



Pour un meilleur partage de l'espace public. Le piéton au cœur de nos orientations d'aménagement

*Novembre 2011
Actualisé, février 2019*

Plan de mobilité active
Ville de Charlemagne



Ville de Charlemagne

Le plan de mobilité active a été réalisé avec la collaboration du Conseil de Ville de Charlemagne :

*Monsieur le maire Normand Grenier,
Monsieur Serge Desjardins, conseiller
Madame Pauline Dubé, conseillère
Madame Claudia D'Asti, conseillère
Madame Josée Paquette, conseillère
Monsieur Sylvain Crevier, conseiller et
Monsieur Joe Falci, conseiller*

et de:

*Bernard Boudreau, Directeur général et greffier
Philippe Lapointe, Responsable des travaux publics et trésorier
Bruno Tardif, Responsable du service de l'urbanisme*

Document réalisé par :

Yves Deshaies, urbaniste, O.U.Q.



171, Loïse

Beloil (Québec)

J3G 4T4



◆ tél : 514 967 1306

◆ Courriel : ydaccord@outlook.com

Note : Ce document a été adopté initialement au mois de décembre 2011. La ville de Charlemagne s'assure de la conservation de la version d'origine. Toutefois, et considérant les travaux réalisés relativement aux transports actifs, il était nécessaire de le mettre à jour. Adopté par le Conseil de Ville, le 5 février 2019

Préambule

Souvenez-vous de votre premier ballon. J'ai encore souvenir du mien. Il était bien rond et bleu, un véritable ciel bleu sur le monde. Entre deux moments de solitude, il devenait mon partenaire de jeux. Il roulait vers moi, je le lançais, je l'attrapais. Je pouvais aussi le partager avec d'autres amis.

Certes, il y a longtemps déjà, j'étais l'un des nombreux enfants de la 4^e Rue. Une longue rue, une pente douce vers la mer, dans un petit village. Avec mon ballon, lentement, jour après jour, il m'était possible d'aller toujours un peu plus loin.

Je me souviens surtout, à l'aube de mes premières vacances estivales, un peu plus prêt à découvrir le monde, au moment où le soleil annonce l'approche de la belle saison. Je me souviens de cette journée, quand mon petit ballon est parti sans moi. Ce jour-là, sans prévenir, il s'est retrouvé au centre de ma rue, au milieu du chemin.

Je ne savais trop quoi faire. Maman m'avait bien appris. La rue n'était pas pour moi. De nombreux véhicules y circulent, souvent à grande vitesse. Ce matin-là, j'ai perdu mon petit ballon bleu. Peut-être est-il au paradis des ballons

...



Table de matières

■	Préambule _____	3
■	Introduction _____	6
■	Partie I _____	8
	<i>Les engagements de la Ville</i>	
	Orientation 1 _____	10
	Orientation 2 _____	12
■	Partie II _____	14
	Secteur Presqu'île	
	Description du secteur _____	17
	Les voies publiques de circulation _____	17
	Les pistes cyclables et les trottoirs _____	18
	Le transport en commun _____	19
	Des objectifs à atteindre... _____	19
	Secteur Ricard et du Sacré-Cœur	
	Description du secteur _____	22
	Les voies publiques de circulation _____	23
	Les pistes cyclables et les trottoirs _____	24
	Le transport en commun _____	25
	Des objectifs à atteindre... _____	25
	Secteur Notre-Dame	
	Description du secteur _____	28
	Les voies publiques de circulation _____	29
	Les pistes cyclables et les trottoirs _____	30
	Le transport en commun _____	31
	Des objectifs à atteindre... _____	32
	Secteur Céline-Dion	
	Description du secteur _____	34
	Les voies publiques de circulation _____	35
	Les pistes cyclables et les trottoirs _____	35
	Le transport en commun _____	36
	Des objectifs à atteindre... _____	37
■	Partie II (suite)	
	Secteur Plourde et l'Île aux Trésors	
	Description du secteur _____	40
	Les voies publiques de circulation _____	41
	Les pistes cyclables et les trottoirs _____	41
	Le transport en commun _____	42
	Des objectifs à atteindre... _____	42
	Un site à développer _____	43
	La promenade publique	
	La Promenade de la Presqu'île _____	45
	La Promenade du noyau _____	45
■	Partie III	
	Échéancier et coûts	
	Secteur Presqu'île _____	47
	Secteur Ricard et du Sacré-Cœur _____	48
	Secteur Notre-Dame _____	49
	Secteur Céline-Dion _____	50
	Secteur Plourde et l'Île aux Trésors _____	51
■	Conclusion	
	Un rêve, un legs _____	53
■	Bibliographie _____	55
■	Les annexes	
	Les travaux réalisés, 2011-2018 _____	56
	La carte des secteurs _____	66
	Les projets en transport actifs _____	68
	Le transport en commun _____	72



«La rue est le cordon ombilical qui relie l'individu à la société.»

Victor Hugo

Introduction

Pour un nombre grandissant de municipalités du Québec, il apparaît de plus en plus important de travailler activement à l'amélioration de la qualité de vie, pour l'ensemble de ses citoyens. Alors, rapidement, nous devons être en mesure de reconnaître le rôle déterminant et l'importance du transport actif, de la mobilité douce (c'est-à-dire piétons, cyclistes, randonneurs, toute forme de mobilité non motorisée), et ce, précisément dans une perspective d'améliorer la qualité de vie à l'intérieur de notre environnement urbain.

La Ville de Charlemagne n'échappe aucunement à cette volonté. En outre, elle l'a déjà clairement démontré par des réalisations sur son territoire, notamment par l'aménagement, dans le cadre d'un vaste projet de réduction de la vitesse des automobilistes dans les quartiers résidentiels, de dos-d'âne allongés et de passages piétonniers surélevés. Pour la Ville de Charlemagne, il est essentiel de placer le citoyen au cœur de cette réflexion. Travailler, aujourd'hui, à l'éveil de la ville de demain.

Toujours dans cette volonté de favoriser la qualité de vie et la sécurité des déplacements, la ville de Charlemagne a produit, avec le *Comité de gestion de la vitesse sur le réseau*, au mois de novembre 2017, un document présentant des recommandations pour l'adoption de mesures de contrôle de la vitesse et d'apaisement de la circulation.

Dans la présente mise à jour de son plan relatif aux transports actifs, il est important de mentionner la réalisation de ce document de réflexions et de propositions, relativement aux enjeux de la circulation, considérant les caractéristiques du territoire de la Ville de Charlemagne, nous pouvons certes affirmer que l'objet fondamental du plan de transport actif, c'est de redonner à notre milieu de vie un caractère plus convivial. Il s'agit donc de favoriser, mais plus encore de s'assurer d'un meilleur partage de l'espace public, d'un meilleur partage de la « rue ». Par nos gestes, par nos choix d'aménagement, nous devons démontrer notre engagement en faveur de l'amélioration de la qualité de vie dans la ville.



Rue Trudeau. Aménagement d'un sentier piéton et cycliste, parcours scolaire. Projet réalisé en 2008

Introduction

Adopté par le conseil de Ville de Charlemagne, ce document s'adresse aux différents professionnels de l'aménagement, architectes, ingénieurs, urbanistes, etc. . Il constitue un guide méthodologique, et non pas d'un guide technique de nature conventionnelle, ayant pour objet de favoriser l'épanouissement du transport actif en milieu urbain. Il s'agit, d'abord et avant tout, d'un document de référence, d'éveil à la réflexion relativement à la planification et la mise en œuvre de projets urbains à l'échelle d'une rue, d'un îlot, d'un quartier, en faveur de la mise en valeur de la première mobilité, celle de vos souvenirs d'hier et de vos rêves de demain: du piéton.

Ici, pour le piéton et le cycliste, il est possible de se sentir en sécurité, de circuler librement, de partager la voie publique.



Partie I

***Cette première partie** du plan de mobilité active présente les engagements de la Ville de Charlemagne à l'égard du transport actif, de la place du citoyen dans son environnement urbain. Ces orientations et ces objectifs d'aménagement constituent des éléments fondamentaux du plan. Il s'agit d'énoncés de politiques en vertu desquelles la municipalité identifie ses priorités en ce qui concerne la valorisation de la mobilité douce sur son territoire. Elles traduisent, d'une part, la problématique du milieu et, d'autre part, les volontés d'aménagement de la municipalité.*

Partie I

Sans trop revenir en arrière, il est tout de même intéressant de souligner que la ville et la rue existaient bien avant l'arrivée de l'automobile. À cette époque, la rue était avant tout un cadre de vie en milieu urbain, un espace de déplacements, un lieu de rencontres, de contacts avec l'autre. Il était alors possible d'occuper, de s'approprier cet espace public, sans pour autant ressentir un sentiment d'insécurité au moment de nos déplacements.



Avec l'arrivée de l'automobile, la vie à l'intérieur de la ville n'était plus la même. Avec elles sont apparus, graduellement et pernicieusement, de véritables conflits en milieu urbain. La voiture n'était probablement pas l'élément clé de cette nouvelle réalité. En fait, rapidement et de plus en plus clairement, la problématique de la vitesse de la voiture en milieu urbain devenait un nouvel enjeu de la ville. L'automobile s'imposait, et avec elle, il était devenu nécessaire d'adopter de nouveaux critères d'aménagement pour la ville.



L'automobile devait redéfinir le rôle et le partage de la rue. Le citoyen a été contraint à l'abandon de cet espace public pour le seul profil de la voiture.

Aujourd'hui, nous convenons de l'importance de reconsidérer la place de l'automobile, et surtout de sa vitesse, au cœur de la ville. La rue de l'avenir et la ville de demain doivent clairement identifier et placer le citoyen au centre des préoccupations, des orientations et des objectifs d'aménagement, afin d'améliorer la qualité de vie dans notre environnement urbain.



Partie I

Depuis le début des années 2000, la Ville de Charlemagne confirme, année après année, sa volonté de favoriser l'épanouissement du transport actif et de la mobilité douce sur son territoire.

Au tournant des années 2000, cet engagement de la Ville s'exprimait principalement, par des objectifs et des d'orientations d'aménagement dans son plan d'urbanisme adopté en 1999, et encore plus précisément, au moment de l'adoption de son nouveau plan d'urbanisme en 2015.

La mobilité douce est au cœur des enjeux de la ville, et au cœur de ces engagements en faveur de la qualité de vie, dans notre environnement urbain.

Depuis 2005, la Ville a multiplié la réalisation de gestes concrets en faveur de la qualité des aménagements et de la sécurité des déplacements pour les piétons et les cyclistes.

La Ville de Charlemagne demeure consciente qu'il y a encore de nombreuses actions, de nombreux projets à réaliser et des défis à relever afin d'améliorer la qualité des aménagements pour les piétons et les cyclistes.

Cette prise de conscience contribue activement à l'amélioration de la qualité de vie sur son territoire. C'est dans cette perspective que la Ville de Charlemagne adopte les objectifs suivants relativement à son plan de mobilité active.



Orientation 1 Maintenir les mesures adoptées et réalisées relativement à la réduction de la vitesse des automobilistes dans les quartiers résidentiels, afin de permettre une cohabitation plus sécuritaire et harmonieuse pour les différents utilisateurs de la voie publique.

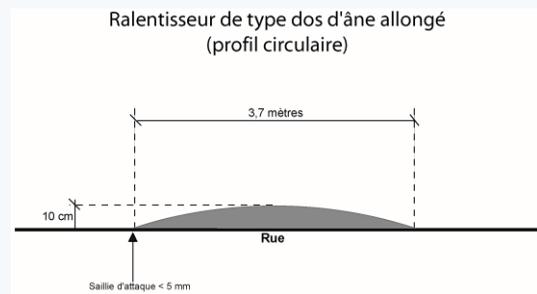
Certes, nous devons convenir que la rue constitue l'axe prioritaire des déplacements des automobilistes. Toutefois, ceux-ci ne sont pas pour autant les seuls utilisateurs de cet espace public. La rue accueille les piétons, petits et grands, les cyclistes, les personnes à mobilité réduite, et à l'occasion, elle est aussi le théâtre d'une partie de basket ou de hockey. Il est donc essentiel de sécuriser l'ensemble des déplacements des différents utilisateurs des voies publiques de circulation.

Au printemps 2007, la Ville de Charlemagne a choisi de poser un geste majeur et de réaliser un projet audacieux, afin de réduire la vitesse de circulation des automobilistes dans les quartiers résidentiels. Après avoir consulté les citoyens ainsi que les élèves de l'école primaire Saint-Jude, nous avons implanté, sur l'ensemble de notre territoire, des dos d'âne allongés et des passages piétonniers surélevés.



Ces ralentisseurs ont été implantés stratégiquement, en fonction de la problématique particulière des différents quartiers résidentiels. Plus de 15 rues de tous les quartiers de la Ville de Charlemagne ont accueilli de tels aménagements, spécifiquement afin d'atténuer la vitesse des automobilistes.

Or, il est abondamment reconnu et très documenté que la modération de la vitesse des automobilistes représente la pratique préalable à l'ensemble des autres mesures.



Il est essentiel apparaît de souligner que les distances d'arrêt baissent de moitié, lorsque l'on réduit sa vitesse de 50 km/h à 30 km/h. Plus encore, si l'on roule à 30 km/h, lors d'une situation d'urgence, nous sommes en mesure de réagir, de freiner et d'éviter un choc potentiel.

À l'opposé, si l'on roule à 50 km/h, vous avez probablement le temps de réagir, mais pas encore de freiner. Conséquemment, il y a un très haut risque de collision...

Au-delà de la question de la qualité des aménagements, un constat s'impose: il est impossible de créer des «milieux de vie» à l'intérieur de la ville sans réduction de la vitesse.

À ce sujet, nous soulignons le document réalisé par le *Comité de gestion de la vitesse sur le réseau* et la réduction des limites de vitesse de 50 à 40 km/h pour la majorité des rues, qui en a résulté.



Partie I



Orientation 2 Poursuivre le déploiement du réseau piétonnier et du réseau cyclable, afin d'assurer la continuité des itinéraires en direction des écoles, des garderies et des équipements institutionnels et publics de la ville.

Pour la très grande majorité des municipalités du Québec, depuis la fin des années soixante, nous constatons que le développement de la ville et de ses quartiers résidentiels s'est articulé presque exclusivement autour de l'automobile. (Larges boulevards, larges rues, absence de trottoirs, peu de souci pour la qualité du paysage, axes autoroutiers au cœur de la ville, peu d'espace pour la mobilité douce, etc.)

Les autres utilisateurs de la voie publique étaient souvent simplement oubliés ou confinés à un rôle de second plan. Résultat: la vie urbaine est vidée de son sens.

Encore aujourd'hui, au tournant du 21^e siècle, en parcourant certains secteurs résidentiels de la Ville de Charlemagne, nous constatons qu'ils reflètent bien cette période d'expansion de la banlieue métropolitaine.

En outre, un développement très rapide qui ne devait favoriser, nous pouvons l'affirmer aujourd'hui, que l'omniprésence de l'automobile au cœur de la ville.



Partie I



*Passage piétonnier surélevé,
rue du Sacré-Cœur.*

Par l'adoption de son Plan de mobilité active, la Ville de Charlemagne confirme son engagement à l'égard de la mobilité douce.

Conséquemment, il est très important de poursuivre le déploiement des réseaux cyclistes et piétonniers sur l'ensemble de son territoire. Il s'agit de favoriser l'éveil et l'épanouissement de l'âme de la ville.

Pour atteindre cet objectif, il est essentiel de placer le citoyen au cœur de nos orientations. Il faut redéfinir la place des piétons et reconsidérer le partager la rue.

En outre, nous devons nous assurer de la continuité des itinéraires piétons en fonction des écoles primaires, des garderies et des équipements publics de la Ville. Il s'agit de l'objectif poursuivi par l'implantation d'un trottoir au niveau de la rue Trudeau et aussi, du prolongement du sentier multifonctionnel le long du Chemin des Quarante-Arpens.

En tant qu'élus et de professionnels de l'aménagement du territoire, nous avons l'obligation de reconnaître et de placer dès le départ, lors de la planification des travaux relatifs à la voirie et aux infrastructures, le piéton et le cycliste au cœur de priorité de la Ville.



Partie II

Cette deuxième partie du plan de mobilité active énonce, pour chaque unité de voisinage, un diagnostic à l'égard de la problématique du transport actif. À la suite de l'établissement du diagnostic, nous proposons des esquisses de propositions. Il importe de souligner que l'objectif du présent document ne réside pas spécifiquement dans l'identification de gestes à poser. Il s'agit, surtout, d'éveiller et de favoriser l'innovation et la créativité lors de la planification des travaux de voirie.

Les professionnels doivent traduire, par des gestes et par des propositions d'aménagement, les volontés et les orientations adoptées par la Ville de Charlemagne pour permettre l'épanouissement du transport actif sur son territoire. La présente actualisation du plan de transport actif permet aussi de relever les travaux réalisés par la Ville, en faveur de la sécurité des déplacements et de la qualité de vie de notre environnement urbain.

Partie II

Par manque de vision ou sans réel questionnement, les municipalités métropolitaines étendaient leurs empreintes au sol en omettant de considérer adéquatement la place du citoyen.



Pour construire la ville de demain, il nous appartient de poser, dès maintenant, des gestes audacieux. Nous devons être aptes à reconstruire la ville avec de nouveaux paramètres.

Le citoyen doit désormais être le centre et l'élément déterminant de nos choix d'aménagement et de notre détermination à réaménager la ville. Il est temps de redéfinir le partage des espaces publics.

Pour les acteurs de la ville, tenir compte de la problématique de la mobilité douce, dans une perspective de l'amélioration de la qualité de vie, fait maintenant partie des enjeux de toute volonté d'aménagement de notre environnement urbain.

Préalablement aux gestes, aux actions et aux réalisations, un temps de réflexion est indispensable.

C'est l'objet de cette deuxième partie du plan de transport actif. Pour chaque unité de voisinage, nous traçons un diagnostic relativement au transport actif.

Considérant les caractéristiques du territoire de la Ville de Charlemagne, nous avons identifié cinq unités de voisinage.

À la suite de l'établissement du diagnostic, nous énoncerons brièvement (toujours en fonction de chaque unité de voisinage) des esquisses de propositions en faveur du transport actif. Il importe de rappeler que l'objectif du présent document ne réside pas spécifiquement dans l'identification de travaux à réaliser.

Une fois de plus, il s'agit davantage d'éveiller une réelle réflexion, de favoriser l'innovation et la créativité lors de la planification de nos travaux de voirie.

Partie II Presqu'île



Partie II

Presqu'île



Le secteur Presqu'île

Le quartier résidentiel de la Presqu'île a été développé essentiellement entre les années 1980 et 1995. Il s'agit du quartier résidentiel le plus jeune de la Ville de Charlemagne.

Le parc résidentiel de ce quartier est composé essentiellement de résidences unifamiliales isolées (15-18 logements par hectare). Le quartier abrite plus de 400 logements et une population d'environ 1300 citoyens et citoyennes.

Au-delà des autres caractéristiques, ce qui distingue ce quartier de la Ville de Charlemagne, c'est son isolement en raison de la présence d'une contrainte anthropique majeure: la présence de l'autoroute 40.

Ce secteur est pratiquement complètement construit. Toutefois, il possède un certain potentiel de développement, en considérant les terrains situés au sud-est de la rue des Peupliers. De plus, le terrain situé à l'intersection de la rue de la Presqu'île et du chemin des Quarante-Arpens pourrait faire l'objet d'un projet de requalification urbaine, en faveur d'un développement résidentiel.

Outre la fonction résidentielle, le quartier de la Presqu'île propose l'un des plus importants parcs de la municipalité, le parc de la Presqu'île. À l'intérieur de ce parc, nous retrouvons un terrain de soccer, un «skate park» et des jeux pour enfants de 3-11 ans. Ce parc accueille aussi une patinoire extérieure pendant la saison hivernale.

Très récemment, depuis le printemps 2010, ce quartier héberge aussi sur le Chemin des Quarante-Arpens, des concessionnaires automobiles.

Les voies publiques de circulation

En ce qui concerne le réseau routier, il s'articule autour des deux axes suivants; le Chemin des Quarante-Arpens et la rue de la Presqu'île. Le Chemin des Quarante-Arpens établit un lien routier entre la Ville de Repentigny (secteur Le Gardeur) et la Ville de Terrebonne.

Par ailleurs, il s'agit d'une voie d'accès très importante à l'autoroute 40. Conséquemment, un nombre élevé d'automobiles empruntent, jour après jour, cette voie publique.

Partie II

Presqu'île



Considérant la proximité du parc industriel de la ville de Repentigny, nous relevons un volume significatif de camionnage, au niveau du Chemin des Quarante-Arpens. Sur ces deux axes de circulation (la rue de la Presqu'île et le Chemin), la vitesse maximale prescrite est de 50km/h.

Outre ces deux axes majeurs, le quartier résidentiel de la Presqu'île s'articule autour de la rue des Bouleaux et de la rue des Peupliers. La trame urbaine est principalement composée de petites rues parallèles et fragmentées, de l'ordre de 100-120 mètres linéaires, ce qui favorise une cohabitation harmonieuse entre les différents utilisateurs des voies publiques.

Les rues sont aménagées sans trottoir, sans bordure, avec des surfaces de roulement de l'ordre de 8-10 mètres de large. Il pourrait être nécessaire d'implanter des mesures de réduction de la vitesse, simplement pour rappeler aux automobilistes qu'il s'agit bien d'un environnement résidentiel.

Les pistes cyclables et les trottoirs

En ce qui concerne les pistes cyclables, le secteur de la Presqu'île profite d'une situation avantageuse. La Ville a aménagé (voir plan en annexe) deux pistes cyclables hors rue. Une première le long de la rue de la Presqu'île et une seconde le long du chemin des Quarante-Arpens, de la rue de la Presqu'île vers l'est, en direction de Repentigny.

En 2017, la Ville de Charlemagne a prolongé l'aménagement de la piste multifonctionnelle, de la rue de la Presqu'île à la rue Beauchamps. Cette section permet de rejoindre en toute sécurité, une nouvelle garderie.

Cette piste cyclable joue un véritable rôle de « colonne vertébrale » de la mobilité douce. Elle permet de relier, via la Ville de Repentigny, pour les piétons et les cyclistes, le secteur de la Presqu'île aux autres quartiers de la Ville. Elle favorise l'accessibilité aux services publics, aux écoles et aux commerces de Charlemagne. Ce lien « actif » est d'autant plus primordial et indispensable pour les piétons et les cyclistes, considérant la déchirure du tissu urbain de Charlemagne, en raison de la présence de l'autoroute.



Partie II

Presqu'île

Consciente de cette réalité, la Ville de Charlemagne accorde une attention toute particulière à l'entretien hivernal de ce sentier, afin d'en maintenir l'accessibilité.



En ce qui a trait aux trottoirs, le portrait de la situation actuelle est fort simple. Souvenons-nous qu'au moment du développement de ce quartier, entre les années 1980 et 1995, il n'était, tristement, plus très fréquent d'aménager des trottoirs en bordure de rue. Ce simple constat explique, en partie, cette absence de trottoir.

Par ailleurs, les pistes cyclables présentées précédemment assument un véritable rôle de trottoir pour les citoyens de la Presqu'île.

Le transport en commun

Le Réseau de transport collectif régional de la MRC de l'Assomption (RTCR) propose un circuit pour desservir les citoyens du secteur Presqu'île. Il s'agit du circuit numéro 9, avec un arrêt à l'intersection de la rue Presqu'île et du chemin des Quarante-Arpents.

Ce service permet de rejoindre le secteur centre-ville de la Ville de Charlemagne, ou encore d'accéder au terminus de Repentigny.

Bien qu'il s'agisse d'un service de base, aux heures de pointe, il offre une alternative supplémentaire pour répondre aux besoins des citoyens.



Des objectifs à atteindre, des projets à étudier et à mettre en œuvre...

- Planifier le prolongement de la piste cyclable du chemin des Quarante-Arpents à l'est de la rue de la Presqu'île, et ainsi, rejoindre la rue Beauchamps. Ces travaux réalisés en 2017.
- Étudier la possibilité d'établir un lien avec le réseau de pistes cyclables de la Ville de Terrebonne (phase 2), via le chemin des Quarante-Arpents.

Partie II

Presqu'île

● Reconsidérer les caractéristiques de l'intersection du Chemin des Quarante-Arpents et du boulevard Pierre-LeGardeur, afin d'améliorer la sécurité des déplacements piétons et cyclistes. Il est d'autant plus important de revoir cette intersection, en faveur de la mobilité douce, considérant la proximité de la gare du train de l'Est. Pour atteindre cet objectif, des discussions seront nécessaires auprès de la Ville de Repentigny.



● Évaluer la possibilité d'aménager un trottoir le long de la rue des Bouleaux et de la rue des Peupliers.

● Réévaluer la nature des aménagements de la porte d'entrée de la rue Presqu'île, en direction du quartier résidentiel, afin de favoriser une diminution de la vitesse des automobilistes, et ainsi, améliorer le sentiment de sécurité pour l'ensemble des utilisateurs de cette voie publique de circulation.

● Réaliser un véritable plan d'éclairage des voies publiques de circulation, en priorisant les parcours piétons et cyclistes de l'ensemble du secteur de la Presqu'île.

● Poursuivre le programme de plantation d'arbres le long des sentiers piétons et cyclistes, et ainsi, améliorer le confort et le plaisir de l'expérience de la mobilité douce dans la Ville.

● Prévoir l'implantation d'un trottoir le long du Chemin des Quarante-Arpents (lors de la requalification de cet axe routier).



Les feux de circulation ont amélioré la situation. Il demeure un certain défi pour les piétons et les cyclistes d'accéder à Charlemagne, ou encore, à la gare de Repentigny.

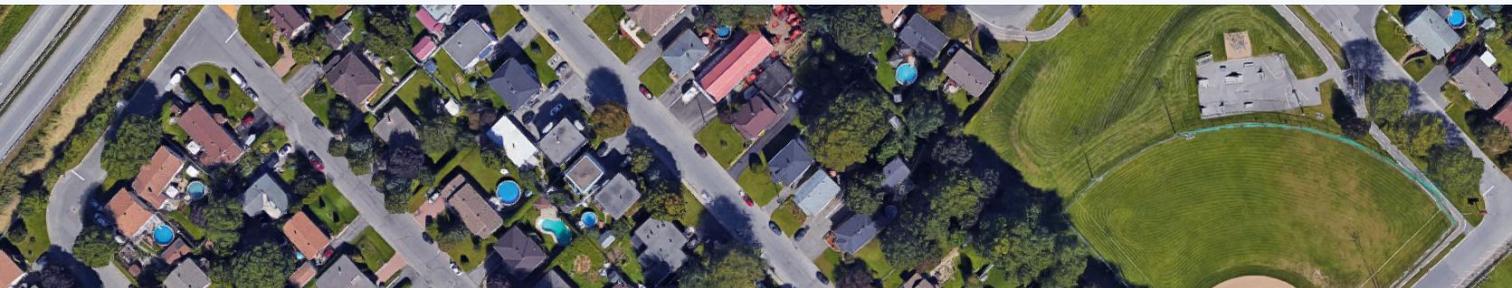
Partie II

Ricard et du Sacré-Cœur



Partie II

Ricard et du Sacré-Cœur



Le secteur Ricard et du Sacré-Cœur.

Le secteur Ricard / du Sacré-Cœur est délimité au nord par l'autoroute 40, à l'est par les limites de la ville, au sud par l'emprise du chemin de fer du CN, et à l'ouest par le boulevard Céline-Dion et la fin de l'autoroute 640.

Ce secteur résidentiel a vu le jour dès la fin des années 60, pour atteindre son potentiel de développement au tournant des années 80. Le parc résidentiel est composé d'une très forte prédominance de maisons unifamiliales isolées (densité de 15-18 logements/hectare). Plus de 940 familles habitent dans ce quartier, avec une population d'environ 2570 citoyens.

Toutefois, le secteur de la rue Des Manoirs (développé entre 2005-2011) se distingue. Cette nouvelle rue accueille un projet résidentiel intégré (architecture d'inspiration *manoir européen*, revêtement extérieur de panneaux de béton, cours intérieures, etc.) comptant 243 unités de condo, à l'intérieur de 15 immeubles. Ce projet a une densité de l'ordre de 50-55 logements/hectare.

Quelques commerces, situés sur la rue du Sacré-Cœur, animent la vie de quartier.

En ce qui concerne les services publics, le secteur Ricard et du Sacré-Cœur abrite un centre de la petite enfance (CPE), des espaces verts, des parcs, un terrain de baseball, des terrains de tennis, des terrains de volley-ball de plage, une piscine extérieure, le chalet Médéric-Lebeau, un terrain de basket, ainsi qu'une patinoire extérieure pour la saison hivernale.

Notons que ces éléments constituent des générateurs de déplacements importants, notamment en faveur de la mobilité douce.



Partie II

Ricard et du Sacré-Cœur

Par ailleurs, nous retrouvons aussi certaines entreprises de nature industrielle implantées sur la rue Sainte-Marie, à proximité du chalet Médéric-Lebeau.

Les voies publiques de circulation

Le réseau routier repose sur deux collectrices de quartier, la rue du Sacré-Cœur et la rue Carufel. La rue Ricard a également un rôle de premier plan pour les déplacements des automobilistes.

En direction nord-est, la rue Ricard permet, d'une part, de rejoindre le quartier de la Presqu'Île, et d'autre part, d'accéder à l'autoroute 40 direction ouest, vers la Ville de Montréal.



La trame urbaine reflète la nature et les caractéristiques des projets résidentiels développés en banlieue au tournant des années 1970-80 (longues rues droites et parallèles). De plus, les surfaces de roulement sont de 11-13 mètres de largeur délimitées par une bordure (absence de trottoir).

Ces caractéristiques de la voirie favorisent la vitesse de déplacement des automobilistes, au détriment de la mobilité active et de la qualité de vie en milieu urbain.

Depuis le tournant des années 2004-2005, la Ville de Charlemagne a choisi d'agir et de poser des gestes significatifs, afin de favoriser le confort et la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes.



Certains gestes relativement au profil et au partage des emprises de voies publiques ont été audacieux (rue Ricard, en 2007; aménagement d'une piste multifonctionnelle hors rue et réduction de la surface de roulement de 11 à 8 mètres).

D'autres mesures, moins ambitieuses, ont été réalisées. Mentionnons entre autres l'implantation de dos-d'âne allongés et de passages piétonniers surélevés (entre 2006-2007), et le réaménagement de la rue Lauzé (en 2009). Ces différentes interventions ont contribué à la réduction de la vitesse des automobilistes dans les quartiers résidentiels.

Partie II

Ricard et du Sacré-Cœur

L'aménagement du sentier multifonctionnel de la rue Ricard, un geste audacieux de valorisation du transport actif.



Les pistes cyclables et les trottoirs

Ce quartier est bien desservi au niveau des pistes cyclables et des trottoirs. Il s'agit de l'un des quartiers les mieux desservis, et ce, même si certains liens devraient être complétés ou faire l'objet de travaux d'amélioration. (voir plan en annexe)

La piste cyclable de la rue Ricard a été réaménagée en 2007, lors de la réfection des infrastructures (égout, aqueduc et chaussée). La Ville a saisi cette opportunité pour réévaluer le partage de la voie publique.

Après évaluation des scénarios possibles, la Ville a choisi d'aménager un véritable sentier multifonctionnel hors rue (piétons-cyclistes). Soulignons qu'il s'agit aussi d'une section de la Route Verte. (voir www.routeverte.com)

Aujourd'hui, nous sommes en mesure de constater quotidiennement la justesse de cette décision, relativement au confort et à la sécurité pour les piétons et les cyclistes.

En 2009, la rue Carufel a fait l'objet de travaux de réfection. Après avoir évalué divers scénarios, des bandes cyclables avaient été aménagées. En 2016, après une nouvelle analyse, la Ville a choisi d'aménager une véritable piste cyclable sur rue. À l'été 2018, la Ville poursuivait les travaux d'aménagement de la piste cyclable sur rue, sur une nouvelle section de la rue Carufel, et également, sur la rue Irénée-Gauthier.

À l'intérieur de ce quartier résidentiel, le sentier multifonctionnel (hors rue) de la rue Ricard joue un rôle de premier plan en faveur du transport actif. Ce rôle s'explique, sachant que cette rue favorise l'accessibilité aux écoles primaires, aux parcs, à la piscine extérieure et aux autres équipements publics.

Il s'agit d'un geste clair favorisant la mobilité douce, et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes.

Soulignons qu'en 2017, la Ville a remplacé la piste cyclable de la rue St-Jacques (de la rue Ricard au CN) par un trottoir.

Partie II

Ricard et du Sacré-Cœur

L'état de la situation relativement au trottoir se résume simplement. Nous retrouvons des trottoirs le long de la rue du Sacré-Cœur (aménagé en 2008), une nouvelle section sur la rue Saint-Jacques (aménagé en 2017), au niveau de la rue Émile-Despins, et aussi, une section de trottoir sur la rue Antonio-Mercier.



Trottoir, rue du Sacré-Cœur.

Il faut souligner que les diverses pistes cyclables et le sentier multifonctionnel sont aussi en mesure d'accueillir et de répondre aux besoins des piétons.

Le transport en commun

À l'intérieur du quartier Ricard et du Sacré-Cœur, le RTCR propose le même circuit et le même service desservant le quartier de la Presqu'Île. En consultant la grille horaire, nous constatons qu'il s'agit essentiellement d'un service de base, aux heures de pointe.

Il répond, tout de même, à un certain besoin pour les citoyens du quartier, aux heures de pointe principalement

Des objectifs à atteindre, des projets à étudier et à mettre en œuvre...

- Maintenir les mesures de réduction de la vitesse des automobilistes adoptées et réalisées en 2008. Il s'agit d'une condition essentielle et préalable à la valorisation de la mobilité douce.
- Aménager spécifiquement une mesure de réduction de la vitesse (chicane ou autres) à l'entrée de la rue Ricard.
- Aménager une piste cyclable sur rue, pour une section de la rue Carufel et de la rue Irénée-Gauthier (travaux réalisés en 2018).
- Réaménager la piste cyclable de la rue Sainte-Marie, et ainsi, améliorer la qualité de cette section de la Route Verte.
- Étudier la possibilité d'aménager un sentier multifonctionnel au nord de l'emprise du CN, entre la rue Sainte-Marie et la rue Saint-Jacques. Ce nouveau lien favoriserait l'accessibilité à la piscine, aux terrains de tennis, de volley-ball de plage et à la piscine extérieure, tant pour les piétons que pour les cyclistes.
- Poursuivre l'aménagement de la piste cyclable hors rue de la rue Ricard, de l'intersection avec la rue Camille en direction du parc Laurin.

Partie II

Ricard et du Sacré-Cœur



● Remplacement de la piste cyclable sur rue de la rue Émile-Despins (Sacré-Cœur à Céline-Dion) par un trottoir et une bande végétale. (travaux réalisés en 2017).

● Établir un véritable lien piétonnier et cyclable le long du boulevard Pierre-Le Gardeur (prolongement de la rue Ricard). Le train de l'Est et la gare de Repentigny est à moins de 600 mètres de la rue Ricard. Il est essentiel de prévoir l'établissement d'un lien alliant sécurité et confort pour les piétons et les cyclistes.

● Étudier la possibilité de prolonger, en direction de la rue Des Manoirs, le trottoir aménagé le long de la rue du Sacré-Cœur. Ce nouveau trottoir permettrait l'établissement d'un lien de qualité en direction du noyau villageois.

● Réaliser un plan d'éclairage des parcours piétons et cyclistes, notamment pour le sentier reliant la rue du Sacré-Cœur et la rue Saint-Jacques, le long de la voie ferrée.

Piscine extérieure, des terrains de tennis, le chalet Médéric-Lebeau et autres. Ici, un corridor à mettre en place. Un corridor dédié à la mobilité douce.

● Améliorer la qualité du paysage (poursuivre le programme de plantation d'arbres le long des sentiers piétons et cyclistes), et ainsi, améliorer le confort et le plaisir de l'expérience de la mobilité douce dans la ville.



Un passage piétonnier vraiment stratégique. En direction ouest, il ouvre la voie à l'éveil de nombreux souvenirs d'enfance et au CPE, le Blé d'Or.

Partie II

Notre-Dame



Le secteur Notre-Dame.

Le secteur de la rue Notre-Dame représente le cœur historique de la Ville de Charlemagne. Cette rue traverse, d'est en ouest, le tissu urbain de la ville sur une distance de près de deux kilomètres.

Dès le début du 20^e siècle, des hommes et des femmes devaient choisir d'y déposer un morceau de leur vie, d'y prendre racine, sur la rive de la rivière de l'Assomption. Ces gens sont ainsi à l'origine de la naissance du noyau villageois de Charlemagne.



Entre les années 1940-1970, ce secteur a accueilli de nombreuses nouvelles familles. Un nouveau milieu de vie a pris naissance (densité de 20-25 logements/hectare). Environ 1024 familles ont choisi d'y vivre, pour une population d'environ 2100 citoyens.

Ce secteur est délimité au nord par la voie ferrée du CN, au sud par la rivière de L'Assomption, à l'Est et à l'Ouest par les limites de la Ville.

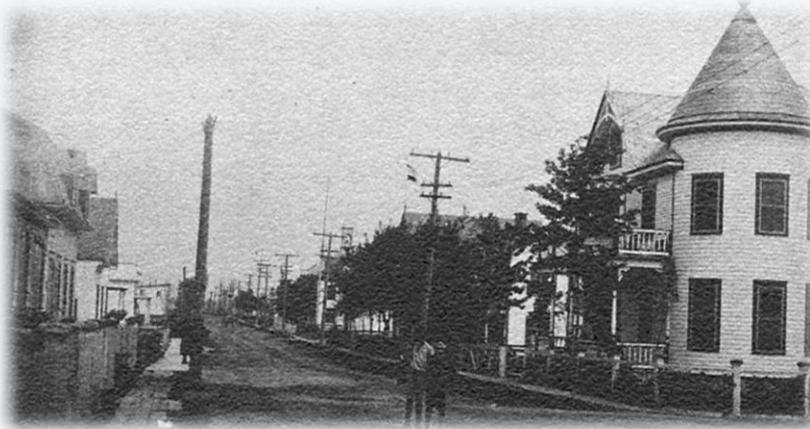
Les rues perpendiculaires à la rue Notre-Dame présentent une grande variété, à l'égard des caractéristiques et de la typologie des bâtiments résidentiels. En outre, au sud-ouest de la rue Saint-Antoine, nous retrouvons une mixité de résidences unifamiliales isolées, d'unités bifamiliales et trifamiliales isolées.

Au nord-est de la rue Saint-Antoine, nous retrouvons essentiellement des unités unifamiliales isolées, à l'exception de la rue Saint-Jacques, qui nous présente un portrait très différent avec une forte présence de bâtiments de 3 à 6 logements.

Depuis 2009, ce secteur a accueilli divers projets de requalification et de densification à des fins résidentielles.

Partie II

Notre-Dame



Rue du Sacré-Cœur, début des années 1940. Ici, la rue s'animait autour du lent déplacement des piétons.

Il n'était pas, sinon si peu, nécessaire de regarder de droite à gauche avant de traverser la rue.

Par ailleurs, ce secteur abrite aussi quelques commerces de quartier répondant aux besoins des citoyens (pharmacie, dépanneur, restaurant et autres). Ces services se retrouvent principalement sur la rue Notre-Dame (entre le boulevard Céline-Dion et la rue du Sacré-Cœur), ainsi que sur la rue du Sacré-Cœur et la rue Saint-Paul.

Les services publics sont aussi omniprésents à l'intérieur de ce secteur. En outre, nous retrouvons l'Hôtel de Ville, la bibliothèque, le centre communautaire, le parc du Petit bois des Pères et trois écoles primaires. Ces divers services sont indispensables à l'animation et à la vie communautaire de la Ville de Charlemagne.

Ces services publics et ces activités constituent aussi des générateurs de déplacements. D'autant plus qu'ils répondent aux besoins de l'ensemble des citoyens et des citoyennes de la Ville.

Les voies publiques de circulation

L'ensemble du réseau routier de ce secteur de la municipalité s'appuie autour de l'axe de la rue Notre-Dame. La présence de la voie ferrée limite considérablement les possibilités d'établir des liens avec le secteur résidentiel au nord de cette emprise. Par ailleurs, la présence de cette voie ferrée a véritablement conditionné les caractéristiques de la trame urbaine.

La rue Notre-Dame accueille un volume significatif de circulation de transit de la Ville de Repentigny (secteur Le Gardeur). Il s'agit de l'un des rôles majeurs de cet axe routier.

Il ne demeure pas essentiel de reconnaître que la rue Notre-Dame représente aussi une collectrice de quartier indispensable, à l'animation et aux déplacements quotidiens d'un environnement résidentiel.

Partie II

Notre-Dame

À l'exception de la rue Saint-Jacques et de la rue du Sacré-Cœur, il est impossible de franchir la voie ferrée. Les autres rues résidentielles ont très majoritairement moins de 200 mètres linéaires, et la surface de roulement est souvent de moins de 9 mètres.

Ces rues moins longues favorisent une circulation à basse vitesse des automobiles. Conséquemment, elles permettent une cohabitation entre les différents modes de déplacements, pour les piétons et les cyclistes.

Les pistes cyclables et les trottoirs

Ici, en ce qui concerne les pistes cyclables, un constat s'impose. Au sud-ouest de la rue Saint-Antoine, nous relevons une bonne présence de sentiers piétonniers et de pistes cyclables. Ils se retrouvent aux abords de la voie ferrée, du parc du Petit Bois des Pères et le long du boulevard Céline-Dion.

Au nord-est de la rue Saint-Antoine, à l'exception du sentier multifonctionnel entre la rue Benoit-Sauvageau et la rue Saint-Jacques, le long de la voie ferrée, nous ne relevons aucune autre piste cyclable.

L'un des gestes audacieux, en faveur du transport actif, a été réalisé à l'automne 2008. Après avoir évalué différents scénarios, la Ville a choisi de transformer la rue Trudeau, entre la rue du Sacré-Cœur et la rue Saint-Antoine. Au départ, il s'agissait d'une rue à double sens avec une surface de roulement de 11 mètres.

Aujourd'hui, la rue Trudeau a un nouveau rôle, en faveur de la mobilité douce. La surface de roulement a été réduite à 3,5 mètres, ne conservant qu'une voie à sens unique. Au même moment, un corridor vert et un sentier pour les piétons et les cyclistes a été aménagé. La rue Trudeau propose un tout nouveau partage de la voie publique.

Poursuivant ces actions pour la mobilité douce, en 2017, la Ville a aménagé un trottoir sur la rue Trudeau, entre Saint-Antoine et Benoit-Sauvageau.



Nouveau partage de la voie publique.

Ces nouveaux aménagements ont permis d'établir des liens sécuritaires aux abords de la rue du Sacré-Cœur et de la zone scolaire. Au cœur de l'année scolaire, ces liens accueillent quotidiennement de très nombreux d'élèves. De plus, ils sont situés à proximité du CPE, le *Blé D'Or*.

Ces réalisations de la Ville s'inscrivent à l'intérieur d'un projet audacieux. Réaliser l'aménagement d'un sentier linéaire et multifonctionnel, d'environ un kilomètre dédié au transport actif.

Partie II

Notre-Dame

Il serait ainsi possible de relier les équipements culturels, institutionnels, les écoles, le secteur commercial du boulevard Céline-Dion et la gare de Charlemagne.

Pour les trottoirs, ce secteur de la Ville profite d'une situation distincte. De nombreuses rues possèdent un trottoir, souvent depuis plus de 25 ans. Toutefois, la largeur de ces trottoirs (moins de 1,2 mètre) ne répond pas adéquatement aux besoins des piétons. Ils ne favorisent pas le confort des déplacements piétons.

Toujours afin d'améliorer la qualité des parcours piétons, la Ville a aménagé en 2014, une bande piétonne sur la rue Saint-Alexis, entre la rue du Sacré-Cœur et la rue Saint-Antoine.



*La première mobilité, le piéton.
Ensuite, il est possible d'opter pour le
transport en commun.*

Le transport en commun

Le Réseau de transport collectif régional de la MRC de l'Assomption propose quatre circuits empruntant, en tout ou en partie, la rue Notre-Dame. Il s'agit d'une situation avantageuse pour les citoyens du secteur de la rue Notre-Dame.

Ces différents circuits permettent de relier le centre-ville de Montréal (via les stations Honoré-Beaugrand ou Radisson), d'avoir accès au Centre Hospitalier Pierre-LeGardeur, ou de rejoindre le Cégep de L'Assomption. Toutefois, il s'agit surtout d'un service qui répond aux besoins des utilisateurs aux heures de pointe.

Pour favoriser l'intermodalité «piétons-autobus», il serait certainement nécessaire d'actualiser la qualité des aménagements, et ainsi, d'améliorer le confort et la sécurité des piétons le long de la rue Notre-Dame.



Il est important de souligner que l'ensemble du réseau piéton de la ville de Charlemagne fait l'objet d'un programme d'entretien, y compris pendant la saison hivernale, afin d'en assurer l'accessibilité.

Partie II

Notre-Dame

Des objectifs à atteindre, des projets à étudier et à mettre en œuvre...

- Maintenir les mesures de réduction de la vitesse des automobilistes adoptées et mise en œuvre dès 2008.



Ici, avant de revoir la place du piéton, nous devons réévaluer nos orientations et nos objectifs d'aménagement relativement à la rue Notre-Dame.

- Préserver et favoriser la mise en valeur du réseau piétonnier existant (les trottoirs) lors de la réalisation de travaux relatifs à la voirie ou aux infrastructures (égouts et aqueduc).
- Étudier, dès l'analyse préliminaire et l'élaboration des plans et devis, la possibilité de rétablir les intersections «avec un angle droit», pour réduire la largeur de la traverse piétonnière, et sécuriser les déplacements des piétons.

- Étudier la possibilité de prolonger, en direction *est* et en direction *ouest*, le sentier multifonctionnel de la rue Trudeau. Poursuivre la réalisation de ce sentier, en améliorant la qualité des aménagements existants.

- Planifier la mise en œuvre d'un plan d'éclairage, en priorisant le vaste sentier multifonctionnel le long de la voie ferrée, entre la rue Saint-Jacques et le boulevard Céline-Dion.

- Évaluer différents scénarios pour l'aménagement d'un trottoir sur la rue Saint-Antoine, entre la rue Notre-Dame et la rue Saint-Alexis. Ce trottoir permettrait d'améliorer le confort et la sécurité des piétons en direction de la zone scolaire.

- Évaluer la possibilité d'aménager une «chaussée désignée» sur la rue Saint-Jacques, entre la rue Notre-Dame et la rue Ricard.

- Réévaluer la possibilité d'établir un lien piéton entre la rue Notre-Dame (secteur de la rue Saint-Hilaire) et l'Île-aux-Trésors.

Partie II

Céline-Dion



Partie II

Céline-Dion



Le secteur Céline-Dion.

Charlemagne est déjà reconnue pour la convivialité de son environnement urbain, pour la qualité de son cadre de vie et pour sa localisation stratégique. Il demeure essentiel de concevoir et de construire notre ville de demain.

Toutefois, le portrait est tout autre aux abords du boulevard Céline-Dion. Ce boulevard ne traduit ni les volontés et ni les orientations d'aménagement de la Ville.

Ce secteur de la Ville a une vocation essentiellement commerciale. Nous retrouvons notamment un hôtel, des commerces, des services et des espaces à bureau, principalement avec une vocation régionale.

Il s'agit aussi de la principale «porte d'entrée» de la Ville. Le secteur Céline-Dion est délimité au nord par la fin de l'autoroute 640, à l'Est par l'emprise de boulevard Céline-Dion, au sud par la voie ferrée et à l'ouest par les limites de la Ville.



Le boulevard Céline-Dion possède un réel potentiel de revitalisation urbaine. Le secteur commercial situé sur le boulevard Céline-Dion, entre la rue Émile-Despins et la voie ferrée pourrait accueillir de nouveaux projets de développement, et de requalifications urbaines.

Une autoroute au cœur de la ville. Est-il vraiment possible d'envisager des mesures favorables au transport actif à l'intérieur de ce paysage !

Nous retrouvons aussi une rue à vocation résidentielle, la rue Chopin. Plus de 225 ménages pour une population d'environ 510 citoyens habitent à l'intérieur des bâtiments résidentiels de cette rue.

Partie II

Céline-Dion

Depuis 2006, le boulevard Céline-Dion a fait l'objet de nombreuses études urbaines (voir bibliographie). Certes, il s'agit pour la Ville d'un dossier complexe, sans oublier, les différentes contraintes imposées par le Ministère des Transports, pour l'entrée de la Ville, au nord-ouest de la rue Émile-Despins. Entre-temps, il est important de poursuivre la réflexion, et ainsi, d'éveiller la requalification urbaine de ce secteur, ayant un réel potentiel.

Les voies publiques de circulation

Le boulevard Céline-Dion accueille un fort volume de circulation de transit (principalement de la Ville de Repentigny). Les restaurants, les commerces, le service de transport en commun (RTCR) et les autres services constituent aussi des générateurs de déplacements importants, y compris pour le transport actif.

Cette voie rapide au cœur d'un milieu urbain constitue une source de bruit, de pollution, de poussière, de dégradation de la qualité du paysage, de fragmentation du tissu urbain, et d'isolement des quartiers. Elle entrave les échanges locaux et constitue une barrière physique pratiquement infranchissable pour les piétons et les cyclistes.

L'objectif est de maintenir la fluidité de la circulation, mais à une vitesse de l'ordre de 50 km/h (comme sur le territoire de Repentigny), ce qui permet d'optimiser le débit d'écoulement du trafic. Il importe de souligner que l'objectif de fluidité de la circulation n'est pas contradictoire avec celui de la qualité urbaine.



Les pistes cyclables et les trottoirs

Dans un premier temps, il faut surtout se souvenir d'une donnée importante en ce qui concerne la problématique du transport actif à proximité du boulevard Céline-Dion : 3000 citoyens vivent à moins de 300 mètres de ce boulevard.

Lorsque l'on considère, d'une part, la nature des aménagements existants (largeur de l'emprise, absence de trottoir, la faible qualité du paysage et du mobilier urbain, etc.), et d'autre part, la vitesse des automobilistes, nous sommes dans l'obligation d'admettre que ce secteur ne représente aucunement un environnement urbain convivial.



Partie II

Céline-Dion

Malgré la présence de pistes multifonctionnelles, nous ne relevons pas de trottoir le long du boulevard Céline-Dion, entre la rue Émile-Despins et la voie ferrée. Par contre, il existe bien un trottoir sur une courte section de la rue Émile-Despins (aménagé en 2006), entre le boulevard et la rue Chopin.

Le transport en commun

En ce qui concerne le transport en commun, le boulevard Céline-Dion assume un rôle prédominant sur le territoire de la municipalité. Tous les circuits du RTCR empruntent ce boulevard, en offrant des points d'arrêt.

Ce service répond aux besoins des citoyens situés à proximité de ce boulevard, avec un certain niveau d'efficacité aux heures de pointe. Par ailleurs, l'arrivée du train de l'Est (gare de Repentigny) a permis de revoir les différents services proposés par la RTCR, afin de favoriser l'intermodalité train-autobus.

Des objectifs à atteindre, des projets à étudier et à mettre en œuvre...

Le projet de requalification du boulevard Céline-Dion constitue un vaste projet de réappropriation du milieu urbain, en fonction de la qualité de vie des citoyens, et de l'amélioration de la qualité du paysage.



La requalification de ce boulevard, en un véritable boulevard urbain, aurait un impact positif sur la réduction de la vitesse des automobilistes.

Cette requalification constitue l'étape préalable (une condition essentielle) à la réalisation de divers projets de revitalisation et réaménagement du boulevard Céline-Dion.

Cet exercice de requalification d'une partie déterminante du territoire de la Ville de Charlemagne constitue un geste majeur afin de favoriser la réappropriation de notre milieu urbain, et ainsi, de contribuer activement à la valorisation de la mobilité douce.

Il s'agit concrètement de créer un véritable boulevard urbain, présentant une surface de roulement moins importante et la plantation d'arbres en bordure de la chaussée.

Partie II

Céline-Dion



La Ville de Charlemagne souhaite soutenir la réalisation d'un vaste projet de requalification du boulevard Céline-Dion et de développer durablement son territoire, afin de corriger cette déchirure au cœur de son tissu urbain. Pour la Ville de Charlemagne, il s'agit d'un projet important de réaménagement de son territoire.

Bien sûr, il importe de maintenir la place de l'automobile, mais le réaménagement du boulevard Céline-Dion doit également permettre et être l'occasion de réévaluer le partage de la voie publique en faveur du transport actif.

« L'autoroute n'est plus qu'un lieu de passage; elle traverse aussi un lieu d'appartenance, dont le processus de requalification doit se préoccuper. Par ailleurs, un véritable projet de requalification vise à reconstruire, à transformer et à réhabiliter les milieux riverains. Dans plusieurs des cas étudiés, la requalification paysagère et la réhabilitation du quartier traversé ont constitué le défi structurant du projet. »

(Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine – quelques expériences nord-américaines et européennes). Auteurs: Marie Lessard, Marie-André Huard, Marie-Claude Paradis et Mathieu Gillet. Mars 2006. MTQ.

Pour la réalisation de ce projet, voici les objectifs à l'égard du transport actif...

- Maintenir la capacité du réseau, en réduisant la vitesse de la circulation automobile au cœur de la Ville. (voir étude CIMA, mai 2011)
- Prolonger la piste cyclable de la voie ferrée à la rue Émile-Despins (travaux réalisés en 2012).
- Aménagement d'une nouvelle section du sentier multifonctionnel (du côté nord-est, réalisé en 2013).
- Établissement d'un lien cyclable, en direction de Terrebonne, via la rue Émile-Despins et le chemin Saint-Charles (Travaux réalisés en 2012. Sentier transcanadien).
- Favoriser une réduction de la vitesse réelle des véhicules. Il s'agit d'un enjeu important, afin de permettre l'implantation des aménagements requis pour soutenir le transport actif.

Partie II

Céline-Dion

● Malgré la présence d'un sentier et d'une piste cyclable, réévaluer la nécessité d'aménager un trottoir, dans la perspective de requalification du boulevard Céline-Dion.

● Aménager un trottoir sur la rue Chopin, afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons. (conserver le stationnement sur rue).

● Planifier l'aménagement d'un passage piétonnier entre la rue Antonio-Mercier et le boulevard Céline-Dion, et ainsi, favoriser l'accès au secteur commercial.

● Étudier la possibilité d'aménager un passage piétonnier entre la rue Chopin (l'extrémité du cul-de-sac) et le boulevard Céline-Dion, favorisant l'accès au secteur commercial.



La rue Chopin. Considérant les caractéristiques du développement résidentiel, il serait nécessaire d'y aménager un trottoir.

● Poursuivre le programme de plantation d'arbres et d'amélioration de la qualité du paysage, et ainsi, améliorer le confort et le plaisir de l'expérience de la mobilité douce dans la ville.



Partie II

Plourde et l'Île aux Trésors



Partie II

Plourde et l'Île aux Trésors



Le secteur Plourde et l'Île aux Trésors.

Deux environnements urbains, et pourtant, il y a un lien entre ces deux milieux: la rivière de L'Assomption.

Le secteur de la rue Plourde présente une mixité d'usages. D'une part, nous retrouvons un vaste développement résidentiel (plus de 400 logements, densité de 60 logements/hectare), et d'autre part, nous retrouvons un bâtiment commercial offrant une variété de services de quartier (dépanneur, restaurants, nettoyeur, et autres).

À proximité de la rue Plourde, nous relevons aussi la présence de deux parcs: le parc des Rives (avec une aire de jeux) et le parc Faunique Desjardins. Le parc des Rives, considérant sa localisation à la fin d'un cul-de-sac, n'est probablement connu que des citoyens et les citoyennes de la rue Plourde.

Dans ce même secteur, il y a aussi la rue Picard. Ici, nous retrouvons des bâtiments unifamiliaux et des bâtiments de 2 à 4 logements. Par ailleurs, cette rue a été prolongée à l'été 2015.

Elle permet maintenant d'accéder directement au boulevard Céline-Dion, mais de poursuivre seulement en direction de la ville de Repentigny. L'ouverture de la rue Picard a permis la construction de six bâtiments multifamiliaux jumelés.



Le parc des Rives (Photo 2016. Réaménagement du parc).



Le parc Faunique Desjardins

Ce secteur pourrait accueillir un vaste développement résidentiel, dans le prolongement de la rue Notre-Dame.

Partie II

Plourde et l'Île aux Trésors

Le secteur de l'Île aux Trésors nous présente un environnement distinct. Dans un premier temps, la pointe ouest de l'île, où nous retrouvons le secteur de l'Île Vaudry.



La pointe ouest de l'île, l'Île Vaudry

Autrefois, l'Île Vaudry abritait des résidences saisonnières. Toutefois, graduellement elles devaient faire l'objet de travaux de rénovation et d'agrandissement pour devenir, un véritable quartier résidentiel (maisons unifamiliales isolées).

La pointe Est de l'île, l'Île aux Trésors, présente un environnement résidentiel distinctif. Le long d'une rue privée, un projet résidentiel a été développé principalement entre 1990 et 2008, sur un site vraiment exceptionnel.



La pointe est de l'île, l'île aux Trésors

Il s'agit d'un projet de condominiums, environ 120 unités, à l'intérieur de quatre immeubles. Ce projet a une densité de 35 logements / hectare.

Les voies publiques de circulation

Les deux secteurs résidentiels sont situés à moins de 100 mètres du boulevard Céline-Dion. Pour les citoyens de l'Île aux Trésors et de l'Île Vaudry, le pont Reed-Grenier assure l'accessibilité au noyau villageois de la Ville.

Nous retrouvons une rue en cul-de-sac, la rue Plourde, ainsi que la rue Picard et son prolongement vers le boulevard Céline-Dion. Il est aussi possible de rejoindre le boulevard Céline-Dion, en empruntant la rue Notre-Dame.

La rue Notre-Dame pourrait être prolongée, advenant la réalisation d'un projet résidentiel de haute densité. Dans l'éventualité de ce projet, il serait important de considérer avec attention la place des piétons et des cyclistes, afin de s'assurer de l'accessibilité au milieu riverain, et d'un paysage exceptionnel à mettre en valeur.

Les pistes cyclables et les trottoirs

La situation des pistes cyclables se résume par un constat fort simple. À l'exception d'une courte section le long du boulevard Céline-Dion, nous ne relevons pas d'aménagement spécifiquement à l'intention des cyclistes.

Partie II

Plourde et l'Île aux Trésors

Cet aménagement (piste cyclable, hors rue) destiné aux cyclistes permet d'accéder à l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Céline-Dion, et ainsi, à l'ensemble du réseau piéton et cycliste de la Ville.

En ce qui a trait au trottoir, le portrait est plus intéressant. Avec les trottoirs le long de la rue Plourde et de la rue Notre-Dame, les piétons sont en mesure de rejoindre, avec un certain niveau de sécurité et de confort, les services et les commerces de quartier du noyau villageois.

En 2009, la Ville de Charlemagne a aménagé un trottoir au niveau de l'Île aux Trésors, et ainsi, établir un lien piéton sécuritaire avec le pont Reed-Grenier.

Le transport en commun

Bien qu'aucun circuit n'emprunte cette section de la rue Notre-Dame, le service du RTCR demeure très accessible pour les citoyens du secteur Plourde et de l'Île aux Trésors. Tous les circuits d'autobus du réseau de transport en commun proposent des arrêts à l'intersection de la rue Notre-Dame et du boulevard Céline-Dion, donc à moins de 200 mètres des secteurs résidentiels.

Il est aussi essentiel de souligner que l'offre de service en transport en commun s'est améliorée, avec le début des activités du train de l'Est (le 1 décembre 2014), et de la proximité à la gare de Repentigny.



Pour la réalisation de ce projet, voici les objectifs à l'égard du transport actif...

- Évaluer la possibilité d'aménager une piste cyclable (ou une autre mesure), afin de sécuriser les déplacements des cyclistes empruntant la rue Notre-Dame.

- Étudier la faisabilité d'aménager un passage piétonnier entre la rue Plourde et le parc Faunique Desjardins.

Partie II

Plourde et l'Île aux Trésors

- Évaluer (étude de pré faisabilité) la possibilité d'aménagement un sentier multifonctionnel au sud de l'emprise du CN, entre le boulevard Céline-Dion et la rivière des Prairies. Ce nouveau lien favoriserait l'épanouissement de la mobilité douce et l'accessibilité à l'ensemble des services de la Ville.

- Améliorer la qualité du paysage, notamment au niveau de la rue Plourde et de la rue Notre-Dame.

- Réévaluer la faisabilité d'une passerelle entre l'Île aux Trésors et le noyau villageois (la rue Notre-Dame).

- Étudier la possibilité d'établir un lien piéton et cycliste avec la ville de Terrebonne (secteur Lachenaie). Ce lien pourrait s'intégrer, dans le contexte de la mobilité douce, à la planification du nouveau projet résidentiel.

Un site à développer

En 2011, l'AMT devait renoncer au projet relatif à l'aménagement d'une gare sur ce site. Conséquemment, le projet de développement et de mise en valeur de ce site ne peut donc pas être mis en œuvre.

Toutefois, ce site conserve son plein potentiel, principalement à des fins résidentielles. Dans la planification du nouveau concept, il est important que le projet résidentiel s'intègre harmonieusement avec le milieu naturel, son contexte riverain et avec les caractéristiques urbaines de ce site exceptionnel.

Il s'agit aussi d'une opportunité exceptionnelle de favoriser la mise en valeur de la mobilité douce «*piétons-cyclistes* », *au cœur d'un milieu de vie à construire.*



Partie II

La Promenade publique



La Promenade publique.

Au moment de l'adoption de son Plan d'urbanisme, en 2015, la Ville réaffirmait clairement ces orientations en faveur de la mobilité douce. Ce document de planification urbaine présentait les engagements de la Ville de Charlemagne relativement à l'aménagement de deux parcs linéaires, les Promenades publiques.

La Promenade de la Presqu'île

Le long de l'emprise du Chemin des Quarante-Arpens, un corridor vert et linéaire a été aménagé. Ce lien vert spécifiquement aménagé pour la mobilité douce contribue activement, d'une part, à la qualité de vie et à la sécurité des déplacements des piétons et des cyclistes, et d'autre part, ce lien vert favorise le sentiment d'appartenance à Charlemagne.

Dans la section relative au secteur de la Presqu'île, vous pouvez constater que la Ville poursuit l'implantation de ce réseau vert. (nouvelle section en direction de la rue Beauchamp, travaux réalisés en 2017).

La Promenade du noyau villageois

Cette Promenade (à proximité et dans l'axe de l'emprise du CN) présente un certain degré de complexité. Ce lien vert fait l'objet d'orientations d'aménagement au Plan d'urbanisme.

Présentement, la Ville est à évaluer la faisabilité de deux nouvelles sections. L'une entre Benoit-Sauvageau et la rue Saint-Antoine, et l'autre, entre la rue du Sacré-Cœur et le boulevard Céline-Dion. Ces travaux pourraient être mis en œuvre, dès 2019.

Considérant les caractéristiques du site, ces nouvelles sections présentent diverses contraintes d'aménagement. Pour la section au nord-est de la rue Trudeau, il faut convenir d'une entente avec le CN.

La section en direction du boulevard Céline-Dion nécessite l'acquisition (ou encore, bail d'utilisation) d'un terrain appartenant au MTMDET.

Partie III

Cette troisième partie du plan de transport actif fait essentiellement un retour, en ce qui concerne les projets énoncés pour les différents secteurs de la Ville de Charlemagne. Cette section a été actualisé en considérant les travaux réalisés entre 2011 et 2018.

De plus, elle propose un scénario de mise en œuvre et de réalisation des projets relatifs au plan de transport actif, ainsi qu'une estimation préliminaire des coûts de réalisation et de construction des différents projets.

Partie III

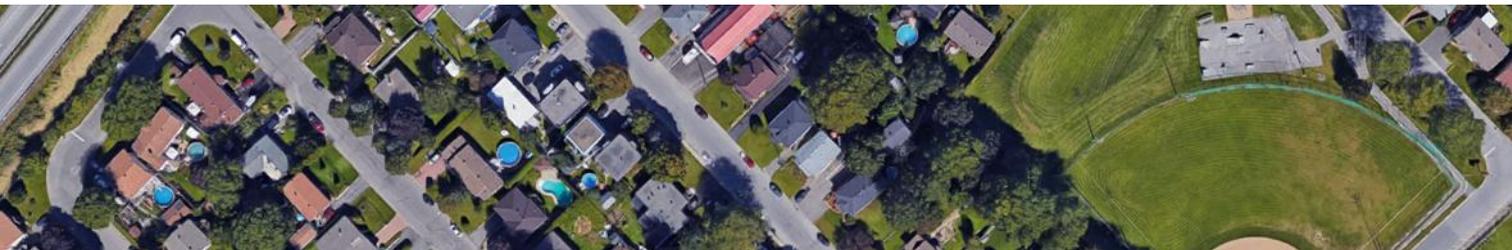
Presqu'île



Projets	Échéancier	Coûts
Planifier le prolongement de la piste cyclable du chemin des Quarante-Arpents, afin de rejoindre la rue Beauchamps (phase 1).	Réalisé en 2017	
Réévaluer la nature des aménagements de la porte d'entrée de la rue Presqu'île.	Court terme (0-3 ans)	5 000 \$
Réaliser un véritable plan d'éclairage des voies de circulation, en priorisant les parcours piétons et cyclistes.	Moyen terme (3-6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)
Améliorer la qualité du paysage.	Selon les priorités de la Ville	Montant annuel
Étudier la possibilité d'établir un lien avec le réseau de pistes cyclables de la Ville de Terrebonne (phase 2).	Long terme (dans plus de 6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)
Aménager un trottoir le long de la rue des Bouleaux et de la rue des Peupliers.	Long terme (dans plus de 6 ans)	400 000 \$ (Bouleaux) 200 000 \$ (Peupliers)
Prévoir l'implantation d'un trottoir le long du chemin des Quarante-Arpents, au moment de la requalification de cet axe routier.	Long terme (dans plus de 6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)

Partie III

Ricard et du Sacré-Cœur



Projets	Échéancier	Coûts
Aménager une mesure de réduction de la vitesse à l'entrée de la rue Ricard.	Court terme (0-3 ans)	5 000 \$
Aménager une bande cyclable sur les rues Carufel (1) et Irénée-Gauthier(2).	1. Réalisé en 2016 2. Réalisé en 2018	
Réaménager la piste cyclable de la rue Sainte-Marie (section de la Route Verte).	Moyen terme (3-6 ans)	90 000 \$
Aménager un sentier multifonctionnel au nord de l'emprise du CN, entre la rue Sainte-Marie et la rue Saint-Jacques.	Moyen terme (3-6 ans)	100 000 \$
Poursuivre l'aménagement de la piste cyclable hors-rue de la rue Ricard, vers le parc Laurin.	Long terme (dans plus de 6 ans)	100 000 \$
Aménager un trottoir sur la rue Émile-Despins, remplacement de la piste cyclable (de Sacré-Cœur à Céline-Dion).	Réalisé en 2017	
Prolonger , sur la rue Des Manoirs, le trottoir de la rue du Sacré-Cœur.	Moyen terme (3-6 ans)	195 000 \$
Aménager un trottoir rue Saint-Jacques (entre Ricard et le CN). Remplacement de la piste cyclable.	Réalisé en 2017	
Réaliser un plan d'éclairage des parcours actifs, notamment le long de la voie ferrée.	Long terme (dans plus de 6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)

Partie III

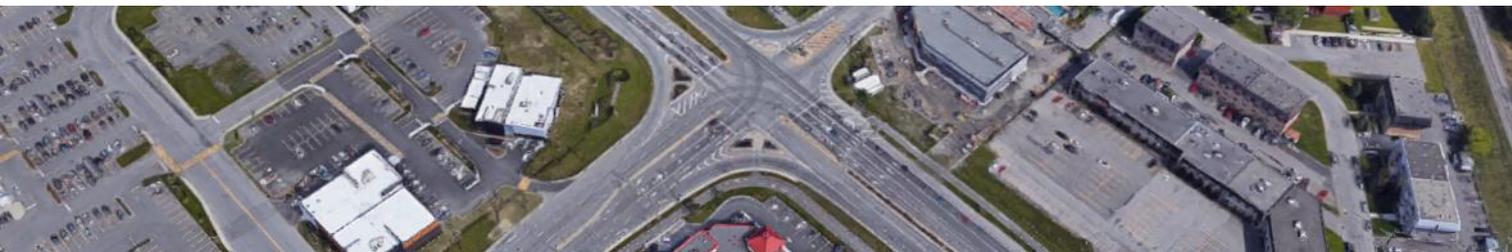
Notre-Dame



Projets	Échéancier	Coûts
Aménager un trottoir sur la rue Saint-Antoine, entre la rue Saint-Alexis et la rue Trudeau. (Zone scolaire).	Réalisé en 2012	
Aménager un trottoir sur la rue Trudeau (1) (entre la rue Saint-Alexis et la rue Benoit-Sauvageau), et d'une bande piétonne (2) sur la rue Saint-Alexis .	1. Réalisé en 2017 2. Réalisé en 2014	
Aménager une chaussée partagée sur la rue Saint-Jacques, entre la rue Notre-Dame et la voie ferrée.	Court terme (0-3 ans)	5 000 \$
Évaluer la faisabilité d'aménager une bande cyclable (ou une autre mesure), afin de sécuriser les déplacements des cyclistes empruntant la rue Notre-Dame.	Moyen terme (3-6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)
Prolonger , en direction <i>est</i> et en direction <i>ouest</i> , le sentier multifonctionnel de la rue Trudeau. Améliorer la qualité des aménagements et des liens existants.	Moyen terme (3-6 ans)	150 000 \$
Réévaluer la possibilité d'établir un lien piéton entre la rue Notre-Dame (secteur de la rue Saint-Hilaire) et l'Île-aux-Trésors.	Long terme (plus de 6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)
Réaliser un plan d'éclairage, en priorisant le vaste sentier multifonctionnel le long de la voie ferrée, de la rue Saint-Jacques au boulevard Céline-Dion.	Long terme (dans plus de 6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)

Partie III

Céline-Dion



Projets	Échéancier	Coûts
Prolonger la piste cyclable du boulevard Céline-Dion, de la voie ferrée à la rue Émile-Despins, et vers la ville de Terrebonne. (chemin Saint-Charles)	Réalisé en 2012	
Aménager un trottoir sur boulevard Céline-Dion, entre la rue Émile-Despins et la voie ferrée. (Dans la perspective d'un projet de requalification).	Moyen terme (3-6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)
Aménager un trottoir au niveau de la rue Chopin (sans limiter la possibilité de stationner sur rue).	Court terme (0-3 ans)	130 000 \$
Prévoir l'aménagement d'un passage piétonnier entre la rue Antonio-Mercier et le boulevard Céline-Dion.	Moyen terme (3-6 ans)	50 000 \$
Aménager un passage piétonnier entre la rue Chopin et le boulevard Céline-Dion, afin de favoriser l'accès aux commerces.	Moyen terme (3-6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)
Réévaluer la nature des aménagements à l'intersection de la rue Émile-Despins et du boulevard Céline-Dion.	Moyen terme (3-6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)
Poursuivre le programme de plantation d'arbres et d'amélioration de la qualité du paysage, et ainsi, améliorer le confort et le plaisir de l'expérience de la mobilité douce.	Selon les priorités de la Ville	Montant annuel

Partie III

Plourde et l'Île aux Trésors



Projets	Échéancier	Coûts
Aménager un passage piétonnier entre la rue Plourde et le parc Faunique Desjardins.	Moyen terme (3-6 ans)	30 000 \$
Améliorer la qualité du paysage, notamment au niveau de la rue Plourde et la rue Notre-Dame.	Moyen terme (3-6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)
Aménager une piste cyclable (ou une autre mesure), afin de sécuriser les déplacements des cyclistes empruntant la rue Notre-Dame.	Moyen terme (3-6 ans)	À évaluer (selon le scénario retenu)



« Être rêve, un legs, analyser, décrire, concevoir et le réaliser. »

Conclusion

Par l'adoption de son *Plan de mobilité active (en 2011, et révisé en 2019)*, la Ville de Charlemagne confirme son engagement à l'égard de la mobilité douce. Pour sa mise en œuvre, il importe de poursuivre le déploiement des réseaux cyclistes et piétonniers sur l'ensemble de son territoire et de s'assurer de la continuité des itinéraires en fonction des écoles primaires, des garderies, des équipements publics et institutionnels de la Ville.

Le Plan de mobilité active doit favoriser l'éveil et l'épanouissement de la personnalité de la Ville. Pour atteindre cet objectif, le citoyen doit être au cœur de nos orientations d'aménagement. À titre de professionnels de l'aménagement du territoire ou à titre d'élu(e)s, nous avons l'obligation de placer le piéton et le cycliste au centre de nos priorités d'aménagement, et ainsi, de contribuer activement à l'amélioration la qualité de vie des citoyens.

L'enjeu de cette démarche est de redonner à l'espace public un caractère plus convivial, où chaque mode de déplacement trouve sa place, une organisation de l'espace plus propice à l'animation des milieux de vie, à l'intérieur de la ville.



Nous devons, d'une part, comprendre les véritables enjeux de la qualité de vie en milieu urbain, et d'autre part, saisir l'immense potentiel de la revitalisation de notre environnement urbain.

Le *Plan de mobilité active* doit constituer l'un des outils de revitalisation du tissu urbain de la Ville de Charlemagne. En fait, il s'agit de s'assurer de la qualité de chacun de nos gestes et de chacune de nos options d'aménagement en ce qui concerne le partage des espaces publics.

La marche doit être considérée, à juste titre, comme un mode réel de déplacement en milieu urbain. Il nous appartient d'œuvrer activement à l'amélioration de la qualité des aménagements et du paysage à l'intérieur de la Ville. Et ainsi, de contribuer concrètement à l'éclosion de la qualité de vie dans la Ville, pour l'ensemble des citoyens qui ne rêvent que de l'animer.

Conclusion



Pour que le *Plan de mobilité active* se traduise véritablement par des gestes et par la réalisation de nouveaux aménagements, il ne doit en aucun temps représenter un simple recueil d'objectifs virtuels.

Il doit s'appuyer sur une volonté d'action, d'innovation, et surtout, il doit s'appuyer sur un engagement bien réel de l'ensemble des intervenants et des élu(e)s du monde municipal.

Depuis son adoption, en 2011, la Ville poursuit avec engagement la mise en œuvre de ces gestes en faveur de la mobilité douce sur son territoire, en faveur de la qualité de son milieu de vie.

Tous les territoires sont concernés par les réflexions sur le partage de l'emprise de la voie de circulation. Pour un meilleur confort, pour un meilleur partage de l'espace public, pour tous.

*Pour reconstruire la Ville sur la Ville.
Un lègue à demain.*

Bibliographie

- *Charlemagne*, Ville, Mémoire, Train de l'Est, Charlemagne, 2009, 9 pages.
- *Brière Martin, Boudreau Jean-Paul*, Autoroute 640 / Boulevard Céline-Dion, un vision d'ensemble pour Charlemagne, Montréal, 2007, 41 pages.
- *Comité de gestion de la vitesse sur le réseau*, Recommandation, imites de vitesse et mesures d'apaisement, novembre 2017, 17 pages.
- Québec, Ministère des affaires municipales et de la métropole, L'aménagement et la sécurité dans les lieux publics, Québec, 1999, 76 pages.
- *Conseil régional de l'environnement de Montréal*, Répertoire des mesures d'apaisement de la circulation, Montréal, juin 2006, 44 pages.
- *Marie Lessard, Marie-André Huard, Marie-Claude Paradis et Mathieu Gillet*, Québec, Ministère des transports, Requalification d'autoroutes et réhabilitation paysagère et urbaine – Quelques expériences Nord-Américaines et Européennes, Québec, mars 2006, 123 pages.
- *CreaBeton*, Espaces publics conviviaux, Zurich, 2002, 34 pages.
- *Centre National de la recherche scientifique*, L'enfant dans la ville, Paris, mars 1978, 34 pages.
- CIMA, Boulevard Céline-Dion à Charlemagne, partie 2, Analyse de circulation et sécurité, Laval, mai 2011, 17 pages.
- Morency Patrick, King Norman, Drouin Louis et collaborateurs, Direction de la santé publique de Montréal, Équipe environnement urbain et Santé, Les impacts de la circulation sur la santé, Montréal, octobre 2006, 33 pages.
- Centre de la mobilité durable de Sherbrooke, Forum de la mobilité durable, février 2011, Sherbrooke, <http://www.mobilitedurable.qc.ca/participez-au-plan-de-la-mobilite-durable/etape-3-forum-de-la-mobilite-durable/> site internet consulté entre février et octobre 2011.
- Rue de l'Avenir, Publications, Paris, <http://www.ruedelavenir.com/publications/> site internet consulté entre février et octobre 2011.
- STIF, Diagnostic et orientations pour le nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France, Plan de déplacements urbains, Île de France, août 2009, 58 pages.
- Catherine Berthod, MTQ, Direction de la sécurité en transport, Colloque, Partage de la rue, les enjeux de la vitesse dans les différents concepts de partage de la route, mai 2011, 23 pages.

Annexes

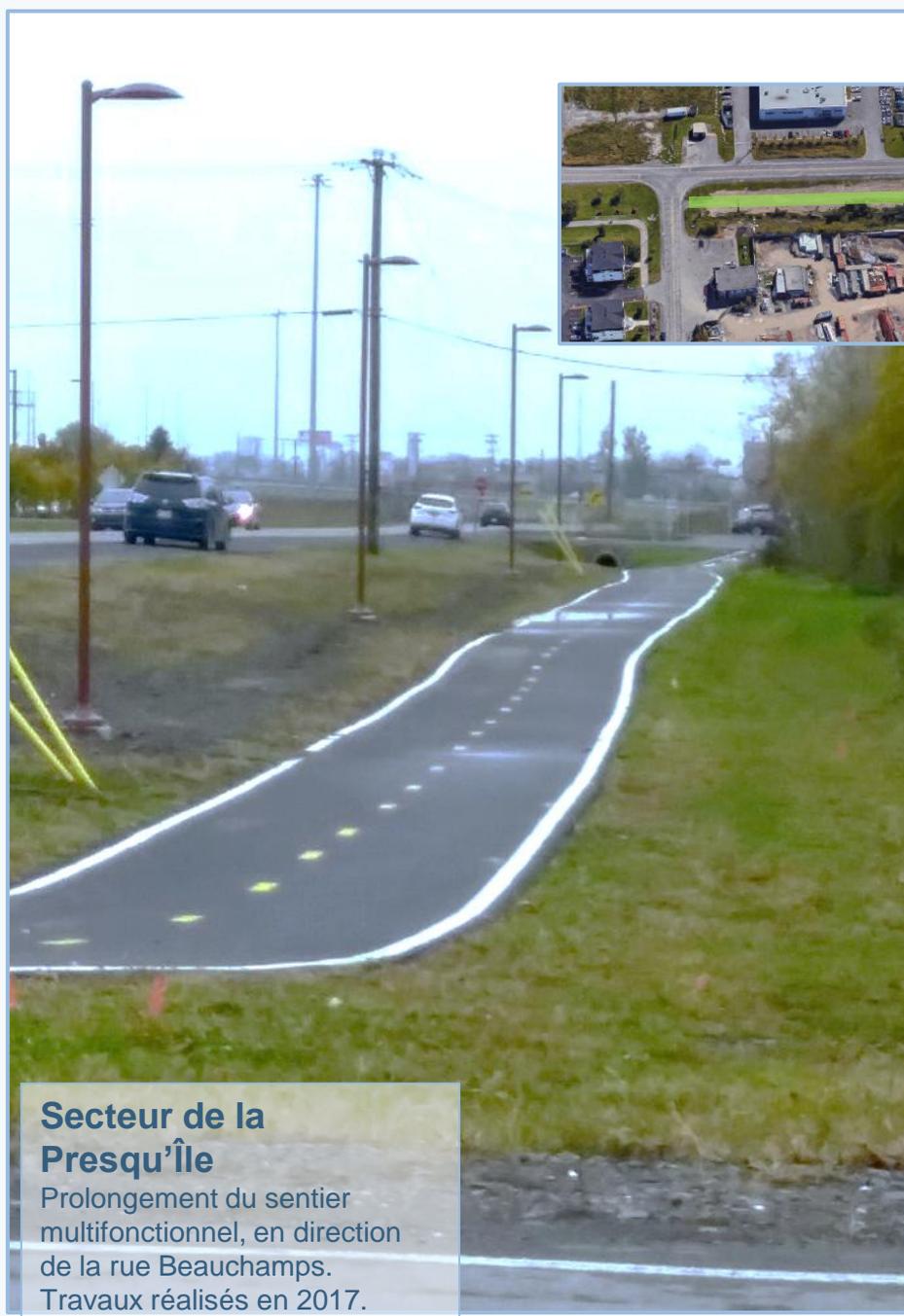
Les annexes au *Plan de mobilité active*.

- Les travaux réalisés, 2011-2018.**
- Le portrait des secteurs (cartes).
- Les projets en transport actif.
- Le transport en commun.



Annexes

Les travaux réalisés, 2011-2018.



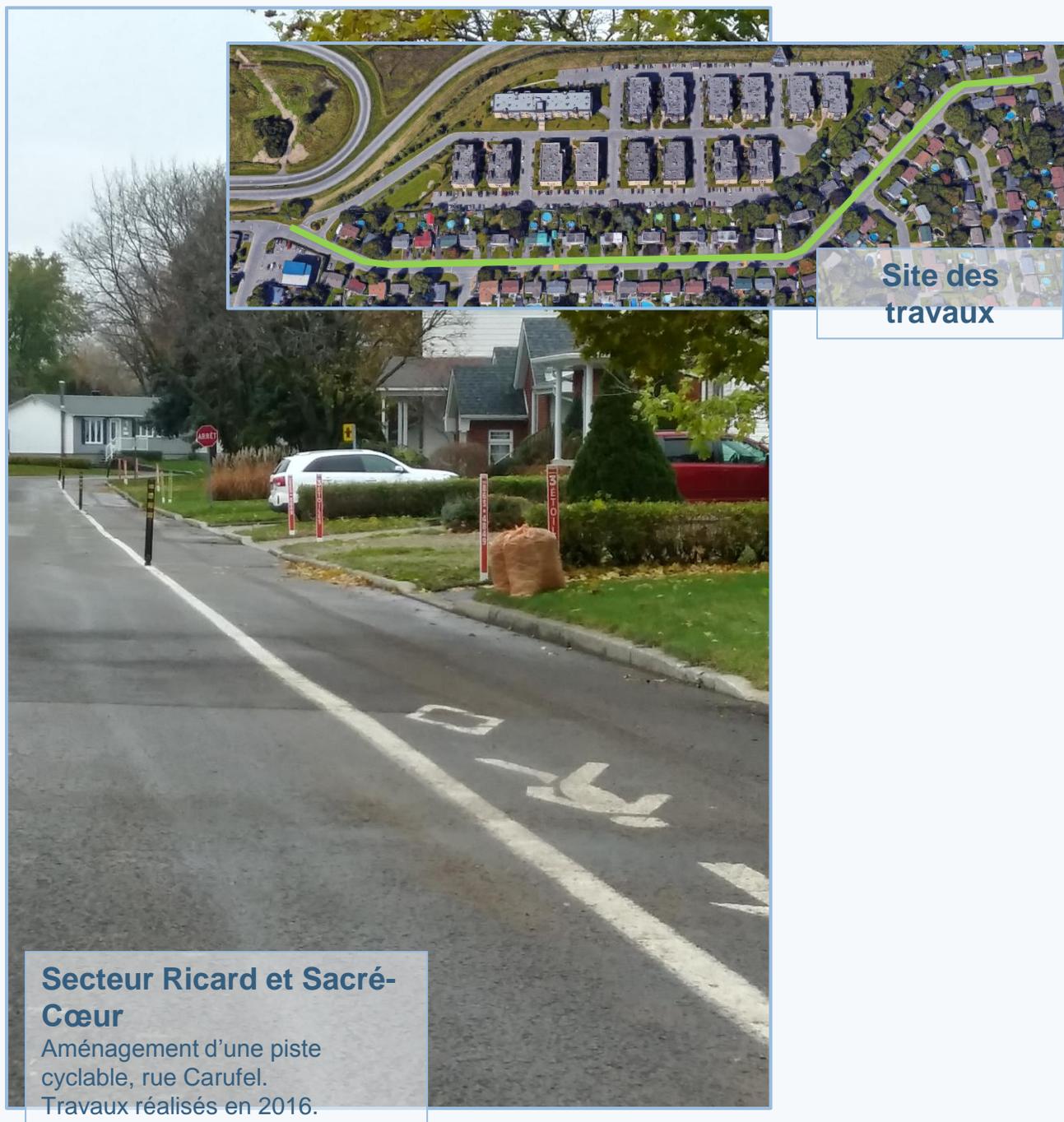
Site des travaux

Secteur de la Presqu'île
Prolongement du sentier multifonctionnel, en direction de la rue Beauchamps.
Travaux réalisés en 2017.



Annexes

Les travaux réalisés, 2011-2018.



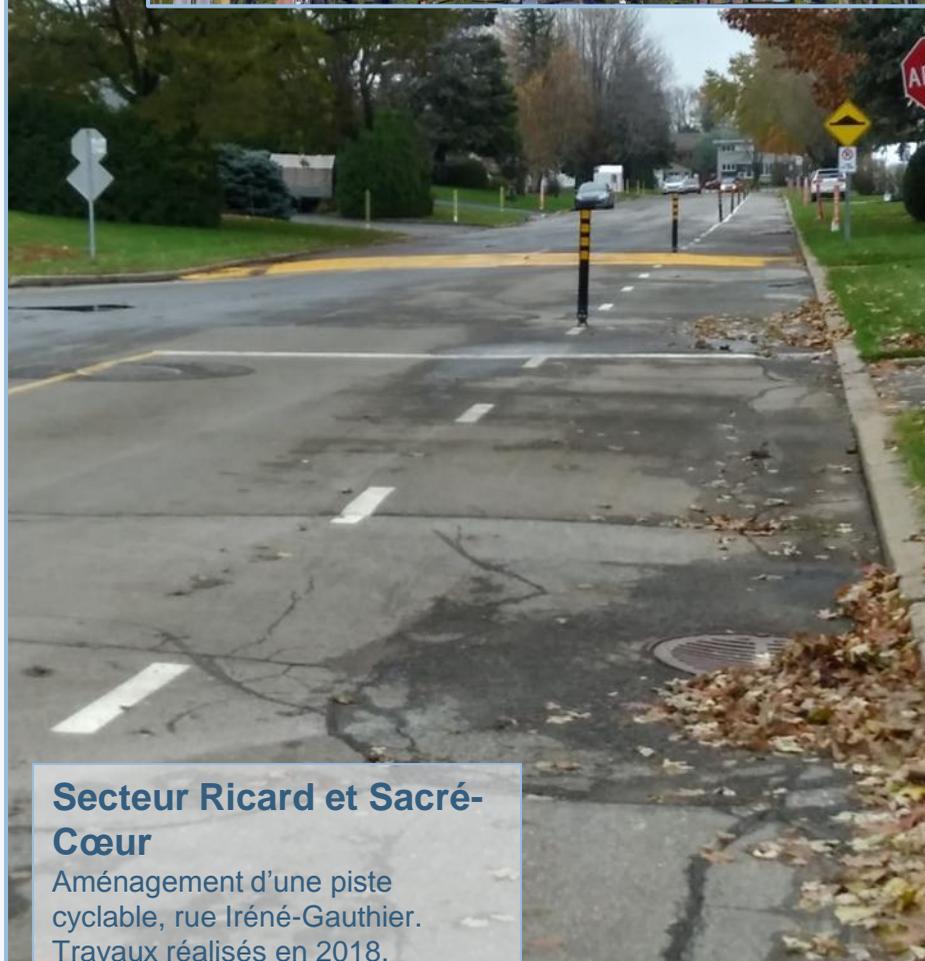
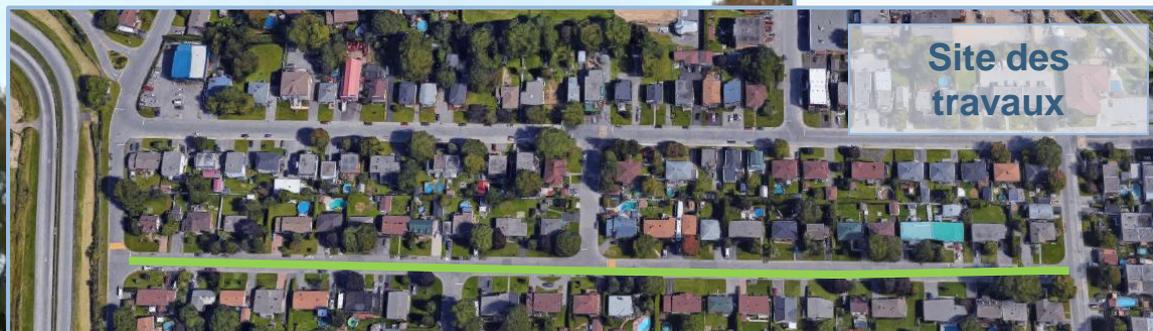
Secteur Ricard et Sacré-Cœur

Aménagement d'une piste cyclable, rue Carufel.
Travaux réalisés en 2016.



Annexes

Les travaux réalisés, 2011-2018.



Secteur Ricard et Sacré-Cœur

Aménagement d'une piste cyclable, rue Iréné-Gauthier.
Travaux réalisés en 2018.



Annexes

Les travaux réalisés, 2011-2018.



Secteur Ricard et Sacré-Cœur

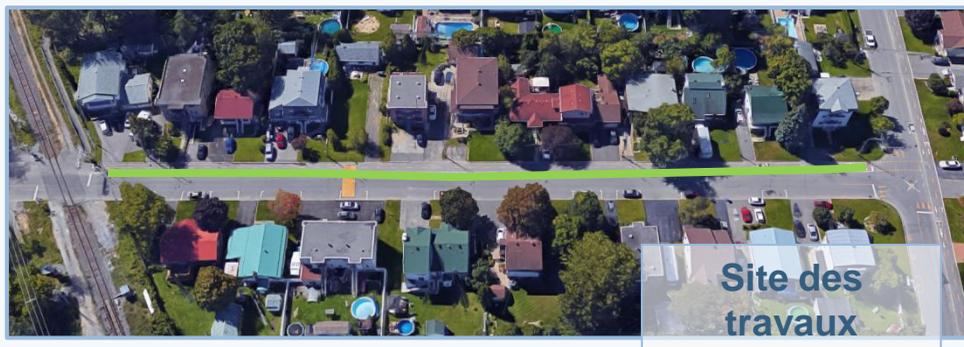
Aménagement d'un trottoir et d'une bande verte sur la rue Émile-Despins, entre la rue de Sacré-Cœur et le boulevard Céline-Dion.

Travaux réalisés en 2017.



Annexes

Les travaux réalisés, 2011-2018.





Annexes

Les travaux réalisés, 2011-2018.



Site des
travaux



Secteur Notre-Dame

Aménagement d'un trottoir sur la rue
Trudeau, entre la rue Benoit-Sauvageau et
la rue Saint-Antoine. Travaux réalisés en
2017.



Annexes

Les travaux réalisés, 2011-2018.



Site des travaux



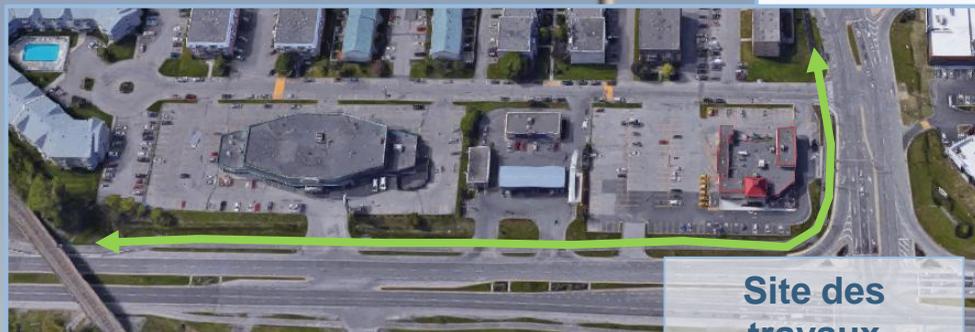
Secteur Notre-Dame

Aménagement d'une bande piétonnière sur la rue Saint-Alexis, entre la rue Saint-Antoine et la rue du Sacré-Coeur. Travaux réalisés en 2014.



Annexes

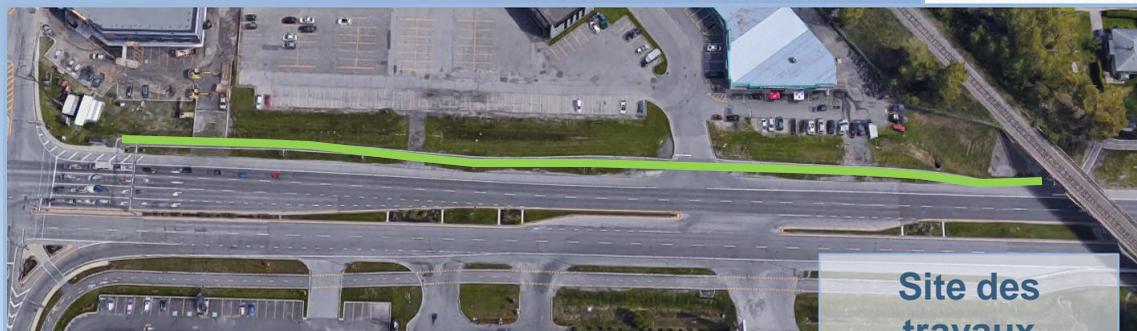
Les travaux réalisés, 2011-2018.





Annexes

Les travaux réalisés, 2011-2018.



Site des travaux



Secteur Céline-Dion
Aménagement d'un sentier multifonctionnel, entre la voie ferrée et la rue Émile-Despins. Travaux réalisés en 2013.

Annexes

Les annexes au *Plan de mobilité active*.

- Les travaux réalisés, 2011-2018.
- Le portrait des secteurs (cartes).**
- Les projets en transport actif.
- Le transport en commun.

Annexes



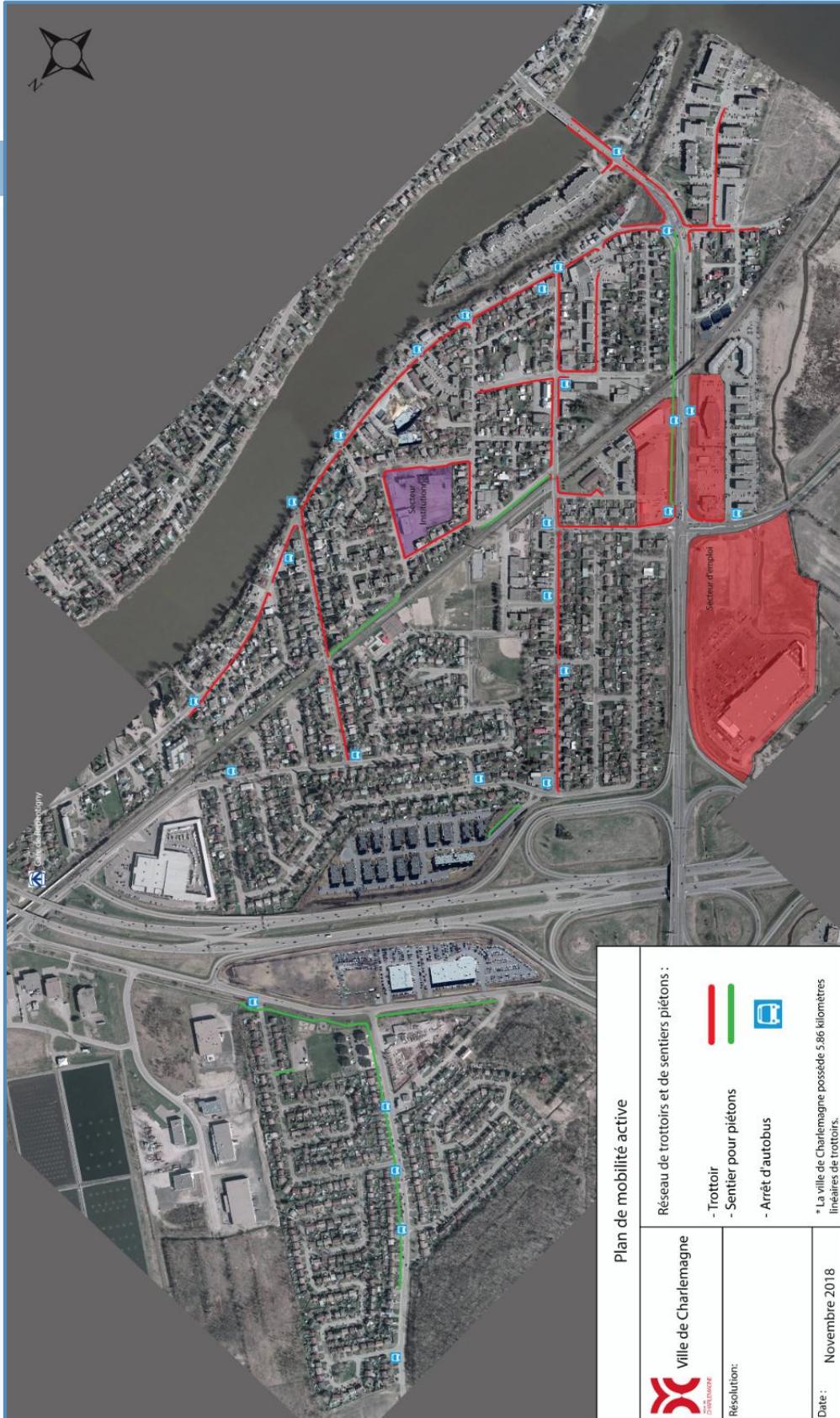
Plan de mobilité active		Nombre d'unités de logement : 3 209	
 Ville de Charlemagne	Résolution:	: Secteur	
		Date : Novembre 2018	

Annexes

Les annexes au *Plan de mobilité active*.

- Les travaux réalisés, 2011-2018.
- Le portrait des secteurs (cartes).
- Les projets en transport actif (et portrait 2018).**
- Le transport en commun.

Annexes



Plan de mobilité active



Ville de Charlemagne

Résolution:

Réseau de trottoirs et de sentiers piétons :

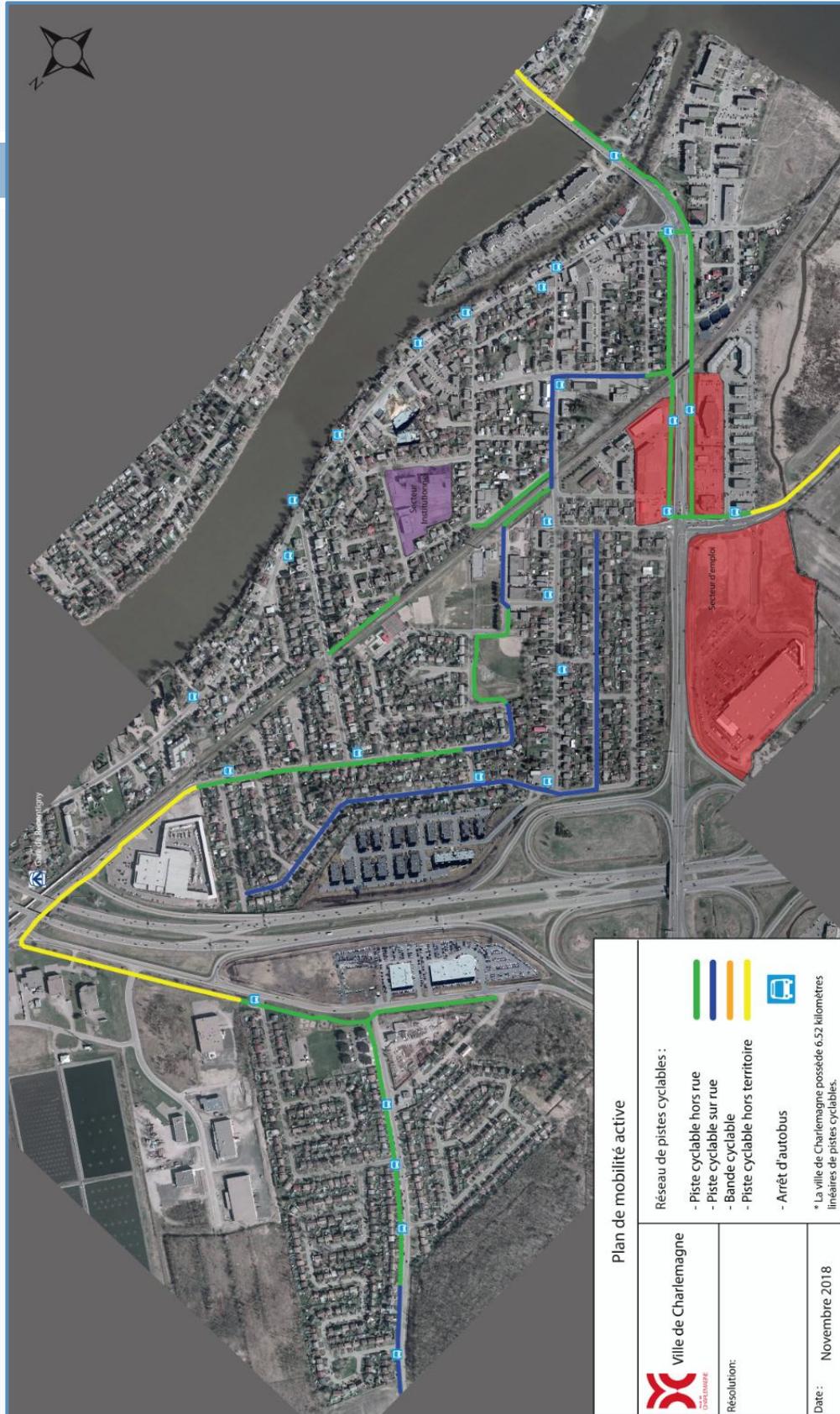
- Trottoir
- Sentier pour piétons
- Arrêt d'autobus



* La ville de Charlemagne possède 5,86 kilomètres linéaires de trottoirs.

Date : Novembre 2018

Annexes



Plan de mobilité active

- Réseau de pistes cyclables :
- Piste cyclable hors rue
 - Piste cyclable sur rue
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable hors territoire
 - Arrêt d'autobus
- * La ville de Charlemagne possède 6.52 kilomètres linéaires de pistes cyclables.



Ville de Charlemagne

Résolution:

Date: Novembre 2018



Plan de mobilité active

Projets de mobilité active :

- Projets piétons
- Trottoirs et sentiers existants
- Projets cyclistes
- Pistes cyclables existantes



Ville de Charlemagne

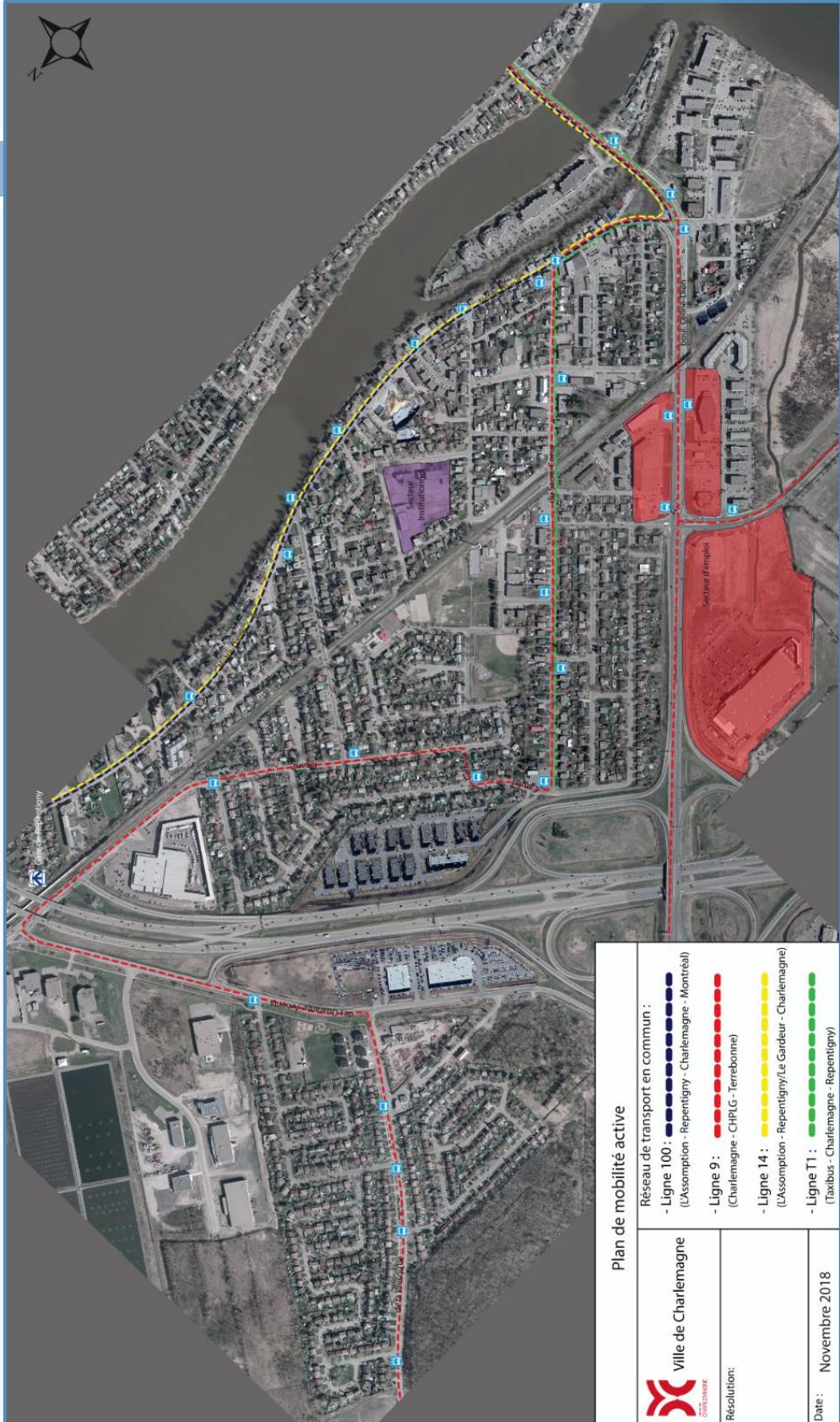
Résolution:

Date: Novembre 2018

Annexes

Les annexes au *Plan de mobilité active*.

- Les travaux réalisés, 2011-2018.
- Le portrait des secteurs (cartes).
- Les projets en transport actif.
- Le transport en commun.**



Observations et notes

Ce document a été actualisé et mise à jour, à l'hiver 2019. En considérant, les travaux relatifs aux transports actifs réalisés, ces dernières années par la ville de Charlemagne.

Les cartes ont également été mises à jour, au même moment.