

Plan de Mobilité Active



PRÉLIMINAIRE

AVANT-PROPOS

Depuis plus d'un demi-siècle, l'individualisation croissante influence fortement le mode de développement urbain et le type de mobilité des citoyens. La part des déplacements, de plus en plus motorisés, entre le lieu de résidence, le lieu de travail et les lieux de loisir, ne cesse d'augmenter, favorisant de ce fait un mode de vie non actif. Les différentes répercussions sont de plus en plus connues, non seulement sur notre environnement, mais également sur notre santé et sur nos activités économiques.

Il n'est pas difficile de remarquer à quel point l'espace bâti autour de nous et de nos quartiers et villes est organisé en fonction de l'accessibilité motorisée. Les coûts qui y sont directement associés (p. ex., congestion, stationnement, développement et entretien des infrastructures routières) et ceux qui sont liés à son impact environnemental (p. ex., pollution atmosphérique et sonore, émission de gaz à effet de serre) doivent être pris en compte dans l'économie de notre société. Les coûts les plus importants liés à ce mode de vie non actif sont associés à la santé (p. ex., obésité, diabète, maladies respiratoires et cardiovasculaires, stress, accidents).

Le déplacement quotidien à pied ou à vélo ne fait pas l'unanimité que dans des villes européennes. En Amérique du Nord, notamment au Canada, le mode de déplacement actif prend de plus en plus d'importance. Plusieurs entités issues des milieux du travail, des écoles ainsi que d'organisations et d'institutions privées et publiques encouragent l'usage du transport actif. Pour plusieurs villes et municipalités, Brossard entre autres, il constitue non seulement une activité physique contribuant à la santé des citoyens, mais aussi une fonction utilitaire.

À la lumière de ce qui précède, dans la planification stratégique 2013-2030 de la Ville de Brossard, la mobilité active se trouve parmi les six grands axes de développement. Ce plan stratégique exige la mise en place d'une mobilité active sécuritaire et durable, et indique une orientation stratégique détaillée en plusieurs objectifs distincts, afin de soutenir le développement de nouvelles habitudes de vie valorisant des modes de déplacement actifs et collectifs.

Pour y arriver, la Ville de Brossard adopte le présent plan de mobilité active (PMA), qui lui permettra de se doter d'une stratégie de planification impliquant des prises de décisions favorisant le renforcement d'un mode de vie et d'une mobilité plus actifs des citoyens et citoyennes de Brossard.



« Avant tout, ne perdez pas le plaisir de marcher; chaque jour, je marche pour atteindre un état de bien-être et me débarrasser de toute maladie; c'est en marchant que j'ai eu mes pensées les plus fécondes, et je ne connais aucune pensée, aussi pesante soit-elle, que la marche ne puisse chasser »

Soren Kierkegaard (1813-1855),
philosophe danois

Boulevard Taschereau >



INTRODUCTION

UN PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE, C'EST QUOI?

Un plan de mobilité active (PMA) met en place une procédure destinée à améliorer l'offre en matière d'infrastructures et de services afin de promouvoir des modes de déplacement alternatifs à l'automobile; essentiellement la marche et le vélo. Il s'adresse à tous les citoyens et citoyennes et se veut un outil de mise en place de conditions favorables aux changements d'habitudes de vie, notamment pour les déplacements domicile-travail, mais également pour le magasinage ou les loisirs.

Ce plan dresse un portrait de la situation actuelle et propose des mesures prioritaires et des actions précises à entreprendre. Il consolide les bonnes pratiques et trace les chemins à suivre afin d'atteindre une part modale plus importante de déplacements actifs.

RAISON D'ÊTRE DU PMA

La mobilité active touche, chaque jour, l'ensemble de la population. Bien que pratiquée de diverses façons, elle est adoptée par plusieurs types d'usagers. Chacun de ces groupes possède des motivations et des besoins variables (voir figure 1); il est donc important de comprendre ces réalités et de les intégrer dans les orientations et les interventions de la Ville.

Un plan de mobilité active cherche à dégager les besoins, à proposer des solutions et à présenter les orientations en matière de déplacements actifs.

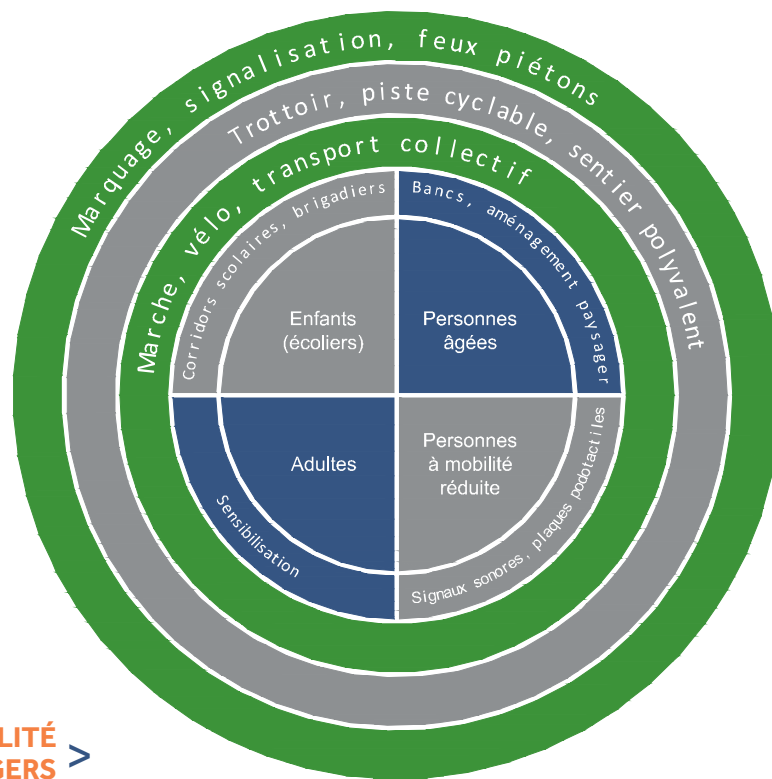


FIGURE 1 – PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE MOBILITÉ ACTIVE RÉPARTIS PAR TYPE D'USAGERS >

Les motifs de déplacement actif se divisent en deux catégories: les déplacements récréatifs et les déplacements utilitaires. Les tracés empruntés, la vitesse de déplacement ainsi que l'attention requise peuvent être différents selon l'activité pratiquée.

De l'enfant se rendant à l'école à l'ainé effectuant une promenade, en passant par l'adulte se déplaçant vers un arrêt d'autobus, plusieurs usagers peuvent se croiser sur un même lien, d'où l'importance d'aménager celui-ci en fonction de tous. Lorsque cela est accompli, on peut alors parler d'accessibilité universelle, terme couramment utilisé, particulièrement lorsqu'il est question d'usagers à mobilité réduite.

QUELS SONT LES OBJECTIFS VISÉS ?

Le portrait de la mobilité de la région de Montréal et les faits saillants de la dernière enquête Origine-Destination (2013) sur la mobilité des personnes soulignent :

- Une croissance annuelle moyenne de 1,0% de sa population et une hausse de 1,1% du nombre de ménages;
- Une hausse annuelle moyenne de la motorisation de 2%;
- Une croissance démographique et une croissance du taux d'emploi plus fortes en banlieue qu'à Montréal.

Sachant que le premier motif de déplacement est de se rendre au travail (plus de 32% des déplacements sur une période de 24 heures sont effectués à cette fin), le rôle important des déplacements en mode actif, en tant que mode exclusif ou combiné, devient de plus en plus clair, et les objectifs de ce plan pour les années futures deviennent aussi une évidence.

Le plan de mobilité active de Brossard permettra d'établir un portrait de la ville en soulignant ses atouts et ses points à améliorer. Il permettra aux différentes directions de la Ville de prendre des décisions prioritaires. Il clarifiera les actions précises à entreprendre et expliquera les étapes à suivre pour réaliser **les 5 objectifs** du PMA sur un horizon court à moyen (de 1 à 3 ans) et moyen à long (de 3 à 5 ans). Voici les objectifs :

- **SÉCURISER** les modes de déplacement actifs;
- Augmenter l'**ACCESSIBILITÉ** par l'adoption d'un mode de déplacement actif;
- Assurer l'**INTERMODALITÉ** entre le mode actif et d'autres modes de déplacement;
- Améliorer le **CONFORT** des usagers;
- **PROMOUVOIR** la pratique de la marche et du vélo.

«Sur l'ensemble des déplacements produits par la ville de Brossard, 6% se font de manière non motorisée et 16% en transport en commun.»

Enquête Origine-Destination. La mobilité des personnes dans la région de Montréal. Faits saillants. (2013)





*Passerelle reliant la rue
Claudel au boulevard
Grande-Allée (2014)*

Sécuriser les modes de déplacement actifs

Le premier objectif comprend l'amélioration de la sécurité de tous les usagers actifs, qu'ils soient cyclistes, piétons ou autres. La sécurisation doit cibler, de façon prioritaire, les usagers plus vulnérables, tels que les écoliers, les aînés et les personnes à mobilité réduite. L'ensemble des réseaux piétonniers et cyclables, les traverses et les intersections, particulièrement celles aux abords des établissements scolaires, des édifices achalandés, des pôles de transport collectif, sont visés par cet objectif et devront être sécuritaires en tout temps.

Augmenter l'accessibilité par l'adoption d'un mode de déplacement actif

Il s'agit de mettre en place et d'améliorer des infrastructures, des liaisons piétonnières et cyclables ainsi qu'une signalisation d'indication et un marquage qui seront uniformes et intuitifs. Un maillage efficace du réseau actif de la ville permettant d'accéder aux milieux résidentiels, aux parcs et établissements scolaires ainsi qu'aux pôles de transport collectif définit cet objectif.

Assurer l'intermodalité entre le mode actif et d'autres modes de déplacements

Cet objectif vise l'amélioration des liens et des installations permettant des modes de déplacement autres que l'auto solo. L'accessibilité et l'aménagement des arrêts d'autobus et terminus munis de supports à vélo et d'aires d'attente fonctionnelles (abribus, bancs, poubelles) peuvent encourager la combinaison de plusieurs modes de déplacement actif pour se rendre à destination. La mise en place d'un programme et de lieux de rencontre voués au covoiturage peut aussi permettre la croissance de l'intermodalité au détriment de la hausse du nombre de véhicules motorisés sur le réseau routier.

Améliorer le confort des usagers

Il s'agit d'aménager et d'entretenir les commodités pour les cyclistes et les piétons, telles que la signalisation, le mobilier urbain, l'aménagement paysager, l'éclairage, le stationnement ainsi que les services connexes. Le confort et la quiétude se retrouvent aussi dans les communications émises par la Ville. Brossard est en perpétuelle transformation et la coordination entre l'administration et les citoyens est un point crucial, notamment lors de l'ouverture d'un chantier de réfection, du détournement d'un trajet quotidien achalandé ou de la mise en place de nouveaux équipements.

Promouvoir la pratique de la marche et du vélo

La sensibilisation des citoyens et citoyennes et la promotion d'un mode de transport actif peuvent contribuer à accélérer les changements souhaités en ce qui concerne le choix du moyen de déplacement. Les citoyens et citoyennes sont de plus en plus informés, et la meilleure méthode d'encouragement est le partage d'expérience et la mise en place de campagnes et d'activités incitatives.



COMMENT FAIT-ON UN PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE ?

Le PMA concerne, de manière directe ou indirecte, plusieurs partenaires de la Ville de Brossard. Il est particulièrement important de mentionner les partenaires d'ordre gouvernemental, comme le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Direction de santé publique (DSP), et les partenaires à l'échelle régionale, tels que Santé Montérégie et les commissions scolaires Marie-Victorin et Riverside. Mentionnons notamment l'agglomération de Longueuil et ses différents services présents sur le territoire de la ville, en particulier le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et le Service de police (SPAL). À ces partenaires s'ajoutent différentes directions et différents services de la Ville, ainsi que plusieurs associations et organisations locales, sans oublier le plus important partenaire : les citoyens.

Le contenu du plan de mobilité active se base sur plusieurs documents obtenus auprès des organisations énumérées précédemment ainsi qu'auprès d'autres entités possédant une expertise dans le domaine, dont le Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) et Vélo Québec. De plus, plusieurs dossiers d'études, plans et recommandations internes de la Ville de Brossard ont été pris en considération dans l'élaboration du PMA.

À ces documents s'ajoutent les résultats de sondage réalisés par la Ville pour cerner les besoins des citoyens en fait de mobilité active. Les citoyens de Brossard ont eu l'occasion d'exprimer leurs besoins et contraintes dans différents sondages et questionnaires visant leurs habitudes et besoins de déplacement.

Il est important de mentionner le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (PAGMTAA), qui vise à soutenir financièrement les municipalités dans la mise en place d'infrastructures favorisant les déplacements actifs efficaces en milieu urbain. Le programme a été lancé en 2013 par le gouvernement du Québec et encourage les villes à élaborer leur plan de mobilité active. En ce qui a trait aux aménagements, c'est à l'aide du programme Véloce II que Brossard a déjà effectué des interventions à l'intention des usagers actifs, dont la construction de nouveaux liens ainsi que l'éclairage de pistes multifonctionnelles.

Le plan de mobilité active est conçu et structuré en trois étapes :

1. Contexte

Le contexte permet de connaître davantage le territoire, l'environnement et le développement de la ville et de comprendre, de manière générale, comment celle-ci se positionne quant aux déplacements effectués par ses citoyens, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de son territoire.

2. Diagnostic

Le diagnostic met de l'avant les actifs, les lacunes et les besoins en fait d'infrastructures, d'accessibilité et de mise en œuvre de la mobilité active. Il permet de déterminer les interventions qui doivent être prévues dans le plan d'action. Une fois le diagnostic réalisé, les objectifs du PMA énoncés au départ sont arimés aux objectifs d'intervention prioritaires à mettre en œuvre dans le plan d'action.

3. Le plan d'action

Alors que le diagnostic dégage des interventions et des mesures à réaliser, le plan d'action permet à la Ville de planifier en détail et d'intervenir de manière concrète à l'aide d'une série d'actions répondant chacune à un objectif précis.

PLAN D'ACTION

OBJECTIFS D'INTERVENTION ET ACTIONS

Objectif d'intervention	Niveau de priorité			Lieux d'intervention ciblés en priorité	Acteurs responsables/ impliqués	Action prévue			
	Très prioritaire	Prioritaire	Priorité moyenne			En continu	1 an	3 ans	5 ans
OBJECTIF 1 – SÉCURITÉ Améliorer la sécurité des modes de déplacement actifs									
Sécuriser les intersections et les passages pour piétons et cyclistes									
Mettre à jour la signalisation, le marquage ainsi que les équipements liés à la gestion des feux de circulation afin que ceux-ci rencontrent les normes en vigueur.	✓			- Rues collectrices et artères. - Pôles générateurs de déplacement	Génie, Travaux publics, MTQ.		•		
Réduire la longueur des traversées piétonnes au moyen d'aménagements physiques (saillies de trottoir, refuge, etc.).		✓		- Rues collectrices et artères.	Génie.			•	
Optimiser les aménagements existants à l'aide de panneaux de prescription lumineux, de marquage permanent et de couleurs distinctives.			✓	- Rues collectrices et artères. - Zones scolaires et parcs.	Génie, Travaux publics.	•			
Programmer des mouvements protégés ou semi-protégés pour les usagers actifs aux intersections achalandées.	✓			- Artères. - Zones commerciales	Génie, MTQ.		•		
Assurer que la visibilité soit optimale aux intersections en réduisant toute source de conflit.	✓			- Rues collectrices et artères.	Génie, Travaux publics, Urbanisme.	•			
Sécuriser les liens piétonniers et cyclables existants									
Produire un inventaire de la signalisation de prescription, d'indication ainsi que le marquage présent sur les liens multifonctionnels.		✓		- Intersections principales des réseaux piétonniers et cyclables.	Génie.			•	
Élaborer un plan de signalisation et de marquage pour l'ensemble du réseau afin de bonifier et corriger les déficiences relevées pour les parcours piétonniers et cyclables.		✓		- Intersections principales des réseaux piétonniers et cyclables.	Génie.			•	
Prévoir l'éclairage des voies cyclables et sentiers piétonniers.	✓			- Liens à proximité des pôles générateurs de déplacements et corridors scolaires.	Génie.	•			

Objectif d'intervention	Niveau de priorité			Lieux d'intervention ciblés en priorité	Acteurs responsables/ impliqués	Action prévue				
	Très prioritaire	Prioritaire	Priorité moyenne			En continu	1 an	3 ans	5 ans	
Modifier les liens cyclables existants afin de séparer, lorsque possible, les différents types d'usagers actifs et prévoir l'aménagement de liens unidirectionnels.			✓	- Liens multifonctionnels et bidirectionnels longeant les artères achalandées.	Génie.				•	
Assurer la réfection des trottoirs et liens multifonctionnels existants afin de corriger des problématiques liées à la chaussée et au drainage.			✓	- Liens à proximité des pôles générateurs de déplacements et corridors scolaires.	Travaux publics.	•				
Prévoir la présence de patrouilleurs ou cadets-policiers à vélo sur les liens cyclables pendant la période estivale.			✓	- Liens à proximité des pôles générateurs de déplacements et corridors scolaires.	Service de police de l'agglomération Longueuil.	•				
Atténuer la circulation sur les rues résidentielles										
Prévoir l'installation d'afficheurs de vitesse mobiles ou fixes.		✓		- Zones scolaires et parcs.	Génie, Travaux publics.	•				
Planter des aménagements physiques tels que des saillies de trottoir, des îlots ainsi que des chicanes.			✓	- Rues collectrices.	Génie.				•	
Installer des balises flexibles au centre de la chaussée pour les passages piétons, au début des zones de 30 km/h ainsi qu'en rive pour délimiter les bandes cyclables.	✓			- Rues collectrices. - Zones scolaires et parcs.	Génie, Travaux publics.		•			
Effectuer le marquage de lignes axiales centrales et de lignes de rive pour réduire la largeur du corridor véhiculaire.	✓			- Rues collectrices.	Génie, Travaux publics.		•			
Sécuriser les déplacements et l'accessibilité des lieux fréquentés par les usagers les plus vulnérables										
Assurer le maintien et la bonification du réseau de corridors scolaires.	✓			- Liens à proximité des établissements scolaires.	Génie, Loisirs, Travaux publics. Commissions scolaires.	•				
Identifier et évaluer les intersections nécessitant la présence d'un brigadier scolaire.		✓			Génie, Loisirs	•				
Prévoir l'arrimage entre les liens actifs et l'accès aux établissements scolaires, parcs, bibliothèque, CLSC etc. (voir plans I et II).	✓			-Corridors et zones scolaires	Génie, Travaux publics, Urbanisme.			•		
Valider la vitesse pratiquée à proximité des parcs et des zones scolaires et prévoir une surveillance policière aux endroits problématiques.		✓		- Rues collectrices et artères.	Génie, Travaux publics. Service de police de l'agglomération Longueuil.	•				

Objectif d'intervention	Niveau de priorité			Lieux d'intervention ciblés en priorité	Acteurs responsables/ impliqués	Action prévue			
	Très prioritaire	Prioritaire	Priorité moyenne			En continu	1 an	3 ans	5 ans
En toute saison, effectuer de façon prioritaire l'entretien des liens actifs utilisés par les usagers vulnérables.	✓			- Zones scolaires et pôles générateurs de déplacements.	Travaux publics.	•			
Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes lors des chantiers et des travaux routiers									
Informers les organismes touchés et autres partenaires lors de travaux impliquant un détour pour les usagers actifs.	✓			- Zones scolaires et pôles générateurs de déplacements.	Génie, Travaux publics, Urbanisme. Promoteurs, entrepreneurs.	•			
Valider les plans de signalisation et de détour lors d'entraves et y intégrer les piétons et cyclistes.	✓			- Ensemble du territoire.	Génie, Urbanisme. Promoteurs, entrepreneurs.	•			
À l'interne, de la planification à la réalisation, considérer les besoins des usagers actifs dans la conception ainsi que les plans et devis.	✓			- Ensemble du territoire.	Génie, Urbanisme.	•			
OBJECTIF 2 : ACCESSIBILITÉ Augmenter l'accessibilité du transport actif									
Bonifier les liens piétonniers									
Améliorer le maillage local vers les pôles générateurs de déplacements (voir plan I).		✓		- Secteurs résidentiels de haute densité. - Zones scolaires et parcs.	Génie, Urbanisme.			•	
Aménager des passages piétonniers et sentiers polyvalents permettant des trajets directs.			✓	- Secteurs résidentiels de haute densité.	Génie, Urbanisme. Promoteurs.				•
Coordonner l'arrimage des liens piétonniers publics et privés lors de nouveaux projets de développement.		✓		- Ensemble du territoire.	Génie, Urbanisme.	•			
Prévoir la construction de trottoirs sur les artères collectrices et rues locales possédant un développement résidentiel de haute densité (voir plan I).	✓			Rues collectrices et artères. - Rues locales possédant une forte densité résidentielle.	Génie.		•		
Bonifier le réseau cyclable (voir plan II)									
Améliorer le maillage du réseau cyclable existant.		✓		- Liens à proximité des zones scolaires et pôles générateurs de déplacements.	Génie.			•	
Coordonner l'arrimage du réseau cyclable avec les villes voisines.		✓		- Liens limitrophes aux municipalités voisines.	Génie, Urbanisme. Villes de Longueuil, La Prairie et Montréal.				•

Objectif d'intervention	Niveau de priorité			Lieux d'intervention ciblés en priorité	Acteurs responsables/ impliqués	Action prévue			
	Très prioritaire	Prioritaire	Priorité moyenne			En continu	1 an	3 ans	5 ans
Prévoir la mise à jour et l'ajout de signalisation d'indication le long des liens cyclables ainsi que des plans illustrant le réseau municipal.		✓		- Intersections principales du réseau cyclable local.	Génie, Travaux publics. Vélo-Québec.			•	
Prévoir que les liens cyclables se raccordent aux parcs et installations municipales.		✓		- Ensemble du territoire.	Génie.			•	
Améliorer la connexion entre les quartiers enclavés par des barrières physiques									
Aménager des traverses supplémentaires permettant de franchir les voies ferrées, les cours d'eau ainsi que les axes routiers majeurs (voir plan III).		✓		- Pôles générateurs de déplacements.	Génie. Canadien National, MTQ, Villes de Longueuil, La Prairie et Montréal.			•	
Ajuster le temps alloué pour les usagers actifs aux intersections majeures munies de feux de circulation, en fonction des normes en vigueur.	✓			- Artères	Génie. MTQ.		•		
Éliminer les traverses s'effectuant en deux temps aux intersections majeures munies de feux de circulation.	✓			- Zones scolaires et pôles générateurs de déplacements.	Génie. MTQ.		•		
Revoir l'aménagement des liens actifs sur les viaducs.		✓		- Artères.	Génie, Travaux publics.		•		
Assurer un entretien adéquat des liens de transport actif									
Prévoir le déneigement et l'épandage d'abrasifs sur l'ensemble des liens actifs incluant les sentiers polyvalents.	✓			- Zones scolaires et pôles générateurs de déplacements.	Travaux publics.	•			
Assurer le nettoyage périodique afin de retirer poussière, sable, roche et autres résidus, tant à l'extérieur que sur la chaussée (bandes cyclables).	✓			- Ensembles des liens actifs.	Travaux publics.	•			
Élaguer les arbres et la végétation se situant à proximité et pouvant obstruer le passage des usagers.	✓			- Rues collectrices, artères.	Travaux publics.		•		
Prévoir des infrastructures pour les piétons et les cyclistes dans les lieux de destination									
Adopter une politique visant l'ajout de supports à vélo sur le territoire de la ville en établissant un nombre recommandé de places pour les espaces publics et privés.		✓		- Établissements scolaires et municipaux. - Zones commerciales.	Génie, Loisirs, Urbanisme.		•		
Assurer la présence d'installations sanitaires à proximité des parcs et lieux achalandés.			✓	- Parcs, intersections de liens actifs.	Loisirs, Travaux publics.				•

Objectif d'intervention	Niveau de priorité			Lieux d'intervention ciblés en priorité	Acteurs responsables/ impliqués	Action prévue			
	Très prioritaire	Prioritaire	Priorité moyenne			En continu	1 an	3 ans	5 ans
Favoriser l'installation de douches et de vestiaires dans les établissements municipaux et encourager les employeurs à faire de même.			✓	- Ensemble du territoire.	Génie, Urbanisme. Employeurs.			•	
Établir une charte d'accessibilité universelle									
Assurer une coordination et une intégration du plan d'action et d'intervention à l'égard des personnes handicapées.		✓		- Pôles générateurs de déplacements.	Génie, Loisirs, Travaux publics, Urbanisme.		•		
Concevoir les réfections et nouveaux projets en fonction des guides et recommandations produits par les organismes reconnus, dont le RAAMM, l'INLB et l'OPHQ.	✓			- Ensemble du territoire.	Génie, Travaux publics, Urbanisme. INLB, OPHQ, RAAMM.	•			
Implanter des plaques podotactiles et feux sonores aux intersections.		✓		- Pôles générateurs de déplacements.	Génie.			•	
OBJECTIF 3 : INTERMODALITÉ Favoriser l'intermodalité pour les déplacements de moyenne et longue distance									
Favoriser les déplacements actifs et collectifs pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail									
Améliorer les cheminements piétonniers et cyclables à proximité des terminus et arrêts fréquentés.		✓		- Pôles de transport collectif.	Génie, Travaux publics.			•	
Travailler en collaboration avec les sociétés de transport pour faciliter et sécuriser leurs déplacements sur le territoire.	✓			- Pôles de transport collectif et arrêts fréquentés.	Génie. AMT, RTL.	•			
Prévoir l'implantation de voies réservées et de préemption pour les autobus.		✓		- Artères.	Génie. AMT, MTQ, RTL.			•	
Coordonner la localisation et l'aménagement des arrêts d'autobus									
Assurer la présence de mobilier urbain à proximité des arrêts, dont poubelles, bancs et supports à vélo.		✓		- Pôles de transport collectif.	Génie, Travaux publics. AMT, RTL.			•	
Prévoir l'installation d'abribus, en fonction des critères d'implantation établis		✓		- Arrêts possédant un important volume d'usagers montants.	Génie. RTL.	•			
Encourager l'implantation de lignes permettant l'accessibilité universelle pour les usagers.	✓			- Pôles générateurs de déplacements.	Génie, Travaux publics. RTL.		•		
Lors de réfections, intégrer lorsque possible le guide d'aménagement des arrêts et abribus produit par le RTL.	✓			- Ensemble du territoire.	Génie, Travaux publics, Urbanisme. RTL.	•			

Objectif d'intervention	Niveau de priorité			Lieux d'intervention ciblés en priorité	Acteurs responsables/ impliqués	Action prévue				
	Très prioritaire	Prioritaire	Priorité moyenne			En continu	1 an	3 ans	5 ans	
OBJECTIF 4 : CONFORT ET CONVIVIALITÉ Marcher et s'arrêter dans l'espace public										
Améliorer le confort des espaces publics										
Accentuer le verdissement aux intersections et en section courante.		✓		- Rues collectrices et artères.	Génie, Travaux publics.	●				
Assurer une coordination et une intégration du plan d'embellissement de la municipalité		✓		- Ensemble du territoire.	Génie.		●			
Intégrer de l'art aux espaces publics.			✓	- Parcs et installations municipales.	Loisirs.					●
Favoriser les programmes d'animation de l'espace public.		✓		- Parcs et installations municipales.	Loisirs.		●			
Inciter les entreprises à faire de l'aménagement paysager autour de leur propriété.		✓		- Artères.	Urbanisme.	●				
Concevoir un parcours thématique afin d'inciter les citoyens à sillonner les liens actifs.			✓	- Parcs et installations municipales.	Loisirs.					●
OBJECTIF 5 : PROMOTION Promouvoir la marche et le vélo										
Promouvoir la marche et le vélo pour les déplacements										
Organiser des activités de sensibilisation à la sécurité routière.	✓			- Établissements scolaires.	Communications, Génie. Commissions scolaires, Service de police de l'agglomération.		●			
Faire connaître le plan de mobilité active aux partenaires, promoteurs et entrepreneurs opérant dans la municipalité.		✓		- Ensemble du territoire.	Génie, Travaux publics, Urbanisme. Promoteurs, entrepreneurs.		●			
Encadrer les événements liés aux déplacements actifs et organisés sur le territoire de la ville.		✓		- Ensemble du territoire.	Communications, Génie, Loisirs, Travaux publics.	●				
Encourager les employeurs à fournir des installations favorisant les déplacements actifs			✓	- Ensemble du territoire.	Urbanisme.					●
Élaborer un plan de communication visant la promotion du transport actif et le partage de l'espace.	✓			- Ensemble du territoire.	Communications, Génie.		●			



Objectif d'intervention	Niveau de priorité			Lieux d'intervention ciblés en priorité	Acteurs responsables/ impliqués	Action prévue				
	Très prioritaire	Prioritaire	Priorité moyenne			En continu	1 an	3 ans	5 ans	
Constituer un comité de suivi sur la mobilité active										
Prévoir des rencontres impliquant les organismes liés à la ville et touchés par les déplacements actifs.	✓			- Ensemble du territoire.	Communications, Génie, Travaux publics, Urbanisme.	●				
Organiser des marches exploratoires avec différents types d'usagers.			✓	- Rues collectrices et artères.	Communications, Génie, Travaux publics, Urbanisme.			●		
Réaliser une consultation publique pour les aménagements actifs à l'échelle d'un secteur.		✓		- Rues locales et collectrices, zones scolaires.	Communications, Génie, Urbanisme.			●		
Informé et être à l'écoute des citoyens										
Informé les citoyens pour tout aménagement touchant la mobilité active.	✓			- Communiqués, médias sociaux et site web de la ville.	Communications, Génie, Travaux publics.	●				
S'assurer que les plans du réseau piétonnier et cyclable soient accessibles et à jour.	✓			- Site web de la ville.	Communications, Génie, Urbanisme.		●			
Prévoir et maintenir un lien vers les plans du réseau de transport collectif du RTL, de l'AMT et de la STM.	✓			- Site web de la ville et de ses partenaires.	Communications, Génie, Urbanisme. AMT, RTL, STM.		●			
Poursuivre la mission de Services Brossard en favorisant une approche participative ainsi qu'un retour et un suivi dans un délai raisonnable.		✓		- Service à la clientèle (courriel, téléphone et en personne).	Services Brossard et ensemble des directions de la ville.	●				



PROCÉDURE DE SUIVI INTERNE

En fonction de l'émergence des besoins en matière de mobilité active et des projets réalisés dans la foulée du plan d'action, le plan de mobilité active est appelé à évoluer au fil des années. Pour permettre un suivi adéquat et assurer la mise en place des interventions proposées, une mise à jour du document sera effectuée tous les cinq ans. Cette mise à jour verra également à intégrer de nouveaux principes et solutions d'aménagement.

Bien que la direction du génie assurera la gestion du document et de ses outils connexes, l'ensemble des directions de la ville contribueront, à différents niveaux, à la réalisation des interventions prévues. La direction de l'urbanisme verra, entre autres, à ce que tout nouveau projet de développement intègre les principes de mobilité active et que les promoteurs présents sur le territoire soient orientés en ce sens. La direction des travaux publics effectuera l'entretien et la réfection ponctuelle des infrastructures existantes, alors que la direction du loisir, de la culture et de la vie communautaire animera les espaces publics au moyen d'activités et d'expositions diverses. Quant à la direction des communications, elle mettra en place et diffusera les campagnes de sensibilisation et assurera la transmission d'informations aux citoyens au moyen des médias sociaux et autres communiqués.

Lexique

Accessibilité

Possibilité d'avoir accès à un lieu sans rencontrer d'obstacles, de barrières ou d'autres éléments qui rendraient difficile, voire impossible, la continuité d'un trajet de manière sécuritaire et confortable.

Artère

Route destinée à la circulation de transit et où l'accessibilité à la propriété est moindre. On retrouve généralement des feux de circulation aux intersections des artères et celles-ci se raccordent aux rues collectrices. La vitesse maximale permise est de 50 km/h, leur largeur est variable et elles possèdent souvent un terre-plein central.

Arrêts accessibles

Arrêts munis de trottoirs d'une largeur minimum de 1,50 m, sans obstacle pour le cheminement, avec un bateau pavé pour y accéder depuis la chaussée.

Arrêts partiellement accessibles et facilement aménageables

Arrêts munis de trottoirs, mais dont un ou plusieurs éléments empêchent l'accessibilité universelle (p. ex., largeur inférieure à 1,50 m, obstacle au cheminement, absence de bateau pavé, mauvais état du revêtement, hauteur de la bordure, etc.).

Arrêts non accessibles

Arrêts à un endroit où on ne retrouve pas de trottoir, où le volume et la vitesse de circulation sont élevés et où il peut être complexe d'aménager une aire d'attente sécuritaire.

Auto solo

Terme utilisé pour définir le déplacement d'une seule personne à bord d'un véhicule motorisé, souvent pour des motifs tels que le travail ou les études.

Plaques podotactiles

Plaques installées au sol aux coins d'une intersection dans le but d'aider les personnes possédant une déficience visuelle lors de leurs déplacements. Ces plaques permettent d'accentuer la délimitation des textures au sol et d'indiquer aux usagers la fin d'un trottoir ou le début de la chaussée.

Rue collectrice

Route destinée à des mouvements de transit et d'accès à la propriété. On retrouve généralement des arrêts et des passages piétonniers aux intersections des rues collectrices et celles-ci font le lien entre les artères et les rues locales. La vitesse maximale permise est de 40 km/h et leur largeur est de 11 m.

Rue locale

Route destinée à l'accessibilité à la propriété et où la circulation de transit est faible, voire inexistante. Elle se raccorde généralement à une rue collectrice. La vitesse maximale permise est de 40 km/h et leur largeur est de 9 m.

Bateau pavé

Dépression d'un trottoir devant l'entrée d'une propriété, devant un passage piétonnier ou à une intersection.

Corridor scolaire

Trajet sécuritaire pour le déplacement actif des écoliers. Généralement, ces trajets sont identifiés. La modération de la circulation, la réduction de la vitesse et la présence de brigadiers sont des éléments essentiels pour assurer la sécurité des écoliers.

Gaz à effet de serre (GES)

Gaz qui absorbent une partie des rayons solaires et qui les redistribuent sous forme de radiations dans l'atmosphère, d'où le terme « effet de serre ».

Intermodalité

Utilisation de différents modes de transport pour un même déplacement.

Mobilité active

Toute forme de déplacement où l'énergie est fournie par l'être humain. La marche, la bicyclette, le fauteuil roulant non motorisé et les patins à roues alignées constituent différentes façons de se déplacer activement.

Personne à mobilité réduite

Personne éprouvant des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Cela inclut les personnes souffrant d'un handicap sensoriel ou intellectuel, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, les personnes âgées, les femmes enceintes et les parents se déplaçant avec de jeunes enfants.

Sentier polyvalent

Sentier aménagé pour différents types d'usages allant de la marche au vélo, en passant par le patin à roues alignées. De façon générale, il possède une largeur de 3 à 4 m et permet aussi la circulation des personnes à mobilité réduite.

Tronçon

Segment, partie d'une ligne, d'une voie de circulation.

Acronymes

AMT :	Agence métropolitaine de transport
INLB :	Institut Nazareth et Louis-Braille
CSMV :	Commission scolaire Marie-Victorin
DSP :	Direction de la santé publique du Québec
OPHQ :	Office des personnes handicapées du Québec
MADA :	Municipalité amie des aînés
MTQ :	Ministère des Transports du Québec
PAGMTAA :	Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile
RAAMM :	Regroupement des aveugles et amblyopes du Montréal métropolitain
RSB :	Commission scolaire Riverside
RTL :	Réseau de transport de Longueuil
SPAL :	Service de police de l'agglomération de Longueuil