

Plan directeur de transport actif

Un mode de vie qui tient la route.



Mot de la mairesse

En 2022, la Ville de Magog a décidé de se doter d'un Plan directeur de transport actif (PDTA) pour encourager les Magogoises et les Magogois à adopter de saines habitudes de vie dans leur quotidien en délaissant, lorsque possible, la voiture dans le cadre de leurs déplacements. Le PDTA est le résultat d'une volonté d'améliorer le réseau piétonnier et de bonifier les infrastructures cyclables utilitaires sur notre territoire. «Bouger notre ville» n'aura jamais été aussi facile!

La participation citoyenne a été au cœur de l'élaboration du plan directeur. Nous avons échangé avec plus de 1 000 personnes afin de réfléchir collectivement à l'avenir des déplacements à pied et à vélo. Inspiré par nos citoyens, notre PDTA reflète les besoins de la population en termes de déplacement et officialise la volonté du conseil municipal de faire de Magog un endroit où la sécurité et la plaisance sont au cœur des déplacements actifs. Il s'agit d'une façon supplémentaire de vous encourager à adopter de saines habitudes de vie dans votre quotidien.

Les orientations du Plan directeur de transport actif de la Ville de Magog nous permettront de développer un réseau utilitaire pour relier les écoles, les quartiers ainsi que les lieux publics pour permettre aux Magogoises et aux Magogois d'accéder facilement, à pied ou à vélo, aux divers services et activités sur le territoire. L'adoption de notre tout premier PDTA est une opportunité de réaffirmer avec conviction que l'environnement est une priorité pour Magog. En rendant plus accessible le transport actif, notre municipalité sera plus inclusive, plus conviviale et à échelle humaine.

Au plaisir de vous croiser prochainement à pied ou à vélo!

Nathalie Pelletier

Nathalie Pelletier
Mairesse de Magog

Table des matières

Introduction	4
Contexte	4
Démarche	6
Valeurs	8
Portrait du réseau	10
Vision et objectifs	16
Plan d'action	17
Remerciements	20
Sources	22



Introduction

Magog est une ville qui préconise l'environnement et souhaite lutter contre les changements climatiques. Le centre-ville a été réfléchi et bâti avant la popularisation de masse des voitures. On retrouve beaucoup d'habitations résidentielles à proximité des commerces de la rue Principale. La densité de population de ce secteur rend les déplacements actifs faciles. La croissance du nombre de véhicules motorisés au Québec depuis les années 1900 a transformé le paysage urbain en favorisant la fluidité du transport routier au détriment des déplacements à pied et à vélo.

Ce plan directeur vise à rééquilibrer l'offre de mobilité afin que les citoyens de Magog ne soient pas dépendants de la voiture pour leurs déplacements quotidiens. Le document qui suit soulève les orientations de la Ville quant à la planification, le développement et la bonification des réseaux cyclables et piétonniers pour les 15 prochaines années.

Contexte

En 2018, un sondage mené par le ministère des Transports et de la Mobilité durable portant sur les habitudes et l'expérience de mobilité des citoyens du Québec¹ a révélé que 51 % des Québécois étaient prêts à diminuer l'utilisation de l'automobile. Par ailleurs, 34 % des citoyens envisageaient utiliser davantage le vélo dans leurs déplacements afin de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). Depuis quelques années, la population est de plus en plus consciente des impacts qu'ont leurs habitudes de déplacement sur l'environnement ainsi que sur les changements climatiques. Des modifications en matière d'aménagement du territoire sont donc nécessaires afin d'appuyer et de faciliter les volontés de changement des habitudes de déplacements.

Au Québec, plus de 43 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent des transports. Le déplacement des personnes en voiture représente 22 % des émissions.

Un changement de comportement en matière de transport est primordial pour diminuer ces statistiques. Sachant qu'au Québec 50 % des déplacements de moins de 1 km sont effectués en voiture, l'implantation d'aménagements adaptés aux transports actifs pourrait contribuer à diminuer l'utilisation de la voiture lors des courts trajets au quotidien.

En plus d'être bénéfique pour l'environnement, la pratique régulière de la marche et du vélo contribue à l'amélioration de la santé. Selon l'OMS, «**la sédentarité représente l'un des principaux facteurs de risque de mortalité liés aux maladies non transmissibles.**»². De plus, l'OMS note que l'accessibilité et la sureté des transports actifs pour tous sont un levier au développement de la pratique d'activité physique.

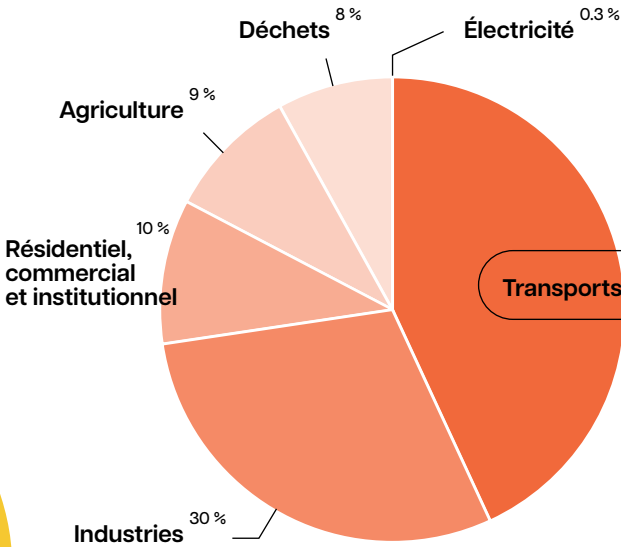
C'est donc dans un souci de santé de ses citoyens et de l'environnement que la Ville de Magog est fière de présenter son Plan directeur de transport actif. Celui-ci s'inscrit le cadre de la Politique environnementale de la Ville de Magog et contribuera également à la révision du plan d'urbanisme.

Qu'est-ce que le transport actif ?

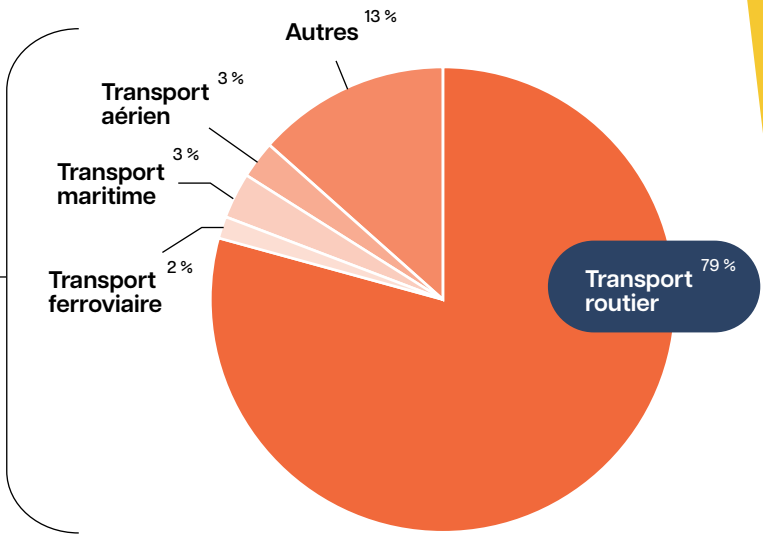


1 km
=
15 minutes de marche
=
5 minutes de vélo

Les enjeux liés au transport



Émissions de GES par secteur d'activité au Québec (2019) (MELCC, 2021)



Émissions de GES pour le secteur des transports au Québec (2019) (MELCC, 2021)

1. Sondage réalisé par Som.ca pour le MTMD, février 2018 : [Sondage portant sur les habitudes et l'expérience de mobilité des citoyens du Québec](#) (gouv.qc.ca) [3]
2. OMS, 2022 : [9789289052962-fre.pdf](#) (who.int) [5] et [Activité physique](#) (who.int) [4]

Démarche

La mise en œuvre du Plan directeur de transport actif de la Ville de Magog a débuté en juin 2022. Pour s’assurer d’avoir des mesures adaptées aux besoins du territoire, la démarche a impliqué plusieurs acteurs, dont des élus, des employés de la municipalité, des citoyens et des professionnels en planification des transports.

Le processus a débuté par une étude approfondie de l’état du réseau de transport actif à Magog. Cette dernière a permis de brosser un portrait du territoire en matière d’infrastructures adaptées aux déplacements à pied et à vélo.

Le processus de participation citoyenne a permis de consulter plus de 1 100 personnes de tous âges par le biais de diverses activités :



Une séance d'idéation ouverte au public



Un sondage en ligne

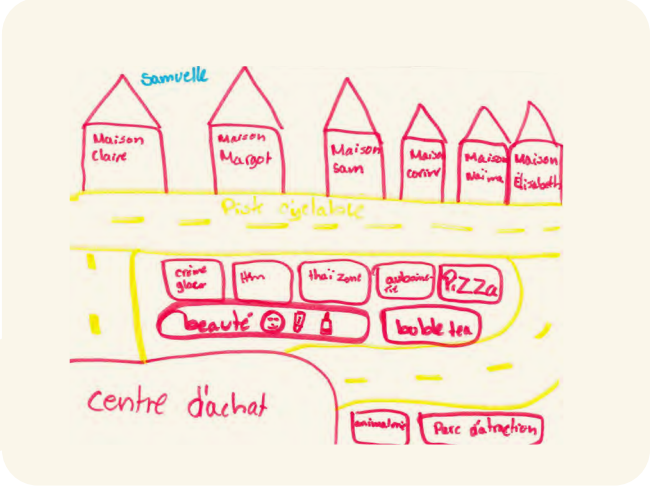




Des ateliers de travail auprès des jeunes de l'école secondaire de la Ruche et de l'école primaire Montessori



Une consultation et le partage d'idées avec plusieurs groupes de citoyens et d'organismes impliqués dans le développement durable et le transport actif dans la région



Diagnostic

1

Comité de travail

2

Concertations publiques



3

Élaboration du Plan directeur de transport actif

4

Comité de travail

Adoption du plan

5

Les résultats complets du processus de concertation publique sont présentés dans le rapport de consultation disponible sur le site Internet de la Ville de Magog. Les activités de participation citoyenne et la rencontre du comité de travail ont également permis d’alimenter la réflexion autour de l’élaboration du Plan directeur de transport actif. Lors de ces activités, les besoins précis et les aspirations se sont dessinés, ce qui a permis de cerner la vision et les objectifs de la Ville en matière de transport actif. Chacune des actions proposées répond à des besoins identifiés et respecte les valeurs découlant des nombreux échanges réalisés tout au long du processus.

Valeurs

La Ville de Magog s’est dotée d’une charte de valeurs visant à guider l’aménagement du territoire en matière de déplacements actifs. Préconisant l’aménagement d’un territoire agréable, adapté à tous les usagers et à tous les types de déplacements, les mesures retenues s’articulent autour de la sécurité, l’inclusivité, la plaisance et l’efficience.



Sécurité

La sécurité est au cœur des considérations du développement d’un réseau de transport actif. L’ensemble des déplacements doit être effectué de façon conviviale et sécuritaire pour les rendre plus agréables et plus fréquents. Les aménagements doivent être conçus de sorte que même les usagers les plus vulnérables, tels que les enfants, puissent se déplacer de façon sécuritaire et autonome. La sécurisation des espaces d’interactions entre les différents modes de déplacement, les intersections, par exemple, renforce le sentiment de sécurité des usagers et favorise la pratique de la marche et du vélo.



Inclusivité

La Ville de Magog souhaite proposer des aménagements de transport actif adaptés aux usagers de tout âge et de tout niveau d’aptitudes. Les pôles de destination doivent être atteignables par tous selon les fondements d’accessibilité universelle.



Plaisance

Le réseau sur le territoire de Magog s’articule autour de la Route verte. La pratique du vélo et de la marche dans le cadre des loisirs occupe une place importante. Afin de consolider et de développer de telles pratiques, le développement du réseau doit rendre les espaces de plaisance accessibles par le plus grand nombre de personnes et être attrayant pour les utilisateurs. Les aménagements doivent rendre la pratique du vélo et de la marche agréable et servir d’incitatif à se déplacer autrement qu’en voiture pour les courts trajets.



Efficience

Le réseau doit être développé de façon à réduire les distances et les temps de parcours des déplacements actifs pour offrir des alternatives à l’utilisation de la voiture au quotidien. Pour se faire, les tracés piétonniers et cyclables doivent être les plus directs et pratiques possibles. L’implantation de raccourcis et des priorités de passage aux intersections sont des mesures qui peuvent être implantées pour favoriser les transports actifs.

Portrait du réseau • Portrait du réseau

Dans une optique de développement d'un réseau de transport actif adapté aux besoins du territoire et à ses résidents, la caractérisation de la situation actuelle sert de point de départ à l'élaboration du plan directeur.

Réseau cyclable

Le réseau cyclable de la ville de Magog s'est développé autour de la Route verte. Ce réseau traverse le territoire en longeant le lac Memphrémagog et la rivière Magog. Il relie la municipalité d'Orford à celle de Sherbrooke. Le cyclisme est d'abord pratiqué dans un cadre récréatif. Les nombreux circuits régionaux présents sur le territoire contribuent au développement du cyclotourisme dans la région.



Afin de démocratiser l'usage du vélo, plusieurs défis à la pratique quotidienne sont identifiés :

Certains pôles d'activités et d'emplois sont peu ou mal desservis par des voies cyclables;

Certains aménagements cyclables sont désuets et n'offrent pas un niveau de sécurité adéquat;

Des barrières physiques importantes telles que la rivière Magog, l'autoroute 55, l'autoroute 10, le ruisseau Rouge et la rue Sherbrooke limitent la connectivité des quartiers entre eux et isolent certains secteurs du reste de la ville;

Très peu d'axes nord-sud possèdent des aménagements cyclables;

Certaines écoles ne sont pas connectées au réseau cyclable;

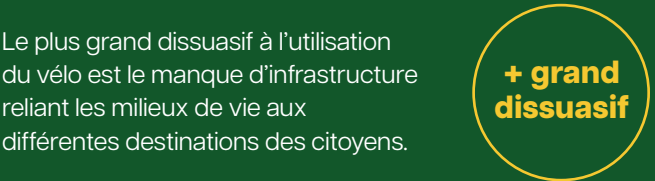
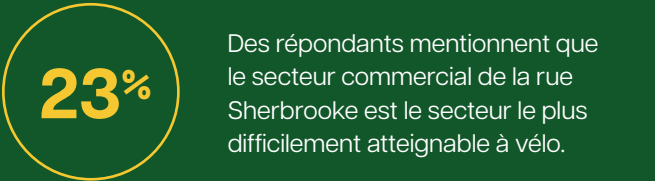
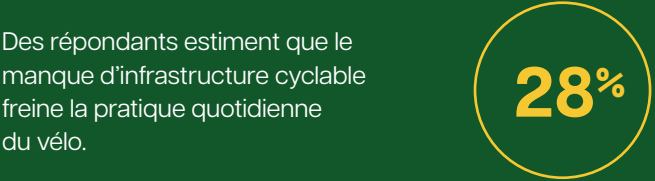
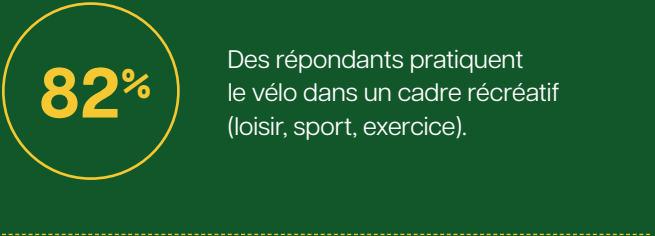
Certaines intersections ne sont pas aménagées adéquatement pour permettre aux cyclistes de se déplacer sécuritairement;

Des axes principaux tels que la rue Sherbrooke, la route 112 ou encore la rue Saint-Patrice reliant d'importants pôles de destinations n'offrent pas d'aménagements adaptés aux besoins de déplacements à vélo.

Les citoyens ayant participé aux diverses activités de consultation ont démontré un intérêt pour le développement du réseau cyclable à vocation utilitaire. L'accessibilité aux commerces, aux écoles et aux pôles d'emplois est jugée primordiale. Les consultations révèlent également qu'avec un entretien hivernal plus adéquat, les résidents seraient davantage portés à pratiquer le vélo au cours de cette période.



Faits saillants du sondage



Réseau piétonnier

Bien que la ville de Magog présente un réseau étendu de trottoirs dans les quartiers centraux et autour des pôles d'activités, les résidents circulent à pied majoritairement dans le cadre de leurs loisirs. De nombreux sentiers piétonniers officiels et informels sont également présents sur le territoire et permettent de diminuer les distances de marche. Certains points présentent toutefois des défis :

Certaines intersections doivent être réaménagées pour assurer le déplacement et la sécurité de tous;

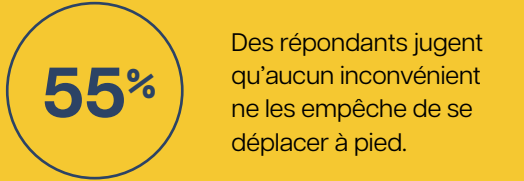
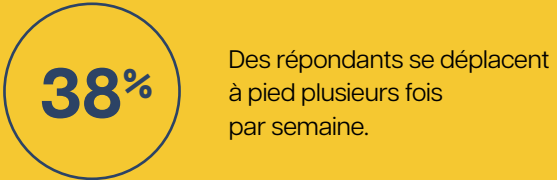
Les traverses piétonnes le long de la rue Sherbrooke sont trop espacées;

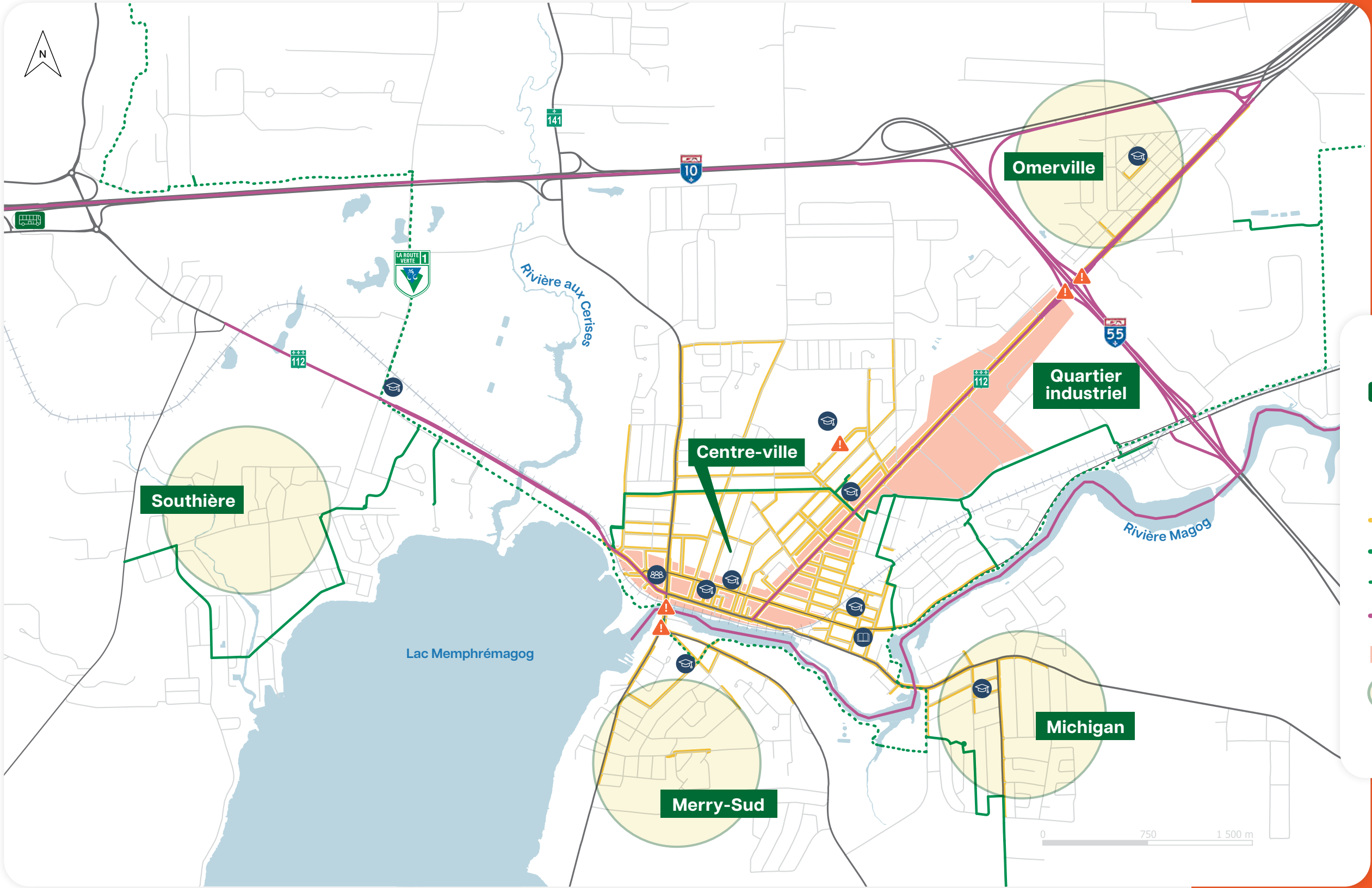
En s'éloignant du périmètre urbain, certains lieux d'attraction comme le pôle commercial le long de la route 112 ou encore le terminus de la sortie 115 de l'autoroute 10, sont peu accessibles autrement qu'en véhicule motorisé;

Des améliorations doivent être apportées aux abords des écoles pour offrir un réseau piétonnier plus sécuritaire, notamment autour des écoles Princess Elizabeth, des Deux-Soleils et de l'école secondaire de La Ruche;

Une importante proportion des trottoirs existants sont en asphalte et se trouvent en mauvais état.

Faits saillants du sondage





Légende

- Gare routière
- Centre communautaire
- Bibliothèque
- Écoles
- Réseau piétonnier existant
- Réseau cyclable actuel
- La Montagnarde
- Barrières physiques
- Secteurs générateurs de déplacements
- Secteurs enclavés
- Passages problématiques

La Ville de Magog souhaite offrir à ses citoyens de tout âge et de toute aptitude l'opportunité de se déplacer à pied et à vélo de manière continue, connectée et sécuritaire entre les divers points d'intérêts sur son territoire. Elle déploiera des infrastructures permettant de rejoindre les municipalités avoisinantes et facilitera la connexion entre le lac et les montagnes.

Vision et objectifs

Le déploiement de cette vision s'articule autour de cinq objectifs visant à démocratiser la pratique de la marche et du vélo dans les déplacements quotidiens et à consolider l'utilisation récréative du réseau :

1. Augmenter la convivialité et le confort des déplacements en transports actifs tout au long de l'année;

Améliorer la connectivité des réseaux :

2.

- Assurer l'accès aux pôles d'intérêts de la ville (commerces, écoles, parcs, emplois, loisirs);
- Assurer la connectivité des quartiers entre eux;
- Connecter la ville de Magog aux territoires voisins.

3. Améliorer la sécurité des déplacements en réduisant la vulnérabilité des usagers actifs;

4. Limiter les freins à la pratique de la marche et du vélo;

5. Effectuer une mise à niveau des infrastructures existantes.

Plan d'action

Guidée par les valeurs d'inclusivité, de plaisance, de sécurité et d'efficience, la Ville de Magog propose des actions concrètes pour atteindre les objectifs du présent plan directeur. Ces actions consistent à :

- Déployer des nouvelles infrastructures cyclables sur les axes importants ou implanter des alternatives en parallèle lorsque le cadre bâti ne le permet pas;
- Effectuer une mise à niveau du réseau cyclable;
- Raccorder l'ensemble des écoles au réseau cyclable;
- Sécuriser les intersections problématiques;
- Connecter les secteurs de la ville par des infrastructures cyclables et piétonnes;
- Interconnecter Magog et les municipalités voisines par un réseau cyclable efficace;
- Ajouter des trottoirs dans les secteurs présentant des besoins;
- Ajouter des trottoirs aux abords des écoles présentant des lacunes d'accessibilité;
- Reconstruire les trottoirs endommagés et élargir les trottoirs existants lorsque l'occasion se présente;
- Analyser systématiquement les besoins d'implantation de liens cyclables et de trottoirs lors du développement de nouveaux secteurs de la ville;
- Faciliter le transport actif en installant des accessoires en périphérie des réseaux cyclable et piétonnier tels que des supports et des stationnements à vélo, des stations de réparation de vélo et d'autre mobilier urbain pour le repos des usagers.

En chiffres, cela représente :

Réseau cyclable

Nouvelles pistes cyclables : 25 km

Nouvelles pistes multifonctionnelles : 12 km

Nouvelles bandes cyclables : 4 km

Mise à niveau : 4 km

Total : 45 km

Réseau piétonnier

Ajout de trottoirs : 14 km

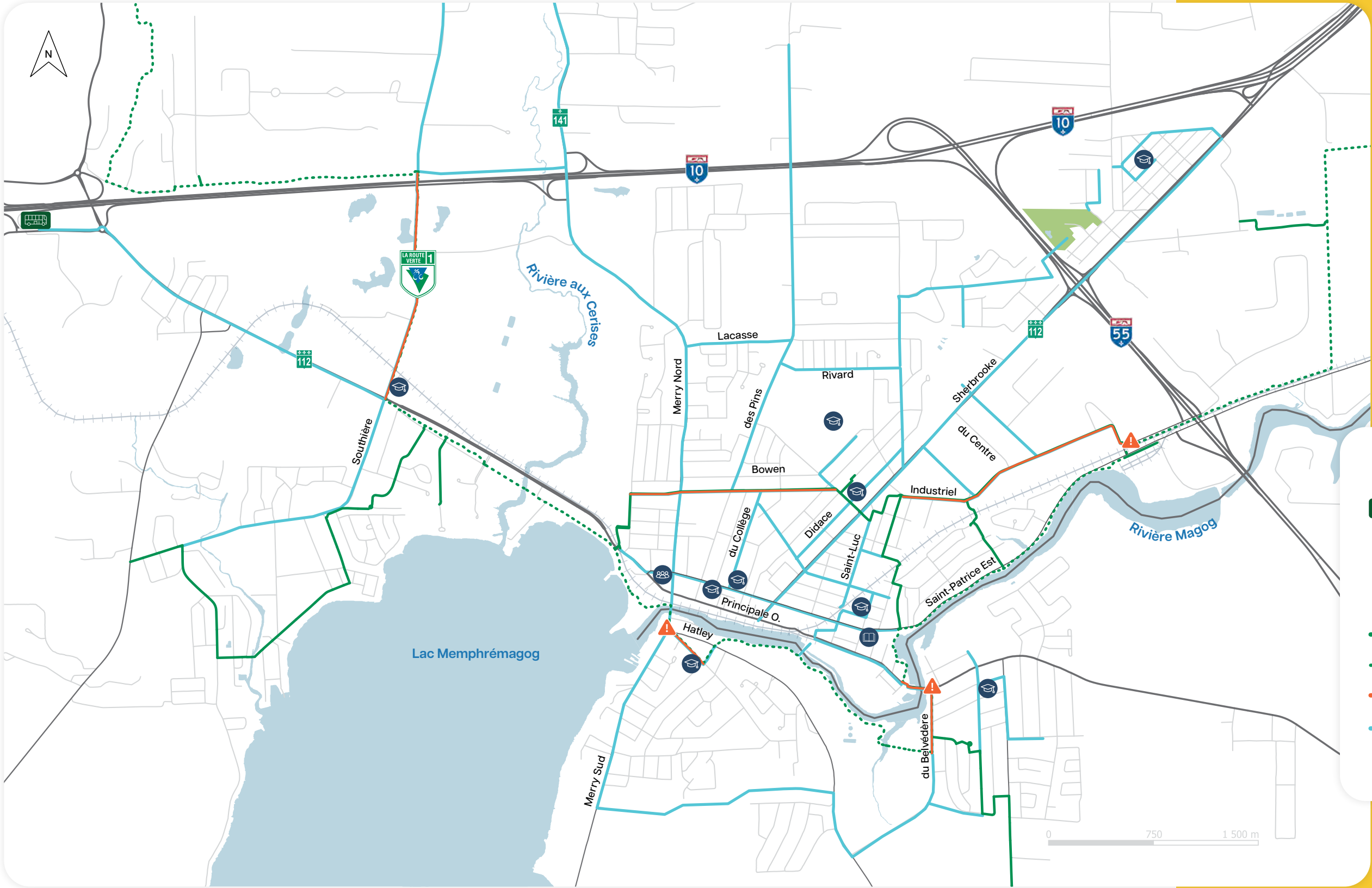
Élargissement des trottoirs existants : 8 km

Reconstruction de trottoirs : 2 km

Total : 24 km



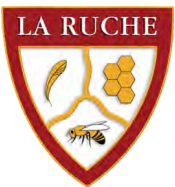
Interventions au réseau cyclable



- Légende**
- Gare routière
 - Centre communautaire
 - Bibliothèque
 - Écoles
 - Réseau cyclable existant
 - La Montagnarde
 - Mise à niveau
 - Réseau cyclable projeté
 - Intersections à réaménager

Remerciements

La Ville de Magog souhaite remercier tous les individus qui ont contribué à l'élaboration de ce plan directeur. Un merci particulier aux citoyens, aux organismes, aux groupes et aux clubs de la région qui nous ont fait part de leurs idées tout au long de la démarche :



Nathalie Pelletier	Mairesse
Josée Beaudoin	Conseillère du district 1
Jean-Noël Leduc	Conseiller du district 6
Marco Prévost, ing.	Directeur, Environnement et Infrastructures municipales
Mélissa Charbonneau	Directrice par interim, Planification et Développement du territoire
Judith Gagnon	Directrice, Culture, Sports et Vie communautaire
Jules Morin, ing.	Chargé de projets, Environnement et Infrastructures municipales
Marie-Laurence Gagnier	Conseillère principale, Communications
Éric Léonard	Chargé de projet, mobilité durable et planification des transports chez EXP

Sources

1. LE POINTEUR : MUNICIPALITÉS EN MOUVEMENT. 5 moyens pour les municipalités d'encourager les déplacements à pied [en ligne], <https://lepointeur.ca/article/5-moyens-pour-les-villes-dencourager-les-deplacements-a-pied/> (consulté le 21 mars 2023).
2. MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2019 et leur évolution depuis 1990 [en ligne], <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2019/inventaire1990-2019.pdf> (consulté le 21 mars 2023).
3. MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS. Sondage portant sur les habitudes et l'expérience de mobilité des citoyens du Québec [en ligne], <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/Documents/Sondages/sondage-habitude-deplacements-citoyens-2018.pdf> (consulté le 21 mars 2023).
4. ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. Activité physique [en ligne], <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity> (consulté le 21 mars 2023).
5. ORGANISATION MONDIALE DE LA SANTÉ. Outil d'évaluation économique des effets sanitaires (HEAT) liés à la pratique du vélo et de la marche [en ligne], <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/342129/9789289052962-fre.pdf?sequence=2&isAllowed=y> (consulté le 21 mars 2023).
6. VÉLO QUÉBEC. La véloéconomie - statistiques sur le vélo [en ligne], <https://www.velo.qc.ca/veloconomie/#sante> (consulté le 21 mars 2023)



