

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE

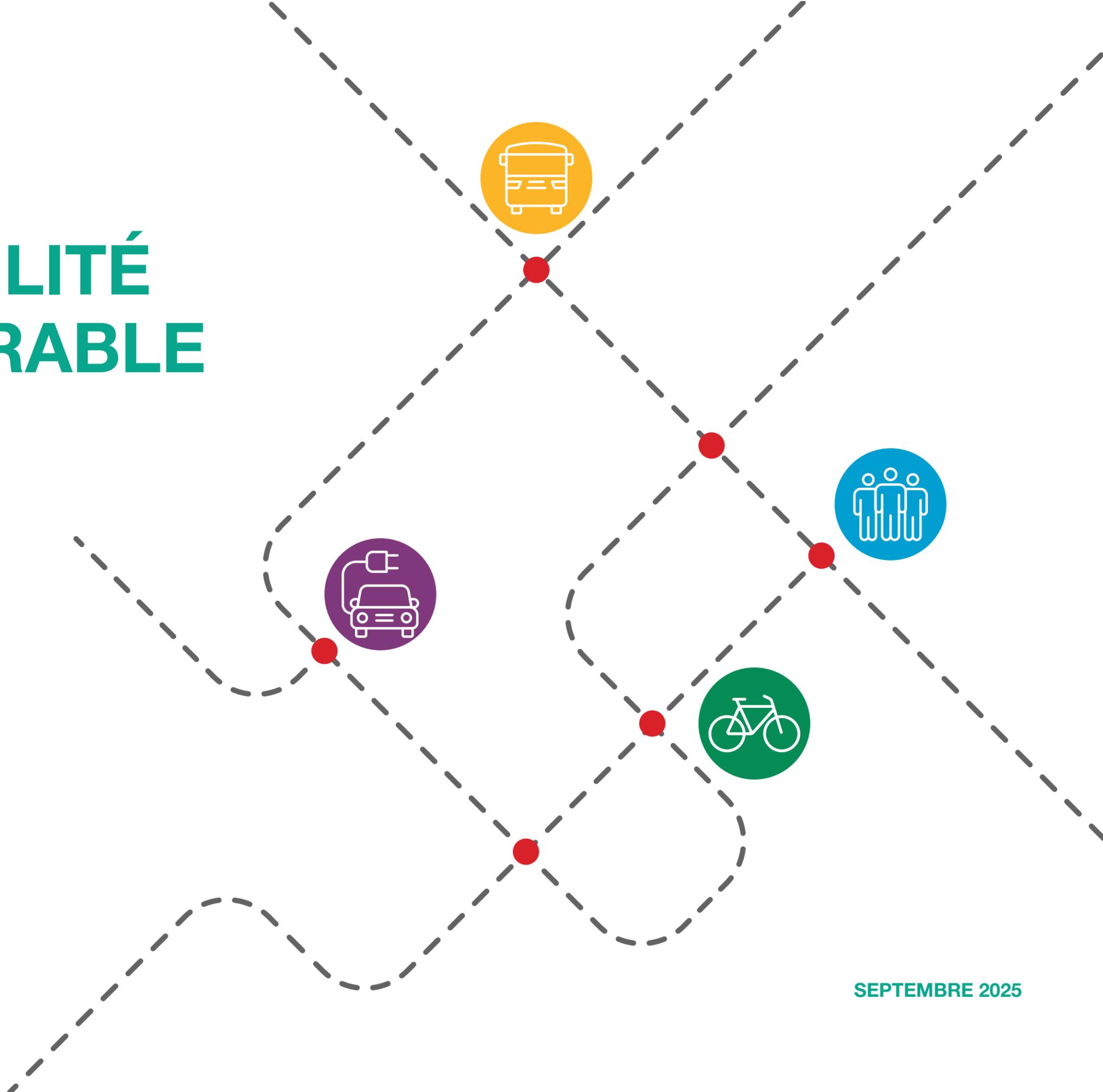


TABLE DES MATIÈRES

1 VERS UNE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE.....	5
Contexte	
De l'idée à l'action	
Les démarches de consultation	
2 COMPRENDRE LE TERRITOIRE DE SAINT-HYACINTHE.....	10
3 NOTRE VISION ET NOS PRIORITÉS.....	13
Le Saint-Hyacinthe de demain	
Orientations et objectifs d'aménagement	
4 DES CONSTATS AUX INTERVENTIONS.....	16
Structures des interventions	
Hiérarchie des réseaux	
Réseau piétonnier	
Réseau cyclable	
Réseau de transport collectif	
Ensemble des modes	
Services de mobilité alternative	
5 VERS LA MISE EN ŒUVRE.....	39
6 SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE.....	47

MOT DU MAIRE



**Chères citoyennes,
Chers citoyens,**

C'est avec enthousiasme que je vous présente notre tout premier Plan de mobilité active et durable, un outil stratégique qui guidera nos actions pour les années à venir.

Notre vision est claire : faire de Saint-Hyacinthe une ville où tous les modes de déplacement cohabitent harmonieusement et en toute sécurité. Que vous soyez piéton, cycliste, usager du transport en commun ou automobiliste, vous devez pouvoir vous déplacer facilement, efficacement et en toute confiance.

Ce plan est une invitation à repenser notre ville : une ville plus verte, plus conviviale, mieux connectée, et surtout, adaptée aux besoins d'aujourd'hui et aux défis de demain.

Ce projet ambitieux est le fruit d'un important travail de réflexion, de consultation et de collaboration. Je tiens à remercier chaleureusement toutes les personnes qui y ont contribué.

En espérant que vous serez nombreuses et nombreux à vous reconnaître dans cette vision et à vous joindre à nous pour faire avancer Saint-Hyacinthe, un pas à la fois.

André Beauregard
Maire de Saint-Hyacinthe



Ville de Saint-Hyacinthe

MOT DU PRÉSIDENT DU COMITÉ



**Chères Maskoutaines,
Chers Maskoutains,**

C'est avec fierté que je vous présente le Plan de mobilité active et durable, fruit d'un travail collectif réalisé avec rigueur, écoute et engagement. Ce plan trace une voie claire pour améliorer nos déplacements au quotidien et renforcer la qualité de vie dans nos quartiers.

Comme président du comité de mobilité active et durable, j'ai eu le privilège d'accompagner chaque étape de cette démarche. Elle a été marquée par l'échange, la concertation et le souci constant de répondre aux besoins réels de notre population.

Ce plan pose les bases d'une transformation graduelle, mais déterminante, de nos façons de nous déplacer. Il propose des actions

concrètes pour encourager la marche, le vélo et le transport collectif, tout en assurant une meilleure cohabitation entre les différents usagers de la route.

Je vous invite à vous l'approprier, à en parler, à en faire un outil vivant. Parce que c'est ensemble que nous construirons une mobilité plus active, plus durable... et plus maskoutaine.

David-Olivier Huard
Conseiller municipal et président du comité

MEMBRES DU COMITÉ DE MOBILITÉ ACTIVE ET DURABLE



M. David-Olivier Huard

Conseiller municipal et président du comité



M. André Arpin

Conseiller municipal



Mme Caroline Nadeau

Membre citoyenne



M. François Désautels

Membre citoyen



M. Nicolas Robitaille

Membre citoyen



Mme Carolanne Pineault

Conseillère, mieux-être au travail, CISSS de la Montérégie-Est



M. Valérian Clonda

Responsable du transport scolaire, Centre de services scolaire de Saint-Hyacinthe



M. Donovan St-Hilaire

Directeur communication et marketing, Saint-Hyacinthe Technopole



Mme Gabrielle Piché

Directrice du Service de l'urbanisme et de l'environnement



Mme Marie-Claude Lapointe

Directrice du Service des loisirs



M. François Handfield

Conseiller en urbanisme - Service de l'urbanisme et de l'environnement



M. Charles Laiberté

Directeur général adjoint - Services techniques



M. Alexandre Lamoureux

Directeur du Service du génie



M. Marc-Olivier Bleau

Chef de la Division mobilité active et durable - Service du génie



M. Étienne Gilbert

Chef de projets - Service du génie

1

**VERS UNE MOBILITÉ ACTIVE
ET DURABLE**

CONTEXTE

La Ville de Saint-Hyacinthe souhaite se doter d'un Plan de mobilité active et durable, conformément à son Plan de développement durable de 2021, afin d'harmoniser la croissance urbaine et le respect de l'environnement. Bénéficiant d'un emplacement avantageux au cœur du Québec lui permettant d'arborer les qualités d'une « ville en campagne, de la campagne en ville », Saint-Hyacinthe souhaite intégrer dans son Plan de mobilité active et durable l'ensemble des modes de transport, mais également des alternatives innovantes et adaptées au contexte de la ville et des visiteurs occasionnels.

La Ville de Saint-Hyacinthe concentre près de 64 % de la population de la MRC des Maskoutains, lui conférant un rôle de pôle économique et d'activité pour la région. Sa proximité avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), ainsi que son accessibilité via l'A-20 et le chemin de fer, en font notamment un lieu important de l'industrie agroalimentaire du Québec. Constitué de plusieurs municipalités fusionnées en 2002, le territoire est très hétérogène et la voiture est le principal mode de déplacement des résidents. En effet, l'auto est considérée comme le mode de transport le plus efficace aussi bien pour se rendre au travail que pour assister à des activités récréatives. Près de 89% des déplacements pour aller travailler sont effectués en voiture alors que le transport collectif est très peu utilisé et que la marche et le vélo sont majoritairement pratiqués dans un cadre de loisirs.

La Ville souhaite donc offrir à ses résidents une offre de transport adaptée à leurs besoins de tous les jours, et ce, sans compromis sur le confort et l'efficacité pour l'ensemble des modes.

MANDAT

Le présent mandat consiste à élaborer le Plan de mobilité active et durable de la Ville de Saint-Hyacinthe. Ce plan visera à définir les stratégies favorisant le développement de modes de transport durables, notamment la marche, le vélo et le transport collectif. Il devra également répondre aux besoins de mobilité actuels et futurs sur l'ensemble du territoire.

L'élaboration du Plan de mobilité active et durable suit les étapes suivantes :

Diagnostic

Identification des enjeux et des besoins actuels et futurs du territoire en matière de déplacements.



Vision et objectifs

Projection à long terme d'un fonctionnement du territoire en matière de déplacement et d'aménagement, soutenu par des objectifs fixés par la Ville.



Principes directeurs

Principes d'aménagement fondés sur les bonnes pratiques servant de base à l'élaboration des interventions et pouvant être utilisés comme des exigences minimales à respecter au sein du territoire dans l'ensemble des projets d'aménagement.



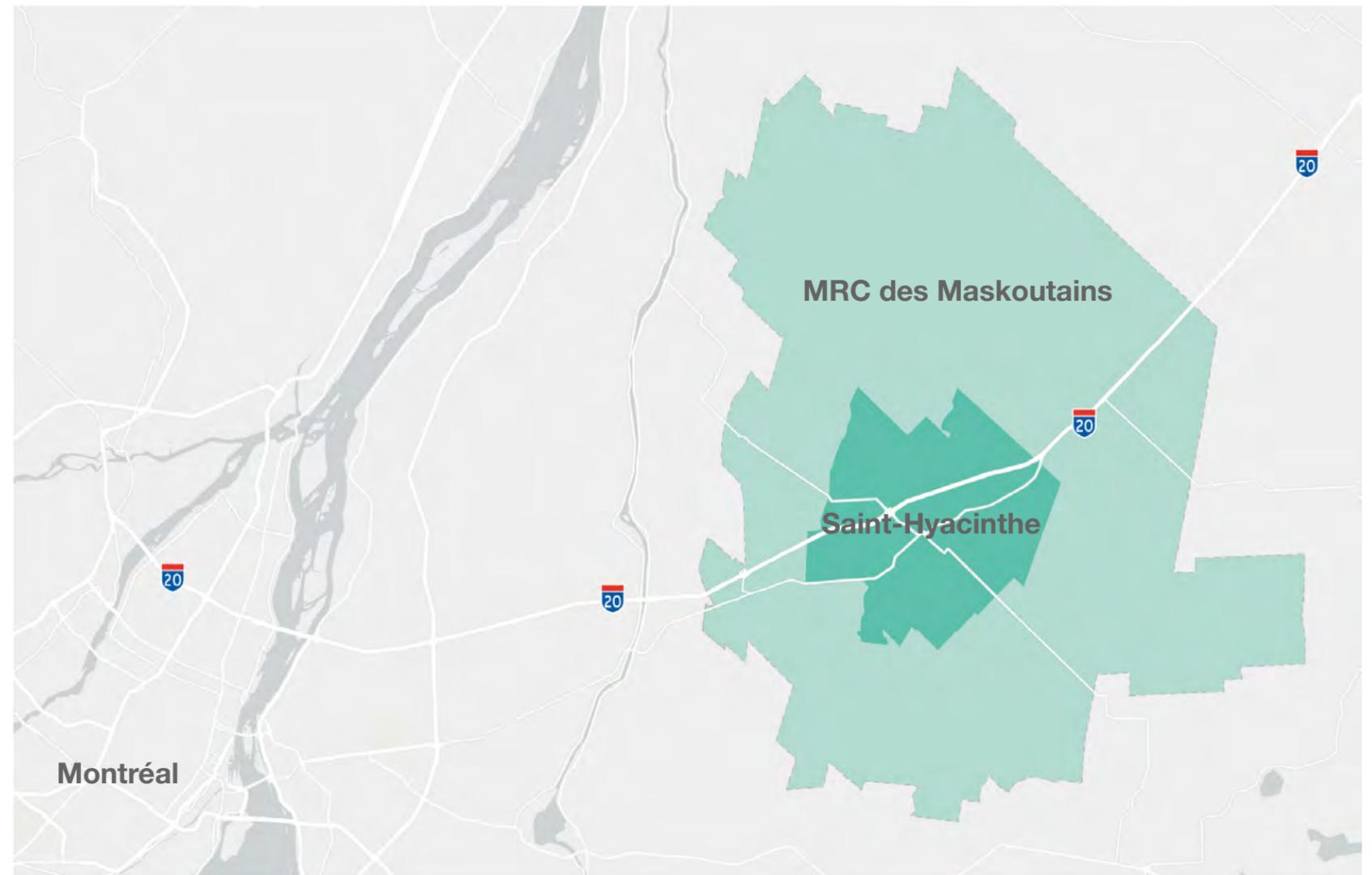
Interventions

Identification des interventions requises sur le territoire pour atteindre les objectifs déterminés par la Ville en se basant sur les exigences fixées par les principes directeurs.



Priorisation des interventions

Établissement d'un ordre de priorité des interventions proposées en fonction des besoins prioritaires, de la difficulté de mise en place ou encore des coûts de mise en œuvre.

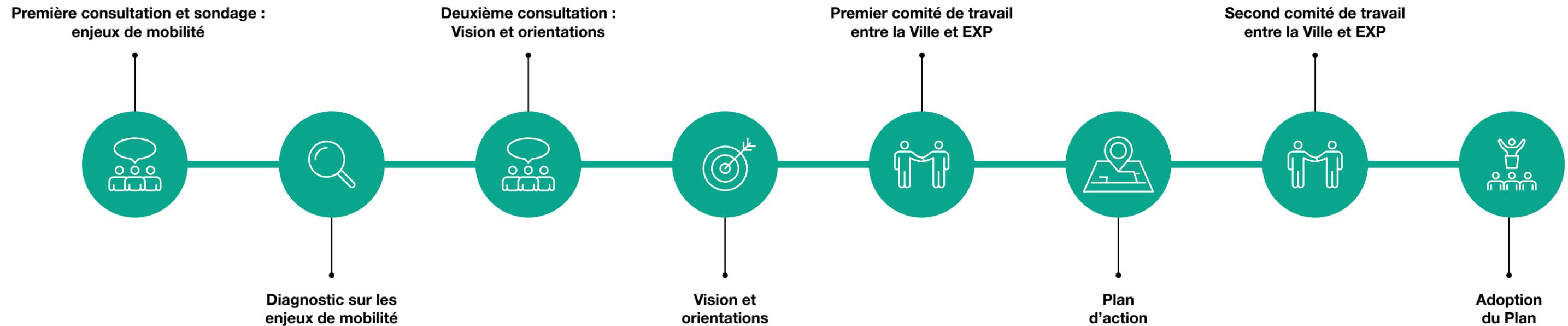


EXP

DE L'IDÉE À L'ACTION: LES DÉMARCHES ET ACTEURS ENGAGÉS

La Ville a mandaté les Services EXP pour mener à bien le projet. EXP est une firme d'ingénierie qui conçoit des solutions durables, adaptées à chaque territoire, grâce à une approche collaborative et à une expertise tournée vers l'innovation.

Tout au long du processus, un comité de travail mis en place pour l'occasion a collaboré avec la firme pour monter le document présenté ici.



Une collaboration étroite entre la Ville et la firme EXP a permis la coconstruction du Plan.



LES DÉMARCHES DE CONSULTATION

Consultation n°1 – Identification des enjeux et problématiques des déplacements

Objectifs : Recueillir l’avis des participants afin de valider le diagnostic préalablement établi en identifiant les enjeux et les problématiques du territoire. L’équipe de projet, accompagnée d’EXP, a cherché à s’appuyer sur l’expérience des résidents de Saint-Hyacinthe en matière de déplacements.

En parallèle, la Ville a mis en ligne une carte interactive permettant aux citoyens de partager, directement sur la plateforme municipale, leurs préoccupations et constats quotidiens concernant l’ensemble des modes de déplacement.

Quatre enjeux principaux sont ressortis :

Enjeu 1 : Sécurité des déplacements piétons et cyclables;

Enjeu 2 : Connectivité et cohérence des réseaux de transport actif;

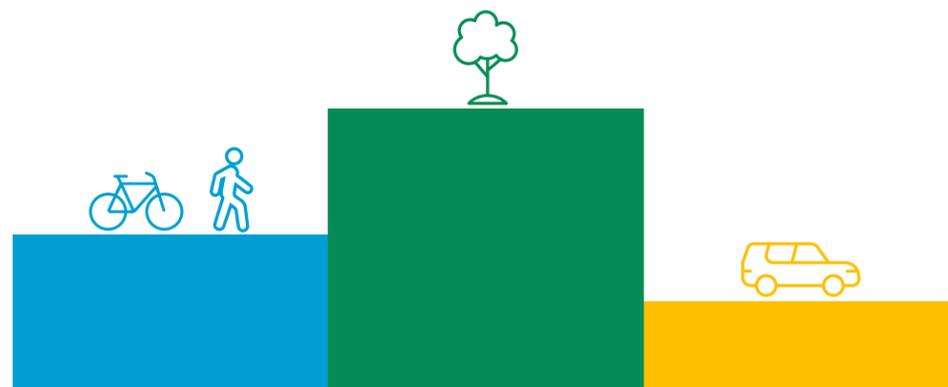
Enjeu 3 : Accessibilité du réseau actif;

Enjeu 4 : Peu d’alternatives à l’auto-solo.

Les participants ont exprimé un fort besoin d’améliorer la convivialité, la sécurité et la continuité des déplacements actifs, notamment à vélo. L’offre actuelle de transport collectif et de covoiturage est jugée peu attrayante face à la voiture pour de courtes distances. Enfin, plusieurs souhaits d’aménagement soulignent un décalage entre les infrastructures existantes et les besoins réels des usagers.



Première consultation
Ville de Saint-Hyacinthe



Consultation n°2 – Jeu interactif de composition de rue

Objectifs : Préciser la vision du *Plan de mobilité active et durable* et définir des compositions de rue, lesquelles serviront en partie de base pour l’élaboration des pistes de solution.

Les participants ont eu l’opportunité de se prononcer sur l’espace urbain de la ville à travers un sondage individuel et un travail en équipe sur les rues de demain. Cette seconde consultation a mis en lumière le désir des participants de réajuster et réorienter l’utilisation de l’espace urbain en faveur des piétons, des cyclistes et des espaces verts, tout en réduisant la place accordée aux véhicules, dans un souci de convivialité et de sécurité pour tous les usagers.



Deuxième consultation
Ville de Saint-Hyacinthe

Consultations en ligne – Sondages et carte collaborative

Objectif : Consulter un plus large public et compléter les constats et enjeux soulevés durant les séances de consultation.

Pour chacune des consultations, les résidents n’ayant pu être présents ont été invités à répondre à un sondage portant sur les mêmes thématiques que les activités en présence, soit : les enjeux du territoire et la vision pour le futur. Le premier sondage a également été accompagné d’une carte interactive permettant aux participants de positionner les enjeux directement sur une carte.

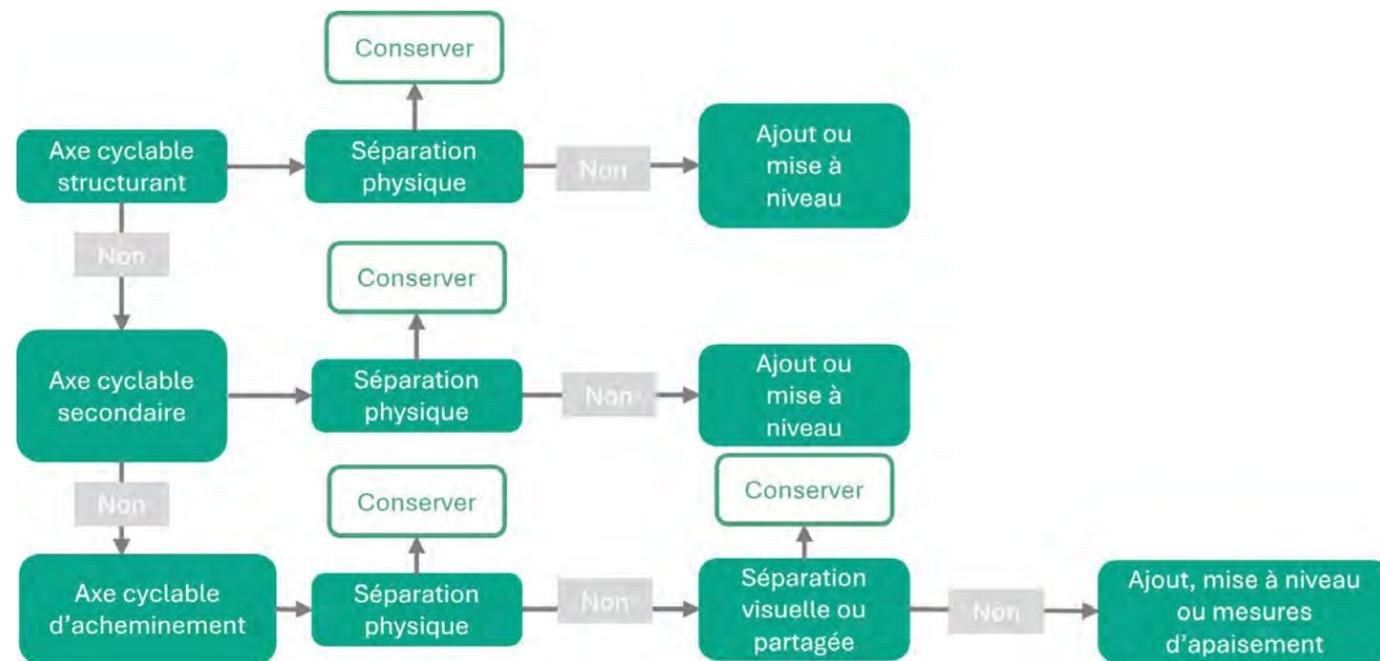
Comme pour les consultations, l’ensemble des informations récoltées durant ces activités ont été prises en compte dans l’élaboration du document présenté ici.

LE PROCESSUS DE PRISE DE DÉCISION

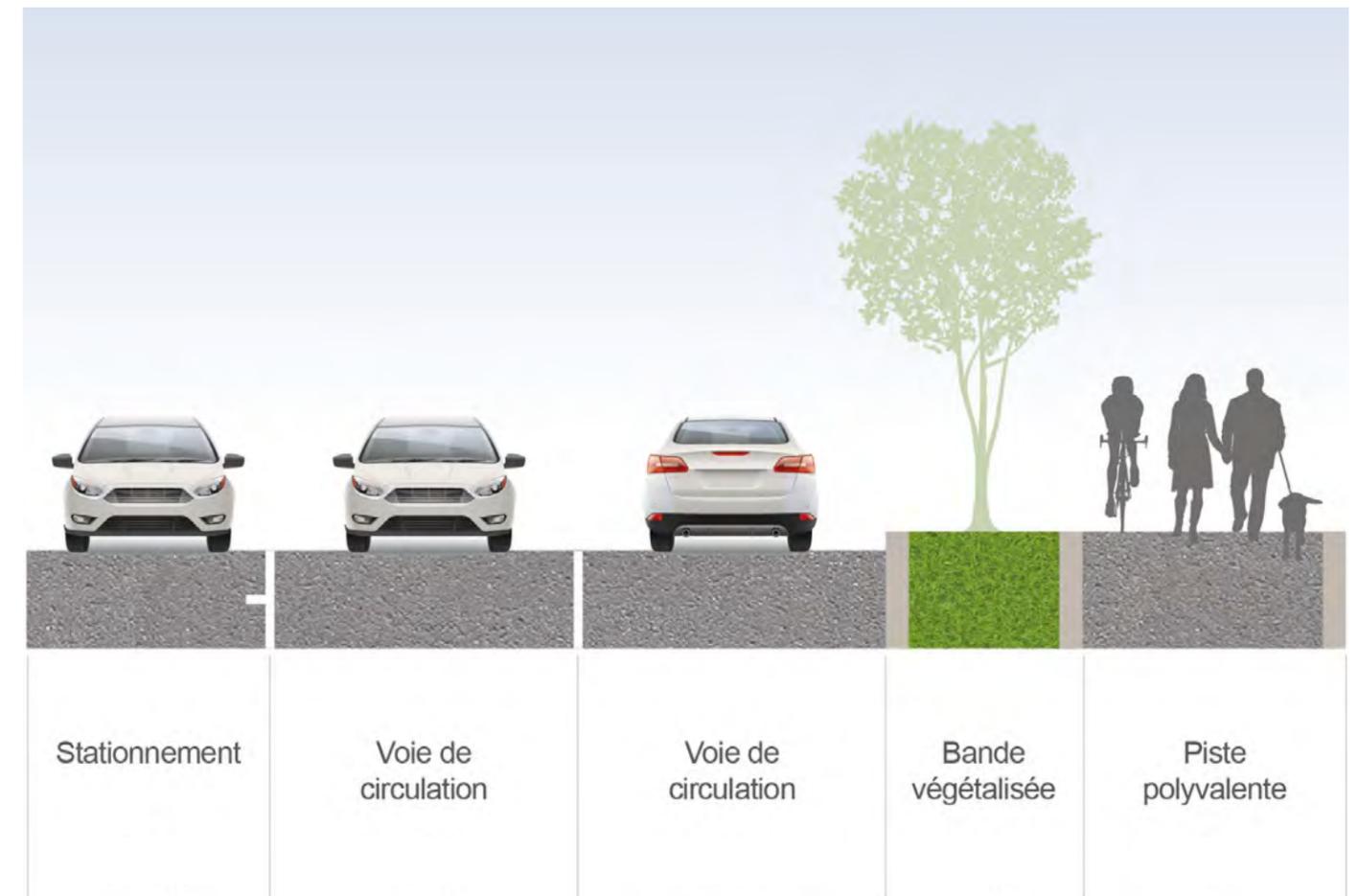
La Ville s’est dotée d’un outil d’aide à la décision visant à harmoniser la réalisation des interventions sur l’ensemble du territoire et à faciliter le suivi de leur mise en œuvre.

Ce guide présente l’idéal de la mobilité à Saint-Hyacinthe et permet d’identifier les éléments à prioriser en fonction des contraintes du terrain. Il s’appuie sur les travaux réalisés en amont dans le cadre du projet, notamment:

- Le diagnostic;
- Les consultations publiques;
- La vision et les orientations.



Extrait du guide - Critères minimaux d'implantation d'un réseau cyclable EXP



Extrait du guide - Coupe type pour une nouvelle rue EXP

En complément des guides, un outil de suivi des interventions a été élaboré. Ce dernier vise à évaluer la complexité de chacune des interventions en identifiant notamment:

- Les partenaires potentiels à impliquer pour la réalisation du projet;
- L’envergure des coûts;
- Les étapes à réaliser au préalable.

La combinaison de tous ces outils assure une traçabilité des interventions et une harmonisation des pratiques sur l’ensemble du territoire de Saint-Hyacinthe.

2

COMPRENDRE LE TERRITOIRE DE SAINT-HYACINTHE

UN DÉVELOPPEMENT LOCAL, FRAGMENTÉ PAR SES INFRASTRUCTURES

Afin de faire émerger des stratégies de développement durable à l'horizon 2035, l'analyse territoriale identifie les besoins actuels et futurs en matière de mobilité. Elle vise à éclairer les enjeux de déplacement en tenant compte des dynamiques territoriales et des évolutions prévues du réseau.

Développement du territoire

Avec la révision de son *Plan d'urbanisme*, la Ville souhaite mieux coordonner l'aménagement du territoire et les déplacements. L'objectif est de bâtir une ville durable, accessible à tous, peu importe l'âge, les capacités ou les revenus de la population. Saint-Hyacinthe s'est développée autour de plusieurs cœurs villageois avec des commerces de proximité. Plusieurs projets visent à offrir de nouveaux logements sur l'ensemble de la ville et à améliorer les infrastructures.

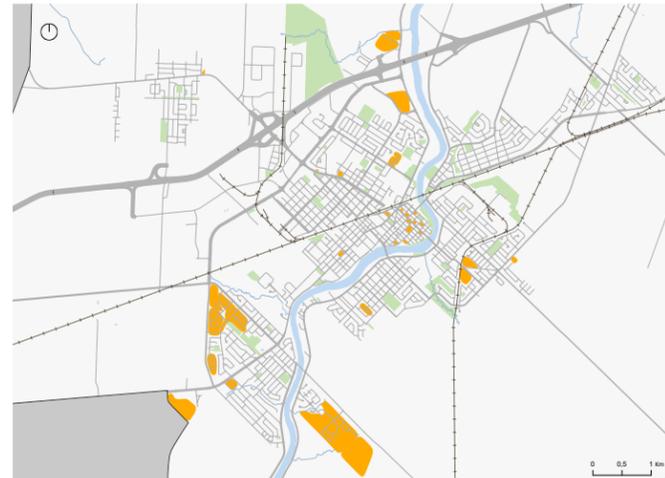
En parallèle, des projets majeurs comme la promenade Gérard-Côté et le parc de la Métairie visent à revaloriser des espaces.



Concept de réaménagement de la place des spectacles
Daoust Lestage, Lizotte Stecker



Concept de réaménagement de la place des spectacles
Daoust Lestage, Lizotte Stecker

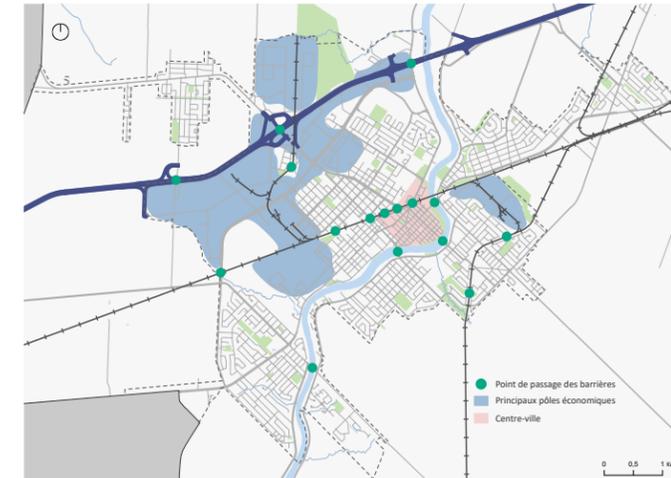


Futurs développements résidentiels
EXP

Barrières physiques

La disposition de certaines infrastructures comme la voie ferrée du Canadien National (CN) ou la présence d'éléments naturels comme la rivière Yamaska peuvent créer des barrières physiques qui limitent la marche et le vélo.

Il faut parfois faire de longs détours pour atteindre des destinations pourtant proches à vol d'oiseau, ce qui allonge les distances et les temps de déplacement. Ajouter davantage de passages à travers ces obstacles permettrait de raccourcir les trajets et de rendre les déplacements plus simples et plus directs.



Points de passage des barrières physiques
EXP



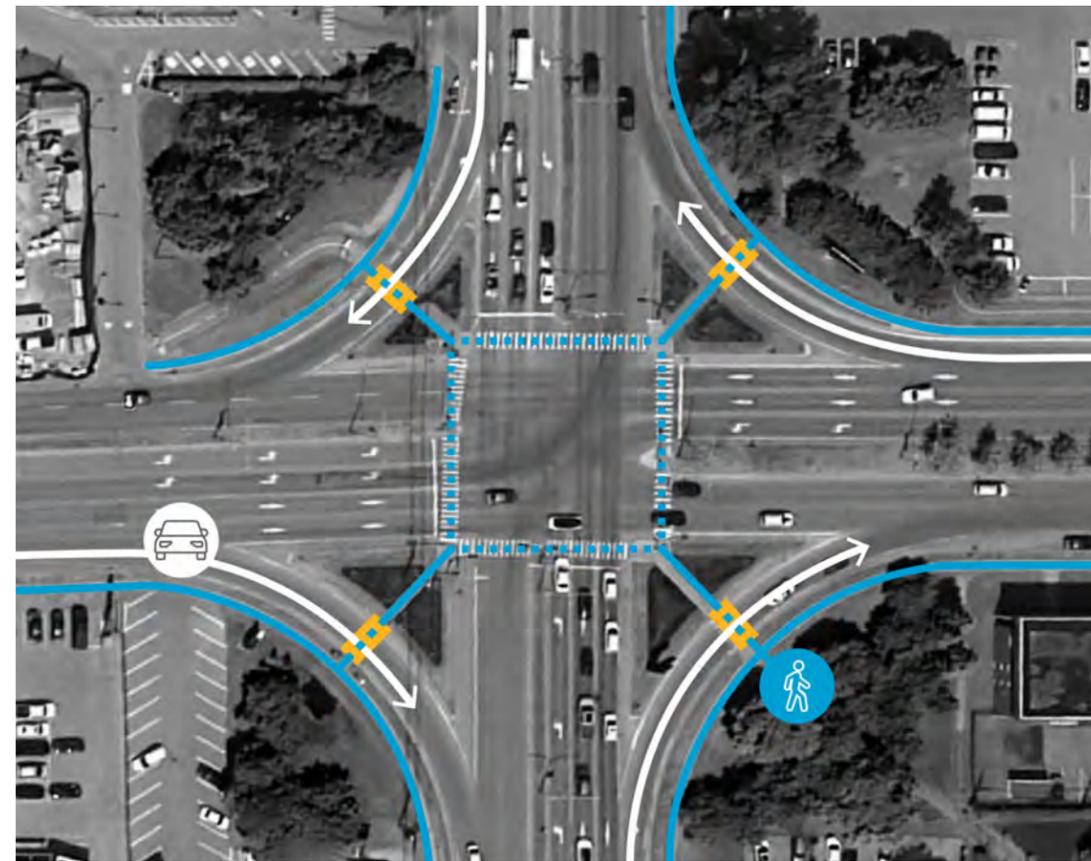
Tunnel piéton sous la voie du CN sur l'avenue Bourdages
EXP



Pont Barsalou traversant la rivière Yamaska
EXP

Circulation urbaine

Les obstacles deviennent encore plus problématiques aux abords des grands axes routiers, où la circulation est dense et les aménagements peu adaptés aux piétons et aux cyclistes. La congestion, combinée à des configurations routières complexes et à un manque de sécurité pour les usagers vulnérables, augmente les risques de conflits avec les véhicules. Bien que le transit ne touche pas l'ensemble des rues locales, certaines sont empruntées comme raccourcis, accentuant la pression dans des secteurs sensibles, notamment près des établissements scolaires comme l'école Lafontaine, où les aménagements actuels ne suffisent pas à assurer la sécurité des élèves.



Intersection des boulevards Laframboise (route 137) et Casavant (route 235)
EXP (Fond de carte Google Earth)



Baie de virage à droite à l'intersection Laurier E. et Saint-Louis
Ville de Saint-Hyacinthe

CONSTATS ET ENJEUX

- Territoire relativement plat ne freinant pas l'utilisation de la marche et du vélo pour les déplacements;
- Présence de nombreuses barrières naturelles et infrastructures humaines fragmentant le territoire et isolant certains secteurs;
- Obstacles physiques et absence d'aménagements sécuritaires limitant les déplacements piétons et cyclistes;
- Densification prévue sur l'ensemble du territoire, particulièrement au niveau du centre-ville, représentant une opportunité d'améliorer les réseaux de transport;
- Projet de revalorisation des espaces publics en cours;
- Volonté d'intégrer la planification de la mobilité au développement territorial;
- Projets résidentiels en périphérie contribuant à l'étalement urbain;
- Grande disponibilité de stationnement gratuit, mais certaines configurations en diagonale nuisent à la sécurité des cyclistes;
- Présence d'axes de transit, incluant de nombreuses routes provinciales;
- Circulation des camions restreinte à l'intérieur de la ville, sauf pour les routes régionales.

3

NOTRE VISION ET NOS PRIORITÉS

LE SAINT-HYACINTHE DE DEMAIN

En repensant son territoire urbain selon des principes de convivialité, de résilience et de durabilité, la Ville de Saint-Hyacinthe s'engage, au cours des 10 prochaines années, à transformer ses infrastructures et ses réseaux pour favoriser le transport collectif et promouvoir la mobilité active. Cette transformation visera à rendre ces modes de transport plus attractifs, tout en garantissant une mobilité saine, sécuritaire, respectueuse de l'environnement et inclusive, pour que la mobilité active et durable fasse partie intégrante du quotidien des citoyens.

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Objectifs

	Orientation 1	Orientation 2	Orientation 3	Orientation 4	Orientation 5
	Bonification des réseaux de transport actif	Amélioration de l'accessibilité au transport collectif	Arrimage de la fonctionnalité des réseaux de mobilité	Conciliation des besoins de transition écologique et de mobilité	Collaboration des acteurs et partenariats pour la mobilité durable
	A Favoriser l'accès aux services de proximité dans les noyaux historiques	F Augmenter l'attractivité du transport collectif	I Adapter la hiérarchie routière à l'ensemble des mobilités	M Coordonner les aménagements avec le plan directeur des infrastructures	Q Évaluer la possibilité d'implanter différents services de mobilité partagée
	B Développer la connectivité entre les secteurs de la municipalité	G Bonifier les conditions d'accès aux arrêts	J Repenser les méthodes de gestion du transit routier	N Appuyer les démarches de changement d'habitudes de déplacement	R Soutenir une mobilité intégrée
	C Étendre et uniformiser les réseaux de transport actif	H Limiter les barrières à l'accessibilité universelle en matière de transport collectif	K Développer une stratégie de gestion de la circulation aux abords des écoles	O Adapter l'environnement urbain pour le rendre pratique et accessible	
	D Séparer adéquatement les réseaux de transport actif du réseau routier		L Optimiser la fonctionnalité des surfaces perméables en redimensionnant la chaussée	P Réduire les îlots de chaleur et augmenter la canopée urbaine	
	E Revoir le processus décisionnel sur la planification et la gestion des trottoirs				

4

**DES CONSTATS
AUX INTERVENTIONS**

STRUCTURE DES INTERVENTIONS

À partir du diagnostic réalisé et des priorités établies avec la Ville, des interventions visant à améliorer le réseau de déplacement ont été proposées, en suivant les normes et bonnes pratiques reconnues.

Pour mieux comprendre les interventions proposées, ces dernières ont été développées selon les différents modes de transport, chacun associé à une couleur, de la façon suivante :

Le réseau piétonnier (P)



Le réseau cyclable (C)



Le transport collectif (T)



L'ensemble des modes (E)



Les services de mobilité alternative (M)

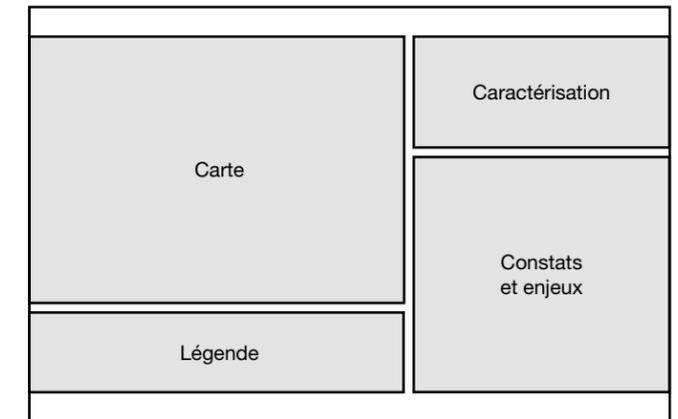


Chaque intervention est identifiée par une lettre et un chiffre, et peut inclure des sous-interventions. Elles sont liées aux objectifs présentés à la page 15 et peuvent répondre à plusieurs des cinq orientations.

Dans les pages qui suivent, chaque mode de déplacement est découpé en trois parties.

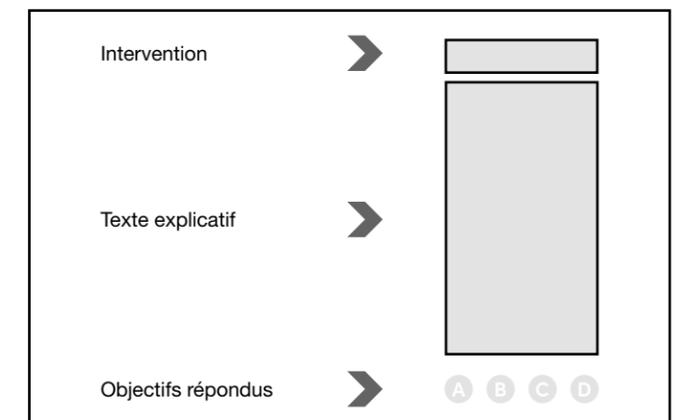
1. Faits saillants

Principaux constats sur l'utilisation et les besoins selon le mode de transport.



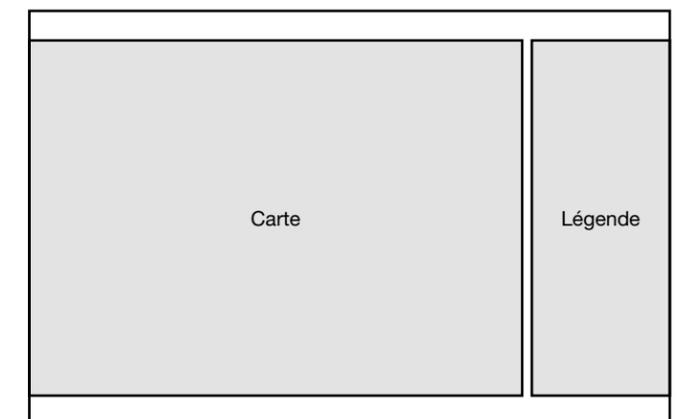
2. Interventions

Réponses stratégiques aux constats identifiés.



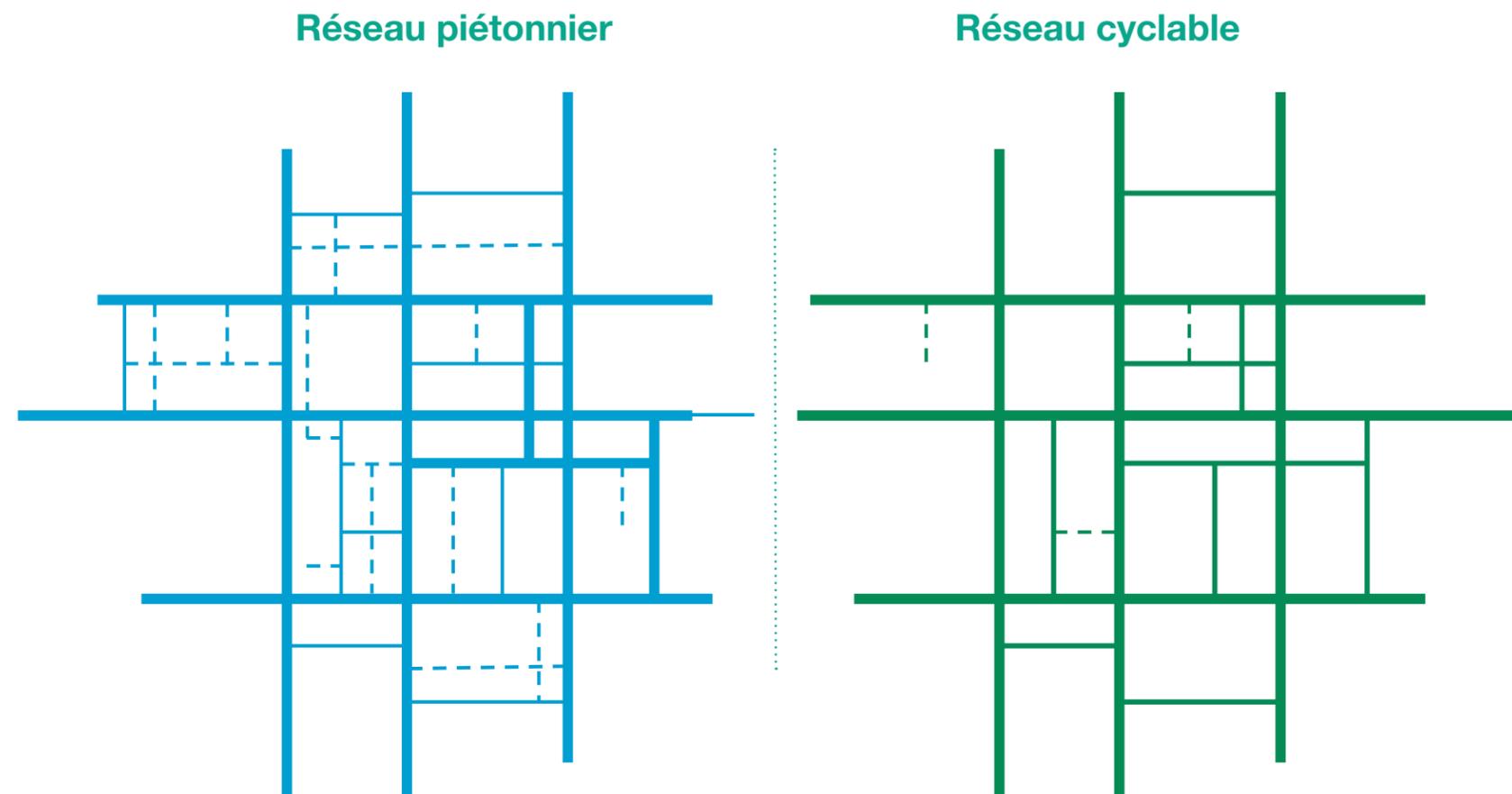
3. La ville de demain

Le futur réseau de déplacement.



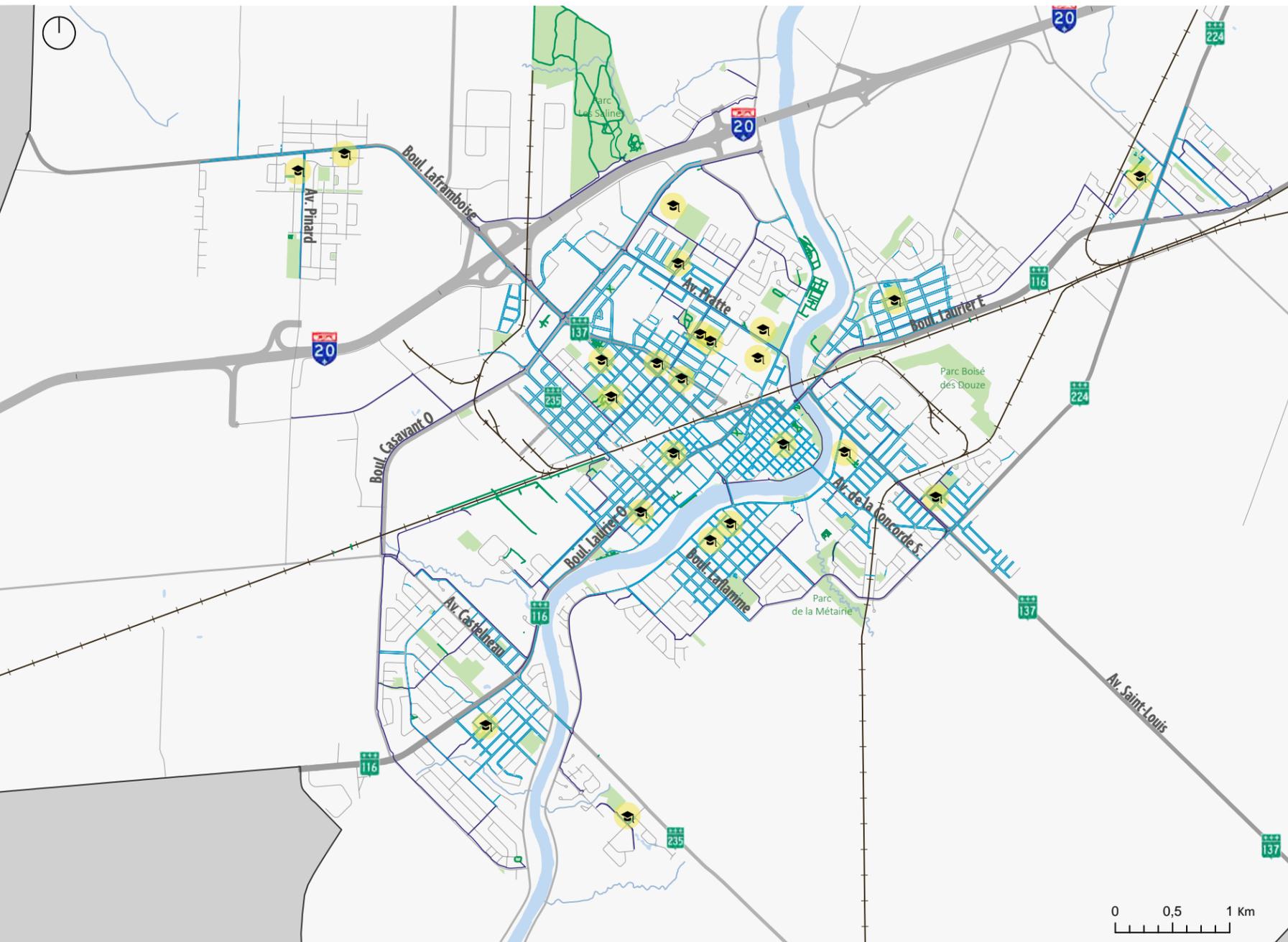
HIÉRARCHIE DES RÉSEAUX PIÉTONS ET CYCLABLES

Pour les réseaux de transport actif, piéton et cyclable, une hiérarchie en trois types de réseaux est proposée.



- **Axes structurants** : itinéraires traversants très fréquentés, permettant des déplacements, piétons et cyclistes, rapides et directs dans toute la ville.
- **Axes secondaires** : itinéraires desservant particulièrement les quartiers résidentiels, les écoles et les parcs, tout en permettant de relier les axes plus structurants. De la même manière que les axes structurants, les axes secondaires doivent tenir compte de la diversité de capacité physique des usagers.
- **Axes tertiaires** : segments restants du réseau piétonnier. Ils constituent les rues résidentielles peu fréquentées offrant peu ou aucune destination autre que les résidences.
- **Axes de cheminement** : servent généralement à orienter les cyclistes avec des dispositifs simples, tels que de la signalisation et du marquage sur de courtes distances au travers de quartiers moins fréquentés.

RÉSEAU PIÉTONNIER ACTUEL



-  École
-  Secteur à 30 km/h
-  Trottoir
-  Piste cyclable polyvalente
-  Sentier hors emprise routière

Le réseau piétonnier regroupe toutes les infrastructures – trottoirs, sentiers polyvalents, traverses piétonnes – qui facilitent les déplacements à pied des Maskoutains, autant pour les activités quotidiennes que pour les loisirs. La façon dont une ville est construite joue un rôle important dans les habitudes de marche des citoyens. En effet, des distances trop importantes ou encore des trottoirs peu accueillants peuvent décourager les habitants de se déplacer à pied.

CONSTATS ET ENJEUX

- Les trottoirs sont globalement trop étroits et dépourvus d'aménagements nécessaires pour permettre une circulation fluide des personnes à mobilité réduite;
- Traverser la ville à pied n'est pas toujours simple : les détours sont nombreux, les croisements parfois dangereux, et certaines barrières physiques n'ont pas de passage adapté pour les piétons et les cyclistes;
- Dans plusieurs secteurs, les trottoirs sont soit inexistant à proximité de lieux très fréquentés par les enfants, comme les écoles et les parcs, soit mal positionnés par rapport à l'usage réel des rues;
- De nombreux trottoirs et sentiers polyvalents restent inaccessibles en hiver.

INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU PIÉTONNIER

P1

Compléter un réseau piéton structurant permettant des déplacements conviviaux et accessibles entre les différents secteurs et rejoignant les pôles générateurs de déplacements

Le développement d'un réseau piéton structurant permet d'assurer des déplacements sécuritaires et confortables entre les différents secteurs de la municipalité, ainsi que de franchir les barrières du territoire. Ces axes devront permettre des aménagements accessibles à l'ensemble des usagers et des aptitudes de mobilité pendant toutes les saisons. Ils pourront parfois être partagés entre les usagers piétons et cyclistes selon les besoins.

P1.1 Ajouter des trottoirs structurants

L'ajout de trottoirs aux abords de certaines écoles et notamment le long des corridors scolaires permet de favoriser l'utilisation de la marche pour se rendre à l'école en créant des parcours clairs et sécurisés pour les utilisateurs.

P1.2 Mettre à niveau des aménagements piétonniers structurants

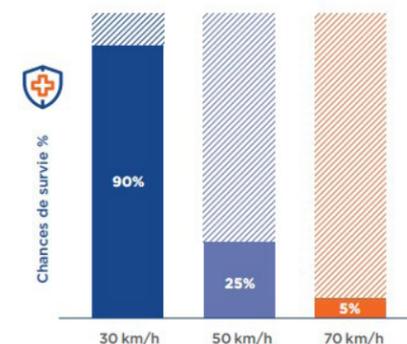
Même si la ville dispose d'un réseau piétonnier bien développé, certains aménagements restent peu confortables. Pour mieux répondre aux besoins de tous les usagers, il est nécessaire de les améliorer, notamment en élargissant les trottoirs et en séparant les espaces réservés aux piétons et aux cyclistes.

La mise à niveau intervient à plusieurs échelles :

- Élargissement des trottoirs;
- Remise en état des trottoirs;
- Continuité des aménagements;
- Réduction des distances de traverse;
- Séparation des piétons et des cyclistes;
- Séparation des piétons et des véhicules;
- Sécurisation.

P1.3 Adapter la réglementation à la vulnérabilité des piétons

Réduire la vitesse de 10 km/h diminue significativement les risques d'accidents graves entre les usagers. À titre d'exemple, la mesure en place près des écoles de la ville qui limite à 30 km/h la vitesse des véhicules est recommandée pour un environnement plus sécuritaire et agréable pour tous.



Probabilité de survie des piétons selon la vitesse de l'impact
Piétons Québec, 2021

P1.4 Appliquer des mesures d'apaisement pour les axes structurants piétons prioritaires

Pour que la limite de vitesse soit respectée par les automobilistes et qu'elle ait donc une réelle incidence sur la sécurité des usagers, celle-ci doit s'accompagner de mesures adaptées pour contraindre physiquement les automobilistes à ralentir.

P1.5 Prioriser la mise en place de phases exclusives piétonnes aux intersections entre deux axes structurants du réseau piétonnier

Les phases exclusives piétonnes aux grandes intersections rendent les traversées plus sûres et efficaces en stoppant temporairement toute circulation automobile. Elles permettent aussi de traverser en diagonale, réduisant les détours. Toutefois, leur usage doit rester ciblé, car trop de phases de ce type peuvent ralentir la circulation et les piétons eux-mêmes. Elles sont donc recommandées aux intersections les plus à risque aux accidents.

P2

Déployer un réseau secondaire piéton permettant de connecter les espaces résidentiels aux axes structurants

P2.1 Ajouter des aménagements piétons

La densification du réseau piétonnier secondaire et tertiaire dans les secteurs améliore la connectivité des milieux de vie à pied depuis les espaces d'habitation, tant pour les loisirs que pour les déplacements quotidiens.

P2.2 Mettre à niveau les aménagements piétonniers

La mise à niveau de ces liens consiste à agrandir les trottoirs existants, afin qu'ils soient conformes aux normes et adaptés aux personnes à mobilité réduite.

INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU PIÉTONNIER

P3

Consolider l'aménagement des aires d'influence autour des écoles primaires et secondaires

L'aménagement d'aires d'influence autour des écoles est essentiel pour sécuriser les déplacements des écoliers et encourager la marche. Cela inclut l'ajout de trottoirs, la réduction de la vitesse à 30 km/h, des intersections protégées localement, des mesures d'apaisement de la circulation et la sécurisation des traverses.

L'application uniforme de ces mesures pourrait notamment être appuyée par l'adoption d'un guide de sécurisation des accès aux écoles.

Dans les quartiers centraux où des infrastructures piétonnes sont présentes, l'intervention se résume essentiellement par des mises à niveau tandis que pour les quartiers plus excentrés, il s'agit davantage d'ajout d'infrastructure piétonnes.



Intersection protégée de rues locales à Montréal (école Notre-Dame-de-la-Paix)
La Presse, 2024

P4

Évaluer la mise en place de rues-écoles

Le concept de rue-école permet de prioriser les déplacements actifs en ôtant la priorité aux véhicules. Pour ce faire, la rue menant à l'école est fermée à la circulation automobile pendant les heures d'entrée et de sortie des écoliers. L'implantation d'une rue-école demande l'implication de nombreux acteurs.

Un tel projet pilote nécessite l'implication du Centre de services scolaire de Saint-Hyacinthe en tant qu'initiateur du dossier.



Rue école de la rue Bisson à Gatineau
Radio-Canada

P5

Accompagner les usagers à travers des activités de sensibilisation en partenariat avec des acteurs clés

Les écoliers qui utilisent la marche et le vélo ont plus de chances de garder ces bonnes habitudes en grandissant. Il est donc important de mener des actions de sensibilisation dans les écoles afin d'informer sur les alternatives à l'automobile, les systèmes mis en place, ainsi que les avantages de la marche et du vélo.



Vélo-bus pour les élèves au collège en Belgique
L'Avenir

P6

Mettre en place les parcours piétonniers identifiés dans le PPU centre-ville

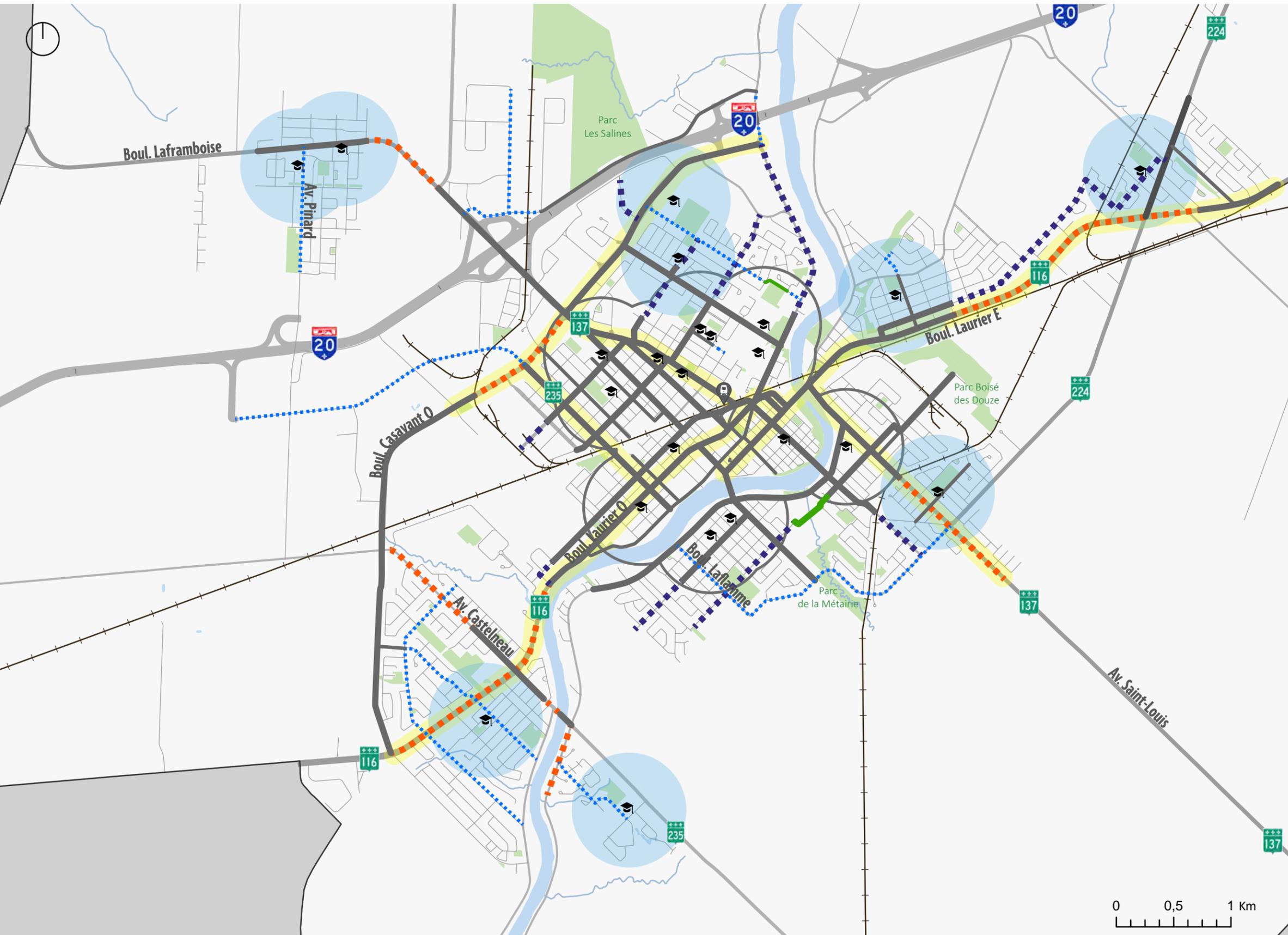
Cinq parcours ont été pensés pour permettre aux usagers de se promener facilement à pied dans le centre-ville. Ces trajets relient des endroits importants, touristiques ou historiques, et seront agrémentés de bancs, de petites places et d'autres aménagements pour rendre l'expérience encore plus agréable.

D E I J K N O

A D K N O

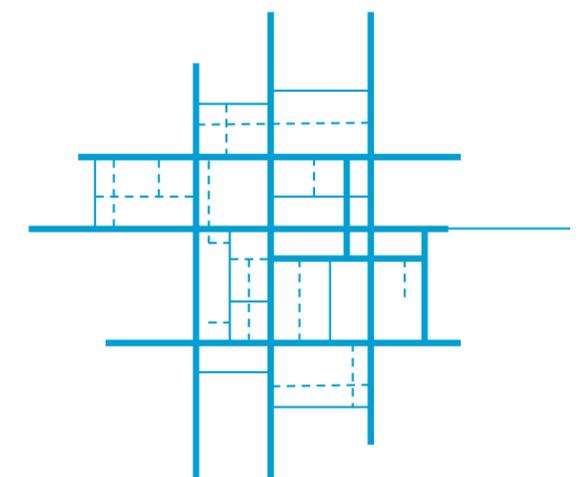
N R

A B N O P



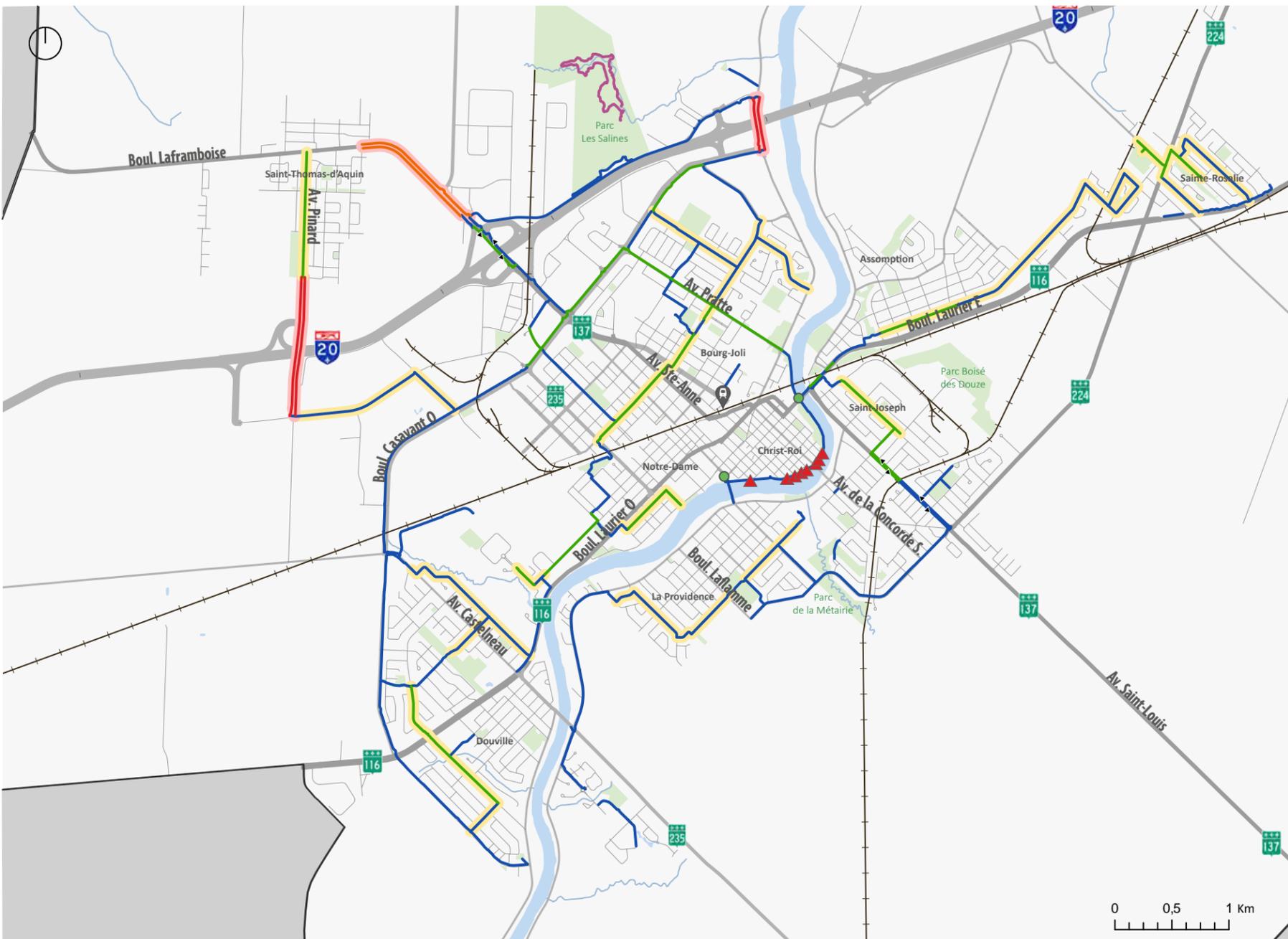
RÉSEAU PIÉTONNIER PROJETÉ

- École
- Réseau structurant et secondaire existant
- Trottoirs projetés**
- Axe structurant mixte P1.1
- Axe structurant piéton prioritaire P1.1
- Raccourci piéton P1.1 P2.1
- Mise à niveau prioritaire P1.2
- Axe secondaire P2.1
- Environnement à aménager autour de l'école P3
- Aire d'influence des écoles à mettre à niveau P3



Pour comprendre la hiérarchie du réseau piéton, rendez-vous à la page 18.

RÉSEAU CYCLABLE ACTUEL



- Accotement
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- Piste ou sentier polyvalent
- Sentier pour vélo de montagne

- Séparation visuelle uniquement
- Séparation visuelle avec délinéateurs
- ▲ Présence d'escaliers
- Adapté au passage des usagers à vélo

- Deux côtés de circulation
- Un côté de circulation
- ▶ Sens de circulation cycliste

Le réseau cyclable de Saint-Hyacinthe, en constante évolution depuis 1995, a d'abord été conçu pour valoriser les attraits récréotouristiques de la ville. Il s'est depuis adapté aux besoins des déplacements quotidiens utilitaires comme récréatifs des résidents à vélo. Composé de différents types d'aménagements, ce réseau se doit de respecter les normes et les meilleures pratiques afin d'assurer le confort et la sécurité de tous les types d'usagers. De plus, le réseau doit garantir une bonne connectivité entre les différents secteurs, afin de favoriser la mobilité des cyclistes.

CONSTATS ET ENJEUX

- Présence de parcours cyclables régionaux au sein de la MRC;
- Discontinuités et faible efficacité du maillage du réseau cyclable existant;
- Niveau de séparation des voies cyclables parfois non adapté au type de rue (avec la hiérarchie routière);
- Certains axes du réseau cyclable requièrent une mise aux normes.

INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU CYCLABLE

C1

Compléter un réseau cyclable structurant permettant des déplacements conviviaux et efficaces entre les différents secteurs et générateurs de déplacements présents au sein de la municipalité

Le développement d'un réseau cyclable structurant permet d'assurer des déplacements confortables, efficaces et sécuritaires entre les différents secteurs de la ville, ainsi que de franchir les barrières telles que la voie ferrée ou encore la rivière Yamaska. Ces axes seront adaptés à l'ensemble des usagers et des aptitudes, et pourront être partagés entre les usagers piétons et cyclistes selon les besoins.

C1.1 Ajouter des liens structurants manquants

L'ajout d'axes cyclables structurants manquants permet de relier efficacement les différents quartiers ainsi que les destinations utilitaires comme récréatives et de franchir la rivière ou la voie ferrée séparant le territoire en plusieurs secteurs.

C1.2 Mettre à niveau des liens structurants

Bien qu'un réseau cyclable soit actuellement en place sur le territoire de la Ville, certains axes existants nécessitent une mise à niveau, afin de garantir la création d'un réseau cyclable efficace.



Exemple de piste unidirectionnelle, Montréal
Archive Métro

C1.3 Assurer la perméabilité des barrières pour les cyclistes en supprimant l'obligation de descendre de vélo grâce à l'implantation d'infrastructures adaptées

Certains franchissements de la voie ferrée obligent actuellement les cyclistes à descendre de leur vélo, ce qui nuit à l'efficacité des déplacements cyclables. L'adaptation de ces infrastructures stratégiques à la cohabitation des usagers favoriserait l'optimisation et l'efficacité des modes actifs.



Exemple du tunnel cyclable de la Drève, Willeriken
Werkenaan de ring

C1.4 Aménager un tracé cyclable favorisant des déplacements efficaces d'est en ouest au sein des quartiers La Providence et Saint-Joseph, au sud de la rivière Yamaska

L'ajout d'un lien piétonnier et cyclable traversant le parc de la Métairie renforcerait la connectivité entre la rue Sainte-Madeleine et la rue Brunette Ouest, tout en offrant un tracé est-ouest efficace au sein du quartier La Providence.

C2

Comptabiliser les déplacements sur le réseau structurant par l'implantation stratégique de compteurs et par des campagnes de comptage

L'implantation de compteurs cyclistes à des lieux stratégiques permet de mesurer la fréquentation et de monitorer l'évolution des habitudes des usagers cyclistes. L'analyse des données permet ainsi de mieux évaluer le succès des infrastructures implantées et de guider la planification à venir de la Ville.



Totem associé à un compteur vélos, Laurier, à Montréal
Collectif Cycliste 37

C3

Augmenter le maillage du réseau cyclable secondaire et de cheminement au sein des secteurs

C3.1 Ajouter des voies cyclables secondaires et de cheminement

La densification du réseau cyclable secondaire et de cheminement dans les différents secteurs améliore la connectivité des milieux de vie à vélo, tant pour les loisirs que pour les déplacements quotidiens.

C3.2 Mettre à niveau des liens secondaires et de cheminement

La mise à niveau de ces liens consiste en l'adaptation des aménagements existants afin qu'ils soient conformes aux normes et adaptés aux besoins spécifiques de chaque contexte.

INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU CYCLABLE

C4

Généraliser l'offre en stationnement pour vélos et y offrir des services au sein de la municipalité

C4.1 Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos, notamment au sein des pôles générateurs de déplacements

L'aménagement de stationnements pour vélos encourage l'utilisation du vélo en offrant des espaces accessibles, sécuritaires et agréables à leur arrivée. Un stationnement pour vélos adéquat doit :

- Avoir assez de places pour répondre aux besoins.
- Être situé à des endroits stratégiques et sécuritaires.
- Utiliser des supports adaptés à différents types de vélos.
- Être bien aménagé pour faciliter l'utilisation.
- Offrir si nécessaire des services supplémentaires pour les cyclistes, comme des bornes de réparation publiques.

La collaboration entre la Ville et les acteurs privés permettra de généraliser l'implantation de stationnements pour vélos sécurisés et adaptés aux besoins.



Borne de réparation du parc Les Salines
EXP

C4.2 Recenser et monitorer les espaces de stationnement pour vélos disponibles

Le suivi régulier des espaces de stationnement pour vélos permet d'optimiser leur utilisation. Cela assure une gestion adaptée et une augmentation possible de l'offre lorsque nécessaire, notamment près des parcs, commerces et zones résidentielles denses. Ainsi, en ajustant le nombre de stationnements lorsque le taux d'occupation atteint 90 %, on garantit une disponibilité constante pour les cyclistes.



Abris vélo sécurisé mobeo
Journal des voisins

C5

Garantir la continuité du réseau cyclable entre les aménagements cyclables projetés du quartier Christ-Roi et le projet de la promenade Gérard-Côté, afin d'assurer une circulation fluide des cyclistes

La Ville de Saint-Hyacinthe prévoit de réaménager les berges de la promenade Gérard-Côté. Ce projet renforcera cet axe en tant qu'itinéraire cyclable structurant de la ville. En multipliant les accès et en assurant une bonne connectivité avec le quartier Christ-Roi, cela facilitera l'usage pour les cyclistes et les piétons, tout en améliorant la connectivité du secteur.



Projet de la promenade Gérard-Côté
Maquette de la firme Daoust Lestage

C6

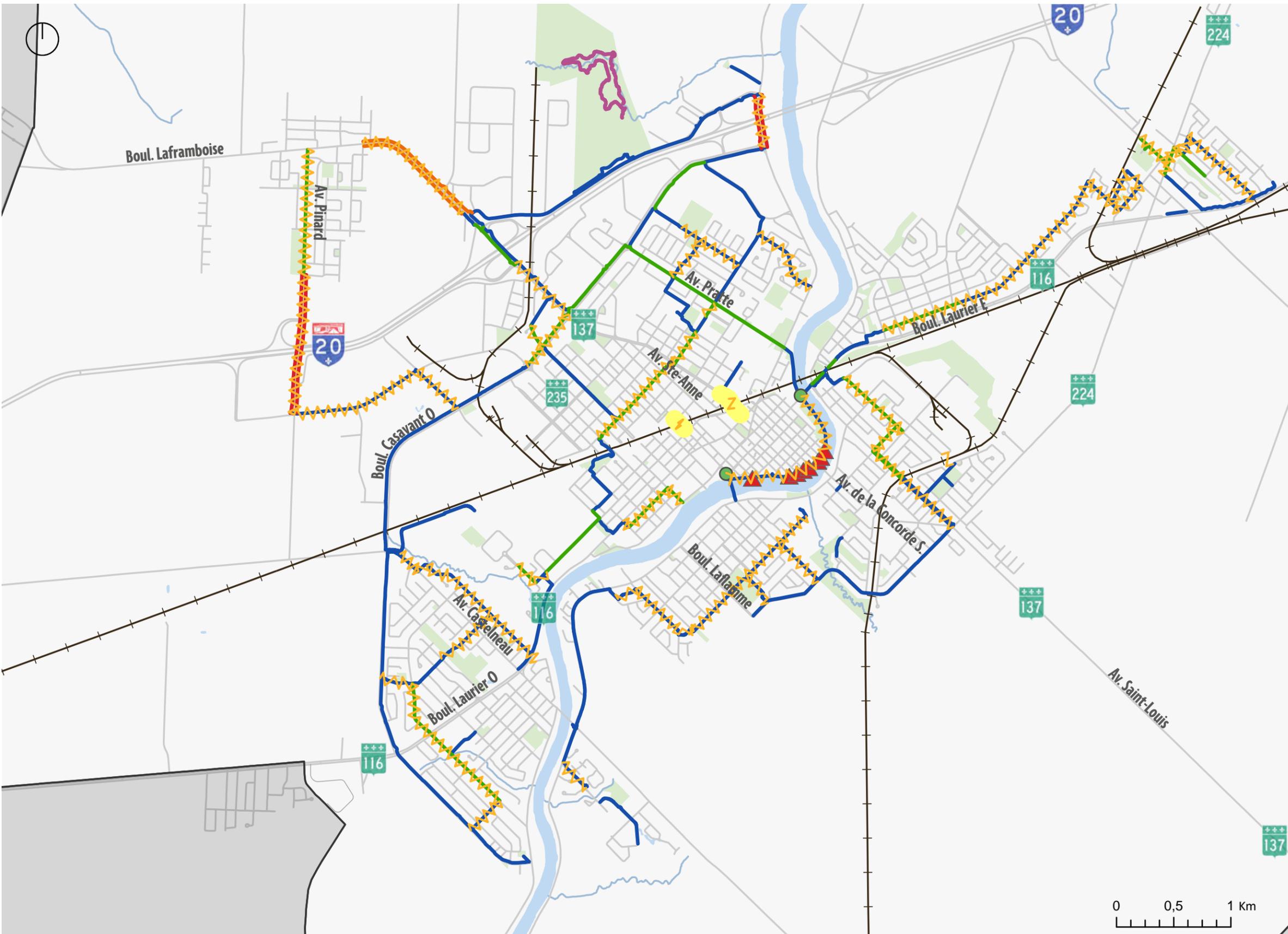
Soutenir la démarche de la MRC concernant le développement d'une piste cyclable interrégionale reliant Saint-Hyacinthe à Farnham

À long terme, la MRC des Maskoutains veut transformer l'ancien embranchement Saint-Guillaume de l'emprise ferroviaire en une piste cyclable interrégionale reliant Saint-Hyacinthe à Farnham. Ce projet, inscrit dans la Politique citoyenne, nécessite le soutien de la Ville pour faciliter sa mise en œuvre et son intégration au réseau cyclable existant. Il renforcera le réseau cyclable récréatif et encouragera l'utilisation du vélo grâce à une infrastructure touristique et conviviale.

A C N O R

A B N O

C D N



MISE À NIVEAU DU RÉSEAU CYCLABLE EXISTANT

La mise à niveau des aménagements consiste en l'amélioration du réseau cyclable existant afin qu'il réponde aux normes et aux bonnes pratiques. Les interventions, telles que l'élargissement des pistes et le type de séparation, peuvent avoir des niveaux de priorité et de sécurité variables.

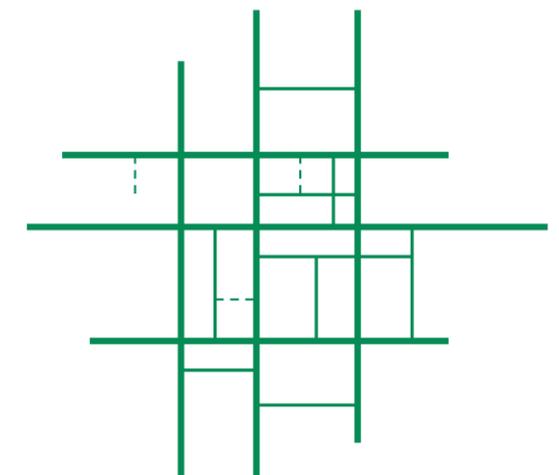
-  Mise à niveau C1.2 C3.2
-  Permettre le franchissement cycliste C1.3

Réseau cyclable existant

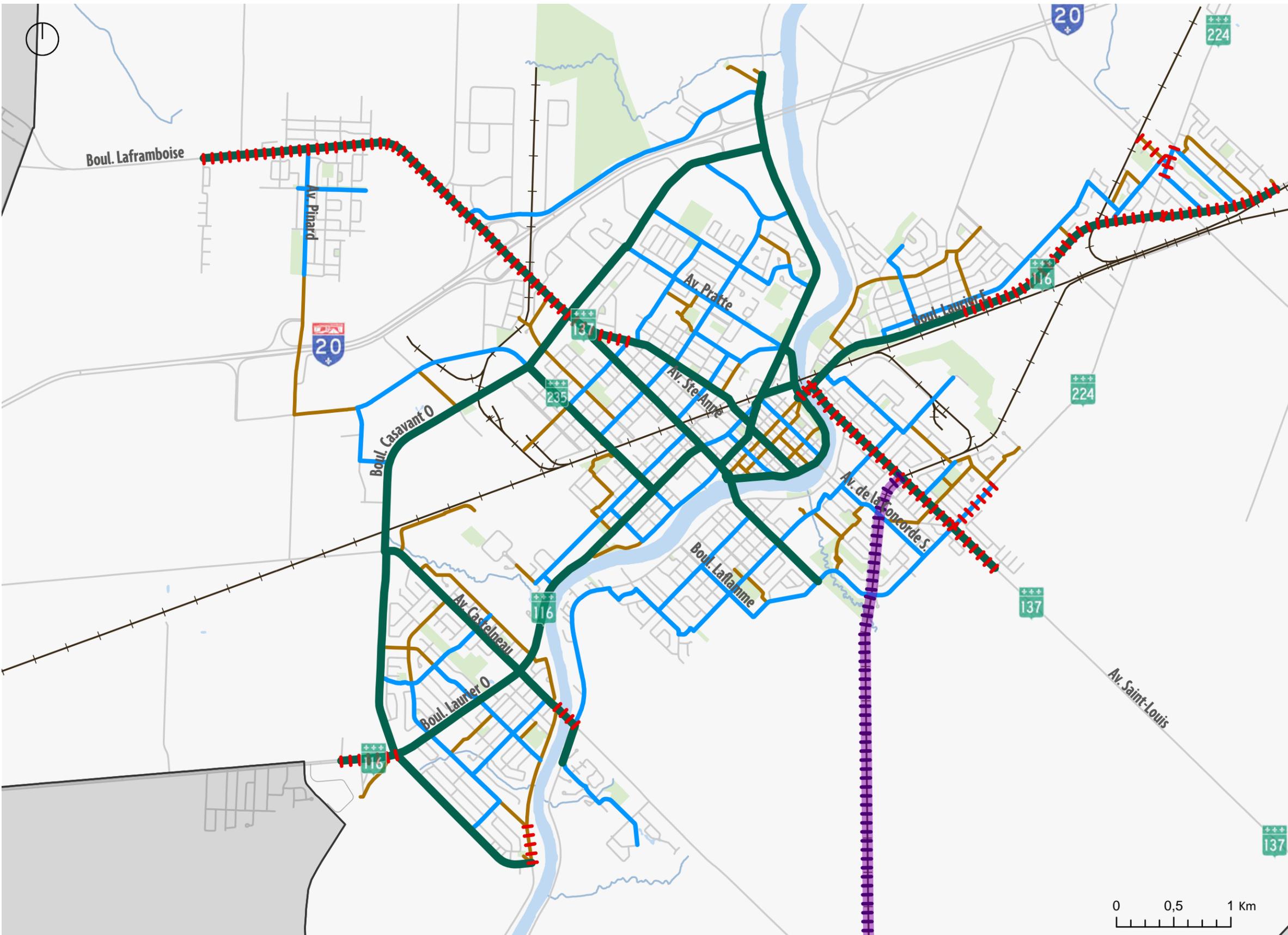
-  Accotement
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable bidirectionnelle ou unidirectionnelle
-  Sentier polyvalent bidirectionnel ou unidirectionnel
-  Sentier pour vélo de montagne

Accès au sentier de la rivière Yamaska

-  Présence d'escaliers C5
-  Adapté au passage des vélos



Pour comprendre la hiérarchie du réseau cyclable, rendez-vous à la page 18.



RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ - IMPLICATION DES PARTENAIRES

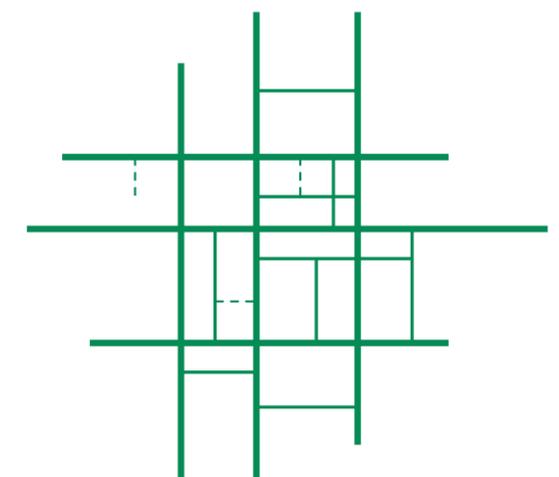
L'implantation ou la mise à niveau de certains axes du réseau cyclable nécessite une étroite collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité Durable (MTMD), gestionnaire de certaines sections. D'autres axes nécessitent un arrimage avec la MRC afin de permettre une planification cohérente et une coopération à long terme pour l'implantation de tracés interrégionaux.

Collaboration nécessaire

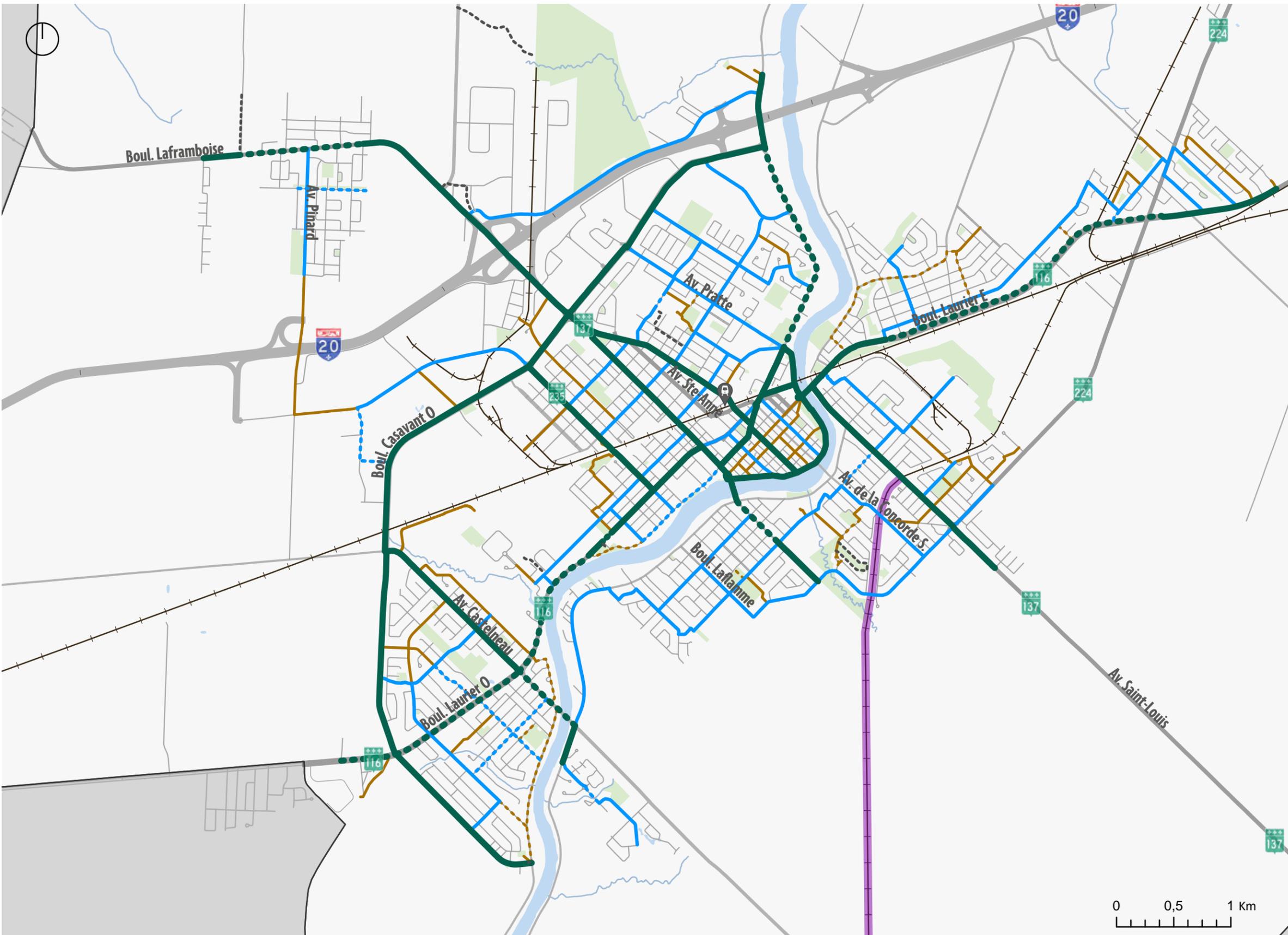
-  MRC
-  MTMD

Réseau cyclable projeté

-  Réseau cyclable structurant
-  Réseau cyclable secondaire
-  Réseau cyclable de cheminement
-  Projet de piste cyclable interrégionale vers Farnham



Pour comprendre la hiérarchie du réseau cyclable, rendez-vous à la page 18.

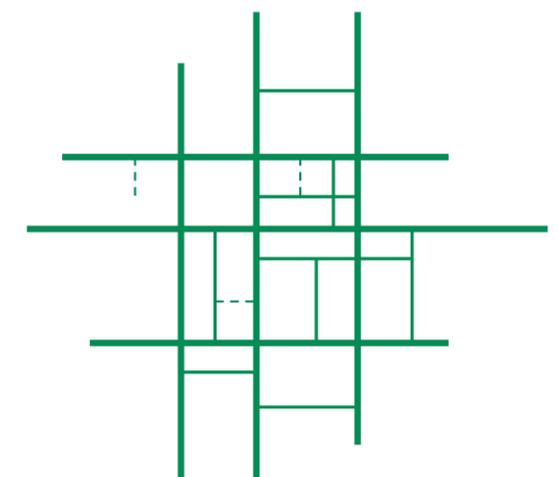


RÉSEAU CYCLABLE PROJETÉ

Gare ferroviaire

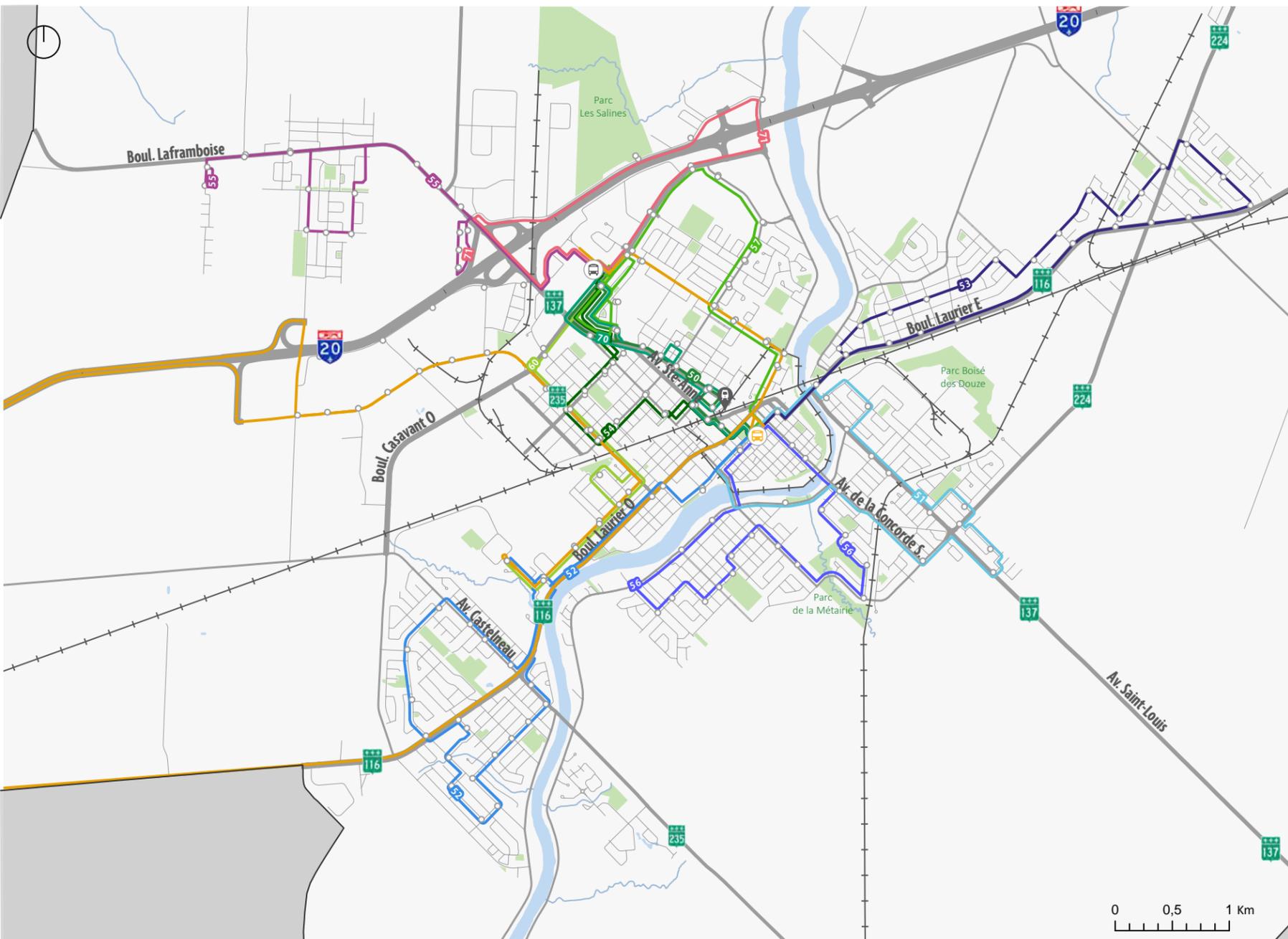
Réseau cyclable

- Réseau cyclable structurant
- Réseau cyclable secondaire
- Réseau cyclable de cheminement
- Projet de piste cyclable interrégionale vers Farnham
- Réseau cyclable proposé
- Réseau cyclable existant



Pour comprendre la hiérarchie du réseau cyclable, rendez-vous à la page 18.

RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF ACTUEL



 Terminus centre-ville

 Galeries Saint-Hyacinthe

 Arrêt d'autobus

 Lignes d'autobus EXO (200, 300, 25 et 30)

La Ville de Saint-Hyacinthe, étant située à l'extérieur de la Communauté métropolitaine de Montréal, n'est pas desservie par le train de banlieue ni par les circuits d'autobus EXO, à l'exception de quelques lignes permettant de relier la municipalité aux autres villes de la couronne sud de la CMM. Le service de transport collectif, chapeauté par la Ville, est opéré par la MRC des Maskoutains et permet d'assurer une desserte locale à l'intérieur de la limite municipale.

CONSTATS ET ENJEUX

- Réseau organisé en boucles et centralisé autour de deux pôles : il multiplie les transferts et allonge les temps de trajet pour traverser la ville;
- Faible fréquence de passage des autobus malgré la gratuité hors des heures de pointe;
- Le service souffre d'un manque de lisibilité : l'information pour les usagers est souvent insuffisante et la présence de deux opérateurs complique la compréhension et l'utilisation des autobus;
- Absence de trottoir aux abords de certains arrêts des secteurs périphériques;
- Mauvaise desserte des secteurs d'emplois;
- Absence de desserte dans le secteur du Domaine sur le Vert.

INTERVENTIONS SUR LE RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF

T1

Optimiser les circuits d'autobus existants pour répondre aux besoins des résidents et identifier des pôles à desservir

Un réseau d'autobus structuré le long des grands axes de la ville permettrait de relier efficacement les milieux de vie et les villes voisines. Ce réseau linéaire offrirait une couverture optimale et une plus grande attractivité. Des études et une consultation citoyenne sont nécessaires pour définir les axes prioritaires, adapter l'offre aux besoins réels et renforcer progressivement la desserte.

Ces études pourront notamment explorer des alternatives telles que le transport à la demande.

T2

Augmenter la desserte piétonne des arrêts d'autobus et leur accessibilité sur l'ensemble du réseau

T2.1 Ajouter des aménagements piétonniers pour desservir les arrêts d'autobus

Le transport collectif doit être accessible à tous les usagers, les arrêts d'autobus doivent donc être aménagés avec un trottoir, notamment près des destinations quotidiennes des résidents de Saint-Hyacinthe comme les écoles, commerces ou services. En cas d'une refonte du réseau, l'implantation d'aménagements piétons doit être planifiée simultanément.

T2.2 Mettre à niveau des arrêts

Les arrêts d'autobus jouent un rôle essentiel dans l'attractivité du transport en commun. Au minimum, un arrêt d'autobus devrait prévoir : un éclairage adéquat, un panneau d'information et un espace d'attente. En fonction de l'achalandage de l'arrêt, des aménagements supplémentaires peuvent être prévus, tels qu'un abribus, des supports à vélo ou des bancs extérieurs.



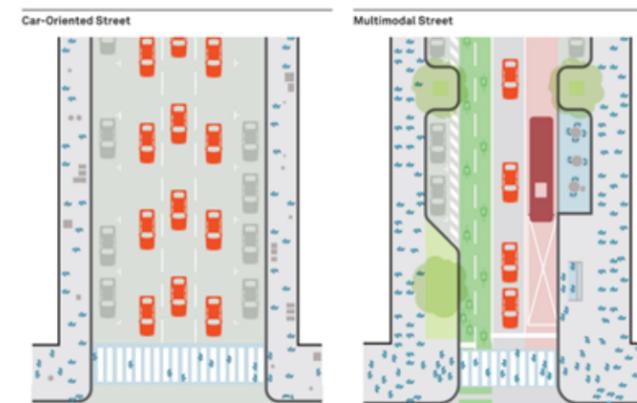
Abribus
ETS

T3

Amorcer une réflexion sur le réaménagement du boulevard Laurier et de la rue Dessaulles (route 116) en un corridor de mobilité durable

La route 116 traverse la ville d'ouest en est. Elle présente une opportunité unique d'offrir un corridor de mobilité durable et de transformer les habitudes de déplacements des usagers.

Un corridor de mobilité durable vise à offrir un service de transport collectif fiable, efficace et fréquent, supporté minimalement par des mesures préférentielles pour autobus. L'ensemble est appuyé par des aménagements piétons et cyclables. C'est l'opportunité d'améliorer le verdissement et d'optimiser l'espace en partageant la rue entre les différents modes de transport et les différents usagers.



Rue aménagée pour l'automobile en comparaison à un corridor de mobilité
NACTO, 2016

T4

Poursuivre l'étude amorcée par la Ville concernant l'implantation d'une gare intermodale à Saint-Hyacinthe

Une gare intermodale est un point de connexion entre différents modes de transport qui a pour objectif de faciliter les déplacements en réunissant différents services de transport.

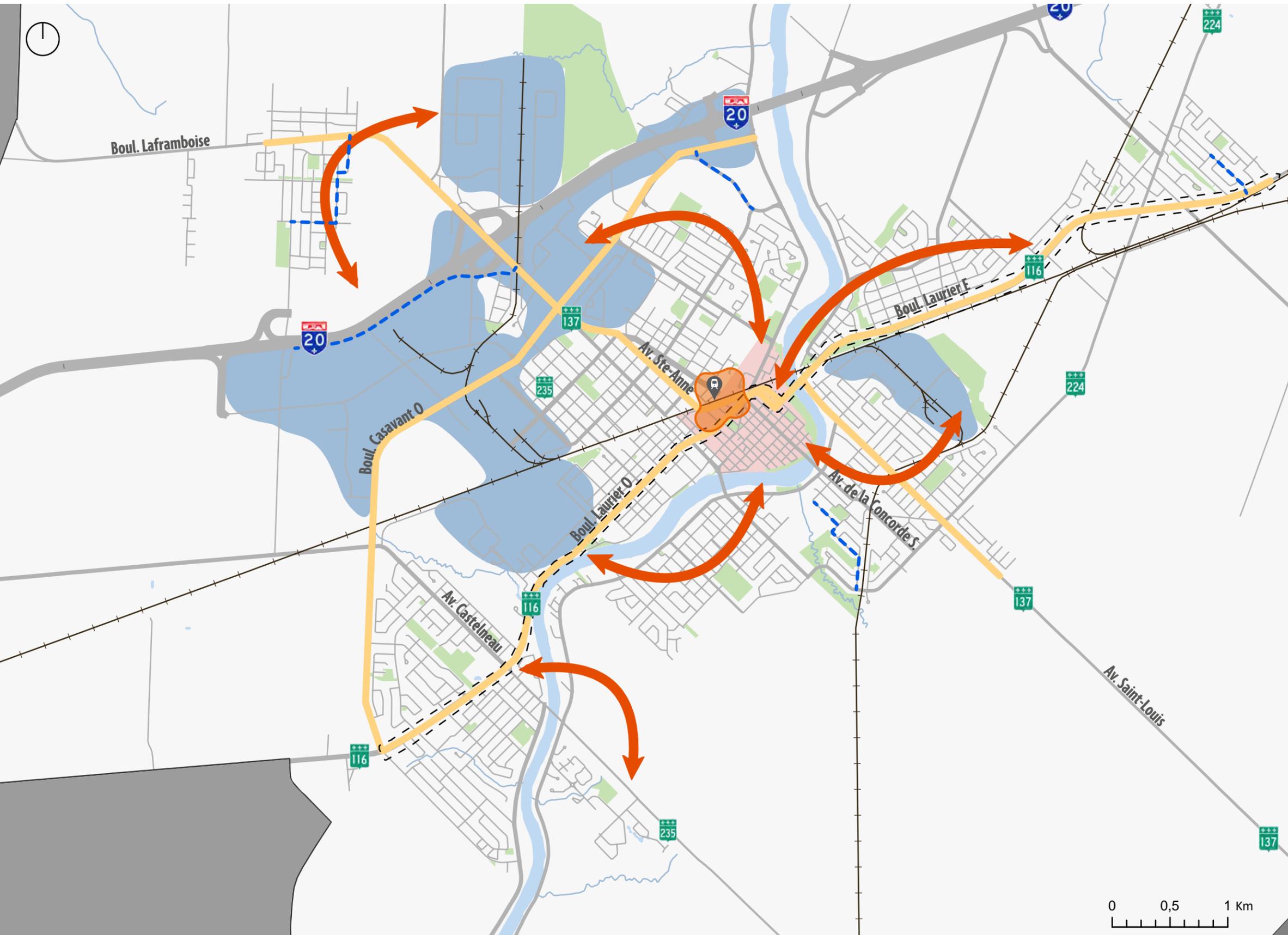
Il s'agit de veiller à ce que la gare intermodale soit accessible, bien intégrée au réseau de transport de la ville et conforme aux attentes des différents usagers, tout en s'inscrivant dans la vision globale de développement de la Ville.

F N

D F G H O

A B F G H L O

B F N O Q R



RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF PROJÉTÉ

- Centre-ville
- Pôle d'emplois à desservir
- Opportunité de desserte structurante du transport collectif
- Desserte locale du transport collectif
- Ajout d'aménagement piéton
- Corridor de mobilité
- Pôle intermodale de la gare

- T1
- T1
- T1
- T2
- T3
- T4

INTERVENTIONS SUR L'ENSEMBLE DES MODES

Les interventions sur l'ensemble des modes regroupent les mesures communes au réseau de transport actif et collectif. Les constats et enjeux ont déjà été présentés dans chacun des modes individuellement.

E1

Adapter les gestions aux configurations des intersections des axes structurants

Certaines intersections avec arrêts devraient être simplifiées pour faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes. L'installation de feux piétons et le retrait de voies de circulation permettent de réduire les conflits entre les usagers et améliorent ainsi la sécurité. L'aménagement d'espaces protégés pour les cyclistes renforcerait également leur confort et diminuerait les risques d'accident.

Intersection conventionnelle



Intersection protégée

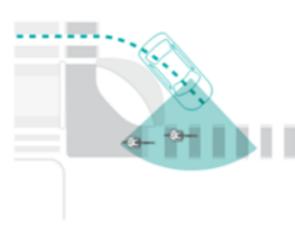


Schéma de l'impact des intersections protégées sur la visibilité des automobilistes
NACTO

E2

Coordonner avec le MTMD les interventions visant l'ajout et la mise à niveau des aménagements actifs prévus sur les axes sous sa gestion

La Ville de Saint-Hyacinthe devra collaborer étroitement avec le Ministère afin de coordonner les interventions d'ajout et de mise à niveau des aménagements actifs sur les axes routiers relevant de sa gestion.

E3

Aménager les intersections afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers actifs

E3.1 Sécuriser les traverses

Pour améliorer la sécurité aux intersections, il faut d'abord réduire la longueur des traversées, notamment grâce à des îlots refuges ou des saillies de trottoir. Ensuite, en rehaussant les passages, on augmente la visibilité et la priorité des piétons et des cyclistes. Enfin, le marquage des traverses cyclables est essentiel pour mieux partager l'espace et renforcer la sécurité des cyclistes.



Rue aménagée pour l'automobile en comparaison à un corridor de mobilité
NACTO, 2016

E3.2 Retirer le virage à droite au feu rouge à des points stratégiques

Interdire le virage à droite au feu rouge permet de limiter les interactions entre les véhicules et les piétons. Les personnes empruntant le passage piéton peuvent ainsi prévoir les mouvements des voitures.

E4

Adapter la disponibilité des réseaux actifs en fonction de leur hiérarchie pour encourager les déplacements actifs

E4.1 Adopter une politique hivernale pour la gestion du déneigement

Afin d'éviter que piétons et cyclistes circulent sur la chaussée, une politique de déneigement doit être élaborée pour garantir des déplacements sécuritaires entre les différents secteurs de la ville et les principales destinations quotidiennes des Maskoutains (écoles, commerces), en donnant la priorité au déneigement des axes structurants et des raccourcis piétons.

E4.2 Rendre accessible le mobilier urbain durant l'hiver

Pour garantir des déplacements sécurisés et accessibles, il est souhaitable de conserver le mobilier urbain (bancs ou autres) en hiver et de veiller à son déneigement. En tenant compte des défis opérationnels, ces éléments devraient idéalement rester fonctionnels durant la période hivernale, puisqu'ils constituent des points de repos.

B D J L O

B C D L O R

D J L O P

A B C G O P

INTERVENTIONS SUR L'ENSEMBLE DES MODES

E4

E4.3 Adopter une politique d'éclairage

Une meilleure visibilité des piétons et cyclistes réduit les risques de conflits avec les automobilistes et renforce le sentiment de sécurité. L'éclairage doit être ainsi priorisé sur les axes structurants, où les déplacements sont les plus fréquents et les enjeux de sécurité accrus.

E4.4 Mettre en place des banquettes multifonctionnelles

L'implantation des banquettes, espaces de transition entre la route et le trottoir, permet de séparer les piétons et cyclistes de la circulation tout en améliorant le confort de leurs déplacements. Ces aménagements offrent également l'opportunité d'intégrer des plantations d'arbres ou autres végétaux, ainsi que du mobilier urbain.

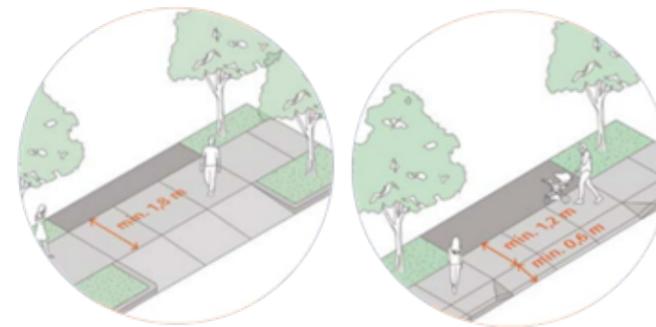


Exemple de noue drainante sur l'avenue Papineau
EXP

E5 Concevoir un réseau actif axé sur l'accessibilité universelle des usagers

E5.1 Limiter les entrées charretières et réduire leur largeur

Les entrées de stationnement, qu'elles soient privées ou publiques, représentent des points de conflit entre les usagers à pied, à vélo et les véhicules. Source d'inconfort pour les piétons et cyclistes, il est essentiel de ne conserver que les accès strictement nécessaires.



Conception adéquate des entrées charretières
Piéton Québec, 2021

E5.2 Aménager le dénivelé des entrées charretières sur la rue ou sur une banquette

Lorsque les entrées de stationnement sont indispensables, leur aménagement doit éviter d'interrompre le trottoir ou la piste cyclable. Si une banquette — espace supplémentaire dédié à la végétation ou au mobilier urbain — est présente, il est préférable d'abaisser les entrées charretières. Sinon, une réduction de la largeur du trottoir est recommandée afin de faciliter l'entrée et la sortie des véhicules.

E5

E5.3 Favoriser des aménagements surélevés aux intersections

Descendre ponctuellement le trottoir au niveau de la route rend les déplacements difficilement praticables pour les personnes à mobilité réduite et augmente les risques de chutes en hiver. Pour les cyclistes, ces zones demandent un effort supplémentaire dans leur déplacement. Pour plus de confort et de sécurité, il est préférable d'aménager des passages continus aux intersections avec des rues locales.



Conception adéquate des approches secondaires des intersections
Piéton Québec, 2021

E6

E6 Repenser le réseau routier pour l'adapter à un partage optimal de la rue

E6.1 Revoir la hiérarchie routière de la ville

Certaines routes présentent un écart entre leur fonction théorique et le trafic réel, ce qui peut nuire à la qualité des aménagements piétons et cyclistes. Pour offrir un réseau adapté aux habitudes des résidents, il est nécessaire de réviser la hiérarchie routière et d'ajuster les vitesses, afin de réduire les accidents et tendre vers zéro blessé grave.

E6.2 Limiter la vitesse de circulation à 30 km/h sur les rues locales

La limitation de vitesse à 40 km/h sur les rues principales contribue à sécuriser les déplacements tout en maintenant un trafic fluide. Au niveau des rues résidentielles avec peu de circulation, ainsi que pour les zones scolaires et les quartiers denses, la limitation pourrait être baissée à 30 km/h, comme c'est déjà le cas à Saint-Hyacinthe.

E6.3 Établir un guide d'apaisement de la circulation adapté à la vulnérabilité des piétons

Un guide d'apaisement de la circulation viendrait compléter la révision de la hiérarchie routière ainsi que la détermination de vitesse. Il permettrait d'orienter la mise en place d'aménagements physiques ou de réaménagements de voirie visant à réduire la vitesse et le volume de circulation motorisée.

A B C G O P

A D H O

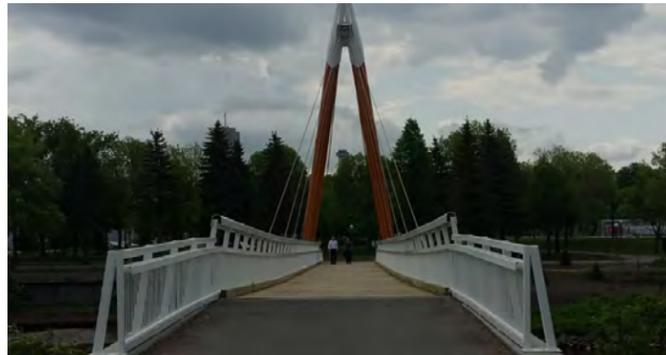
I J O

INTERVENTIONS SUR L'ENSEMBLE DES MODES

E7

Bonifier la connectivité vers le parc Les Salines

Situé en périphérie de la ville, le parc Les Salines est un lieu de loisirs très prisé. L'implantation d'un lien sécurisé le connectant aux quartiers résidentiels est souhaitable à long terme. Cette mesure permettra d'encourager les déplacements à pied et à vélo pour s'y rendre.



Passerelle suspendue à Québec
Vélo Québec

E8

Amorcer une réflexion sur le réaménagement de rues partagées dans le secteur PPU centre-ville

La rue partagée est un espace commun conçu pour être utilisé comme voie de circulation par tous les usagers, avec une priorité en tout temps accordée aux piétons. Cet espace de vie vise à améliorer la qualité de l'espace public revitaliser les activités urbaines et réduire le nombre de véhicules et leur vitesse.



Rue partagée, Montréal
Vivre en Ville

E9

Optimiser et sécuriser les espaces de stationnement

E9.1 Réévaluer l'offre de stationnement sur rue et hors rue afin d'optimiser son utilisation

Pour optimiser l'espace au centre-ville, il est recommandé de repenser l'usage de certains stationnements afin de créer des lieux de vie plus agréables. Une tarification adaptée et des outils de gestion du stationnement encourageraient les automobilistes à se garer plus loin, réduisant la circulation de recherche de place. Une réflexion globale autour de ce point est déjà amorcée au sein de la Ville et comprend notamment la révision du système des vignettes et des horodateurs.

E9.2 Aménager des espaces de stationnement minimisant la vulnérabilité des usagers actifs

Selon la SAAQ, 8 % des décès de piétons résultant d'une collision ont eu lieu dans un terrain de stationnement entre 2015 et 2019 (SAAQ et Piétons Québec, 2021). Il est donc recommandé de choisir une géométrie favorisant la visibilité des usagers actifs, avec le retrait des stationnements en épi et minimisant les zones de conflit.

E10

Soutenir les changements d'habitudes à l'échelle des entreprises et des employés et développer des solutions de mobilité durable mutualisées

La Ville de Saint-Hyacinthe dispose d'un bassin d'emploi important. Certains de ces secteurs présentent une accessibilité limitée en termes de transports durables.

E10.1 Encourager les employeurs à instaurer des mesures incitatives favorisant l'utilisation des alternatives à l'auto-solo

Afin de mieux comprendre les besoins des employés, tant pour leurs déplacements domicile-travail que dans le cadre de leurs fonctions professionnelles, il est recommandé d'encourager la réalisation de plans de gestion des déplacements. Cette démarche permet de définir les mesures les plus adaptées à mettre en place (incitatifs financiers, prêt de vélos et de véhicules).

E10.2 Collaborer avec les entreprises et la MRC des Maskoutains pour faciliter la mise en place de solutions de mobilité durable

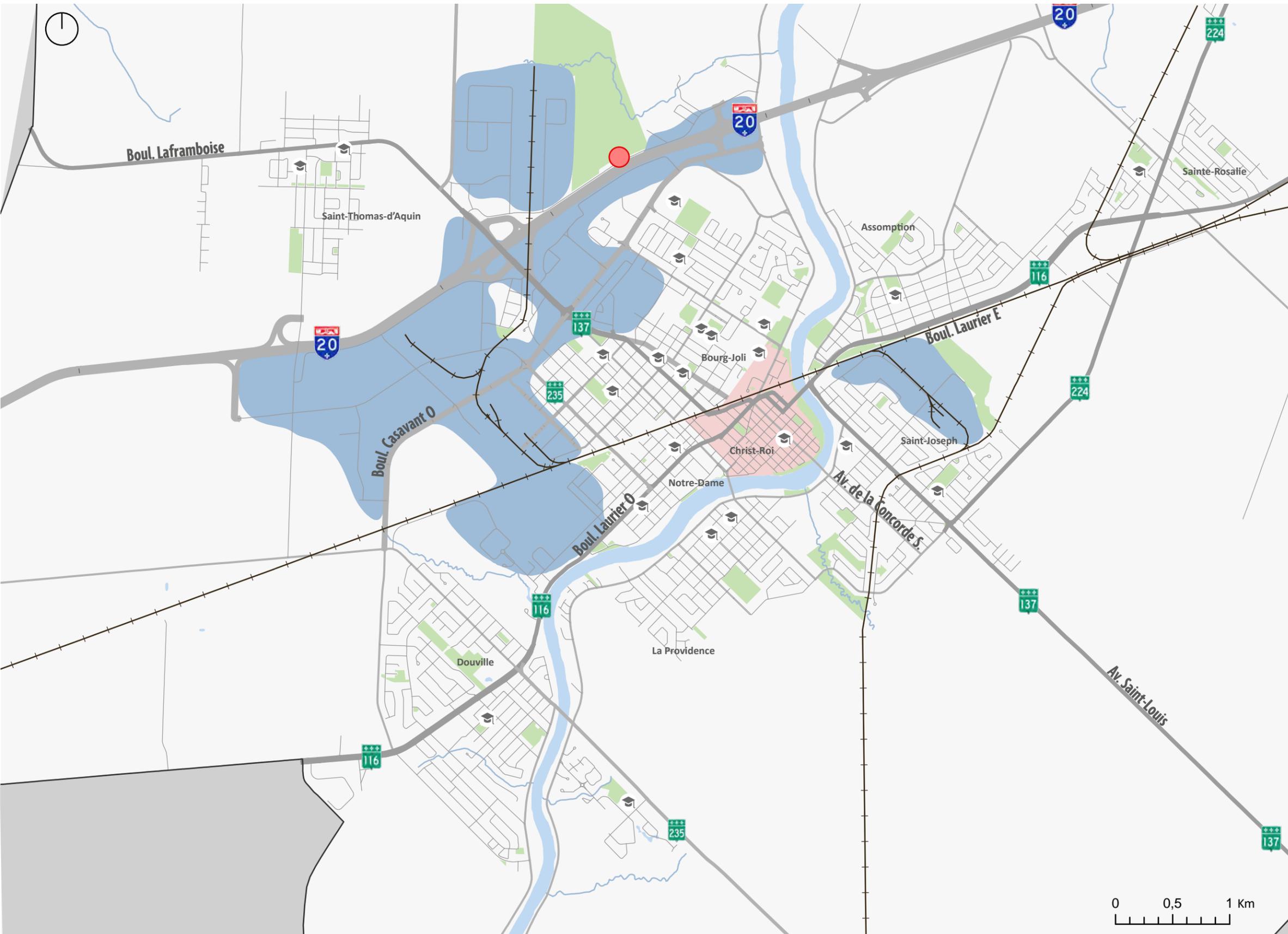
La Ville de Saint-Hyacinthe doit agir en tant que partenaire auprès des entreprises pour garantir le succès des mesures mises en place, notamment celles ayant une portée plus large que celle de la municipalité, comme celles impliquant la MRC des Maskoutains.

B D O

A I J O R

D L O P R

F N Q R



INTERVENTIONS SUR L'ENSEMBLE DES MODES PROJÉTÉS

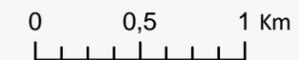
-  École
-  Rue locale
-  Accès au parc Les Salines
-  Opportunité de rue partagée
-  Pôle d'emplois

E6

E7

E8

E10



INTERVENTIONS SUR LES SERVICES DE MOBILITÉ ALTERNATIVE

Qu'est-ce qu'un service de mobilité alternative?

Un service de mobilité alternative offre des solutions de rechange à la possession ou à l'utilisation d'une automobile personnelle. Ces services peuvent inclure l'autopartage et le vélo en libre-service et présentent de nombreux avantages :

Économies financières

Ils permettent d'économiser sur le coût d'achat d'un véhicule ou d'un vélo, ainsi que sur les frais d'entretien.

Réduction des émissions de GES

En diminuant le nombre de véhicules personnels en circulation, ces services contribuent à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

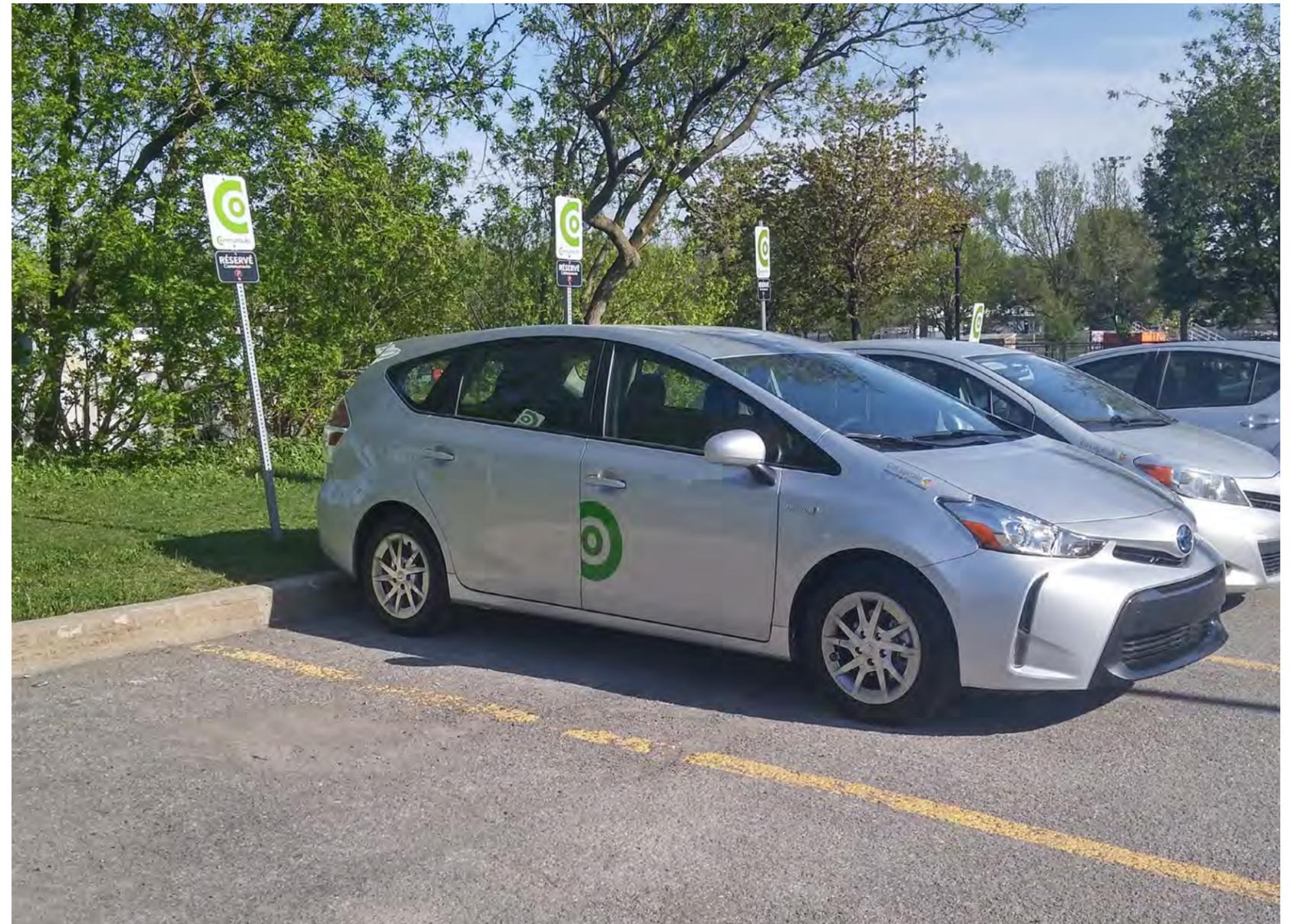
Amélioration de la santé

En favorisant le transport actif, comme le vélo, ils encouragent une meilleure condition physique.

Optimisation de l'utilisation des véhicules

Ils maximisent l'utilisation des véhicules disponibles, réduisant ainsi le besoin de stationnement et la congestion routière.

Actuellement, aucun service de mobilité alternative n'est présent sur le territoire de la Ville de Saint-Hyacinthe.



Service d'autopartage Communauto
Wikimedia commons

INTERVENTIONS SUR LES SERVICES DE MOBILITÉ ALTERNATIVE

M1

Évaluer l'intérêt d'un service d'autopartage afin de permettre une implantation sur le territoire de la Ville

L'implantation des services d'autopartage s'est aujourd'hui étendue à des municipalités de taille plus modeste telles que Trois-Rivières et Victoriaville, ainsi qu'à l'échelle des MRC, comme dans la MRC des Collines. Elle permet de mutualiser l'utilisation des véhicules et de réduire le nombre de voitures en circulation ainsi que les besoins en stationnement.



Une station de véhicules en autopartage du réseau Citiz
Journal 20 minutes

M2

Amorcer des démarches pour déployer une flotte de vélos ou trottinettes en libre-service sur le territoire de la Ville

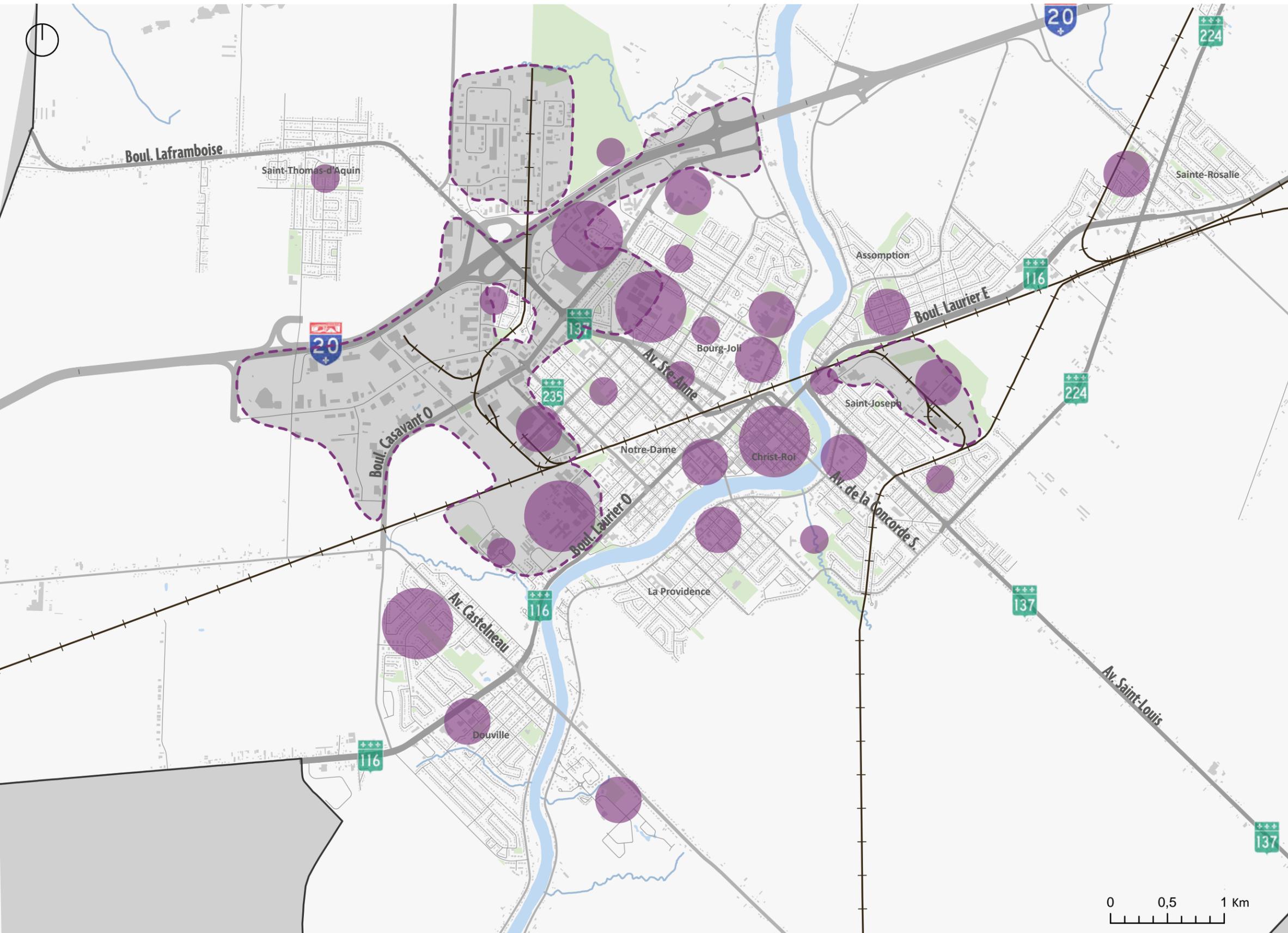
La mise en place d'un service de vélos ou en libre-service offre ainsi aux usagers une alternative pratique et efficace en complément ou en parallèle du transport collectif. L'introduction de ce service permettrait de mutualiser l'utilisation du vélo et de desservir les principales destinations.



Trottinettes électriques en libre-service
Wikimedia commons



Service de vélo libre-service électrique de Québec
À vélo



SERVICES DE MOBILITÉ ALTERNATIVE PROJÉTÉS

- Pôle à desservir par les services de mobilité alternative (M1, M2)
- ▭ Pôle d'emplois à desservir par l'autopartage (M1)

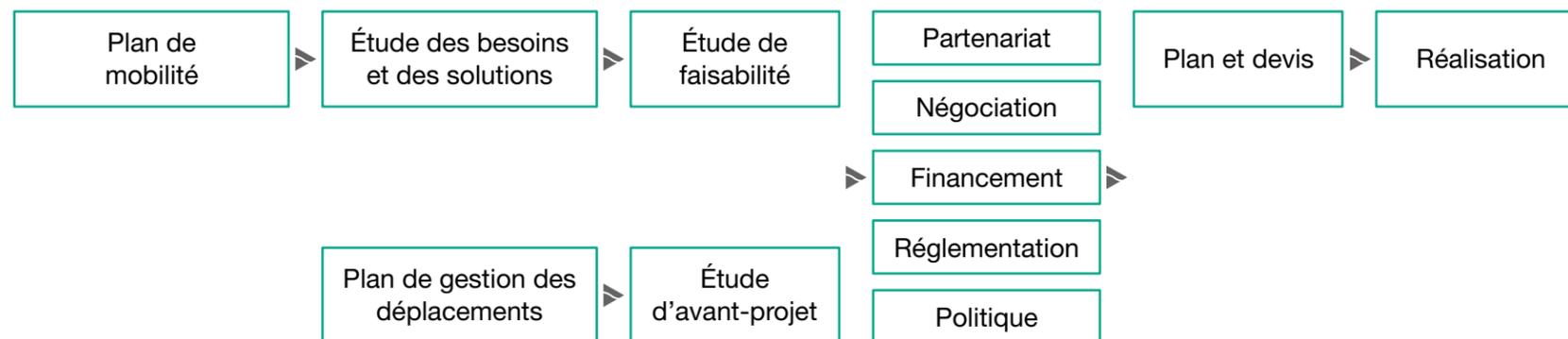
5

VERS LA MISE EN ŒUVRE

STRUCTURE DU PLAN D'ACTION

Le plan d'action consiste en la dernière étape du Plan de mobilité active et durable de la Ville de Saint-Hyacinthe. Celui-ci permet d'évaluer l'ampleur de chacune des interventions recommandées et de les prioriser dans le temps, afin de guider la Ville dans sa planification.

Bien que la planification des interventions se concentre sur la phase de réalisation, il est essentiel de comprendre que la plupart des interventions nécessitent des étapes préparatoires pour être mises en place.



Concept du projet de la Promenade Gérard-Côté
Daoust Lestage Lizotte Stecker

GRANDS CHANTIERS VERS LA MISE EN ŒUVRE DE LA VISION

En évaluant la complexité et les coûts des interventions, ainsi que les partenaires nécessaires et les étapes préalables, une priorité de réalisation et de séquençage de réalisation a pu être établie. Bien sûr, certaines interventions peuvent être réalisées en continu ou selon les opportunités.

Cette priorisation a permis de mettre en évidence trois chantiers qui servent à simplifier la compréhension des enjeux en lien avec la mise en place des interventions. Ces derniers correspondent chacun à des phases de réalisation permettant la mise en œuvre de la vision d'aménagement et les interventions proposées :

Chantier 1

Évaluer la faisabilité des projets et réviser les réglementations, tout en établissant des collaborations en faveur du transfert modal.



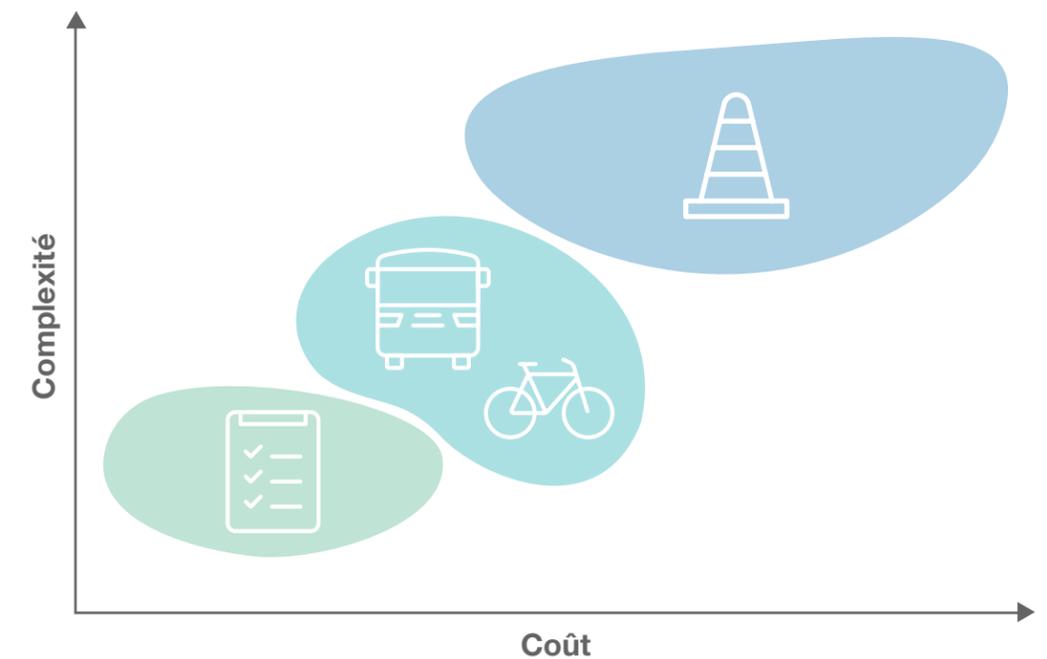
Chantier 2

Consolider les aménagements actifs et restructurer le transport collectif pour supporter le transfert modal.



Chantier 3

Transformer la trame urbaine pour stabiliser l'utilisation de l'automobile au profit des déplacements actifs.



SÉQUENCE DE RÉALISATION DES INTERVENTIONS

	Intervention	Partenaires potentiels	Coûts	Étapes préalables à la réalisation	Chantier
Interventions sur le réseau piétonnier	P1 Compléter un réseau piéton structurant permettant des déplacements conviviaux et accessibles entre les différents secteurs et rejoignant les pôles générateurs de déplacements				
	P1.1 Ajouter des trottoirs structurants	<ul style="list-style-type: none"> MTMD Propriétaires fonciers 	\$\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 3
	P1.2 Mettre à niveau des aménagements piétonniers structurants	<ul style="list-style-type: none"> MTMD 	\$\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 3
	P1.3 Adapter la réglementation à la vulnérabilité des piétons	<ul style="list-style-type: none"> MTMD 	\$	Études des besoins et des solutions Plans et devis Révision de la réglementation	Chantier 1
	P1.4 Appliquer des mesures d'apaisement pour les axes structurants piétons prioritaires	<ul style="list-style-type: none"> MTMD 	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 2
	P1.5 Prioriser la mise en place de phases exclusives piétonnes aux intersections entre deux axes structurants du réseau piétonnier	<ul style="list-style-type: none"> MTMD 	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 2
	P2 Déployer un réseau secondaire et tertiaire piéton permettant de connecter les espaces résidentiels aux axes structurants				
	P2.1 Ajouter des aménagements piétons	<ul style="list-style-type: none"> Propriétaires fonciers 	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	En continu
	P2.2 Mettre à niveau les aménagements piétonniers	-	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	En continu
	P3 Définir et aménager des aires d'influence autour des écoles primaires et secondaires	<ul style="list-style-type: none"> Centre de services scolaire de Saint-Hyacinthe (CSSSH) SQ MTMD 	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 2
	P4 Évaluer la mise en place de rues-écoles	<ul style="list-style-type: none"> CSSSH SQ Service de sécurité incendie 	\$	Études des besoins et des solutions Consultation des acteurs	Chantier 1
	P5 Accompagner les usagers à travers des activités de sensibilisation en partenariat avec des acteurs clés	<ul style="list-style-type: none"> CSSSH SQ Service de sécurité incendie Administration, personnel et usagers de l'école Vélo Québec 	\$	Études des besoins et des solutions	En continu
P6 Mettre en place les parcours piétonniers identifiés dans le PPU centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> SDC centre-ville 	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 2	

SÉQUENCE DE RÉALISATION DES INTERVENTIONS

	Intervention	Partenaires potentiels	Coûts	Étapes préalables à la réalisation	Chantier
Interventions sur le réseau cyclable	C1 Compléter un réseau cyclable structurant permettant des déplacements conviviaux et efficaces entre les différents secteurs et générateurs de déplacements présents au sein de la municipalité				
	C1.1 Ajouter des liens structurants manquants	<ul style="list-style-type: none"> MTMD 	\$\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 3
	C1.2 Mettre à niveau des liens structurants	<ul style="list-style-type: none"> MTMD 	\$\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 3
	C1.3 Assurer la perméabilité des barrières pour les cyclistes en supprimant l'obligation de descendre de vélo grâce à l'implantation d'infrastructures adaptées	<ul style="list-style-type: none"> MTMD CN 	\$\$\$\$	Études des besoins et des solutions Plans et devis	Chantier 3
	C1.4 Aménager un tracé cyclable favorisant des déplacements efficaces d'est en ouest au sein des quartiers La Providence et Saint-Joseph, au sud de la rivière Yamaska	<ul style="list-style-type: none"> Propriétaires fonciers 	\$\$	Négociations ou acquisitions des servitudes de passage Études de faisabilité Étude environnementale Plans et devis	Chantier 2
	C2 Comptabiliser les déplacements sur le réseau structurant par l'implantation stratégique de compteurs et par des campagnes de comptage	<ul style="list-style-type: none"> Partenaires privés 	\$	Démarche d'entente	En continu
	C3 Augmenter le maillage du réseau cyclable secondaire et de cheminement au sein des secteurs				
	C3.1 Ajouter des voies cyclables secondaires et de cheminement	-	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	En continu
	C3.2 Mettre à niveau des liens secondaires et de cheminement	<ul style="list-style-type: none"> MTMD 	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	En continu
	C4 Généraliser l'offre en stationnement pour vélo et y offrir des services au sein de la municipalité				
	C4.1 Augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos, notamment au sein des pôles générateurs de déplacements	<ul style="list-style-type: none"> Institutions Commerçants Promoteurs immobiliers 	\$	Réglementation Programme de subvention Démarche d'entente	En continu
	C4.2 Recenser et monitorer les espaces de stationnement pour vélos disponibles	<ul style="list-style-type: none"> Institutions Commerçants 	\$	Démarche d'entente	En continu
	C5 Garantir la continuité du réseau cyclable entre les aménagements cyclables projetés du quartier Christ-Roi et le projet de la promenade Gérard-Côté, afin d'assurer une circulation fluide des cyclistes	<ul style="list-style-type: none"> Daoust Lestage Lizotte Stecker 	\$	Suivi du projet	Chantier 1
C6 Soutenir la démarche de la MRC concernant le développement d'une piste cyclable interrégionale reliant Saint-Hyacinthe à Farnham	<ul style="list-style-type: none"> MRC de Farnham MRC de Rouville MRC de Brome-Missisquoi MTMD CP MRC des Maskoutains 	\$\$	Démarche d'entente	-	

SÉQUENCE DE RÉALISATION DES INTERVENTIONS

	Intervention	Partenaires potentiels	Coûts	Étapes préalables à la réalisation	Chantier
Interventions sur le transport collectif	T1 Optimiser les circuits d'autobus existants pour répondre aux besoins des résidents et identifier des pôles à desservir	<ul style="list-style-type: none"> EXO MRC des Maskoutains 	\$\$	Études des besoins Projet de refonte du réseau d'autobus	Chantier 2
	T2 Augmenter la desserte piétonne des arrêts d'autobus et leur accessibilité sur l'ensemble du réseau				
	T2.1 Ajouter des aménagements piétons pour desservir les arrêts d'autobus	<ul style="list-style-type: none"> EXO MTMD MRC des Maskoutains 	\$\$	Projet de refonte du réseau d'autobus Plans et devis	Chantier 2
	T2.2 Mettre à niveau des arrêts	<ul style="list-style-type: none"> EXO MTMD MRC des Maskoutains 	\$\$	Projet de refonte du réseau d'autobus Plans et devis	Chantier 2
	T3 Amorcer une réflexion sur le réaménagement du boulevard Laurier/rue Dessaulles (route 116) en un corridor de mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> EXO MTMD MRC des Maskoutains 	\$\$	Études des besoins et solutions Étude d'avant-projet Plans et devis	-
T4 Poursuivre l'étude amorcée par la Ville concernant l'implantation d'une gare intermodale	<ul style="list-style-type: none"> VIA Rail EXO Orléans Express MRC des Maskoutains Saint-Hyacinthe Technopole SDC centre-ville 	\$\$	Analyse d'opportunité Projet de refonte du réseau d'autobus Démarche d'entente avec les partenaires	-	

SÉQUENCE DE RÉALISATION DES INTERVENTIONS

Intervention	Partenaires potentiels	Coûts	Étapes préalables à la réalisation	Chantier
E1 Adapter les gestions aux configurations des intersections des axes structurants	• MTMD	\$\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 3
E2 Coordonner avec le MTMD les interventions visant l'ajout et la mise à niveau des aménagements actifs prévus sur les axes sous sa gestion	• MTMD	\$	Démarche d'entente	-
E3 Aménager les intersections afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers actifs				
E3.1 Sécuriser les traverses	• MTMD	\$\$	Études des besoins et solutions Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 2
E3.2 Retirer le virage à droite au feu rouge à des points stratégiques	• MTMD	\$	Réglementation Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 1
E4 Adapter la disponibilité des réseaux actifs en fonction de leur hiérarchie pour encourager les déplacements actifs				
E4.1 Adopter une politique hivernale pour la gestion du déneigement	-	\$\$	Réglementation	Chantier 1
E4.2 Rendre accessible le mobilier urbain durant l'hiver	-	\$	Réglementation	-
E4.3 Adopter une politique d'éclairage	• MTMD	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	En continu
E4.4 Mettre en place des banquettes multifonctionnelles	• MTMD	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	En continu
E5 Concevoir un réseau actif axé sur l'accessibilité universelle des usagers				
E5.1 Limiter les entrées charretières et leur largeur	• Commerces et services • Promoteurs immobiliers • Propriétaires fonciers	\$	Réglementation	En continu
E5.2 Aménager le dénivelé des entrées charretières sur la rue ou sur une banquette	• MTMD	\$\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	En continu
E5.3 Favoriser des aménagements surélevés aux intersections	-	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	En continu

Interventions sur l'ensemble des modes

SÉQUENCE DE RÉALISATION DES INTERVENTIONS

Intervention	Partenaires potentiels	Coûts	Étapes préalables à la réalisation	Chantier
E6 Repenser le réseau routier pour l'adapter à un partage optimal de la rue				
E6.1 Revoir la hiérarchie routière de la ville	• MTMD	\$\$	Comptages Études des besoins et solutions Réglementation	Chantier 1
E6.2 Limiter la vitesse de circulation à 30 km/h pour les rues locales	-	\$	Comptages Études des besoins et solutions Réglementation	Chantier 1
E6.3 Établir un guide d'apaisement de la circulation	-	\$\$	Comptages Réglementation Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 1
E7 Bonifier la connectivité vers le parc Les Salines				
	• MTMD	\$\$\$\$	Études des besoins et solutions Étude d'avant-projet Plans et devis	Chantier 3
E8 Amorcer une réflexion sur le réaménagement de rues partagées dans le secteur PPU centre-ville				
	• SDC centre-ville	\$	Consultations Études des besoins et solutions	Chantier 1
E9 Optimiser et assurer la sécurité des espaces de stationnement				
E9.1 Réévaluer l'offre de stationnement sur rue et hors rue afin d'optimiser son utilisation	-	\$	Plan de gestion des stationnements Réglementation	Chantier 1
E9.2 Aménager des espaces de stationnement minimisant la vulnérabilité des usagers actifs	-	\$\$	Études de faisabilité Plans et devis	Chantier 2
E10 Soutenir les changements d'habitudes à l'échelle des entreprises et des employés et développer des solutions de mobilité durable mutualisées				
E10.1 Encourager les employeurs à instaurer des mesures incitatives favorisant l'utilisation des alternatives à l'auto-solo	• Employeurs • Saint-Hyacinthe Technopole	\$	Démarche d'entente	Chantier 1
E10.2 Collaborer avec les entreprises et la MRC des Maskoutains pour faciliter la mise en place de solutions de mobilité durable	• MRC des Maskoutains • Saint-Hyacinthe Technopole	\$	Démarche d'entente	Chantier 1

Interventions sur l'ensemble des modes

SÉQUENCE DE RÉALISATION DES INTERVENTIONS

Interventions sur les services de mobilité alternative	Intervention	Partenaires potentiels	Coûts	Étapes préalables à la réalisation	Chantier
	M1 Évaluer l'intérêt d'un service d'autopartage, afin de permettre une implantation sur le territoire de la Ville	<ul style="list-style-type: none"> Partenaires privés Institutions Promoteurs immobiliers 	\$	Analyse d'opportunité Démarche d'entente	-
	M2 Amorcer des démarches pour déployer une flotte de vélos ou trottinettes en libre-service sur le territoire de la Ville	<ul style="list-style-type: none"> Partenaires privés Institutions 	\$	Analyse d'opportunité Démarche d'entente	-

6

SYNTHÈSE DE LA DÉMARCHE

Avec ce plan, nous réaffirmons notre volonté de bâtir une ville où se déplacer rime avec sécurité, simplicité et durabilité. Une ville pensée pour les gens, aujourd'hui comme demain.

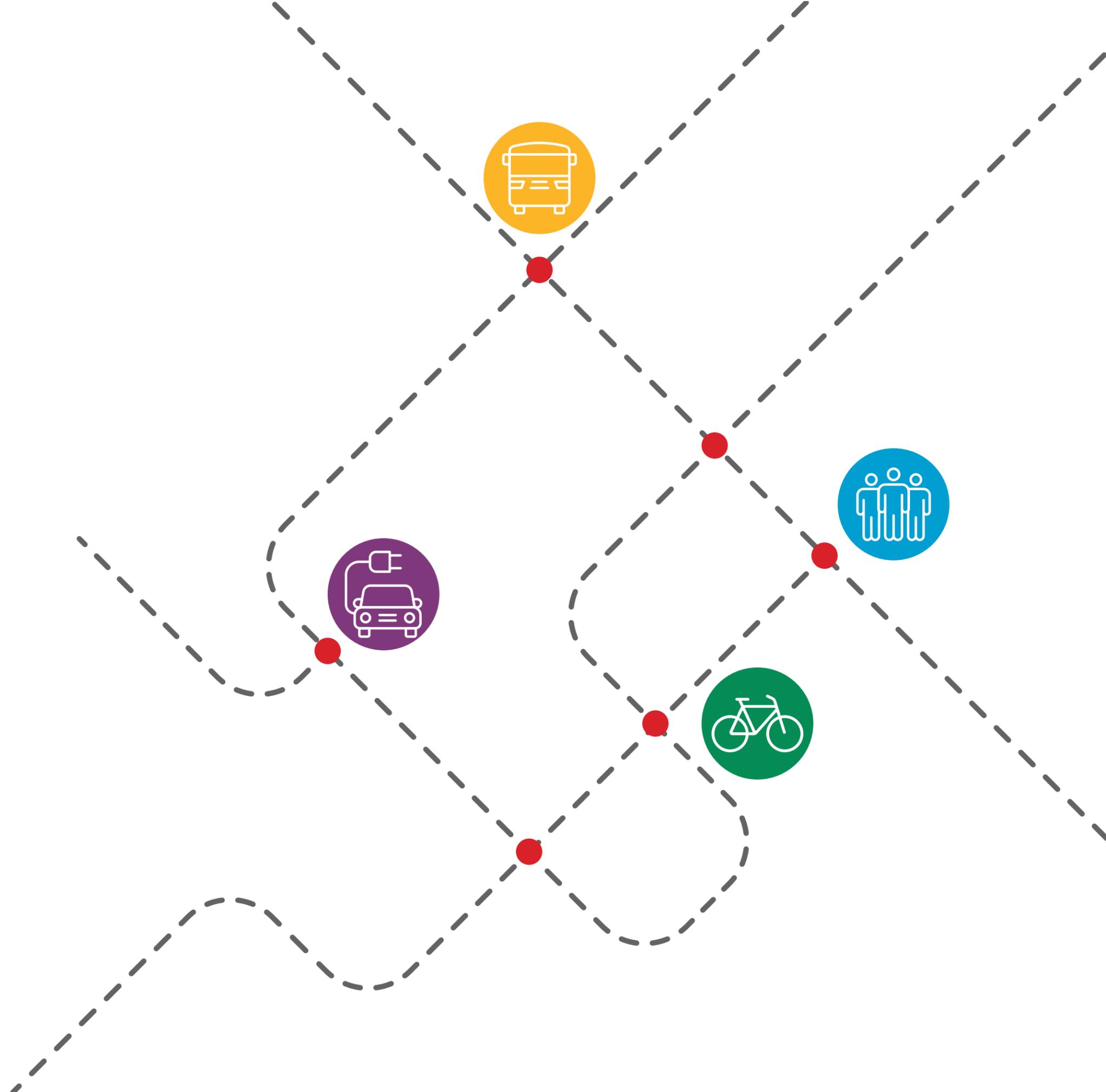
Le *Plan de mobilité active et durable* de la Ville de Saint-Hyacinthe marque une étape essentielle dans la réflexion collective autour de la mobilité sur le territoire. Bien plus qu'un simple document stratégique, il constitue un levier concret pour repenser les manières de se déplacer, d'aménager et de vivre ensemble. Fruit d'un travail rigoureux d'analyse et de concertation, il propose des orientations structurantes et des leviers d'action pour accompagner les déplacements des citoyens d'aujourd'hui et de demain.

Il ne s'agit pas d'un point final, mais d'un point de départ, d'une démarche évolutive ancrée dans les réalités locales et tournée vers l'avenir. Le suivi de cette démarche sera assuré conjointement par le Comité de mobilité active et durable et par les différents services municipaux, qui veilleront à ce que les orientations du Plan demeurent au cœur des décisions. Le Comité jouera un rôle d'influence déterminant sur le déploiement progressif des interventions, en s'assurant que celles-ci soient réalisées au rythme des projets et des opportunités qui se présenteront à la Ville.

Il appartient désormais à chacun — citoyen, organisme, partenaire et décideur — de s'en emparer, de participer activement à la réflexion et à la mise en œuvre des actions proposées. C'est en misant sur l'intelligence collective, l'écoute et l'engagement de tous que nous pourrions construire, ensemble, un environnement de vie plus harmonieux, connecté et résilient, faisant de Saint-Hyacinthe un modèle de mobilité durable au cœur du Québec.



Ville de Saint-Hyacinthe



Équipe de travail EXP

Eric Léonard, chargé de projet

Lucile Walz, professionnelle en planification et gestion de la mobilité

Eloïse Vitry, professionnelle en planification et gestion de la mobilité

Juliette Fèvre, ingénieure en planification et gestion de la mobilité

Sandrine Ducharme, ingénieure et urbaniste en planification de la mobilité

Joëlle Rompré, urbaniste en planification de la mobilité

André Leduc, ingénieur en planification et gestion de la circulation

Fannie-Jeanne Bouchard, graphiste