



# POLITIQUE DE MOBILITÉ ACTIVE

## SAINT-JEAN-BAPTISTE



SEPTEMBRE 2022



# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	3
MISE EN CONTEXTE .....	4
Définition.....	4
Une communauté dynamique.....	4
Historique de la démarche .....	5
Résultats des consultations à Saint-Jean-Baptiste .....	5
Entre deux montagnes, une vallée à découvrir.....	6
CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE .....	8
Planification métropolitaine.....	8
Planification régionale.....	8
Réglementation d'urbanisme.....	9
Politique familiale et municipalité amie des aînés.....	9
Le plan directeur Réseau des parcs et parcs des loisirs .....	9
LA VISION DE MOBILITÉ.....	10
PRINCIPES DIRECTEURS .....	10
1. LA SÉCURITÉ.....	10
2. L'INCLUSIVITÉ .....	10
3. LA CONNECTIVITÉ .....	10
4. LE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE ET RURAL .....	10
5. LES SAINES HABITUDES DE VIE .....	11
AXES DE MISE EN ŒUVRE	
1. CARACTÉRISATION.....	11
2. PLAN D'ACTION .....	11
3. PLANIFICATION MUNICIPALE .....	11
4. FINANCEMENT.....	11
5. COMMUNICATION ET PARTICIPATION CITOYENNE .....	11

## INTRODUCTION

Que ce soit pour se rendre au travail, à l'école, à l'épicerie ou juste pour le plaisir de prendre l'air, nous nous déplaçons chaque jour. Pourtant les infrastructures, conçues pour et autour de l'automobile ne tendent pas à favoriser les déplacements actifs comme la marche, le vélo, le patin à roulettes... ou tout autre moyen de se déplacer par notre propre activité physique. Pourtant « bouger » est un besoin fondamental qui contribue à améliorer la santé humaine et celles de nos écosystèmes ainsi qu'à être plus productif et plus créatif.

Dans le souhait d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens et de créer un milieu de vie favorable, la municipalité de Saint-Jean-Baptiste s'est donné comme objectif de favoriser l'adoption de meilleures habitudes de vie qui met en avant les déplacements actifs comme la marche et le vélo sur son territoire.

Dans cette optique, elle souhaite se doter d'une politique de mobilité active par lequel elle entend convier sa population à intégrer des modes de déplacements actifs dans leurs trajets quotidiens. Ce document s'inscrit dans la continuité des efforts déployés par la municipalité au cours des dernières années afin de créer un environnement de vie plus inspirant, enrichissant et épanouissant.

L'objectif de cette politique est de proposer une vision et de grandes orientations pour la planification d'aménagements qui atteste la volonté de la municipalité de s'inscrire dans une démarche de développement durable et d'amélioration du cadre de vie.

## MISE EN CONTEXTE

### Définition

La mobilité active se définit par la capacité des personnes à se déplacer par leur propre énergie. Cela comprend toute forme de déplacement, à des fins utilitaires ou de loisirs, qui n'utilise que l'activité physique humaine et exclut l'automobile sous toutes ses formes. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) définit le transport actif comme « un déplacement effectué par soi-même d'un endroit à un autre sans motorisation autre que celle pouvant compenser une incapacité ou une insuffisance physique » (Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'électrification des transports, 2018, p. 2). Les formes de mobilité active les plus connues sont la marche à pied (incluant la marche utilitaire, la randonnée pédestre, la course à pied), la bicyclette (vélo sur route, cyclotourisme, vélo de montagne), mais aussi la trottinette, le roller ou le patin et la planche à roulettes.

### Une communauté dynamique

La municipalité de Saint-Jean-Baptiste est « *une communauté dynamique qui s'entraide au fil des saisons et de ses générations* ». Sa mission est de considérer l'ensemble de sa population dans l'offre, le développement et la pérennité de ses services. Elle s'assure de permettre un plein épanouissement de son milieu en tenant compte de son contexte de ruralité et de ses attraits touristiques.

La population de Saint-Jean-Baptiste s'unit autour de valeurs communes, qui sont :

- La communication (écoute et dialogue)
- Le respect
- L'honnêteté
- L'intégrité
- La collaboration et les partenariats
- La fierté et l'appartenance

Soucieux d'offrir un cadre de vie durable, viable et attrayant à ses citoyens, la municipalité a depuis plusieurs années, entrepris plusieurs initiatives visant à favoriser l'utilisation du transport actif dans la municipalité ainsi que le sentiment de sécurité des usagers dans les rues.

À titre d'exemple, voici quelques mesures prises en ce sens :

- La mise en place d'aménagements routiers pour la sécurité des piétons tels que :
  - La mise en place et la promotion de corridors sécuritaires comme sur la rue Gadbois
  - La présence de dos d'âne
  - L'agrandissement de la zone de 30 km/h au-delà de la zone scolaire
  - L'identification du passage pour piéton avec installation lumineuse clignotante
  - Le lignage permettant la reconnaissance visuelle des trajets sécuritaires
  - La sensibilisation policière au respect des limites de vitesse
- La présence d'un trottibus depuis 2014
- La proposition d'une offre d'un service de transport collectif pour les cégépiens
- La mise à disposition de véhicules électriques « Autonomik ! »
- Le projet « Dans ma rue, on joue ! » visant à encourager les enfants et adultes à jouer librement dans les rues résidentielles
- L'identification des aspects positifs et des zones préoccupantes des rues de la municipalité à travers une étude de la marche exploratrice

Par la politique de mobilité active, la municipalité de Saint-Jean-Baptiste entend structurer, renforcer et favoriser un environnement propice à la mise en place de mesures visant l'amélioration de l'offre de transport actif. La politique apparaît comme l'outil indispensable pour instaurer des lignes directrices visant à augmenter l'offre de services, le niveau de confort et la sécurité des citoyens.

### Historique de la démarche

Afin d'établir une politique et un plan d'action en accord avec les attentes de ses citoyens, plusieurs épisodes de consultations quant au développement du réseau de mobilité active sur le territoire ont eu lieu depuis 2018. Les constats qui sont ressortis de ces épisodes de consultations ont inspiré la rédaction de cette politique.

#### Résultats des consultations à Saint-Jean-Baptiste

L'opinion des citoyens a une place importante à Saint-Jean-Baptiste. Deux épisodes de consultations ont eu lieu à Saint-Jean-Baptiste ces dernières années quant aux souhaits pour le développement du réseau de mobilité active, soit :

- Une consultation publique le 2 décembre 2018
- Un sondage en ligne diffusé dans la population entre le 17 mars 2020 et le 30 septembre 2020

Ces consultations ont orienté la réflexion et aidé à la formulation des grands champs d'interventions. Elles visaient à interroger les citoyens sur :

- Les axes de déplacement piéton et vélo privilégiés et l'intérêt à faire le tour du mont Saint-Hilaire en transports actifs
- Le type d'expérience recherché
- Les points d'intérêts à rejoindre
- Les aménagements souhaités

Une cinquantaine d'avis de citoyens de Saint-Jean-Baptiste ont été recueillis lors de ces deux épisodes de consultations. En voici les grands constats :

#### *Les citoyens de Saint-Jean-Baptiste souhaitent pouvoir rejoindre en transport actif :*

1. les municipalités alentour et notamment Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Rougemont et Chambly
2. les services et attraits de proximités : épicerie, BMR, campings
3. les pistes cyclables régionales (Sentier Oka-MSH et la route des Champs)
4. Le mont Saint-Hilaire par le piémont

#### *Les citoyens de Saint-Jean-Baptiste souhaitent évoluer sur des sentiers :*

1. qui permettent de se sentir en sécurité, idéalement séparé physiquement des voitures
2. en nature, soit en piémont du mont Saint-Hilaire, et à travers les champs pour rejoindre Otterburn Park par exemple.
3. en gravier ou sur une surface asphaltée pour les vélos
4. sur les sentiers en terre et en gravier pour les marcheurs et randonneurs

### Entre deux montagnes, une vallée à découvrir

Placée entre deux collines montréalaises, le mont Saint-Hilaire et le mont Rougemont, Saint-Jean-Baptiste est une municipalité jouit de terres fertiles et son territoire est majoritairement agricole.

Le réseau cyclable actuel de la municipalité de Saint-Jean-Baptiste s'étend sur près de 3 km.

En 2020, une piste multifonctionnelle a été aménagée le rang Noiseux. La municipalité prévoit d'agrandir son réseau en reliant la municipalité au réseau métropolitain (sentier Oka–Saint-Hilaire) permettant ainsi un accès direct aux municipalités alentour et aux attraits touristiques !

Plusieurs kilomètres de sentiers pédestres sont accessibles dans le piémont du mont Saint-Hilaire et sur le mont Rougemont. Il est également possible de faire du ski de fond sur ce dernier.

Son territoire est particulièrement apprécié des cyclistes, notamment le chemin de Rouville et le rang de la rivière nord sont des axes très fréquentés. Aussi, la route de Rougemont, le chemin Bédard et le rang du cordon, qui permettent de se rendre au mont Rougemont sont des axes que les cyclistes aiment emprunter.

La fiche ci-dessous dresse le portrait de la municipalité de Saint-Jean-Baptiste :

<b>Saint-Jean-Baptiste</b>		
<b>Profil</b>	<i>Nombre d'habitants</i>	3 191
	<i>Superficie</i>	73 km <sup>2</sup>
<b>Utilisation du sol</b>	<i>Superficie agricole</i>	72 %
	<i>Superficie milieux naturels</i>	17 %
<b>Attraits</b>	<i>Naturels</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mont Saint-Hilaire</li> <li>• Mont Rougemont</li> </ul>
	<i>Touristiques</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Campings</li> <li>• Golf</li> <li>• Bâtiments patrimoniaux</li> </ul>
<b>Mobilité active</b>	<i>Infrastructure</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Piste cyclable sur la rue Gadbois</li> <li>• Piste multifonctionnelle sur le rang Noiseux</li> <li>• Sentiers du piémont du mont Saint-Hilaire</li> <li>• Sentiers du mont Rougemont (marche, ski de fond et vélo de montagne)</li> </ul>
	<i>Circuits cyclables</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuit des trois monts</li> </ul>
	<i>Usages actuels</i>	<p><b>Cyclistes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chemin de Rouville</li> <li>• Rang de la Rivière Nord</li> <li>• Route de Rougemont</li> <li>• Chemin Bédard</li> <li>• Rang du Cordon</li> </ul> <p><b>Coueurs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sentiers du mont Saint-Hilaire</li> <li>• Sentiers du mont Rougemont</li> <li>• Domaine de Rouville</li> <li>• Chemin des Lots</li> <li>• Rang de la Rivière Nord</li> <li>• Rang des Étangs</li> </ul>

## CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Il est important de prendre les plans et règlements actuellement en vigueur pour rédiger une politique juste, cohérente et garantir un développement harmonieux sur le territoire.

### Planification métropolitaine

La **croissance des infrastructures de mobilité active** est un grand objectif du Plan métropolitain d'aménagement et de développement, qui définit les orientations du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durable du territoire.

Dans son plan directeur du réseau vélo métropolitain, la **CMM a pour ambition positionner la Montérégie comme destination vélo récréotouristique incontournable** du nord-est de l'Amérique du Nord et de développer un réseau cyclable pour relier les municipalités du territoire ainsi que pour donner accès, entre autres, aux espaces naturels et patrimoniaux (CMM 2017, p.35).

Le plan directeur du réseau vélo métropolitain identifie deux axes à aménager sur le territoire de la municipalité de Saint-Jean-Baptiste : le n° 20 et le n° 93. Le premier se situe sur le chemin Rouville en provenance du chemin de la montagne et le 2<sup>e</sup> traverse les milieux forestiers du piémont du mont Saint-Hilaire, identifiés comme bois métropolitains pour ensuite traverser la municipalité par le chemin Bédard pour rejoindre Rougemont. Les cartes de ces axes se trouvent en annexe A.

### Planification régionale

Dans son SAD, la MRC de la Vallée-du-Richelieu énonce sous l'objectif « **Mettre en valeur le potentiel récréotouristique et culturel** » les vœux de favoriser l'accessibilité à ses milieux naturels et touristiques, de privilégier l'activité de plein air, de mettre en valeur les ensembles patrimoniaux, villageois et ruraux et de favoriser l'implantation des équipements et services récréotouristiques (MRC de la Vallée-du-Richelieu 2009, p. 44).

Le plan régional de mobilité active de la région de biosphère du mont Saint-Hilaire propose la mise en place d'un **circuit régional** pour partir à la découverte des attraits des régions de biosphère du mont Saint-Hilaire et du lac Saint-Pierre. Le circuit connecte les principaux sites touristiques, naturels et patrimoniaux et relie les villes et villages de la région de biosphère.

Sur le territoire de Saint-Jean-Baptiste, le circuit emprunte le rang des soixante, celui des trente et le chemin Bédard. Un circuit alternatif passe par le chemin Rouville. De cette planification, on retient des recommandations suivantes :

- Élargir l'accotement asphalté du rang de la rivière nord
- Réduire la vitesse maximale autorisée des voitures sur les rangs de la municipalité
- Aménager une piste cyclable sur le chemin Rouville
- Prévoir de la signalisation dans les rangs où passe le circuit

Les éléments de caractérisation et d'analyse du territoire ainsi que de grandes recommandations d'aménagements ont été regroupés dans une fiche régionale (voir en annexe B).

## Réglementation d'urbanisme

Adopté en 2009 par le conseil municipal, le plan d'urbanisme de la municipalité de Saint-Jean-Baptiste donne la vision du territoire, ses principes d'aménagement et des lignes directrices pour son développement. La qualité de vie de ses citoyens est au centre des préoccupations du plan d'urbanisme de la municipalité.

Le plan d'urbanisme de la municipalité de Saint-Jean-Baptiste suggère notamment de :

- Consolider le développement du noyau villageois ;
- Développer le potentiel récréotouristique en créant, entre autres des sentiers pédestres et des pistes cyclables reliant les sites d'intérêt
- Protéger et mettre en valeur les rives de la rivière des Hurons ;
- Protéger le couvert forestier ;
- Assurer l'intégrité des composantes structurantes du paysage de la municipalité

## Politique familiale et municipalité amie des aînés

C'est la mission de la municipalité de Saint-Jean-Baptiste de créer **un environnement de vie favorable à l'épanouissement de l'ensemble de ses citoyens** : enfants, jeunes, familles, aînés... Sa politique familiale municipale est le fruit de sa réflexion à propos du bien-être de l'ensemble de sa population.

La politique présente 44 actions réparties dans 7 champs d'action dont plusieurs concernent l'aménagement et l'accessibilité du milieu de vie. Voici quelques objectifs spécifiques de la politique qui seront pris en compte dans le présent plan de mobilité :

- Développer des moyens incitant les citoyens à **utiliser un transport actif**
- Inciter et soutenir un **mode de vie actif** de tous les groupes d'âge de la population
- Adapter les services pour en **faciliter l'accessibilité**

Le présent plan de mobilité va ainsi contribuer à la mise en œuvre de cette politique familiale.

## Le plan directeur Réseau des parcs et parcs des loisirs

Toujours dans l'optique de **créer un environnement de vie favorable à ses citoyens**, la municipalité a sollicité Loisir et Sport Montérégie à l'hiver 2019 afin d'établir un plan directeur pour l'aménagement de ses parcs et espaces verts. Le document fait état de la situation des parcs et espaces verts et propose des recommandations pour mettre en réseau les différents parcs et espaces verts et aménager le parc de Loisirs.

La réflexion se solde par une proposition de 3 circuits permettant la mise en **réseau des parcs et espaces verts de la municipalité** et une série de recommandations pour améliorer la qualité et la sécurité des parcs ainsi que leur « expérience usager ».

Ces circuits permettent de connecter les parcs municipaux entre eux et permet de rejoindre les aires de services publics et les commerces.

Les circuits se trouvent en annexe C.

# LA VISION DE MOBILITÉ

**D'ici 2035, sur le territoire de Saint-Jean-Baptiste, mettre en place un vaste réseau de mobilité active connecté, sécuritaire et inclusif qui facilite le développement de la communauté et l'adoption de saines habitudes de vie.**

La politique se divise en 5 champs d'interventions qui soutiennent la mise en place d'un réseau intégré, sécuritaire et accessible à tous et qui permet de partir à la découverte du territoire rural, propice à l'agriculture et la villégiature.

## PRINCIPES DIRECTEURS

### 1. LA SÉCURITÉ

**Objectif général :** *Favoriser le sentiment de sécurité des piétons et cyclistes sur les infrastructures et assurer la cohabitation harmonieuse des différents usagers*

La sécurité des déplacements à vélo et des piétons est une préoccupation majeure. Les aménagements et interventions prévus devront favoriser le sentiment de sécurité des usagers et se conformer aux normes de sécurité du ministère des Transports. Pour assurer la cohabitation harmonieuse des différents modes de transport actif (vélo, marche, transport en commun...) il est prévu de recourir à des programmes de sensibilisation de partage de la voie publique pour les usagers.

### 2. L'INCLUSIVITÉ

**Objectif général :** *Offrir l'opportunité à l'ensemble des utilisateurs d'accéder facilement au réseau et de rejoindre les commerces, services et sites d'intérêt*

Le réseau devrait être pratique et facilement accessible par tous les usagers (enfants, aînés, travailleurs, familles...) et les mener rapidement aux points d'intérêt tels que les commerces de proximité, les écoles, les édifices municipaux, les parcs, les campings et les milieux naturels. De plus, le réseau devrait répondre aux besoins quotidiens de la population et miser sur la complémentarité des modes de transports.

### 3. LA CONNECTIVITÉ

**Objectif général :** *Développer le réseau cyclable et multifonctionnel au sein de la municipalité et le relier aux réseaux des municipalités voisines.*

Pour favoriser un déploiement étendu des transports actifs, il est important de planifier et réaliser des aménagements qui permettront une bonne connexion entre les rangs, les différents attraits et le noyau villageois. Ces aménagements devraient permettre d'assurer les déplacements d'un quartier à l'autre et de relier Saint-Jean-Baptiste aux municipalités voisines ainsi qu'aux réseaux cyclables régionaux.

### 4. LE DÉVELOPPEMENT COMMUNAUTAIRE ET RURAL

**Objectif général :** *Offrir un milieu de vie dynamique et épanouissant dans un contexte rural*

La municipalité a à cœur d'offrir un milieu de vie épanouissant à l'ensemble de sa population. La politique contribuera à la création d'un cadre de vie dynamique et attrayant. Le réseau de mobilité active devra être développé avec l'objectif de mettre en avant les commerces locaux, les producteurs agricoles, les sites naturels et touristiques et ainsi favoriser l'activité économique et le développement communautaire.

## 5. LES SAINES HABITUDES DE VIE

**Objectif général :** *Offrir un environnement favorable aux saines habitudes de vie et promouvoir l'utilisation des transports actifs.*

Pour créer un milieu de vie de qualité et favoriser une population en santé, la politique mettra en œuvre des actions incitant sa population à utiliser les transports actifs par des aménagements, des événements ou des programmes de sensibilisation. La municipalité placera le transport actif au cœur des différentes prises de décisions.

## AXES DE MISE EN ŒUVRE

Pour atteindre les objectifs des différents champs d'interventions, plusieurs axes de mise en œuvre ont été identifiés. Ces axes viennent poser les bases d'un plan d'action qui servira à la mise en œuvre de cette politique.

### 1. CARACTÉRISATION

La connaissance du territoire est la clé d'interventions justes. La municipalité doit connaître la situation existante du réseau routier, cyclable, piéton, de transport collectif et avoir identifié les freins à la mobilité active sur son territoire. En cas de besoin, il s'agira de mettre en place des inventaires et caractérisations pour pallier au manque de connaissances.

### 2. PLAN D'ACTION

La politique de mobilité active établit les bases pour la réalisation d'un plan d'action permettant la mise en place de gestes concrets en faveur de la mobilité active. Dans un premier temps, ce plan d'action pourra être établi sur une période de 5 ans et révisé à la suite du bilan de l'atteinte des objectifs fixés. Les actions seront catégorisées selon les 5 champs d'intervention identifiés précédemment dans la politique.

### 3. PLANIFICATION MUNICIPALE

Dans sa planification, la municipalité doit mettre au premier plan les déplacements à pied et à vélo. Les piétons et cyclistes doivent être considérés prioritairement à chaque intervention sur le réseau. Par ailleurs, les outils de planification du territoire que possède la municipalité (règlements, plans...) devront être utilisés afin d'assurer que la municipalité atteigne des objectifs de la politique.

### 4. FINANCEMENT

La mise en place d'actions concrètes nécessite des ressources matérielles et financières que la municipalité se doit d'organiser. Des outils de financement doivent être mis à contribution pour financer les aménagements comme la mise en place de partenariats, d'un fonds ou d'une demande de subvention.

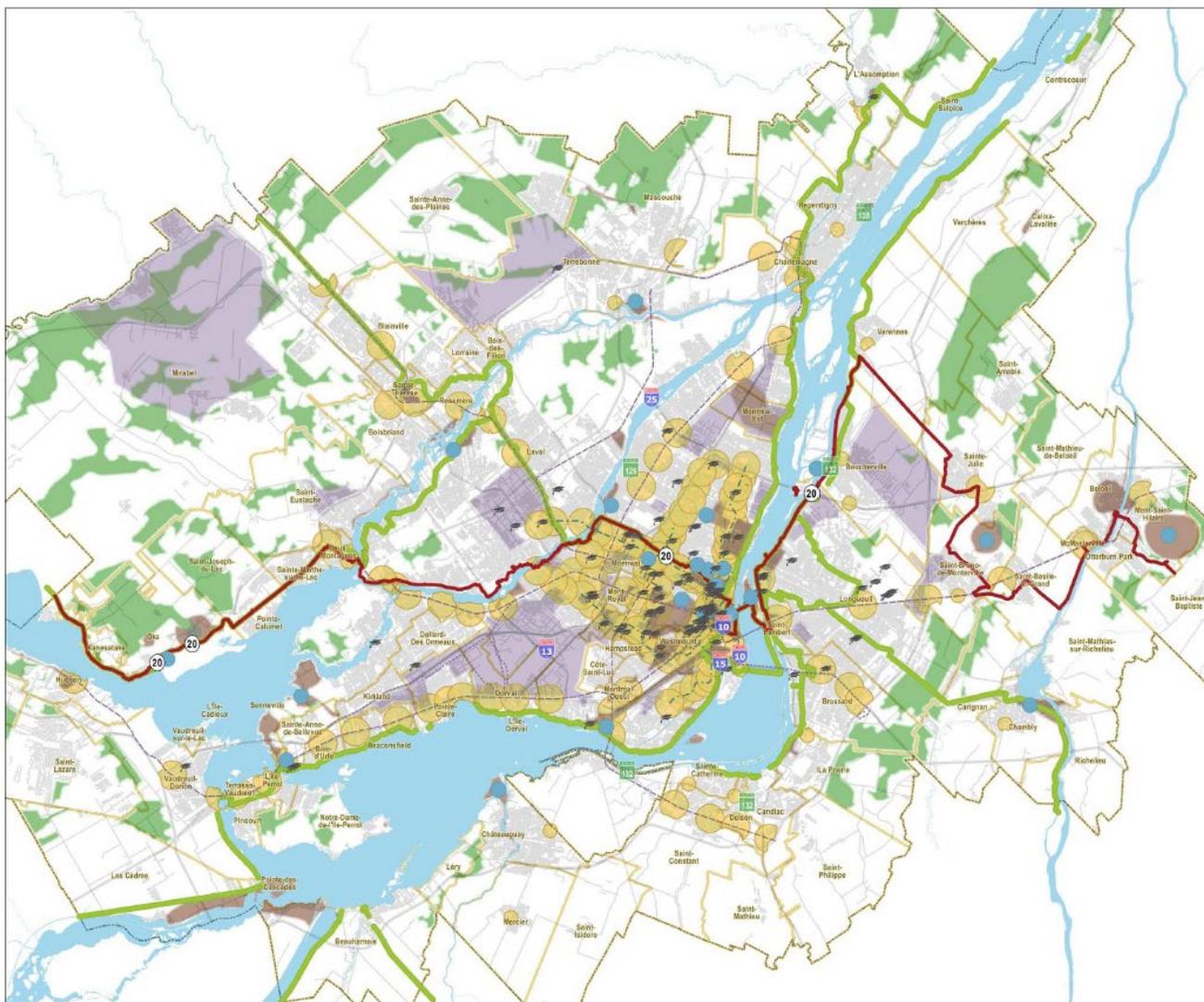
### 5. COMMUNICATION ET PARTICIPATION CITOYENNE

Communiquer de façon régulière sur ses objectifs de mobilité, mobiliser les citoyens pour l'adoption de saines habitudes de vie...

# **ANNEXES**

# ANNEXE A (tiré du plan directeur du réseau vélo de la CMM)

## Axe 20





Communauté métropolitaine de Montréal

---

### Plan directeur du Réseau vélo métropolitain

---

**Axe 20 du Réseau vélo métropolitain**

**Attraits et équipements métropolitains**

-  Collège et université
-  Pôle récréotouristique
-  TOD (Transit-Oriented Development)
-  Pôle d'emploi
-  Ensemble patrimonial
-  Bois et corridor forestier

**Réseau vélo**

-  Axe 20
-  Tracé alternatif
-  Route verte

**Réseau de transport collectif**

-  REM
-  Train
-  Métro

**Réseau routier**

-  Autoroute
-  Autre voie de circulation

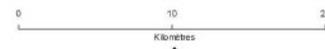
**Limites administratives**

-  Limite municipale
-  Limite de la CMM

---

**Territoire de la CMM**

---



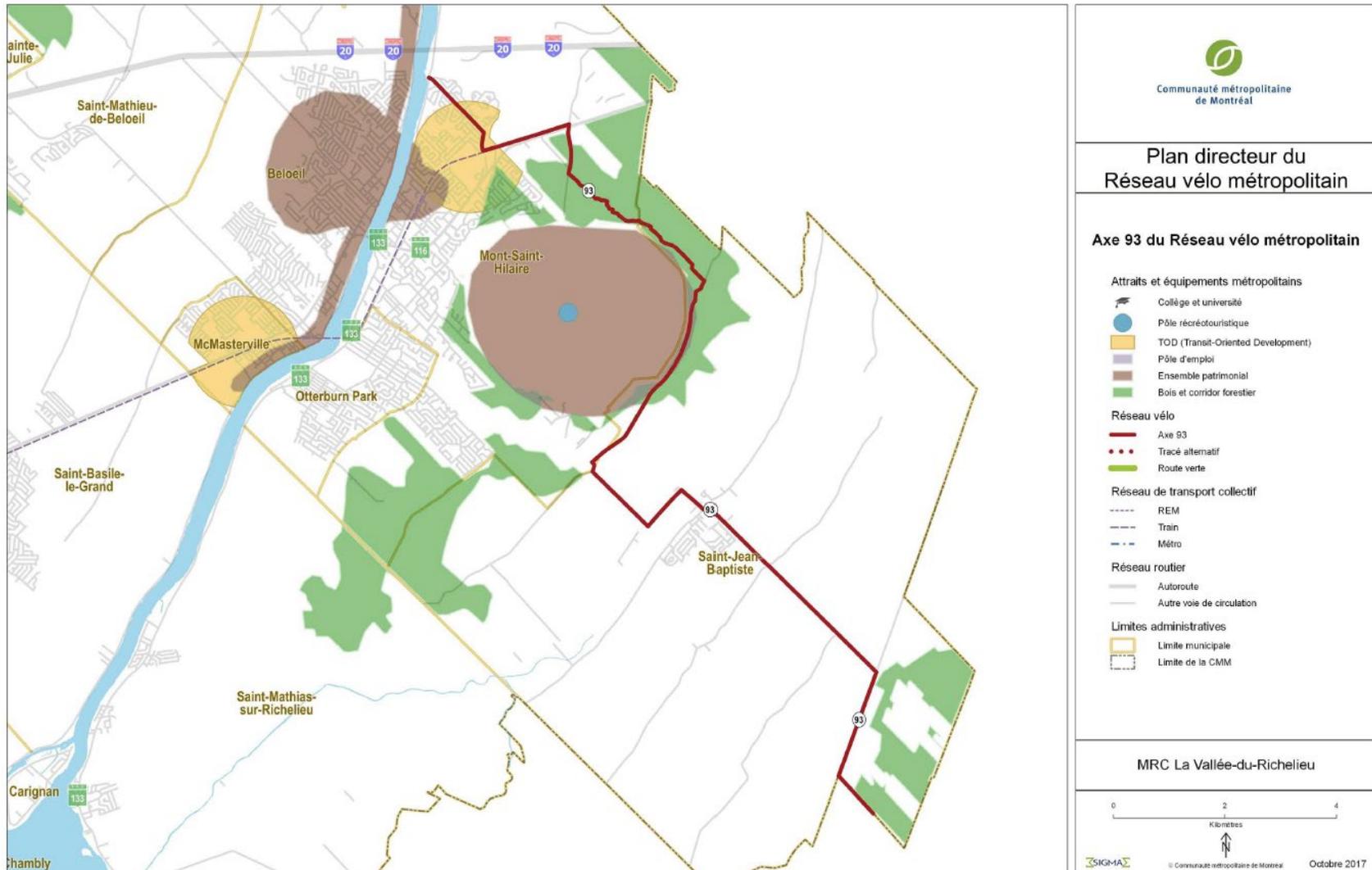
0 10 20  
Kilomètres





© Communauté métropolitaine de Montréal Octobre 2017

Axe 93



Plan directeur du Réseau vélo métropolitain

Axe 93 du Réseau vélo métropolitain

- Attraits et équipements métropolitains**
- Collège et université
  - Pôle récréotouristique
  - TOD (Transit-Oriented Development)
  - Pôle d'emploi
  - Ensemble patrimonial
  - Bois et corridor forestier
- Réseau vélo**
- Axe 93
  - Tracé alternatif
  - Route verte
- Réseau de transport collectif**
- REM
  - Train
  - Métro
- Réseau routier**
- Autoroute
  - Autre voie de circulation
- Limites administratives**
- Limite municipale
  - Limite de la CMM

MRC La Vallée-du-Richelieu

0 2 4  
Kilomètres

↑

SIGMA

© Communauté métropolitaine de Montréal

Octobre 2017

## DU LAC SAINT-PIERRE AU BASSIN DE CHAMBLY...



*200 km de mobilité active au coeur de 15 municipalités !*



### Une vision régionale pour la mobilité active

Un réseau de sentiers cyclables, pédestres et multifonctionnels structuré est idéal pour mettre en valeur le patrimoine et les milieux naturels d'un territoire. Actuellement, aucun grand axe de déplacement vélo entre Sorel-Tracy et Marieville ne permet de se déplacer du nord au sud de manière sécuritaire. Pour mettre sur pied et financer de nouveaux projets d'aménagement et inciter le ministère à sécuriser ses routes, les MRC du territoire ont tout intérêt à s'unir pour adopter un plan régional pour la mobilité active.

### Le recueil des souhaits des utilisateurs et les caractéristiques du territoire : notre démarche

Un sondage en ligne a permis d'identifier les axes de déplacements empruntés par les utilisateurs et les destinations privilégiées des citoyens et utilisateurs du territoire. On constate que les utilisateurs souhaitent :

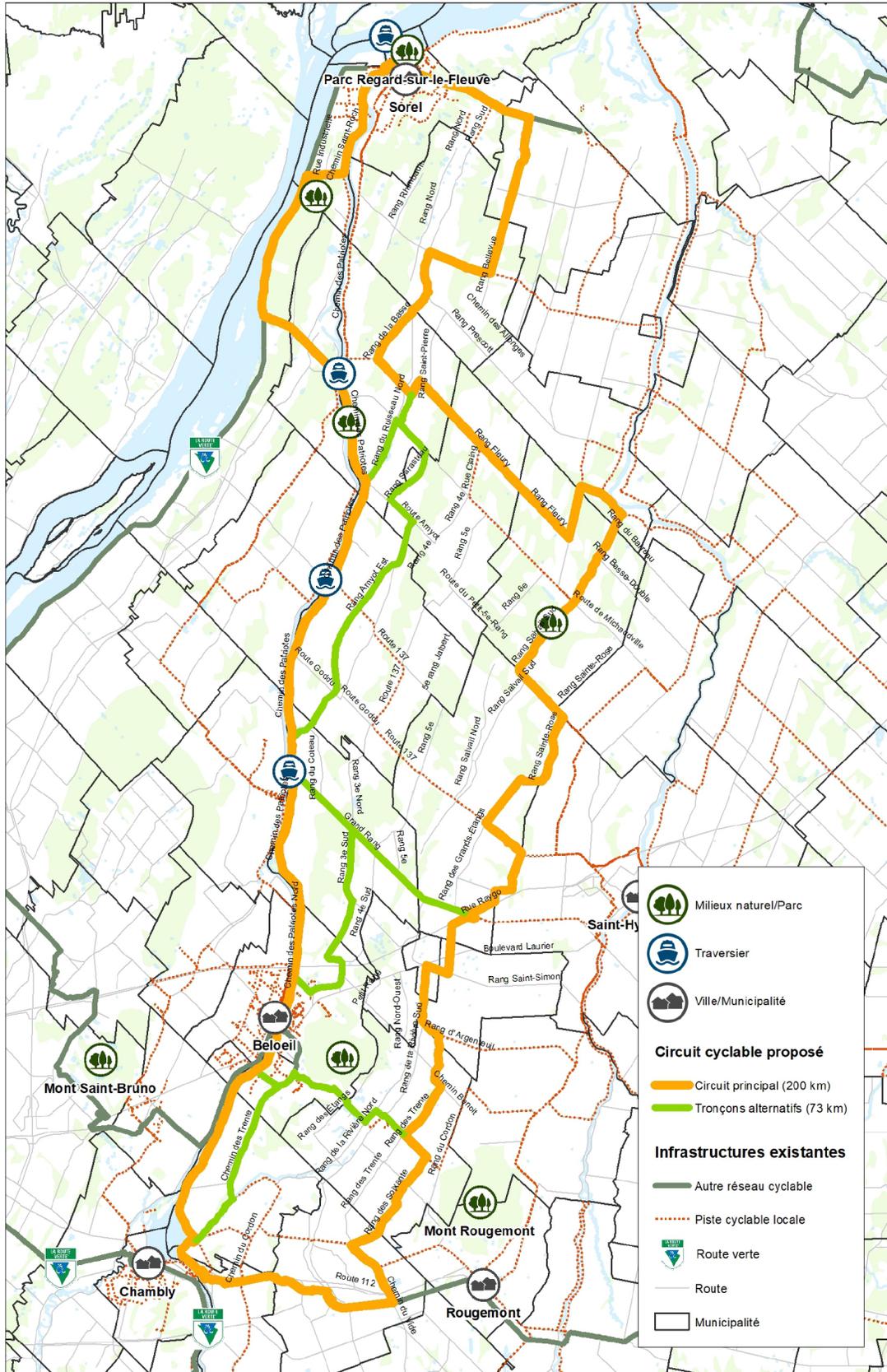
- 🚲 Faire du vélo le long la rivière Richelieu
- 🚲 Avoir accès aux services, commerces et principaux centres urbains (Saint-Hyacinthe, Chambly, Mont-Saint-Hilaire, Sorel-Tracy)
- 🚲 Pouvoir accéder à des milieux naturels
- 🚲 Rejoindre les piste cyclable de portée régionales (La Sauvagine, la route des Champs, le sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire, la montée du Chemin de Chambly)

En parallèle de la consultation, une analyse des différents tronçons routiers et des sentiers existants a été réalisée sur le terrain pour évaluer la sécurité et l'intérêt paysager des routes. On a pu constater que la grande majorité des routes ne sont pas sécuritaires à la pratique du vélo sur le territoire. En effet, l'accotement y est souvent inexistant et les vitesses maximales autorisées élevées. Cela souligne l'importance d'y remédier !

### Un itinéraire régional pratique et accessible pour partir à la découverte du territoire !

Le parcours proposé relie la piste cyclable de La Sauvagine (Sorel-Tracy) à la Route des Champs (Marieville) en partant à la découverte des attraits des régions de biosphère du mont Saint-Hilaire et du Lac Saint-Pierre. Il connecte les principaux sites touristiques, naturels et patrimoniaux et permet de relier les villages aux principales villes comme Sorel-Tracy, Saint-Hyacinthe, Chambly et Mont-Saint-Hilaire tout en profitant de ses milieux naturels et ses joyaux patrimoniaux.





## Trois circuits

Le réseau suggéré comporte trois circuits. Ces trois circuits présentent un point commun de jonction : le parc des Loisirs. La centralité, la perméabilité (passerelles actuelle et future) et l'envergure du parc des Loisirs en font un espace public de premier ordre pour la municipalité. Ce parc constitue la plaque tournante du réseau.

### Circuit 1

Le passage piéton projeté de la rue Robert et celui de la rue Guertin articulent le premier circuit de 1,7 km qui permet aux usagers de croiser le parc Entre-deux-Monts, le Triangle Desnoyers, le parc Sénécal, le parc Robert et de traverser le parc des Loisirs.

### Circuit 2

Un deuxième circuit en boucle de 1,2 km permet d'intégrer la cour de l'École de l'Amitié ainsi que le jardin communautaire situé à l'arrière de l'Hôtel de Ville à l'ensemble du réseau via le parc des Loisirs. Il constitue également une entrée sur le réseau à partir de la rue Principale dans la portion centrale du noyau villageois. Dans l'objectif de mettre en place un réseau favorable aux déplacements actifs, il est important de faire en sorte que ce dernier connecte avec les aires de services publics et les commerces.

### Circuit 3

Un troisième circuit de 1,7 km permet, pour sa part, de parcourir en boucle le parc Denis, le parc linéaire Morier, le Croissant de la Fabrique et de traverser le parc des Loisirs.

### Grand circuit

La configuration proposée offre à l'usager la possibilité de faire un grand tour du réseau et de parcourir ainsi environ 4 km. Cette distance est intéressante pour les adeptes de longues marches, les courtes balades en vélo ou la pratique de la course à pied.

### SCHÉMA DES CIRCUITS

