



Plan de transport actif

Ville de Joliette





Table des matières

Mot du maire	03
Pourquoi un Plan de transport actif ?	
Qu'est-ce qu'on entend par « transport actif » ?	04
Portrait et potentiel du transport actif à Joliette	05
Pourquoi le transport actif ?	07
Avançons ensemble, à pied comme à vélo	09
Vision et orientations	11
Lignes directrices	12
Interventions	13
Améliorer les réseaux de transport actif	13
Sécuriser les intersections	13
Améliorer les autres infrastructures	14
Mettre à niveau les infrastructures existantes	14
Améliorer les pratiques d'entretien et de planification	14
Favoriser le développement d'une culture du vélo et de la marche	14
Annexes	15
Carte du réseau cyclable	15
Carte du réseau piétonnier	16
Carte des interventions	17



Mot du maire



Nous sommes heureux de vous présenter le tout nouveau Plan de transport actif de notre ville, un jalon important dans notre engagement envers la mobilité durable et le bien-être de notre communauté.

Ce plan ambitieux résulte d'une collaboration étroite avec citoyen·ne·s et partenaires, dont les voix ont été essentielles à chaque étape de son élaboration. Il reflète notre volonté commune de créer un environnement urbain plus convivial et sécuritaire, où se déplacer à pied ou à vélo devient non seulement une option pratique, mais aussi une véritable source de plaisir et de santé. Le Plan de transport actif prévoit l'expansion et l'amélioration de notre réseau piétonnier et cyclable, facilitant ainsi les déplacements entre les quartiers, les lieux de travail, les commerces, les écoles et les espaces publics.

En favorisant l'accessibilité à ces modes de transport, nous diminuons notre empreinte carbone tout en renforçant le lien social au sein de notre communauté.

Ce projet n'est pas seulement une réponse aux besoins actuels de déplacement de nos citoyens, mais aussi une affirmation de notre engagement envers la préservation de l'environnement et le respect des objectifs de développement durable. Il représente une étape significative vers une ville plus verte et plus inclusive, où chacun peut se déplacer en toute sécurité et avec facilité.

Nous sommes enthousiastes à l'idée de mettre en œuvre ce plan avec vous, en travaillant main dans la main pour façonner un avenir où la mobilité active et la qualité de vie vont de pair. Ensemble, nous pouvons faire de notre ville un modèle de durabilité et d'innovation dans le domaine du transport urbain. Merci à tous ceux qui ont contribué à la création de ce plan visionnaire. Ensemble, nous construisons l'avenir de Joliette, une rue à la fois, pour les générations présentes et futures.

Pierre-Luc Bellerose
Maire de Joliette



Pourquoi un Plan de transport actif ?

Objectif général

- Accroître la proportion des déplacements effectués sur le territoire par des modes de transport actif.

Objectifs spécifiques

- Définir et communiquer la vision à long terme ainsi que les orientations de la Ville en ce qui concerne le transport actif;
- Identifier et donner la priorité aux actions à mettre en place à court et moyen terme.



Qu'est-ce que le « transport actif » ?

Le transport actif (TA) englobe tous les déplacements utilitaires où l'énergie est fournie par l'humain à travers l'utilisation des pieds, d'un vélo, d'une planche à roulettes, d'une trottinette, de patins à roues alignées, etc. Cela inclut :

- Se rendre au travail, à l'école ou chez un-e ami-e;
- Amener ses enfants à la garderie;
- Faire des commissions à l'épicerie, à la pharmacie;
- Se rendre au restaurant, au terrain de tennis, à la piscine municipale, au cinéma.



Les activités de loisirs telles que les promenades en soirée ou les sorties à vélo du samedi ne sont pas considérées comme du transport actif.

Portrait et potentiel du transport actif à Joliette



Situation actuelle

Les données concernant l'utilisation du vélo, de la marche et d'autres modes de transport actif à Joliette sont parcellaires; certaines ne portant que sur l'agglomération urbaine¹ et remontant à maintenant une dizaine d'années.

Toutefois, selon les données disponibles², on estime qu'**environ 8 000 déplacements quotidiens étaient effectués à pied et environ 1 200 déplacements à vélo, dans l'agglomération de Joliette** en 2013. Ces déplacements représentaient respectivement environ 7% et 1% de l'ensemble des déplacements comptabilisés, totalisant ainsi 8% pour le transport actif.

En 2021, on estime qu'environ 765 citoyen·ne·s de Joliette (1 195 pour l'agglomération) utilisaient la marche pour se rendre à leur lieu de travail ou d'études³. Cela représente environ 10% des citoyen·ne·s actif·ve·s de Joliette (6% pour l'agglomération).

Pour ce qui est du vélo, environ 120 citoyen·ne·s de Joliette (265 pour l'agglomération) l'utilisent pour leurs³ déplacements domicile-travail/étude. Cela représente donc un peu moins de 2% des citoyen·ne·s actif·ve·s de Joliette (le même pourcentage pour l'agglomération).

1. Comprends les Villes de Joliette, Notre-Dame-des-Prairies, Saint-Charles-Borromée et Saint-Paul.

2. Enquête origine-destination 2013 - Communauté métropolitaine de Montréal.

3. Recensement 2021 - Statistique Canada (pour les personnes âgées de 15 ans et plus).

Potentiel cyclable

Joliette et son agglomération présentent un potentiel intéressant pour le transport actif, notamment en ce qui concerne le vélo. En effet, outre un relief favorable, de nombreux services et emplois sont situés à moins de 5 km des habitations, une distance où les déplacements à vélos sont performants.

Un exemple concret de cette situation est observé à Joliette en 2016, où environ 4 400 citoyen·ne·s vivaient à moins de 5 km de leur lieu de travail ou d'études, soit 63% de l'ensemble des citoyen·ne·s occupant un emploi ou étant étudiant. Parmi eux, 3 400 habitaient à moins de 3 km, représentant ainsi 49%⁴.

Pour l'agglomération, environ 9 600 personnes (soit 60%) avaient moins de 5 km à parcourir pour se rendre au travail ou aux études, dont près de 6 600 étaient à moins de 3 km, soit 42%.

4. Recensement 2016 - Statistique Canada (pour les personnes âgées de 15 ans et plus).

Potentiel piétonnier

Le potentiel piétonnier à Joliette est, quant à lui, particulièrement intéressant pour les habitant·e·s des quartiers centraux. En effet, de nombreux services et emplois se trouvent à moins de 1 km des lieux de résidence, une distance idéale pour les déplacements à pied.

En 2016, environ 975 résident·e·s de Joliette vivaient à moins de 1 km de leur lieu de travail ou d'études, représentant ainsi 14% de l'ensemble des citoyen·ne·s occupant un emploi ou étant étudiant. Pour l'agglomération, ce chiffre s'élevait à 1 900 personnes, soit 12%.

On peut également estimer qu'à Joliette, environ 1 000 personnes supplémentaires résident à moins de 2 km de leur lieu de travail, une distance raisonnable pour un déplacement à pied, notamment pour des destinations de longue durée comme le travail.



© Photo : Dupont Photo

Constats

Les déplacements utilitaires à vélo et à la marche sont déjà une réalité pour environ 900 Joliettain·ne·s, ceci sans compter les nombreux élèves qui se rendent régulièrement à l'école par ces modes de transport.

La proportion de déplacements actifs dans l'agglomération n'est pas négligeable non plus. Cependant, tant à Joliette que dans l'agglomération, il y a actuellement beaucoup plus de déplacements à pied qu'à vélo. Le potentiel pour le vélo semble pourtant plus important que celui pour la marche, ce qui suggère que des améliorations des infrastructures pourraient faire augmenter substantiellement le nombre de cyclistes.

Pourquoi le transport actif ?

Coûts

L'utilisation du vélo, de la marche ou de tout autre mode de transport actif, en complémentarité avec le covoiturage, le transport en commun et l'autopartage, permet de réduire l'utilisation de la voiture, voire de réduire le nombre de véhicules détenus par foyer. Sachant que la possession et l'utilisation d'un véhicule coûtent environ 7 000 \$ par année, opter pour des modes de transport actifs au quotidien s'avère être une opportunité financière avantageuse pour tous les Joliettains·ne·s!

En outre, la multiplication des voitures engendre la construction et l'entretien d'infrastructures très coûteuses comme les rues et les stationnements. Sans inclure les stationnements sur rue, on estime que 10% du territoire urbain de Joliette est consacré au stationnement des véhicules; une superficie néanmoins considérable!

Malgré ces coûts, on constate une hausse du taux de possession de voitures à Joliette ainsi que dans l'agglomération. En effet, alors que la population de Joliette a augmenté de 17% entre 2000 et 2019 (30%

pour l'agglomération), le nombre de véhicules personnels a connu une augmentation de 41% pendant cette période (57% pour l'agglomération). Le nombre de voitures augmente donc à un rythme deux fois plus rapide que la croissance de la population à Joliette.

Favoriser davantage l'utilisation des modes de transport actif contribuerait à réduire à la fois les coûts collectifs et individuels en limitant le besoin de voitures et en restreignant l'expansion des infrastructures routières, notamment les besoins en stationnement.

Coûts individuels et annuels moyens



≈ 7 000 \$



≈ 4 000 \$



≈ 1 000 \$

Santé

L'utilisation des modes de transport actif nous permet de bouger quotidiennement, favorisant ainsi le maintien ou l'amélioration de notre condition physique.

Les déplacements actifs, tels que la marche ou le vélo, ne produisent pas de pollution sonore contrairement aux déplacements en véhicules motorisés.

Avec une présence accrue de piéton·ne·s et de cyclistes, nos quartiers deviennent ainsi plus sûrs, plus paisibles et offrent une meilleure qualité de l'air.

Environnement

Pour que le transport actif soit efficace, il est nécessaire d'avoir des milieux de vie où les distances sont plus courtes. En encourageant l'utilisation du vélo et de la marche, on favorise le développement de milieux de vie plus denses, ce qui réduit l'empiétement sur les terres fertiles et les milieux naturels essentiels pour notre alimentation et notre bien-être.

De plus, l'utilisation d'un vélo, d'une trottinette ou d'une bonne paire de bottes génèrent beaucoup moins de gaz à effet de serre comparativement à la voiture. **En choisissant de pédaler ou de marcher, nous contribuons donc à lutter contre les changements climatiques.**

Productivité

Les travailleur·se·s qui marchent, pédalent ou pratiquent une activité physique lors de leur trajet vers le travail arrivent souvent frais et disponibles, et sont généralement en meilleure forme. **Cette pratique régulière peut contribuer à augmenter leur productivité au travail et à réduire leur taux d'absentéisme.**

Chaque km/jour
marché, réduit de



le risque
d'obésité



de TA par jour réduit de 50%
les risques de maladies
cardiovasculaires

3 km aller-retour en :



équivalent à la 1/2 de l'exercice quotidien
recommandé chez les enfants

Autonomie et inclusion

Grâce à son faible coût d'utilisation, le transport actif offre une solution de déplacement efficace aux personnes les plus démunies de nos communautés urbaines, favorisant ainsi une meilleure inclusion sociale. Il favorise l'autonomie des enfants en leur permettant de se rendre seuls à l'école, au parc ou chez des ami·e·s, ce qui contribue à leur développement.

Parallèlement, il maintient l'autonomie des personnes âgées qui ne disposent pas de voiture. **Ces avantages contribuent à créer des communautés plus équitables et inclusives, où chacun·e a la possibilité de se déplacer librement et de participer pleinement à la vie sociale et économique.**

25 minutes en milieu urbain



8 km



2 km



5 km

Avançons ensemble, à pied comme à vélo



© Photo : Dupont Photo

Un retour sur une consultation publique qui fait bouger les choses!

Ayant élaboré un Plan de transport actif préliminaire pour son territoire, la Ville de Joliette a entamé, en août 2023, une démarche de participation publique intitulée « **Avançons ensemble, à pied comme à vélo** ».

Regroupant plusieurs ateliers jeunesse et citoyens, une activité terrain ainsi qu'un sondage en ligne, cette démarche de consultation publique a permis de recueillir les commentaires de :

Qu'est-ce qu'on retient de cette consultation publique?

Dans l'ensemble, les participants estiment que **le réseau cyclable connaît des améliorations, mais soulignent des lacunes en termes de connectivité** avec des secteurs de la ville et des municipalités voisines insuffisamment desservies.

Les enjeux du réseau piétonnier se concentrent, quant à eux, principalement sur les **intersections, l'entretien et l'absence d'infrastructures le long des axes routiers importants** situés au sud de la route 158.

+ 530

Joliettain·ne·s et représentant·e·s d'organisations partenaires, dont



+ 175

jeunes du primaire et du secondaire.

Qu'est-ce qu'on retient de cette consultation publique? (suite)

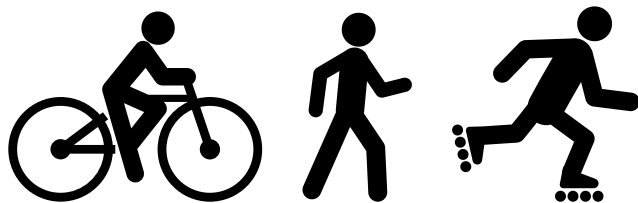
Sans surprise, la **sécurité des déplacements émerge comme une préoccupation majeure parmi les individus interrogés**, exerçant une influence significative sur leur propension à opter pour des modes de transport actifs.

En plus de travailler activement sur la sécurisation de ses infrastructures, la Ville encourage les citoyen·n·es à faire preuve de civisme sur la route et les pistes cyclables.

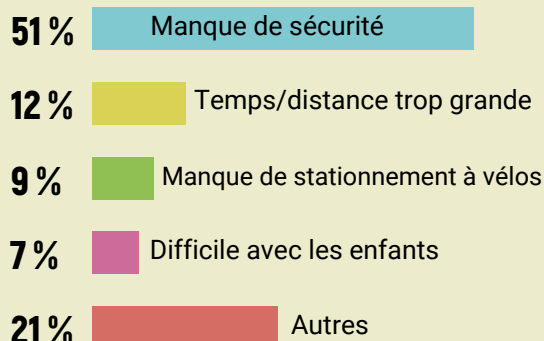
Le niveau de satisfaction :

À l'égard du réseau **piétonnier** actuel : **71%**

À l'égard du réseau **cyclable** actuel : **58%**



Principale raison freinant l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien/principal



Une consultation jeunesse bien étoffée!

La consultation jeunesse était cruciale pour la Ville de Joliette puisqu'elle favorise des décisions plus adaptées aux besoins des plus jeunes et une promotion efficace des modes de déplacement durables. En effet, les jeunes :

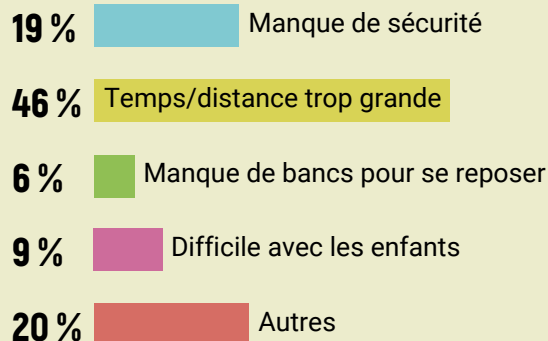
- nous offrent une **perspective unique** sur les défis et les besoins en matière de transport pour une planification plus inclusive;
- sont souvent plus enclins à penser de manière **innovante et créative**.

Que retient-on de la consultation jeunesse?

Tant parmi les enfants que parmi les adolescents, il ressort de la consultation que ces derniers ont généralement une **perception favorable du transport actif**. L'amélioration de ces infrastructures **favoriserait notamment le développement d'une plus grande autonomie!** Les destinations privilégiées sont :

- Les écoles primaires et secondaires;
- Le centre-ville;
- Les Galeries Joliette;
- La Maison des jeunes.

Principale raison freinant le choix de la marche comme moyen de transport quotidien/principal



Vision et orientations



Vision

La Ville de Joliette souhaite offrir à tous ses citoyen-ne-s, quel que soit leur âge ou leur capacité, la possibilité de se déplacer quotidiennement vers le travail, l'école, les services et les loisirs à pied, à vélo ou par tout autre mode de transport actif, de manière :

Sécuritaire

Confortable

Agréable

Continue

Directe

L'objectif est de faire de la Ville de Joliette une référence en matière de transport actif au Québec d'ici 2035.

Orientations

1

Améliorer les réseaux de transport actif afin de créer des liens sécuritaires, confortables, continus et directs, en garantissant l'accès aux pôles d'intérêt tels que les écoles, les lieux de travail, les commerces et les loisirs à partir des habitations, le tout, en assurant la connectivité entre les quartiers et en facilitant l'accès aux municipalités voisines.

2

Sécuriser les intersections les plus dangereuses, aménager des traverses piétonnières et apaiser la circulation.

3

Améliorer les autres infrastructures facilitant la pratique du transport actif, telles que les stationnements pour vélos et les bancs.

4

Mettre à niveau certaines infrastructures existantes.

5

Améliorer les pratiques d'entretien et de planification.

6

Favoriser le développement d'une **culture du vélo et de la marche**.



Lignes directrices

Générales

Concentrer les efforts et les investissements. Cela comprend :

- La séparation physique des usagers sur les rues artérielles et collectrices;
 - La sécurisation des intersections le long des parcours empruntés par les écolier·ère·s;
 - La sécurisation des intersections vers les lieux fréquentés par les aînés.
- **Commencer par des interventions mineures lorsque des améliorations rapides et peu coûteuses sont possibles** et envisager des améliorations plus importantes par la suite;
 - **Limiter le partage des infrastructures de transport actif** uniquement là où le débit d'utilisateur·trice·s permet une cohabitation harmonieuse et où les infrastructures partagées peuvent être suffisamment larges;
 - **Apaiser la vitesse dans les rues locales** afin de rendre le partage de la chaussée sécuritaire là où il n'y a pas d'infrastructure dédiée au transport actif.



Cyclables

- **Développer des axes cyclables structurants** nord-sud et est-ouest à environ tous les 500 mètres qui serviront de colonne vertébrale au réseau;
- **Établir des axes secondaires** qui permettront de joindre les cœurs des quartiers;
- **Concevoir des infrastructures en tenant compte de leur éventuel déneigement**, afin de garantir leur utilisation toute l'année;
- **Privilégier l'aménagement de liens cyclables unidirectionnels** lorsque le contexte le permet et que l'espace nécessaire est disponible.

Piétonnes

- **Éloigner les piéton·ne·s des voies de circulation pour véhicules motorisés** en créant des zones tampons (banquette, allée de stationnement, etc.) le long des rues artérielles et collectrices;
- **Aménager des liens confortables pour tous les types d'utilisateur·trice·s**, incluant :
 - Des pentes moins prononcées;
 - Une largeur suffisante revue à la hausse;
 - Un accès universel effectif en toutes saisons.
- **Aménager des intersections assurant un drainage efficace de l'eau** en toute saison.

Interventions

1 Améliorer les réseaux de transport actif

La Ville de Joliette souhaite ajouter plusieurs infrastructures cyclables et piétonnières.

Pour chaque réseau (cyclable et piétonnier), des secteurs prioritaires ont été identifiés. Ces secteurs feront l'objet de projets à court et moyen terme, en fonction des opportunités, des travaux connexes nécessaires et des possibilités de financement par le biais de subventions.

Les améliorations prioritaires cibleront principalement des interventions le long des rues artérielles et collectrices ainsi que le contournement de barrières physiques tels que la rivière, les chemins de fer et les routes nationales.

Voir les cartes en annexe

2 Sécuriser les intersections



La Ville de Joliette prévoit plusieurs interventions pour sécuriser les intersections les plus dangereuses et celles à proximité des lieux fréquentés par les enfants et aînés.

De plus, elle envisage d'affecter progressivement plus de brigadier·ère·s à la surveillance aux abords des écoles, renforçant ainsi la sécurité des enfants lors de leurs déplacements.

Apaisement de la circulation

Dans les rues locales dépourvues de trottoirs et de pistes cyclables, et où le partage de l'espace est envisageable, la Ville déploiera des interventions visant à réduire la vitesse des véhicules motorisés, le tout, afin d'assurer un partage sûr et confortable de la route.

Notre réseau cyclable et piétonnier

	Réseau actuel (km)	Ajouts au réseau (km) ⁵	Total (km) ⁶
	43	50	93
	121	14	135
TOTAL (tous les types de réseaux)	164	64	228

5. Ajouts prévus à court, moyen et long terme.

6. Les données de ce tableau sont fournies à titre indicatif seulement.



© Photo : Dupont Photo

Améliorer les autres infrastructures

La Ville désire augmenter le nombre de places de stationnement pour les vélos dans les espaces publics en encourageant les commerces et les entreprises à suivre son exemple. Elle compte également les inciter à installer des casiers et des douches pour leurs employé-e-s

La Ville prévoit ajouter davantage de bancs sur le réseau piétonnier. Elle envisage également d'instaurer un système de vélopartage lorsque le réseau cyclable sera mieux développé.

Améliorer les pratiques d'entretien et de planification

Entretien adéquat

La Ville souhaite améliorer certaines pratiques de déneigement, notamment aux intersections et aux abords des boutons d'appel des feux piétonniers. Le déneigement progressif des axes cyclables structurants et menant vers les écoles est également prévu.

La Ville entend également améliorer le contrôle de la végétation, particulièrement aux intersections, et le marquage au sol tout en réduisant et sécurisant les entraves sur les réseaux piétonniers et cyclables.

Planification stratégique

La Ville désire favoriser les courtes distances en encourageant la construction de logements près des services existants et en rapprochant certains services des habitations. Elle vise également à améliorer la conception des infrastructures de transport actif, notamment en ce qui concerne les pentes et le drainage.

Mettre à niveau les infrastructures existantes

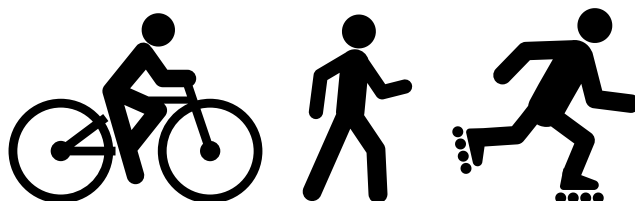
La Ville de Joliette prévoit procéder à la mise à niveau de certaines infrastructures existantes, notamment sur son réseau piétonnier. Ainsi, les tronçons de trottoirs en mauvais état pourront être réparés, les pentes abruptes des entrées chatières adoucies et les intersections pourront être munies de descentes là où il n'y en a pas.

La Ville désire également entreprendre progressivement des travaux visant à améliorer le fonctionnement, l'accessibilité et les cycles des boutons d'appel des feux piétonniers.

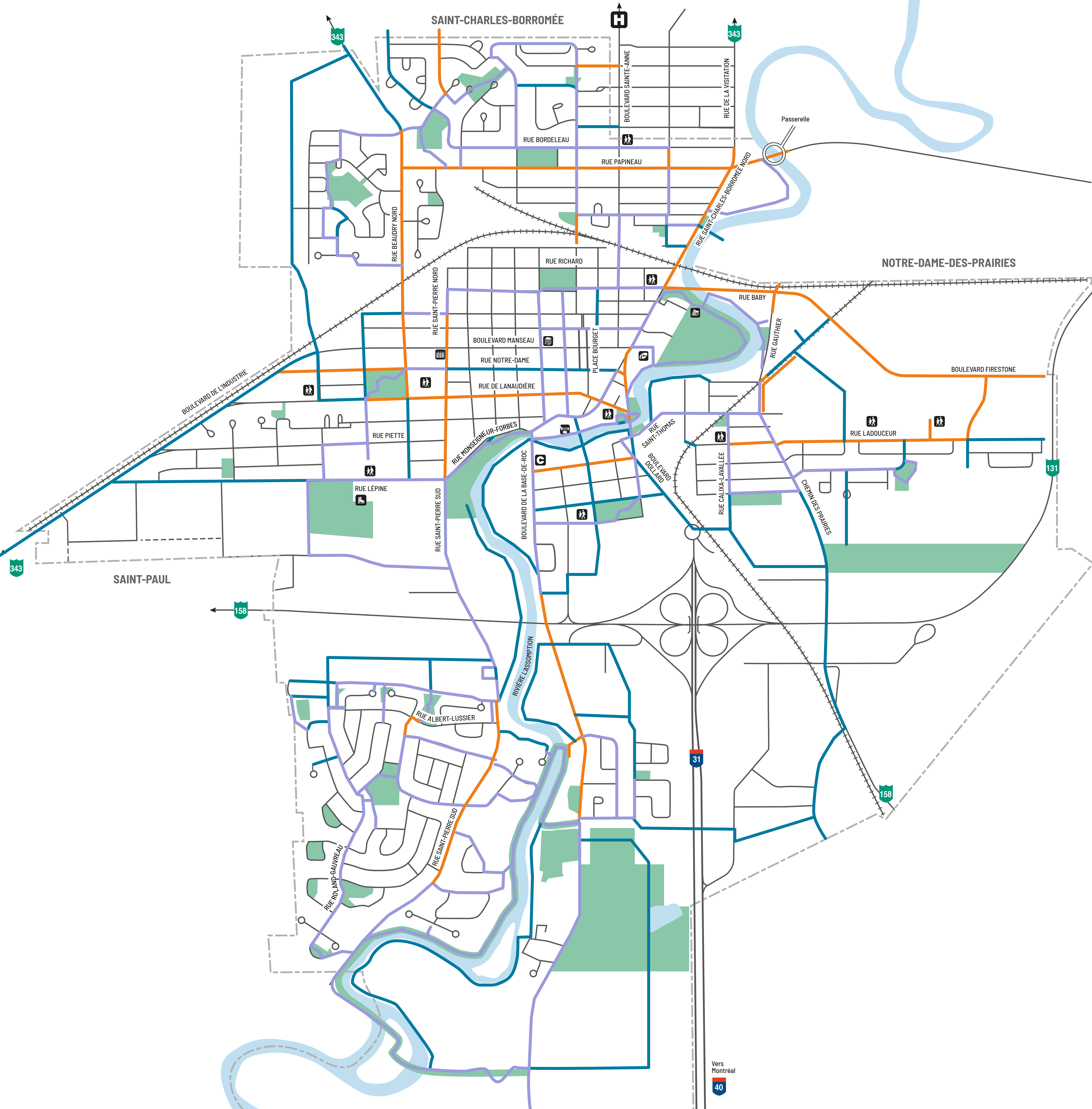
Favoriser le développement d'une culture du vélo et de la marche

La Ville de Joliette souhaite agir en matière de sécurité routière par de la sensibilisation et du contrôle réglementaire. Elle vise également à bonifier son soutien à la formation cycliste dans les écoles et aux initiatives de la collectivité.

Elle prévoit poursuivre et intensifier la promotion du transport actif et donner l'exemple à titre d'organisatrice d'événements et d'employeur.



Interventions au réseau cyclable

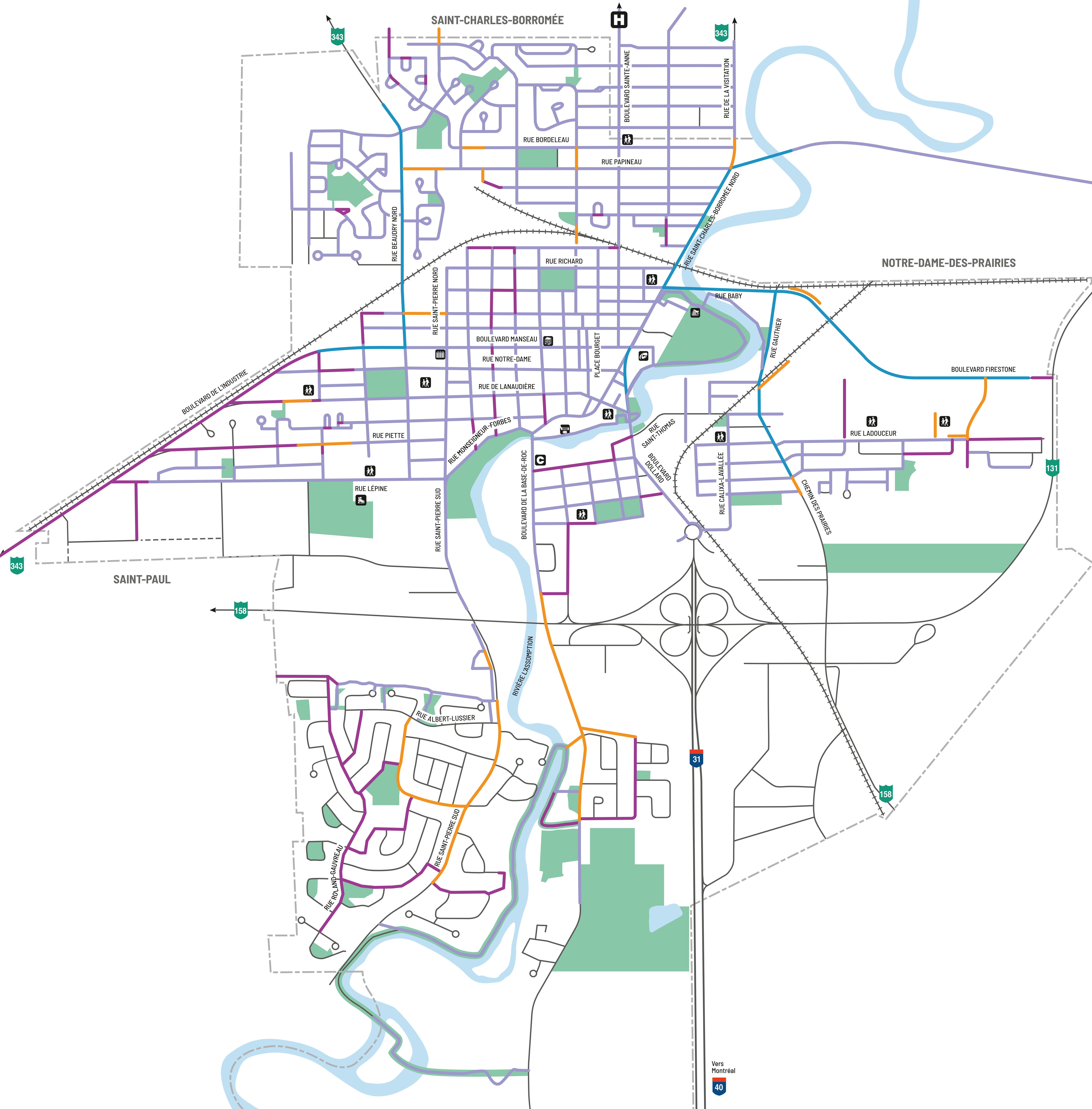


Légende

- Réseau cyclable existant
- Intervention prioritaire
- Intervention secondaire
- Parcs
- Cégep
- Centre récréatif Marcel-Bonin
- Pavillon Gilles-Beaudry
- Bibliothèque Rina-Lasnier
- Écoles
- Hôtel de ville et cour municipale
- Hôpital
- CLSC - CISSS de Lanaudière
- Patinoire Bleu Blanc Bouge



Interventions au réseau piétonnier



Légende

- Trottoir et sentier existant
- Intervention prioritaire
- Intervention secondaire
- Réaménagement éventuel
- Parcs

Cégep

Centre récréatif Marcel-Bonin

Pavillon Gilles-Beaudry

Bibliothèque Rina-Lasnier

Écoles

Hôtel de ville et cour municipale

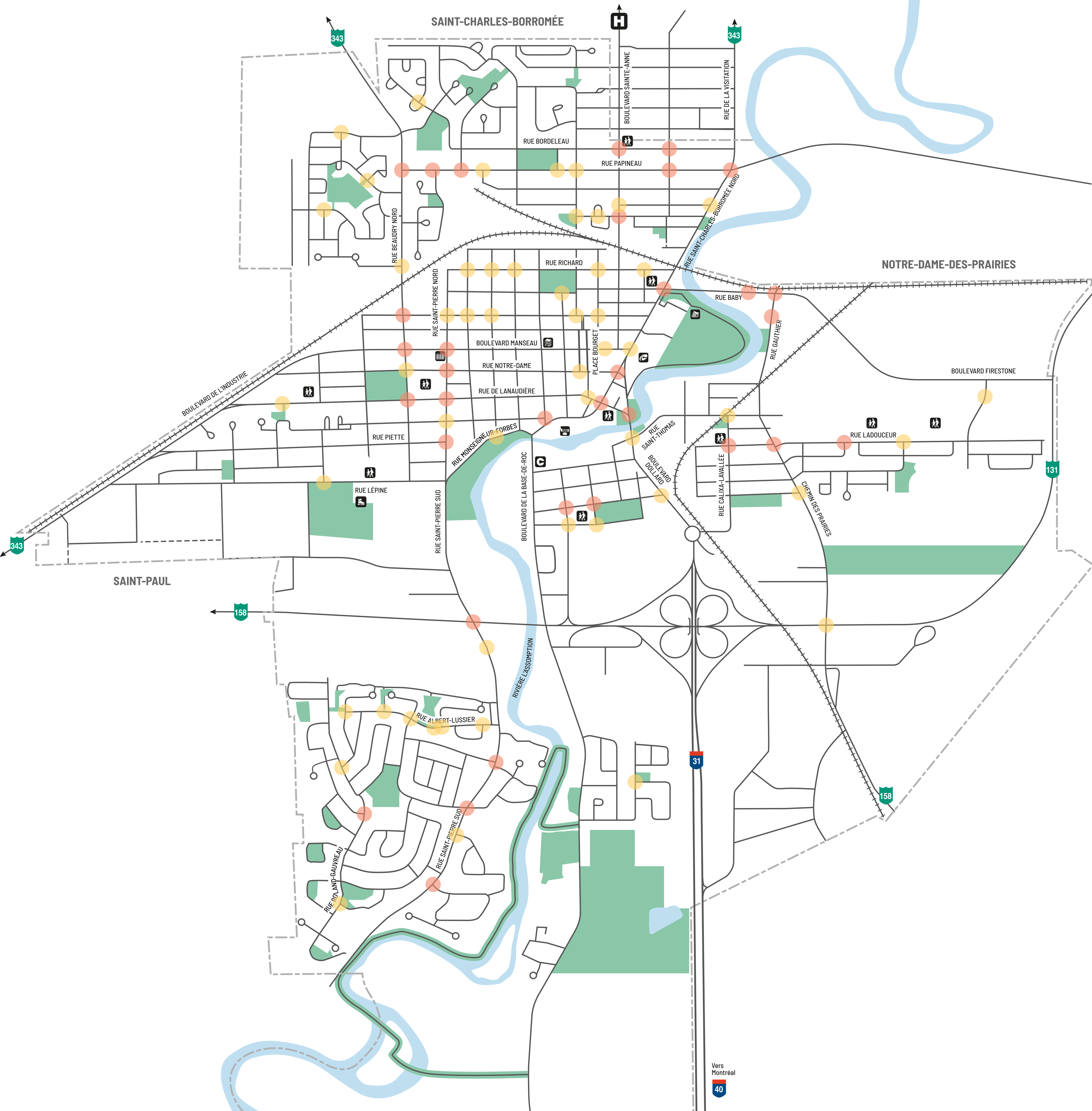
Hôpital

CLSC - CISSS de Lanaudière

Patinoire Bleu Blanc Bouge



Sécurisation des intersections



Légende

- Traverse Intervention prioritaire
- Traverse Intervention secondaire
- Parcs

- Cégep
- Centre récréatif Marcel-Bonin
- Pavillon Gilles-Beaudry

- Bibliothèque Rina-Lasnier
- Écoles
- Hôtel de ville et cour municipale

- Hôpital
- CLSC - CISSS de Lanaudière
- Patinoire Bleu Blanc Bouge

