



Ville de
MONT-TREMBLANT

Plan de mobilité durable

Version déposée au Conseil municipal
Date : 10 mars 2026

Préparé par :

COOP CARBONE



Contenu

1	Introduction.....	3
2	Comment rendre la mobilité plus durable.....	5
3	Comment nous avons développé le Plan.....	9
4	Un bref portrait du territoire.....	11
5	Nos réseaux de transport et leurs défis	15
6	Le diagnostic : enjeux et opportunités	22
7	Notre vision : le futur auquel nous aspirons.....	28
8	Les orientations : les bénéfices attendus.....	29
9	Les axes, les objectifs et les actions	33
10	Nos dix actions prioritaires.....	44
11	Les prochaines étapes	51
12	Annexes.....	52
13	Liste des documents consultés	62

1 Introduction

1.1 Un Plan à multiples bénéfices

Les quelques 12 000 résidents permanents de la Ville de Mont-Tremblant y reconnaissent un milieu de vie de qualité valorisé par la nature et les services accessibles. Ces mêmes caractéristiques en font d'ailleurs une destination attractive pour ses 12 000 villégiateurs et 3 millions de visiteurs annuellement.

En plus de comporter une dimension environnementale, le simple accès à une mobilité demeure un enjeu pour différents groupes sociaux, particulièrement dans un contexte de municipalité semi-rurale, influençant directement la vitalité de notre territoire.

L'élaboration d'un Plan de mobilité constitue une démarche centrale dans l'objectif de structurer les choix collectifs vers une mobilité plus durable, performante et inclusive.

Le Plan résulte d'une démarche concertée entre l'équipe municipale et les partenaires clés du milieu, sous l'accompagnement des experts en mobilité de Coop Carbone.

Le Plan de mobilité durable est construit pour devenir un outil d'aide à la décision pour l'administration municipale. Sous cet angle, il vise à :

- Assurer la priorisation des projets
- Accroître l'efficacité de leur planification
- Favoriser un arrimage coordonné des plans, politiques et stratégies, notamment en matière de développement du territoire

Sous l'angle de la synergie territoriale, il vise à :

- Offrir une meilleure prévisibilité aux partenaires du milieu
- Mutualiser des efforts en matière de mobilité
- Positionner la Ville de manière proactive dans des initiatives régionales ou provinciales



Figure 1 : Les bénéfices de disposer d'un Plan de mobilité durable

L'approche choisie est adaptée au territoire de la Ville et axée sur l'inclusion des besoins en mobilité de tous les segments de population.

1.2 Une démarche structurée et cohérente

Le Plan de mobilité durable est un outil structurant, élaboré autour d'une compréhension commune des enjeux et priorités relatifs à la mobilité.

Il se décline en six volets qui, ensemble, permettent de bien comprendre la pertinence des actions qui sont proposées et le choix des actions qui sont priorisées.

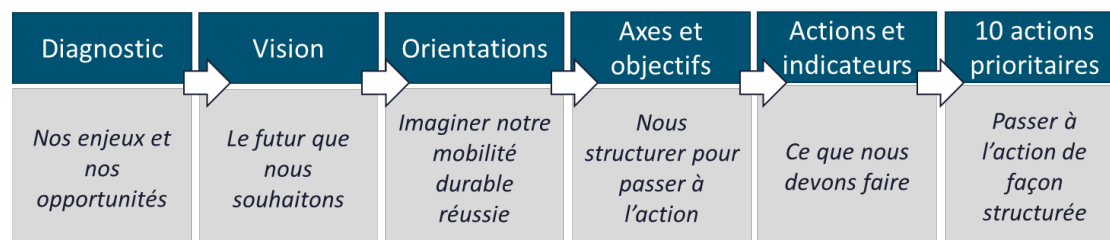


Figure 2 : Les six volets du Plan

La vision et les orientations offrent un cadre commun et partagé à court, moyen et long terme. Elles permettront aux services municipaux et à leurs experts de faire des recommandations et elles guideront la prise de décision éclairée des élus.

Les axes, objectifs et actions constituent le squelette du Plan. Ensemble, ils structurent une méthode et des outils à partir desquels nous arrimerons, coordonnerons et intégrerons des initiatives. Cet alignement assure de consolider l'existant, d'optimiser les ressources et d'aligner les initiatives sur les orientations.

Le Plan est notamment un intrant essentiel pour le Plan d'urbanisme, et articulera clairement les attentes et les ambitions dans des initiatives de planification régionale.

1.3 Une vision porteuse pour notre communauté

Notre vision :

*La mobilité sur le territoire de la Ville de Mont-Tremblant **défie le statu quo** : elle **réduit ses émissions** de gaz à effets de serre (GES) et **améliore la santé**.*

*Tout en assurant **l'accès aux besoins et aux opportunités**, la mobilité contribue à la création de **milieux de vie attirants**, pour une **population diverse** (en âge, moyens et habiletés).*

*La **qualité**, la **convivialité** et la **priorisation** des options de mobilité durable se traduisent par la **réduction de la motorisation** et de la part de **voiturage en solo** sur le territoire ou doivent permettre de les **réduire**.*

2 Comment rendre la mobilité plus durable

2.1 La mobilité et ses effets

La mobilité constitue un levier fondamental du développement individuel et collectif, y compris pour la communauté de la Ville de Mont-Tremblant. Selon la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec, la mobilité se définit comme « la capacité et le potentiel des personnes et des biens à se déplacer ou à être transportés ».

Les modes de déplacement, qu’il s’agisse des personnes ou des marchandises, ont des répercussions significatives sur l’environnement et sur la santé publique, notamment en raison des émissions de gaz à effet de serre (GES) qu’ils génèrent. Au Québec, le secteur des transports représente à lui seul 43 % des émissions totales de GES.



Source : MELCCFP. (2023). Inventaire des émissions de GES en 2021 et leur évolution depuis 1990

Figure 3 : La contribution des secteurs aux émissions de GES québécoises

À l’échelle locale, le bilan GES réalisé par la Ville de Mont-Tremblant en 2017, intégré au Plan climat 2021-2025, révèle une dépendance encore plus marquée au transport : près de **70 %** de ses émissions y sont attribuables, soit une proportion nettement supérieure à la moyenne provinciale.

VOLET COLLECTIF

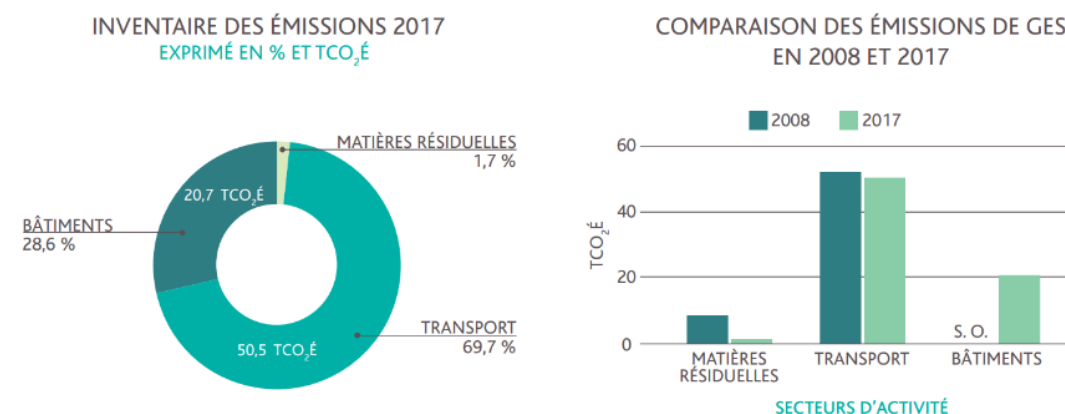


Figure 4 : Sommaire du volet collectif des émissions de GES de la Ville et de son évolution

Ainsi, même si entre 2008 et 2017 les émissions dues au transport dans le volet collectif ont diminuées, ce secteur demeure le principal émetteur sur le territoire de la Ville. La transition vers des modes de déplacement plus durables s’impose donc comme une priorité stratégique pour atteindre les cibles du Plan climat 2021-2025, lequel rappelle que « la réduction des émissions de GES est une mission inscrite dans l’ADN de la Ville ».

2.2 Vers une mobilité plus durable

Encore selon la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec :

« Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes.

La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement. »

La Ville de Mont-Tremblant adhère pleinement à ces orientations gouvernementales, et prend déjà des actions concrètes, comme la gratuité du transport collectif municipal et des améliorations à ses réseaux pour le transport actif. Elle reconnaît les différentes dimensions qui doivent être prises en compte pour que la mobilité soit réellement durable :

- La santé et la sécurité des citoyens
- L'équité et l'accès aux opportunités pour tous
- La qualité des milieux de vie et la préservation de l'environnement
- La viabilité sociale et économique

Le Plan de mobilité durable s'inscrit également dans les aspirations et les projets de notre Plan stratégique 2025-2028, notamment nos aspirations de *Réaliser un développement durable* et de *Déployer une offre de services responsable et agile*, dont le dernier inclut de *Moderniser le transport actif et collectif*.

2.3 La mobilité au service de l'équité : une approche EDIA pour des villes durables

L'intégration des principes d'Équité, de Diversité, d'Inclusion et d'Accessibilité (EDIA) dans notre Plan de mobilité durable est essentielle pour garantir que les déplacements

profitent réellement à l'ensemble de la population, dans les dimensions nommées précédemment.

La mobilité joue un rôle clé dans l'équité, car elle conditionne l'accès aux emplois, aux services, à l'éducation et à la vie sociale.

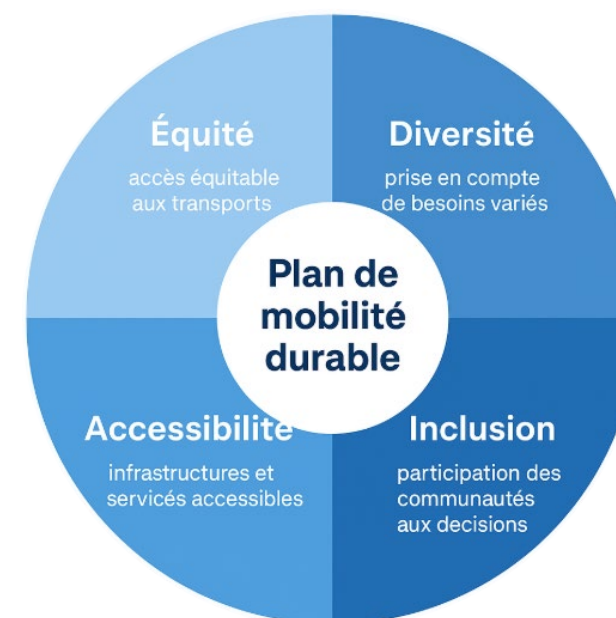


Figure 5 : L'EDIA dans la mobilité durable

Une approche EDIA permet d'identifier et de réduire les obstacles qui touchent particulièrement les personnes à faible revenu, les aînés, les personnes en situation de handicap ou des citoyens issus de segments de populations marginalisés.

En intégrant les enjeux de justice sociale à la planification, les politiques de transport favorisent des réseaux plus sécuritaires et inclusifs, contribuant à un développement territorial durable et équitable.

2.4 L'approche de mobilité durable RTA (Réduire, Transférer, Améliorer)

Il existe trois stratégies fondamentales pour passer à l'action en matière de développement durable s'appliquant à la mobilité :

- **Réduire** les déplacements, en fréquence ou en distance;
- **Transférer** des déplacements sur des modes de mobilité moins énergivores;
- **Améliorer** l'efficacité énergétique des véhicules utilisés pour les déplacements.

Contrairement à la stratégie d'amélioration, qui nécessite souvent le remplacement de ressources (ex. véhicules) existantes, les deux autres stratégies priorisent une meilleure utilisation de ce qui existe déjà et agissent de manière plus structurante et efficace : elles sont priorisées dans le Plan.

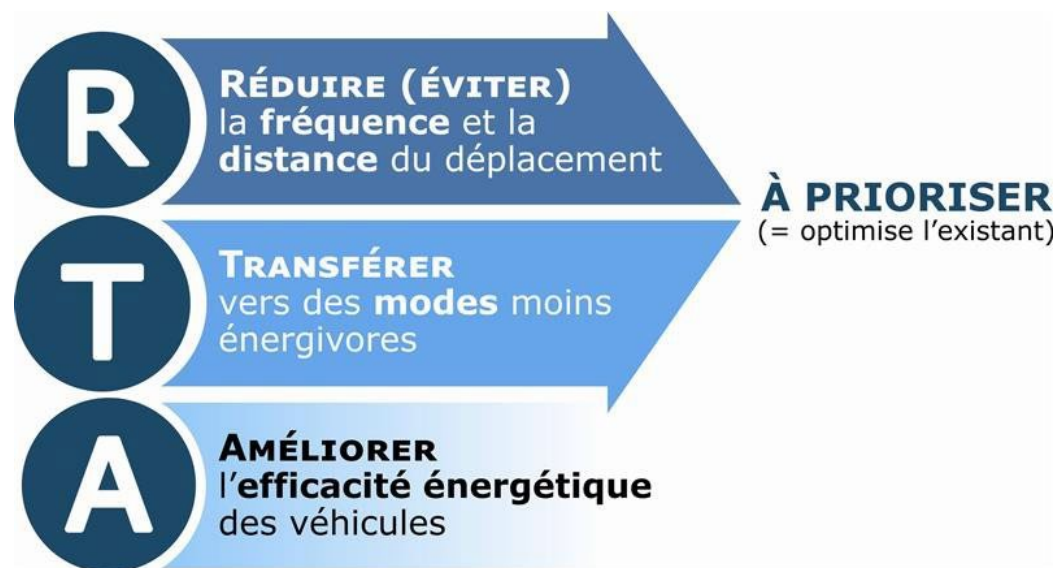


Figure 6 : Les stratégies de développement durable, appliquées à la mobilité

2.5 Sur quoi intervenir pour rendre la mobilité plus durable ?

De façon plus concrète, nous regroupons les éléments sur lesquels nous pouvons intervenir pour rendre la mobilité plus durable dans trois groupes.

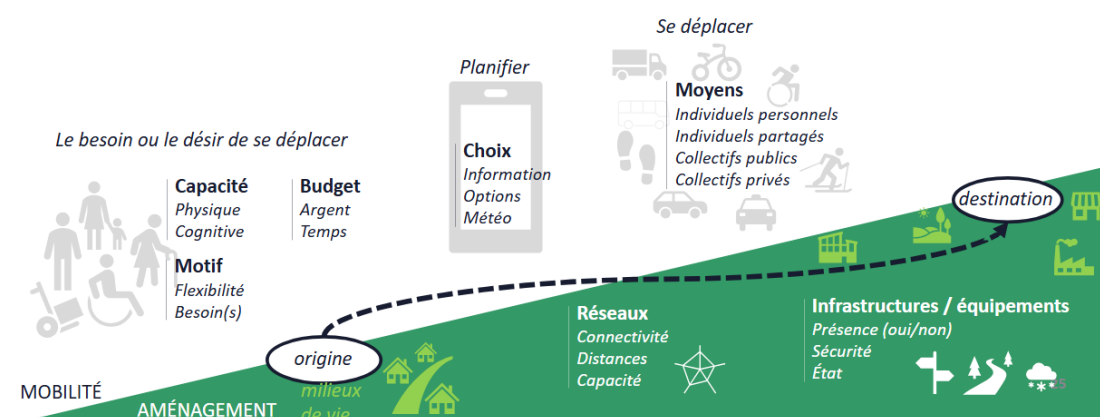


Figure 7 : Les éléments sur lesquels on peut intervenir pour la mobilité

Les éléments qui **permettent** la mobilité.

Il y a d'abord les **individus**, avec leurs capacités, motifs et budgets. Sans eux, le besoin de mobilité n'existe pas.

Les différents **moyens ou modes** de transport auxquels les citoyens ont accès sont d'autres éléments sur lesquels nous pouvons intervenir.

Les **outils** pour planifier et comparer des options entraînent également des répercussions sur les choix de déplacement.

Finalement, on identifie les **réseaux et les infrastructures**, qui détermineront la qualité, l'efficacité et la sécurité des modes et personnes qui se déplacent sur le territoire.

Les éléments qui **influencent** la mobilité

Il s'agit d'éléments moins tangibles pour les citoyens, mais qui exercent une influence directe les succès des autres éléments.

On y inclut la **culture** de la mobilité durable, les éléments de **gouvernance**, ainsi que les **choix** qui sont faits et les **moyens** qui sont disponibles pour mettre en place et maintenir des projets.

Les éléments qui **conditionnent** la mobilité

Les localisations de **l'origine** et de la **destination** conditionnent la mobilité de chaque déplacement.

Les actions d'amélioration se situent davantage dans les plans d'urbanisme et les stratégies d'aménagement, mais elles doivent être arrimées avec le Plan de mobilité durable et les stratégies de mobilité.

Ces trois groupes d'éléments ont guidé la structuration des axes, des objectifs et des actions du Plan (chapitres 8, 9 et 10).

3 Comment nous avons développé le Plan

3.1 Du diagnostic à la vision et aux objectifs et actions

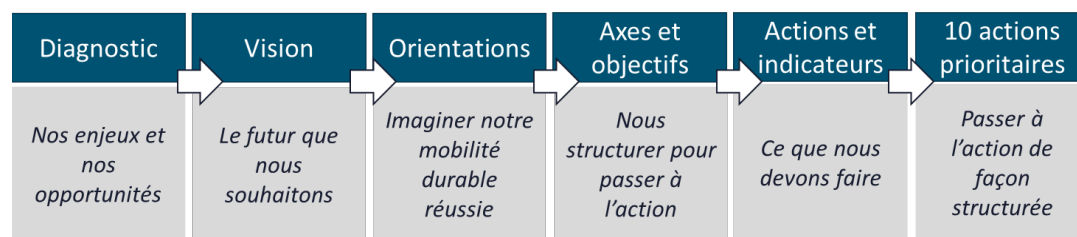


Figure 8 : Les étapes de développement du plan

Le présent document est le résultat d'une démarche qui s'est déroulée sur neuf mois, de juin 2025 à mars 2026. Nous avons été accompagnés par l'équipe de consultants en mobilité durable de Coop Carbone, qui a développé un processus structuré et sur mesure pour les ambitions et le contexte de la Ville de Mont-Tremblant.

Un **comité de pilotage**, composé de représentants de différents services de la Ville et de quelques élus, a orienté et validé ce travail, afin d'assurer son alignement avec les valeurs et priorités municipales. Ce comité était intégré au volet stratégique du comité mobilité durable.

3.2 Un diagnostic complet à perspectives multiples

Plusieurs activités ont contribué à nourrir le diagnostic de la mobilité actuelle sur le territoire, avec l'objectif d'obtenir un portrait aussi complet que possible des réalités et des perceptions des différents groupes concernés.

Une **visite terrain** d'une journée, organisée par l'équipe municipale responsable du dossier, a permis à Coop Carbone de bénéficier d'une mise en contexte et d'une compréhension concrète des enjeux et des opportunités propres au territoire. D'autres plans et documents stratégiques jugés pertinents au regard de la mobilité leur ont également été transmis et ont été analysés dans le cadre du diagnostic.



Figure 9 : Sommaire des activités de consultation et d'orientation

Deux **ateliers de travail** d'une demi-journée ont été organisés en septembre 2025 avec des représentants de partenaires clés du territoire : l'un portant sur les perspectives des usagers, l'autre sur celles des opérateurs et des générateurs de déplacements.

Un **sondage en ligne**, tenu du 25 août au 22 septembre 2025, a invité toutes les personnes se déplaçant sur le territoire, résidents comme visiteurs, qu'ils se déplacent à pied, à vélo, en voiture ou en transport collectif, à partager leurs habitudes, préoccupations et priorités en matière de mobilité.

En parallèle, sept **entrevues ciblées** avec des partenaires stratégiques ont permis d'approfondir certains enjeux spécifiques liés à la mobilité.

Enfin, la démarche a bénéficié d'un **accompagnement du Centre intégré de santé et de services sociaux des Laurentides (CISSS des Laurentides)**, dans le cadre d'une évaluation des répercussions sur la santé et le bien-être, afin d'analyser le Plan de mobilité durable sous l'angle de ses effets potentiels sur la population.

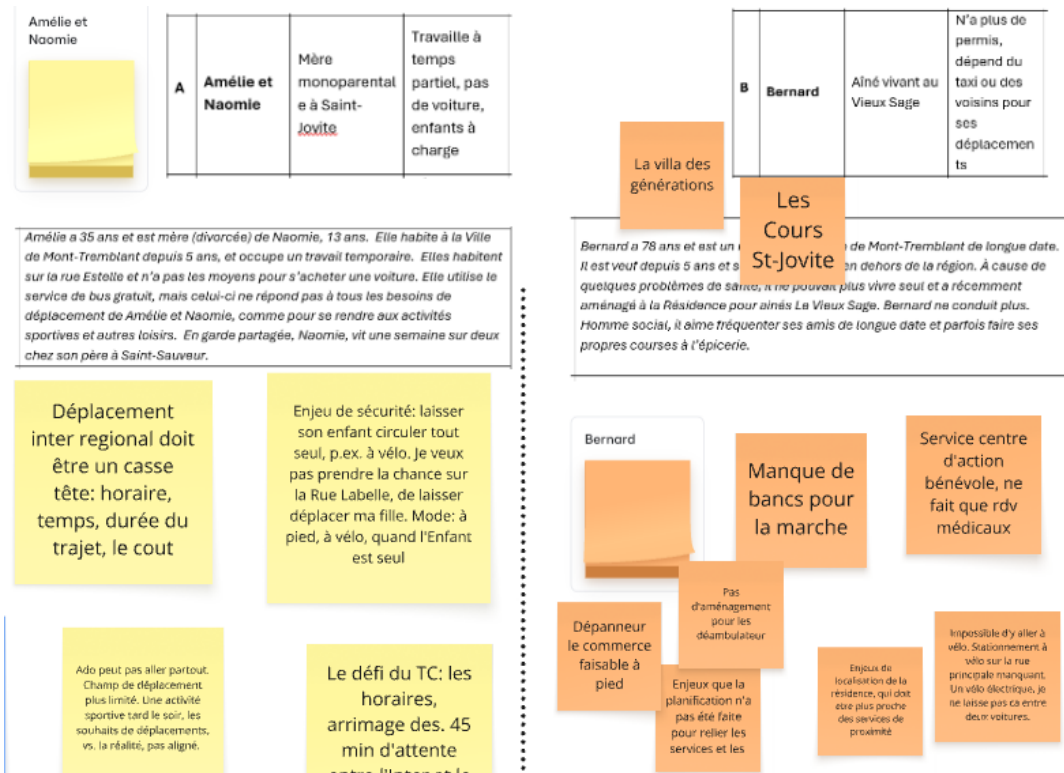


Figure 10 Extrait d'un exercice collaboratif réalisé lors d'un atelier de travail avec les partenaires.

Dans chacune des activités, on a porté une attention particulière aux besoins et aux moyens de mobilité des différents segments de population sur notre territoire. Un exemple concret est l'utilisation de **personas** lors des deux ateliers avec les partenaires. Il s'agit de profils-types avec une histoire fictive précise, représentant différents segments de population. Se mettre dans leur peau a permis aux participants de se sensibiliser à différents besoins et réalités, pour une perspective '360 degrés'.

3.3 Une vision aspirationnelle et des orientations porteuses pour toute la population et le territoire

Les résultats de la phase diagnostic ont permis au comité de pilotage de formuler une **vision** qui est alignée avec les ambitions et les aspirations 2024-2028 de la Ville pour la mobilité et pour le développement durable.

Inspirées par la vision, des **orientations ont été priorisées par le comité**. Les orientations permettent d'articuler à quoi ressemble une mobilité durable réussie : pour les différents segments de population et pour les différentes échelles de déplacement sur le territoire. La vision et les orientations sont formulées dans la perspective des besoins, aspirations et bénéfices des différents utilisateurs sur le territoire et sur la qualité de leurs environnements.

3.4 Des actions réalisables avec des objectifs mesurables

Dans les volets **axes/objectifs** et **actions/indicateurs**, nous changeons la perspective : il faut se mettre dans une posture de passage à l'action. Les actions sont formulées de façon à prendre les premiers pas vers le changement et l'amélioration de la mobilité. Elles sont structurées selon les trois grands axes (permettre, conditionner et influencer la mobilité) et organisées sous des objectifs clairs. Les objectifs sont accompagnés de deux types d'indicateurs : ceux qui permettent de mesurer l'avancement des actions, et ceux qui permettent de mesurer les effets des actions.

3.5 10 actions prioritaires

Finalement, nous avons identifié **10 actions prioritaires**, qui sont à la fois fondamentales pour le succès d'autres actions subséquentes et qui présentent un fort potentiel de se mettre en mode réalisation rapidement.

4 Un bref portrait du territoire

4.1 Un territoire attrayant

Située dans la région administrative des Laurentides, à environ 130 kilomètres au nord-ouest de Montréal, la Ville de Mont-Tremblant s'étend sur près de 235 km². Son territoire se caractérise par un relief vallonné, de vastes zones boisées, ainsi qu'une multitude de lacs et de rivières. Ce cadre naturel exceptionnel, combiné à la présence d'un centre de ski alpin de calibre international, constitue l'un de ses principaux atouts et fait de la Ville une destination touristique prisée internationalement.

Troisième destination touristique du Québec, elle attire près de 3 millions de visiteurs chaque année grâce à son offre diversifiée en sport, culture, loisirs et événements d'envergure. Pour une population d'environ 12 000 résidents permanents, ces données représentent un volume considérable. Cette forte affluence touristique entraîne des répercussions significatives à plusieurs niveaux.

La Ville se distingue par la diversité de ses fonctions : résidentielle, récréotouristique et de services. Elle agit comme pôle régional pour les municipalités environnantes, accueillant non seulement une population permanente, mais aussi des villégiateurs et des travailleurs saisonniers. Elle compte des infrastructures touristiques et des services structurants en éducation, santé, commerce et loisirs. Le Projet de Plan d'urbanisme confirme le rôle structurant de Mont-Tremblant à l'échelle de la MRC des Laurentides.

4.2 Une variété de milieux de vie

La Ville de Mont-Tremblant se distingue par la diversité de ses milieux de vie et de ses pôles d'activité, qui structurent à la fois son territoire et ses dynamiques de déplacement. Le Projet de Plan d'urbanisme reconnaît explicitement le caractère

polycentrique de la ville, articulée autour de trois pôles majeurs : le Centre-ville (anciennement Saint-Jovite), le secteur du Village et le Centre de villégiature Mont Tremblant (la Station).

Ces pôles présentent des fonctions, des densités et des clientèles distinctes, mais complémentaires. Cette situation génère des besoins de mobilité différenciés selon les secteurs.



Figure 11 : Exemples de différents milieux de vie (source : Google Earth)

4.3 Un périmètre urbain à consolider

Aligné sur les Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, le Projet de Plan d'urbanisme 2025 souligne également que les développements futurs devront prioriser la consolidation des périmètres urbains existants, en particulier au Centre-ville, afin de limiter l'étalement, de préserver les milieux naturels et de maximiser l'efficacité des infrastructures, notamment celles liées au transport collectif et aux déplacements actifs.

Cette orientation s'arrime aux objectifs de la Politique d'habitation (Nov. 2024), qui favorise la concentration des nouveaux pôles d'habitation le long des axes principaux et à proximité des services, contribuant ainsi à structurer une offre de mobilité plus efficiente et durable.

CARTE 1 – PORTRAIT DU TERRITOIRE – MONT-TREMBLANT À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

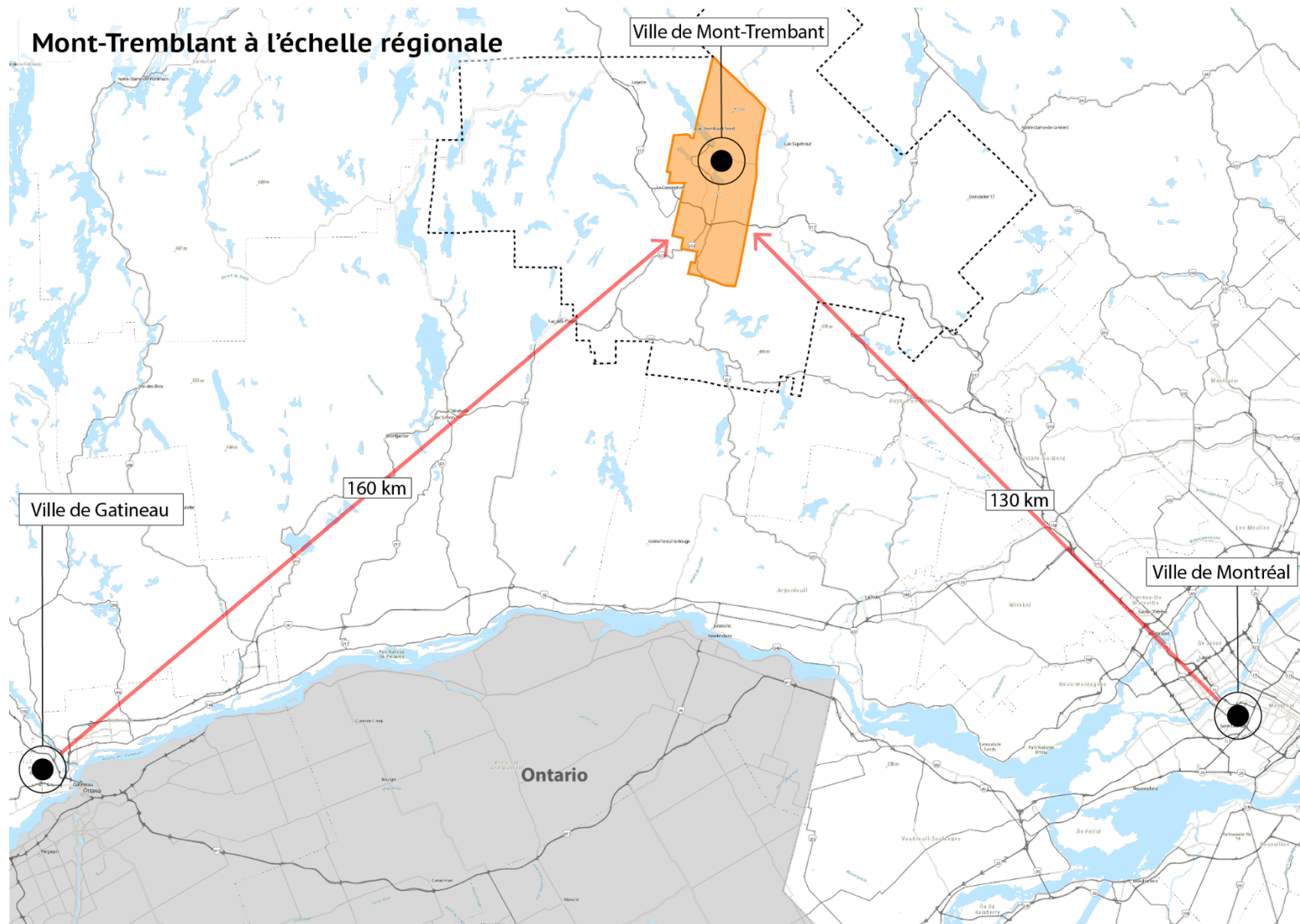
- 3^e destination touristique au Québec (3 millions de visiteurs par année)
- Diversité de fonctions (résidentielle, récréotouristique) et de services (commerce, santé, éducation et de loisirs)
- Le pôle régional pour les municipalités environnantes
- 235km² au cœur des Laurentides

Légende

- Autoroute
- Milieu hydriques (Lacs, rivières, ruisseaux)
- - - MRC des Laurentides
- Ville de Mont-Tremblant

0 5 10 20Km

Source : Dupuis, François-Xavier, (2024) Carte du transport actif de Mont-Tremblant (Carte des réseaux, document interne). Coop Carbone.



4.4 Une population avec des besoins divers

Mont-Tremblant se caractérise par une population diversifiée composée de résidents permanents, de travailleurs saisonniers, de villégiateurs, de visiteurs touristiques et d'excursionnistes. Ces derniers, qui ne séjournent pas sur le territoire, génèrent des déplacements ponctuels importants, notamment des allers-retours en provenance des grands centres comme Montréal et Ottawa.

Les besoins en mobilité diffèrent selon ces profils :

- Déplacements quotidiens vers le travail, l'école et les services pour les résidents
- Liaisons entre les lieux d'hébergement et d'emploi pour les travailleurs saisonniers
- Accès simple, fluide et lisible aux pôles d'activités pour les visiteurs
- Gestion des flux d'entrée et de sortie pour les excursionnistes

Dans ce contexte, les aînés et les jeunes apparaissent particulièrement vulnérables en raison d'une offre de mobilité limitée hors automobile.

Les consultations citoyennes confirment un fort intérêt pour le développement de solutions de rechange :

- 83 % des infrastructures cyclables accrues
- 84 % des répondants souhaitent davantage de trottoirs et
- 86 % un renforcement du transport collectif local

Par ailleurs, la dynamique démographique traduit un vieillissement marqué de la population : alors que la proportion des 15 à 19 ans diminue légèrement entre 2012 et 2024, celle des 65 ans et plus passe d'environ 20 % à près de 33 % sur la même période, témoignant d'un changement structurel majeur.

Dans ce contexte, la mobilité à Mont-Tremblant doit répondre à des besoins diversifiés qui sont en transformation, en tenant compte du vieillissement de la population et de la nécessité de renforcer les solutions de rechange à l'automobile.

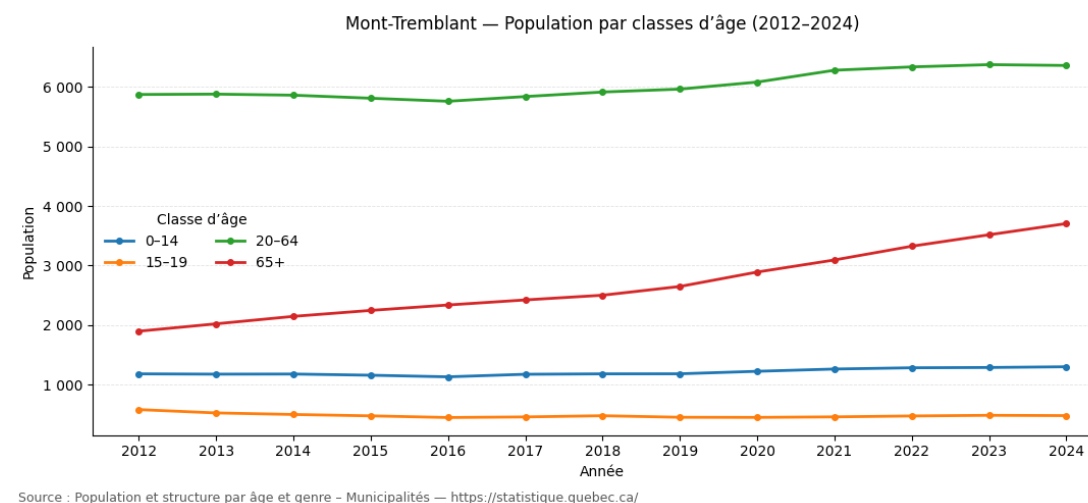


Figure 12 : L'évolution de la population par tranche d'âge au cours du temps

4.5 Un contexte propice à des défis de mobilité

En somme, l'attractivité du territoire s'accompagne de défis en matière de mobilité et d'équité territoriale. L'étendue du territoire, la topographie et la dispersion des zones habitées complexifient les déplacements quotidiens et l'accès équitable aux services. De plus, le rôle régional de la Ville de Mont-Tremblant génère des flux de déplacement significatifs en provenance des municipalités périphériques, accentuant la pression sur les infrastructures de transport.

5 Nos réseaux de transport et leurs défis

Le diagnostic de la mobilité part d'un portrait de la mobilité actuelle et de l'offre existante : les infrastructures, les services et les initiatives déjà en place.

Ce portrait résume les défis, mais met également en valeur ce qui fonctionne déjà bien grâce aux initiatives municipales déployées pour renforcer la mobilité durable.

5.1 Des réseaux de transport actif récréatifs bien présents, mais des réseaux utilitaires à améliorer



Figure 13 : Accès partagés à proximité de l'ancienne gare dans le Village (source : Coop Carbone)

Le territoire bénéficie d'un réseau de transport actif récréatif bien développé (sentiers et corridors naturels), composé notamment de sentiers multifonctionnels et du parc linéaire *Le P'tit Train du Nord*.

Cependant, le réseau cyclable utilitaire est moins articulé.

À travers les analyses pour le Plan de mobilité durable et pour le Projet de Plan d'urbanisme on constate que, malgré une offre récréative de grande qualité, les infrastructures actuelles répondent insuffisamment aux besoins de déplacements quotidiens entre les milieux de vie et les pôles d'activité.

Les autres intrants du diagnostic confirment deux besoins :

- D'une part, il importe de renforcer les liens cyclables entre le Centre-ville, le Village et les accès au parc linéaire, notamment par l'axe de la rue Labelle.
- D'autre part, la sécurisation des traverses aux intersections avec les axes routiers structurants ressort également comme un besoin prioritaire.

Les principaux pôles, Centre-ville, Station Mont Tremblant et Village, sont peu accessibles à pied ou à vélo, les infrastructures existantes étant souvent interrompues ou perçues comme peu sécurisées.

Cette situation concerne également certains autres lieux générateurs de déplacements, comme le Domaine Saint-Bernard, dont l'accès en modes actifs depuis les secteurs habités s'avère limité, malgré la vocation récréative du site.

5.2 Un service de transport collectif bien apprécié

Depuis 2019, l'accès au réseau municipal de transport collectif est gratuit pour l'ensemble des usagers. Cette mesure a entraîné une hausse significative de l'achalandage (+40 % entre 2018 et 2019), renforçant l'accessibilité et l'attractivité de ce mode de déplacement.

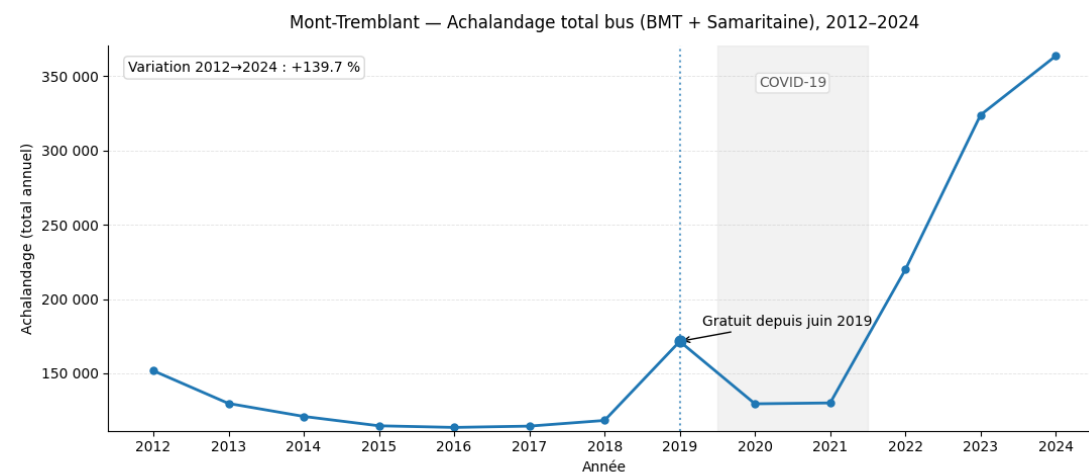


Figure 14 : L'évolution de l'achalandage du transport collectif municipal au cours du temps

Le service d'autobus relie la Station, le Village et le Centre-ville, avec une fréquence de 45 minutes en semaine. Une navette gratuite est aussi en place le mercredi pour aller au centre d'entraide de la Samaritaine entre 12 h et 15 h.

Depuis 2017, plusieurs initiatives ont été menées pour améliorer l'information à la clientèle et l'aménagement de certaines zones d'arrêt.

Malgré cette offre, le Domaine Saint-Bernard, lieu de loisir et de sport central pour la population n'est pas desservi de façon permanente (mais fait l'objet d'un projet pilote), et le secteur au sud de la route 117 souffre d'une couverture insuffisante, notamment en raison d'un nombre limité d'arrêts.

Au niveau régional, on identifie plusieurs opérateurs de services de transport collectif :

- Transport adapté et collectif des Laurentides (TACL) organise le service L'Inter entre Saint-Jérôme et Mont-Tremblant, et propose des taxibus et du transport adapté.
- Le transporteur Autobus Galland opère un service de bus interurbain privé Montréal – Mont-Laurier, qui fait un arrêt à Mont-Tremblant.
- Depuis novembre 2024 et à la suite d'un projet pilote en partenariat avec Tourisme Mont-Tremblant et Keolis, les voyageurs nationaux et internationaux peuvent profiter d'une navette directe entre l'aéroport YUL et la station de Mont-Tremblant les fins de semaine en hiver.

Le Projet de Plan d'urbanisme reconnaît le transport collectif comme un levier clé de transition vers une mobilité plus durable, particulièrement dans un contexte de croissance démographique, de vieillissement de la population et de pression touristique accrue.

5.3 Un réseau de transport collectif peu intégré et à bonifier

Malgré les améliorations au réseau municipal de transport collectif, les arrêts ne sont pas tous munis d'un abribus ou d'un trottoir accessible.

Le diagnostic identifie plusieurs autres limites à l'offre actuelle : couverture territoriale inégale, fréquence insuffisante et difficultés d'adaptation aux besoins saisonniers et aux horaires atypiques des travailleurs du secteur touristique.

Si la gratuité est bien perçue par les usagers pour des raisons d'égalité sociale, en revanche, les opérateurs soulignent les défis de pérennité financière.

L'Association de villégiature Tremblant met à disposition des navettes gratuites, mais celles-ci sont orientées vers la montagne pour les touristes en hébergement ou en villégiature et sont moins pertinentes pour l'ensemble des citoyens.

Le transport adapté et les liaisons inter-MRC sont encore peu développés, bien qu'ils représentent un potentiel important pour l'inclusion et la connectivité régionale.

La coordination entre opérateurs demeure insuffisante. Les horaires et les correspondances sont jugés peu arrimés, limitant l'usage quotidien du transport collectif. Les ateliers ont révélé un consensus sur la nécessité d'en améliorer la fréquence, la lisibilité et l'interconnexion.

De plus, même si les horaires ont été étendus au maximum, l'offre de taxi présente sur le territoire ne peut pas toujours répondre à la demande en dehors des horaires de bus.

La station de service Shell est le lieu de correspondance principal entre les services interurbains/régionaux et le service municipal. Le manque d'aménagements, de mobilier, d'information, de services et de signalétique en fait un lieu peu convivial pour tous les utilisateurs et offre un premier contact peu attrayant pour des nouveaux visiteurs.



Figure 15 : Station Shell, 231, rue de Saint-Jovite (Source : Coop Carbone)

5.4 Des services de mobilité partagée pas ou peu présents

Sur le territoire, il y a présentement peu de services de mobilité partagée offerts. Plusieurs exemples existent toutefois ailleurs, dans des villes de taille et de contexte géographique similaires :

- Des services **d'autopartage** comme Communauto, ne sont pas seulement présents dans les grands centres urbains au Québec, mais ils s'installent également dans de plus petites communautés, comme Chelsea/La Pêche en Outaouais.
- Des services de **vélopartage**, comme Bixi ou àVélo sont entre autres disponibles à Montréal, à Québec et à Sherbrooke, mais d'autres systèmes à plus petite échelle existent, par exemple en Gaspésie (Vélopartage RÉGÎM).



Figure 16 : service de vélopartage régional RÉGÎM en Gaspésie (source : site web RÉGÎM)

- Des plateformes de **covoiturage** comme AmigoExpress et Poparide permettent de trouver des voyages de covoiturage, principalement pour des déplacements intermunicipaux. On constate que l'offre sur le territoire de la Ville de Mont-Tremblant, pour des déplacements locaux et régionaux, est très limitée.

5.5 Un réseau routier structurant, avec des défis de cohabitation

La mobilité routière structure aujourd'hui la majorité des déplacements. Les corridors 117, 327 (rue Léonard, rue Labelle, chemin du Village), 323 (chemin de Brébeuf) et la montée Ryan constituent des axes structurants critiques. Sur ces axes, des phénomènes de congestion, d'excès de vitesse et d'insécurité pour les piétons et les cyclistes sont observés; particulièrement durant certaines périodes de pointe touristique.

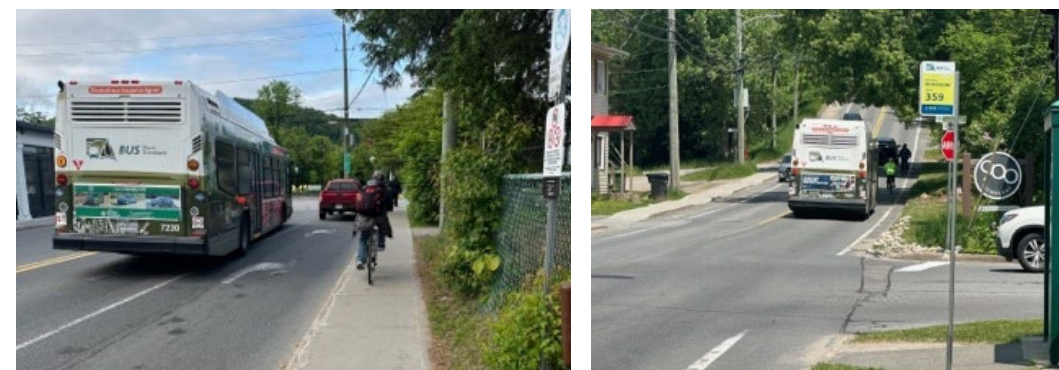


Figure 17 : Exemples de défis de cohabitation entre modes actif et circulation automobile
(Source : Coop Carbone)

Les enjeux de congestion et de stationnement observés dans les secteurs centraux et touristiques sont reconnus comme des freins à la qualité de vie des résidents et à l'expérience des visiteurs.

5.6 L'effet barrière de la route 117

La route 117 représente un obstacle majeur pour les cyclistes et les piétons. Elle présente plusieurs défis, incluant :

- Un manque de liens continus et directs entre les pôles;
- Des traverses peu sécuritaires;
- Des aménagements peu adaptés à la topographie et peu propices à offrir des conditions hivernales praticables.

Le Projet de Plan d'urbanisme insiste également sur l'importance d'assurer une cohabitation sécuritaire entre les usagers, particulièrement aux croisements avec la route 117.



Figure 18 : L'effet barrière de la route 117 (Source : Google Streetview)

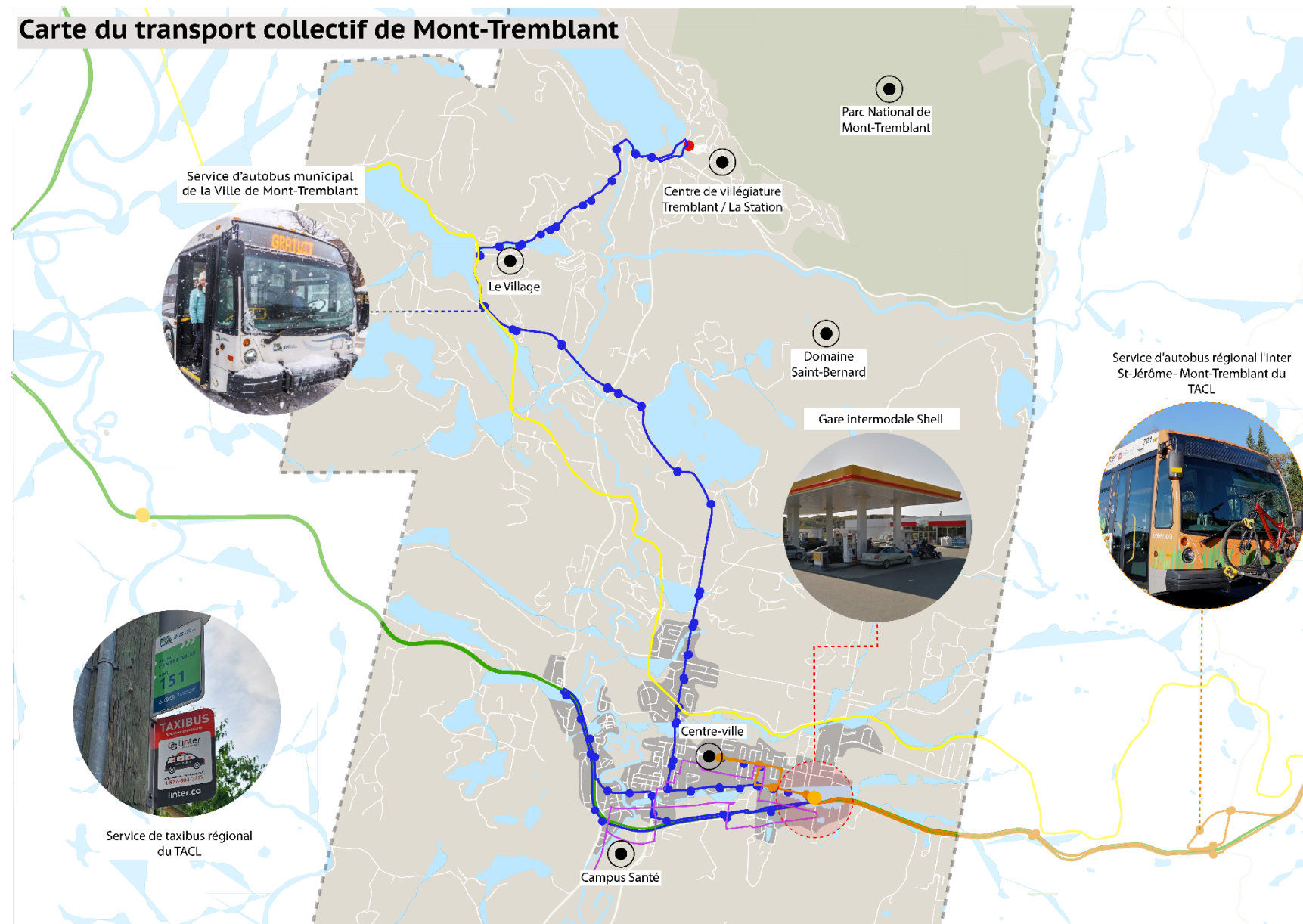
**CARTE 2 – PORTRAIT DES
RÉSEAUX :**
TRANSPORT COLLECTIF

Légende

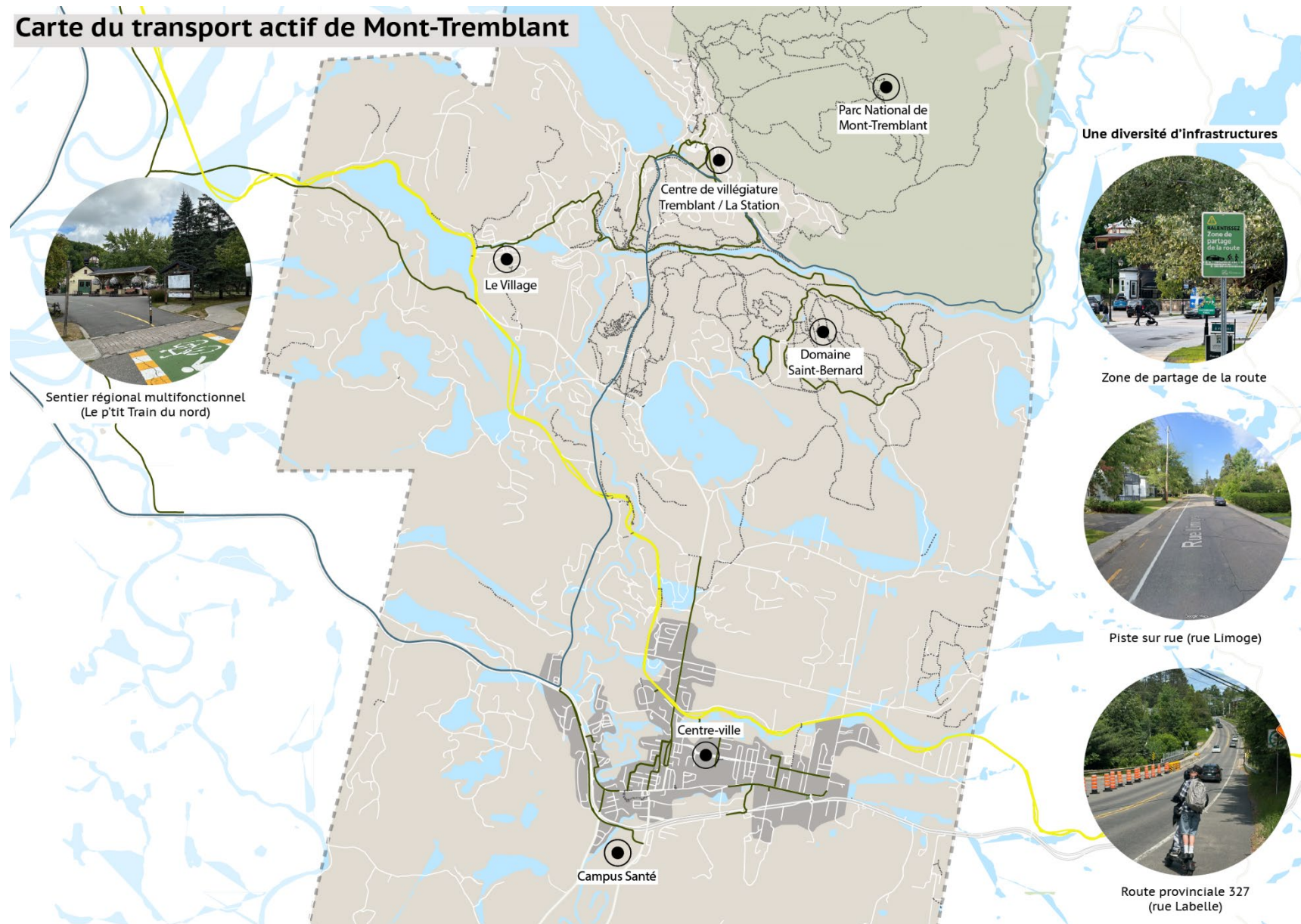
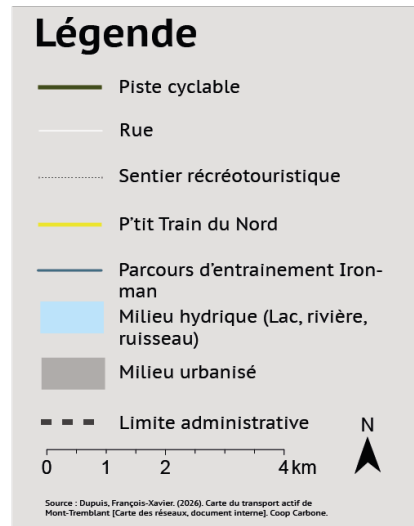
- Limite administrative
- Milieux hydriques (Lacs, rivières, ruisseaux)
- Milieu urbanisé
- Ligne et arrêt du Service d'autobus municipal de la Ville de Mont-Tremblant
- Ligne d'autobus Galland Montréal - Mont Laurier
- Ligne et arrêt du Service d'autobus régional l'Inter St-Jérôme-Mont-Tremblant du TACL
- Arrêt du service de taxibus régional du TACL
- Ligne de la navette La Samaritaine
- P'tit Train du Nord
- Station Mont-Tremblant Orléans Express navette YUL - La Station en fin de semaine

0 1 2 4 km
 Source : Dupuis, François Xavier. (2020). Carte du réseau de transport en commun de Mont-Tremblant [Carte des réseaux, document interne] Coop Carbone.

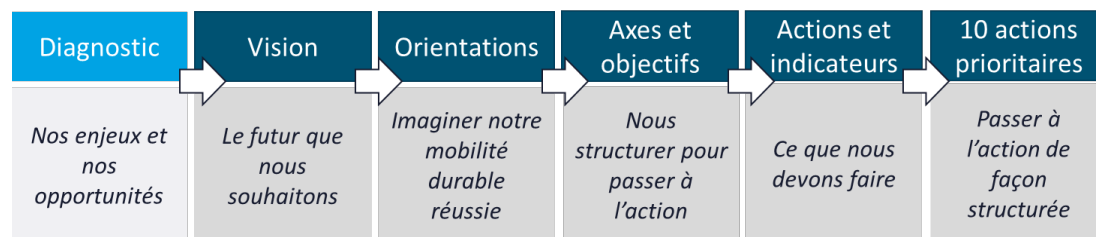
Carte du transport collectif de Mont-Tremblant



**CARTE 3 – PORTRAIT DES
 RÉSEAUX :**
 TRANSPORT ACTIF



6 Le diagnostic : enjeux et opportunités



Le diagnostic repose sur une démarche d'analyse croisée intégrant les cinq intrants complémentaires déjà mentionnés (la visite de terrain, les ateliers participatifs, le sondage citoyen, l'analyse de la littérature et les entrevues ciblées), offrant une lecture approfondie et structurée de la mobilité à Mont-Tremblant.



Figure 19 : Ateliers participatifs en présentiel réunissant les partenaires et les consultants

Chaque intrant contribue ainsi à éclairer, par milieu ou par pôle, les conditions d'accès, les besoins spécifiques, les vulnérabilités et les opportunités.

6.1 Les enjeux de mobilité

Les enjeux pour **RÉDUIRE** la dépendance à l'automobile

- Le territoire présente une dépendance structurelle à l'automobile, liée à son organisation polycentrique et à la dispersion des pôles d'activités.
- Les flux touristiques saisonniers accentuent l'utilisation de la voiture et génèrent des pics de congestion, notamment dans les pôles principaux (le Village, le Centre de villégiature Tremblant et le Centre-ville).
- Certains axes structurants, comme la montée Ryan, subissent des pressions importantes lors des périodes de pointe et des événements.

Les enjeux pour **TRANSFÉRER** les déplacements vers des modes plus durables

- L'offre de transport collectif demeure limitée, notamment en termes de fréquence, d'amplitude horaire et de couverture spatiale, ce qui réduit son attractivité pour les déplacements quotidiens comme touristiques.
- Des enjeux de capacité sont observés à certains moments, lorsque les autobus atteignent leur pleine charge au cours du trajet.
- Ces contraintes freinent le report modal vers le transport collectif, particulièrement lors des périodes de forte fréquentation.

Les enjeux pour **AMÉLIORER** la qualité et l'intégration du système de mobilité

- L'intermodalité est limitée par un manque d'intégration des infrastructures, notamment en ce qui concerne les stationnements incitatifs, le jalonnement et les points de correspondance entre les modes.

- Les déplacements actifs sont parfois freinés par des ruptures de parcours, l'absence d'éclairage ou le caractère peu praticable de certaines sections.
- Ces lacunes réduisent la continuité, la sécurité et l'efficacité des parcours multimodaux sur le territoire.

Les enjeux de mobilité résident ainsi dans la capacité à assurer une fluidité toute saison, à offrir des solutions de rechange envisageables à la voiture et à relier efficacement les milieux de vie, les pôles touristiques et les services.

6.2 Les enjeux EDIA

La configuration actuelle de la mobilité renforce des inégalités d'accès pour plusieurs groupes qui comptent parmi les plus dépendants du transport collectif et des modes de mobilité active.

- Les ménages sans voiture, les jeunes, les personnes âgées, les travailleurs saisonniers et les personnes à mobilité réduite rencontrent des obstacles importants : horaires inadéquats, distances élevées entre les arrêts, manque de continuité piétonne ou information insuffisante.
- Les travailleurs à faible revenu, souvent employés dans l'industrie touristique, dépendent d'une offre de transport qui n'est pas alignée sur leurs horaires atypiques.
- Les familles rencontrent des défis liés à la sécurité des cheminements, particulièrement en hiver.
- Sur le plan linguistique et culturel, l'information et la signalisation ne sont pas toujours adaptées à la diversité des usagers, notamment les touristes internationaux.

Les enjeux EDIA résident donc dans la création d'une mobilité plus inclusive, qui tient compte des besoins différenciés et garantit un accès sûr, abordable et équitable pour tous.

6.3 Les enjeux de gouvernance

Le succès des interventions permanentes ou temporaires pour rendre la mobilité plus durable dépend d'une coordination efficace entre plusieurs acteurs sur le territoire.

- La gouvernance de la mobilité est fragmentée entre des acteurs municipaux, régionaux, institutionnels et privés, ce qui complique la coordination et la planification intégrée.
- Les pôles touristiques stratégiques impliquent des partenaires aux mandats variés (municipalité, stations, promoteurs, entreprises de transport, partenaires touristiques), rendant difficile l'alignement sur des priorités communes, notamment en période d'achalandage.
- L'absence d'une gouvernance unifiée du transport collectif et du stationnement limite la capacité à optimiser les ressources, à harmoniser les communications et à déployer des mesures cohérentes.
- De plus, la gestion saisonnière (été, hiver, événements majeurs) exige une organisation agile qui n'est pas encore pleinement structurée.

Les enjeux de gouvernance résident donc dans la mise en place d'un cadre de gouvernance clair, collaboratif et orienté vers la performance, soutenu par des données et des processus partagés.

CARTE 4 - DIAGNOSTIC : ENJEUX MOBILITÉ ET GOUVERNANCE

L'ENJEU PRINCIPAL

L'auto reste dominante pour la plupart des motifs

LES ENJEUX À TRAVERS TOUT LE TERRITOIRE :

TRANSPORT ACTIF

- Discontinuité et cohérence des réseaux
- Étendue des réseaux sur le territoire
- Signalétique incomplète
- Différents réseaux sous différentes juridictions
- Cohérence et arrimage régional

TRANSPORT COLLECTIF

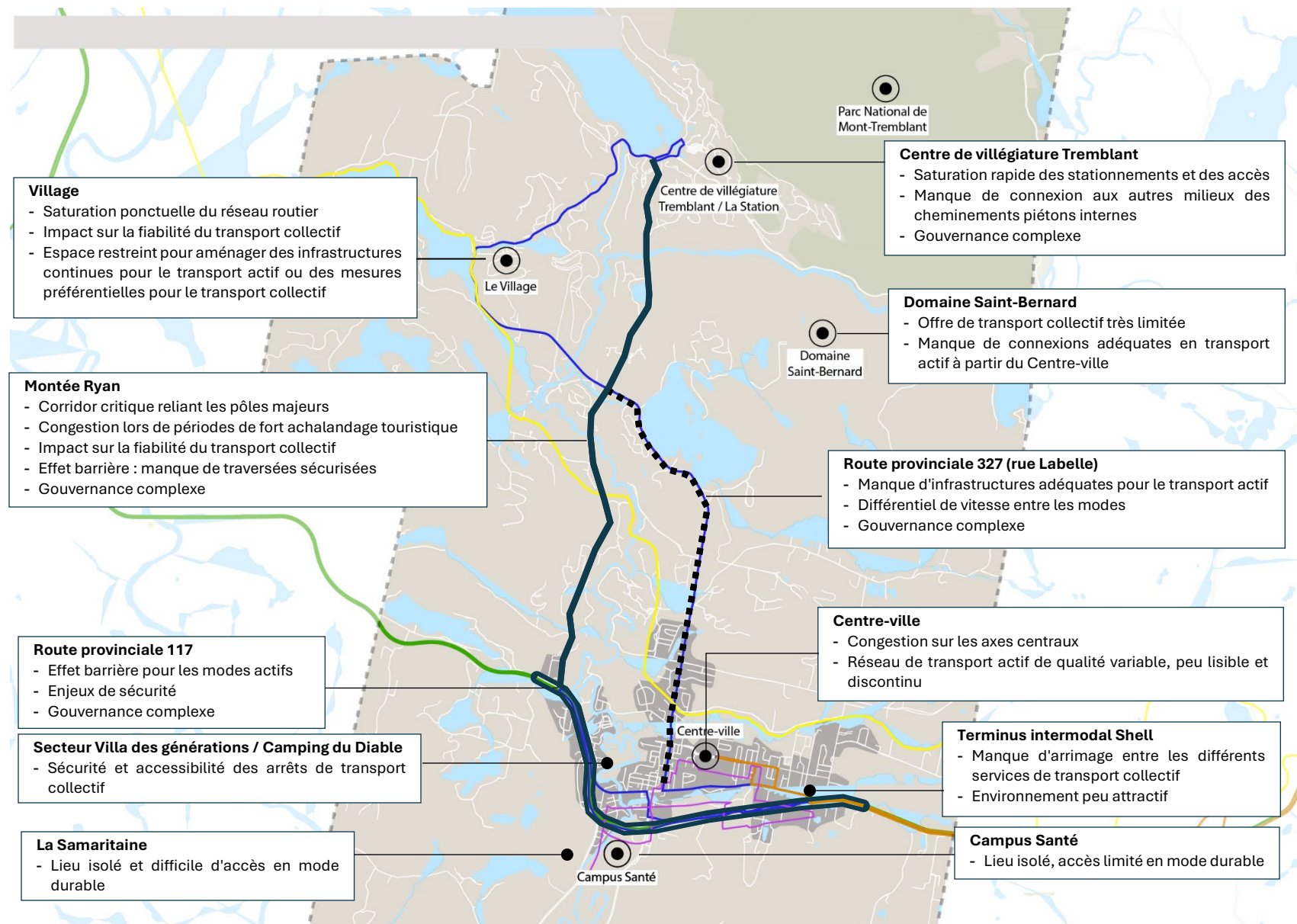
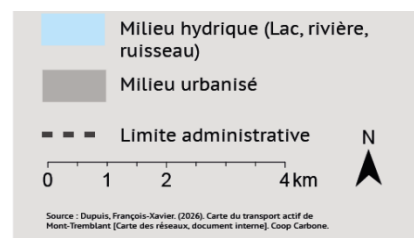
- Couverture, fréquence et amplitude
- Sécurité aux arrêts
- Fiabilité du service lors de congestion
- La gratuité crée la demande, qui requiert plus de moyens

INTERMODALITÉ

- Peu d'arrimage entre les différents services de transport collectif
- Information éclatée
- Stationnements incitatifs peu définis et lisibles

SAISONALITÉ ET TOURISME

- Congestion et enjeux de cohabitation amplifiés lors d'événements et journées de fort achalandage
- Disponibilité réduite des réseaux de transport actif (marche, vélo) en hiver.



CARTE 5 - DIAGNOSTIC : ENJEUX ÉQUITÉ, DIVERSITÉ, INCLUSION, ACCESSIBILITÉ (EDIA)

ENJEUX EDIA SUR TOUT LE TERRITOIRE

Un accès inégal aux opportunités et aux besoins essentiels (travail/études/soins) en fonction du mode de transport (mode auto versus modes durables).

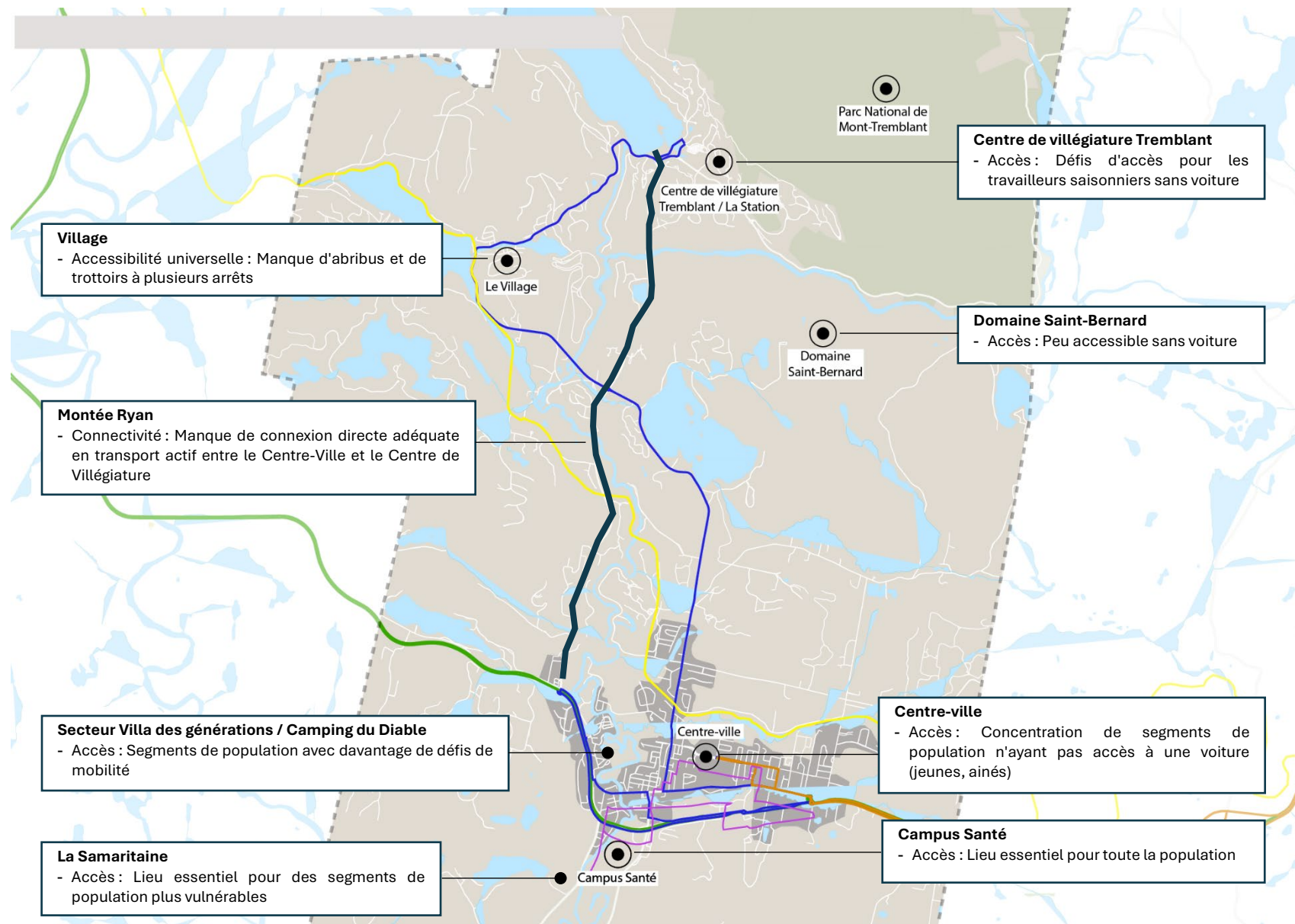
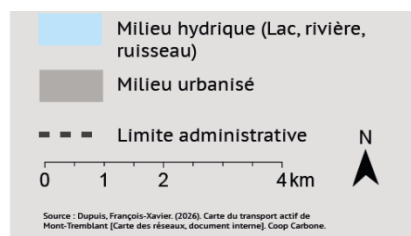
Le besoin de motorisation impacte la rétention des jeunes et l'attraction de main d'œuvre à Mont-Tremblant.

Des risques d'isolement et de stress au sein des aînés et des personnes moins motorisées ou avec des défis de mobilité.

Un accès inégal aux logements qui sont à proximité des services.

La tension entre l'activité touristique et la qualité de vie des citoyens.

Le risque de perte d'attractivité touristique lors de périodes de plus grand achalandage et les impacts potentiels sur les revenus (publics et privés) et la viabilité.



6.4 Les opportunités

Le territoire présente des opportunités significatives pour transformer l'expérience de mobilité.

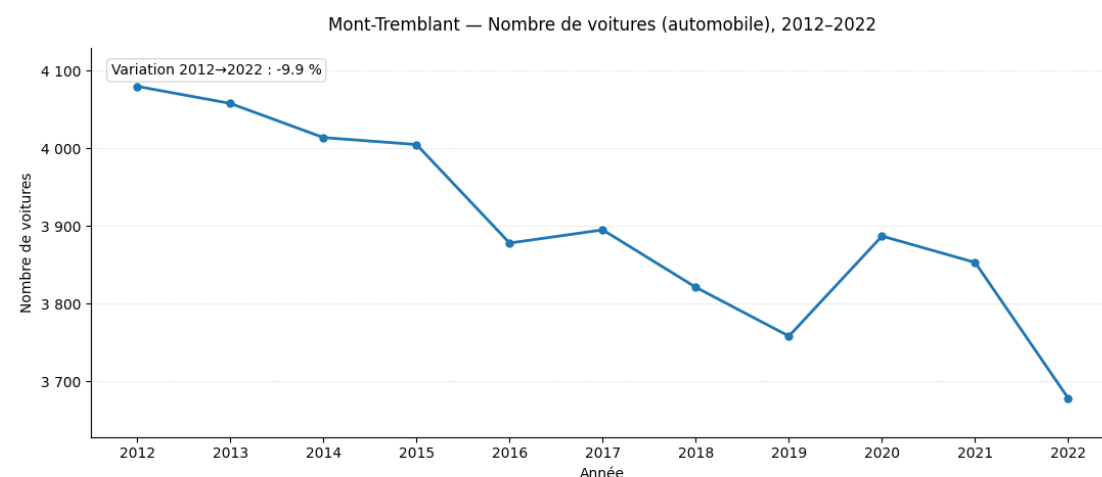


Figure 20 : Évolution du nombre de voitures immatriculées à Mont-Tremblant au cours du temps

Les opportunités pour **RÉDUIRE** la dépendance à l'automobile

- La baisse du nombre de véhicules immatriculés appartenant à des citoyens sur le territoire constitue une tendance favorable qui représente une opportunité structurante pour accélérer la transition vers une mobilité plus durable.
- Le territoire dispose d'un patrimoine récréatif important (corridors verts, pistes et sentiers) qui peut être mobilisé pour encourager les déplacements actifs, comme la marche et le vélo.

- Le développement de connexions actives sécurisées peut contribuer à réduire la dépendance à l'automobile pour les déplacements locaux.

Les opportunités pour **TRANSFÉRER** les déplacements vers des modes plus durables

- La concentration des pôles d'activités et leur attractivité offrent un fort potentiel pour renforcer le transport collectif, notamment grâce à des lignes structurantes, une meilleure fréquence de service et de l'information en temps réel.
- La mise en valeur des infrastructures intermodales existantes peut faciliter les changements de mode de transport et encourager l'utilisation du transport collectif.
- Le développement de stationnements incitatifs et de navettes saisonnières représente une opportunité pour favoriser le transfert des déplacements automobiles vers des modes collectifs.

Les opportunités pour **AMÉLIORER** l'efficacité et la gouvernance du système de mobilité

- L'intérêt des acteurs du tourisme et des entreprises locales crée un contexte favorable à la mise en place de partenariats innovants, notamment en matière de financement, de co-gestion et de services de mobilité partagés.
- La modernisation des outils de gestion de la mobilité (données, billetterie intégrée, optimisation du stationnement) représente une opportunité majeure pour une gouvernance plus efficace et une mobilité plus durable, inclusive et performante.

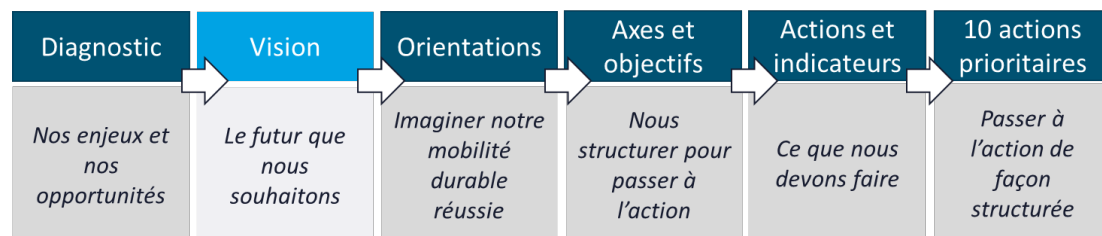
6.5 Des bases claires pour se projeter dans le futur

Le portrait de la mobilité actuelle met en évidence un territoire avec des atouts, mais confronté à des défis structurels liés à sa configuration, à la saisonnalité et à la diversité de ses usagers.

Les constats dressés confirment la pertinence de renforcer les solutions de rechange à l'automobile, notamment pour certains déplacements où des solutions de rechange sont pertinentes par exemple pour les visiteurs ou pour réduire l'usage d'une deuxième ou troisième voiture dans les ménages. Ils soulignent également l'importance de mieux relier les pôles entre eux et d'adapter l'offre de mobilité aux réalités sociales, climatiques et économiques du territoire.

Ces éléments constituent le socle sur lequel s'appuient la vision et les orientations du Plan de mobilité, en continuité directe avec les objectifs d'aménagement, de durabilité et d'équité territoriale portés par la planification stratégique 2024-2028 et le Projet de Plan d'urbanisme 2025. Par son positionnement structurant et l'avancement de sa démarche, la Ville de Mont-Tremblant, représentée indirectement par sa MRC, se place ainsi en acteur mobilisateur à l'échelle régionale, en mesure d'influencer les discussions au sein de la table régionale de concertation en mobilité durable des Laurentides.

7 Notre vision : le futur auquel nous aspirons



Les constats faits dans la phase diagnostic et les échanges au sein du comité de pilotage quant aux ambitions de la Ville sur le plan de la mobilité durable ont mené à cet énoncé de vision.

Notre vision :

*La mobilité sur le territoire de la Ville de Mont-Tremblant **défie le statu quo** : elle **réduit ses émissions** de gaz à effet de serre (GES) et **améliore la santé**.*

*Tout en assurant **l'accès aux besoins et aux opportunités**, la mobilité contribue à la création de **milieux de vie attirants**, pour une **population diverse** (en âge, moyens et habiletés).*

*La **qualité**, la **convivialité** et la **priorisation** des options de mobilité durable se traduisent par la **réduction de la motorisation** et de la part du **voiturage en solo** sur le territoire ou doivent permettre de les réduire.*

Nous avons fait le choix de ne pas mettre d'horizon ou de date cible comme nous pouvons parfois le constater dans d'autres visions. Nous croyons que le virage et le chemin vers une mobilité plus durable n'ont pas de fin, et qu'il s'agit d'une démarche continue.

Les façons pour rendre la mobilité plus durable changeront avec le temps. Dans cette optique, il faudra prévoir que les actions, mais peut-être également les axes d'intervention et leurs objectifs précis soient mis à jour de façon cyclique.

L'énoncé de vision se veut aspirationnel pour notre collectivité. Elle concentre les éléments clés qui reflètent des valeurs considérées pérennes.



La vision reflète **l'ambition fondamentale** de faire un virage durable pour la mobilité : réduire les effets négatifs de la tendance actuelle et faire en sorte que la mobilité contribue au bien-être de la population.



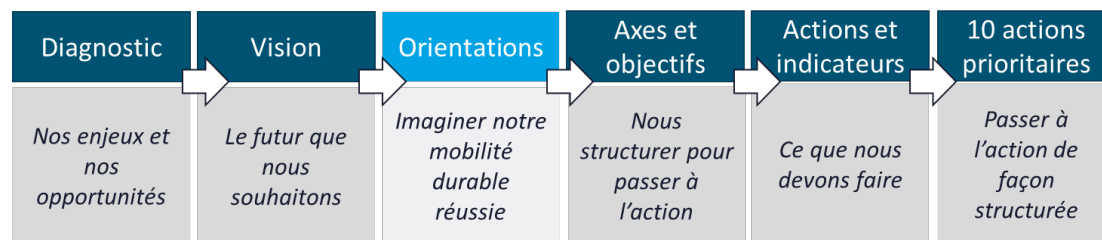
La vision met l'accent sur les **bénéfices et les bénéficiaires** : la mobilité doit être un atout pour chaque individu sur le territoire, que ce soit pour ses déplacements ou pour sa qualité de vie.



La vision articule la volonté explicite de faire des choix dont les **retombées sont mesurables**, pour une reddition de compte transparente.

8 Les orientations : les bénéfices attendus

8.1 Une structure pour nous guider : les échelles de mobilité



La phase de diagnostic, combinée à l'analyse des leviers d'action en matière de mobilité durable, a permis de mettre en évidence la diversité des situations de déplacement sur le territoire de la Ville de Mont-Tremblant. Ces situations ne relèvent pas toutes les mêmes enjeux, ni les mêmes priorités d'intervention.

Afin de structurer les orientations du présent Plan de mobilité durable de façon claire et opérationnelle, il est apparu pertinent de les organiser selon différentes échelles de mobilité, chacune correspondant à des usages, à des besoins et à des expériences distinctes pour les usagers.

On distingue sur le territoire quatre grandes situations de déplacement :

1. **Les déplacements à l'intérieur des milieux de vie de proximité**, généralement courts et fréquents, où les modes actifs et la qualité de l'environnement de déplacement jouent un rôle central.
2. **Les déplacements entre les différents pôles du territoire**, qui nécessitent des liens structurants, sécuritaires et efficaces, combinant transport collectif, mobilité active et intermodalité.
3. **Les déplacements à partir du territoire de la Ville ou vers celui-ci**, incluant l'accès des résidents, navetteurs, visiteurs et touristes, où la planification intermodale et les lieux de transfert deviennent déterminants.

4. **Les déplacements de transit à travers le territoire**, qui n'y ont ni origine ni destination et mais qui peuvent avoir des répercussions importantes sur les milieux de vie.

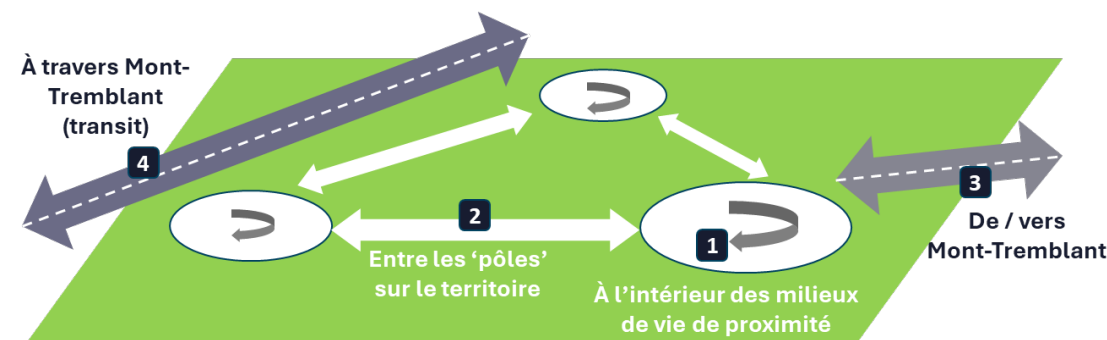


Figure 21 : Les échelles de mobilité : vers le territoire, entre les pôles, au sein des milieux de vie

Dans le cadre des orientations, la circulation de transit est abordée de manière transversale et intégrée aux autres échelles de mobilité, puisqu'elle influence directement la qualité, la sécurité et la convivialité des déplacements dans les milieux de vie, entre les pôles et aux portes d'entrée du territoire.

Les orientations sont formulées du point de vue des usagers, qu'il s'agisse des résidents, des travailleurs, des visiteurs ou des touristes. Elles tiennent compte de la diversité des profils et des contextes d'usage. Elles expriment également ce que la mobilité doit permettre au quotidien, indépendamment des moyens concrets qui seront mobilisés par la suite.

8.2 Orientations A : La mobilité à la Ville de Mont-Tremblant est un succès à l'intérieur des milieux de vie de proximité, si :



A.1. Tous les résidents se sentent à l'aise de se déplacer à pied et à vélo, à tout moment de la journée et durant les quatre saisons.

Les déplacements de proximité sont souvent les plus courts et les plus fréquents. Les modes actifs sont parmi les plus accessibles, génèrent très peu de GES et requièrent moins d'espace public que l'automobile.

Dans les différents milieux de vie, la cohabitation entre résidents

permanents, enfants, aînés, travailleurs saisonniers et visiteurs renforce l'importance d'environnements lisibles, sécuritaires et confortables, incluant l'éclairage, la continuité des parcours et un entretien quatre saisons.

A.2. Les résidents ont facilement accès à des services pour leurs besoins quotidiens de base dans leurs milieux de vie de proximité.

L'accès à des services de base à courte distance réduit la dépendance à l'automobile, diminue les distances parcourues et favorise des habitudes de déplacement plus saines. La proximité des services, combinée à des infrastructures piétonnes et cyclables continues, constitue une condition gagnante de mobilité durable et d'équité d'accès au quotidien.

A.3. Les résidents et les visiteurs peuvent intuitivement naviguer à l'intérieur des pôles et y repérer les réseaux et services pour se déplacer entre les pôles.

Les déplacements sont les plus agréables et plus efficaces quand on peut se repérer dans le territoire sur lequel on se trouve. Bien qu'une majorité de gens ont accès à des outils sur leurs téléphones intelligents, l'information présente et visible dans l'espace public dans lequel ils naviguent reste essentielle. En combinaison avec l'aménagement de l'espace public, la signalétique sur le terrain permet une orientation intuitive. Elle permet également de comprendre les différents réseaux qu'on peut combiner pour les déplacements à différentes échelles. Dans un contexte avec beaucoup de visiteurs qui ne sont pas aussi familiers avec le territoire que les résidents, cette dimension prend encore plus d'importance.

A.4. Les personnes qui se rendent en automobile dans les pôles d'activité sont encouragées à laisser leur véhicule dans les stationnements aux abords desdits pôles.

La réduction de la circulation automobile au cœur des pôles améliore la sécurité, la convivialité et la qualité de l'expérience urbaine. Une stratégie de stationnement incitatif (localisation en périphérie, information claire, cheminements actifs sécurisés, connexion au transport collectif, tarification ou gestion adaptée) permet de limiter la congestion et de libérer de l'espace public pour les usages prioritaires (piétons, vélos, transport collectif, espaces publics). Cette approche est particulièrement pertinente dans un contexte d'achalandage touristique et événementiel.

8.3 Orientations B - La mobilité à la Ville de Mont-Tremblant est un succès si, pour leurs déplacements entre les pôles sur le territoire de la Ville de Mont-Tremblant :



B.1. Les citoyens et les visiteurs ont accès à un service de transport collectif attrayant et fiable, facile à comprendre, à un coût compatible avec leur budget disponible.

Un transport collectif structurant entre pôles est une condition clé pour réduire le voiturage solo. Sa performance dépend notamment de la fréquence, du temps de trajet, de l'amplitude horaire, de la

fiabilité (respect des horaires, régularité du service et adéquation de la capacité des autobus à la demande), de la lisibilité du réseau (simplicité, information en temps réel) et de l'accessibilité universelle des arrêts. Il doit aussi répondre aux réalités saisonnières (été/hiver/événements) et aux besoins des travailleurs et des visiteurs.

B.2. Les citoyens et les visiteurs ont le choix de se déplacer entre les pôles en mode actif, sur des axes efficaces qui réduisent l'effet de barrières physiques ou topographiques et qui sont disponibles durant les quatre saisons.

Les déplacements actifs entre pôles constituent une solution de rechange pertinente pour les trajets de courtes et moyennes distances, à condition que les parcours soient continus, sécuritaires et lisibles. À Mont-Tremblant, les barrières physiques (route 117),

la topographie et les conditions hivernales exigent des aménagements adaptés, incluant des traverses sécurisées, un éclairage adéquat et un entretien quatre saisons. Ces liens actifs renforcent l'autonomie des usagers, complètent l'offre de transport collectif et contribuent à la santé et à la qualité de vie.

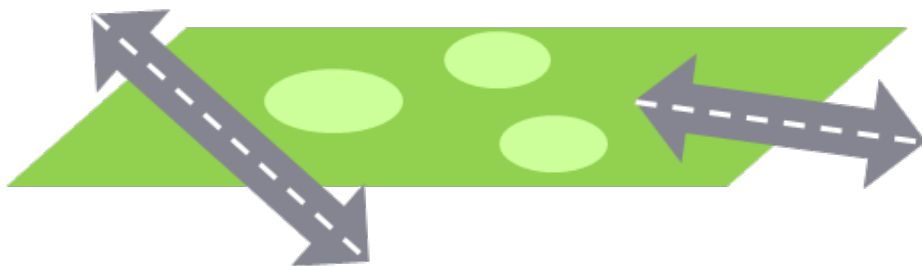
B.3. Les citoyens et les visiteurs peuvent efficacement accéder aux réseaux et aux pôles naturels sur le territoire en mobilité active et en transport collectif.

Les réseaux naturels et récréotouristiques font partie intégrante de l'identité et de l'attractivité de la ville. Faciliter leur accès par la mobilité active et le transport collectif permet de réduire la pression automobile, de protéger les milieux sensibles et d'offrir une expérience cohérente avec les valeurs environnementales du territoire. Ces accès contribuent également à démocratiser l'usage des espaces naturels, en les rendant accessibles à des populations qui ne disposent pas nécessairement d'une voiture.

B.4. Les touristes et les visiteurs sont incités à se déplacer entre les pôles sans utiliser leur voiture personnelle.

Dans un contexte de forte fréquentation touristique, l'adoption de modes de déplacement durables par les visiteurs est essentielle pour limiter la congestion et préserver la qualité des milieux de vie. Une offre intégrée combinant navettes saisonnières, transport collectif régulier, stationnements incitatifs, cheminements actifs sécurisés et information multilingue permet de simplifier les choix de déplacement. Lorsque les solutions de rechange à la voiture sont intuitives, efficaces et bien intégrées à l'expérience touristique, les visiteurs deviennent des acteurs à part entière de la mobilité durable du territoire.

8.4 Orientations C : La mobilité durable de la Ville de Mont-Tremblant est un succès si, pour accéder au territoire de la Ville :



C.1. Pour les résidents, navetteurs, visiteurs et touristes, les combinaisons de modes durables sont des solutions de rechange au voiturage en solo attrayantes, faciles à planifier et à utiliser.

L'accès au territoire de Mont-Tremblant repose encore largement sur l'automobile individuelle. Pour réduire cette dépendance, les solutions de rechange durables doivent être simples, lisibles et efficaces, en particulier pour les déplacements de moyennes et de longues distances. La combinaison de plusieurs modes (transport interurbain ou régional, transport collectif municipal, mobilité active et

covoiturage) doit être facile à comprendre et à planifier, grâce à une information intégrée, à des correspondances fiables et à des parcours continus. Lorsque ces combinaisons sont conviviales et prévisibles, elles deviennent des options envisageables tant pour les déplacements quotidiens que pour les séjours touristiques.

C.2. Les voyageurs intermodaux bénéficient de lieux de transferts agréables, accessibles, logiques, qui contribuent à l'expérience de voyage.

Les lieux de transfert jouent un rôle clé dans la perception et l'adoption de la mobilité durable. Des espaces bien localisés, sécuritaires et accessibles universellement facilitent les changements de mode et réduisent les frictions associées aux déplacements intermodaux. À Mont-Tremblant, ces pôles d'échange doivent être conçus comme de véritables portes d'entrée du territoire, offrant confort, information claire, protection contre les intempéries et services de base (abribus, supports à vélos, débarcadères ou dépose-minute, information en temps réel). Une expérience positive lors des correspondances renforce l'attractivité globale des déplacements sans voiture.

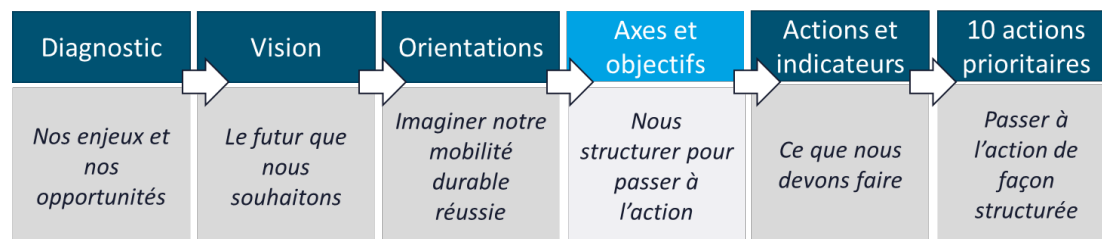
C.3. Les visiteurs en voiture trouvent intuitivement des stationnements où ils sont incités à transférer aux modes durables pour leurs déplacements sur le territoire.

La gestion stratégique du stationnement constitue un levier essentiel pour orienter les comportements de déplacement dès l'arrivée sur le territoire. En identifiant clairement des stationnements incitatifs situés aux points d'entrée stratégiques et en les connectant efficacement aux réseaux de transport collectif et de mobilité active, la Ville peut réduire la circulation automobile à l'intérieur des pôles. Une signalisation claire, une information en amont (avant l'arrivée) et une intégration aux outils numériques de mobilité permettent aux visiteurs de comprendre rapidement leurs options et d'adopter des modes durables sans complexité.

C.4. La qualité et la sécurité dans les milieux de vie ne sont pas affectées par la circulation qui ne fait que transiter sur le territoire.

La circulation de transit génère des effets négatifs sur la sécurité, le bruit, la qualité de l'air et la convivialité des milieux de vie, sans bénéfice direct pour la collectivité locale. Une mobilité durable réussie implique de limiter ces flux dans les secteurs sensibles, notamment les quartiers résidentiels et les cœurs de pôles. La hiérarchisation du réseau routier, les mesures d'apaisement de la circulation et une gestion cohérente des itinéraires de transit permettent de protéger les milieux de vie, tout en maintenant l'efficacité des déplacements nécessaires à l'échelle régionale.

9 Les axes, les objectifs et les actions



9.1 Trois axes d'intervention sur la mobilité

Dans les volets précédents de diagnostic, vision et orientations, les bénéficiaires de la mobilité sont mis au centre. Cette démarche vise à assurer que leurs besoins actuels et futurs pour une mobilité durable soient bien identifiés.

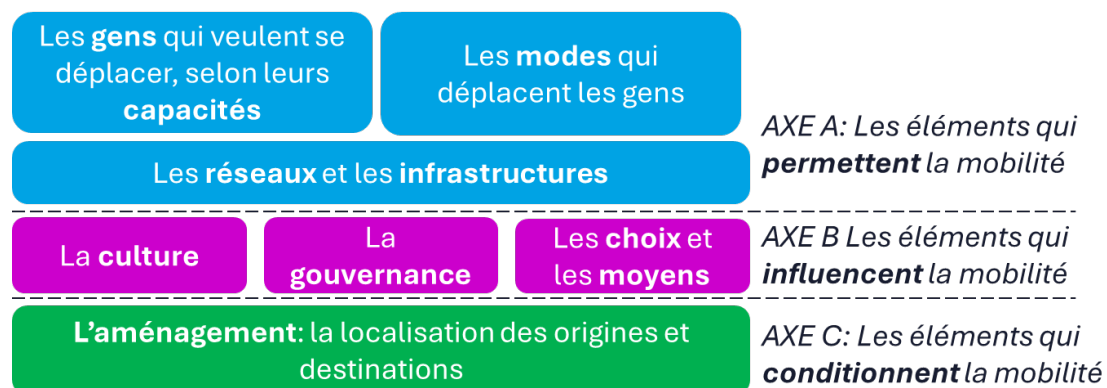


Figure 22 : Les trois axes d'intervention sur la mobilité

Pour développer des axes d'intervention, des objectifs et des actions, le point de vue change : ils doivent avant tout permettre de passer à l'action. Les axes d'intervention et les actions sont articulés de la façon suivante :

- Répondre aux enjeux identifiés dans la phase Diagnostic;
- Se propulser vers les changements nécessaires pour réaliser la vision du futur et les orientations qui y sont attachés.

9.2 Les trois axes, avec leurs objectifs

Axe A : Les éléments qui permettent la mobilité

Ils regroupent les éléments les plus tangibles et les plus visibles de la mobilité. Il y a d'abord les personnes qui se déplacent, avec leurs besoins, leurs capacités et leurs moyens variés. Les différents modes qui permettent aux personnes de se déplacer sont d'autres éléments sur lesquels nous pouvons intervenir. Finalement, il y a les réseaux et les infrastructures sur lesquels se font les déplacements.

Objectif A1 : Assurer que les réseaux de transport actif sont complets et cohérents, accessibles, sécuritaires et disponibles

Objectif A2 : Offrir un réseau de transport collectif accessible et performant qui relie les pôles sur le territoire

Objectif A3 : Renforcer l'intermodalité entre les modes durables, et avec les véhicules personnels

Objectif A4 : Développer des solutions de mobilité partagée pertinentes pour la population et pour le territoire

Objectif A5 : Donner une place à l'auto qui ne nuit pas à l'attractivité et au succès des modes de mobilité durable

Axe B : Les éléments qui influencent la mobilité

Il s'agit d'éléments moins tangibles, mais qui sont essentiels pour pleinement réaliser les bénéfices des actions au niveau des différents modes, des réseaux, des infrastructures et de l'aménagement. Sous cet axe, on trouve notamment la culture de mobilité, des éléments de gouvernance et également les moyens disponibles et les choix que nous ferons avec.

Objectif B1 : Contribuer à l'émergence d'une culture de mobilité durable inclusive au sein de la population et des visiteurs

Objectif B2 : Mener par l'exemplarité, avec ses partenaires

Objectif B3 : Clarifier et structurer la gouvernance pour assurer une planification et une mise en œuvre plus intégrée et efficiente

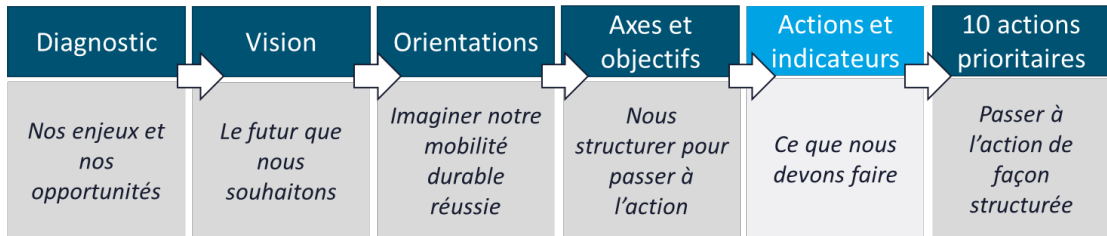
Axe C : Les éléments qui conditionnent la mobilité

Les localisations de l'origine et de la destination de chaque déplacement en déterminent l'effort en distance et en temps. Les choix passés et futurs des emplacements de différentes fonctions sur le territoire conditionnent alors directement la mobilité.

En plus, les choix sur le plan de l'aménagement des différents milieux de vie ont une incidence directe sur la qualité de la mobilité. Il est ainsi logique que le Plan de mobilité durable articule des objectifs et des actions en lien avec l'aménagement du territoire, notamment pour orienter le Plan d'Urbanisme.

Objectif C : Assurer que les choix et décisions au niveau de l'aménagement et de la mobilité se renforcent mutuellement

9.3 Les actions et les indicateurs



Les objectifs articulés sous les trois axes nous permettent de proposer des actions pour y répondre. Plutôt qu'identifier la finalité de ses actions, nous les formulons en fonction des premiers pas qu'il faut prendre pour se mettre en marche, de façon structurée.

Des indicateurs par objectif permettront de suivre le chemin vers l'atteinte de ces objectifs. Deux types d'indicateurs sont proposés :

- Les indicateurs d'actions visent à mesurer l'avancement des actions (= ce qui est fait).
- Les indicateurs de retombées mesureront les bénéfices attendus des actions sur la mobilité durable (= le résultat de ce qui est fait).

9.4 Axe A : Les éléments qui permettent la mobilité durable

Afin de permettre un passage à l'action structuré et clair, les objectifs et les actions sous cet axe sont déclinés autour des différents modes de mobilité.

Objectif A1 : Assurer que les réseaux de transport actifs sont complets et cohérents, accessibles, sécuritaires et disponibles

Les actions sous cet objectif s'inscrivent d'abord dans les orientations sur le plan des milieux de vie de proximité : les transports actifs y sont le mode privilégié. En plus, ils doivent être une solution de rechange attirante pour les déplacements entre les pôles sur le territoire.

Actions	
A1.1	Évaluer et analyser la qualité et la connectivité des réseaux cyclopédestres actuels, intégrant un audit EDIA .
A1.2	Développer un plan directeur des réseaux cyclopédestres , incluant une hiérarchie des réseaux, les maillons manquants, des parcours piétons accessibles, et en élaborer la stratégie de mise en œuvre.
A1.3	Définir une stratégie de stationnement de vélos , incluant des typologies pour différents besoins, la mutualisation des solutions publiques (ex. aux écoles) et privées et les critères de succès pour un arrimage régional.
A1.4	Adopter des guides de conception des réseaux cyclopédestres, incluant des typologies, des solutions éphémères, le mobilier, et assurer la cohérence régionale.
A1.5	Renforcer le développement et le déploiement d'un plan intégré et complet de signalétique pour les déplacements à pied et à vélo sur le territoire, incluant pour des mesures temporaires (détours).
A1.6	Adapter la politique de déneigement , incluant des critères de performance et de priorisation et l'exploration de diffuser l'état du réseau en temps réel.

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- *Le pourcentage de km de rues résidentielles avec trottoirs et avec éclairage*
- *Le nombre et la longueur des maillons manquants ajoutés dans les réseaux cyclopédestres*
- *Le nombre de stationnements à vélo sécurisés sur le territoire*
- *Le pourcentage du réseau cyclopédestre aménagé selon les guides de conception et de signalétique*

Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :

- *L'achalandage du transport actif*
- *La part modale du transport actif*
- *L'utilisation des stationnements à vélo*

Objectif A2 : Offrir un réseau de transport collectif accessible et performant qui relie les pôles sur le territoire

Cohérentes avec les orientations, les actions sous ces objectifs permettront que le transport collectif devienne le mode structurant durable pour les déplacements entre les pôles sur le territoire.

Actions	
A2.1	Élaborer un plan de développement du transport collectif régulier et adapté municipal visant une meilleure couverture, fréquence et amplitude.
A2.2	Explorer la faisabilité de la mutualisation des services de transport collectif privé (navettes) pour les rendre accessibles à la population.
A2.3	Explorer la faisabilité de synergies entre le réseau municipal et le transport scolaire sur le territoire.
A2.4	Identifier des mesures préférentielles statiques et dynamiques et évaluer leur faisabilité et leurs retombées.
A2.5	Compléter la mise à niveau des arrêts d'autobus sur le territoire basé sur les critères d'aménagement établis, incluant les mesures pour garantir leur accessibilité universelle, l'intermodalité (ex. : supports à vélo) et l'information.

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- *La couverture : le pourcentage de la population et des générateurs qui sont à moins de 500 mètres d'un arrêt de transport collectif*
- *L'offre : (1) la fréquence, (2) l'amplitude et (3) le temps de parcours*
- *Le confort : (1) le pourcentage d'arrêts accessibles, (2) équipés d'un abribus*
- *Les mesures préférentielles : (1) le nombre planifié et (2) réalisé*

Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :

- *L'achalandage du transport collectif*
- *La part modale du transport collectif*
- *La performance : (1) le respect de l'horaire planifié, (2) le délai moyen pour avoir accès à un service de transport adapté*

Objectif A3 : Renforcer l'intermodalité entre les modes durables, et avec les véhicules personnels

Cet objectif et les actions qui y sont rattachées visent à rendre la combinaison de différents modes conviviale et attrayante. Les besoins de déplacement de différents types d'utilisateur sur les différentes échelles de mobilité sont pris en compte.

Actions	
A3.1	Développer une application intégrée de planification de déplacements intermodaux.
A3.2	Planifier, concevoir et mettre en œuvre un lieu d'échange convivial (terminus) entre le transport régional et interurbain et le transport collectif municipal, pour remplacer le terminus Shell actuel.
A3.3	Planifier et mettre en œuvre l'arrimage du service des réseaux de transport collectifs locaux, régionaux et interurbains pour des correspondances plus efficaces.
A3.4	Mettre en place des mesures qui encouragent l'intermodalité transport collectif – vélo , incluant des supports à vélo aux arrêts d'autobus et des solutions pour augmenter la capacité de transporter des vélos sur les différents services d'autobus.
A3.5	Identifier les stationnements incitatifs et mettre en place la signalétique et l'information pour les repérer et connaître les services sur lesquels on peut transférer.
A3.6	Explorer des partenariats pour offrir des services à valeur ajoutée dans les lieux principaux d'intermodalité (terminus, stationnements incitatifs), comme des cafés, des casiers pour récupérer l'épicerie, ...

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- *Nombre d'outils nécessaires pour planifier un déplacement multimodal sur le territoire*
- *Le temps de correspondance entre le transport collectif régional et local*
- *L'échéancier pour la planification et la réalisation d'un nouveau terminus intermodal sur le territoire*

- *Transport de vélo par autobus : le nombre (1) d'autobus équipés et (2) le nombre de places totales disponibles sur les différents réseaux de transport collectif*
- *Le nombre de Parc-O-Bus clairement identifiés (1) sur le terrain et (2) dans les outils interactifs*
- *Le nombre de services à valeur ajoutée offerts dans les lieux d'intermodalité*

Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :

- *Déplacements multimodaux : (1) le nombre et (2) la part modale*
- *Le nombre de transferts entre le transport collectif régional, interurbain et local*
- *Services à valeur ajoutée dans les lieux d'intermodalité : (1) la fréquentation et (2) les revenus*

Objectif A4 : Développer des solutions de mobilité partagée pertinentes pour la population et pour le territoire

La mutualisation ou le partage permettent à plusieurs utilisateurs de bénéficier du même mode de transport. Cela en optimise l'utilisation, mais évite également que chaque utilisateur doive se doter d'une solution personnelle, ce qui peut contribuer à réduire le besoin réel ou perçu de motorisation. Les actions proposées visent à la fois une meilleure utilisation de ce qui existe déjà, et une approche régionalement intégrée pour de nouvelles solutions.

Actions	
A4.1	Définir les critères de succès municipaux pour un service de vélopartage et initier une démarche au niveau régional de la MRC.
A4.2	Définir les critères de succès municipaux pour un service d'autopartage et initier une démarche au niveau régional de la MRC.
A4.3	Explorer la faisabilité de partager certains véhicules municipaux avec les résidents.
A4.4	Développer des stratégies pour faciliter et encourager le covoiturage , incluant des applications ciblées aux différents utilisateurs ou événements.
A4.5	Élaborer un plan directeur pour les bornes de recharge électrique pour vélo et auto, incluant l'exploration de stratégies de mutualisation de bornes privées.

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- *Les services de mobilité partagée souhaités sur le territoire : (1) le nombre et (2) la localisation et (3) l'échéancier pour une mise en service au niveau régional*
- *Bornes de recharge : (1) le nombre de bornes publiques, (2) le nombre de bornes privées mutualisées et (3) leur répartition sur le territoire*

Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :

- *Services de mobilité partagée et de covoiturage : la fréquentation (1) en nombre et (2) en part modale*
- *Les bornes de recharge : Le nombre (1) d'utilisations et (2) d'utilisateurs*

Objectif A5 : Donner une place à l'auto sur le territoire qui ne nuit pas à l'attractivité et au succès des modes de mobilité durable

La vision et les orientations du Plan de mobilité durable continuent à inclure l'auto. Le plan vise avant tout à offrir plus de solutions de rechange qui peuvent réduire le besoin de se déplacer en voiture. Les actions proposées sous cet objectif visent à donner une place à la voiture qui est cohérente et qui maximise les bénéfices des efforts pour les autres modes.

Actions	
A5.1	Développer une étude de circulation pour tout le territoire, qui aura au moins les extrants suivants :
A5.2	Une stratégie et un plan de stationnement pour le territoire cohérent avec la vision et les orientations, incluant les mesures de mutualisation de stationnements hors rue publics et privés, des scénarios de tarification, des critères pour inclure du stationnement pour covoiturage et pour autopartage.
A5.3	La hiérarchie des réseaux routiers municipaux , incluant des typologies et des concepts d'aménagement adaptés aux différents milieux de vie.
A5.4	Des scénarios de réaménagement pour la montée Ryan qui permettent de façon permanente ou occasionnelle de prioriser le transport collectif et d'inclure des aménagements sécuritaires pour les modes actifs.
A5.5	Une stratégie de rues conviviales et de rues écoles qui donnent de façon permanente ou temporaire plus de place aux utilisateurs les plus vulnérables.
A5.6	L'identification de façon précise les endroits nécessitant des mesures d'apaisement de la circulation et de la vitesse ou de réduction de circulation de transit et planifier leur mise en œuvre.
A5.7	Des plans de circulation événementiels intégrés spécifiques pour les périodes de fort achalandage sur le réseau routier.

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- *Stationnement sur tout le territoire : (1) le nombre d'interventions planifiées et (2) le nombre et (3) le pourcentage d'interventions réalisées*
- *La superficie de l'espace public disponible pour le stationnement*

- *Typologies des rues sur le réseau municipal : (1) le nombre et (2) le pourcentage de rues catégorisés*
- *Le réaménagement de la montée Ryan : (1) l'échéancier pour identifier le scénario préféré et (2) l'échéancier pour la mise en œuvre*
- *Rues conviviales, rues écoles et les mesures d'apaisement : (1) le nombre d'interventions planifiées et (2) le nombre et (3) le pourcentage d'interventions réalisées*

Indicateurs de retombées (=le résultat de ce qui est fait) :

- *Le taux d'occupation des stationnements disponibles pour utilisation publique*
- *Les statistiques de non-respect de la vitesse affichée dans les différentes zones*
- *Le nombre d'élèves qui viennent à l'école à pied ou à vélo*

9.5 Axe B : Les éléments qui influencent la mobilité durable

Même si on met en place des solutions et des conditions qui permettent une mobilité plus durable pour les personnes sur le territoire, leur succès dépendra d’autres éléments qui sont moins tangibles et visibles. Nous les avons déclinés en quatre objectifs : deux en lien avec la culture et l’exemplarité et deux autres plutôt en lien avec les structures et les moyens requis.

Objectif B1 : Contribuer à l’émergence d’une culture de mobilité durable inclusive au sein de la population et des visiteurs

Faire un virage vers une mobilité plus durable sur le territoire est une démarche collective qui doit résulter dans un changement de perspectives, d’attentes et de réflexes. Prendre des actions ciblées pour accompagner et encourager ce changement de culture de mobilité auprès de différents groupes est essentiel pour réaliser les bénéfices des actions plus tangibles.

Actions	
B1.1	Élaborer une stratégie et un plan de communication pour le Plan de mobilité durable , n’incluant pas seulement son lancement mais également le suivi de sa mise en œuvre sur le plus long terme.
B1.2	Développer et déployer des initiatives d’information, de sensibilisation et d’engagement avec les citoyens sur la mobilité durable, incluant des forums d’échange formels (comités et autres) ou encore la tenue régulière de sondages et d’enquêtes.
B1.3	Renforcer les initiatives d’information et de sensibilisation auprès des touristes et des visiteurs , en partenariat avec des acteurs clés sur le territoire pour les aider à faire des choix de mobilité plus durables.
B1.4	Créer des actions ciblées pour les jeunes , en partenariat avec les institutions d’enseignement et de loisirs, pour faire la promotion de la mobilité durable et être à l’écoute de leurs besoins spécifiques.

B1.5	Mettre en place des processus formalisés pour une évaluation EDIA de chaque projet ou initiative qui touche la mobilité , incluant les besoins spécifiques d’enfants, d’ainés, de personnes à mobilité réduite et de groupes plus vulnérables sur le territoire.
------	---

- Indicateurs d’action (= ce qui est fait) :
- *Événements (a) d’information, (b) de sensibilisation et (c) d’engagement : (1) le nombre et (2) la fréquence*
- Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :
- *Le nombre de participants ou de répondants aux événements*
 - *Le pourcentage de la population et des partenaires qui connaissent l’existence du Plan de mobilité durable de la Ville de Mont-Tremblant*

Objectif B2 : Mener par l'exemplarité, avec nos partenaires

Créer l'engouement pour un changement collectif de culture demande du leadership. En donnant l'exemple par des actions ciblées, l'administration municipale et les partenaires stratégiques sur le territoire, publics et privés, créeront un élan qui pourra inspirer les citoyens et démontrer que le changement est possible.

Actions	
B2.1	Introduire ou renforcer les programmes pour les employés municipaux qui encouragent la mobilité durable, autant dans leur sphère professionnelle que privée.
B2.2	Encourager et soutenir les employeurs privés (ex. entreprises) et publics (ex. écoles) sur le territoire à mettre en place des mesures pour renforcer la mobilité durable de leurs employés , incluant des actions qui renforcent la mutualisation à travers plusieurs entreprises et secteurs.
B2.3	Encourager et appuyer les générateurs sur le territoire à mettre en place des programmes et mesures pour renforcer la mobilité durable de leurs clients , incluant des actions qui permettent de mutualiser leurs efforts.

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- Le nombre d'actions et d'initiatives mises en place
- Le nombre de partenaires (employeurs, générateurs)

Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :

- Le nombre de participants ou de personnes qui ont adopté des pratiques de mobilité plus durables

Objectif B3 : Clarifier et structurer la gouvernance pour assurer une planification et une mise en œuvre plus intégrées et efficaces

Pour un passage à l'action efficace, il faut être bien organisé et savoir en tout temps si nous sommes alignés avec la vision et les orientations. Au-delà de la coordination interne à l'administration municipale, un arrimage avec le niveau régional ainsi qu'une responsabilisation accrue des autres parties prenantes permettront de tirer pleinement parti des bénéfices du plan et d'en maximiser les retombées.

Actions	
B3.1	Mettre en place les structures de coordination et de gouvernance internes pour assurer la coordination du Plan de mobilité durable et son arrimage avec les autres plans et initiatives, comme une équipe matricielle interdépartementale.
B3.2	Structurer et formaliser un comité de suivi du Plan de mobilité durable en continuité avec les comités mis en place pour l'élaboration du Plan, avec des représentants de différents groupes et acteurs sur le territoire.
B3.3	Promouvoir et créer des synergies au sein des structures de concertation régionale pour les initiatives qui requièrent une coordination supra-municipale.
B3.4	Consolider des échanges structurés avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) pour coordonner et arrimer les initiatives et créer davantage de prévisibilité.

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- Structures et comités de gouvernance : (1) le nombre planifié et (2) le nombre actif

Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :

- Le nombre de projets et d'interventions qui intègrent plusieurs besoins, incluant les besoins de mobilité durable
- L'avancement de projets et d'initiatives qui requièrent une concertation au niveau de la MRC ou avec le ministère

Objectif B4 : Se donner les moyens et faire les choix cohérents pour une mobilité plus durable

Les actions pour une mobilité plus durable nécessitent des moyens. Ils feront ensuite partie d'un portefeuille de responsabilités municipales beaucoup plus large. Il faudra des outils pour faire des choix éclairés et cohérents avec la vision et les objectifs. Ensuite, mesurer l'avancement des actions et des résultats attendus permettra d'avoir collectivement l'heure juste et éventuellement, de faire des ajustements pour rester sur la trajectoire.

Actions	
B4.1	Assurer une veille structurée sur les programmes et les opportunités de subvention et de financement pour des initiatives qui font avancer la mobilité durable.
B4.2	Ajuster les processus décisionnels pour qu'ils reflètent les ambitions municipales pour la mobilité durable, notamment par rapport aux choix et à la priorisation des budgets d'opération et d'investissement.
B4.3	Explorer la faisabilité de mesures d'écofiscalité municipales , incluant le développement de stratégies de sensibilisation et de dialogue pour renforcer l'acceptabilité sociale.
B4.4	Évaluer les besoins de financement d'un réseau de transport collectif amélioré et identifier les stratégies de financement pérennes.
B4.5	Formaliser les indicateurs proposés dans le Plan de mobilité durable, définir des cibles et mettre en place les outils et processus de suivi et de reddition de compte , comme un tableau de bord public.
B4.6	Identifier les données manquantes requises pour le suivi des retombées et la reddition de compte et mettre en place les moyens pour les récolter, incluant des enquêtes, sondages, comptages, bilans GES.

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- *Le nombre d'opportunités de financement identifiées et analysées dans le cadre d'une veille structurée*
- *La part du budget municipal consacrée à la mobilité durable, incluant les dépenses d'investissement et d'opération pour les différents modes*
- *Le nombre de mesures d'écofiscalité (1) étudiées ou (2) mises en œuvre*
- *Le nombre d'indicateurs du Plan de mobilité durable formalisés avec cibles et processus de suivi*
- *Le nombre d'activités de collecte de données réalisées pour documenter l'évolution des déplacements et des impacts*

Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :

- *Les sommes de subventions et de financement externes obtenues soutenant ou en lien avec la mobilité durable*
- *Le nombre annuel d'heures de service de transport collectif*
- *La cohérence des décisions et des choix alignés avec la vision, les orientations et les objectifs du Plan de mobilité durable*
- *L'évolution des indicateurs identifiés vers leurs cibles, incluant les émissions de gaz à effet de serre (GES) associées aux déplacements sur le territoire*

9.6 Axe C : Les éléments qui conditionnent la mobilité durable

Objectif C : Assurer que les choix et décisions au niveau de l'aménagement et de la mobilité se renforcent mutuellement

Les décisions au niveau de l'aménagement, de l'urbanisme, du design urbain et de la conception architecturale sur le territoire ont un effet direct sur les besoins en mobilité et les choix pour y répondre. Les actions ci-dessous visent à renforcer et à orienter celles dans le Projet de plan d'urbanisme.

Actions	
C1	Assurer l'intégration des mesures et conditions pour permettre la mobilité durable exemplaire dans l'aménagement de nouveaux milieux de vie et de générateurs sur le territoire (ex. Club Med, Campus Santé).
C2	Arrimer et intégrer les éléments pertinents du Plan de mobilité durable avec le Projet de Plan d'urbanisme , et adapter les outils réglementaires en conséquence.

Indicateurs d'action (= ce qui est fait) :

- *Les nouveaux milieux de vie sur le territoire : le nombre de projets pour lesquels les besoins et attentes municipales sont clairement définis*
- *Arrimage au Plan d'urbanisme : le nombre d'éléments du Plan de mobilité durable qui sont intégrés dans le Plan d'urbanisme*

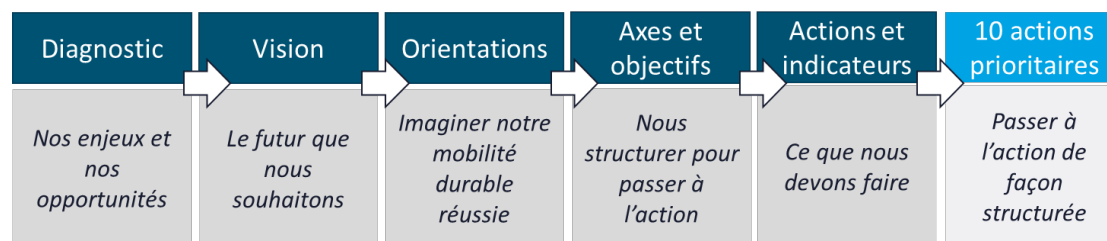
Indicateurs de retombées (= le résultat de ce qui est fait) :

- *Les parts modales des modes durables dans les nouveaux milieux de vie*

10 Nos dix actions prioritaires

Les 47 actions identifiées sont toutes pertinentes pour atteindre les objectifs, contribuer à avancer dans le sens de notre vision et de nos orientations et réaliser les bénéfices attendus d'une mobilité plus durable et inclusive sur notre territoire.

Cependant, il ne serait pas recommandé de les démarrer toutes en parallèle.



S'appuyant à la fois sur les discussions lors de l'atelier de travail de priorisation d'actions, les besoins identifiés lors de la phase de diagnostic et l'expertise de nos équipes et de nos consultants, nous proposons dix actions à prioriser dans le passage à l'action, dans une perspective de pérennité.

1

B1.1 : Élaborer une **stratégie et un plan de communication pour le Plan de mobilité durable, n'incluant pas seulement son lancement, mais également le suivi de sa mise en œuvre sur le plus long terme.**

Le Plan de mobilité durable vise avant tout le bien-être de la population. Il doit être connu pour que les citoyens et acteurs clés sur le territoire puissent y adhérer, se sentir concerné et en devenir des ambassadeurs.

Opportunités de synergie : Cette action orientera ensuite les initiatives spécifiques et ciblées d'information, de sensibilisation et d'engagement (action B1.2), et contribuera à sa promotion et sa diffusion au sein des partenaires clés (B3.3, B3.4). Elle servira

également à encadrer les démarches internes à la Ville (B2.1) et avec les partenaires (B2.2, B2.3).

Conditions de réussite : Tout comme le Plan, la communication doit être inclusive, pour atteindre tous les différents groupes. Elle doit être évolutive, et s'adapter aux audiences diverses. Elle doit s'appuyer sur les canaux et forums de communications établis et au besoin, en créer des nouveaux. Il sera important de créer des messages inspirants et positifs, auxquels l'auditoire puisse s'identifier.

Responsabilités : La Ville sera le chef d'orchestre de la communication et aura besoin de différents partenaires qui sont en contact direct avec différents groupes, comme les touristes, les villégiateurs, les aînés, les immigrants, les étudiants, etc.

2

A2.1 : Élaborer un **plan de développement du transport collectif régulier et adapté municipal visant une meilleure couverture, fréquence et amplitude.**

Le transport collectif est une solution de rechange à l'automobile qui est déjà en place sur le territoire, qui est bien appréciée. Elle présente un fort potentiel de croissance. Améliorer la couverture du territoire rendra le service accessible à plus de personnes, particulièrement celles qui ont des limites physiques permanentes ou temporaires. Augmenter la fréquence la rendra plus attrayante pour tous les utilisateurs, en offrant plus de flexibilité dans les horaires de déplacement.

Opportunités de synergie : Cette action pourra être le catalyseur pour d'autres actions, notamment sur le potentiel de mutualisation avec les navettes privées (A2.2), les synergies éventuelles avec le transport scolaire (A2.3), le besoin de mesures préférentielles (A2.4), la mise à niveau des arrêts (A2.5) et le développement d'une application de planification intégrée (A3.1).

Conditions de réussite : Il sera essentiel de clairement articuler les bénéfices attendus, de les prioriser, de développer et de comparer différents scénarios. Explorer des

scénarios de mutualisation, qui pourront prendre plus de temps à mettre en place, est recommandé. Aussi, travailler la gouvernance avec l'ensemble des acteurs est un élément clé pour le déploiement d'une offre de service de transport en commun efficiente.

Responsabilités : Il s'agit d'une action pour laquelle la Ville devra assurer le leadership, particulièrement pour identifier les bénéfices attendus. Les partenaires clés sont les opérateurs avec leur expertise terrain, tout comme les générateurs. Pour la mutualisation, les bailleurs de fonds des navettes privées sont essentiels. Des représentants des écoles pourront explorer le potentiel de mutualisation pour le transport scolaire.

3

B4.4 : Évaluer les besoins de financement d'un réseau de transport collectif amélioré et identifier les stratégies de financement pérennes.

En tandem avec l'élaboration d'un plan de développement du transport collectif municipal, il faut s'assurer que le scénario préféré puisse être financé, autant au niveau des investissements en capital, qu'en budgets d'opération pérennes. Ce portrait sera essentiel pour faire des choix éclairés, et au besoin, justifier le rééquilibrage dans les budgets de la Ville. Cette action est également considérée prioritaire parce qu'elle peut contribuer à nourrir la discussion à l'échelle de la province sur le financement du transport collectif. Dans ce sens, elle pourra éventuellement mener à une mise en question de la gratuité généralisée, et ouvrir la voie à l'exploration d'autres modèles (tarification sociale, budget de mobilité, ...).

Opportunités de synergie : Cette action distincte doit se faire en synergie avec l'action A2.1. D'éventuelles améliorations au niveau de l'intermodalité vélo (A3.4), du terminus intermodal (A3.2) et les synergies avec les autres réseaux (A2.2, A2.3, A3.3) doivent être prises en compte dans le portrait. Bien que les règles administratives ne permettent pas de développer un modèle de financement plus intégré entre le transport collectif

municipal et régional, il pourrait être pertinent d'en discuter au niveau supramunicipal. (B3.3). Finalement, cette action aura des interfaces importantes avec l'exploration de mesures d'écofiscalité au niveau municipal (B4.3).

Conditions de réussite : Il sera essentiel de définir et prioriser des critères clairs pour prendre des décisions. Garder un esprit ouvert pour éventuellement questionner la gratuité est recommandé, en vue d'évaluer les éventuels bénéfices d'avoir plus de moyens pour améliorer le service.

Responsabilités : La Ville de Mont-Tremblant est la responsable principale. Ses partenaires régionaux et locaux, ainsi que l'opérateur seront des parties prenantes clés. Dans une perspective plus large sur le financement du transport collectif, le ministère des Transports et de la Mobilité durable est un interlocuteur essentiel.

4

A3.2 : Planifier, concevoir et mettre en œuvre un lieu d'échange convivial (terminus) entre le transport régional et interurbain et le transport collectif municipal, pour remplacer le terminus Shell actuel.

Notre Plan de mobilité durable donne un rôle central au transport collectif, à la fois pour les déplacements sur le territoire de la Ville que pour les déplacements hors-territoire. Le constat est unanime : la qualité du lieu de transfert à la station Shell, entre les services régionaux et interurbains et le réseau municipal, est déficient. La planification et la conception d'un nouveau lieu qui offrira une plus grande qualité d'attente et de transfert sont donc à prioriser.



Figure 23 : Exemple de terminus intermodal Whistler Gateway Loop
(source photo : [Whistler Gateway Loop](#), Whistler - CDM2)

Opportunités de synergie : Pour la planification et la conception, il faut identifier quels services utiliseront le nouveau terminus, et à quelle fréquence (A2.1, A2.2 A2.3, A3.3). D'éventuelles mesures sur les réseaux routiers pourraient être nécessaires pour assurer son bon fonctionnement opérationnel (A2.4). L'intégration des informations pour les voyageurs des différents services sera également requise (A3.1). Les mesures pour faciliter l'intermodalité avec le vélo – fonctionnel ou récréatif – sont également à prévoir (A1.3, A1.5, A3.4). Pour en faire un vrai « pôle » intermodal, il faudra planifier l'intégration immédiate ou future de services de mobilité partagée (A4.1, A4.2), et prévoir son

fonctionnement lors d'événements de grand achalandage sur le territoire, en synergie avec des stationnements incitatifs permanents ou temporaires (A3.5, A5.2).

Conditions de réussite : Au-delà de la prise en compte des actions mentionnées ci-dessus, il sera important que ce lieu réponde aux besoins de différents utilisateurs et qu'il leur apporte une valeur ajoutée lors de leur attente ou transfert. On peut penser à l'accessibilité universelle, au sentiment de sécurité; au confort durant les différentes saisons; à de l'information compréhensible pour une variété de visiteurs ou encore des services connexes comme un café, à un dépanneur ou à des casiers pour récupérer son épicerie.

Responsabilités : La Ville pourrait mener la planification de ce projet, mais elle aura besoin de l'engagement de multiples partenaires. Les différents opérateurs de transport collectif et des navettes privées, et éventuellement le MTMD s'il y a des interfaces avec le réseau routier provincial à prévoir. L'intégration de services connexes interpellera des partenaires privés ou communautaires.

5 A5.1 : Développer une étude de circulation pour tout le territoire.

Notre Plan de mobilité durable veut donner la juste place à la voiture. En offrant davantage d'options durables à l'auto solo pour une plus grande partie de la population, nous pourrions cibler des interventions pertinentes pour créer un meilleur équilibre entre la circulation automobile, les autres modes et la qualité de vie dans les différents milieux.

Opportunités de synergie : Cette action parapluie couvrira plusieurs autres actions en lien avec la gestion de la circulation automobile : la stratégie de stationnement (A5.2), la hiérarchie des réseaux routiers et leurs aménagements (A5.3), qui est directement liée à des stratégies de rues conviviales et de rues écoles, permanentes ou temporaires (A5.5), et inclura également des mesures d'apaisement de la circulation (A5.5).

L'étude de circulation mettra les bases pour des scénarios de réaménagement de corridors spécifiques (A5.4), mais également pour des plans de circulation événementiels pour anticiper les périodes de fort achalandage (A5.7).

Conditions de réussite : Dans une perspective intégrée et multimodale, cette action devra prendre en compte les actions prévues en lien avec le renforcement des modes durables actifs, partagés et collectifs. Il sera essentiel de faire les choix dans les solutions pour la voiture qui vont garantir que les modes durables restent les plus attrayants pour la majorité des usagers.

La gestion du stationnement sera un levier important pour guider l'utilisation de l'automobile sur le territoire et pour encourager le transfert vers d'autres modes. Dans ce contexte, la concertation et la coordination avec des partenaires seront essentielles, pour arriver à une approche cohérente et intégrée, qui permettra également de mutualiser l'offre.

Responsabilités : La Ville est responsable de définir les objectifs et la portée d'une étude de circulation sur son territoire. Plusieurs axes de circulation essentiels sont sous la responsabilité du ministère du Transport et de la Mobilité durable, avec lequel il faudra s'arrimer. Les générateurs de déplacements importants comme la Station Mont Tremblant ou le Campus Santé sont également considérés comme des partenaires clés pour cette action.

6

A1.2 : Développer un **plan directeur des réseaux cyclopiédestres**, incluant une hiérarchie des réseaux, les maillons manquants, des parcours piétons accessibles, et en élaborer la stratégie de mise en œuvre.

En complémentarité avec le transport collectif, nous misons sur les modes actifs pour jouer un rôle clé dans la mobilité durable, d'abord dans les déplacements utilitaires dans les milieux de vie de proximité, mais également pour les déplacements entre les pôles. La qualité et la connectivité des réseaux pour vélo et piétons ont des répercussions

directes sur l'accessibilité sur le territoire de tous les citoyens. Le diagnostic a démontré le besoin de compléter les maillons manquants dans le réseau, et d'assurer plus de cohérence sur le plan des aménagements.

Opportunités de synergie : En la priorisant, cette action sera un catalyseur pour plusieurs autres avec lesquelles elle aura des synergies claires : compléter le portrait de la situation actuelle et identifier les résultats attendus (A1.1), développer des guides pour plus de cohérence (A1.4), compléter et uniformiser la signalétique (A1.5) et assurer la disponibilité de ses réseaux durant les quatre saisons (A1.6). La priorisation des modes dans certains zones (A5.4 – rues conviviales et rues écoles) et leur intégration dans les corridors structurants du réseau routier (A5.3 – montée Ryan) doit être pensée à un niveau réseau.

Conditions de réussite : Le succès de cette action dépendra de la mesure dans laquelle on inclut les besoins divers de différents groupes. Des notions de « Tous âges et capacités » (connues en Anglais comme 'Triple A' – All Ages and Abilities) devront guider cette action. Une approche qui considère de façon intégrée les réseaux fonctionnels et récréatifs, et l'intégration des réseaux sur des terrains privés (ex. villégiature) et publics contribuera au succès de cette action.

Responsabilités : La Ville est responsable de la vue d'ensemble, de la priorisation de la planification et de la mise en œuvre sur les réseaux municipaux. La collaboration de partenaires qui sont responsables pour des sentiers sur des terrains privés sera essentielle. Finalement, un arrimage régional est à prévoir pour la connectivité aux territoires voisins.

7

A1.3: Définir une **stratégie de stationnement de vélos**, incluant des typologies pour différents besoins, la mutualisation avec des solutions publiques (ex. aux écoles) et privées et les critères de succès pour un arrimage régional.

Il est reconnu que le manque de stationnement à domicile, à destination et aux arrêts entre les deux est un frein à l'adoption du vélo comme mode de transport quotidien. Peu importe la valeur monétaire, se faire voler ou vandaliser son vélo a un effet négatif direct sur son utilisation. Dans cette perspective, développer l'offre de stationnement vélo sécuritaire et développer les réseaux sont des actions qui se renforceront mutuellement et créeront plus de bénéfices combinés. Cette action créera aussi l'opportunité que plus de cyclistes purement récréatifs – avec des vélos de plus haut de gamme – pourront les utiliser pour certains déplacements fonctionnels.



Figure 24 : Exemples de solutions de stationnement de vélos sécurisés. (Sources : site internet Bikekeep, Mobeo et VéloTransit)

Opportunités de synergie : Cette action va de pair avec le développement du réseau cyclable (A1.2). Elle sera également un catalyseur pour des réflexions sur l'aménagement des réseaux (A1.4), la signalétique (A1.5), l'intermodalité avec le transport collectif aux arrêts (A2.5), sur les différents services (A3.4) et au terminus (A3.2). La planification d'un réseau de stationnement de vélos pourra également

considérer l'intégration future de stations de vélopartage (A4.2) et de bornes de recharge (A4.5).

Conditions de réussite : Plusieurs acteurs sur le territoire contribuent à offrir du stationnement à vélos : la Ville dans l'espace public, certains services publics (écoles, santé) dans leurs installations, les propriétaires de la Station et de certains commerces sur leurs terrains ainsi que des gestionnaires d'infrastructures régionales dans leur emprise. Pour les utilisateurs, avoir un réseau intégré est la clé du succès. Ceci requiert une certaine mutualisation et une uniformisation dans la variété de solutions (ex. supports à utiliser avec son propre cadenas, supports et casiers individuels sur demande, abris sécurisés ou locaux sécurisés dans des bâtiments).

Responsabilités : Pour cette action, la Ville prendra le rôle de chef d'orchestre. Afin d'arriver à un réseau intégré avec plusieurs partenaires. L'engagement de ces derniers sera essentiel sur le court et long terme. Un arrimage régional pourrait être exploré, s'il ne freine pas l'avancement au niveau municipal.

8

A4.2: Définir les critères de succès municipaux pour un **service d'autopartage** et initier une démarche au niveau régional de la MRC.

Notre plan d'action propose deux actions pour des modes partagés : le vélopartage et l'autopartage. Nous proposons de prioriser celui de l'autopartage, comme il pourra contribuer plus directement à réduire la motorisation, notamment pour les personnes ou ménages qui ont un besoin occasionnel d'une (première, deuxième ou troisième) voiture. Lors d'un atelier de priorisation, les parties prenantes ont insisté sur une approche supramunicipale ou régionale, comme c'est le cas dans d'autres juridictions. Comme premier pas vers sa mise en œuvre, nous jugeons qu'il est important de bien définir les besoins locaux et les critères d'intérêt pour nos citoyens. Ceux-ci serviront ensuite à encadrer et orienter une démarche pour valider l'intérêt et les synergies

régionales. Cette approche n'exclut pas d'éventuellement avancer de façon indépendante du côté de la Ville.



Figure 25 : Lancement du projet Horizons Partagés, voitures hybrides rechargeables partagées dans les municipalités de Chelsea et La Pêche

Opportunités de synergie : D'un point de vue gouvernance et exploration de synergie régionale (B3.3), les leçons apprises pourront s'appliquer sur un projet de service de vélopartage (A4.1). Les actions en lien avec le stationnement (A3.5, A5.1), le partage de véhicules municipaux (A4.3), les programmes pour les employés municipaux (B2.1), pour les clients et employés des entreprises (B2.2, B2.3) ou encore les bornes de recharge électriques (A4.5) auront des interfaces avec cette action.

Conditions de réussite : L'autopartage en dehors des plus grands centres urbains est encore en développement. Il sera alors très pertinent d'apprendre des autres initiatives dans des contextes similaires au nôtre, au Québec et éventuellement ailleurs. Une approche régionale pourrait à la fois offrir des économies d'échelle et rendre le service plus intéressant, par exemple pour les déplacements intermunicipaux.

Responsabilités : La Ville prendra les devants pour initier ce projet au niveau régional. L'appui des partenaires institutionnels et communautaires locaux sera nécessaire, ainsi que la collaboration des partenaires régionaux pour au moins analyser la faisabilité et idéalement, élever le 'leadership' à l'échelle régionale.

9

B4.2 : Ajuster les processus décisionnels pour qu'ils reflètent les ambitions municipales pour la mobilité durable, notamment par rapport aux choix et à la priorisation des budgets d'opération et d'investissement.

Les ambitions de notre vision sur la mobilité durable doivent se refléter dans la priorisation de nos projets et initiatives. À l'intérieur de nos moyens – financiers et autres – nous ferons les choix cohérents. Ajuster nos processus décisionnels créera plus de transparence, améliorera la prévisibilité et facilitera la reddition de comptes.

Opportunités de synergie : Cette action aura un effet direct sur l'avancement et la priorisation de toutes les autres activités qui nécessitent des investissements pour leur mise en œuvre (ex. réseaux cyclopédestres, terminus intermodal, signalétique etc.) et pour des changements dans les opérations (ex. déneigement, plus de transport collectif).

Conditions de réussite : Le Plan de mobilité durable sera l'intrant fondamental pour justifier le niveau de priorisation des investissements et des choix opérationnels : l'appui des décideurs sur le conseil est essentiel. Inclure un volet mobilité durable dans les critères d'évaluation pour la priorisation de notre portefeuille de projets

d'immobilisation et pour la répartition des budgets opérationnels devra assurer que nous avancerons vers nos objectifs.

Responsabilités : L'administration municipale pourra proposer des ajustements aux processus, mais les élus et le conseil municipal auront la responsabilité de donner des orientations et d'adopter les changements.

10

B3.2 : Structurer et formaliser **un comité de suivi du Plan de mobilité durable** en continuité avec les comités mis en place pour l'élaboration du Plan, avec des représentants de différents groupes et acteurs sur le territoire.

L'adoption et la diffusion du Plan de mobilité durable ne sont que le début. Pour réaliser pleinement les bénéfices attendus et assurer son avancement, il faut que le Plan soit parrainé par les élus, porté par l'administration et suivi par l'équipe ou le comité mobilité/projet. Au besoin, il doit être ajusté de façon structurée.

Opportunités de synergie : Consolider la structure et le comité qui ont déjà été mis en place pour l'élaboration du Plan permettra la continuité et la cohérence. Cette action mènera certainement à des réflexions sur l'organisation et la coordination interne au sein de l'administration municipale (action B3.1). Pour un suivi structuré de l'avancement des actions, des outils de reddition de compte (action B4.5) seront requis.

Conditions de réussite : Pour que ce comité fonctionne de façon efficace, il est essentiel que son rôle soit clair et formellement défini (avec des termes de référence).

Responsabilités : La Ville de Mont-Tremblant mènera cette action, qui requiert l'engagement et la contribution active des parties prenantes sur le comité.

11 Les prochaines étapes

11.1 Préparer le passage à l'action : fiches-projets

À la fin du Plan de mobilité durable, les actions pertinentes ont été identifiées et priorisées pour atteindre les bénéfices attendus des orientations, qui s'inscrivent dans la vision de la Ville de Mont-Tremblant pour la mobilité durable.

La structure proposée pour les 10 actions prioritaires sera creusée davantage dans une phase subséquente, à l'aide de **fiches-projets**.

Elles constituent l'outil opérationnel du Plan de mobilité durable. Elles traduisent les orientations et objectifs du plan en initiatives concrètes, planifiables et mesurables.

Chaque fiche-projet permettra de :

- Clarifier la finalité et la portée du projet;
- Estimer les efforts requis pour sa mise en œuvre;
- Planifier les étapes dans le temps;
- Suivre l'avancement et mesurer les résultats et les retombées.

Les fiches-projets servent de référence commune pour la priorisation des projets, l'allocation des ressources et la coordination entre les services municipaux et les partenaires. Elles constituent un cadre structurant mais évolutif, appelé à être mis à jour en fonction de l'avancement des projets, des résultats observés et des nouvelles opportunités.

Les indicateurs associés aux fiches-projets soutiennent le suivi, l'évaluation et la reddition de comptes, contribuant à la cohérence et à la transparence de la mise en œuvre du Plan de mobilité durable.

Un exemple de fiche projet pour l'action A1.3 – Stratégie de stationnement de vélos se retrouve dans **l'annexe 1**.

11.2 Mettre à contribution notre réseau

Dans l'élaboration des fiches-projets, la Ville va, entre autres, pouvoir mettre à contribution son adhésion à la communauté d'innovation québécoise Ivéo. Dans le cadre du développement de notre Plan, Ivéo a documenté trois types d'initiatives à haut niveau à titre d'exemple. On donne une indication des types de solutions et de fournisseurs, de l'ordre de grandeur des coûts et des retombées, des avantages et des limites des solutions. On retrouve l'information dans **l'annexe 2**.

11.3 Intégrer l'EDIA dans nos projets

Il est important que les projets de mobilité concrétisent les ambitions et les objectifs d'équité, de diversité, d'inclusion et d'accessibilité du Plan de mobilité.

À cette fin, l'équipe de consultants de Coop Carbone qui nous ont accompagnés pour développer le Plan nous propose une fiche *Feuille de route à l'intégration de l'EDIA dans l'approche de gestion de projet* dans **l'annexe 3**. La Ville l'adaptera et la raffinera davantage.

12 Annexes

12.1 Annexe 1 – Exemple de fiche-projet

FICHE-INITIATIVE A1.3 – Stratégie de stationnement de vélos

Axe : A – Les éléments qui permettent la mobilité durable

Objectif : A1 – Assurer que les réseaux de transport actifs sont complets, cohérents, accessibles, sécuritaires et disponibles

Rôle identifié de la municipalité : Chef d’orchestre

1. Rappel du contexte et de la problématique

L’absence et l’insuffisance de stationnements de vélos sécurisés, bien localisés et adaptés aux différents usages constituent un frein important à l’adoption du vélo pour les déplacements utilitaires. Les enjeux principaux observés sur le territoire sont le risque réel et perçu de vol ou de vandalisme, le manque de stationnement à destination, l’hétérogénéité des solutions existantes et l’absence de coordination entre les acteurs publics et privés.

Dans un contexte où le Plan de mobilité durable vise à accroître la part modale du transport actif, le stationnement vélo doit être considéré comme une infrastructure essentielle, au même titre que le réseau cyclable lui-même.

2. Finalité de l’action

Développer et déployer une stratégie intégrée de stationnement vélo permettant aux résidents et aux visiteurs de stationner leur vélo de façon simple, sécuritaire et fiable, à domicile, à destination et en intermodalité, tout au long de l’année.

3. Objectifs spécifiques

- Réduire les freins liés au vol et à l’insécurité perçue
- Soutenir l’usage du vélo pour les déplacements utilitaires
- Offrir une diversité de solutions adaptées aux besoins des usagers
- Assurer une cohérence territoriale et une mutualisation des infrastructures

- Renforcer l’intermodalité avec le transport collectif

4. Description de la stratégie

La stratégie repose sur la mise en place d’un réseau structuré de stationnements de vélos combinant différentes typologies, déployées de façon cohérente sur l’ensemble du territoire et coordonnées entre les acteurs municipaux, institutionnels et privés. Elle s’appuie sur des critères clairs de localisation, de sécurité, de capacité et d’accessibilité universelle.

5. Typologies de stationnement à privilégier

Les typologies suivantes pourront être déployées selon le contexte :

- Supports standards en milieu public pour les arrêts de courte durée
- Supports sécurisés compatibles avec l’utilisation de cadenas en U
- Casiers individuels verrouillables pour les stationnements de longue durée
- Abris collectifs sécurisés dans les pôles et aux interfaces intermodales
- Stationnements couverts dans les centres d’activités et lieux fréquentés
- Espaces adaptés aux vélos à assistance électrique et aux vélos cargo

6. Déploiement – Étapes de mise en œuvre

Étape 1 – Diagnostic et inventaire

Réaliser un inventaire géolocalisé de l’offre existante, publique et privée, et identifier les secteurs déficitaires en lien avec les réseaux cyclables, les pôles générateurs et les arrêts de transport collectif.

Étape 2 – Définition des standards

Définir les critères municipaux de conception, de localisation et de performance pour chaque typologie de stationnement de vélos, et les intégrer aux outils de planification et de conception.

Étape 3 – Partenariats et mutualisation

Mettre en place des mécanismes de collaboration avec les écoles, institutions, commerces, villages de villégiature et autres générateurs afin de mutualiser l’offre et d’assurer une continuité du réseau.

Étape 4 – Déploiement prioritaire

Planifier et réaliser le déploiement progressif des stationnements de vélos dans les secteurs à fort potentiel d’usage et dans les projets structurants, en cohérence avec le développement du réseau cyclable.

Étape 5 – Suivi et ajustement

Mettre en place un suivi de l’utilisation et de la performance des installations afin d’ajuster les localisations, les typologies et les capacités au fil du temps.

7. Efforts requis

Efforts organisationnels

Coordination interservices, gestion des partenariats et intégration aux projets municipaux existants.

Efforts financiers

Investissements variables selon les typologies, allant de solutions légères à faible coût à des infrastructures sécurisées nécessitant un investissement plus important.

Efforts politiques et réglementaires

Soutien à la mutualisation, adaptation des pratiques d’aménagement et acceptabilité sociale liée à la réaffectation ponctuelle de l’espace public.

8. Indicateurs de suivi

Indicateurs d’action

- Nombre et type de stationnements de vélos déployés
- Nombre de pôles et d’arrêts de transport collectif équipés
- Nombre de partenaires publics et privés impliqués

Indicateurs de résultat

- Taux d’occupation des stationnements de vélos
- Répartition géographique de l’utilisation
- Nombre d’utilisateurs distincts

Indicateurs de retombées

- Évolution de la part modale du vélo
- Réduction déclarée des freins liés au vol
- Satisfaction des usagers mesurée par sondage

9. Risques et mesures d’atténuation

- Sous-utilisation des installations : priorisation des emplacements et ajustements basés sur les données d’usage
- Vandalisme ou vol : choix de solutions sécurisées et bien visibles
- Faible engagement des partenaires privés : incitatifs, accompagnement et communication ciblée
- Manque de cohérence territoriale : adoption de standards municipaux clairs

10. Liens avec les autres actions du Plan

Cette action est étroitement liée aux actions suivantes :

A1.2 – Plan directeur des réseaux cyclopédestres

A1.5 – Signalétique des déplacements actifs

A2.5 – Mise à niveau des arrêts de transport collectif

A3.2 – Terminus intermodal

A4.2 et A4.5 – Mobilité partagée et bornes de recharge

12.2 Annexe 2 – exemple de trois thèmes explorés par Ivéo



Thème #1: Stationnement sécurisé pour vélos et application de réservation

Description

La mobilité active est de plus en plus développée dans les villes et bénéficie de l'arrivée massive des vélos électriques. Cependant, le manque de stationnements vélos sécurisés et flexibles reste un obstacle pour amener les citoyens à se déplacer facilement.

Options



Au cours des dernières années, plusieurs villes ont fait l'essai de casier vélo sécurisé. Les options vont du simple « coffre verrouillé » à des options de réservation à partir d'une application mobile et d'option de recharge pour vélos électriques et trottinettes.

Fournisseurs

Une dizaine de fournisseurs sont présents sur le marché québécois. Le marché international offre plusieurs autres options.

Coûts

Certains modèles de casiers à vélo viennent par 3, 4 ou 6 espaces individuels.

Les fourchettes de prix vont de 1 500 \$/vélo à 6 000 \$/vélo selon le design, la robustesse et les différentes options. S'ajoutent parfois des frais d'installation (ex : dalle de béton, raccordement électrique), en plus de frais ponctuels pour les utilisateurs (ex : réservation, recharge).

Répercussions, avantages et limites

Dans les centres urbains, il est reconnu que l'utilisation de casier vélo sécurisé favorise l'utilisation du vélo utilitaire (pas seulement comme loisir). Cette affirmation mérite certainement certaines nuances pour des territoires excentrés ou de villégiature.

L'implantation de ce type de mobilier mérite une analyse au préalable. Néanmoins, les casiers à vélo pouvant être déplacés offrent la possibilité d'ajuster l'offre selon les habitudes observées et le calendrier des événements notamment.

L'approche par projet pilote devrait se mesurer au minimum sur une saison estivale et s'appuyer sur campagne de communication ciblée.

Une municipalité peut influencer les coûts d'implantation selon la nature permanente ou temporaire qui souvent, sera conditionnée par le choix du site.

Quelques indicateurs qualitatifs permettant d’appréhender les avantages et les limites d’une famille de solutions (source : IVÉO)

Indicateurs	%
 Compatibilité organisationnelle	75%
 Facilité de déploiement	85%
 Portée de la solution	50%
 Bénéfices sociaux	67%
 Impacts sur la sécurité	47%
 Alignement politique	78%
 Éco-bénéfices	50%

IVÉO

Partenaire de l’innovation municipale

Thème #2 :
Circulation



Il est possible de compter et de catégoriser les usagers de la route par tronçon ou par intersection. Il est aussi possible de modéliser les besoins de déplacements des citoyens et des visiteurs au moyen de traces GPS. Aussi, la préemption de feux de circulation, l’ouverture/voie de voie et le guidage GPS peuvent intervenir directement sur le comportement des conducteurs.

Options

- Étude par une firme de génie (méthode classique)
- Compteurs tronçon et intersection avec caméras ou capteurs
- Analyse de déplacement utilisant les traces GPS
- Plateforme numérique et analyse algorithmique : analyse de données statistiques, d’achalandage, de stationnement, de bus, de taxi, de livraison, etc. afin de comprendre les enjeux en détail
- Préemption des feux et ouverture/fermeture de voie : permet d’adapter les flux de circulation et les priorités en fonction du trafic réel.
- Guidage pas-à-pas des visiteurs via une application dédiée : utilisé pour orienter les clients dans de grands stationnements de centres commerciaux.

Fournisseurs

- Étude : Plusieurs firmes de génie-conseil offrent ce service
- Compteurs : plus de dix fournisseurs recensés au Québec
- Trace GPS : Quelques fournisseurs travaillent avec des courtiers en données
- Plateforme numérique : 2-3 fournisseurs
- Préemption des feux et ouverture/fermeture de voie : 2-3 fournisseurs
- Guidage pas-à-pas des visiteurs via une application dédiée : 1 fournisseur identifié

Coûts (budgétaires, selon le contexte et les options choisies, les prix varient grandement)

- Étude : 20K à 150K
- Compteurs : à partir de 5-10K par intersection (plusieurs options possibles)
- Trace GPS : analyse ponctuelle pour moins de 25K
- Plateforme numérique licence annuelle pour moins de 25K
- Prémption des feux et ouverture/fermeture de voie : à partir de 15-20K/intersection
- Guidage pas-à-pas des visiteurs : à discuter

Répercussions, avantages et limites

Chacune des solutions présente ses limites. Certaines permettent d’analyser les dynamiques de mobilité sur un territoire sans intervenir.

Questions à se poser :

- A-t-on besoin d’une analyse ponctuelle ou en continu (pendant des mois par exemple)?
- Veut-on mesurer uniquement les déplacements en voiture ou bien tous les modes (piétons, vélos, etc.)?
- Dynamique territoriale ou analyse d’une ou deux intersections?
- Quelles sont les données déjà disponibles (publiques et privées) et sous quels formats (stationnement payant, bus, taxis, hôtel, etc.)?
- Ces données sont-elles exploitables?

Quelques indicateurs qualitatifs permettant d’évaluer les avantages et les limites d’une famille de solutions (source : IVÉO)

Indicateurs		%
	Compatibilité organisationnelle	78%
	Facilité de déploiement	100%
	Portée de la solution	33%
	Bénéfices sociaux	50%
	Impacts sur la sécurité	13%
	Alignement politique	89%
	Éco-bénéfices	42%

IVÉO

Thématique #3 Autopartage

Partenaire de l'innovation municipale

Description



L'autopartage est un service de véhicules partagés entre divers abonnés leur permettant d'utiliser une voiture au besoin en libre-service. La réservation et la localisation des véhicules se font dans la plupart des cas par l'entremise d'une plateforme web.

Options

- Autopartage d'une flotte dédiée (ex : Communauto)
- Autopartage de véhicules entre les citoyens (LocoMotion)
- Autopartage de véhicules municipaux
- Négociation de ratio de cases de stationnement réduit pour des projets immobiliers en échange d'un service d'autopartage dédié à un projet ou un secteur (à la charge du promoteur par entente et notariée avec les propriétaires)

D'autres déclinaisons du service existent :

- Voitures qui doivent être retournées au point de départ (A-A)
- Voitures qui peuvent être louées à un point et déposées à un autre point (A-B) – exige une logistique

Fournisseurs

Selon le modèle d'affaires retenu, il existe environ 5 fournisseurs implantés au Québec. Une étude de marché incluant les États-Unis et l'Europe révélerait assurément d'autres entreprises offrant ce service.

Coûts

- De nombreux facteurs influencent le coût d'un tel service.
- Le coût peut varier de quelques centaines de dollars à quelques milliers de dollars selon le niveau de technologie et le modèle d'affaires retenus.
- Le choix de véhicules électriques, le mode de recharge, les assurances, l'entretien mécanique et le changement de pneus, l'assistance technique et l'assistance routière sont autant de variables qui influencent le coût. Dans le cas de prêt de véhicules municipaux, certaines villes ont enregistré des économies sur les *per diems* initialement versés aux employés pour l'usage de leur véhicule personnel.

Répercussions, avantages et limites

- Solidarité, sobriété, etc.
- L'autopartage offre une solution de rechange aux ménages sans voiture, immigrants, travailleurs saisonniers et étudiants notamment.
- Difficile à chiffrer, un service d'autopartage réduit la nécessité de posséder une voiture ou d'acheter une seconde voiture. Ce type de service doit être estimé comme une offre de mobilité au même type que le bus ou le taxi par exemple.

Tous les projets d'autopartage nécessitent une phase d'appropriation et d'ajustement qui peut aller de 6 mois à 3 ans. L'approche par projet pilote est donc délicate, puisque le succès ne peut pas se mesurer sur un court laps de temps.

Une municipalité peut influencer les coûts d’un service d’autopartage en mettant à profit des employés pour le déneigement de stationnement, pour l’entretien léger des véhicules (ex : changement d’essuie-glace) et en fournissant des places de stationnement dédiées.

Quelques indicateurs qualitatifs permettant d'évaluer les avantages et les limites d'une famille de solutions (source : IVÉO)

Indicateurs		%
	Compatibilité organisationnelle	63%
	Facilité de déploiement	70%
	Portée de la solution	67%
	Bénéfices sociaux	73%
	Impacts sur la sécurité	7%
	Alignement politique	67%
	Éco-bénéfices	100%

12.3 Annexe 3 – Fiche Feuille de route EDIA dans les projets

Feuille de route à l'intégration des concepts d'équité, de diversité, d'inclusion et d'accessibilité (EDIA) dans la gestion de projet en mobilité durable

Contexte

Cette fiche - feuille de route a été développée dans le cadre du Plan de Mobilité Durable de la Ville de Mont-Tremblant. L'objectif de la fiche est d'offrir à la Ville une approche pour intégrer l'EDIA dans des initiatives et projets spécifiques qui vont découler du cadre stratégique du Plan de Mobilité Durable. La Ville pourra l'adapter et la raffiner davantage.

Analyse de la situation (avant-projet)

Durant la phase d'analyse de la situation, nous pouvons identifier et comprendre les besoins en matière de sélection du projet, nous pouvons intégrer l'EDI :

- En sélectionnant des projets :
 - Qui ciblent les groupes vulnérables (femmes, aînés, en situation de handicap, mobilité réduite, personnes immigrantes, personnes issues de la diversité de genre, etc.)
 - Qui partagent les valeurs d'EDI, d'intersectionnalité et de justice sociale
 - Qui sont subventionnés par des organisations, fondations, ministères qui promeuvent ces mêmes valeurs
 - Qui promeuvent une approche participative et pérenne

- En assurant la faisabilité du projet sélectionné :
 - L'équipe a-t-elle les compétences et connaissances pour réaliser ce projet?
 - L'équipe a-t-elle les capacités pour réaliser ce projet ?
 - Ce projet est-il un besoin pour la communauté ciblée?
 - Avez-vous consulté la communauté ciblée?
 - Quelle est la composition de cette communauté?
 - Ce projet est-il déjà en œuvre par une autre organisation?
- Avons-nous des données existantes sur l'enjeu ciblé?
 - Les données fournissent-elles une compréhension suffisante à l'équipe pour lutter contre l'enjeu?
 - Quelles sont les données manquantes?
- En fonction du projet sélectionné, quels sont les enjeux que nous pouvons identifier?
 - Ces enjeux sont-ils différenciés selon les femmes et les hommes?
 - Ces enjeux affectent-ils différemment d'autres communautés? Si oui, lesquelles?

Définition des objectifs et indicateurs

- En fonction des enjeux identifiés dans la première étape, quels sont les objectifs du projet, tenant compte des différentes réalités?
 - Ces objectifs sont-ils différenciés selon les femmes et les hommes?
 - Ces objectifs sont-ils différenciés selon d'autres communautés?
- En fonction des objectifs identifiés, quels sont les indicateurs à mettre en place pour mesurer le progrès du projet?
 - Pouvons-nous élaborer des indicateurs différents entre les femmes et les hommes?

- Pouvons-nous élaborer des indicateurs différents pour d'autres communautés? (personnes immigrantes, en situation de handicap, etc.)
- Les groupes visés par ces objectifs sont-ils consultés lors de l'élaboration des objectifs et indicateurs?
 - Ces groupes sont-ils participatifs au projet?
- Quelles sont les cibles élaborées pour le projet?
 - Comment ces cibles sont-elles différenciées?

Conception du projet

- En fonction des objectifs et des indicateurs ciblés, quelles mesures pouvons-nous identifier pour réduire/éliminer les écarts entre les femmes et hommes?
 - Quelles mesures pouvons-nous implanter?
 - Parmi celles-ci, quelles mesures s'adressent spécifiquement aux femmes?
 - Parmi celles-ci, quelles mesures s'adressent aux autres groupes de la diversité? (ex. personnes immigrantes, en situation de handicap, à mobilité réduite, etc.)
 - Comment allons-nous mesurer notre progrès?
 - Les outils de mesure sont-ils porteurs d'exclusion?
 - Les outils de mesure tiennent-ils compte des enjeux identifiés?
 - Les ressources (financières, matérielles, humaines) sont-elles réparties équitablement?
 - Les personnes ciblées par le projet sont-elles impliquées ...
 - Dans l'évaluation du projet? (ex. critères, mesures, etc.)
 - Le projet contribue-t-il à briser les stéréotypes?
 - Les critères pour accéder aux projets sont-ils porteurs d'inclusion?

Mise en place

- En quoi l'équipe projet est-elle sensibilisée aux enjeux identifiés par le projet?
 - L'équipe comprend-elle des femmes? Des personnes issues de la diversité?
 - Si non, quelles informations/formations doivent être mises pour sensibiliser certains membres du projet?

Suivi et évaluation du projet

- Quels sont les effets du projet sur les personnes ciblées?
 - Quels sont les effets sur les femmes? Les personnes issues de la diversité? Les hommes? Les personnes en situation de handicap?
- Les objectifs et résultats souhaités ont-ils été atteints?
 - Les personnes concernées et impliquées (groupe cible) trouvent-elles que les résultats ont été atteints?
- Les écarts identifiés dans l'analyse de la situation ont-ils été réduits ou éliminés?
- Quel groupe ou personne n'a pas été représenté dans le projet? Pourquoi?
- Quelles activités pourraient être mises en place pour mieux répondre aux objectifs et résultats attendues et aux écarts constatés?
- Les activités que nous avons mises en place peuvent-ils être pérennisées?
 - Si oui, comment?
 - Si non, pourquoi?

Communication du projet

- Les messages sont-ils adaptés aux différentes communautés?
- Les canaux de diffusion sont-ils diversifiés afin d’atteindre une diversité dans la population?
- Le vocabulaire est-il inclusif, accessible et clair?
- Les images utilisées sont-elles représentatives des personnes ciblées par le projet?

Participation et consultation citoyenne

- Le moment de la consultation tient-il compte de la sécurité des femmes? De la conciliation famille-travail-étude-vie personnelle?
- Un service de garde est-il offert? Les enfants sont-ils les bienvenus?
- Lors de la consultation, y-a-t-il une prise de parole dominante d’un certain groupe/d’une certaine personne?
 - o Pouvons-nous encourager une alternance dans la prise de parole (femmes, hommes, personnes en situation de handicap)?
- Les espaces de la consultation sont-ils accessibles?
- La consultation est-elle diversifiée? En ligne, en personne, par téléphone...
- La consultation est-elle qu’hétérogène? Pouvons-nous planifier des consultations non-mixtes?

13 Liste des documents consultés

Liste des documents principaux ayant servi, sans s’y limiter, à document et inspirer la rédaction du présent rapport :

Gouvernement du Québec. 2023. *Orientations gouvernementales en aménagement du territoire*. Québec, QC : Ministère des Affaires municipales et de l’Habitation.

Ville de Mont-Tremblant. s. d. *Stratégie de développement durable*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Direction générale adjointe – Développement durable du territoire.

Ville de Mont-Tremblant. s. d. *Plan directeur des loisirs*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de la culture, des loisirs et de la vie communautaire.

Ville de Mont-Tremblant. s. d. *Plan directeur du réseau des sentiers*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service du réseau des sentiers.

Ville de Mont-Tremblant. s. d. *Plan d’urbanisme*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’urbanisme.

Ville de Mont-Tremblant. s. d. *Plan de conservation et de gestion des milieux naturels*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’environnement.

Ville de Mont-Tremblant, 2018-2020 *Plan d’accessibilité universelle* Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’environnement.

Ville de Mont-Tremblant, S.D. *Plan d’action en environnement 2021-2025*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’environnement.

Ville de Mont-Tremblant. 2021. *Plan climat 2021–2025*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’environnement.

Ville de Mont-Tremblant, 2025-2030 *Plan d’action en foresterie urbaine*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’environnement.

Ville de Mont-Tremblant. s. d. *Politique de gestion durable de l’accès aux plans d’eau*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’environnement.

Ville de Mont-Tremblant. s. d. *Plan de gestion des matières résiduelles*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’environnement.

Ville de Mont-Tremblant, 2020, *Réseau cyclable et multifonctionnel*. Mont-Tremblant, QC : Ville de Mont-Tremblant, Service de l’environnement.

CAMO, Novembre 1999, *Étude de faisabilité Rapport final Système de transport collectif à Saint-Jovite/Mont-Tremblant*

Groupe CIVITAS, Mai 2024, *Étude de circulation pour la bonification du réseau de transport collectif de la Ville de Mont-Tremblant*

Transdev, Novembre 2018, *Défis d’aujourd’hui mobilité de demain, Résultat de l’étude 2018 sur les priorités du transport publ*

