



Circuit de mobilité active de Saint-Alexandre

RAPPORT FINAL

MAI 2017

Municipalité de Saint-Alexandre

Par :



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

Téléphone : 450 346-6641

Avec la contribution de :



Conseil régional de l'environnement de la Montérégie
1150, rue Saint-Laurent Ouest
Longueuil, J4K 1E3

Téléphone : 450 651 2662

Table des matières

Présentation du projet	4
Présentation de la démarche de consultation publique et de concertation	5
Figure 1. Structure de la démarche de consultation publique et de concertation	6
Première consultation publique	7
Faits saillants de la première consultation publique.....	7
Atelier participatif.....	9
Faits saillants de l'atelier participatif.....	9
Deuxième consultation publique	11
Faits saillants de la deuxième consultation publique.....	11
Circuit de mobilité active.....	12
Composantes.....	12
Trois circuits actifs	12
Place intergénérationnelle	13
Haltes.....	13
Aménagements et mesures d'apaisement de la circulation	14
Bande multifonctionnelle	14
Accotement ou chaussée désignée	14
Délinéateurs (ou bollards)	15
Mesures d'apaisement autres qu'aux intersections.....	15
Aménagements aux intersections	15
Traverse piétonnière	15
Traverse surélevée	15
Limites de vitesse	16
Implantation des mesures et des aménagements sur le territoire.....	16
Intersections ciblées	16
Corridor de la rue Saint-Denis	16
Liaison avec la piste cyclable «La Montérégiaude».....	17
Échéancier de réalisation	18
Index des fiches techniques et des cartes.....	20

Présentation du projet

Le Circuit de mobilité active (CMA) est un projet qui vise à relier les principales destinations de la municipalité grâce à un circuit facilitant les déplacements actifs, en toute sécurité et pour toutes les générations de citoyens. Afin d'élaborer un circuit adapté à l'environnement alexandrin, le comité de développement du CMA a invité les citoyens à contribuer au projet en témoignant de leur expérience et en apportant leurs suggestions et commentaires. Pour ce faire, une démarche de consultation et de concertation publique s'est déroulée en trois étapes.

Présentation de la démarche de consultation publique et de concertation

Tout au long de l'année 2016, la population a eu l'occasion d'être informée de la démarche mise en place afin d'élaborer le Circuit de mobilité active (CMA) de la Municipalité de Saint-Alexandre. L'approche préconisait une implication accrue de la population dans le processus de réflexion et favorisait le dialogue ainsi que les échanges afin d'enrichir le projet. Les citoyens ont ainsi eu plusieurs occasions de s'exprimer, de poser des questions, de faire part de leurs besoins et de leurs envies et d'émettre leurs suggestions. Un rapport de synthèse a été rédigé à chaque étape pour regrouper et présenter l'ensemble des informations recueillies.

La démarche entreprise dans le cadre de l'élaboration du Circuit de mobilité active s'est déroulée en trois grandes étapes :

- a) une première consultation publique organisée au printemps ;
- b) un atelier de participation citoyenne en avril ;
- c) une deuxième consultation publique en septembre.

Tout d'abord, la 1^e consultation publique a permis de recueillir des informations relatives à la mobilité active des citoyens dans le but de dresser un portrait de leurs habitudes de déplacement dans la zone urbaine et de mieux comprendre les attentes de la population par rapport au projet de mobilité active.

Ensuite, le 26 avril 2016 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.

Puis, la Municipalité de Saint-Alexandre et les professionnels qui l'ont accompagnée se sont appuyés sur l'ensemble des informations obtenues lors des deux premières étapes pour élaborer une version préliminaire du CMA. La proposition présentée intégrait 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. Cette version préliminaire du CMA a été soumise à une 2^e consultation publique durant laquelle les citoyens ont eu, une fois de plus, l'occasion de faire des commentaires ainsi que des suggestions afin d'enrichir le CMA.

À la suite de cette 2^e consultation publique, des ajustements ont été apportés en fonction des propositions des citoyens afin d'obtenir la présente version finale du CMA.

Figure 1. Structure de la démarche de consultation publique et de concertation



Première consultation publique

Dans le cadre de la 1^e 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 1^e 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 étaient disponible sur cette page web ;
- publication d'un article dans l'édition de mars 2016 du journal local Le Flambeau ;
- envoi d'un rappel courriel invitant les citoyens à participer via l'infolettre électronique municipale, les 18 mars et 1er avril 2016.

Faits saillants de la première consultation publique

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 1^e 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)

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 1^e 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 1^e 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.

Faits saillants de l'atelier participatif

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.

Deuxième consultation publique

Le 7 septembre 2016, la municipalité et ses partenaires ont organisé une soirée de présentation de la version préliminaire du CMA et une activité de consultation publique. Lors de cette soirée, les citoyens présents ont pu assister à un rappel des étapes suivies depuis le début de la démarche, un résumé des points saillants des précédentes étapes et une présentation de la version préliminaire du CMA. Par la suite, une période de questions et d'échanges a permis aux personnes présentes de poser des questions et de s'exprimer. Les personnes présentes ont également pu faire des commentaires et des suggestions lors de l'activité consultative durant laquelle ils pouvaient prendre connaissance de l'intégralité du document.

À partir du 8 septembre, l'ensemble des documents présentés ont été rendus publics sur le site Internet de la municipalité. Ils pouvaient également être consultés en format papier au bureau municipal. Du 8 au 30 septembre 2016, les citoyens de Saint-Alexandre étaient invités à faire part de leurs commentaires, de leurs observations ou de leurs suggestions afin de bonifier la version préliminaire du CMA. Pour cela, ils pouvaient écrire une lettre à la municipalité, envoyer un courriel ou remplir le formulaire de participation disponible sur le site Internet de la Municipalité.

Faits saillants de la deuxième consultation publique

L'ensemble des commentaires et suggestions émis sont positifs. Il n'y a eu aucune critique concernant la démarche mise en place et la version préliminaire du CMA présentée dans le cadre de cette 2^e consultation publique. Au contraire, plusieurs citoyens ont fait part de leur satisfaction concernant le fait de leur donner la parole et de les intégrer dans le processus d'élaboration du CMA. Ils sont aussi satisfaits des propositions d'aménagement pour faciliter les déplacements actifs à Saint-Alexandre, comme ce répondant le mentionne dans son commentaire :

«Je suis satisfait des efforts déployés par la municipalité pour faciliter le transport piétonnier. Mes enfants pourront se rendre à l'école à pied de façon plus sécuritaire.»

Parmi les commentaires et les suggestions des citoyens ayant participé à cette 2^e consultation publique, on note 2 grandes tendances :

- le désir de limiter et de mieux contrôler la vitesse des véhicules de toutes catégories. Plusieurs citoyens ont constaté que les limites de vitesse ne sont pas respectées par tous les conducteurs, ce qui représente un danger pour les piétons et les cyclistes (ex : montées Lacroix et de la Station, rue de La Chute, etc.). Pour cela, ils souhaiteraient une présence accrue de la police et l'implantation additionnelle d'aménagements incitant les conducteurs à ralentir et augmentant la sécurité des autres usagers ;
- l'élargissement du périmètre du CMA. En effet, plusieurs citoyens ont fait part de leurs souhaits de voir des mesures d'atténuation implantées sur la montée Lacroix et, dans une moindre mesure, sur la montée de la Station. Plusieurs suggestions ont également été faites pour prolonger le circuit des écoliers et le circuit familial et pour connecter le CMA à la piste cyclable qui traverse la route 227.

Circuit de mobilité active

Le Circuit de mobilité active (CMA) vise à relier les principales destinations de la municipalité grâce à des parcours aménagés facilitant les déplacements actifs, en toute sécurité et pour toutes les générations de citoyens. Il couvre le territoire de la zone urbaine de la municipalité de Saint-Alexandre. La documentation du CMA est composée de ce présent rapport, illustré par des fiches techniques et des cartes en annexe.

Composantes

Pour plus de détails, consultez les fiches C et H, ainsi que les cartes 1, 2, 3 et 4.

Trois circuits actifs

Le Circuit de mobilité active est composé de trois circuits créés pour différentes clientèles et aménagés selon les pôles d'attraction de la zone urbaine (commerces, services, lieux publics et espaces verts). Chaque circuit sera identifié par de la signalisation affichant une couleur distincte pour permettre aux usagers de bien repérer les divers parcours en fonction des objectifs qu'ils se sont fixés. La place intergénérationnelle accueillera un panneau indiquant les différents parcours étant donné qu'il s'agit de leur point de convergence.

Circuit des écoliers

Ce circuit est évidemment dédié aux enfants fréquentant l'école primaire de Saint-Alexandre. Le trajet emprunte les rues locales où les aménagements favorisent les déplacements actifs dans un environnement sécuritaire. Il vise principalement à créer un corridor scolaire entre la zone résidentielle du quartier sud et l'école qui se trouve sur la rue Saint-Denis. Une alternative est mise en place entre la rue Boulais et la rue du Pavillon afin de passer par le terrain des loisirs. La circulation automobile sur le terrain des loisirs sera alors limitée aux véhicules autorisés. La portion de la rue Saint-Gérard incluse dans la zone urbaine est aussi intégrée à ce circuit, ainsi que toute la longueur de la rue Saint-Denis.

C1

Les effets positifs de l'aménagement d'une bande multifonctionnelle sur la rue du Pavillon depuis 2015 ont influencé le choix de cet aménagement pour tout le circuit des écoliers. Des traverses surélevées sécuriseront les intersections des rues du Pavillon/Bernard et de la Chute/Boulais. Des traverses piétonnières feront de même aux autres intersections traversées par le circuit, ainsi que sur la rue Saint-Denis. Considérant la clientèle desservie, ce circuit est classé prioritaire.

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.

C2

Des mesures de sécurité importantes et de la signalisation appropriée seront implantées sur l'ensemble de l'itinéraire. Cela impliquera une réduction de l'espace réservé aux véhicules, notamment pour l'aménagement d'une bande multifonctionnelle sur tout le parcours.

Circuit des sportifs

Créé 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 un de ces itinéraires et ce, de la façon la plus sécuritaire possible.

C3

Ce circuit demandera des aménagements plus importants car il couvre un plus large territoire et emprunte des rues à circulation automobile plus rapide. Étant donné les investissements, les aménagements requis et le territoire couvert, ce parcours sera planifié sur une plus longue période que les autres. Certaines portions plus simples à réaliser pourraient par contre voir le jour plus tôt. Il permettra éventuellement la liaison avec la piste cyclable «La Montérégiaude» via la rue Saint-Gérard, le rang Kempt et le 8^e rang.

Place intergénérationnelle

Cette composante constitue l'élément phare de toute la démarche car il s'agit du point de convergence de tous les itinéraires du CMA. Localisée près du Pavillon des loisirs, du parc Marie-Jeanne-Frégeau et des terrains de loisir, principaux lieux de rencontre pour l'ensemble des citoyens, il est tout naturel d'y aménager l'espace 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. Les aménagements seront recommandés par un comité de travail spécifique à la réalisation de la place intergénérationnelle.

H1

Pour permettre l'aménagement des nouveaux équipements, le parc sera agrandi en englobant le stationnement existant le long de la rue Bernard. Il serait profitable de procéder en même temps à l'enfouissement des fils électriques qui se retrouveraient alors à passer au-dessus du parc pour enfants. Le stationnement est déplacé du côté nord de la rue Bernard, pour laisser les circuits actifs, qui passent tout juste aux côtés du parc, libres de toute circulation automobile. Le terrain de volleyball de plage sera déplacé et un nouveau stationnement sera aménagé à cet endroit.

Les nouveaux équipements seront adaptés à toutes les générations de citoyens. L'aire de jeu pourra être bonifié avec une balançoire face-à-face et une table de ping-pong permanente. Un kiosque faisant office de place centrale pourra accueillir les panneaux explicatifs des différents circuits et du mobilier urbain (bancs de parc, des balançoires de tout type, des bacs multi-matières, des lampadaires, etc.). Un parcours d'entraînement physique extérieur sera mis en place, soit par des équipements spécialisés, soit en exploitant le mobilier urbain existant à l'aide de panneaux explicatifs ou d'une application sur téléphone cellulaire.

Haltes

Six haltes, incluant la place intergénérationnelle, sont parsemées tout au long des différents circuits. Ces haltes viennent s'ajouter aux espaces verts existants, soit le parc de la Riveraine et le parc du presbytère. Elles permettront aux usagers actifs de prendre du repos ou encore de s'y donner rendez-vous.

H2

Tout comme la place intergénérationnelle, ces escales accueilleront divers équipements pour de l'amusement ou du mobilier urbain permettant la détente. La halte de la rue de la Chute sera aménagée

H3

en parc canin. Les quatre haltes supplémentaires seront aménagées selon des thématiques qui restent à déterminer en tenant compte des usagers qui les fréquenteront.

Aménagements et mesures d'apaisement de la circulation

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

Pour plus de détails, consultez les fiches A et la carte 5.

Bande multifonctionnelle

Une bande multifonctionnelle est une espace réservé exclusivement aux usagers actifs. Elle est multifonctionnelle car les piétons et les cyclistes se partagent les voies. Elle est délimitée par du marquage au sol et peut l'être également par des bollards latéraux. Elle est bidirectionnelle car elle est composée de deux voies de circulation allant chacune dans une direction, comme une rue pour les automobiles.

A1

La bande multifonctionnelle est l'aménagement implanté sur tout le parcours du circuit des écoliers et du circuit familial. Il faudra considérer l'élargissement de certaines rues afin de permettre l'aménagement sécuritaire de la bande multifonctionnelle pour sur les différents circuits. L'implantation d'une bande multifonctionnelle pose aussi la réflexion de l'éclairage public par des lampadaires efficaces. Par mesure d'embellissement, elle peut également être agrémentée d'un aménagement paysager.

Accotement ou chaussée désignée

Un accotement est une bande asphaltée ou non consacrée exclusivement aux usagers actifs, en dehors des voies de circulation automobile et délimitée par du marquage au sol. Des délinéateurs peuvent aussi être installés. Il est habituellement aménagé sur les routes en dehors des zones urbaines ou lorsque la largeur de rue n'est pas suffisante pour une bande cyclable. Le stationnement est interdit dans cet espace.

A2

Une chaussée désignée, que l'on nomme aussi chaussée partagée, est une route que se partagent les cyclistes et les véhicules automobiles. Aucune bande sur la chaussée ni barrière physique ne sépare le trafic automobile des cyclistes.

Seulement des panneaux routiers et du marquage au sol avertissent les automobilistes qu'ils doivent partager la chaussée avec les cyclistes et être conscients de leur présence en plus grand nombre que sur une route non-désignée. Les cyclistes n'ont pas de priorité ou de droit particulier, par exemple ils ne doivent pas bloquer le passage des voitures en roulant au milieu de la chaussée. Ils doivent respecter les mêmes règles que sur n'importe quelle autre route. Les véhicules doivent respecter une distance de 1,5 m avec les vélos. Pour respecter le Code de sécurité routière du Québec, les cyclistes doivent se déplacer dans le même sens que la circulation des véhicules motorisés.

L'accotement et la chaussée désignée seront effectifs sur les sections du circuit des sportifs qui ne touchent aucun autre circuit.

Délinéateurs (ou bollards)

Les délinéateurs sont des outils permettant de bien distinguer l'espace appartenant aux usagers actifs et celui où circulent les véhicules motorisés. Leur présence rassure grandement les piétons et cyclistes et occupe le champ visuel des conducteurs, ce qui permet de réduire la perception de l'espace disponible.

A3

Leur implantation le long de la rue du Pavillon semble avoir satisfait les citoyens ; le succès de cette démarche est un indicateur important qui justifie le choix de cet outil pour le reste du territoire touché par le Circuit de mobilité active.

Mesures d'apaisement autres qu'aux intersections

Afin de réduire la vitesse sur des tronçons de rue éloignés des intersections ou de panneaux d'arrêt, il est envisagé d'implanter diverses mesures d'apaisement notamment sous la forme de bollards centraux marquant une traverse piétonne. Les bollards centraux créent une perception visuelle d'espace restreint et forcent instinctivement les automobilistes à ralentir leur approche. D'autres mesures d'apaisement sont aussi possibles telles que des bacs à fleurs, des chicanes, un rétrécissement des voies, etc.

A4

Aménagements aux intersections

Dans les villes où les rues sont bordées par des trottoirs, on peut aménager des intersections avec des avancées de trottoir bétonné. Cette mesure est notamment privilégiée lorsque l'on constate des vitesses excessives sur certaines rues. En réduisant la chaussée disponible pour les véhicules motorisés, et par le fait même la perception visuelle des automobilistes, ceux-ci font davantage attention et ralentissent. Un autre avantage de cette mesure est qu'elle diminue la distance à parcourir par les usagers actifs pour traverser l'intersection.

A5

Considérant que la municipalité offre très peu de rues bordées de trottoir, l'avancée de trottoir a été adaptée en avancée de zone active aux intersections qui sera indiquée par du marquage au sol et/ou des bollards. Dans un premier temps, il peut être intéressant de tester l'aménagement en réduisant simplement le rayon de courbure du coin de rue. Cette réduction permet de réduire la vitesse des véhicules en virage, de confiner la voiture dans un espace de circulation restreint et d'évaluer l'efficacité d'un futur aménagement permanent. Ces aménagements peuvent également être agrémentés avec des bacs à fleurs pour créer un climat convivial et un rendu plus esthétique.

Traverse piétonnière

Les passages pour piétons sont délimités par des bandes jaunes marquées au sol et sont indiqués par des panneaux de signalisation. Le piéton a la priorité sur les conducteurs et les cyclistes, qui doivent lui céder le passage. Par contre, il doit s'assurer qu'il peut traverser sans risque, c'est-à-dire que les véhicules et les cyclistes l'ont vu et qu'ils lui cèdent le passage.

A6

Traverse surélevée

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

A6

matière de sécurité. En effet, en plus d'obliger les automobilistes à ralentir, elle donne une visibilité accrue aux piétons et cyclistes désirant traverser les rues de manière sécuritaire.

Deux intersections ont été ciblées pour recevoir cet aménagement, soit l'intersection des rues Bernard / du Pavillon et celle des rues de la Chute / Boulais. 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. Ultimement, une telle traverse pourrait être aménagée à la traverse scolaire de la rue Saint-Denis.

Limites de vitesse

La limite de vitesse sera réduite à 40 km/h dans la majeure partie de la zone urbaine de Saint-Alexandre. La rue Saint-Denis, sous la juridiction du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), demeurera à 50 km/h, sauf dans la zone scolaire qui est à 30km/h. La portion de la rue Bernard devant le parc Marie-Jeanne-Frégeau conservera également une limite de 30 km/h.

Il existe plusieurs façons d'indiquer les limites de vitesse : marquage au sol, panneaux traditionnels en bordure de rue... L'afficheur de vitesse est aussi un outil qui aide à faire respecter les limites de vitesse, un souhait fortement énoncé par les citoyens à chaque étape de consultation. L'implantation de deux indicateurs à chaque entrée du village a démontré son efficacité dans les dernières années, ce qui justifie l'installation d'un troisième indicateur, cette fois sur la montée de la Station.

Implantation des mesures et des aménagements sur le territoire

Pour plus de détails, consultez les fiches M et la carte 5.

Intersections ciblées

- Montée de la Station / rue Bernard
- Rues du Pavillon / Bernard
- Rues Saint-Charles / Bernard
- Rues de la Chute / des Conseillers
- Rues de la Chute / Boulais
- Rues de la Chute / du Bonheur
- Rues de la Chute / Saint-Charles
- Rues du Lac / Saint-Charles
- Rues du Soleil / Saint-Charles
- Montée de la Station / rue de la Chute

A7

M1 à
M10

Corridor de la rue Saint-Denis

Le projet de la rue Saint-Denis est à étudier et convenir 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 est souhaitable que ce projet soit bien préparé avec l'aide de professionnels. Plusieurs actions ont été proposées et sont à étudier :

- Implantation d'une traverse piétonnière à la hauteur de la rue Matis, avec bollard central pour indiquer le passage piéton ;

M11

- Implantation d'une traverse piétonnière à la hauteur de la rue Saint-Charles, avec bollard central pour indiquer le passage piéton ;
- Élargissement des accotements sur toute la portion couverte par le circuit des écoliers en attendant la réfection et le prolongement des trottoirs existants (ou autre projet) ;
- Aménagement d'un corridor actif en fonction de l'espace disponible ;
- Trouver une solution à la problématique des poteaux et fils d'Hydro-Québec ;
- Réaménagement du stationnement du dépanneur à l'entrée ouest de la zone urbaine afin de bien délimiter les espaces pour chaque usager de la route (actif, véhicule, stationnement) et possiblement de verdir l'entrée du village pour créer un coup d'œil accueillant ;
- Implantation d'une traverse surélevée à la traverse scolaire face à l'école ;
- Réduction de la limite de vitesse à 30 km/h sur une plus grande portion de la rue, à proximité de l'école ;
- Installation de lampadaires esthétiques.

Liaison avec la piste cyclable «La Montérégiaide»

Même si le projet de Circuit de mobilité active touche la zone urbaine, il est souhaitable d'implanter une liaison avec la piste cyclable majeure de la région sur le rang Kempt et le 8^e rang.

Échéancier de réalisation

Priorité	Années de réalisation	Interventions	Stade de réalisation
1	2017-2018	Circuit des écoliers Section rue du Pavillon Section rue Bernard Section terrains de loisirs Section rue Boulais Section rue de la Chute Section rue du Bonheur Section rue du Lac Section rue du Soleil Section rue Saint-Denis Place intergénérationnelle Halte #2 - Parc canin Liaison avec la Montérégiaude	Réalisé en 2015 Partiellement réalisé Partiellement réalisé Réalisé en 2016 À voir avec MTQ Réfection du 8 ^e rang prévu pour 2018
2	2019-2020	Circuit familial Section montée de la Station Section rue Bernard Section rue Boulais Section rue de la Chute Section rue du Bonheur Halte #3 – Rue Boulais Halte #4 – Rue du Lac Halte #5 – Rue du Soleil	Sera réalisé pour circuit des écoliers Partiellement réalisé Sera réalisé pour circuit des écoliers

Priorité	Années de réalisation	Interventions	Stade de réalisation
3	2020-2021	<p>Circuit des sportifs</p> <p>Section rue Bernard</p> <p>Section rue de la Chute</p> <p>Section montée Lacroix</p> <p>Section montée de la Station</p> <p>Section rue des Conseillers</p> <p>Section rue Boulais</p> <p>Section rue du Bonheur</p> <p>Section rue Saint-Charles</p> <p>Section rue Saint-Paul</p> <p>Section rue Saint-Denis</p> <p>Section rue Saint-Gérard</p> <p>Liaison avec la Montérégiaide</p> <p>Halte #6 – Montée de la Station</p>	<p>Réalisé pour circuit familial</p> <p>Réalisé pour autres circuits</p> <p>Partiellement réalisé pour autres circuits</p> <p>Partiellement réalisé</p> <p>A voir avec MTQ</p> <p>Partiellement réalisé</p> <p>Réfection du 8^e rang prévu pour 2018</p>

Index des fiches techniques et des cartes

No	Nom complet du document	Associé au document
A1	Fiche technique A1 - Bande multifonctionnelle	C1, C2, C3 et cartes 1, 2 et 3
A2	Fiche technique A2 – Accotement et chaussée désignée	C3 et carte 3
A3	Fiche technique A3 – Délinéateurs (bollards)	Carte 5
A4	Fiche technique A4 - Mesures d'apaisement autres qu'aux intersections	Carte 5
A5	Fiche technique A5 – Aménagements aux intersections	M1, M4, M6 à M9 et carte 5
A6	Fiche technique A6 – Traverses piétonnières	M2, M3, M5 et carte 5
A7	Fiche technique A7 - Limite de vitesse	Carte 5
C1	Fiche technique C1 - Circuit des écoliers	Carte 1
C2	Fiche technique C2 - Circuit familial	Carte 2
C3	Fiche technique C3 - Circuit des sportifs	Carte 3
H1	Fiche technique H1 - Halte #1 - Place intergénérationnelle	
H2	Fiche technique H2 - Halte #2 - Parc canin	Carte 4
H3	Fiche technique H3 - Haltes #3, 4, 5 et 6	
M1	Fiche technique M1 - Intersection #1 Montée de la Station / Rue Bernard	
M2	Fiche technique M2 - Intersection #2 Rues du Pavillon / Bernard	
M3	Fiche technique M3 - Intersection #3 Rues Saint-Charles / Bernard	
M4	Fiche technique M4 - Intersection #4 Rues de la Chute / des Conseillers	
M5	Fiche technique M5 - Intersection #5 Rues de la Chute / Boulais	
M6	Fiche technique M6 - Intersection #6 Rues de la Chute / du Bonheur	
M7	Fiche technique M7- Intersection #7 Rues de la Chute / Saint-Charles	
M8	Fiche technique M8 - Intersection #8 Rues du Lac / Saint-Charles	
M9	Fiche technique M9 - Intersection #9 Rues du Soleil / Saint-Charles	
M10	Fiche technique M10 – Intersection #10 Montée de la Station / Rue de la Chute	Carte 5
M11	Fiche technique M11 - Corridor de la rue Saint-Denis	
Carte 1	Carte du circuit des écoliers	C1
Carte 2	Carte du circuit familial	C2
Carte 3	Carte du circuit des sportifs	C3
Carte 4	Carte des haltes et de la place intergénérationnelle	H1, H2, H3
Carte 5	Carte des mesures d'apaisement de la circulation	Fiches M et fiches A