



# PLAN DIRECTEUR de circulation urbaine

MAI 2019







# MOT DU MAIRE

Chères citoyennes, Chers citoyens,

Mascouche est une ville effervescente et attrayante qui a connu une croissance fulgurante au cours des deux dernières décennies. Bien que le développement ait permis d'augmenter l'offre commerciale et les services offerts dans la municipalité, il n'est pas sans conséquence en ce qui concerne l'achalandage sur notre réseau routier. La circulation est un enjeu majeur à Mascouche, tout comme elle l'est également pour une bonne partie des municipalités du Grand Montréal.

La congestion routière impacte la qualité de vie de bon nombre de familles mascouchoises, génère des coûts supplémentaires pour nos entreprises et accroît l'émission de gaz à effet de serre. Est-ce que la situation peut être améliorée ? Certainement ! C'est dans cet esprit que nous avons confié un mandat à une firme externe afin d'obtenir le portrait réel de la situation actuelle et à venir, et que soient proposées des solutions afin d'atténuer la congestion sur nos grands axes routiers : montée Masson, boulevard Mascouche, boulevard de l'Esplanade, chemin Sainte-Marie et chemin des Anglais.

Ce que propose ce document, c'est un éventail de mesures pouvant être réalisées à court et à moyen terme, et qui auront des effets significatifs sur la mobilité à l'échelle de notre territoire. Certaines propositions demandent des investissements importants et la collaboration de nombreux acteurs, alors que d'autres peuvent être réalisées plus rapidement à plus court échéancier et à moindre coût.

Ce rapport met également en évidence que le réseau routier mascouchois demeure utilisé par un grand nombre d'usagers qui proviennent de l'extérieur de notre municipalité. Par exemple, près d'un usager sur quatre qui emprunte le chemin Sainte-Marie à l'heure de pointe provient de Saint-Lin-Laurentides ou de Terrebonne. Ceci étant dit, nous demeurons tributaires des décisions prises par les collectivités avoisinantes et par les différentes instances gouvernementales. Ainsi, des solutions régionales et métropolitaines devront être mises de l'avant, notamment avec l'élargissement de la 337, l'ajout de voies réservées sur le réseau autoroutier et la bonification du transport en commun.

Au cours des prochains mois, le conseil municipal et l'administration prioriseront les interventions qui seront réalisées. Déjà, nous projetons des investissements de 4 M\$ d'ici 2021 afin de permettre la réalisation d'une partie de ces mesures.

Bien que l'automobile demeure un moyen de transport incontournable, nous déploierons des mesures concrètes afin d'améliorer la mobilité active sur notre territoire. Notre réseau cyclable sera plus performant et divers aménagements faciliteront la vie et la sécurité des piétons. Il va de soi que nous faciliterons les déplacements pour l'ensemble des citoyens, toujours dans l'esprit de notre plan stratégique de développement durable.



**Guillaume Tremblay**  
Maire de Mascouche



Le présent document a été préparé par



**FNX-INNOV inc.**

Avec le soutien technique de **La ville de Mascouche**

**Équipe de réalisation :**

Andrei Durlut, ing., M.Sc.A FNX-INNOV inc.  
Anna Fridzon, FNX-INNOV inc.  
Astrid Sibiril, ing. jr., M.Ing FNX-INNOV inc.  
Carole Taillée, ing., D.E.S.S FNX-INNOV inc.  
Ehsan Assadi, FNX-INNOV inc.  
Eya-Wetu Talaki, ing., M.Sc.A FNX-INNOV inc.  
Gloria Aguessy, ing. FNX-INNOV inc.  
Karla Gamboa, ing., M.Ing FNX-INNOV inc.  
Sébastien Bouchard, FNX-INNOV inc.  
William Ho-Luong, ing. jr. FNX-INNOV inc.  
Yaël Humann, FNX-INNOV inc.

**Avec la participation de :**

André Labonne - Analyste à la circulation, Service de police  
Annick Auger - Directrice, Service du génie  
Charles Thériault - Chef de division Développement économique, Direction générale  
Guillaume Tremblay - Maire  
Johanne Desrosiers - Coordinatrice de projets, Service du génie  
Sylviane DiFolco - Directrice, Cabinet du maire  
Yohann Champagne - Directeur, Service de l'aménagement du territoire  
Jean-Pierre Boudreau - Directeur, Service de la prévention des incendies  
André Pratte - Directeur général adjoint, Gestion du territoire



# TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION .....	1
1.1 Contexte .....	1
1.2 Objectifs.....	1
1.3 Méthodologie .....	2
1.3.1 Démarche d'élaboration du plan directeur de circulation .....	2
1.4 Plan d'action.....	2
2. PORTRAIT DE MASCOUCHE.....	3
2.1 Caractéristiques du territoire.....	3
2.2 Mobilité des personnes.....	3
3. AXE 1 – TRANSPORT ACTIF .....	9
3.1 Faits saillants du diagnostic.....	9
3.1.1 Réseau piétonnier .....	9
3.1.2 Réseau cycliste .....	9
3.2 Interventions proposées .....	10
4. AXE 2 – TRANSPORT COLLECTIF.....	23
4.1 Faits saillants du diagnostic.....	23
4.2 Interventions proposées .....	23
5. AXE 3 – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT.....	31
5.1 Faits saillants du diagnostic.....	31
5.2 Interventions proposées .....	31
6. AXE 4 – SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE.....	49
6.1 Interventions proposées .....	49
7. AXE 5 – INNOVATION .....	63
7.1 Interventions proposées .....	63





# 1. INTRODUCTION

## 1.1 CONTEXTE

Située dans la MRC Les Moulins dans Lanaudière, la Ville de Mascouche compte une population de 47 000 habitants et tire avantage de sa localisation adjacente à des espaces verts et à de grandes infrastructures routières (l'autoroute 25 et l'autoroute 640), ce qui permet aux résidents d'avoir une proximité avec les grands centres d'emplois (Laval, Montréal et Longueuil) tout en bénéficiant d'un environnement paisible offrant ainsi la tranquillité de la campagne en pleine ville.

La population de Mascouche connaît une croissance continue depuis 30 années, amenée principalement par de jeunes familles. Cette croissance entraîne une hausse importante de déplacements sur le territoire de la Ville. Dans ce contexte changeant, la Ville de Mascouche a entrepris des démarches claires de planification de son territoire, dont le présent document, le plan directeur de circulation de la Ville de Mascouche constitue un cadre lors des prises de décisions à venir concernant le réseau de transports.

La Ville de Mascouche a identifié les quatre pôles majeurs autour desquels elle souhaite achever une trame urbaine bien intégrée :

- > Le noyau villageois – Le secteur historique de Mascouche qui est en train de subir une revitalisation afin d'attirer de nouveaux commerces;
- > Le Parc du Grand-Coteau et le Manoir seigneurial – Ce secteur comporte principalement des espaces verts avec un réseau de sentiers récréatifs;
- > Le Pôle multifonctionnel – Terrain adjacent à la gare de Mascouche. Ce secteur serait aménagé selon le principe du « Développement urbain orienté sur le transport collectif (DOT) ». Il comporterait des développements commerciaux importants comme le Carrefour de la Gare et le CentrOparc;
- > Le Pôle commercial de l'axe de la Montée Masson et de l'avenue de l'Esplanade – Le grand centre localisé au quadrant nord-ouest de l'échangeur A-25/A-640.

Tous les pôles majeurs identifiés par la Ville de Mascouche sont reliés entre eux par les axes suivants : Mascouche, Sainte-Marie, de l'Esplanade et Masson.

Bien que la Ville de Mascouche jouisse d'une situation géographique stratégique et d'un cadre de vie très attractif, certaines problématiques subsistent en lien avec les déplacements. Dans ce contexte, le présent document vise à fournir les directives et les orientations en matière de transports et circulation.

## 1.2 OBJECTIFS

Les objectifs du plan directeur de circulation sont les suivants :

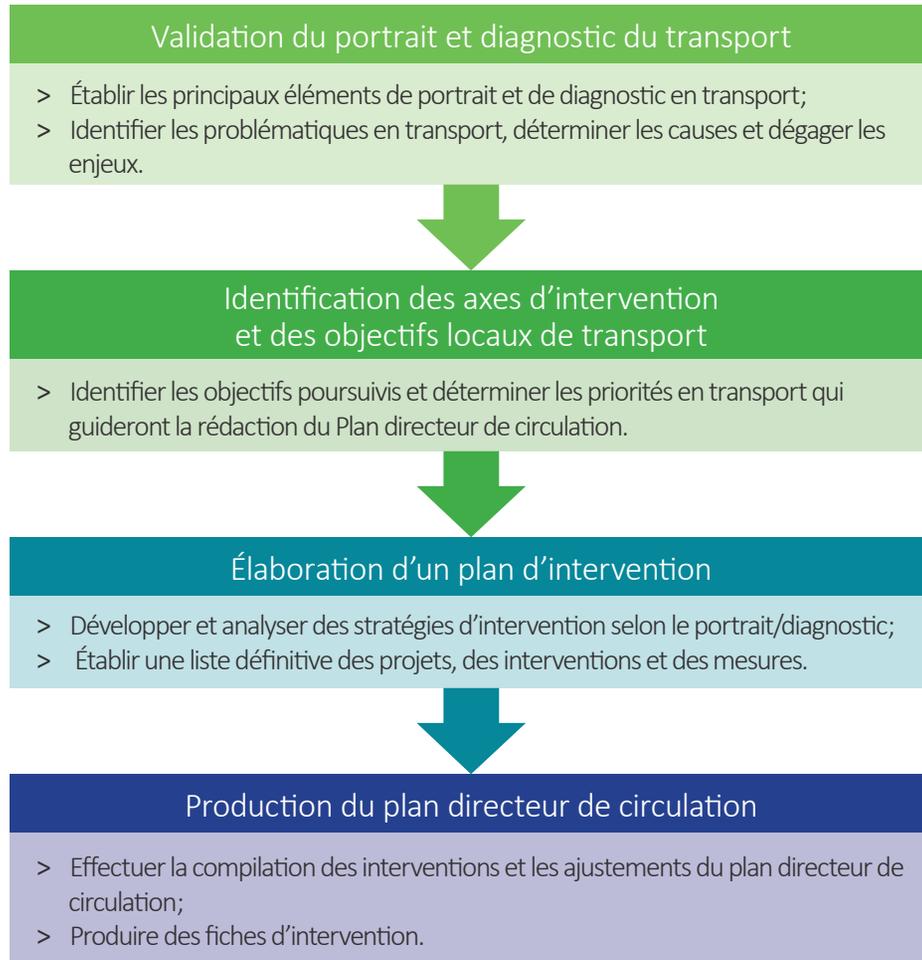
- > Caractériser les déplacements actuels, incluant la circulation de transit;
- > Planifier et organiser la gestion de tous les modes de déplacements en promouvant la fluidité et la sécurité de tous les usagers;
- > Définir et proposer des interventions innovatrices, viables et conformes au contexte de planification élargi qui promeuvent la mobilité durable;
- > Produire des esquisses afin de permettre la visualisation des interventions;
- > Réaliser une estimation budgétaire sommaire pour la mise en œuvre des solutions proposées.



## 1.3 MÉTHODOLOGIE

### 1.3.1 Démarche d'élaboration du plan directeur de circulation

Le plan directeur de circulation de la Ville de Mascouche se compose des sections suivantes :



## 1.4 PLAN D'ACTION

Le Plan directeur de circulation illustre les orientations suivantes :

- > Orientations de la planification urbaine afin de répondre adéquatement aux besoins des usagers;
- > Une vision de l'aménagement du territoire;
- > Une démarche pour un développement harmonieux et durable de la Ville.

La Ville de Mascouche structure sa vision et regroupe les problématiques et les enjeux de déplacements en cinq axes. Les axes sont définis comme ci-après :

AXE 1 – Transport actif

AXE 2 – Transport collectif

AXE 3 – Réseau routier et stationnement

AXE 4 – Sécurité et qualité de vie

AXE 5 - Innovation

Ces cinq axes définissent la structure du plan directeur de circulation de la Ville de Mascouche et les différentes interventions qui en découlent.



## 2. PORTRAIT DE MASCOUCHE

### 2.1 CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

La Ville de Mascouche couvre une superficie de 107 km<sup>2</sup> et elle est située sur la couronne nord de la grande région de Montréal. Elle est bordée au nord par la Ville de l'Épiphanie et par la Municipalité de Saint-Roch-de-l'Achigan, au sud par l'autoroute 640 et la Ville de Terrebonne, à l'est par la Ville de Terrebonne et la Ville de Repentigny et à l'ouest par la Ville de Terrebonne.

L'utilisation du sol de la Ville de Mascouche comporte cinq catégories : résidentielle, commerciale, industrielle, publique et agricole. La composante agricole est prépondérante, tandis qu'une grande partie de la composante résidentielle est concentrée au centre-sud de la Ville. L'usage commercial est présent majoritairement sur la Montée Masson, le chemin Gascon et sur le noyau villageois (chemin Sainte-Marie). L'usage industriel est limité au pôle Sainte-Marie, à l'est de la Ville.

Par ailleurs, la composante institutionnelle est relativement bien distribuée sur l'ensemble du territoire. Elle comporte des établissements municipaux, de santé et de services sociaux, ainsi qu'une vingtaine d'établissements d'enseignement.

### 2.2 MOBILITÉ DES PERSONNES

L'analyse de la mobilité des personnes dans le secteur à l'étude a été réalisée à l'aide des données de l'enquête Origine-Destination 2013 réalisée par l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT).

#### Déplacements produits par la Ville de Mascouche :

La Ville de Mascouche produit 23 407 déplacements en période de pointe du matin (tous modes et tous motifs, sauf retour à domicile). En période de pointe du matin, le principal motif de déplacement est le travail, qui regroupe 50% des déplacements.

Mascouche reçoit 34 % des déplacements qu'elle produit. Les déplacements internes sont pour la plupart des déplacements intermédiaires pour déposer un enfant à la garderie ou à l'école, ou pour déposer un passager à la gare. La destination finale de ces déplacements se retrouvent très souvent hors du territoire de la ville de Mascouche.

Pour la période de pointe du matin, les principales destinations externes des déplacements générés par la ville de Mascouche sont:

- > La ville de Terrebonne (Terrebonne, Lachenaie et La Plaine) : 20%;
- > L'île de Montréal : 15%;
- > La ville de Laval : 8%.



### **Déplacements à destination de la Ville de Mascouche :**

La Ville de Mascouche attire 13 308 déplacements, tous modes et tous motifs confondus (sauf retour à domicile) en période de pointe du matin. En période de pointe du matin, le principal motif de déplacement est le motif « Études », qui représente 35% des déplacements. En période de pointe du matin, les déplacements attirés par la Ville de Mascouche sont à 60% des déplacements internes. Les déplacements attirés proviennent à 20% de Terrebonne (Terrebonne, Lachenaie et LaPlaine), et à 4% de l'île de Montréal.

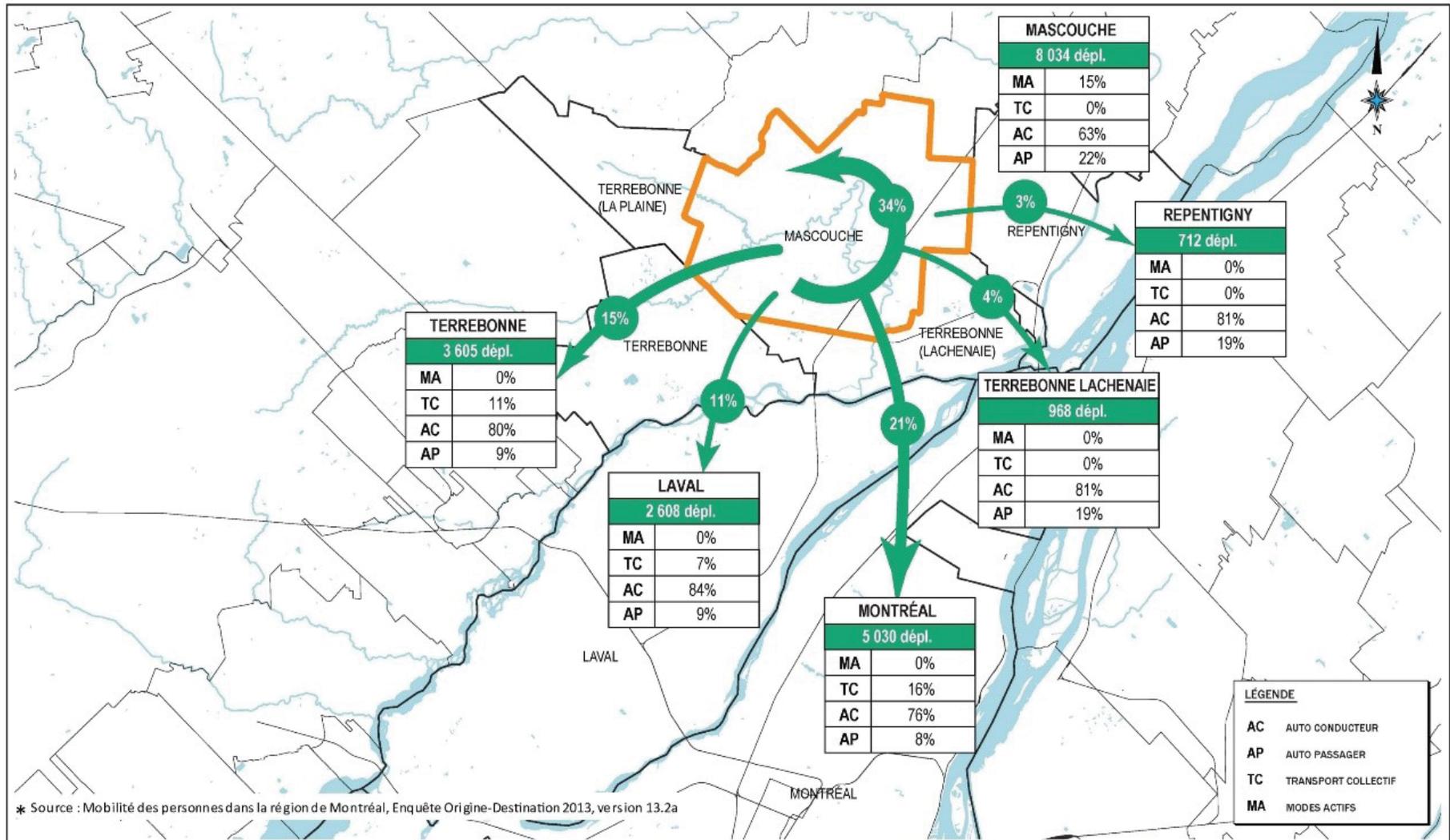
En période de pointe du matin, les déplacements attirés par la Ville de Mascouche sont à 60% des déplacements internes. Comme mentionné à la section précédente, il s'agit pour la grande majorité de déplacements intermédiaires pour déposer un enfant à la garderie ou à l'école, ou pour déposer un passager à la gare. La destination finale de ces déplacements se retrouvent pour la plupart hors du territoire de la ville de Mascouche.

Pour la période de pointe du matin, les principales provenances hors du territoire de Mascouche sont :

- > La ville de Terrebonne (Terrebonne, Lachenaie et LaPlaine) : 20%;
- > L'île de Montréal : 4%.

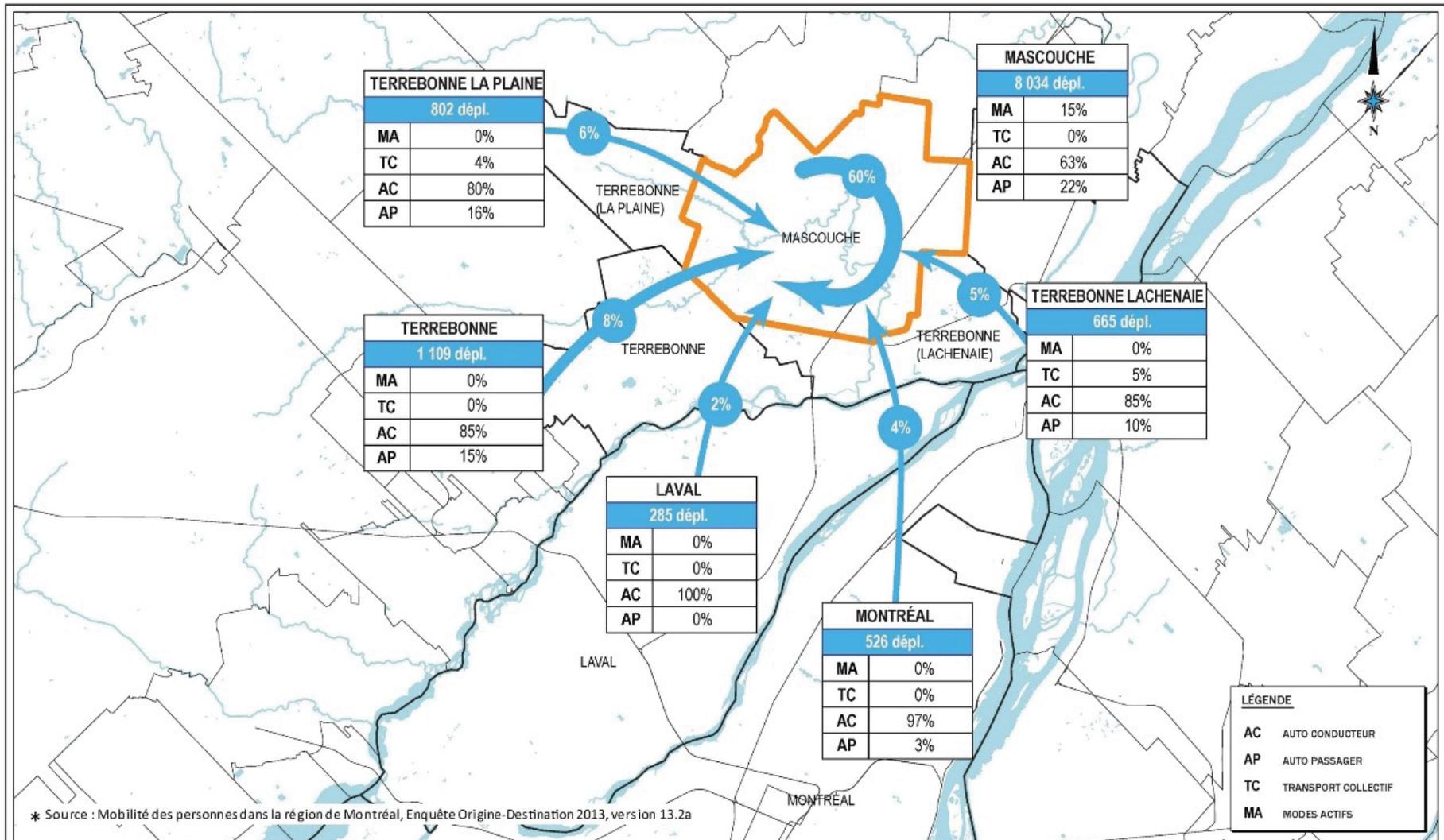


Déplacements produits par la ville de Mascouche en période de pointe du matin :





Déplacements à destination de la Ville de Mascouche en période de pointe du matin :





# AXE 1

Transport actif





# 3. AXE 1 – TRANSPORT ACTIF

## 3.1 FAITS SAILLANTS DU DIAGNOSTIC

### 3.1.1 RÉSEAU PIÉTONNIER

Les différentes problématiques identifiées se rapportant aux déplacements piétons sont résumées ci-après :

- > Aménagements piétons à améliorer ou à entretenir.

Il a été observé à plusieurs endroits une déficience des cheminements piétons existants. Cette déficience est due principalement aux éléments suivants :

- > Absence de trottoir;
- > Absence de traverses piétonnes aux intersections;
- > Difficulté d'accès à la gare car l'emplacement est loin des principaux pôles résidentiels;
- > Insécurité aux intersections à feux.

Pour de nombreuses intersections de la Ville, l'insécurité lors des traversées aux intersections à feux a été identifiée. Celle-ci est dûe principalement à la difficulté de traverser certaines intersections qui ne possèdent aucun marquage de traverse piétonne.

- > Problèmes d'accessibilité universelle.

L'analyse de ce type de problème s'est limitée aux intersections à feux. Il a été observé que certaines intersections à feux de la Ville de Mascouche présentent des problèmes d'accessibilité universelle. Les problèmes existants sont résumés ci-après :

- > Positionnement des boutons piétons;
- > Arrivée des traverses piétonnes en bordure de route;
- > Problèmes d'accessibilité en transport actif autour des écoles.

De façon sommaire, les sept écoles primaires existantes sur le territoire de la Ville de Mascouche ont été étudiées. Un des points positifs est l'identification des parcours scolaires sécuritaires pour se rendre aux écoles. Toutefois, certains points d'amélioration pourront être intégrés afin de sécuriser ces déplacements spécialement vulnérables. Ceux-ci sont mentionnés ci-après :

- > Absence de trottoir : Des parcours scolaires ne possèdent pas de trottoirs. Une possibilité de bonification des parcours sécuritaires est alors envisageable;
- > Le partage de l'espace public entre les divers usagers de la route n'est pas toujours adéquat : par exemple, des traverses piétonnes qui chevauchent une voie de circulation ou des traverses piétonnes aménagées au niveau d'un accès auto. Ceci est extrêmement dangereux;
- > Les chemins vers les écoles ne sont pas toujours aménagés pour faciliter le transit des élèves à pied ou à vélo : des traverses piétonnes qui arrivent en bordure de route ne facilitent pas les déplacements.

### 3.1.2 RÉSEAU CYCLISTE

Les problématiques du réseau cyclable de la ville de Mascouche ont été analysées dans le rapport du plan directeur du réseau cyclable et des recommandations ont été faites à la Ville qui seront prochainement intégrées.



Outre cela, nous notons une déficience au niveau du positionnement de la ligne d'arrêt des automobiles à plusieurs intersections principalement sur le boulevard de Mascouche au sud du chemin des Anglais, où la piste cyclable croise les approches secondaires à moins de 5m de la ligne d'arrêt. Les véhicules arrivant à ces approches doivent par conséquent s'arrêter sur la piste cyclable.

Par ailleurs, la circulation des vélos sur l'accotement de l'avenue de L'Esplanade (entre la rue Bohémier et l'avenue de la Gare) n'est pas sécuritaire, à cause d'une largeur disponible insuffisante et ce, dans un contexte de circulation dense au niveau de l'échangeur autoroutier.

## 3.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES

Dans le but d'encourager l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile et d'accroître les déplacements en transport actif, il est essentiel que la Ville de Mascouche développe des aménagements sécuritaires et encourage les déplacements à pied et à vélo. Trois objectifs principaux regroupant six actions à réaliser ont ainsi été définis :

**TAC 1** : Poursuivre la bonification et le développement du réseau piétonnier

- > Action TAC 1-1 : Poursuivre le développement et la sécurisation du réseau piétonnier existant – continuité des trottoirs;
- > Action TAC 1-2 : Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier et la mise aux normes des traverses balisées.

**TAC 2** : Poursuivre la bonification et le développement du réseau cyclable

- > Action TAC 2-1 : Poursuivre la mise en œuvre du plan directeur du réseau cyclable;
- > Action TAC 2-2 : Améliorer en continu l'état du réseau cyclable;
- > Action TAC 2-3 : Offrir des places de stationnement vélo autour des grands générateurs.

**TAC 3** : Améliorer l'accessibilité à la gare de Mascouche pour le transport actif

- > Action TAC 3-1 Création d'un nouveau lien de transport actif, permettant le franchissement de l'autoroute 25.



# ACTION TAC-1.1

## Poursuivre le développement et la sécurisation du réseau piétonnier existant – continuité des trottoirs

### ENJEUX

- Manque de continuité des corridors piétons;
- Absence de trottoirs pour les parcours scolaires;
- Sentiment d'insécurité des piétons;
- Volonté d'encourager la mobilité durable et active.

### OBJECTIFS

- Accroître la mobilité active;
- Développer et sécuriser le réseau piétonnier.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TAC 1-2** : Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier et la mise aux normes des traverses balisées;
- **RRS 2-3** : Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable;
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections.

### CONTEXTE

Actuellement, les liaisons piétonnes ne sont pas totalement développées dans la Ville de Mascouche. En effet, la majorité des axes de la Ville possèdent des trottoirs, cependant certains ne présentent un trottoir que d'un seul côté comme dans le cas de la Montée Masson ou de l'avenue de l'Esplanade ou aucun trottoir comme dans le cas du boulevard de Mascouche à l'ouest de la Montée Masson. De plus, certains trottoirs ne sont pas continus ce qui limite la convivialité des déplacements piétons et rend difficilement accessible certains espaces comme le sud de la Montée Masson. Les parcours scolaires sont parfois inconfortables avec l'absence de trottoirs ou de marquages. L'amélioration et le développement du réseau piétonnier permettront d'encourager la marche et de rendre plus accessibles et plus sécuritaires les différents quartiers de la Ville.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Continuité du trottoir au sud du smart centres sur la Montée Masson pour rejoindre les commerces;
- Mise en place d'un trottoir sur le boulevard de Mascouche, signalisation de la piste multifonctionnelle pour piétons et cyclistes;
- Aménager un trottoir du côté ouest de la chaussée sur le chemin des Anglais entre l'avenue Garden et le chemin Sainte-Marie;
- Aménager une piste multifonctionnelle du côté est de la chaussée sur le chemin des Anglais entre l'avenue de l'Esplanade et l'avenue Rawlison;
- Ajouter un trottoir entre le passage pour piétons et l'arrêt d'autobus à la rue Station sur le chemin des Anglais.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### INDICATEURS DE SUIVI

- Km de trottoirs implantés

### COÛTS DE RÉALISATION

- Trottoirs : 25 K\$/100m.

### RÉFÉRENCES

**Étude de circulation pour le réaménagement de deux intersections sur le chemin des Anglais (boul. Mascouche et avenue Garden), CIMA+, 2018 ;**  
**Guide pratique d'accessibilité universelle de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec ;**

**Guide d'aménagement durable des rues de Montréal ;**  
**Plan stratégique de développement durable – Ville de Mascouche.**

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Chemin des Anglais
- Boulevard de Mascouche



# ACTION TAC-1.2

## Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier et la mise aux normes des traverses balisées

### ENJEUX

- Traverses non conformes;
- Problème de sécurité pour les piétons;
- Signalisation des traverses piétonnes à améliorer à certaines intersections;
- Problèmes d'accessibilité universelle.

### OBJECTIFS

- Mise aux normes des traverses piétonnes balisées;
- Accroître la mobilité active;
- Sécuriser le réseau piétonnier.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TAC 1-1** : Poursuivre le développement et la sécurisation du réseau piétonnier existant – continuité des trottoirs ;
- **RRS 2-3** : Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable ;
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections.

### CONTEXTE

Les traverses balisées permettent aux piétons de traverser la rue à une intersection ou à un endroit sans intersection. L'aménagement de ces traverses doit permettre de signaler la présence de piétons aux autres usagers de la route (véhicules et vélos) et de canaliser les piétons dans l'espace qui leur est réservé.

Actuellement, la signalisation des traverses piétonnières balisées est déficitaire à plusieurs endroits sur le territoire de la Ville de Mascouche. Cela entraîne le non-respect des traverses par les automobilistes, ce qui représente une problématique de sécurité pour les piétons. L'amélioration et la sécurisation de ces traverses permettront d'encourager la marche et d'offrir un environnement plus convivial pour les déplacements piétons.





# ACTION TAC-1.2

Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier et la mise aux normes des traverses balisées

## INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

Traverses piétonnières sans intersection :

- > Mise en place de mesures pour assurer la visibilité des traverses (panneaux clignotants, installation de panneaux sur potences, etc.);
- > Mise aux normes du marquage et de la signalisation verticale;
- > Mise en place de passages piétons surélevés;
- > Démarche participative pour impliquer la population dans le processus de mise en place des nouveaux aménagements;
- > Marquer le passage pour piétons et installer la signalisation appropriée pour le sentier piétonnier à l'est du boulevard Raymond sur le chemin Sainte-Marie;
- > Uniformiser la signalisation et l'aménagement des traverses.

Traverses piétonnières aux intersections à feux :

- > Ajout de feux pour piétons aux traverses qui n'en sont pas munies actuellement;
- > Élaboration et mise en application d'une procédure pour le choix du mode de gestion des feux pour piétons (mode non-protégé, mode partiellement protégé ou mode totalement protégé);
- > Mise en place de feux sonores pour les personnes malvoyantes (lorsque requis).

Traverses piétonnières aux intersections sans feux :

- > S'assurer de la bonne visibilité pour les piétons et les automobilistes en interdisant le stationnement proche de la traverse;
- > Mise aux normes du marquage et de la signalisation verticale;
- > Réduire les distances à traverser si possible (par l'ajout de saillies ou par des réaménagement géométriques);
- > Implanter des mesures d'apaisement de la circulation aux approches des zones à fort débit piétonnier.

## RÉFÉRENCES

**Guide pratique d'accessibilité universelle de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec ;**  
**Tome V – Signalisation routière », Québec : Les publications du Québec, Ministère des Transports, 2012 ;**  
**Guide d'aménagement durable des rues de Montréal ;**

**Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009 ;**  
**Plan stratégique de développement durable – Ville de Mascouche.**

## MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

## INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de traverses sécurisées;
- Nombre de traverses aux normes (marquage, signalisation);
- Nombre d'accidents piéton/voiture.

## COÛTS DE RÉALISATION

- Feux piétons sur quatre approches : 15 K\$;
- Traverse sonore : 10 K\$;
- Saillie de trottoir : 20 K\$;
- Mise au norme du marquage de l'intersection : 5 K\$.



## LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Intersections accidentogènes



# ACTION TAC-2.1

## Poursuivre la mise en oeuvre du plan directeur du réseau cyclable

### ENJEUX

- Besoin de développer le réseau cyclable de la Ville de Mascouche et d'assurer la continuité du réseau.



### OBJECTIFS

Tel que décrit au plan directeur, les objectifs du réseau cyclable sont : «

- 1. Régulariser l'ensemble des aménagements existants;
- 2. Optimiser et sécuriser le franchissement des intersections;
- 3. Compléter les liens manquants du réseau existant afin d'assurer la continuité des déplacements;
- 4. Ramifier le réseau cyclable par l'ajout de nouveaux liens permettant des déplacements plus directs et vers l'ensemble des pôles générateurs sur le territoire de la Ville;
- 5. Anticiper les déplacements générés par les futurs projets de développement en s'assurant que ceux-ci soient connectés au réseau cyclable par des liens sécuritaires et efficaces dès les premières phases des projets;
- 6. Bonifier le réseau récréatif par l'ajout d'aménagements cyclables en milieu rural ainsi que de mobilier dédié aux cyclistes. »

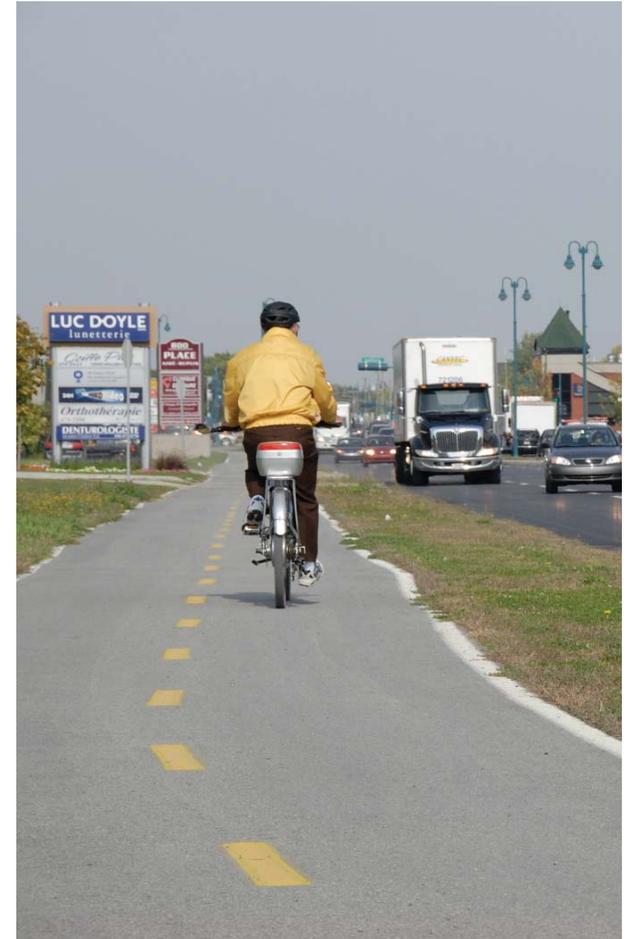
### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- TAC 2-2 : Améliorer en continu l'état du réseau cyclable.

### CONTEXTE

La Ville de Mascouche a mis en place un plan directeur du réseau cyclable en 2017 pour structurer les interventions à apporter au réseau. Les interventions recommandées portent à la fois sur la mise à niveau du réseau existant et sur son expansion en milieux urbain et rural. Ce plan a également pour but d'anticiper les déplacements générés par les futurs projets afin de les raccorder directement au réseau existant.

La prise en compte des besoins cyclistes et la planification sur long terme du réseau va permettre de sécuriser les déplacements et d'encourager l'utilisation de ce mode de transport.





# ACTION TAC-2.1

## Poursuivre la mise en oeuvre du plan directeur du réseau cyclable

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

Aménagements des nouvelles pistes prévues au plan directeur :

- Connectivité au réseau existant / expansion du réseau :
  - > Chemin des Anglais entre de l'Esplanade et Rawlinson (piste bidirectionnelle côté est, 1100m);
  - > Nord du chemin des Anglais pour rejoindre le chemin Sainte-Marie (piste bidirectionnelle côté est, 70m);
  - > Chemin Pincourt de Sainte-Marie à River (accotements asphaltés, 1600m);
  - > Chemin Pincourt des Cerisiers au parc Armand-Nadeau (accotements asphaltés, 1400m);
  - > Montée Masson des Ancêtres à Dupras (piste bidirectionnelle en site propre côté Est, 350m);
  - > Raccordement du chemin Sainte-Marie à la rue Brien (piste bidirectionnelle en site propre, 340m);
  - > Rue Brien de Gauthier à Mascouche (chaussées désignées, 160m);
  - > Rue Gauthier de Brien à le Gardeur (chaussées désignées, 110m);
  - > Rue le Gardeur de Gauthier à des Ancêtres (chaussées désignées, 350m);
  - > Avenue Châteaubriant du parc des Optimistes à Sainte-Marie (bande bidirectionnelle côté est, 350m).
- Desserte locale :
  - > Rue des Érables de Grande-Allée à Normandie (chaussées désignées, 1120m);
  - > Avenue Garden des Anglais à Pincourt (chaussées désignées, 2000m);
  - > Avenue Normandie de Garden à Pincourt (chaussées désignées, 1500m);
  - > Rue de la Grande-Allée des Érables à Pincourt (chaussées désignées, 1100m).
- Parcours récréatif :
  - > Sentier de la RAIM de Mascouche à Sainte-Marie;
  - > Montée du Domaine de Sainte-Marie à l'entrée du boisé.

### RÉFÉRENCES

**Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Mascouche, Stantec, 2017 ;**

**Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages ;**

<https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### INDICATEURS DE SUIVI

- Bilan annuel pour le suivi de la mise en oeuvre du plan directeur;
- Km de piste cyclable;
- Achalandage du réseau;
- Sondages de satisfaction auprès des usagers.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Se référer aux estimations présentées dans le plan directeur du réseau cyclable.



### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Pistes existantes à mettre aux normes ou à rallonger
- Carrefour mal connecté
- Axes à développer



# ACTION TAC-2.2

## Améliorer en continu l'état du réseau cyclable

### ENJEUX

- Réseau vieillissant (marquage et signalisation);
- Effacement du marquage dû aux conditions hivernales;
- Manque de convivialité sur les pistes.

### OBJECTIFS

- Maintenir le réseau cyclable en bon état;
- Encourager l'utilisation du vélo.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- TAC 2-1 : Poursuivre la mise en oeuvre du plan directeur du réseau cyclable.

### CONTEXTE

Le plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Mascouche met l'accent sur l'entretien du réseau cyclable existant. En effet, l'expansion du réseau n'est pas suffisante pour satisfaire et attirer les cyclistes. Le maintien en bon état du réseau existant va encourager son utilisation et augmenter le sentiment de sécurité des cyclistes.

Les pistes desservant les points stratégiques de la Ville tels que la gare ou les pôles d'emplois pourraient également être déneigées en hiver pour permettre la mise en place d'un «réseau blanc» afin d'encourager l'utilisation du vélo en toutes saisons.

Les modifications au réseau inscrites dans le plan directeur sont pertinentes pour desservir au mieux la Ville de Mascouche, mais doivent faire l'objet d'un suivi régulier pour garder les pistes en bon état et conforter les cyclistes dans leur choix de transport.





# ACTION TAC-2.2

## Améliorer en continu l'état du réseau cyclable

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Réaménager la piste multifonctionnelle sur le chemin des Anglais pour la rendre plus conviviale, la surélever à la hauteur d'un trottoir avec une bande gazonnée;
- Si le besoin est exprimé par les résidents, mise en place d'un réseau cyclable en période hivernale («réseau blanc») ainsi que d'une politique d'entretien du réseau hivernal;
- Poursuivre les travaux saisonniers de marquage des rues;
- Évaluer la possibilité d'utiliser des produits de marquage de moyenne ou longue durée sur les axes routiers achalandés ainsi que du marquage coloré (SAS vélo);
- S'assurer de la cohérence du marquage entre les différentes pistes.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### INDICATEURS DE SUIVI

- Km de piste cyclable entretenus;
- Achalandage du réseau;
- Sondages de satisfaction auprès des usagers.

### COÛTS DE RÉALISATION

- SAS vélos (marquage) : 5 K\$.



### RÉFÉRENCES

Étude de circulation pour le réaménagement de deux intersections sur le chemin des Anglais (boul. Mascouche et avenue Garden), CIMA+, 2018 ;  
Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Mascouche, Stantec, 2017 ;

Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages ;  
<https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/> (consulté le 2018-10-12)

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Pistes dont le marquage doit être refait ou signalisation à mettre aux normes



# ACTION TAC-2.3

## Offrir des places de stationnement vélo autour des grands générateurs

### ENJEUX

- Manque de stationnements autour des grands générateurs;
- Besoin de stationnements vélos sécuritaires pour limiter les vols;
- Stationnement informel des vélos.

### CONTEXTE

Actuellement, le règlement d'urbanisme de la ville de Mascouche n'a pas d'exigence en matière de nombre de cases de stationnement vélo à fournir pour un développement. Lorsque des stationnements vélos existent autour des pôles importants de la ville, ces derniers ne sont pas en nombre suffisant et ne sont pas toujours sécurisés pour permettre un stationnement de longue durée.

La bonification de l'offre de stationnement vélo ainsi que l'aménagement de stationnements sécurisés contre le vol et le vandalisme constituent des incitatifs qui favoriseront l'utilisation du mode vélo et réduiront le stationnement informel.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de stationnements vélos implantés.

### OBJECTIFS

- Améliorer l'offre de stationnement près des grands générateurs;
- Mettre en place des stationnements vélos sécuritaires et accessibles;
- Encourager l'utilisation du vélo vers les pôles générateurs de Mascouche (Gare, pôles industriels et la montée Masson);
- Accroître la mobilité active.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- TAC 2-1 : Poursuivre la mise en oeuvre du plan directeur du réseau cyclable;
- TAC 2-2 : Améliorer en continu l'état du réseau cyclable.



### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Ajouter au règlement d'urbanisme des exigences minimales pour l'offre en cases de stationnements vélos à fournir pour les nouveaux développements (localisation, nombre d'unités, aménagement, type);
- Installer de nouveaux équipements de stationnements pour vélo autour des grands générateurs;
- Remplacer les stationnements ne permettant pas d'attacher le cadre du vélo à un point fixe;
- Ajouter du mobilier urbain pour le stationnement des vélos;
- Aménager un stationnement vélo à accès contrôlé à la gare de Mascouche pour augmenter la sécurité.

### MISES EN GARDE

La mise en place de stationnement vélos peut être contestée, notamment par la possible réduction de places de stationnement de voiture ou par l'esthétisme.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Stationnement pour vélo : 150\$/vélo.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Exo, pôles générateurs (industries, commerces...).

### RÉFÉRENCES

Guide technique « Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes » de Vélo Québec, 2009, 168 pages ;

<https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/> (consulté le 2018-10-12).

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Autour des grands générateurs (gare de Mascouche, etc. )



# ACTION TAC-3.1

## Création d'un nouveau lien de transport actif permettant le franchissement de l'autoroute 25

### ENJEUX

- Enclavement de la gare de Mascouche pour tous les déplacements, incluant les déplacements piétons et cyclables;
- Manque de liens routiers est-ouest pour les déplacements locaux entre le secteur de la Gare et le reste de la Ville de Mascouche;
- Parcours cyclable existant inconfortable et/ou insécurisé (traverse de bretelles d'autoroutes, circulation très dense).

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Le guide d'accessibilité universelle devrait être un document de référence lors de la conception du nouveau lien;
- La conception du nouveau lien de transport actif sur la structure routière qui permet le franchissement de l'autoroute 25 devrait assurer une continuité des liens cyclables existants dans le but d'avoir un axe structurant pour les déplacements utilitaires;
- Aménagement convivial afin d'encourager les déplacements de transport actif de loisir.

### MISE EN GARDE

La construction d'une structure franchissant l'Aut. 25 requiert l'approbation du MTQ. Les délais liés aux démarches, aux études et aux travaux en font un projet à l'horizon moyen/long terme.

### OBJECTIFS

- Accroître la mobilité active;
- Favoriser la liaison en transport actif entre les pôles générateurs de Mascouche (Gare, pôle industriels et la Montée Masson) et les quartiers résidentiels.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections.

### CONTEXTE

Actuellement, les liaisons piétonnes et cyclistes des secteurs résidentiels à l'ouest de l'Aut. 25 et du pôle multifonctionnel du secteur de la gare de Mascouche passent par les axes achalandés de l'avenue de l'Esplanade et du chemin Sainte-Marie. Sur ces deux axes, les aménagements au niveau des structures franchissant l'autoroute 25 offrent peu de confort aux déplacements des modes actifs. De plus, pour une partie des résidents des districts Du Côteau, Louis-Hébert, La Vérendrye et Le Gardeur, passer par le chemin Sainte-Marie ou par l'avenue de l'Esplanade pour accéder au secteur de la gare de Mascouche représente un détour très important pour les déplacements actifs.

Dans l'hypothèse de la construction d'une structure franchissant l'Aut. 25, il est recommandé d'y implanter des corridors piéton et cycliste sûrs pour connecter les secteurs résidentiels à l'ouest de l'Aut. 25 au secteur de la gare.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- MTQ : construction d'une structure franchissant l'Aut. 25.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Prévoir un trottoir et une piste cyclable dans l'aménagement de la structure franchissant l'Aut. 25.

### RÉFÉRENCES

**Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, VéloQuébec, 2009 ;**  
**Plan d'action à l'égard des personnes handicapées – Ville de Mascouche ;**

**Plan stratégique de développement durable – Ville de Mascouche.**

### COÛTS DE RÉALISATION

- Nouveau lien routier vers l'autoroute 25 : coût indéterminé puisque le tracé n'est pas encore identifié.





STOP

**AXE 2**

Transport collectif





# 4. AXE 2 – TRANSPORT COLLECTIF

## 4.1 FAITS SAILLANTS DU DIAGNOSTIC

L'analyse des lignes de transport en commun a mené à la synthèse de différentes problématiques qui affectent la qualité du service de transport collectif.

### Fiabilité

La congestion importante sur certaines artères telles que la Montée Masson, le chemin Sainte-Marie et l'avenue de l'Esplanade en heure de pointe provoque un ralentissement des autobus et un manque de fiabilité dans leurs horaires. D'autant plus que la Ville ne dispose pas de voie réservée d'autobus pour pallier ce problème.

### Fréquence

La gare de Mascouche est un atout important pour l'offre de transport collectif de la Ville. Toutefois, une rupture importante du service de train est observée entre 8h50 et 13h30.

Chacune des lignes à destination de la gare n'offre que trois passages en heure de pointe du matin et de l'après-midi alors que la gare offre cinq départs le matin et quatre arrivées l'après-midi. En considérant que le stationnement incitatif de la gare de Mascouche est à capacité, la fréquence de ces lignes pourrait être augmentée afin de s'assurer de donner un choix alternatif à l'usage de l'automobile pour rejoindre la gare.

### Tracés des lignes

Plusieurs lignes proposent des trajets sur la journée et relient les différents quartiers de la Ville. Cependant, une ligne pourrait être ajoutée ou déviée en est-ouest afin de relier le quartier résidentiel sur l'avenue de l'Esplanade.

### Concurrence des horaires

Certaines lignes effectuent le même trajet et pourraient donc être regroupées afin d'optimiser le réseau de transport en commun et de simplifier les déplacements.

## 4.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES

Le transport collectif devrait offrir une alternative à l'automobile dans le but de permettre une réduction de la congestion dans les axes névralgiques et une réduction des émissions de gaz à effet de serre, avec des effets positifs pour la santé. Les interventions proposées dans cet axe sont les suivantes :

### TC 1 : Bonifier la desserte en transport collectif

- > Action TC 1-1 : Améliorer la fiabilité des services de bus pour l'accès à la gare;
- > Action TC 1-2 : Valider et développer les aménagements aux abords de la gare de Mascouche et aux arrêts d'autobus, incluant les exigences relatives à l'accessibilité universelle;
- > Action TC 1-3 : Bonifier la desserte en transport collectif en période hors pointe.



# ACTION TC-1.1

## Améliorer la fiabilité des services de bus pour l'accès à la gare

### ENJEUX

- Les bus sont pris dans la congestion aux intersections névralgiques du réseau routier.

### OBJECTIFS

- Améliorer la fiabilité du service de transport collectif par bus;
- Améliorer l'accès en transport collectif (bus) à la gare de Mascouche;
- Encourager l'utilisation du transport en commun (bus et train).

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TC 1-2** : Valider et développer les aménagements aux abords de la gare de Mascouche et aux arrêts d'autobus, incluant les exigences relatives à l'accessibilité universelle;
- **TC 1-3** : Bonifier la desserte en transport collectif en période hors pointe;
- **RRS 1-1** : Améliorer les conditions de circulation aux intersections névralgiques de la Ville.

### CONTEXTE

La congestion importante aux heures de pointe sur le réseau routier de la Ville de Mascouche entraîne un retard des autobus et a pour effet de réduire la fiabilité du transport en commun.

La régularité et la ponctualité des bus sont indispensables pour augmenter l'attractivité du transport collectif. Des mesures telles que les MPB (voies réservées et feux prioritaires) peuvent être mises en place pour prioriser le transport en commun, donc améliorer les temps de parcours des lignes et les rendre plus attractives.





# ACTION TC-1.1

## Améliorer la fiabilité des services de bus pour l'accès à la gare

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Mise en place de feux prioritaires (feux chandelles) donnant une priorité de départ aux bus aux intersections à feux;
- Ajout des systèmes de priorité pour bus (TSP - Transit Signal Priority) aux intersections à feux pour donner une priorité de passage aux feux de circulation pour les autobus;
- Mise en place de voies réservées sur les axes stratégiques du réseau routier permettant au bus de rouler sur une voie exclusive (Montée Masson);
- Modifier les tracés des lignes de bus pour accéder à la gare dans l'hypothèse de la construction d'une structure routière aditionnelle franchissant l'Aut. 25.

### MISES EN GARDE

La mise en place de voies réservées oblige à ajouter une voie de circulation ou à réaffecter une voie de stationnement ou de circulation pour l'usage exclusif du transport collectif. Ce réaménagement peut-être contraignant pour la circulation véhiculaire et coûteux à mettre en place.

La construction d'une structure routière aditionnelle franchissant l'Aut. 25 requiert l'approbation du MTQ. Les délais liés aux démarches, aux études et aux travaux en font un projet à l'horizon moyen/ long terme.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche, Exo

### PARTENAIRES

- MTQ

### INDICATEURS DE SUIVI

- Temps de parcours des bus;
- Suivi de la ponctualité;
- Sondages de satisfaction auprès des usagers.

### COÛTS DE RÉALISATION

- TSP ou feux chandelles : 12 K\$/ carrefour;
- Requalification de voie en voie réservée (marquage + panneaux) : 12 K\$/ 100m.



### RÉFÉRENCES

<https://rtm.quebec/fr/actualites/projets/voies-reservees> (consulté le 2018-10-10);

<http://www.stm.info/fr/a-propos/grands-projets/mesures-preferentielles-pour-bus-mpb> (consulté le 2018-10-10).

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Ajout des systèmes de priorité pour bus (TSP) aux intersections à feux du Montée Masson.



# ACTION TC-1.2

Valider et développer les aménagements aux abords de la gare de Mascouche et aux arrêts d'autobus, incluant les exigences relatives à l'accessibilité universelle

## ENJEUX

- Améliorer la qualité des aménagements autour des arrêts de bus;
- La disponibilité des voies d'accès à la zone d'arrêt doit être assurée dans la zone de couverture de l'arrêt tel que définie en fonction de la distance de marche;
- Développer les aménagements aux abords du transport collectif.

## OBJECTIFS

- Faciliter l'accès des piétons aux arrêts de bus et à la gare de Mascouche;
- Assurer l'accessibilité universelle aux arrêts de bus à la gare;
- Développer les aménagements pour le confort et la sécurité des usagers;
- Encourager l'utilisation du transport en commun (bus et train).

## PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TAC 1-1** : Poursuivre le développement et la sécurisation du réseau piétonnier existant – continuité des trottoirs;
- **TAC 1-2** : Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier et la mise aux normes des traverses balisées;
- **TAC 2-3** : Offrir des places de stationnement vélo autour des grands générateurs.

## CONTEXTE

La bonification de l'offre de transport en commun est indispensable pour offrir une bonne alternative à l'auto-solo. Cette bonification passe par une amélioration du réseau de transport en lui-même, mais aussi par une accessibilité accrue au réseau de transport. La convivialité des déplacements piétons et cyclistes vers les différents points d'embarquement est importante pour encourager l'utilisation du transport collectif. Également, les espaces d'attente doivent être étudiés pour le confort des usagers.





# ACTION TC-1.2

Valider et développer les aménagements aux abords de la gare de Mascouche et aux arrêts d'autobus, incluant les exigences relatives à l'accessibilité universelle

## INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Assurer la continuité du parcours piétons pour l'accès à la zone d'arrêt;
- S'assurer d'un bon entretien des trottoirs et des voies piétonnes;
- Rendre accessibles, selon les règles de l'art de l'accessibilité universelle, les abords et la zone d'arrêt d'autobus;
- Bonifier l'aménagement des arrêts par l'ajout d'abribus et de mobiliers urbains (banc d'attente, éclairage, informations aux usagers, etc.).

## MISES EN GARDE

S'assurer de la conformité des aménagements proposés par rapport aux normes d'accessibilité universelle.

## MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche, EXO

## PARTENAIRES

- EXO

## INDICATEURS DE SUIVI

- Avis de la population;
- Proportion des arrêts de bus respectant les principes d'aménagement pour l'accessibilité universelle.

## COÛTS DE RÉALISATION

- Abribus : 15 K\$/unité.



## RÉFÉRENCES

« Guide d'aménagement pour le transport en commun », STM, Montréal, 2007 ;  
Guide pratique d'accessibilité de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec ;

Plan d'action à l'égard des personnes handicapées – Ville de Mascouche ;  
Pôle multifonctionnel DOT – Gare de Mascouche, PPU, 2015.

## LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Arrêts de bus sur Montée Masson en direction Sud :
  - > Montée Masson / avenue de l'Esplanade;
  - > Montée Masson / face au new look;
  - > Montée Masson / face au Rona;
  - > Montée Masson / face à ameublement 640.
- Arrêts de bus sur le chemin des Anglais en direction Sud.



# ACTION TC-1.3

## Bonifier la desserte en transport collectif en période hors pointe

### ENJEUX

- Le transport en commun est peu développé en période hors pointe;
- Manque de desserte locale pour des déplacements internes à la Ville en transport collectif.

### OBJECTIFS

- Développer la desserte locale du réseau de bus;
- Augmenter la fréquence de passage en période hors pointe;
- Augmenter l'offre pour les déplacements internes;
- Encourager l'utilisation du transport en commun (bus et train).

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TC 1-1** : Améliorer la fiabilité des services de bus pour l'accès à la gare.

### CONTEXTE

La bonification de l'offre de transport en commun est indispensable pour offrir une bonne alternative à l'auto- solo et pour permettre aux usagers ne disposant pas d'une voiture de se déplacer facilement. En période de pointe, les lignes de bus desservent principalement Terrebonne et la gare de Mascouche. Les lignes régulières effectuant leur trajet toute la journée, et desservant la Ville de Mascouche localement sont en nombre limitées et effectuent parfois des trajets rallongés. Cette différence d'offre entre les différentes périodes de la journée a pour effet de limiter la qualité de la desserte et le nombre de zones desservies en période hors pointe. L'amélioration du réseau localement et en période hors pointe augmentera l'attractivité du transport en commun et réduira l'enclavement de certaines zones de la Ville.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Sonder la population pour connaître les lieux à desservir en priorité et les besoins;
- Transformer des lignes en pointe en lignes régulières, exemple des lignes 21 et 403;
- Étendre la plage horaire des lignes de bus;
- Désenclaver les secteurs résidentiels situés sur l'avenue de l'Esplanade, à l'ouest de la Montée Masson et à l'ouest du Chemin des Anglais et connecter le secteur en développement du secteur de la gare, en utilisant le nouveau lien permettant le franchissement de l'autoroute 25 comme corridor de bus;
- Proposer des lignes régulières plus directes afin de ne pas allonger les trajets en bus.

### MISE EN GARDE

- Les ajustements des lignes de bus sont sous la responsabilité d'exo.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche, EXO

### PARTENAIRES

- EXO

### INDICATEURS DE SUIVI

- Couverture en période hors pointe;
- Fréquence des lignes locale;
- Amélioration des temps de déplacement entre les principaux générateurs de la Ville de Mascouche.

### RÉFÉRENCES

« Guide d'aménagement pour le transport en commun », STM, Montréal, 2007 ;

Pôle multifonctionnel DOT – Gare de Mascouche, PPU, 2015.



Optimum  
Mascouche

640  
REUILLES-METAL  
ELECTRONIQUE  
P. LISSE  
Vert



RONA  
L'entrepôt

MEGACENTRE  
MASCOCHE  
WAL-MART  
BUREAU EN GROS  
WINNERS  
Bouclair  
ATRO-GARDA  
FUTURE SHOP

**AXE 3**  
*Réseau routier  
et stationnement*





# 5. AXE 3 – RÉSEAU ROUTIER ET STATIONNEMENT

## 5.1 FAITS SAILLANTS DU DIAGNOSTIC

### Problématiques de transit

Une enquête en bordure de route a été conduite sur le chemin Sainte-Marie, permettant de confirmer qu'une circulation de transit est bien présente dans la Ville de Mascouche. Ainsi, le transit en direction est atteint 24 % de la circulation observée en heure de pointe du matin et le transit en direction ouest représente 27 % de la circulation totale en heure de pointe de l'après-midi.

### Notions de vitesse élevée et modération de la circulation

La qualité de vie et la sécurité des déplacements dans un secteur donné sont majoritairement influencées par les déplacements véhiculaires, notamment par la circulation de transit ou les vitesses excessives des véhicules. Plusieurs facteurs tels que la signalisation ou la géométrie des axes et intersections peuvent influencer ces problématiques.

D'après les relevés sur plusieurs tronçon du réseau, il apparaît que trois emplacements particuliers font l'objet d'une problématique de vitesse. Ceci occasionne un sentiment d'inconfort et d'insécurité, particulièrement pour les piétons et les cyclistes qui sont les usagers les plus vulnérables. Les points problématiques sont les suivants :

- > Avenue L'Esplanade (entre le chemin des Anglais et la place du Louvre);
- > Chemin Sainte-Marie (en aval de la Montée Domaine);
- > Montée Masson (entre l'avenue Bourque et le boulevard Mascouche).

### Mode de gestion des intersections à feux à optimiser

Le réseau routier mascouchois pourrait subir des améliorations significatives juste en changeant le mode de gestion des piétons. C'est-à-dire en introduisant des phases semi-protégées pour les piétons et en synchronisant les axes pour permettre une meilleure fluidité de la circulation.

## 5.2 INTERVENTIONS PROPOSÉES

Dans le but de solutionner les problématiques relevées sur le réseau routier, les interventions proposées sont les suivantes :

**RRS 1** : Améliorer les conditions de circulation sur le réseau routier existant

- > Action RRS 1-1 : Améliorer les conditions de circulation sur le réseau routier existant;
- > Action RRS 1-2 : Améliorer le maillage du réseau routier pour faciliter les déplacements locaux;
- > Action RRS 1-3 : Améliorer l'accès au réseau autoroutier pour les déplacements régionaux .

**RRS 2** : Assurer une planification intégrée des infrastructures routières et des nouveaux projets d'urbanisation



- > Action RRS 2-1 : Favoriser la création de milieux de vie dynamique en développant des pôles mixtes;
- > Action RRS 2-2 : Identifier les secteurs de développement planifiés devant faire l'objet de PPU;
- > Action RRS 2-3 : Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable.

**RRS 3** : Le transport des marchandises

- > Action RRS 3-1 : Limiter l'impact de la circulation de marchandise sur les conditions de circulation en période de pointe.

**RRS 4** : Assurer une offre de stationnement sur rue sur le chemin Sainte-Marie (dans le noyau villageois)

- > Action RRS 4-1 : Offrir des cases de stationnement sur rue dans le secteur du noyau villageois.





# ACTION RRS-1.1

## Améliorer les conditions de circulation sur le réseau routier existant

### ENJEUX

- Conditions de circulation véhiculaires difficiles aux points névralgiques du réseau;
- Formation de longues files d'attente qui causent des refoulements jusqu'aux carrefours en amont;
- Retards importants aux intersections névralgiques du réseau.

### OBJECTIFS

- Améliorer les conditions de circulation existantes;
- Réduire le temps que les usagers véhiculaires passent dans leur auto;
- Favoriser la fluidité des déplacements véhiculaires tout en gardant la sécurité comme priorité.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **SOV 2-1** : Améliorer la sécurité la sécurité aux intersections.

### CONTEXTE

L'avenue de L'Esplanade et le chemin Sainte-Marie sont des axes majeurs et les principales entrées de la Ville de Mascouche, les principaux points névralgiques étant les intersections suivantes :

- Chemin Sainte-Marie / rue Dupras / Montée Masson;
- Av. de L'Esplanade / Montée Masson.

La présence de nombreux commerces sur le chemin Sainte-Marie et l'arrivée des débits se destinant ou provenant des axes autoroutiers génèrent une forte demande sur cet axe. De plus, une circulation de transit d'environ 30% sur le chemin Sainte-Marie a été identifiée lors de l'enquête origine-destination.

Sur l'avenue de L'Esplanade, les observations et l'analyse ont révélés une convergence très importante des débits véhiculaires en provenance de la Montée Masson et de l'avenue de L'Esplanade, principalement en heure de pointe de l'après-midi. Ceux-ci proviennent et se dirigent vers le réseau autoroutier, la gare de Mascouche et/ou le pôle industriel.

La convergence des déplacements locaux et régionaux cause des conditions de circulation difficiles principalement aux carrefours névralgiques. Afin d'améliorer la fluidité des déplacements véhiculaires et de réduire les retards importants subis par les usagers chaque jour, des interventions ponctuelles s'imposent et ce, à court et à long terme.





# ACTION RRS-1.1

## Améliorer les conditions de circulation sur le réseau routier existant

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Optimisation des feux de circulation existants avec synchronisation;
- Introduction des phases piétonnes avec engagement protégé et dégagement non protégé là où la mesure est applicable (principalement sur la Montée Masson);
- Mise en sens unique du chemin Sainte-Marie sur le tronçon entre la montée Masson et la rue Dupras;
- Changement mineur de marquage de signalisation et de géométrie aux intersections :
  - > Montée Masson/ Tim-Hortons;
  - > Montée Masson / Av de L'Esplanade;
  - > Av de L'Esplanade / rue Bohémier.
- Modification géométrique de l'intersection Montée Masson/ rue Dupras;
- Modification géométrique de l'intersection ch. Sainte-Marie/ ch. Saint-Henri/rue Dupras;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ avenue Garden;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ ch. Sainte-Marie;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ boul. Raymond;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ rue Rawlinson;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ rue Station.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Ville de Terrebonne;
- MTQ.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Diminution des retards subis aux intersections;
- Réduction des files d'attente.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Montée Masson / Tim-Hortons : 20 K\$;
- Montée Masson / av. de l'Esplanade : 1.2 M\$;
- Av. de l'Esplanade / rue Bohémier (modification marquage) : 30 K\$;
- Mise en sens unique du chemin Sainte-Marie: 500 K\$ (pour un aménagement physique fonctionnel).
- Modification géométrique de l'intersection Montée Masson/ rue Dupras: 800 K\$;
- Modification géométrique de l'intersection ch. Sainte-Marie/ ch. Saint-Henri/rue Dupras: 350 K\$.
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ avenue Garden : 1,5 M\$;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ ch. Sainte-Marie : 1,5 M\$;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ boul. Raymond : 1,5 M\$;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ rue Rawlinson : 1,5 M\$;
- Ajout de feux de circulation à l'intersection ch. des Anglais/ rue Station 1,5 M\$.



### RÉFÉRENCES

- Tome V – Guide de signalisation routière, chapitre 8 – signaux lumineux, MTQ;
- Tome I – Conception routière, MTQ.

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Int. de l'av. de L'Esplanade / montée Masson;
- Int. ch. Sainte-Marie/ rue Dupras/ Mée Masson.



# ACTION RRS-1.2

## Améliorer le maillage du réseau routier pour faciliter les déplacements locaux

### ENJEUX

- Absence des liens à utilisation prépondérante locale;
- Présence d'un milieu humide très important au centre de la zone urbanisée de la Ville de Mascouche, rendant très difficile la création de nouveaux liens;
- Enclavement de la Ville de Mascouche par la présence des autoroutes, milieux humides et lignes électriques HQ.

### OBJECTIFS

- Compléter la grille d'axes artériels nord-sud et est-ouest de la Ville de Mascouche;
- Améliorer les conditions de circulation en séparant les deux principaux types de déplacements (locaux et régionaux).

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **RRS 1-1** : Améliorer les conditions de circulation aux intersections névralgiques de la Ville;
- **RRS 1-3** : Améliorer l'accès au réseau autoroutier pour les déplacements régionaux;
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections.

### CONTEXTE

La structure du réseau routier mascouchois se distingue par la proximité des axes autoroutiers (autoroute 25 et autoroute 640 ainsi que par un manque de continuité des liens structurants routiers, tant en direction est-ouest comme en direction nord-sud.

La Ville de Mascouche abrite différents pôles générateurs de déplacements, dont une gare de train un parc industriel et une zone hautement commerciale (Montée Masson) qui sont situés à proximité des bretelles d'autoroutes. Ceci cause une convergence des déplacements locaux (à l'intérieur de la Ville de Mascouche) et régionaux (vers les autoroutes).

L'amélioration du maillage local permettra de dégager les carrefours névralgiques et de réduire de cette façon les retards importants observés sur les principaux axes de la Ville (chemin Sainte-Marie, avenue de L'Esplanade, Montée Masson et chemin des Anglais).





# ACTION RRS-1.2

## Améliorer le maillage du réseau routier pour faciliter les déplacements locaux

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Implantation des nouveaux liens qui auront une utilisation principalement locale :
  - > Prolongement de la structure routière permettant le franchissement de l'autoroute 25 (entre l'avenue L'Esplanade et l'avenue de la Gare);
  - > Prolongement du boulevard Mascouche jusqu'au chemin Pincourt;
  - > Deux voies de circulation par direction sur le boulevard Mascouche (entre le chemin des Anglais et la Montée Masson).

### MISES EN GARDE

Les débits anticipés sur les nouveaux liens doivent être évalués avant l'implantation afin de sécuriser et/ou optimiser les aménagements et la gestion de la circulation.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### INDICATEURS DE SUIVI

- Diminution des retards subis aux intersections;
- Réduction des temps de parcours.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Prolongement du boulevard Mascouche jusqu'au chemin Pincourt : 3,4 M\$;
- Deux voies de circulation par direction sur le boulevard Mascouche (entre le chemin des Anglais et la Montée Masson): 6,2 M.



### RÉFÉRENCES

**Schéma d'aménagement révisé de la MRC des Moulins ;  
Plan stratégique de développement durable.**

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Deux voies de circulation sur le chemin des Anglais.



# ACTION RRS-1.3

## Améliorer l'accès au réseau autoroutier pour les déplacements régionaux

### ENJEUX

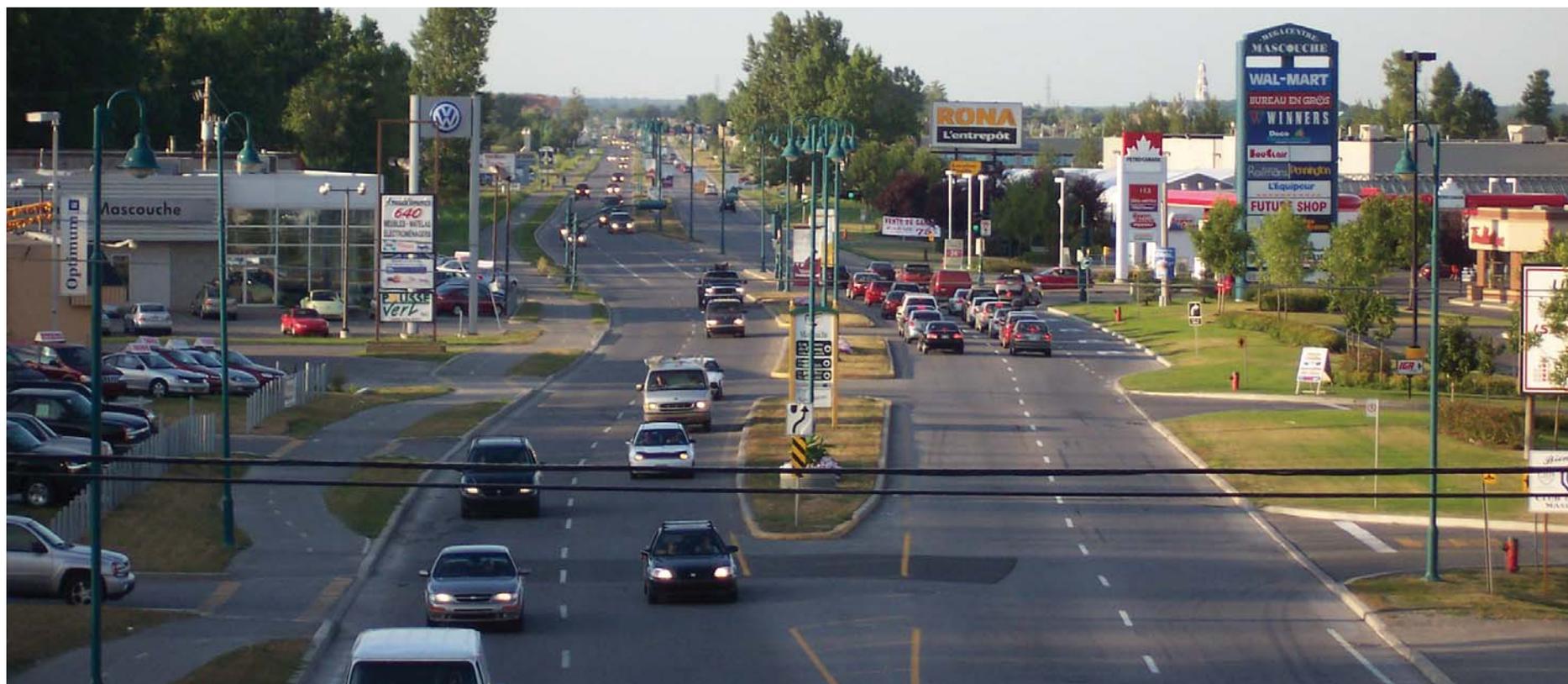
- Convergence des déplacements locaux et régionaux vers les autoroutes;
- Trois points d'accès à l'autoroute 25 sur le territoire de Mascouche : le chemin Saint-Pierre, le chemin Sainte-Marie et l'avenue de L'Esplanade;
- Un point d'accès à l'autoroute 640 sur le territoire mascouchois : le chemin des Anglais.

### OBJECTIFS

- Améliorer les déplacements véhiculaires aux points d'entrée de la Ville où des retards importants et des longues files d'attente sont observés principalement en période de pointe de l'après-midi;
- Faciliter les déplacements véhiculaires régionaux vers et/ou en provenance des grands axes autoroutiers.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **RRS 1-1** : Améliorer les conditions de circulation aux intersections névralgiques de la Ville;
- **RRS 1-2** : Améliorer le maillage du réseau routier pour faciliter les déplacements locaux;
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections.





# ACTION RRS-1.3

## Améliorer l'accès au réseau autoroutier pour les déplacements régionaux

### CONTEXTE

Les débits importants qui proviennent et/ou se dirigent principalement au réseau autoroutier occasionnent des goulots d'étranglement et des retards significatifs qui ont des répercussions non négligeables sur les carrefours adjacents aux accès et ce, principalement sur le chemin Sainte-Marie et sur l'avenue de L'Esplanade.

L'échangeur Saint-Pierre est sous-utilisé, car pour y accéder, les véhicules sont obligés de parcourir en congestion le chemin Saint-Henri et ensuite le chemin Sainte-Marie. Ceci révèle l'absence d'un lien direct est-ouest capable de servir cette demande.

En plus de cela, la localisation de l'axe Sainte-Marie favorise une circulation de transit en lien avec l'accès aux autoroutes. Des déplacements importants sont générés à l'extérieur des limites territoriales de la Ville de Mascouche. Ceux-ci s'ajoutent au réseau routier déjà congestionné aux périodes de pointe.

Dans le but d'améliorer l'accès à la Ville de Mascouche, des nouveaux points d'entrées et de sorties devront être envisagés et de cette façon répondre à l'ensemble de la demande actuelle et future en matière de circulation automobile.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Implantation des nouveaux liens d'accès au réseau autoroutier:
  - > Lien entre l'avenue Châteaubriant et l'échangeur Saint-Pierre;
  - > Bretelle de sortie entre l'autoroute 640 et l'avenue de l'Esplanade.

### MISES EN GARDE

- La construction des nouveaux liens vers l'autoroute est assujettie à l'approbation du MTQ;
- Si le nouveau lien proposé vers l'échangeur Saint-Pierre est construit au nord de la rue Limoges il sera conditionné par l'approbation de la Commission de protection du territoire agricole (CPTAQ) et de longs délais d'approbation sont à anticiper;
- Si un nouveau lien est traverse l'avenue Châteaubriant, une augmentation importante des débits est anticipée dans cette zone résidentielle.

### RÉFÉRENCES

Schéma d'aménagement révisé de la MRC des Moulins ; Normes ouvrages routières – MTQ.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- MTQ

### INDICATEURS DE SUIVI

- Diminution des retards subis aux intersections;
- Réduction des temps de parcours.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Lien entre l'avenue Châteaubriant et l'échangeur Saint-Pierre :
  - > Option 1 : 12 M\$ pour une rue aménagée en zone agricole;
  - > Option 2 : 4,3 M\$ pour une rue aménagée en zone constructible.
- Bretelle de sortie entre l'autoroute 640 et l'avenue de l'Esplanade : 1,5 M\$.

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Lien vers l'échangeur Saint-Pierre;
- Lien d'accès entre l'autoroute 640 et l'avenue de l'Esplanade.



# ACTION RRS-2.1

## Favoriser la création de milieux de vie dynamique en développant des pôles mixtes

### ENJEUX

- Nouveaux développements importants à venir, développements que le réseau routier ne sera pas capable de supporter dans leur configuration actuelle;
- Absence de réglementation stipulant clairement les caractéristiques des nouveaux développements;
- Cheminement piéton existant éloigné de la plupart des zones résidentielles.

### OBJECTIFS

- Assurer la mobilité des nouveaux déplacements;
- Favoriser la création de pôles mixtes (différents usages dans le même bâtiment ou zone);
- Optimiser les déplacements de tous modes confondus et diminuer de cette façon l'usage de l'auto solo.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- RRS 2-2 : Identifier les secteurs de développement planifiés devant faire l'objet de PPU;
- RRS 2-3 : Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable.

### CONTEXTE

Les conditions de circulation anticipées montrent que le réseau routier n'est pas en mesure de supporter l'augmentation des débits amenés par la construction des nouveaux développements de la Ville. C'est la raison pour laquelle un report modal vers des modes alternatifs à l'auto est primordiale. Ceci serait possible si l'offre de transport collectif et les aménagements cyclables et piétons étaient bonifiés pour attirer des usagers potentiels.

Une des options pour essayer de réduire les déplacements en auto-solo dans le futur est la favorisation de la création de nouveaux milieux de vie. C'est-à-dire, la création des nouveaux développements du type mixte. Les développements à usage mixte se caractérisent par le regroupement de deux types d'usage ou plus (résidentiel, commercial, institutionnel et/ou industriel).

Selon le « Florida department of Transportation », sur les sites de développements considérés comme étant des pôles mixtes, les taux moyens de déplacements internes sont de 20 % en heure de pointe du matin et de 30 % en heure de pointe de l'après-midi.

L'aménagement des pôles mixtes permettra d'avoir des taux de déplacements internes élevés (faits en transport actif) et de réduire de cette façon l'utilisation et la dépendance de l'automobile.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- L'intégration des modifications à la réglementation du plan d'urbanisme de la Ville afin d'introduire des directives spécifiques aux promoteurs pour la création des pôles mixtes;
- L'implantation d'un plan de gestion des déplacements.



### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### RÉFÉRENCES

**Transportation demand management (TDM) plans for development. ODOT Transportation and Growth Management, September 2013. ; National Association of City Transportation Officials- NACTO. Bike share in 2017 ;**

**Transit Oriented Development, TCRP's TravelerResponse to Transportation System Changes Handbook series. TransportResearch Board, USA.**

### INDICATEURS DE SUIVI

- Implantation de pôles mixtes;
- Réduction du taux de déplacement externe aux heures de pointe pour les pôles désignés.



# ACTION RRS-2.2

## Identifier les secteurs de développement planifiés devant faire l'objet de PPU

### ENJEUX

- Nouveaux développements importants à venir devant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). Un ou plusieurs secteurs nécessitent une attention particulière dû à leur envergure;
- Génération des nouveaux déplacements véhiculaires importants qui auront des impacts écologiques.

### OBJECTIFS

- Assurer la qualité de vie des mascouchois;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- Identifier des projets afin de rebâtir le tissu urbain de Mascouche.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **Action RRS 2-1** : Favoriser la création de milieux de vie dynamique en développant des pôles mixtes;
- **Action RRS 2-3** : Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable.

### CONTEXTE

Le plan d'urbanisme est un document de planification de l'ensemble du territoire de la Ville de Mascouche. Toutefois, les nombreux développements à venir, principalement à l'ouest de la Ville, entre le chemin des Anglais et le chemin Pincourt nécessitent une planification plus détaillée afin d'orienter principalement le choix de mode de déplacement.

Cela dans le but de pouvoir bâtir un secteur innovant axé sur la mobilité durable, comme le PPU existant touchant le secteur de la Gare de Mascouche.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Délimiter les aires d'aménagement des secteurs nécessitant la mise en place d'une planification détaillée (le tracé projeté, les règles de zonage, réaménagement des terrains, etc.);
- Mettre en place des exigences avant-gardistes afin de favoriser les modes alternatifs à l'auto solo.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### INDICATEURS DE SUIVI

- Réalisation des PPU.

### RÉFÉRENCES

**Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, LegisQuebec;  
Le programme particulier d'urbanisme et son application à la revitalisation d'un centre-ville ou d'un secteur central traditionnel, Ministère des Affaires Municipales;**

**Le petit guide des programmes particuliers d'urbanisme à Montréal, ce que c'est, pourquoi c'est important et comment ça marche?, Office de consultation publique**

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Ouest de la Ville de Mascouche (principalement à proximité du boulevard Mascouche entre le chemin Pincourt et le chemin des Anglais)



# ACTION RRS-2.3

## Création de “Quartiers verts” favorisant la mobilité durable

### ENJEUX

- Nouveaux développements à venir devant intégrer la démarche de mobilité durable;
- Manque de convivialité dans les quartiers.

### OBJECTIFS

- Améliorer la qualité de vie des résidents de Mascouche;
- Promouvoir les modes actifs et le transport en commun;
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- Sécuriser les quartiers;
- Verdir les rues.

### CONTEXTE

La trame urbaine de la Ville de Mascouche favorise l'utilisation de la voiture pour effectuer la plupart des trajets internes à la Ville. Les transports actifs tels que la marche et le vélo sont découragés par la trame des rues aussi bien dans les secteurs résidentiels que dans ceux commerciaux. La mise en place de quartiers verts a pour but de repenser l'aménagement des lieux publics afin de prioriser la qualité de vie dans les quartiers, en réduisant entre autres la place de l'automobile. Cela passe donc par une augmentation de la sécurité, un apaisement de la circulation (réduction de la vitesse) mais également par un verdissement des quartiers - le but étant de favoriser l'utilisation des modes alternatifs à l'auto-solo et d'encourager les déplacements de proximité en transports actifs.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TAC 1-1** : Poursuivre le développement et la sécurisation du réseau piétonnier existant – continuité des trottoirs;
- **TAC 1-2** : Améliorer en continu l'entretien du réseau piétonnier et la mise aux normes des traverses balisées;
- **TAC 2-1** : Poursuivre la mise en oeuvre du plan directeur du réseau cyclable;
- **TAC 2-2** : Améliorer en continu l'état du réseau cyclable;
- **TAC 2-3** : Offrir des places de stationnement vélo autour des grands générateurs;
- **TC 1-2** : Valider et développer les aménagements aux abords de la gare de Mascouche et aux arrêts d'autobus, incluant les exigences relatives à l'accessibilité universelle;
- **TC 1-3** : Bonifier la desserte en transport collectif en période hors pointe;
- **RRS 2-1** : Favoriser la création de milieux de vie dynamique en développant des pôles mixtes;
- **SQV 1-3** : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections, principalement sur le boul. Mascouche;
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections;
- **INN 1-2** : Établissement d'un programme de mesures d'apaisement de la circulation aux abords des écoles;
- **INN 2-2** : Poursuivre les efforts déployés pour encourager le covoiturage.





# ACTION RRS-2.3

## Création de «Quartiers verts» favorisant la mobilité durable

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

Cibler les quartiers justifiant la mise en place de quartiers verts, entre autres les nouveaux développements, avec pour critères de sélection :

- Un secteur accidentogène, un enjeu de vitesse;
- Une cohabitation de plusieurs usages (modes actifs, transport en commun, automobile);
- Une volonté de la population;
- Un débit piéton important (parcs, école, commerces ...).

Mesures pour cadrer la mobilité et les déplacements :

- Réduction de la vitesse, rues mixtes, priorité aux modes actifs;
- Développement du réseau cyclable et de transport en commun;
- Modification des normes de stationnements;
- Ruelle permettant aux modes actifs de rejoindre les points d'intérêt plus directement et en sécurité.

Mesures pour cadrer l'aménagement :

- Ruelles vertes et rues conviviales;
- Accessibilité universelle;
- Amélioration de l'éclairage public.

### MISES EN GARDE

Prendre le temps de sonder la population pour connaître leur besoin, anticiper l'impact de la mise en place de ces quartiers, entre autres sur les conditions de circulation.

### RÉFÉRENCES

**Quartiers verts - Guide d'aménagement durable des rues de Montréal - Fascicule 1, Ville de Montréal, 2013, 194 pages : [https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS\\_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VDMGADRM-1QV-2013-05-09.PDF](https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORTS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/VDMGADRM-1QV-2013-05-09.PDF)**

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- EXO, industries situées à l'est de l'autoroute 25.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de quartiers verts;
- Réduction des taux de génération interne (véhicules) (déplacements produits et attirés dans un quartier).



### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Quartiers en développement.



# ACTION RRS-3.1

## Limiter l'impact de la circulation de marchandise sur les conditions de circulation en période de pointe

### ENJEUX

- Circulation très dense principalement dans les axes plus importants de la Ville de Mascouche;
- Présence élevée de véhicules lourds aux heures de pointe.

### OBJECTIFS

- Améliorer la circulation existante sur les axes principaux;
- Accroître la sécurité routière tout en améliorant le partage des usagers;
- Réduire l'utilisation du chemin Sainte-Marie par la circulation de transit.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **RRS 1-1** : Améliorer les conditions de circulation aux intersections névralgiques de la Ville
- **SQV 1-2** : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière.

### CONTEXTE

La présence importante des véhicules lourds principalement sur le chemin Sainte-Marie cause une perte de fluidité sur une artère déjà très congestionnée. En effet, une importante circulation de transit est observée aux heures de pointe sur cet axe. La réglementation existante interdit déjà au camionnage l'utilisation du chemin Sainte-Marie, entre le chemin des Anglais et le boulevard Mascouche. Cependant, cette réglementation est peu respectée. Un système de contrôle de la réglementation actuelle de camionnage et/ou une modification au règlement de camionnage permettra la réduction du transit des véhicules lourds qui traversent la Ville de Mascouche dans le but de rejoindre les autoroutes, plus précisément sur le chemin Sainte-Marie.

La modification de la réglementation en matière de camionnage permettrait de limiter la circulation des véhicules lourds sur le réseau et ainsi réduire la congestion.

Des exemples d'amélioration des conditions de circulation suite à un changement de la réglementation sont nombreuses dans les villes européennes et dans la région de York (Ontario).

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Mise en place d'un système de contrôle de la réglementation actuelle de camionnage sur le chemin Sainte-Marie. Ceci en collaboration avec le Service de Police de la Ville de Mascouche;
- Modifications de la réglementation du plan de camionnage;
- Aménagements restrictifs aux heures de pointe dans le but d'interdire la circulation des véhicules lourds.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- MTQ
- SPVM

### INDICATEURS DE SUIVI

- Changement de la réglementation de camionnage sur les axes principaux aux heures de pointe.

### RÉFÉRENCES

**Heavy Vehicle Route Restriction, West Vancouver ;  
Heavy Truck restrictions in Bolton, Region of Peel, Ontario.**

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Chemin Sainte-Marie.



# ACTION RRS-4.1

## Offrir des cases de stationnement sur rue dans le secteur du noyau villageois

### ENJEUX

- Absence d'espaces de stationnement sur rue sur le chemin Sainte-Marie, principalement à proximité du noyau villageois;
- Absence d'emprise afin de pouvoir implanter dstationnement sur rue.

### CONTEXTE

La Ville de Mascouche souhaite revitaliser le secteur du noyau villageois. Ainsi, la Ville de Mascouche déploie des efforts pour dynamiser ce secteur historique et le rendre plus attrayant pour les différents types de clientèles (commerces, livraison, services, etc.).

Toutefois, la revitalisation du secteur et sa croissance ont un enjeu très précis : l'absence d'emprise suffisante afin de pouvoir offrir du stationnement sur rue et de cette façon, rendre le secteur plus attrayant pour la clientèle.

Il est à noter qu'une étude de géométrie en cours de finalisation propose de mettre en sens unique le chemin Sainte-Marie entre les rues Saint-Henri et Montée Masson.

Ce réaménagement permettrait la mise en place d'un stationnement sur rue portion très commerciale du chemin Sainte-Marie.



### OBJECTIFS

- Améliorer l'offre de stationnement pour les besoins de stationnement court terme pour l'accès aux commerces.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de places de stationnement mise en place

### COÛTS DE RÉALISATION

- Mise en sens unique du chemin de Sainte-Marie : 500 K\$ (pour un aménagement physique fonctionnel).

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Chemin Sainte-Marie



### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Mise en sens unique du chemin de Saint-Marie et réaménagements.





**AXE 4**  
Sécurité et  
qualité de vie





# 6. AXE 4 – SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE

La Ville de Mascouche définit la famille comme étant tous groupes parent-enfant, de tous les âges unis par des liens multiples, traditionnels ou non. La famille est considérée comme la première source de développement affectif, moral, intellectuel et social des individus. La Ville de Mascouche met en premier lieu la famille et veut assurer la sécurité et qualité de vie de tous les résidents.

## 6.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES

La sécurité et la qualité de vie mettent en priorité la qualité de l'environnement, le confort et la sécurité des déplacements. Les interventions proposées sont résumées en cinq objectifs et actions :

### SQV 1 : Sécuriser les déplacements des usagers vulnérables

- > Action SQV 1-1 : Déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles;
- > Action SQV 1-2 : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière;
- > Action SQV 1-3 : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections;
- > Action SQV 1-4 : Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des parcs.

### SQV 2 : Sécuriser le réseau routier existant

- > Action SQV 2-1 : Améliorer la sécurité aux intersections;
- > Action SQV 2-2 : Établissement d'un programme de mesures d'apaisement de la circulation.
- > Action SQV 2-3 : Mise en œuvre d'un programme continu de diagnostic des zones accidentogènes.



# ACTION SQV 1-1

## Déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles

### ENJEUX

- Insécurité des usagers vulnérables (écoliers) aux abords des écoles;
- Traverses piétonnes hors normes aux abords de certaines écoles;
- Absence de trottoirs sur le parcours scolaire sécuritaire aux abords des écoles.

### OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des déplacements des écoliers;
- Favoriser et encourager les déplacements en transport actif des écoliers.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **SQV 1-2** : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière;
- **TAC 1** : Poursuivre la bonification et le développement du réseau piétonnier;
- **RRS 2-3** : Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable;
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections.

### CONTEXTE

La Commission scolaire des Affluents compte sept écoles primaires et trois écoles secondaires sur le territoire de la Ville de Mascouche. Ces établissements sont les suivants :

- > École primaire Aux 4 Vents;
- > École primaire de la Seigneurie;
- > École primaire de la Source;
- > École primaire des Hauts-Bois;
- > École primaire du Soleil-Levant;
- > École primaire La Mennais;
- > École primaire Le Rucher;
- > École secondaire du Coteau;
- > École secondaire Le Prélude;
- > École secondaire L'Impact.

La Ville de Mascouche déploie des efforts depuis 2017 afin de sécuriser les abords des écoles dans leur programme « Zone de Vie ». Les interventions suivantes, entre autres, ont été réalisées dans le cadre du programme :

- > Sécurisation des parcours scolaires avec l'implantation des balises sur certains tronçons;
- > Interdiction aux véhicules de s'arrêter sur le parcours scolaire;
- > Marquage des traverses.

Malgré la mise en oeuvre de ce programme, certaines déficiences et possibles améliorations sont observées actuellement :

- > Traverses piétonnes hors-norme;
- > Absence de trottoirs dans les parcours scolaires sécuritaires;
- > Manque d'aménagements piétons et cyclistes;
- > Manque de mesures d'apaisement de la circulation.





# ACTION SQV 1-1

## Déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Accentuer la signature existante « Zones de vie » ou mettre en place la signature aux abords des écoles, en priorisant les écoles primaires;
- Mise en place des mesures d'apaisement de la circulation à proximité des écoles;
- Mise aux normes des traverses piétonnes aux abords des écoles;
- Aménagement des trottoirs sur les parcours scolaires, lorsque possible;
- Mise en place de campagnes pour encourager le transport actif (trottibus, vélo à l'école, etc.);
- Mise en place de campagnes de sécurité routière (élèves, parents, résidents principalement ceux dont leur entrée charretière est située dans le parcours scolaire, etc.).

### MISES EN GARDE

- Les campagnes de sensibilisation sont une partie fondamentale du succès du programme « Zone de Vie » et en conséquence de la sécurisation aux abords des écoles. Il est conseillé d'effectuer au moins deux campagnes de sensibilisation par année, dont une au début de l'année scolaire et une autre avant le début de l'été.
- L'amélioration de la sécurité aux abords des écoles doit absolument s'accompagner de la mise en place de mesures physiques à proximité des écoles.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Commission scolaire des Affluents;
- Service de police de la Ville de Mascouche.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre des corridors scolaires sécurisés aux abords des écoles.
- Sondages.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Trottoirs : 25 K\$/ 100m.



### RÉFÉRENCES

Code de sécurité routière de Québec ;  
Campagnes de sensibilisation de la SAAQ ;

Aménagements en faveur des piétons  
et des cyclistes – Vélo Québec ;  
« À pied, à vélo, ville active » — Vélo Québec.





# ACTION SQV-1.2

## Sensibiliser les usagers à la sécurité routière

### ENJEUX

- Problématiques de sécurité aux intersections et en tronçon;
- Non-respect du Code de la sécurité routière;
- Non-respect de la signalisation à certaines intersections.

### OBJECTIFS

- Accroître la sécurité des déplacements principalement pour les usagers les plus vulnérables;
- Sensibiliser la population aux enjeux de sécurité routière et à l'importance de respecter les traverses piétonnes et/ou cyclistes;
- Assurer la cohabitation de tous les usagers.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TAC 1-1** : Poursuivre le développement et la sécurisation du réseau piétonnier existant – continuité des trottoirs;
- **TAC-3.1** : Améliorer la sécurité des traverses cyclistes existantes;
- **SQV 1-1** : Déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles;
- **SQV 1-3** : Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections, principalement sur le boul. Mascouche;
- **SQV 1-4** : Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des parcs;
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections.

### CONTEXTE

La Ville de Mascouche prend conscience de l'importance de la sécurité routière et améliore constamment les aménagements existants dans son territoire dans le but d'accroître la sécurité des déplacements de tous les usagers. Il est à noter qu'au Québec, une hausse de 25 % des décès des piétons a été enregistrée durant l'année 2017 (comparé à la moyenne de 2012-2016).

Afin d'assurer le respect de la réglementation sur place et d'inciter la population à adopter un comportement courtois et sécuritaire, principalement envers les usagers les plus vulnérables, il est important de mettre en oeuvre des campagnes d'informations et de sensibilisation.

Les campagnes de sensibilisation devront être adaptées selon le type d'utilisateur et l'âge.





# ACTION SQV-1.2

## Sensibiliser les usagers à la sécurité routière

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Campagnes publicitaires (radio, affiches, sites web, etc.);
- Utilisation des réseaux sociaux pour promouvoir la sécurité routière (Twitter, Instagram, Facebook);
- Sensibilisation dès le plus jeune âge (interventions dans les écoles, mise en place des journées de sensibilisation de sécurité routière, etc.);
- Kiosques de sensibilisation lors des évènements de la Ville.

Ces campagnes de sensibilisation à la sécurité routière pourront traiter les thèmes suivants :

- Piétons : respect de la distance de sécurité entre véhicules et piétons, notion de priorité et engagement du piéton, circulation des piétons sur l'accotement, traverses marquées aux intersections et feux piétons;
- Cyclistes : respect du Code de la sécurité routière et interdiction de manipuler un appareil électronique portable;
- Conducteurs : sensibilisation par rapport à l'utilisation du texto au volant, respect de la vitesse affichée principalement aux abords des écoles et des parcs, priorité des piétons aux traverses, obéissance aux indications d'un signaleur et cohabitation avec les cyclistes.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Société de l'assurance automobile de Québec (SAAQ);
- Service de police de Mascouche;
- Commission scolaire des Affluents;
- Association des personnes handicapées visuelles de Lanaudière.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Statistiques d'accidents;
- Relevés des vitesses.

### RÉFÉRENCES

Publications de la SAAQ de sécurité routière ;  
Code de sécurité routière de Québec ;

Campagnes de sensibilisation de la SAAQ.





# ACTION SQV-1.3

## Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

### ENJEUX

- Insécurité et/ou inconfort des cyclistes à divers endroits de la Ville, principalement sur le boulevard de Mascouche et à proximité des bretelles d'autoroutes.

### OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des cyclistes et faciliter ainsi l'utilisation du vélo.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TAC 3** : Améliorer l'accessibilité à la gare de Mascouche pour le transport actif;
- **SQV 1** : Sécuriser les déplacements des usagers vulnérables.

### CONTEXTE

Certains points d'intersection du réseau cyclable de la Ville de Mascouche avec les axes de circulation véhiculaire ont été diagnostiqués comme inconfortables et/ou non sécuritaires. Ceux-ci sont principalement situés aux intersections sur le boulevard de Mascouche où le positionnement de la ligne d'arrêt aux approches secondaires incite les véhicules à s'arrêter en bloquant la piste multifonctionnelle.

De plus, la bande cyclable située sur l'accotement de l'avenue de l'Esplanade entre la rue Bohémier et la bretelle de l'autoroute 25 est inconfortable et non sécuritaire, en considérant les débits véhiculaires importants observés en période de pointe de l'après-midi ainsi que le fait que la plupart des déplacements cyclistes sont des déplacements utilitaires. La présence de la bretelle cause un conflit non négligeable entre les véhicules qui souhaitent accéder à l'autoroute à vitesse élevée et les cyclistes qui empruntent ce chemin.

L'insécurité et/ou inconfort des déplacements cyclistes dans la Ville de Mascouche représentent des obstacles à l'atteinte des objectifs du Plan directeur cyclable de la Ville (2017) visant l'encouragement des déplacements actifs dans leur territoire.



# ACTION SQV-1.3

## Améliorer la sécurité des cyclistes aux intersections

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Reconfigurer les traverses cyclistes existantes identifiées comme problématiques sur le boul. Mascouche;
- Accroître la sécurité de la bande cyclable de l'avenue de L'Esplanade, principalement à proximité de la bretelle de l'autoroute. Une étude serait requise pour évaluer différentes options d'aménagement géométrique.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Service de la police de Mascouche.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Directe : taux d'accidents impliquant vélos dans les zones d'intervention;
- Indirecte : augmentation de l'utilisation du vélo (transfert modal vers le vélo).

### COÛTS DE RÉALISATION

- Traverses cyclistes à réaménager sur le boul. Mascouche : 50 K\$ / intersection;
- Étude pour la sécurisation de l'aménagement cyclable sur l'av. de L'Esplanade : 25 K\$.



### RÉFÉRENCES

Code de sécurité routière de Québec ;  
Aménagements en faveur des piétons  
et des cyclistes – Vélo Québec ;

NACTO Urban Bikeway Design Guide - National  
Association of City Transportation Officials

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Cinq Intersections de la piste multifonctionnelle avec le boulevard Mascouche;
- Avenue de L'Esplanade entre la rue Bohémier et la bretelle de l'autoroute 25.



# ACTION SQV-1.4

## Mise en place d'une stratégie particulière au niveau des parcs

### ENJEUX

- Insécurité et inconfort des déplacements actifs aux abords des parcs et espaces verts.

### OBJECTIFS

- Apaiser la circulation aux abords des parcs et espaces verts;
- Créer une signature visuelle commune pour les parcs et espaces verts.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **SQV 1-2** : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité sur le réseau routier.

### CONTEXTE

La Ville de Mascouche souhaite améliorer la sécurité et le confort des piétons et cyclistes aux abords de ses parcs. Ces lieux sont en effet fréquentés par des usagers vulnérables et des problématiques liées à la circulation et au manque d'aménagement piétons et cyclistes ont été recensé.

La Ville de Mascouche souhaite par conséquent définir une stratégie particulière de gestion des abords des parcs de façon à apaiser la circulation et à permettre un accès plus sécuritaire depuis et vers ces espaces verts aux usagers vulnérables.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Accroître le nombre de traverses piétonnes marquées aux abords des parcs et espaces verts;
- Réduire la vitesse autorisée aux abords des parcs et espaces verts et ajuster la géométrie en conséquence (saillies de trottoir, traverses surélevées, etc.);
- Définir une signature visuelle pour les aménagements situés aux abords des parcs (marquage des traverses spécifiques, mobilier, etc.).



### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de traverses sécurisées aux abords des parcs (nouvelles ou existantes);
- Nombre d'abords de parcs ayant été révisés selon la stratégie.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Traverse jaune : 5 K\$;
- Saillie de trottoir : 20 K\$;
- Traverse surélevée : 12 K\$.

### RÉFÉRENCES

Code de sécurité routière de Québec;

Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes – Vélo Québec;



# ACTION SQV-2.1

## Améliorer la sécurité aux intersections

### ENJEUX

- Problématiques de sécurité aux intersections.

### OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité aux intersections;
- Améliorer la convivialité des déplacements actifs;
- Réduire le nombre d'accidents.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TAC 1-1** : Poursuivre le développement et la sécurisation du réseau piétonnier existant – continuité des trottoirs
- **TAC-3.1** : Améliorer la sécurité des traverses cyclistes existantes;
- **SQV 1-2** : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière
- **SQV 2-2** : Établissement d'un programme de mesures d'apaisement de la circulation;
- **SQV 2-3** : Mise en œuvre d'un programme continu de diagnostic des zones accidentogènes

### CONTEXTE

Les intersections sont des zones souvent insécuritaires ou inconfortables pour les piétons. Elles ne sont pas toujours munies de traverses marquée ce qui complexifie leur franchissement. Les intersections à feux sont souvent difficiles à traverser pour les piétons, notamment à cause de l'absence de marquage ou de feux piétons, de la distance à traverser, de la configuration de l'intersection, des conflits entre les véhicules et les piétons, de la présence de voie de virage, etc.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

Aménagement des intersections :

- Marquage distinct et continu sur toute la traverse;
- Réduire la distance de traverse;
- Retirer les voies de virage et les îlots si possible;
- S'assurer de la continuité du trottoir avant et après l'intersection.

Gestion des intersections :

- Mettre en place des feux protégés pour piétons (les mouvements véhiculaires en conflit avec les piétons sont interdits pendant la phase piétonne) ou partiellement protégé (les mouvements véhiculaires en conflit avec les piétons sont interdits durant le temps d'engagement de la phase piétonne);
- Allonger les temps de traversées aux endroits fréquentés par des personnes âgées ou à mobilité réduite;
- Implanter des feux sonores pour les personnes malvoyantes;
- Rendre l'accès facile aux boutons piétons.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Société de l'assurance automobile de Québec (SAAQ);
- Service de police de Mascouche.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Statistiques d'accidents pour tous les usagers;
- Nombre d'intersections réaménagées et sécurisées.

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Ch. Sainte-Marie / avenue Châteaubriant
- Ch. Sainte-Marie / avenue Charny
- Ch. Sainte-Marie / ch. Saint-Henri
- Montée Masson / rue Dupras
- Montée Masson / avenue Crépeau
- Montée Masson / avenue de l'Esplanade
- Ch. des anglais / avenue de l'Esplanade
- Av. Esplanade / rue Fontainebleau
- Av. Esplanade / Av. Bourque
- Av. Esplanade / Place de l'esplanade

### RÉFÉRENCES

« Tome V – Signalisation routière »,  
Ministère des Transports du Québec ;

« Guide canadien d'aménagement des rues  
conviviales », ATC, Ottawa, 1998 ;  
Charte des piétons, Plan de transport de Montréal, 2006.



# ACTION SQV-2.2

## Établissement d'un programme de mesures d'apaisement de la circulation

### ENJEUX

- Problématiques de vitesses trop élevées dans certains tronçons de la Ville de Mascouche;
- Augmentation du nombre des véhicules dans le réseau routier au même rythme que la population mascouchoise augmente.

### OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes), principalement dans les rues locales;
- Diminuer la vitesse pratiquée sur les tronçons problématiques;
- Réduire le nombre d'accidents.
- Apaiser la circulation véhiculaire sur les rues locales.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **TAC 1-1** : Poursuivre le développement et la sécurisation du réseau piétonnier existant – continuité des trottoirs;
- **SQV 1-1** : Déploiement de mesures de sécurisation des abords des écoles;
- **SQV 1-2** : Sensibiliser les usagers à la sécurité routière;
- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections;
- **SQV 2-3** : Mise en œuvre d'un programme continu de diagnostic des zones accidentogènes.

### CONTEXTE

La qualité de vie et la sécurité des déplacements dans un secteur donné sont majoritairement influencées par les déplacements véhiculaires, notamment par la circulation de transit ou les vitesses excessives des véhicules. D'après les relevés de vitesse sur tronçon sur les principaux axes, il apparaît que trois emplacements particuliers font l'objet d'une problématique de vitesse:

- > Avenue L'Esplanade (entre le chemin des Anglais et la place du Louvre);
- > Chemin Sainte-Marie (en aval de la Montée Domaine);
- > Montée Masson (entre l'avenue Bourque et le boul. Mascouche).

Très peu des mesures d'apaisement peuvent s'implanter sur les artères. La seule mesure envisageable sur ces axes est l'affichage de la vitesse pratiquée.

Également, les problématiques observées sur les principaux axes mettent en évidence des problématiques des vitesses sur les rues locales dans les secteurs avoisinants. D'où l'importance d'implanter un programme de mesures de modération de la circulation qui permettra de réduire le débit et la vitesse véhiculaire dans les quartiers résidentiels et de sécuriser de cette façon les déplacements de tous les usagers.

La réduction de la vitesse aura également un effet positif sur la santé (diminution de la pollution) et sur l'utilisation des modes actifs.



# ACTION SQV-2.2

## Établissement d'un programme de mesures d'apaisement de la circulation

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Identifier les types de mesures de modération que la Ville souhaite prioriser (radar pédagogique de vitesse, traverse surélevée, saillie de trottoir, etc.);
- Mise en place d'une grille d'évaluation afin de déterminer la pertinence ou non de l'implantation des mesures de modération de la circulation.

### MISES EN GARDE

L'ensemble des mesures de modération de la circulation ne peuvent pas s'implanter sur une artère. Il faudrait déterminer quelles mesures non intrusives pourront s'implanter sur les principaux axes.



### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Service de la police de Mascouche

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de mesures de modération implantés;
- Relevés des vitesses avant et après;
- Comptages véhiculaires avant et après.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Radar pédagogique : 7 K\$;
- Saillie de trottoir : 20 K\$;
- Traverse surélevée : 12 K\$.

### RÉFÉRENCES

Code de sécurité routière de Québec;  
La modération de la circulation – MTQ;

Gestion de la vitesse sur le réseau routier  
municipal en milieu urbain – MTQ.

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Aux abords des écoles primaires



# ACTION SQV-2.3

## Mise en oeuvre d'un programme continu de diagnostic des zones accidentogènes

### ENJEUX

- Fréquence élevée d'accident rapportée à certaines intersections.

### OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité et le confort de tous les usagers de la route;
- Réduire les risques et le nombre d'accidents.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **SQV 2-1** : Améliorer la sécurité aux intersections.

### CONTEXTE

Selon les données enregistrées par le service de police de la Ville de Mascouche, certains endroits du réseau routier sont particulièrement accidentogènes.

Les causes des accidents enregistrés peuvent être diverses, et un exercice de diagnostic est essentiel à réaliser sur les zones accidentogènes. Ainsi, lorsque la cause la plus probable des accidents est ciblée, les mesures adéquates peuvent être prises pour accroître la sécurité des endroits problématiques.

Un programme de diagnostic des zones accidentogènes permettrait de définir les zones accidentogènes à traiter en priorité chaque année.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Service de police de la Ville de Mascouche;
- SAAQ.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'intersections ou zones diagnostiquées et améliorées;
- Réduction du nombre d'accidents recensés aux endroits modifiés.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Récupérer une fois par an les statistiques d'accidents de la route (service de police et SAAQ);
- Élaborer un fichier de suivi et de traitement de ces données et définir une grille de pondération (incluant par exemple le nombre et le type d'accident);
- Définir les cinq zones les plus à risque chaque année, faire le diagnostic et prévoir la mise en place des mesures correctives dans le budget de l'année suivante;
- Mettre à jour le fichier de suivi des accidents chaque année.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Coût global : \$.

### RÉFÉRENCES

**Manuel de sécurité routière (AIPCR)**

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Selon les statistiques d'accidents des cinq dernières années



**AXE 5**  
**Innovation**





# 7. AXE 5 – INNOVATION

En mettant la technologie et les concepts novateurs au service de la mobilité de ses citoyens, la Ville de Mascouche souhaite devenir une ville avant-gardiste dans le développement des équipements et infrastructures de transport.

La Ville cherche à encourager le développement des solutions intégrant des nouvelles technologies et des concepts innovants, permettant d'optimiser l'utilisation des ressources afin de garantir le maximum de mobilité dans un contexte de développement durable.

Actuellement, l'utilisation des systèmes de transport intelligents (STI) sur le réseau de transport mascouchois est très limitée, ce qui indique une opportunité importante pour l'optimisation de l'usage des équipements existants. Dans la majorité des cas, l'implantation judicieuse des STI permettrait d'obtenir de gains majeurs en mobilité avec moins coûts qu'une modification physique de la géométrie routière.

Par ailleurs, l'évolution des techniques de planification et de conception urbaine permet maintenant d'aborder le développement d'un réseau de transport de manière durable, notamment en influençant les besoins futurs en mobilité. En utilisant des solutions de conception innovantes, la Ville de Mascouche désire accroître les interventions répondant en égale mesure aux besoins existants et futurs et de réduire le besoin de développer en réaction aux besoins existants.

## 7.1 INTERVENTIONS PROPOSÉES

INN-1 : Déploiement d'un centre intégré de gestion de la circulation

INN-2 : Rendre les modes alternatives à l'auto solo plus attrayantes

- > Action INN-2.1 : Adopter des mesures réglementaires pour influencer le taux de possession auto par ménage;
- > Action INN-2.2 : Poursuivre les efforts déployés pour encourager le covoiturage.



# ACTION INN-1

## Déploiement d'un centre intégré de gestion de la circulation

### ENJEUX

- Problématique de congestion récurrente sur certains axes du réseau mascouchois;
- Temps d'information et d'intervention en cas d'incident sur le réseau mascouchois ou sur le réseau supérieur.

### OBJECTIFS

- Assurer la surveillance en continu de l'état du réseau routier de Mascouche;
- Permettre des interventions plus rapides en cas de défectuosité des feux ou d'incident;
- À long terme, permettre d'ajuster les plans de feux en temps réel si nécessaire.

### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Villes voisines;
- MTQ.

### CONTEXTE

La Ville de Mascouche reçoit sur son réseau des débits très importants provenant de son propre territoire ou des régions voisines. En cas d'incident ou de fermeture de voie sur le réseau, certains axes de la Ville de Mascouche peuvent voir leur achalandage augmenter très rapidement. Dans ces conditions, le moindre évènement peut entraîner une forte congestion.

La création d'un centre de gestion intégré pour la Ville de Mascouche permettrait d'une part de pouvoir surveiller en temps réel l'état du réseau routier, et d'autre part de réduire le temps d'intervention sur le réseau routier en cas de besoin et ainsi limiter les impacts sur la circulation.

À moyen et long terme, le centre de gestion pourra permettre l'ajustement du fonctionnement des systèmes de feux pour optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre d'intersections communiquant avec le centre de gestion;
- Nombre de systèmes de détection et de caméras reliés au centre de gestion.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Équiper toutes les intersections à feux d'un système permettant la communication avec le centre de gestion intégré (visualisation de l'état des systèmes de feux, des données de détecteurs, etc.);
- Installer des caméras aux endroits stratégiques du réseau (et les faire communiquer avec le centre de gestion);
- À long terme, prévoir des plans de feux spécifiques pour les intersections et axes clés en cas de congestion majeure (qui pourraient être déclenchés depuis le centre de gestion).

### MISES EN GARDE

La création d'un centre de gestion intégré de la circulation requiert idéalement d'avoir une communication permanente entre les intersections clés du réseau et le centre de gestion.

### COÛTS DE RÉALISATION

- Mise en place d'un centre de contrôle : 200 K\$;
- Intégration d'un poste de caméra de surveillance : 10 K\$/caméra;
- Intégration d'une intersection à feux au centre de contrôle : 8 K\$/intersection.



# ACTION INN-2.1

## Adopter des mesures réglementaires pour influencer le taux de possession auto par ménage

### ENJEUX

- Réduction de la congestion liée au nombre de déplacements en auto (conducteur seul dans son véhicule) par la mise en place d'un cadre réglementaire.

### OBJECTIFS

- Encourager une réduction du nombre de véhicules possédés par un ménage;
- Adopter des règlements concernant les futurs développements de la Ville de Mascouche pour réduire les besoins en automobiles des ménages.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- **INN 2-2** : Poursuivre les efforts déployés pour encourager le covoiturage;
- **RRS 2-1** : Favoriser la création de milieux de vie dynamique en développant des pôles mixtes;
- **RRS 2-2** : Identifier les secteurs de développement planifiés devant faire l'objet de PPU;
- **RRS 2-3** : Création de « quartiers verts » favorisant la mobilité durable.

### CONTEXTE

La Ville de Mascouche connaît actuellement des phénomènes de congestion aux heures de pointe à plusieurs endroits de son réseau. Si plusieurs options sont envisageables à court terme pour limiter les retards subis sur le réseau mascouchois, il est important de mettre en place des mesures de mitigation sur le long terme. Une des solutions qui rentre notamment en jeu pour réduire la congestion est l'adoption de règlements qui encouragent une baisse du nombre de conducteurs seuls dans leurs véhicules.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Adopter un règlement qui oblige les promoteurs à séparer le prix d'achat d'un stationnement du prix d'achat d'un logement;
- Réviser le règlement de zonage pour réduire le nombre de cases de stationnement minimales de certains usages (par exemple, habitation de trois logements à vingt-quatre logements : 1,5 cases de stationnement par logement);
- Amorcer des discussions avec des services d'autopartage tel que Communauto pour développer une offre dans la Ville de Mascouche;
- Proposer des alternatives en bonifiant les réseaux de transports actifs et collectifs.

### MISES EN GARDE

Les mesures proposées dans cette fiche ne seront efficaces que si réalisées conjointement avec d'autres mesures telles que la bonification des réseaux de transport actif et la promotion du transport collectif. Par ailleurs, il est à noter que les révisions de règlement de zonage n'auront d'effet que sur les futurs développements, et non sur les édifices existants.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Variation du nombre d'automobiles par ménage;
- Taux d'utilisation d'autopartage.

### LIEUX DE MISE EN OEUVRE PRIORITAIRES

- Nouveaux développements;
- Secteurs résidentiels (pour les services d'autopartage).



### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Sociétés d'autopartage
- Exo



# ACTION INN-2.2

## Poursuivre les efforts déployés pour encourager le covoiturage

### ENJEUX

- Réduction du nombre de trajets effectués seuls par les conducteurs (et donc réduction du nombre d'automobiles sur le réseau).

### OBJECTIFS

- Informer la population mascouchoise du potentiel du covoiturage;
- Développer l'attrait du covoiturage.

### PRINCIPALES ACTIONS LIÉES

- INN 2-1 : Adopter des mesures réglementaires pour influencer le taux de possession auto par ménage.

### CONTEXTE

La Ville de Mascouche a choisi de développer le covoiturage pour ses habitants en s'associant à d'autres municipalités pour offrir une offre de covoiturage interurbain adapté grâce au site Embarque Lanaudière.

Actuellement, onze places de stationnement incitatives pour les covoitureurs sont disponibles sur le site de la Ville de Mascouche. Le développement de ce mode de transport partagé pourrait permettre de réduire le nombre d'automobiles sur le réseau mascouchois notamment aux heures de pointe.

### INTERVENTIONS À METTRE EN OEUVRE

- Augmenter le nombre de places de stationnement réservées aux covoitureurs (onze actuellement);
- Promouvoir le partenariat existant avec Embarque Lanaudière (via Covoiturage.ca) par le biais de publicités dans le journal local, de dépliants, etc.;
- Promouvoir les sites de covoiturage urbains pour les trajets courts.



### MAÎTRES D'OUVRAGES

- Ville de Mascouche

### PARTENAIRES

- Existant : Covoiturage.ca (interurbain);
- Potentiels : site de covoiturage urbain (par exemple Netlift ou OuiHop), sociétés d'autopartage.

### INDICATEURS DE SUIVI

- Augmentation du nombre de cases de stationnement réservées aux covoitureurs;
- Sondages avant / après pour déterminer l'augmentation du nombre d'inscrits sur des sites de covoiturage.

