

Rapport de consultation



exp.

Plan directeur de transport actif de la Ville de Magog

Table des Matières

Introduction

1. Méthodologie
2. Faits saillants : ateliers et sondage
4. Résumé des discussions : séance d'idéation
5. Résumé des discussions : atelier dans les écoles
6. Sondage en ligne : analyse

Conclusion

Introduction

Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur de transport actif de la Ville de Magog, des activités de participation citoyenne ont eu lieu auprès de la population magogoise afin de recueillir leurs besoins en matière de transport actif.

Les différentes activités, réalisées auprès de plus de 1 000 personnes, ont eu pour objectif d'identifier les obstacles à la pratique de la marche et du vélo dans la municipalité et d'amorcer des pistes de solution permettant de répondre aux besoins des citoyens.

Le détail des activités menées est présenté à la section « Méthodologie » du présent rapport. Les échanges et les réponses obtenues lors des activités participatives compléteront le diagnostic technique réalisé dans le cadre du projet et alimenteront la vision et les orientations du futur plan directeur.

1. Méthodologie

Trois types de consultations ont été effectuées afin de représenter les besoins de l'ensemble de la population de Magog.

1) Séance d'idéation ouverte à tous les citoyens le mercredi 26 octobre 2022

- Plus de 40 participants;
- Période d'information générale;
- Discussions par tables sur trois thématiques :
 - Les déplacements à vélo;
 - Les déplacements à pied;
 - Les déplacements utilitaires.
- Discussions effectuées autour de cartes que les participants ont annotées :
 - Mise en commun des discussions;
 - Un porte-parole par table;
 - Résumé des 3 points jugés les plus importants à chacune des tables.

1. Méthodologie (suite)

2) Ateliers de travail – école secondaire de la Ruche et école Montessori Magog les 9 et 10 novembre

- Participation de plus de 60 élèves âgés entre 10 et 16 ans;
- Séance d'information et de sensibilisation sur le transport actif à Magog;
- Ateliers de travail sur carte du réseau cyclable.

3) Sondage en ligne du 27 octobre au 17 novembre

- 1 032 répondants pour répondre à des questions concernant :
 - Pratique du vélo et de la marche;
 - Obstacles limitant ces pratiques;
 - Leviers pouvant modifier la façon de se déplacer dans la ville .

Note: une consultation citoyenne visant les aînés a été organisée le 23 novembre. Plus de 400 aînés ont été invité à participer et/ou répondre au sondage en ligne. Aucune personne ne s'est présentée à la consultation citoyenne. Ce groupe d'âge est toutefois très bien représenté dans le sondage en ligne, puisqu'il représente 15 % des répondants.

2. Faits saillants

Voici les éléments qui ressortent de l'ensemble des activités de consultation :

- Le réseau cyclable est peu adapté aux transports utilitaires (commerces, milieu de travail, écoles);
- Les infrastructures cyclables et piétonnes offertes sont, pour certaines, en mauvais état;
- La population a besoin d'aménagement leur permettant de se rendre à des points d'intérêts qui varient selon les âges;
- Plusieurs barrières limitant les déplacements en transport actif sont présentes : la rivière Magog, la rue Sherbrooke, l'autoroute 55, etc.;
- Certaines traverses et intersections sont peu sécuritaires pour les modes actifs;
- Un grand engouement envers le transport actif est ressenti chez les citoyens de tout âge;
- Les jeunes souhaitent se rendre à l'école en vélo, mais des infrastructures sécuritaires sont souvent manquantes pour le permettre.

3. Résumé des discussions: séance d'idéation

Lors de la séance d'idéation du 26 octobre, les discussions ont été orientées selon 3 axes : le réseau cyclable, le réseau piétonnier et les déplacements utilitaires. Les grandes thématiques suivantes sont ressorties des échanges :

- Connectivité des réseaux;
- État des infrastructures;
- Sécurité;
- Liaison vers les points d'intérêt;
- Développement des réseaux cyclables et piétonniers;
- Développement de services pour les vélos.

Les points soulevés lors de l'atelier sont analysés selon ces six thématiques.

3. Résumé des discussions: séance d'idéation (suite)

Connectivité des réseaux

Les citoyens présents lors de l'atelier ont exprimé un besoin de connecter la Ville de Magog aux municipalités environnantes, notamment Orford, en aménageant des liens cyclables au nord de l'autoroute 10, sur le chemin Roy et la rue Merry Nord. Un besoin de connecter les différents secteurs de la Ville entre eux a également été exprimé. En effet, des ajouts de liens cyclables et piétonniers traversant la rivière Magog pour relier les secteurs sud au reste de la ville ont été proposés. Le barrage sur la rivière, dans le quartier des Tisserands, est jugé comme étant un axe propice pour l'implanter.

De plus, le quartier Omerville est enclavé, il est jugé nécessaire que ce dernier soit relié au reste de la Ville par l'ajout d'un lien cyclable et piétonnier sous l'autoroute 55 ou par le réaménagement de la rue Sherbrooke au niveau de l'échangeur de l'autoroute 55. La rue Sherbrooke est aussi identifiée comme une barrière difficilement franchissable par les piétons et les cyclistes. Pour finir, un lien au-dessus du ruisseau Rouge, dans le secteur de la rue Giguère, pourrait être envisagé pour relier plus directement les secteurs résidentiels au secteur commercial.

9 3. Résumé des discussions: séance d'idéation (suite)

État des infrastructures existantes

De nombreux commentaires concernant le mauvais état des infrastructures ont été relevés. En effet, il a été mentionné que les trottoirs étaient en mauvais état et peu praticable à de nombreux endroits. Il en va de même pour les revêtements de certains liens cyclables qui rendent la pratique du vélo inconfortable.

3. Résumé des discussions: séance d'idéation (suite)

Sécurité

De nombreuses questions de sécurité impliquant les piétons et les cyclistes ont également été soulevées :

- L'intersection des rues de Hatley et Merry Sud n'est pas adaptée aux transports actifs;
- Les croisements avec le chemin de fer ne sont pas conviviaux pour les cyclistes et les piétons;
- La piste cyclable sur le chemin Roy est dangereuse : les piétons y circulent et les cyclistes sont peu visibles lorsqu'ils approchent des entrées charretières;
- Le partage des pistes multifonctionnelles, comme sur le pont de la rue Principale Est, est parfois problématique.

Plus généralement, la cohabitation entre les piétons et les cyclistes est jugée problématique dans plusieurs secteurs.

3. Résumé des discussions: séance d'idéation (suite)

Liaison vers les points d'intérêt

Les participants ont soulevé l'importance de pouvoir se rendre aux différents points d'intérêt de la Ville à pied ou à vélo. En effet, il est jugé que les écoles doivent être facilement accessibles et de façon sécuritaire en transport actif. Les secteurs commerciaux et d'emplois doivent également être reliés au reste de la Ville par des pistes cyclables et des trottoirs. Deux axes importants ont d'ailleurs été identifiés à cet effet :

- La route 112 entre le chemin Roy et la sortie 115 de l'autoroute 10 nécessite des aménagements cyclables et piétonniers pour pouvoir rejoindre le nouveau complexe commercial (Avril supermarché santé, Carrefour santé Globale) ainsi que le terminus d'autobus;
- L'implantation d'un lien cyclable sur la rue Sherbrooke et la rue Principale Ouest permettrait de rejoindre l'ensemble des commerces présents le long de l'axe.

4. Résumé des discussions : ateliers dans les écoles

Les ateliers de travail qui ont eu lieu les 9 et 10 novembre dans les écoles La Ruche et Montessori ont permis de comprendre les besoins de plus de 60 élèves âgés entre 10 et 16 ans. Les élèves ont été questionnés sur leurs besoins en transport actif.

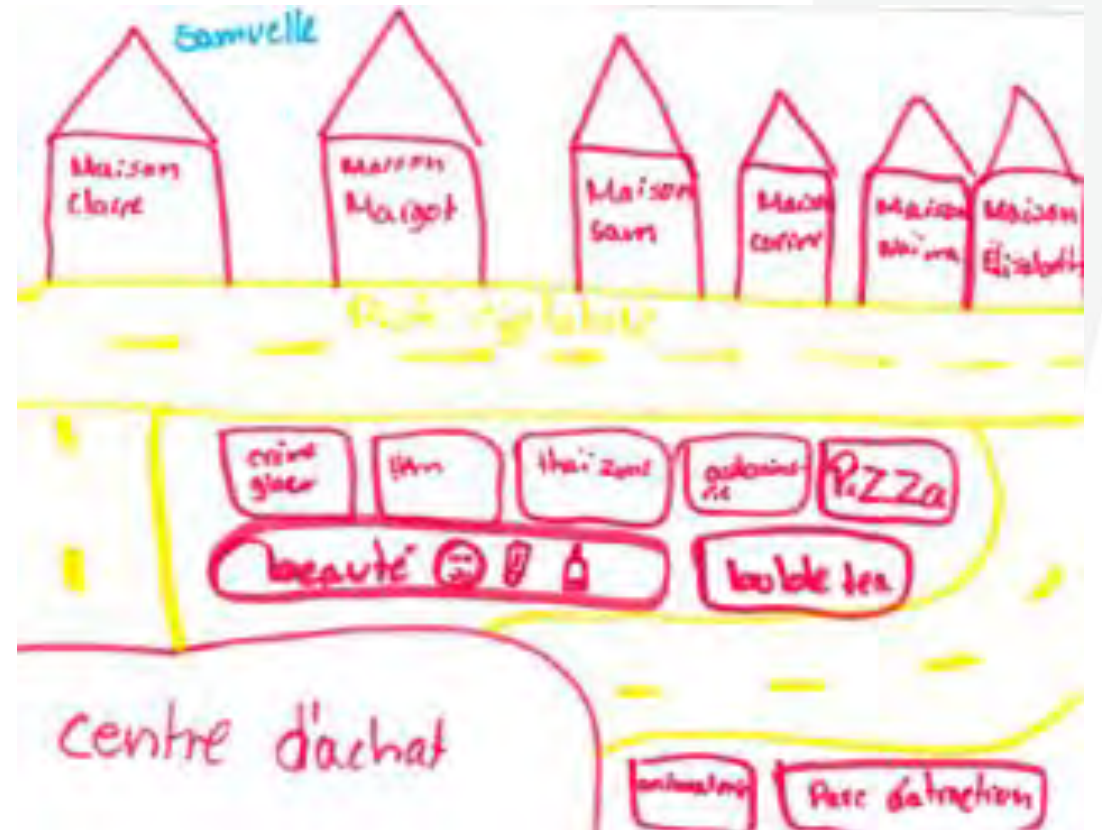
Le résultat de cette consultation est frappant; les élèves souhaitent se déplacer sécuritairement et de façon autonome vers les points d'intérêts suivants :

- **L'école et les activités parascolaires** : la majorité des jeunes ont fait part de leur besoin de pouvoir se rendre sécuritairement à l'école, mais aussi vers leurs pratique sportive ou artistique. Les terrains sportifs, l'aréna, la bibliothèque et le centre communautaire ont été mentionnés à plusieurs reprises.
- **Les amis** : mainte fois, les élèves ont mentionné leur intérêt à se déplacer à vélo entre les quartiers résidentiels vers la résidence d'un ami.
- **Les commerces** : les jeunes questionnés souhaitent pouvoir se déplacer facilement et sécuritairement vers les commerces tels que les restaurants et les boutiques. Parmi ceux-ci, la rue Principale Ouest et les Galeries Orford ont été nommés.
- **Lieux de travail** : les plus âgés ont mentionné qu'ils souhaitent se déplacer en vélo vers leur lieu de travail. Le Carrefour Santé Globale, les Galeries Orford et la rue Principale Ouest ont été nommés.

4. Résumé des discussions : ateliers dans les écoles (suite)

Les élèves du primaire ont été sollicités pour dessiner ce qu'est une piste cyclable parfaite selon eux. Cette activité créative a été très stimulante et a fait ressortir plusieurs aspects très importants :

- La majorité des dessins proposent les cyclistes complètement séparés de la route;
- La plupart des dessins étaient parsemés d'arbres, de lacs et de nature;
- Plusieurs commerces et attractions étaient dessinés près de la piste (parcs, kiosques de crème glacée, plage, etc.).



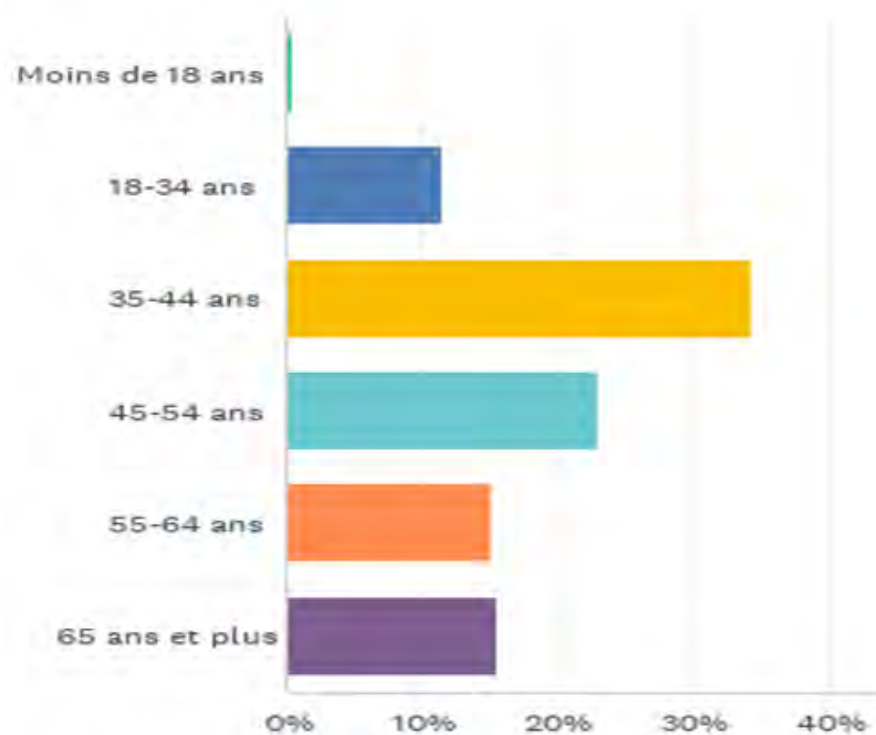
5. Sondage en ligne

Le sondage en ligne, composé de 15 questions, était accessible entre le 27 octobre et le 17 novembre sur le site Internet de la Ville.

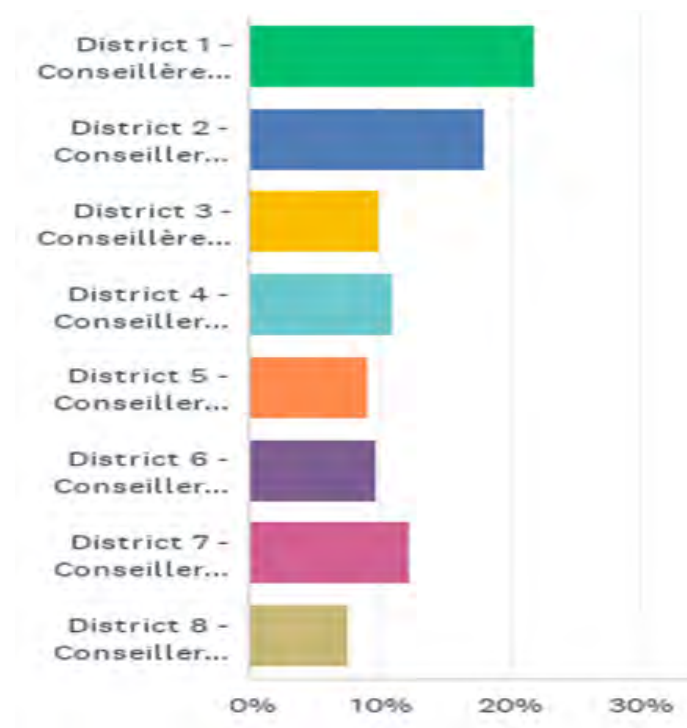
- Les répondants sont répartis équitablement dans les 8 districts électoraux. L'échantillon représente donc les besoins de l'ensemble du territoire et non uniquement des citoyens résidents dans les districts centraux.
- Les personnes âgées entre 35 et 54 ans représentent 57 % des répondants. Il s'agit de la tranche d'âge la plus susceptible d'avoir des enfants à leur charge, ainsi, un nombre important de répondants a potentiellement une famille et ceux-ci ont des besoins différents des personnes sans enfants.
- La tranche d'âge la moins représentée correspond aux jeunes de moins de 18 ans qui, avec 3 répondants, représentent moins de 1 % des sondés.

Note: avec la participation de 1 032 personnes, il s'agit, à ce jour, du plus fort taux de participation à un sondage de la Ville.

5. Sondage en ligne (suite)



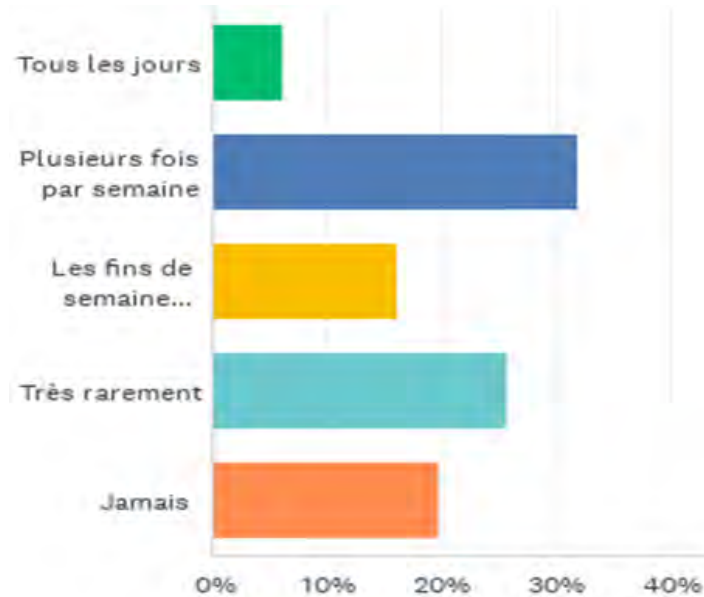
Âge des répondants



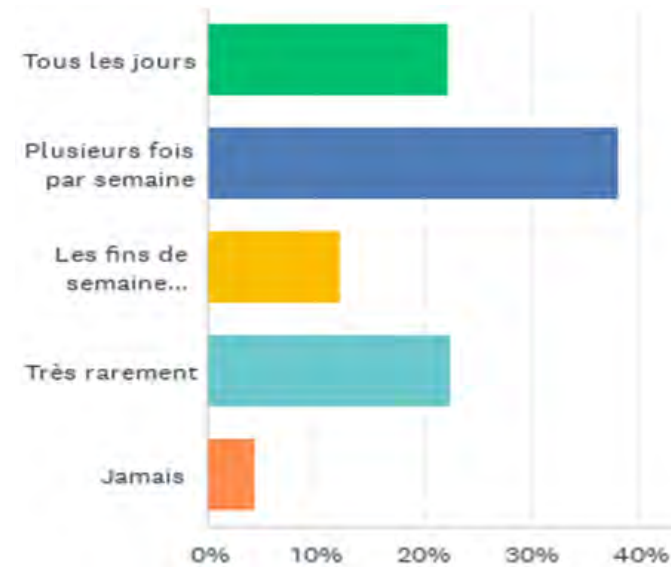
District de résidence des répondants

5. Sondage en ligne (suite)

Tel que présenté dans les graphiques suivants, la majorité des répondants utilise le vélo et marche régulièrement (38 % pour le vélo et 60 % pour la marche). Ainsi, la marche est davantage considérée comme un mode de déplacement quotidien par rapport au vélo. De la même façon, 46 % des répondants ne se considèrent pas comme étant des cyclistes, alors que 28 % ne se considèrent pas comme étant des marcheurs.



Fréquence d'utilisation du vélo



Fréquence de pratique de la marche

5. Sondage en ligne (suite)

- Parmi les répondants, 82 % font du vélo dans le cadre de leurs loisirs et 68 % marchent également dans un cadre récréatif (loisir, sport, exercice).
- De plus, 40 % des répondants (313 sur 784 répondants) seraient prêts à utiliser davantage le réseau cyclable en hiver si ce dernier était adéquatement entretenu pendant cette période.
- Étant donné que la pratique du vélo à Magog est majoritairement à des fins récréatives, la route verte est le lien cyclable le plus utilisé.
- En effet, 35 % des répondants identifient la route verte dans le secteur de la Baie-de-Magog comme étant la voie cyclable qu'ils utilisent le plus souvent et il s'agit de la route verte dans le secteur au sud de la rivière Magog pour 31 % des sondés.

5. Sondage en ligne (suite)

- Le sondage permet d'identifier des problèmes pouvant freiner l'utilisation du vélo au quotidien. En effet, selon 28 % des sondés, l'absence d'infrastructures cyclable le long de leurs trajets quotidiens limite leur utilisation du vélo.
- De plus, 20 % des répondants ne se sentent pas suffisamment en sécurité lors de leurs déplacements à vélo.
- Près de 50 % des personnes interrogées estiment que le réseau cyclable de la Ville de Magog n'est pas adapté à leurs déplacements quotidiens.
- Il est à noter également que 7 % des répondants limitent leurs déplacements à vélo à cause du manque d'offre de stationnement pour vélos dans les lieux d'intérêt.
- Le secteur commercial ressort comme étant le secteur le plus difficilement accessible à vélo (23 %), suivi du centre-ville (17 %).
- Le secteur résidentiel d'Omerville est également jugé inaccessible pour 10 % des répondants.

5. Sondage en ligne (suite)

Pour finir, en matière de sécurité, certaines intersections sont jugées problématiques pour se déplacer à vélo. Parmi celles mises en évidence dans le sondage, les répondants les ont classées de la plus problématique à la moins problématique comme suit :

1

Rue Merry Sud et rue de Hatley

2

Route 112 et chemin Southière

3

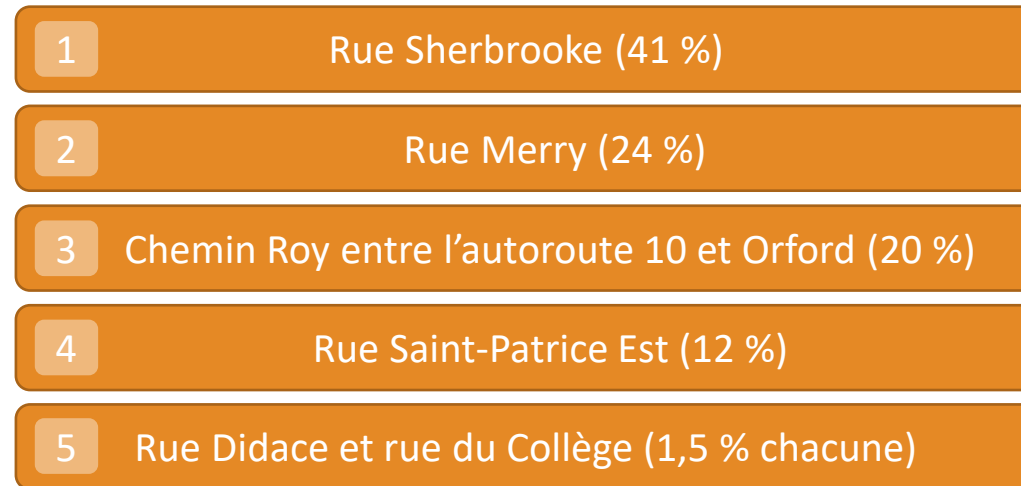
Chemin Roy et route verte

4

Traverse de la Montagnarde sur la rue Saint-Patrice Est

5. Sondage en ligne (suite)

Dans une optique de développement futur du réseau cyclable de la Ville, il a été demandé aux participants quelles rues nécessitaient, selon eux, l'ajout d'un lien cyclable. La rue Sherbrooke ressort comme étant l'axe jugé prioritaire puisqu'il a été choisi par 41 % des répondants. La figure ci-dessous présente le classement des axes nécessitant un lien cyclable :



Il est donc possible de constater que le développement d'axes cyclables Nord-Sud est jugé nécessaire par les citoyens. En effet, 65 % des répondants pensent que les rues Merry et Sherbrooke, qui sont d'importants axes Nord-Sud de la Ville, doivent être adaptées aux déplacements à vélo.

5. Sondage en ligne (suite)

- Concernant la pratique de la marche, 55 % des personnes sondées estiment que le réseau actuel ne présente aucun frein à leurs déplacements à pieds.
- Pour le reste, 25 % des répondants vivent dans des secteurs dans lesquels il n'y a pas de services et commerces à proximité pouvant être rejoints à pied, 14 % trouvent que l'absence de trottoirs dans leur quartier les empêche de se déplacer à pied et 7 % ne se sentent pas suffisamment en sécurité pour marcher dans Magog.
- Ainsi, comme pour la pratique du vélo, la pratique de la marche est freinée en partie par l'absence de réseau répondant aux besoins des habitants.
- La séparation des usages du territoire est également un frein : les lieux de résidences et les lieux de destination ne sont pas situés dans les mêmes quartiers ce qui augmente les distances de déplacement et par conséquent diminue l'attractivité de la marche.

5. Sondage en ligne (suite)

Comme pour le vélo, certaines intersections sont jugées peu sécuritaires. Parmi celles proposées dans le sondage, les répondants les ont classées de la plus problématique à la moins problématique comme suit :

1

Rue Merry Sud et rue de Hatley

2

Rue Merry Sud et le stationnement de la pointe Merry

3

Rue Sherbrooke et la bretelle d'accès de l'autoroute 55 Nord

6. Conclusion

Les nombreuses activités de consultations organisées ont mobilisé un nombre important de Magogoises et Magogois. Ces derniers ont eu l'opportunité d'exprimer leurs besoins et leur vision en matière de déplacements actifs.

Collectivement, les participants au sondage et aux ateliers ont soulevé le besoin de connecter les lieux d'intérêt de la Ville tels que les commerces, les écoles, les parcs, les lieux de travail et les lieux d'activités de loisir, aussi bien aux secteurs résidentiels qu'entre eux par des liens cyclables et piétonniers.

L'ensemble des aménagements actuels et futurs devront être sécuritaires et inclusifs pour permettre aux citoyens de tous âges de se déplacer de façon autonome.

En effet, les personnes consultées souhaitent que leurs déplacements en transport actif dans la Ville soient agréables, sécuritaires et pratiques.

6. Conclusion

Cet exercice aura donc permis de tirer des conclusions importantes pour la suite de la planification des réseaux piétonniers et cyclables.

Ce rapport consigne l'essentiel des résultats de ce travail citoyen, à l'usage de la Ville de Magog, mais aussi, des citoyens eux-mêmes.

Il s'agit d'un des outils qui sera utilisé par le conseil municipal pour prendre une décision éclairée quant au développement des transports actifs sur le territoire de Magog.

A cable-stayed bridge with two tall, white, A-frame pylons and numerous stay cables. The bridge spans across a body of water. The sky is blue with scattered white clouds. The text 'exp.com' is overlaid in the center of the image, with a red dot between 'exp' and 'com'.

exp.com