PROPOSITION DE CIRCUITS ET D'AMÉNAGEMENTS SÉCURITAIRES DÉCOULANT DES ÉTAPES PRÉCÉDENTES

Par Philippe Meunier, urbaniste

A. Composantes du circuit

Place intergénérationnelle

Localisée au pourtour du Pavillon des loisirs, cette composante constitue l'élément phare de toute la démarche. Il s'agit du principal lieu de rencontre pour l'ensemble des usagers des circuits de mobilité active qui seront en place. C'est également le point de convergence de tous les itinéraires proposés.

Une attention particulière sera portée dans l'aménagement du site de manière à ce que toutes les générations puissent être en mesure d'y trouver leur place et de s'y amuser tout en ayant l'opportunité d'échanger avec les autres.

Circuit des écoliers

Ce circuit est évidemment dédié aux enfants fréquentant l'école primaire de Saint-Alexandre. Le trajet emprunte les rues moins achalandées et celles où les aménagements favorisent les déplacements dans un environnement sécuritaire.

Afin d'éviter autant que possible la rue Bernard, une déviation sera mise en place sur la rue Boulais afin de passer directement par le parc municipal pour accéder à la rue du Pavillon. Pour les enfants habitant du côté nord de la rue Saint-Denis, le tracé longera cette rue d'est en ouest pour se rendre à l'école. Des aménagements et de la signalisation supplémentaires seront, entre autres, de mise sur la rue Bernard et la rue Saint-Denis afin de permettre leur traversée.

Circuit familial

Ce circuit est celui où les familles pourront circuler en sécurité tout en gravitant autour des principales installations sportives de la municipalité ainsi que les haltes qui seront aménagées le long du parcours. Il permettra également d'accéder aux commerces localisés au coin de la rue Saint-Denis et de la montée de la Station.

Des mesures de sécurité importantes et de la signalisation appropriée seront implantées sur l'ensemble de l'itinéraire. Cela impliquera probablement une réduction de l'espace réservé aux véhicules.

Circuit des sportifs

Fait sur mesure pour les adeptes de toutes les activités nécessitant des déplacements actifs, ce circuit empruntera des itinéraires variés tenant compte des distances que voudront parcourir les usagers. Un accent sera mis sur les défis que pourront s'imposer ceux qui emprunteront cet itinéraire et ce, de la façon la plus sécuritaire possible.

Ce circuit demandera les aménagements les plus importants et ce notamment au coin de la rue Saint-Charles et de la rue Bernard et le long de la Montée de la Station dans le but d'en augmenter la sécurité. Une attention particulière sera portée pour la traversée de la rue Saint-Denis à la hauteur de la rue Saint-Gérard. Étant donné les investissements et les aménagements requis, ce parcours sera planifié sur une plus longue période que les autres.

Identification des circuits

L'identification des circuits est une étape importante dans l'appropriation de la démarche par la population. Elle permet aux usagers de bien repérer les divers circuits en fonction des objectifs qu'ils se sont fixés.

Les trois circuits auront une couleur distincte. La place intergénérationnelle pourrait accueillir un grand panneau indiquant les différents parcours étant donné qu'il s'agit du point de convergence du réseau de pistes multifonctionnelles.

Les haltes

Un total de cinq haltes, incluant la place intergénérationnelle, sera prévu tout au long des différents circuits. Aménagées à même des portions de rue prévues comme accès à de nouveaux développements résidentiels, elles permettront à la population de pouvoir prendre un peu de repos ou encore de pouvoir se donner rendez-vous.

Les aménagements revêtiront différentes thématiques qui restent à déterminer mais qui tiendront compte des usagers. Tout comme la place intergénérationnelle, ces escales devront accueillir divers équipements et mobiliers permettant la détente et un certain amusement.

Au moins une halte sera réalisée dès la première année, soit en même temps que la place intergénérationnelle.

B. Mesures de sécurité et signalisation

Cette section du document constitue une synthèse des différentes mesures de sécurité et de signalisation proposées afin de répondre à l'objectif général d'assurer la sécurité et la protection des usagers du circuit de mobilité active de la municipalité.

Limite de vitesse – Marquage et panneaux

De manière générale, la limite de vitesse indiquée dans tous les secteurs du périmètre urbain est de 50km/h. à la limite de vitesse sera réduite à 40 km/h dans la majeure partie de la zone urbaine de Saint-Alexandre. Lors de l'atelier citoyen, il a même été proposé de réduire la vitesse à 30 km/h sur une plus grande portion de la rue Saint-Denis, à proximité de l'école. Ce point devra être discuté avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) puisque la rue Saint-Denis est sous la responsabilité du gouvernement provincial.

Il existe plusieurs façons d'indiquer les limites de vitesse : marquage au sol, panneaux traditionnels mais également sur des bollards flexibles installés au milieu de la rue.

Bollards

Les bollards sont des outils permettant de bien distinguer l'espace appartenant aux usagers des circuits et l'espace où circulent les automobilistes. Leur présence rassure grandement les piétons et cyclistes et permet de réduire le champ de vision des conducteurs. Leur implantation le long de la rue du Pavillon semble avoir satisfait les citoyens et le succès de la démarche est un indicateur important qui justifie le choix des bollards.

Ainsi, la probabilité de voir ce type d'outil implanté le long de tous les parcours est assez élevée. Il se peut toutefois que cela nécessite un élargissement de certaines voies de circulation.

Un code couleur sera présent sur les bollards afin d'identifier les différents circuits composant le CMA.

Mesures de réduction de la chaussée aux intersections

Ces mesures sont notamment privilégiées lorsque l'on constate des vitesses excessives sur certaines rues. En réduisant la chaussée, et par le fait même le champ de vision des automobilistes, ceux-ci feront davantage attention et ralentiront. Plusieurs types d'aménagements sont possibles tels que des aménagements bétonnés, des aménagements paysagers, du marquage, etc.

Traverses surélevées pour piétons

La traverse surélevée est une alternative intéressante afin de pallier aux problématiques liées aux dos d'âne aménagés sur la rue Bernard à l'intersection de la rue du Pavillon.

Combinée à l'utilisation d'un matériau plus voyant (style pavé uni), du marquage au sol et de la signalisation appropriée, la traverse surélevée s'avère être un aménagement qui porte ses fruits en matière de sécurité. En effet, en plus d'obliger les automobilistes à ralentir, ils donnent une visibilité accrue aux piétons et cyclistes désirant traverser les rues de manière sécuritaire.

D'autres endroits où l'aménagement de traverses surélevées serait pertinent sont les intersections des rues De la Chute et Boulais, Saint-Charles et Bernard ainsi que la traversée de la rue Saint-Denis à la hauteur de la rue du Pavillon.

C. Aménagements et mobilier urbain de certaines composantes

Cette section présente les divers aménagements possibles et souhaités pour chacune des composantes du circuit de mobilité active.

Place intergénérationnelle

- Agrandissement du parc en utilisant le stationnement existant ;
- Aménagement d'un nouveau s stationnement sur la rue Bernard du côté opposé au parc ;
- Aménagement d'aires de jeux pour toutes les générations avec, par exemple :
    - des exerciseurs pour entraînement physique
    - des balançoires face-à-face
    - un jeu d'échec géant
    - une table de ping-pong

- Aménagement d'une place centrale avec des aires d'allée piétonnière donnant accès aux différents circuits ;
- Installation de mobilier urbain comme des bancs de parc, des balançoires de tout type, des bacs multi-matières, des lampadaires, etc.
- Signalisation des différents circuits.

Haltes

- Aires de repos avec mobilier urbain (bancs, tables, abris, bacs multi-matières, lampadaires, etc.) ;
- Établir une halte cardio avec des équipements spécialisés ;
- Parc canin.

Rue Saint-Denis (projets à étudier en collaboration avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)

- Réfection et prolongement des trottoirs ;
- Réaménagement du stationnement du dépanneur ;
- Traverse surélevée à la hauteur de la rue du Pavillon ;
- Raccordement éventuel d'un circuit avec la rue Saint-Gérard ;

Pistes multifonctionnelles

- Élargissement de certaines rues afin de permettre l'aménagement sécuritaire des différents circuits ;
- Mesures d'embellissement (pots de fleurs, mobilier, etc.) ;
- Lampadaires et éclairage

5. DOCUMENTS DÉTAILLÉS ET FICHES TECHNIQUES