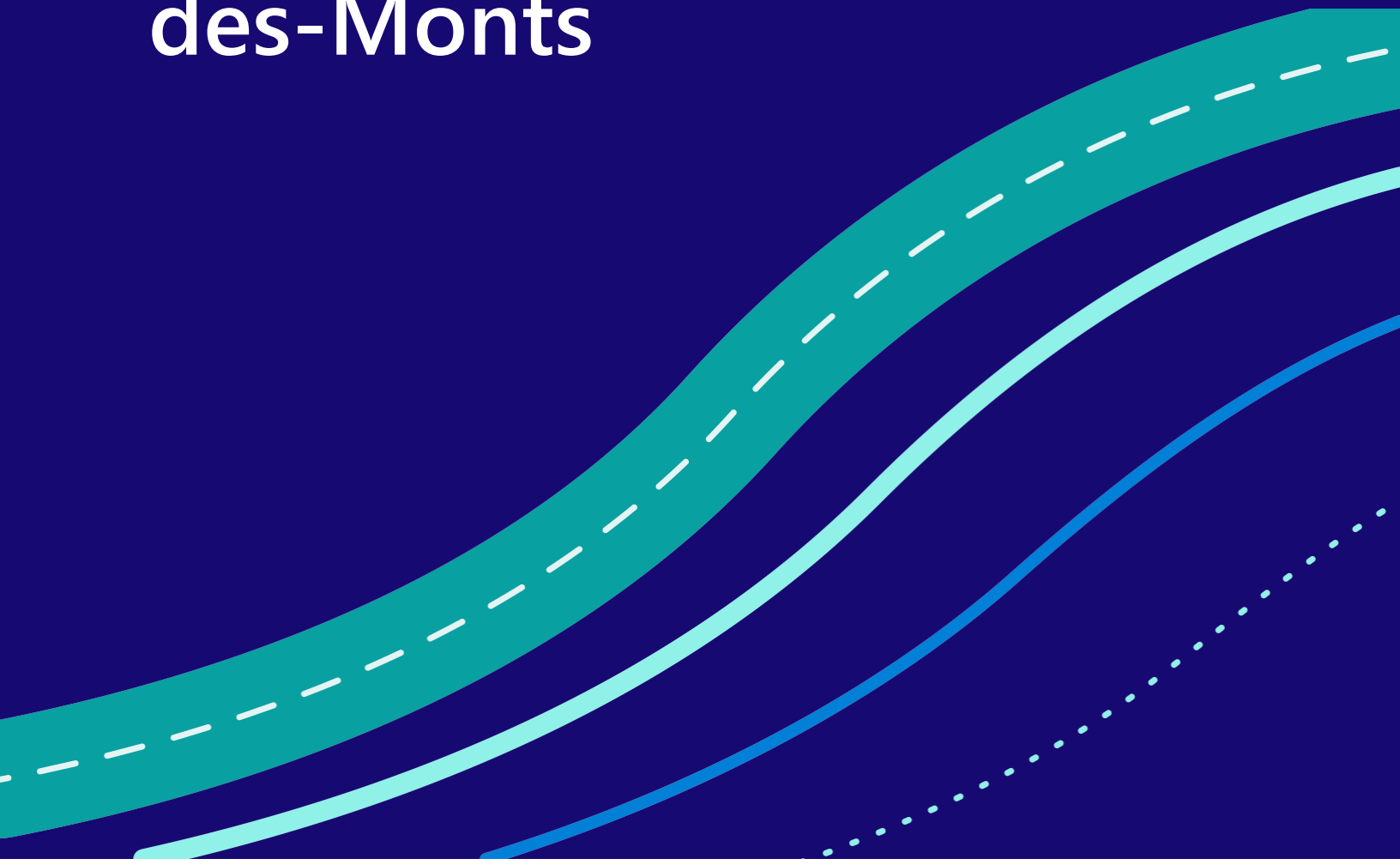
Document résumé de l'accompagnement en mobilité active offert à la

Ville de Sainte-Anne-des-Monts



Direction de santé publique Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine
Novembre 2026

Santé Québec

Rédaction

Florence St-Germain, APPR et chargée de projet EIS

Ariane Courville, médecin spécialiste en santé publique et médecine préventive (rédaction pour le secteur D)

Coordination des activités consultatives

Camille Fournier, agente de promotion de la santé

Erika Gallant, agente de promotion de la santé

Traitement des données socioéconomiques

Sandrine Leblanc Florent, agente de planification, de programmation et de recherche – Surveillance de l'état de santé de la population

Production cartographique

Mobili-T

Mise en page

Assistance de Claude Design

Révision linguistique

Isabelle Gagné, agente administrative

Remerciements

Kim Lavoie-Pelletier, APPR – Mode de vie physiquement actif, pour son implication dans le cadre du projet

Avis sur l'utilisation de l'intelligence artificielle

Certaines formulations ont été assistées par l'intelligence artificielle (Copilot)

Les images présentées dans ce document ont été produites à l'aide d'outils d'intelligence artificielle (Gemini) pour illustrer le potentiel des aménagements piétons et cyclables. Bien qu'elles visent à représenter de façon réaliste les aménagements proposés, elles peuvent comporter des écarts par rapport aux conditions réelles du site, notamment en ce qui concerne les dimensions, les proportions, la topographie, les infrastructures existantes, la végétation ou d'autres éléments du milieu. Ces images ne constituent pas des plans techniques ni des représentations exactes des interventions projetées et doivent être interprétées comme des outils d'aide à la compréhension uniquement.

© Santé Québec, année 2026. Tous droits réservés.

Table des matières

Introduction 8

Description de la population et du territoire à l'étude 9

Résumé du portrait socioéconomique de la population 9

Description générale du territoire, des déplacements et de la circulation et des accidents 12

Enjeux généraux qui freinent la mobilité active dans le secteur à l'étude 18

Recommandations générales 23

Enjeux spécifiques par secteur 31

Secteur A : commercial et touristique 31

Secteur B : institutionnel 34

Secteur C : parcs du quadrilatère 38

Secteur D : école de l'Anse et secteur résidentiel ouest 41

Pistes de solution et planification proposée 44

Planification proposée 44

Tableau résumé des mesures proposées 46

Coupes de rues pour artères clés 49

Conclusion 58

Annexe 1 59

Contexte de la Ville de Sainte-Anne-des-Monts entourant la mobilité active 59

Description de l'accompagnement et des méthodes 60

Description des activités consultatives réalisées 62

Annexe 2 : Description de l'échantillon et principaux résultats du sondage électronique 63

Profil des répondantes et des répondants 63

Principaux résultats 66

Liste des figures

Figure 1	Évolution de la proportion (%) de la population par groupe d'âge, Sainte-Anne-des-Monts, 2005 à 2041p	**10**
Figure 2	MFR-Apl par aire de diffusion du centre-ville de Sainte-Anne-des-Monts, Statistique Canada, 2021	**11**
Figure 3	Revenu médian après impôt des particuliers de 15 ans et plus, 2020	**11**
Figure 4	Générateurs de déplacements sur le territoire à l'étude, production Mobili-T	**12**
Figure 5	Territoire à l'étude et sous-ensembles étudiés, production Mobili-T	**13**
Figure 6	Proportion (%) de personnes de 15 ans et plus ayant un travail et un lieu habituel de travail, selon le mode de transport principal, 2021	**14**
Figure 7	Portrait des aménagements existants dans le secteur à l'étude, production Mobili-T	**15**
Figure 8	Portrait de la circulation dans le secteur à l'étude, production Mobili-T	**16**
Figure 9	Portrait des accidents dans le secteur à l'étude, production Mobili-T	**17**
Figure 10	État des trottoirs actuels dans le territoire à l'étude de Sainte-Anne-des-Monts, production Mobili-T	**25**
Figure 11	Carte des îlots de chaleur et de fraîcheur urbains 2020-2022 (Classes d'écarts de températures), Géoportail de santé publique du Québec	**29**
Figure 12	Résumé des obstacles à la mobilité active dans le secteur A, production Mobili-T	**31**
Figure 13	Absence de marquage au sol, intersection de la 1re Avenue et de la 7e Rue	**32**
Figure 14	Tronçon de la 1re Avenue avec emprise étroite, au niveau de la 2e Rue Ouest	**32**
Figure 15	Promenade de bois non rectiligne et à largeur variée, 1re Avenue	**32**
Figure 16	Côte à Pauline, ligne de désir à consolider	**32**
Figure 17	Accès commercial non-contrôlé, route du Parc	**32**
Figure 18	Accès entravé à l'abribus, route du Parc	**32**
Figure 19	Étroitesse de la chaussée, route du Parc	**33**
Figure 20	Chaussée et trottoir étroits, 7e Rue Nord	**33**
Figure 21	Stationnement Poste Canada nécessitant une manœuvre à reculons, 7e Rue	**33**
Figure 22	Intersection de la 3e Avenue : topographie en pente et largeur du dégagement visuel et de la chaussée	**33**
Figure 23	Obstacles à la mobilité active dans le secteur B, production Mobili-T	**35**
Figure 24	Largeur de chaussée, rue Thériault	**35**
Figure 25	Rétrécissement progressif de la chaussée et discontinuité de l'éclairage en direction de l'hôpital sur la rue Belvédère	**35**
Figure 26	Fin du trottoir sur Thériault, lignes de désir traversant le terrain du futur CPE pour rejoindre la 7e Rue	**36**
Figure 27	Fin du trottoir sur la 11e Rue	**36**

Figure 28	Marquage effacé et non normatif et longueur de la traversée à l'intersection de la rue du Palais-de Justice et de la 7e Rue	**36**
Figure 29	Absence d'aménagement de transport actif sur la rue du Palais-de-Justice	**36**
Figure 30	Traversée hors intersection des élèves de l'école Gabriel-Le Courtois, 7e Rue	**37**
Figure 31	Obstacles à la mobilité active dans le secteur C, production Mobili-T	**38**
Figure 32	Sentier du Petit Bois	**39**
Figure 33	Rue des Bosquets en parallèle du sentier du Petit Bois	**39**
Figure 34	Passerelle sous le pont permettant de traverser le boulevard Sainte-Anne (aucun autre lieu de traverse disponible)	**39**
Figure 35	Larges entrées charretières sur la 132 et voie d'accès sur la 11e Rue, commerce Tim Hortons	**40**
Figure 36	Stationnement vis-à-vis la cantine Cartier, 1re Avenue	**40**
Figure 37	Lignes de désir pour rejoindre les infrastructures de loisirs	**40**
Figure 38	11e Rue, accès vis-à-vis la 1re Avenue	**40**
Figure 39	Obstacles à la mobilité active, secteur D, production Mobili-T	**41**
Figure 40	Zone scolaire sur la 1re Avenue, vis-à-vis de l'école de l'Anse	**42**
Figure 41	Larges entrées charretières sur la 132 vis-à-vis de l'école de l'Anse	**42**
Figure 42	Trottoir et accotement asphalté sur la 1re Avenue Ouest	**42**
Figure 43	Intersection et traversée problématiques au niveau de la route Bellevue et de la route 132	**42**
Figure 44	Accotement et chaussée dégradés, route Bellevue	**43**
Figure 45	Interventions proposées pour le territoire à l'étude, production Mobili-T	**44**
Figure 46	Phase 1 de la planification de la mobilité active pour le centre-ville de Sainte-Anne-des-Monts, production Mobili-T	**45**
Figure 47	Phase 2 de la planification de la mobilité active pour le centre-ville de Sainte-Anne-des-Monts, production Mobili-T	**46**
Figure 48	Simulation d'un aménagement sur la rue du Palais-de-Justice, image générée par intelligence artificielle (Gemini)	**50**
Figure 49	Coupe-type de l'aménagement suggéré, rue du Palais-de-Justice – Option 1	**50**
Figure 50	Coupe-type de l'aménagement suggéré, rue du Palais-de-Justice – Option 2	**50**
Figure 51	Simulation d'un aménagement sur la 7e Rue Sud, image générée par intelligence artificielle (Gemini)	**51**
Figure 52	Coupe-type de l'aménagement suggéré, 7e Rue Sud	**51**
Figure 53	Simulation d'un aménagement sur la 7e Rue Nord, image générée par intelligence artificielle (Gemini)	**52**
Figure 54	Coupe-type de l'aménagement suggéré sur la 7e Rue Nord	**52**
Figure 55	Simulation d'un aménagement sur la 3e Avenue et la 4e Rue, image générée par intelligence artificielle (Gemini)	**53**

Figure 56	Coupe-type de l'aménagement suggéré, 3e Avenue	**53**
Figure 57	Coupe-type de l'aménagement suggéré, 1re Avenue entre la route du Parc et la 7e Rue	**54**
Figure 58	Coupe-type de l'aménagement suggéré, 1re Avenue entre la 7e Rue et le pont	**55**
Figure 59	Coupe-type de l'aménagement suggéré, 1re Avenue Ouest entre le pont et la route 132	**55**
Figure 60	Simulation d'un aménagement sur la route du Parc, image générée par intelligence artificielle (Gemini)	**56**
Figure 61	Coupe-type de l'aménagement suggéré sur la route du Parc	**57**
Figure 62	Simulation d'un aménagement sur la route du Parc, image générée par intelligence artificielle (Gemini)	**57**
Figure 63	Profil des répondantes et répondants : secteur habité	**63**
Figure 64	Profil des répondantes et répondants : genre	**64**
Figure 65	Profil des répondantes et répondants : catégorie d'âge	**64**
Figure 66	Profil des répondantes et répondants : secteur habité et niveau de scolarité atteint	**64**
Figure 67	Profil des répondantes et des répondants : situations particulières	**65**
Figure 68	Profil des répondantes et des répondants : relation au transport actif	**65**
Figure 69	Niveau d'accord concernant l'atout du développement du transport actif	**66**
Figure 70	Proportion des déplacements réalisés selon le mode, période hivernale	**66**
Figure 71	Proportion des déplacements réalisés selon le mode, hors période hivernale	**67**
Figure 72	Mode de transport souhaité	**67**
Figure 73	Importance de certains éléments pour augmenter la fréquence des déplacements actifs	**68**
Figure 74	Priorisation des secteurs pour le réseau piéton	**68**
Figure 75	Priorisation des secteurs pour le réseau cyclable	**68**
Figure 76	Niveau d'accord avec les énoncés sur le stationnement	**69**
Figure 77	Niveau d'accord avec certaines solutions pour favoriser la mobilité active	**69**

Liste des tableaux

Tableau 1	Enjeux d'ensemble freinant la mobilité active sur le territoire à l'étude et principes à favoriser pour améliorer la santé et ses déterminants	**19**
Tableau 2	Résumé des activités réalisées avec les représentantes et les représentants de la Ville	**61**
Tableau 3	Résumé des activités consultatives réalisées	**62**

Liste des acronymes

CLSC	Centre local de services communautaires
CPE	Centre de la petite enfance
EIS	Évaluation d'impact sur la santé
GLC	Gabriel-Le Courtois
IRIS	Institut de recherche et d'informations socioéconomiques
MFR-ApI	Mesure de faible revenu après impôt
MRC	Municipalité régionale de comté
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
PAI 2	Plan d'action interministériel 2
PSR	Plan de sécurité routière
SADM	Sainte-Anne-des-Monts
SQ	Sûreté du Québec
TA	Transport actif

Introduction

Ce projet a reçu un financement du ministère de la Santé et des Services sociaux dans le cadre de l'appel à projets 2025-2026 du Plan d'action interministériel 2 (PAI 2).

La Ville de Sainte-Anne-des-Monts a d'abord été sollicitée pour réaliser une évaluation d'impact sur la santé (EIS). Cependant, les documents de planification disponibles ne correspondaient pas à leur conception de la mobilité active. Il a été proposé la mise en place d'un projet pilote visant à accompagner la Ville de Sainte-Anne-des-Monts pour soutenir sa prise de décision concernant le développement de la mobilité active. Une description détaillée du contexte de la Ville, de l'accompagnement et des activités consultatives est présentée à l'annexe1.

Grâce au financement obtenu, la démarche a bénéficié de l'accompagnement technique et géomatique du Centre de gestion des déplacements de l'Est-du-Québec, Mobili-T. Une grande partie du contenu du rapport portant sur les enjeux et les pistes de solution découle de cet accompagnement. L'ensemble des cartes présentées dans le rapport a également été réalisé par leur firme-conseil.

Description de la population et du territoire à l'étude

La présente section brosse un portrait rapide des particularités socioéconomiques de la population de Sainte-Anne-des-Monts. Les données proviennent de Statistique Canada, Recensement 2021 à moins de précision contraire.

Résumé du portrait socioéconomique de la population

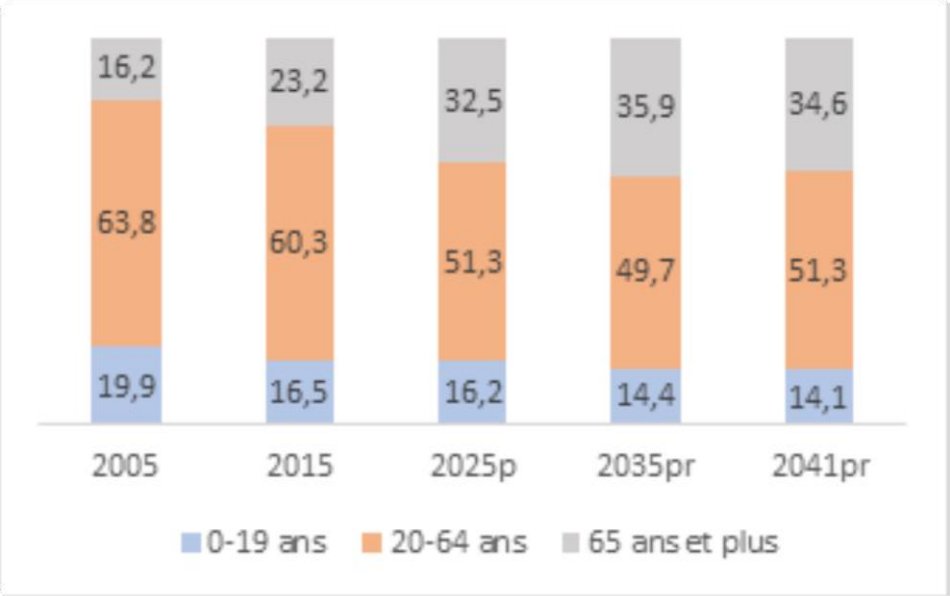
Démographie

Sainte-Anne-des-Monts est une ville de 6 121 habitants présentant une densité de population de 23,2 habitants/km^2, ce qui en fait la municipalité la plus densément peuplée de la MRC de La Haute-Gaspésie et la troisième plus peuplée de la région. Entre 2001 et 2025, la population de la municipalité de Sainte-Anne-des-Monts est passée de 6 911 à 6 099 habitants. C'est d'ailleurs en 2025 que la plus faible population est enregistrée.

À Sainte-Anne-des-Monts, en 2005, 16 % de la population était âgée de 65 ans et plus, tandis qu'en 2025, cette proportion est de 33 %. Selon les projections démographiques, au cours des dix prochaines années, la part des personnes de 65 ans et plus continuera d'augmenter, passant à 36 % en 2035. Entre 2034 et 2041, les projections indiquent une stabilisation dans les groupes d'âge (voir figure 1).

Figure 1

Évolution de la proportion (%) de la population par groupe d'âge, Sainte- Anne-des-Monts, 2005 à 2041p[1]



Caractéristiques socioéconomiques

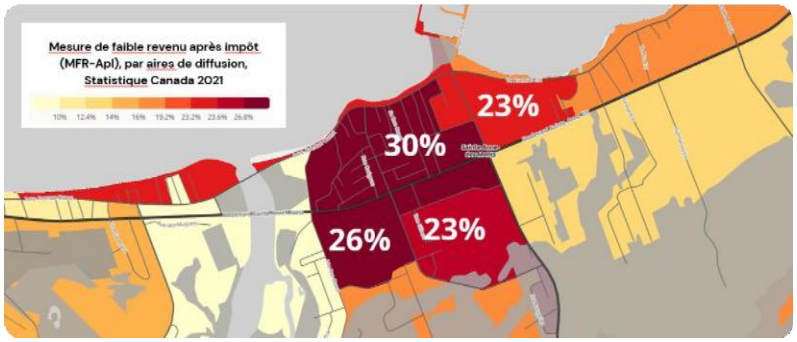
La ville de Sainte-Anne-des-Monts fait partie des localités les plus dévitalisées de la région et du Québec (1084e rang sur 1162 municipalités au Québec). Le taux de faible revenu à Sainte-Anne-des-Monts (18,4 %) est élevé par rapport à la moyenne régionale (14,23 %), notamment chez les personnes de 65 ans et plus (32,4 % contre 27,4 %).

Lorsque ces données sont ventilées par aire de diffusion sur le territoire, il est possible de constater que la proportion de personnes à faible revenu est plus élevée que la moyenne de la ville (voir figure 2). Cette observation souligne l'importance de développer d'autres options de mobilité pour réduire les inégalités sociales de santé, car le manque de ressources complique les déplacements et limite l'accès aux besoins essentiels et aux opportunités.

[1]2025p : projection
Source : Statistique Canada, Estimations démographiques annuelles (régions infraprovinciales, janvier 2026). Adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 2

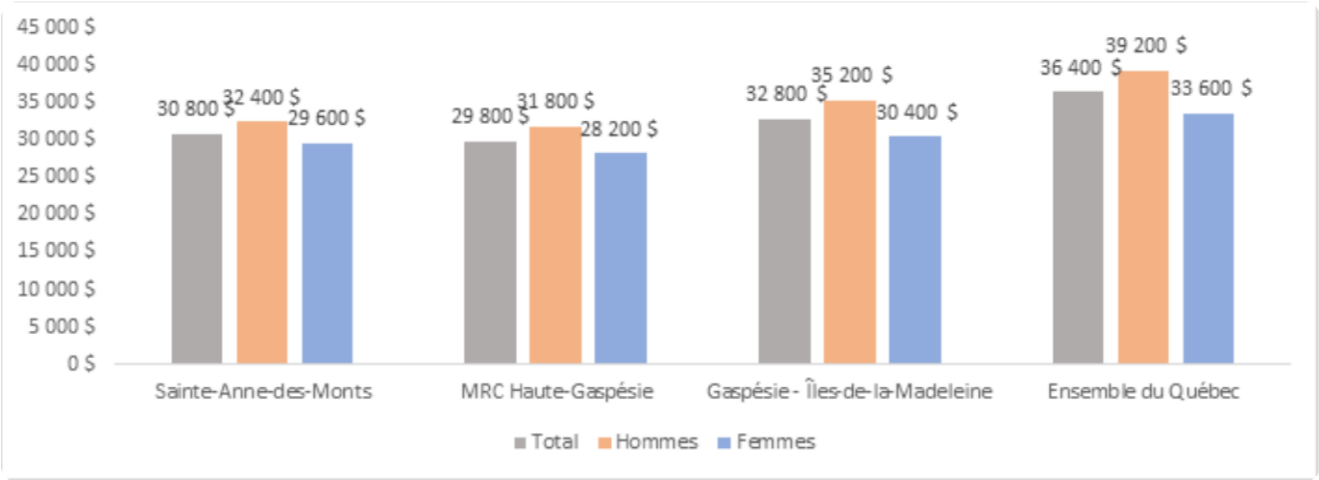
MFR-APl par aire de diffusion du centre-ville de Sainte-Anne- des-Monts, Statistique Canada, 2021



Dans le même ordre d'idées, selon une étude de l'IRIS[2], le revenu viable (le revenu après impôt nécessaire pour vivre dignement et sortir de la pauvreté) pour une personne seule à Sainte-Anne-des-Monts est de 38 618 $, alors que le revenu médian après impôt des ménages d'une seule personne est de 27 800 $, ce qui signifie que plus de la moitié des personnes vivant seules n'atteignent pas le revenu viable (voir figure 3).

Figure 3

Revenu médian après impôt des particuliers de 15 ans et plus, 2020



Source : Statistique Canada, Recensement 2021

[2]https://iris-recherche.qc.ca/publications/le-revenu-viable-hors-des-grands-centres/

Par rapport à la scolarité, la population de 25 à 64 ans à Sainte-Anne-des-Monts et dans la MRC de La Haute-Gaspésie est plus nombreuse, en proportion, à ne pas avoir de diplôme d'études secondaires, soit 26 % à Sainte-Anne-des-Monts, 27 % dans la MRC de La Haute-Gaspésie, 20 % dans la région et 12 % dans la province. À l'inverse, la proportion de la population de 25 à 64 ans de Sainte-Anne-des-Monts ayant un diplôme d'études universitaires est plus faible qu'au Québec (14 % comparativement à 33 %). Finalement, notons que dans la municipalité de Sainte-Anne-des-Monts, une personne sur cinq (20 %) vit seule, soit 1 210 personnes.

En résumé, l'analyse du profil socioéconomique de Sainte-Anne-des-Monts révèle une population vieillissante et des disparités notables concernant les revenus, la scolarité et les conditions de vie, comparativement au reste de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine et du Québec. Ces observations mettent en avant l'importance d'agir sur la mobilité durable, un facteur clé pour réduire ces inégalités.

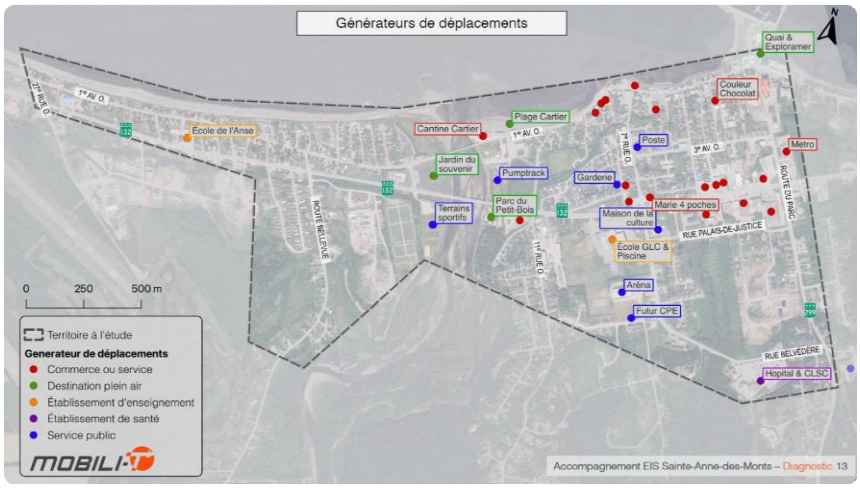
Description générale du territoire, des déplacements, de la circulation et des accidents

Territoire à l'étude

Le secteur étudié a été déterminé en concertation avec la municipalité. Il englobe le principal noyau de services et d'habitations de Sainte-Anne-des-Monts. Comme illustré à la figure 4, les générateurs de déplacements sont localisés dans ce secteur. Il est ainsi possible de noter que le centre-ville regroupe plusieurs pôles de déplacements et présente une mixité d'usages favorable.

Figure 4

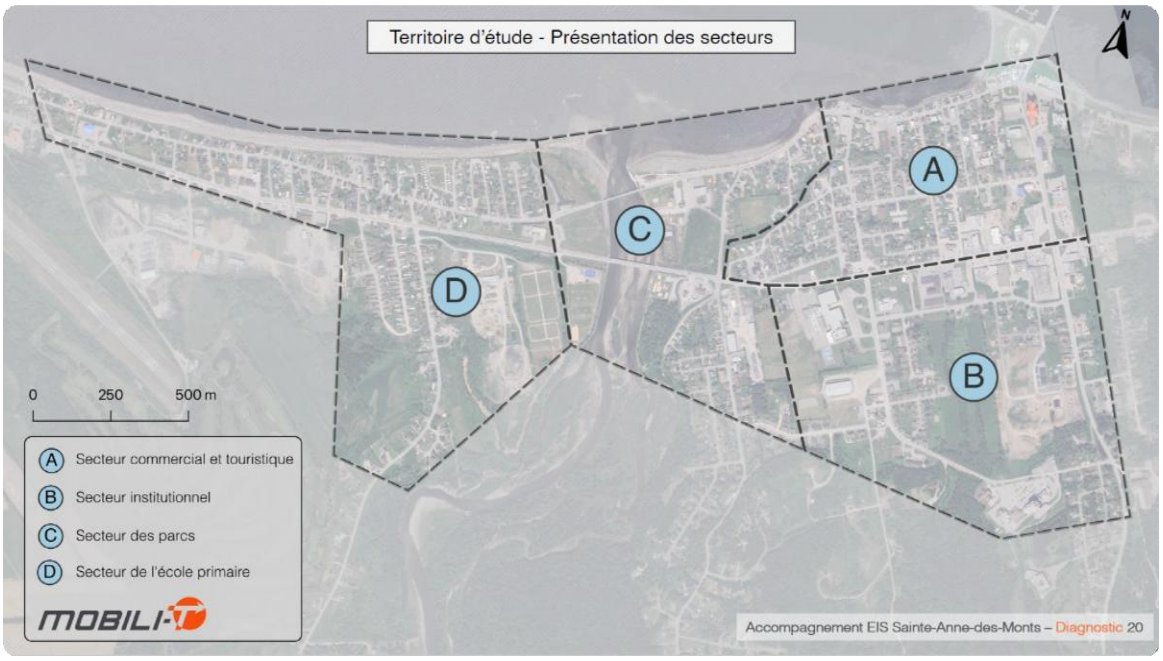
Générateurs de déplacements sur le territoire à l'étude, production Mobili-T



Le territoire a été divisé en quatre sous-ensembles urbains pour faciliter l'analyse. Ils seront présentés en détail dans les prochaines sections (voir figure 5).

Figure 5

Territoire à l'étude et sous-ensembles étudiés, production Mobili-T



Mise en contexte sur l'exclusion de la 132 et la 299 dans le territoire à l'étude

Les enjeux de connectivité, de qualité des infrastructures et de sécurité des déplacements actifs soulevés par les citoyennes et les citoyens, de même que ceux observés lors des visites terrains sont nombreux sur la 132 et la 299. Ces deux artères appartenant au MTMD ont d'ailleurs été nommées comme zones prioritaires à sécuriser par les citoyennes et les citoyens dans le sondage (respectivement 1re et 3e position). En dépit de leur importance pour les déplacements actifs, ces artères ont été exclues de l'étude à la demande des responsables de la Ville.

Or, à des fins de cohérence, certaines zones incontournables sur ces rues du MTMD ont été mises de l'avant dans la planification proposée de manière à assurer une continuité des liens piétons et cyclables projetés dans les rues municipales qui croisent celles du MTMD. Le lectorat est donc avisé que l'absence de diagnostic et de recommandations dans les rues sous la responsabilité du MTMD dans ce document ne signifie aucunement l'absence de problèmes ni de recommandations de santé publique, mais réflète plutôt la volonté de la Ville de travailler ces enjeux avec le MTMD.

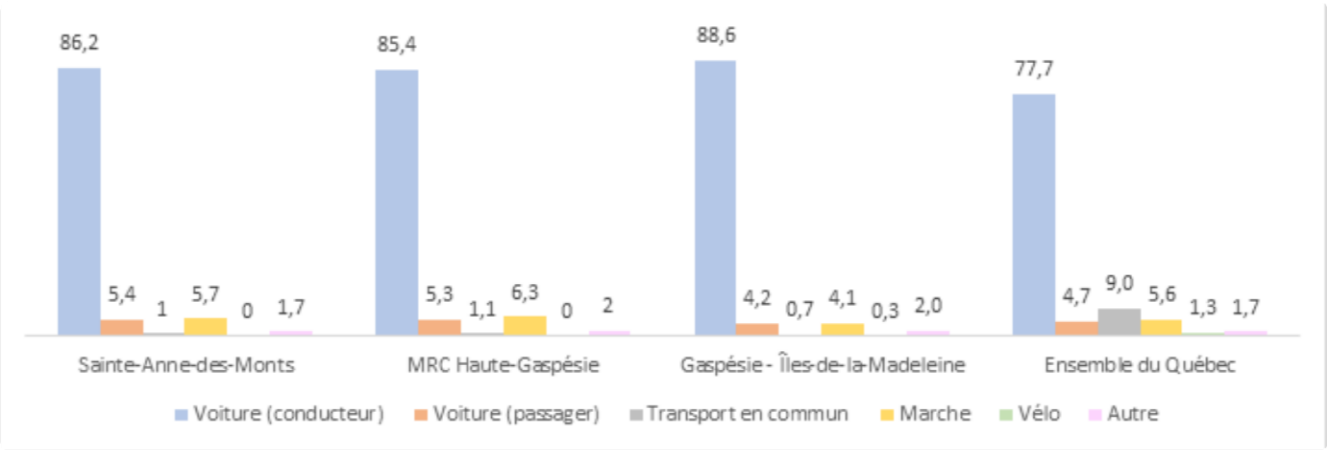
Habitudes de déplacement

Les données suivantes sur les habitudes de déplacement sont issues de Statistique Canada, Recensement 2021 :

- Lieu de travail : parmi les personnes de 15 ans et plus qui ont un emploi et qui habitent la municipalité de Sainte-Anne-des-Monts, 86 % travaillent également dans cette municipalité.
- Mode de transport principal pour aller et revenir du travail (voir figure 6) :
    - Dans la municipalité de Sainte-Anne-des-Monts, tout comme dans la MRC de La Haute-Gaspésie et la région Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, environ neuf personnes sur dix se déplacent en voiture en tant que conductrice ou conducteur;
    - La voiture comme passager et la marche suivent, avec respectivement 5,4 % et 5,6 % des travailleuses et travailleurs qui utilisent ces modes de déplacement.

Figure 6

Proportion (%) de personnes de 15 ans et plus ayant un travail et un lieu habituel de travail, selon le mode de transport principal, 2021



- Durée de navettage : dans la municipalité de Sainte-Anne-des-Monts, environ trois personnes sur quatre se rendent au travail en moins de 15 minutes (77 %), cela va de pair avec le fait que 86 % de la population travaille dans cette même municipalité.

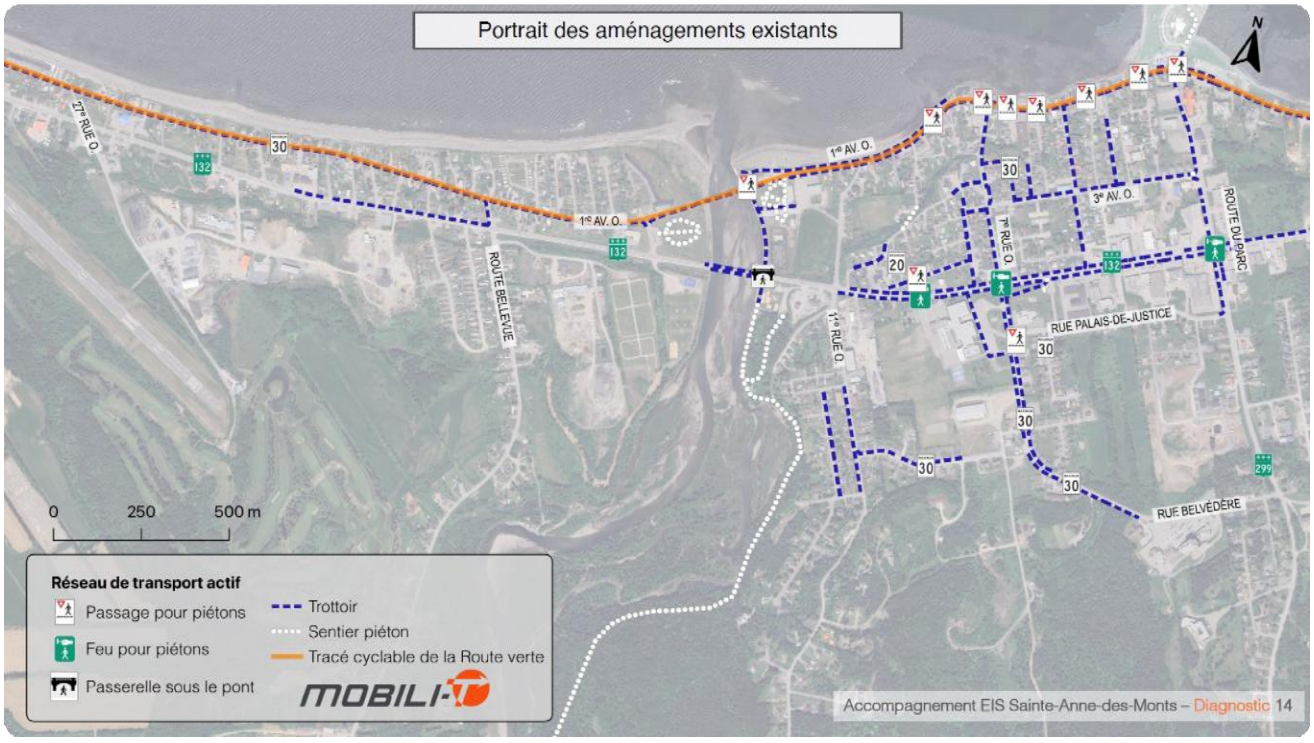
Les résultats du sondage réalisé par la direction de santé publique révèlent des tendances comparables. L'automobile demeure le moyen de transport principal pour quasiment tous les déplacements, tant en hiver qu'en été, chez les personnes interrogées. La marche constitue une option pour une partie des déplacements, avec 35 % des participantes et des participants l'utilisant en hiver et 50 % en été. Le taux des répondantes et des répondants utilisant exclusivement la marche pour tous leurs déplacements reste constant à 5 %, quelle que soit la saison. L'utilisation du vélo diminue significativement durant la période hivernale : 9 % des répondantes et des répondants y ont recours en hiver, contre 30 % en été (voir annexe 2, figures 70 et 71).

Aménagements existants

La figure 7 illustre les aménagements existants au sein du territoire à l'étude. Il est possible de constater que plusieurs aménagements piétons sont présents. Certaines zones ne sont aucunement desservies telles que les parcs du quadrilatère et le secteur de l'hôpital. En contrepartie, mise à part une identification d'un tronçon cyclable de la Route verte, aucun aménagement cyclable n'est présent. Ce réseau méritera d'être développé considérant que si la population en avait la possibilité, c'est 38 % d'entre eux qui opteraient pour le vélo (voir annexe 2, figure 72).

Figure 7

Portrait des aménagements existants dans le secteur à l'étude, production Mobili-T

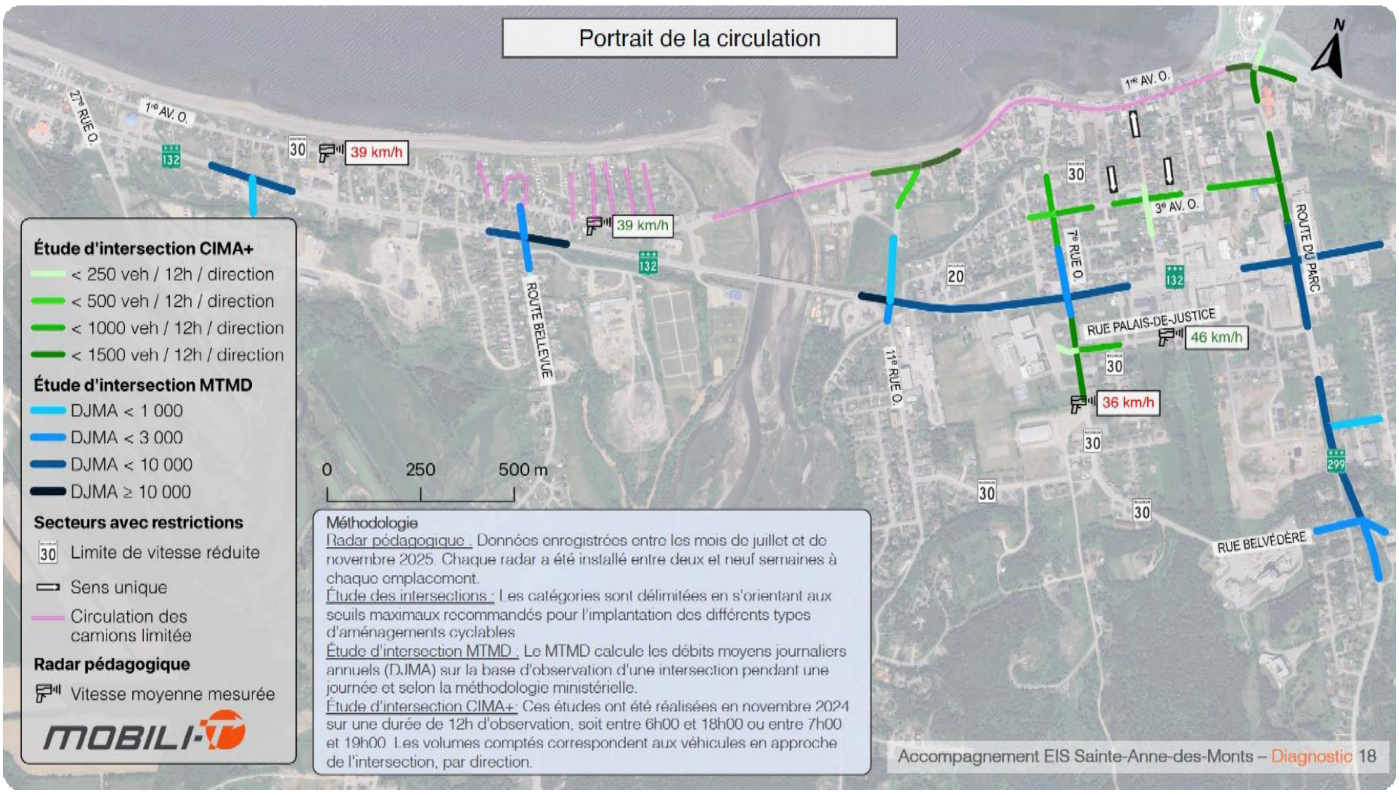


Portrait de la circulation

En rassemblant les données de vitesse et de comptage disponibles, on peut identifier les branches d'intersection les plus achalandées, repérer les zones où les limites de vitesse ne sont pas respectées et obtenir un aperçu global des limites de vitesse affichées sur le territoire analysé (voir figure8).

Figure 8

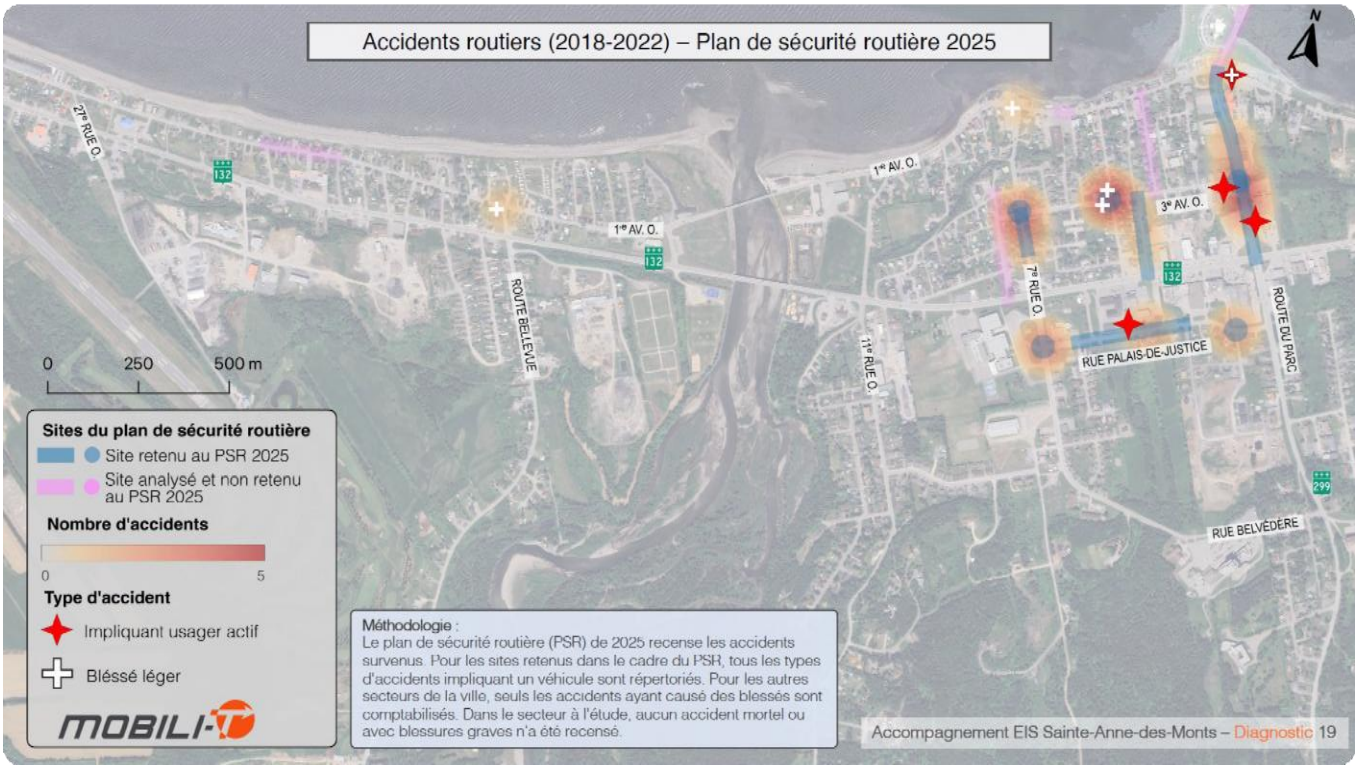
Portrait de la circulation dans le secteur à l'étude, production Mobili-T



La figure 9 illustre les zones où des accidents ont eu lieu entre 2018 et 2022 sur le territoire à l'étude et aiguille le lectorat sur des zones accidentogènes identifiées dans le Plan de sécurité routière (PSR).

Figure 9

Portrait des accidents dans le secteur à l'étude, production Mobili-T



En somme, le portrait de la circulation met en lumière les enjeux spécifiques du secteur, notamment la prédominance de l'automobile, le manque d'infrastructures cyclables et les zones accidentogènes à surveiller. Ces éléments constituent des points clés considérés dans l'analyse globale du territoire dans la section suivante.

Enjeux généraux qui freinent la mobilité active dans le secteur à l'étude

Des enjeux généraux freinent la mobilité active sur le territoire à l'étude. Ils sont détaillés dans le tableau 1 ci-dessous, accompagnés de principes à favoriser pour l'aménagement.

Lorsqu'appliqués, ces principes agissent sur de nombreux déterminants de la santé dont : la sécurité et le sentiment de sécurité, l'activité physique, l'inclusion et la participation sociale, l'accès aux services, le bien-être mental, la cohésion sociale et l'adaptation aux changements climatiques. La description des enjeux se base sur les visites terrains, les discussions avec la Ville, l'analyse du portrait de la circulation et les données de consultation.

Tableau 1

Enjeux d'ensemble freinant la mobilité active sur le territoire à l'étude et principes à favoriser pour améliorer la santé et ses déterminants

ENJEU – VITESSE

DESCRIPTION DE L'ENJEU

- Vitesse élevée sur plusieurs axes routiers, courses automobiles
- Rues larges, champ visuel favorisant la vitesse
- Manque de surveillance policière



Environnement visuel dégagé et chaussée large favorisant les excès de vitesse (rue Thériault)

PRINCIPES À FAVORISER

- Réduction de la vitesse affichée, vu son lien direct avec la gravité des accidents
- Apaisement de la circulation, en privilégiant des mesures passives (réduire la largeur des voies de circulation et les chicanes)
- Sécurisation des intersections (visibilité, marquage, avancées de trottoir et l'éclairage)

ENJEU – INFRASTRUCTURES

DESCRIPTION DE L'ENJEU

- Manque d'entretien des rues et des trottoirs, désuétude
- Déneigement insuffisant
- Manque d'infrastructures dédiées sécuritaires



Déneigement insuffisant sur la 1re Avenue

PRINCIPES À FAVORISER

- Surfaces planes et continues, sans obstacles
- Entretien quatre saisons (neige, glace, bris)

Pistes multifonctionnelles

- À privilégier lorsque l'achalandage est faible
- Mettre en place une signalisation (croisements, sens de circulation)
- Privilégier le côté de la rue qui limite les croisements

Trottoirs

- Largeur minimale de 1,5 m (idéalement 1,8 m)
- Bande végétalisée entre rue et trottoir
- Pente maximale de 5 % aux entrées charretières, idéalement dans la bande végétalisée
- Abaissements de trottoir aux intersections

Infrastructures cyclables

- Séparation physique avec la circulation motorisée, idéale lorsque possible
- Largeur minimale de 1,5 m avec un dégagement de 0,5 m
- Bandes cyclables à éviter dans les secteurs à fort débit ou vitesse
- Privilégier les voies unidirectionnelles plutôt que bidirectionnelles. Les voies unidirectionnelles permettent de limiter les traversées inutiles et de réduire les points de conflit entre les usagers de la route

ENJEU – PASSAGES PIÉTONS ET INTERSECTIONS

DESCRIPTION DE L'ENJEU

- Traversées périlleuses des routes nationales (132, 299)
- Plusieurs intersections non sécuritaires (géométrie, visibilité, marquage, longueur des traverses)



Feu piéton traversant 4 voies vis-à-vis l'école, route 132

PRINCIPES À FAVORISER

Un passage piéton est notamment requis si :

- Proximité d'un lieu qui génère un nombre important de déplacements courts
- Absence de passage piéton à proximité
- La signalisation des feux piétons devrait être programmée selon la vitesse de marche la plus lente (0,8 m/s)
- Les îlots refuges et les avancées de trottoir peuvent sécuriser les traversées longues et/ou dangereuses
- Les intersections devraient être de géométrie rectiligne et intégrer des protections pour les piétons et les cyclistes
- Les intersections sécuritaires devraient viser une réduction du rayon de courbure
- Les intersections sécuritaires devraient offrir un triangle de visibilité adéquat

ENJEU – ÉCLAIRAGE

DESCRIPTION DE L'ENJEU

- Intersections et rues sous éclairées

PRINCIPES À FAVORISER

- Éclairage homogène et confortable
- Priorisation des zones de conflit (intersections, passages piétons)
- Zones d'ombre à éviter
- Éclairage à deux niveaux (rue et infrastructure de TA) pour les zones achalandées

ENJEU – MOBILIER URBAIN ET VERDISSEMENT

DESCRIPTION DE L'ENJEU

- Répartition inégale du mobilier et de la végétation
- Manque de zones ombragées et d'aires de repos
- Manque de poubelles, toilettes et fontaines d'eau



Aire de repos sur la 1re Avenue

PRINCIPES À FAVORISER

- Aires de repos régulières (bancs tous les 200 m idéalement sur les zones achalandées comme les rues commerciales)
- Mobilier fonctionnel, inclusif et bien positionné (tables de pique-nique, poubelles, fontaines d'eau, toilettes publiques)
- Signalisation claire et informative
- Végétalisation des axes et générateurs de déplacements
- Priorisation des îlots de chaleur dans le verdissement
- Choix de végétaux adaptés et non allergènes

ENJEU – DYNAMISME

DESCRIPTION DE L'ENJEU

- Centre-ville très asphalté, traversé par des routes nationales
- Espaces publics présents mais sous-utilisés
- Abandon de certains commerces



Station d'essence abandonnée sur la 1re Avenue

PRINCIPES À FAVORISER

- Œuvres d'art publiques
- Mise en valeur du patrimoine et des paysages
- Espaces conviviaux et relationnels
- Mixité des usages (commerces, services, logements)

Recommandations générales

Les recommandations suivantes s'appliquent lors de l'aménagement de nouvelles rues ou lors de leur réfection/bonification progressive. Elles sont basées sur les principes introduits précédemment. Elles peuvent être vues comme des orientations générales à appliquer en continu par la Ville pour favoriser la mobilité active.

RECOMMANDATION 1

Revoir la réglementation et les politiques actuelles de façon à encourager la pratique de la mobilité active

DESCRIPTION

- Modifier le règlement de zonage et veiller à son application (voir : https://transportsviables.org/projets/mobilicite-2, règlement de zonage, chapitres 9, 10 et 11) :
  - Pour réduire la largeur des entrées charretières;
  - Exiger les normes pour les liens piétons et cyclables à venir;
  - Prévoir la mise en place systématique de stationnements pour vélos (règlement de zonage);
  - Réduire ou abolir les minimums obligatoires de stationnement et envisager des maximums lorsque le contexte le justifie.
- Modifier le règlement de circulation :
  - Réduire et uniformiser les vitesses sur les rues locales (règlement sur la circulation). Limiter la vitesse à 30 km/h sur toutes les rues municipales du secteur à l'étude, particulièrement celles visées par l'ajout d'infrastructures : 7e Rue, 3e Rue, 1re Avenue et 11e Rue.
- Revoir les exigences de déneigement des liens piétons dans la politique de déneigement.

Pour aller plus loin sur les outils réglementaires : https://transportsviables.org/projets/mobilicite-2

ENJEUX CIBLÉS ET JUSTIFICATIONS

Le contexte réglementaire et politique peut limiter la sécurité des modes actifs ainsi que le sentiment de sécurité chez les usagères et les usagers, notamment en ce qui concerne le déneigement, le règlement sur la circulation et le stationnement, ainsi que le règlement de zonage (largeur des entrées charretières, stationnement pour vélos, etc.). Les instruments réglementaires jouent un rôle structurant dans l'amélioration de la sécurité et du mode de vie actif des citoyennes et des citoyens de Sainte-Anne-des-Monts.

POTENTIEL D'IMPACT SUR LA SANTÉ ET SES DÉTERMINANTS

Très élevé

RESPONSABLES ET COLLABORATEURS POTENTIELS

Ville de Sainte-Anne-des-Monts

RECOMMANDATION 2

Se doter d'un plan de réfection des trottoirs existants et exiger des liens piétons sur les nouvelles rues ou lors de la réfection des rues

DESCRIPTION

Planifier la réfection des trottoirs de façon cohérente avec la réfection des rues.

ENJEUX CIBLÉS ET JUSTIFICATIONS

La détérioration des trottoirs, ainsi que les variations de largeur et de surface, constituent un obstacle à l'accessibilité universelle et limitent la pratique du transport actif. La figure 10 présente une illustration des trottoirs dans un état dégradé. Les trottoirs sur les axes priorisés (7e Rue, rue du Parc, 1re Avenue, 3e Avenue) qui affichent un état « limité » ou « fonctionnel » devraient être une priorité pour la réfection.

Figure 10

État des trottoirs actuels dans le territoire à l'étude de Sainte-Anne-des-Monts, production Mobili-T



Exiger l'ajout de liens piétons sur les nouvelles rues permettrait d'augmenter la connectivité du réseau piéton et stimuler un mode de vie physiquement actif. Pour aller plus loin, voir :
https://reglementaction.com/amenagements-pour-les-pietons/

POTENTIEL D'IMPACT

Très élevé

RESPONSABLES ET COLLABORATEURS POTENTIELS

Ville de Sainte-Anne-des-Monts, MTMD

RECOMMANDATION 3

Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de communication et de sensibilisation entourant les modes actifs

DESCRIPTION

Informer les citoyennes et les citoyens des décisions prises, des actions à venir ainsi que des pratiques de cohabitation recommandées entre les usagères et les usagers. Utiliser des pratiques participatives, telles qu'un comité de transport actif pour guider les décisions.

Intégrer sur le site Web de la Ville les cartes et les informations au sujet de l'utilisation du réseau de transport actif, les infrastructures, le comité, les toilettes, etc.

Collaborer avec la Sûreté du Québec (SQ) pour maintenir et accentuer la surveillance policière sur certaines rues.

Bonifier la signalisation routière visant à informer et à sensibiliser les usagères et les usagers à la présence de cyclistes et de piétons, en particulier sur les axes priorisés.

ENJEUX CIBLÉS ET JUSTIFICATIONS

La communication concernant les initiatives de la Ville liées au transport actif demeure restreinte, ce qui peut affecter la confiance des citoyennes et des citoyens et engendrer certaines tensions sociales. Plusieurs résidentes et résidents soulignent un manque de sensibilisation et de surveillance policière visant à limiter des comportements jugés non sécuritaires, tels que les courses automobiles, les excès de vitesse et le non-respect de la priorité piétonne. La signalisation indiquant la présence de piétons ainsi que la Route verte s'avère inégale, voire absente à certains endroits. De plus, les entrées de la ville (ex. : panneaux, signalisation distinctive, rétrécissements de la chaussée, etc.) ne sont pas clairement délimitées. Une amélioration de la signalisation contribuerait à renforcer une culture et des normes favorables au transport actif et faciliterait une meilleure cohabitation entre les différentes usagères et les différents usagers de la voirie.

POTENTIEL D'IMPACT **Modéré**

RESPONSABLES ET COLLABORATEURS POTENTIELS

Ville de Sainte-Anne-des-Monts, Sûreté du Québec, agentes de promotion de la santé

RECOMMANDATION 4

Bonifier l'éclairage, en réalisant une étude photométrique au besoin, sur les axes concernés, notamment lors de l'ajout de nouvelles infrastructures, pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes

DESCRIPTION

Bonifier en priorité l'éclairage des traverses piétonnes existantes et les intersections visées par la consolidation ou l'ajout d'infrastructures :

- Évaluer la possibilité d'intégrer des systèmes d'éclairage à deux niveaux, un éclairant la rue et un autre, situé plus bas, servant à éclairer les infrastructures aux endroits pertinents.
- Miser sur un éclairage homogène et uniforme des infrastructures piétonnes et cyclables, en plus de la chaussée, en évitant de créer des zones de noirceur entre les lampadaires. Veiller à ne pas suréclairer.
- Viser un éclairage d'intensité confortable, permettant un équilibre entre l'amélioration de la sécurité et la lutte à la pollution lumineuse (semble varier de 5 à 20 lux dans la littérature).

ENJEUX CIBLÉS

- Sentiment de sécurité et sécurité faible en raison du manque d'éclairage sur certaines rues municipales. Le manque de visibilité aux sites accidentogènes (intersections, traverses) peut contribuer aux accidents. Les zones jugées sous éclairées lors des consultations sont les suivantes :
  - 11e Rue, Nord et Sud
  - 1re Avenue (lumières des trottoirs ne fonctionnent pas toutes)
  - Route Bellevue
  - Route 132
  - Route du Parc
  - Rue du Palais-de-Justice
  - Rue du Belvédère

POTENTIEL D'IMPACT

Élevé

RESPONSABLES ET COLLABORATEURS POTENTIELS

Ville de Sainte-Anne-des-Monts, ministère des Transports et de la Mobilité durable

RECOMMANDATION 5

Ajouter du mobilier urbain permettant de faciliter la pratique d'activité physique et d'augmenter le confort des trajets piétons et cyclables

DESCRIPTION

Viser des bancs aux 200 m pour les secteurs achalandés comme la promenade de la 1re Avenue, la 7e Rue et la route du Parc.

Veiller à ce que les bancs et les autres éléments de mobilier urbain n'entravent pas la circulation piétonne ou cyclable, afin de maintenir un corridor dégagé et sécuritaire.

Veiller à installer des fontaines d'eau, des poubelles et des toilettes dans les parcs du quadrilatère et les placettes de la 1re Avenue.

Voir les recommandations d'Option Aménagement pour la valorisation des espaces publics.

ENJEUX CIBLÉS

Le manque d'aires de repos, de bancs, de toilettes et de fontaines d'eau constitue un frein à la pratique du transport actif particulièrement pour les personnes aînées, les femmes, etc.

POTENTIEL D'IMPACT

Modéré

RESPONSABLES ET COLLABORATEURS POTENTIELS

Ville de Sainte-Anne-des-Monts

RECOMMANDATION 6

Verdir le secteur à l'étude afin d'augmenter le confort du transport actif et lutter contre les îlots de chaleur

DESCRIPTION

Prioriser les secteurs où des îlots de chaleur sont identifiés particulièrement ceux qui abritent des populations vulnérables (hôpital, centre de réadaptation, écoles) et mobiliser les partenaires appropriés pour les terrains privés (ex. : commerçants, écoles, Santé Québec).

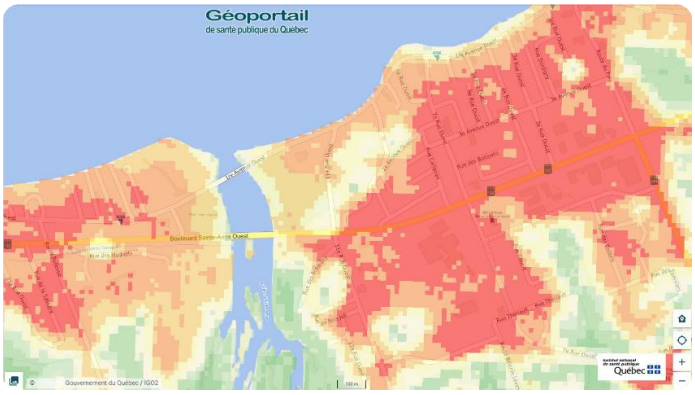
Profiter de l'implantation des infrastructures et du réaménagement des stationnements pour verdir en végétalisant les banquettes et les bordures de béton.

ENJEUX CIBLÉS

Les larges superficies asphaltées peuvent générer des températures de surface plus élevées, rendant les modes actifs inconfortables (voir figure 11). L'effet de ces températures élevées peut être amplifié par le manque d'ombre dans les aires de repos. De plus, ces zones asphaltées contribuent à une monotonie et un manque d'esthétisme des corridors de transport actif.

Figure 11

Carte des îlots de chaleur et de fraicheur urbains 2020-2022 (Classes d'écarts de températures), Géoportail de santé publique du Québec



POTENTIEL D'IMPACT

Modéré

RESPONSABLES ET COLLABORATEURS POTENTIELS

Ville de Sainte-Anne-des-Monts. Commerces, centre de services scolaire

RECOMMANDATION 7

Se doter d'un plan de développement des liens cyclables et piétons sur les axes priorisés afin de créer un réseau connectant les principales destinations

DESCRIPTION

Ajouter des infrastructures piétonnes et cyclables en cohérence avec les solutions proposées à la section « Planification proposée », tout en assurant des largeurs suffisantes, une séparation physique des voies cyclables et des surfaces de circulation planes, lisses et continues favorisant l'accessibilité universelle. (voir tableau 1)

ENJEUX CIBLÉS

L'absence d'infrastructures cyclables dans le secteur à l'étude. Absence de réseau piéton structurant connectant les destinations entre elles. Ajouter des infrastructures de transport actif permet d'augmenter l'activité physique et le sentiment de sécurité dans les déplacements à pied et à vélo.

POTENTIEL D'IMPACT

Très élevé

RESPONSABLES ET COLLABORATEURS POTENTIELS

Ville de Sainte-Anne-des-Monts, MTMD

Enjeux spécifiques par secteur

Afin de brosser un portrait plus précis des enjeux et de mieux orienter les choix d'intervention, les sections suivantes présentent une analyse détaillée des obstacles à la mobilité active dans le secteur à l'étude. Puis, suivant cet état des lieux, une section sera consacrée aux pistes de solution.

Secteur A : commercial et touristique

Le secteur commercial et touristique regroupe de nombreuses destinations favorisant les déplacements actifs utilitaires, telles que l'épicerie, divers commerces et bureaux, ainsi que des cafés et restaurants. L'aire de diffusion correspondante se caractérise par une forte densité résidentielle et une proportion notable de la population se rendant au travail à pied (13 %), ce qui en fait un secteur stratégique pour les déplacements actifs. D'ailleurs, il est identifié comme prioritaire dans le sondage pour le développement des liens piétons et cyclables. Plusieurs enjeux sont observés : des trottoirs en mauvais état, une discontinuité des cheminements piétons, des intersections problématiques et des traversées difficiles pour les piétons. De plus, d'importantes variations de la largeur de la chaussée sont présentes sur plusieurs rues, ce qui peut nuire au sentiment de sécurité des usagères et des usagers du transport actif mais aussi à la lisibilité de la rue. Enfin, certaines configurations, telles que les larges entrées charretières et les aires de stationnement mal aménagées, augmentent les risques de conflit entre piétons, cyclistes et automobilistes.

La carte ci-dessous résume les constats et obstacles du secteur (figure 12). Les figures 13 à 22 illustrent certains de ces enjeux.

Figure 12

Résumé des obstacles à la mobilité active dans le secteur A, production Mobili-T

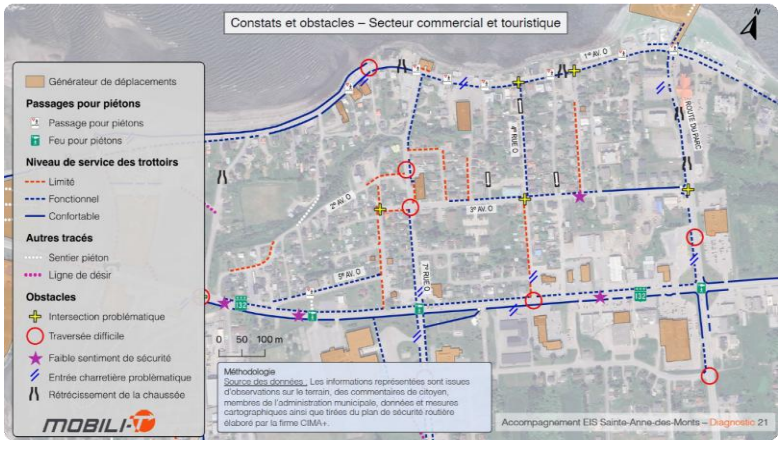


Figure 13

Absence de marquage au sol, intersection de la 1re Avenue et de la 7e Rue



Figure 14

Tronçon de la 1re Avenue avec emprise étroite, au niveau de la 2e Rue Ouest



Figure 15

Promenade de bois non rectiligne et à largeur variée, 1re Avenue



Figure 16

Côte à Pauline, ligne de désir à consolider



Figure 17

Accès commercial non contrôlé, route du Parc



Figure 18

Accès entravé à l'abribus, route du Parc



Figure 19

Étroitesse de la chaussée, route du Parc



Figure 20

Chaussée et trottoir étroits, 7e Rue Nord



Figure 21

Stationnement Poste Canada nécessitant une manœuvre à reculons, 7e Rue



Figure 22

Intersection de la 3e Avenue : topographie en pente et largeur du dégagement visuel et de la chaussée



Liens avec les déterminants de la santé

Dans ce secteur à vocation commerciale et touristique, la situation décrite précédemment entraîne des répercussions directes sur la sécurité et le sentiment de sécurité des usagères et des usagers les plus vulnérables. Les larges boulevards nationaux structurant la trame urbaine compliquent les traversées et favorisent des vitesses élevées, tandis que la qualité des aménagements demeure insuffisante pour assurer un environnement sécuritaire et convivial. Par ailleurs, plusieurs rues municipales d'importance ne disposent pas d'infrastructures adaptées et/ou continues pour les déplacements actifs, malgré la forte concentration d'attractions et de services. Comme le souligne le portrait socioéconomique, ce secteur abrite également la plus grande proportion de personnes à faible revenu, une population souvent plus vulnérable en matière de mobilité. Dans ce contexte, les enjeux identifiés limitent l'accès universel aux services essentiels, tels que l'épicerie et la pharmacie, ainsi qu'aux lieux de sociabilité comme les cafés, les boulangeries, les espaces de plein air urbain et les lieux de pratique d'activité physique. Le développement d'options sécuritaires de mobilité active permettrait non seulement de réduire les risques d'accident, mais aussi d'alléger le fardeau financier lié aux déplacements pour ces populations. Enfin, des interventions ciblées sur des axes structurants comme la route du Parc et la 1re Avenue offrent une occasion stratégique de réduire les iniquités territoriales. Un réaménagement axé sur la convivialité et la sécurité des piétons et des cyclistes pourrait améliorer l'accès aux services, renforcer la sécurité des usagères et des usagers et rehausser l'attractivité de l'entrée du village pour les visiteurs.

Secteur B : institutionnel

Le secteur institutionnel est un autre sous ensemble névralgique du territoire à l'étude. On y retrouve l'école secondaire Gabriel-Le Courtois, l'aréna, l'hôpital, le futur CPE, le CLSC et des organismes communautaires, la Maison de la culture ainsi que de nombreux commerces sur la 132. L'aire de diffusion correspondante se caractérise par une forte densité résidentielle, notamment des logements à loyer modique ainsi que par une proportion notable de la population se rendant au travail à pied (19 %). Dans le sondage en ligne, les lieux les plus souvent fréquentés en transport actif sont le travail (bureau, hôpital, école, CPE, garderie, caserne, hôtel de ville) ainsi que les déplacements qui consistent à accompagner les enfants à pied (école GLC, CPE, garderie).

Ces destinations prisées pour les déplacements en transport actif se trouvent dans le secteur. Plusieurs enjeux sont observés : un manque d'aménagements structurants en zone scolaire, une discontinuité des cheminements piétons, des intersections problématiques et des traversées difficiles pour les piétons. De plus, d'importantes variations de la largeur de la chaussée sont présentes sur plusieurs rues, comme la 7e Rue qui du côté sud est très large, puis devient très étroite au nord. Ceci peut nuire au sentiment de sécurité des usagères et des usagers du transport actif et constituer un frein à l'implantation continue d'infrastructures de transport actif. Enfin, certaines configurations, telles que les larges entrées charretières et les stationnements mal aménagés, augmentent les risques de conflits entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes, notamment à l'école et aux abords des commerces sur la route 132. La carte ci-dessous résume les constats et obstacles du secteur (figure 23). Les figures 24 à 30 illustrent certains de ces enjeux.

Figure 23

Obstacles à la mobilité active dans le secteur B, production Mobili-T

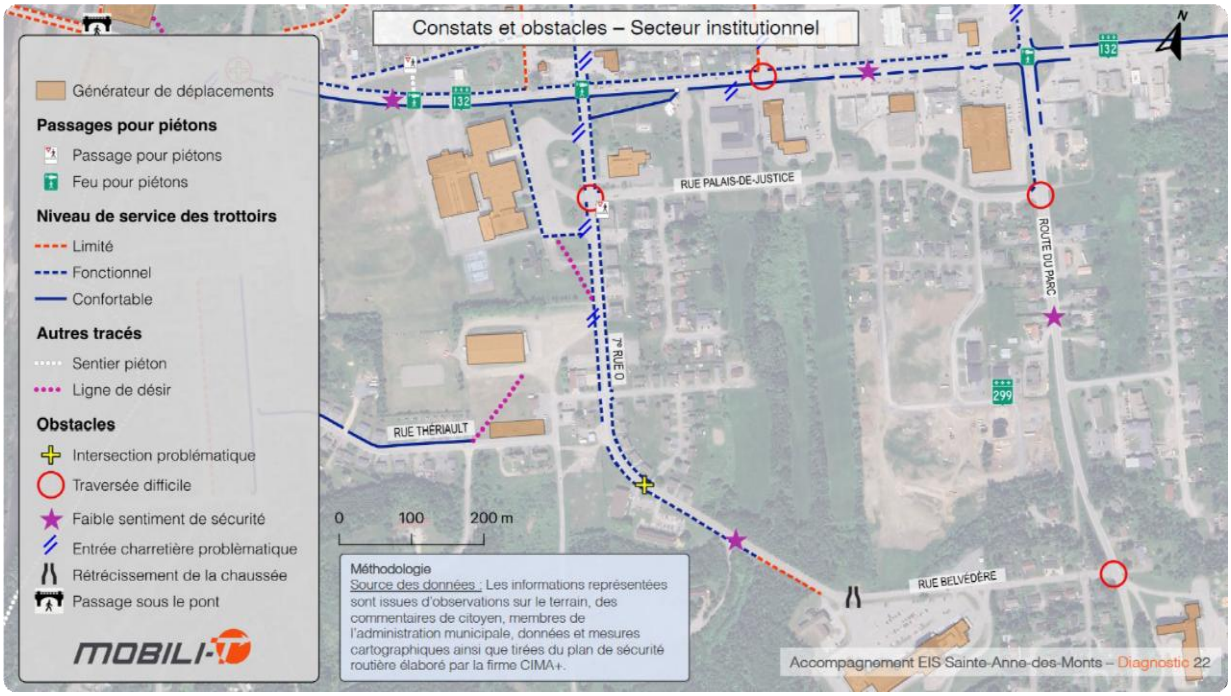


Figure 24

Largeur de chaussée, rue Thériault



Figure 25

Rétrécissement progressif de la chaussée et discontinuité de l'éclairage en direction de l'hôpital sur la rue Belvédère



Figure 26

Fin du trottoir sur Thériault, lignes de désir traversant le terrain du futur CPE pour rejoindre la 7e Rue



Figure 27

Fin du trottoir sur la 11e Rue



Figure 28

Marquage effacé et non normatif et longueur de la traversée à l'intersection de la rue du Palais-de Justice et de la 7e Rue



Figure 29

Absence d'aménagement de transport actif sur la rue du Palais-de-Justice



Figure 30

Traversée hors intersection des élèves de l'école Gabriel-Le Courtois, 7e Rue



Liens avec les déterminants de la santé

Dans ce secteur névralgique, la situation décrite plus haut affecte directement la sécurité et le sentiment de sécurité des usagères et des usagers de la route les plus vulnérables, comme les piétons et les cyclistes, particulièrement les élèves de l'école. De nombreux services se retrouvent dans ce secteur tels qu'une école secondaire et primaire, un futur CPE, des établissements de santé, l'aréna, la Maison de la culture ainsi que des organismes communautaires. Le sentiment de ne pas être en sécurité lors des déplacements actifs réduit les options de transport perçues et, par le fait même, l'accès aux services. Le profil des résidentes et des résidents qui habitent les aires de diffusion chevauchant ce secteur indique une proportion importante de personnes aînées, de personnes à faible revenu et de familles monoparentales.

La sécurisation de ce secteur et l'ajout d'aménagements de transport actif durables permettraient d'abord aux résidentes, aux résidents et aux élèves de se déplacer de façon autonome, économique et sécuritaire tout en ajoutant de l'activité physique à leur journée. Ils bénéficieraient aussi d'un meilleur accès aux services. De nouvelles infrastructures de transport actif sécuritaires et attrayantes pourraient inciter les résidentes et les résidents du centre-ville à opter pour d'autres modes de transport pour se rendre au travail ou accéder aux services de proximité, sachant que ce sont des destinations de transport actif prisées selon les résultats du sondage et qu'une grande partie des résidentes et des résidents de Sainte-Anne-des-Monts y travaillent également.

Secteur C : parcs du quadrilatère

Le secteur des parcs du quadrilatère constitue une destination privilégiée pour les activités récréatives. Il comprend plusieurs installations, telles que des terrains sportifs, un *pumptrack*, un parc familial avec un sentier pédestre, ainsi qu'un espace dédié aux œuvres d'art. Le sentier du Petit Bois n'est pas connecté au réseau routier actuel, bien qu'un potentiel soit présent sur la rue des Bosquets. Selon le sondage effectué, ce secteur a été identifié comme la deuxième zone prioritaire à renforcer ou à développer. Bien que fréquenté par de nombreux jeunes et parents, l'accès y demeure problématique en raison du manque d'infrastructures sécuritaires. Les ponts sont étroits et il n'existe aucun lien piétonnier ou cyclable entre les différents parcs. De plus, aucune solution sécuritaire n'est disponible pour traverser la route 132, puisque la passerelle actuelle est en mauvais état et impraticable durant la saison hivernale. Des lignes de désir mettent en évidence les points où les piétons souhaiteraient circuler afin de réduire leur trajet vers les parcs. Des larges entrées charretières augmentent le risque de croisements des usagères et des usagers du transport actif avec les automobiles. La carte ci-dessous résume les constats et obstacles du secteur (figure 31). Les figures 32 à 38 illustrent certains de ces enjeux.

Figure 31

Obstacles à la mobilité active dans le secteur C, production Mobili-T

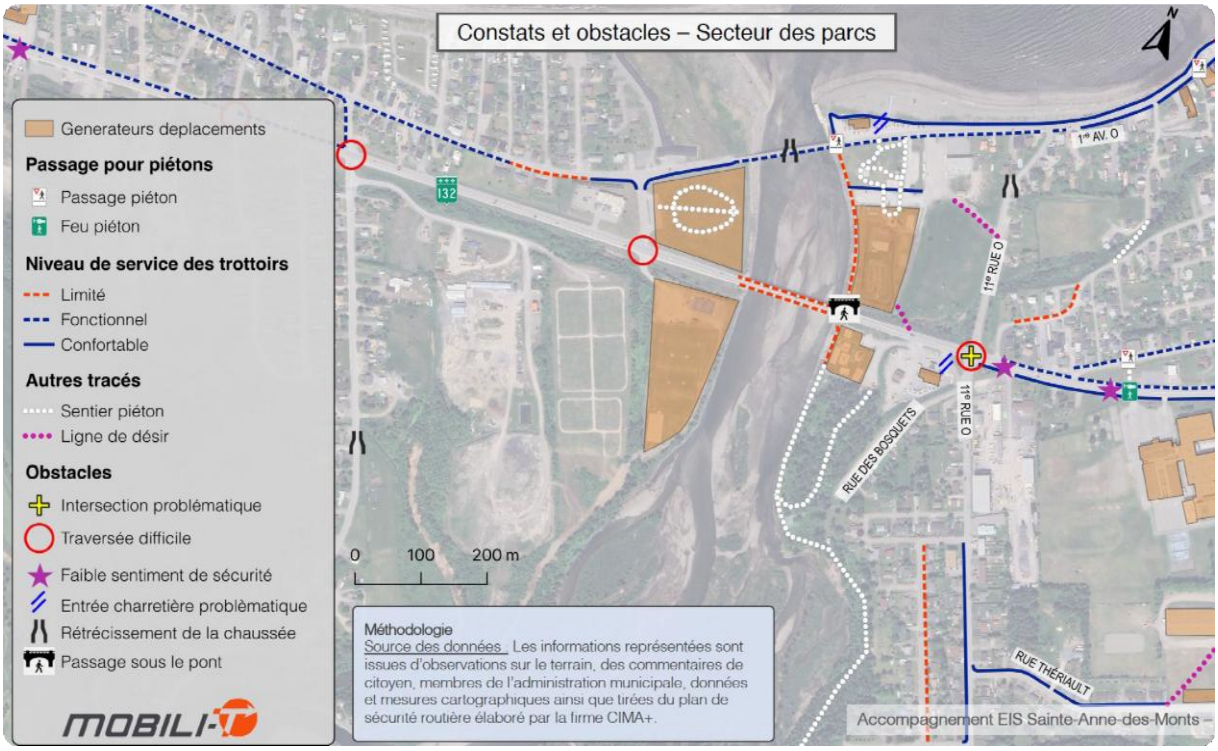


Figure 32

Sentier du Petit Bois



Figure 33

Rue des Bosquets en parallèle du sentier du Petit Bois



Figure 34

Passerelle sous le pont permettant de traverser le boulevard Sainte-Anne (aucun autre lieu de traverse disponible)



Figure 35

Larges entrées charretières sur la 132 et voie d'accès sur la 11e Rue, commerce Tim Hortons



Figure 36

Stationnement vis-à-vis la cantine Cartier, 1re Avenue



Figure 37

Lignes de désir pour rejoindre les infrastructures de loisirs



Figure 38

11e Rue, accès vis-à-vis la 1re Avenue



Liens avec les déterminants de la santé

Dans ce secteur, l'accès aux loisirs et aux espaces verts de proximité est directement affecté par la situation décrite précédemment. Aucun aménagement cyclable ne facilite l'accès aux parcs, et le réseau piéton présente des interruptions, ce qui limite la connexion entre les différents espaces verts. Par ailleurs, les ponts nuisent au sentiment de sécurité, notamment pour les usagères et les usagers vulnérables comme les piétons et les cyclistes. Malgré leur grande popularité et leur fréquentation élevée, ces parcs sont perçus comme difficiles d'accès de manière sécuritaire à pied ou à vélo. Ce constat alimente un cercle vicieux : la perception d'insécurité des modes alternatifs encourage l'utilisation de la voiture, ce qui entraîne une saturation des stationnements et accroît l'insécurité des déplacements actifs. Mettre en place des liens entre les parcs, ajouter des infrastructures pour le transport actif sur la 1re Avenue et sécuriser la traversée du boulevard 132 permettraient d'améliorer notablement les conditions de déplacement actif, avec des retombées positives sur la santé physique, psychologique et sociale des usagères et des usagers. Faciliter des alternatives à la voiture pour rejoindre les parcs offrirait aussi davantage de possibilités de socialisation, favorisant ainsi l'inclusion sociale des personnes ayant un accès limité à une automobile, telles que les personnes à faible revenu, les personnes en situation de handicap, les personnes à mobilité réduite ou les personnes issues de l'immigration.

Secteur D : école de l'Anse et secteur résidentiel ouest

Le secteur D est principalement résidentiel. On y retrouve aussi l'école de l'Anse et quelques hébergements touristiques. Dans le sondage, il s'agit du secteur auquel la population a accordé le moins haut niveau de priorité. Cependant, plusieurs commentaires ont émergé des consultations, autant du sondage que des groupes de discussion. Les enjeux dans ce secteur sont résumés dans la carte-ci-dessous (voir figure 39). La chaussée se rétrécit dans le secteur de la zone scolaire (voir figure 40), ce qui peut accentuer les situations à risque, d'autant plus que certains comportements d'automobilistes sont jugés inadéquats (klaxonnage, vitesse excessive, accélérations brusques, etc.). Par ailleurs, les larges entrées charretières multiplient les points de conflit entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes lors des manœuvres d'entrée et de sortie à proximité de l'école (voir figure 41). Certaines intersections présentent également des enjeux de sécurité, notamment celle reliant la route Bellevue à la route 132 (voir figure 43). Enfin, l'état de la chaussée et des trottoirs constitue un facteur contraignant pour les déplacements actifs, particulièrement en période hivernale, où les conditions peuvent devenir plus difficiles pour les piétons et les cyclistes (voir figures 42 et 44).

Figure 39

Obstacles à la mobilité active, secteur D, production Mobili-T

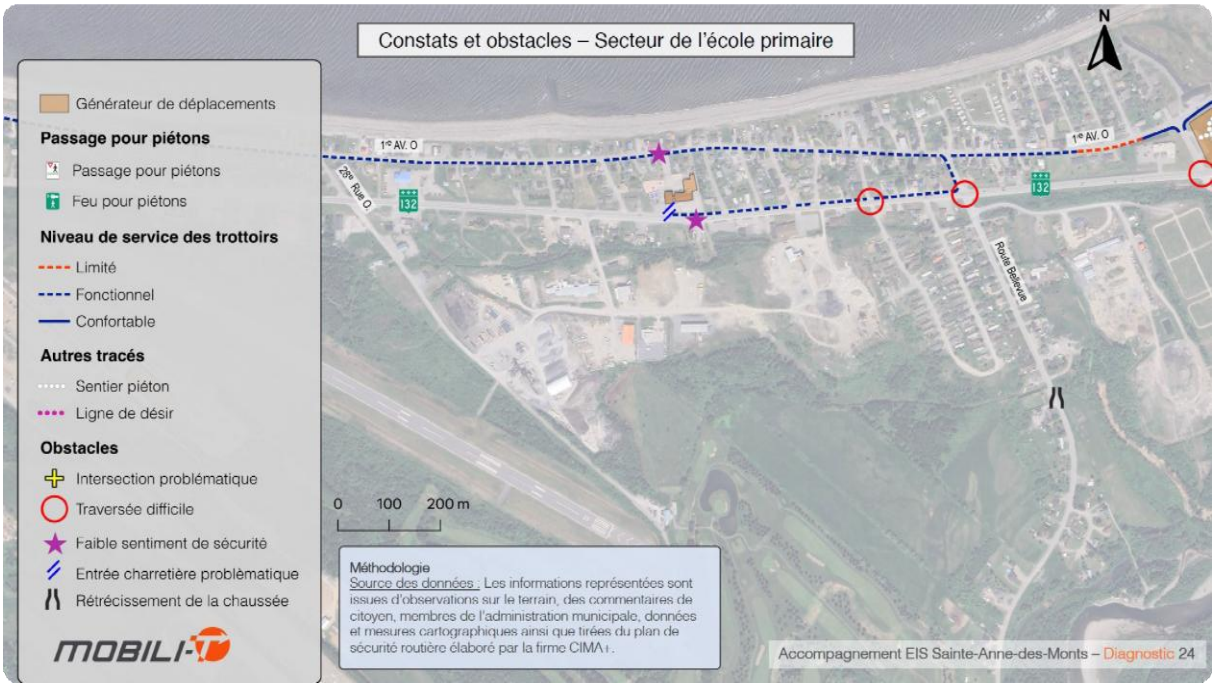


Figure 40

Zone scolaire sur la 1re Avenue, vis-à-vis de l'école de l'Anse



Figure 41

Larges entrées charretières sur la 132 vis-à-vis de l'école de l'Anse



Figure 42

Trottoir et accotement asphalté sur la 1re Avenue Ouest



Figure 43

Intersection et traversée problématiques au niveau de la route Bellevue et de la route 132



Figure 44

Accotement et chaussée dégradés, route Bellevue



Liens avec les déterminants de la santé

Dans ce secteur, la situation décrite plus haut affecte la sécurité et le sentiment de sécurité des usagères et des usagers de la route plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes. Ceci est d'autant plus important qu'une école primaire est présente dans le secteur, générant beaucoup de déplacements le matin et le soir, combiné à la présence d'enfants. Le sentiment de ne pas être en sécurité lors des déplacements actifs réduit les options de transport perçues. Ce sont autant d'opportunités manquées d'ajouter de l'activité physique à sa journée, de créer des occasions de socialiser et de réduire l'émission de gaz à effet de serre. En sécurisant ce secteur, on créerait donc des conditions favorables à la santé physique, psychologique et sociale des jeunes enfants, de leurs parents, du personnel et des personnes habitant ce secteur.

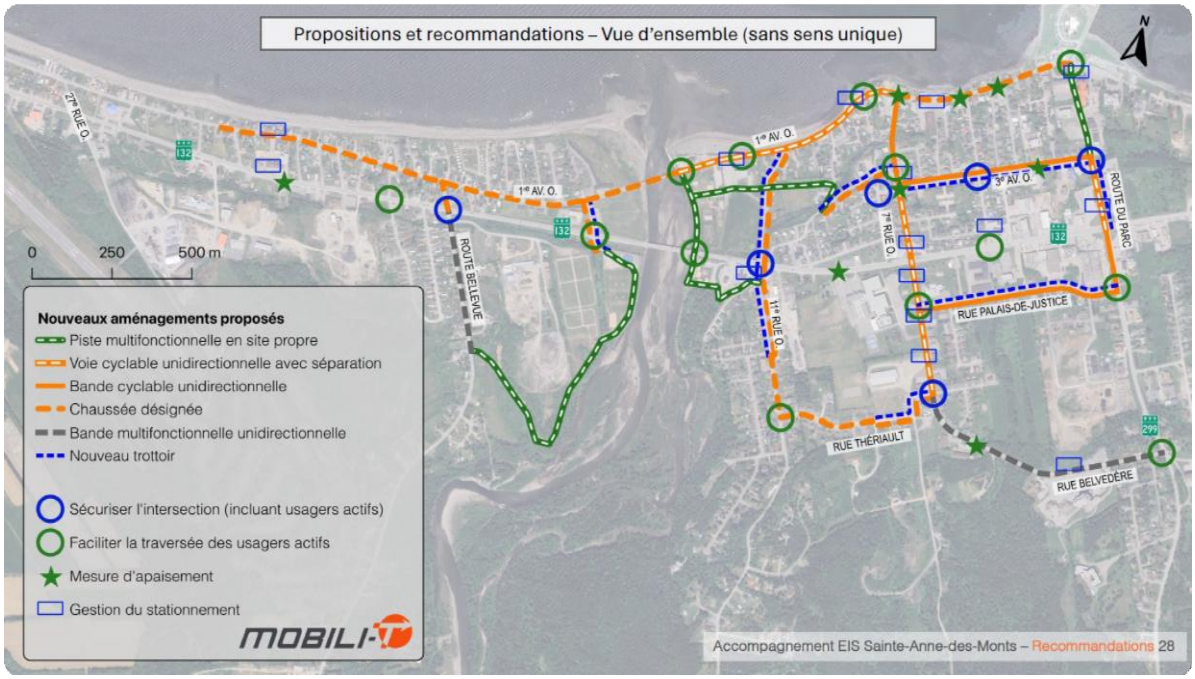
Piste de solution et planification proposée

Planification proposée

La figure 45 résume l'ensemble des interventions proposées pour le territoire à l'étude.

Figure 45

Interventions proposées pour le territoire à l'étude, production Mobili-T



Les recommandations pour le secteur visent à résoudre les problèmes identifiés, notamment par la modération de la circulation, la sécurisation des intersections et traversées piétonnes, ainsi que la gestion du stationnement. L'ajout d'axes piétons et cyclables et la réfection des trottoirs sont aussi recommandés (voir recommandation générale 2). La plupart de ces mesures sont bien acceptées (voir annexe 2, figure 77), sauf le sens unique sur la 1re Avenue, dont l'acceptabilité est plus nuancée. Son principal avantage serait de libérer de l'espace pour des aménagements actifs, mais il nécessite une étude approfondie afin de limiter les risques potentiels (hausse de la vitesse en l'absence d'un encadrement de la rue, lisibilité réduite et accès automobiles limités, contre-sens cyclable dangereux, etc.).

Les pages suivantes présentent les interventions suggérées pour la phase 1, puis la phase 2. Ce phasage permet de cibler en priorité les actions favorisant la mobilité active dans le périmètre concerné :

- Phase 1 : Sécurisation et développement des axes structurants associés au PSR.
- Phase 2 : Consolidation des aménagements et amélioration de la connectivité au réseau sur les autres axes municipaux et du MTMD.

Enfin, une liste exhaustive des interventions spécifiques est présentée dans le tableau, détaillée selon le secteur, la rue, le lien avec le PSR et le phasage (voir le tableau résumé des mesures proposées) suivie des coupes de rues des artères clés (voir coupes de rues des artères clés).

Figure 46

Phase 1 de la planification de la mobilité active pour le centre-ville de Sainte-Anne-des-Monts, production Mobili-T

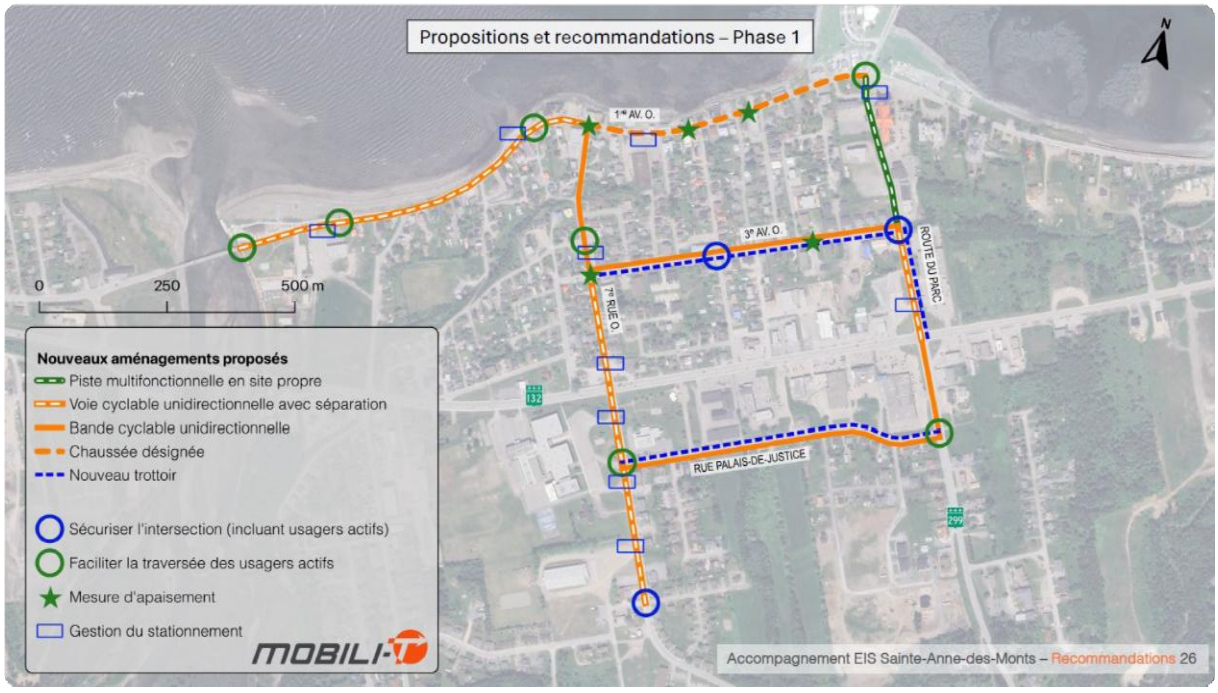


Figure 47

Phase 2 de la planification de la mobilité active pour le centre-ville de Sainte-Anne-des-Monts, production Mobili-T

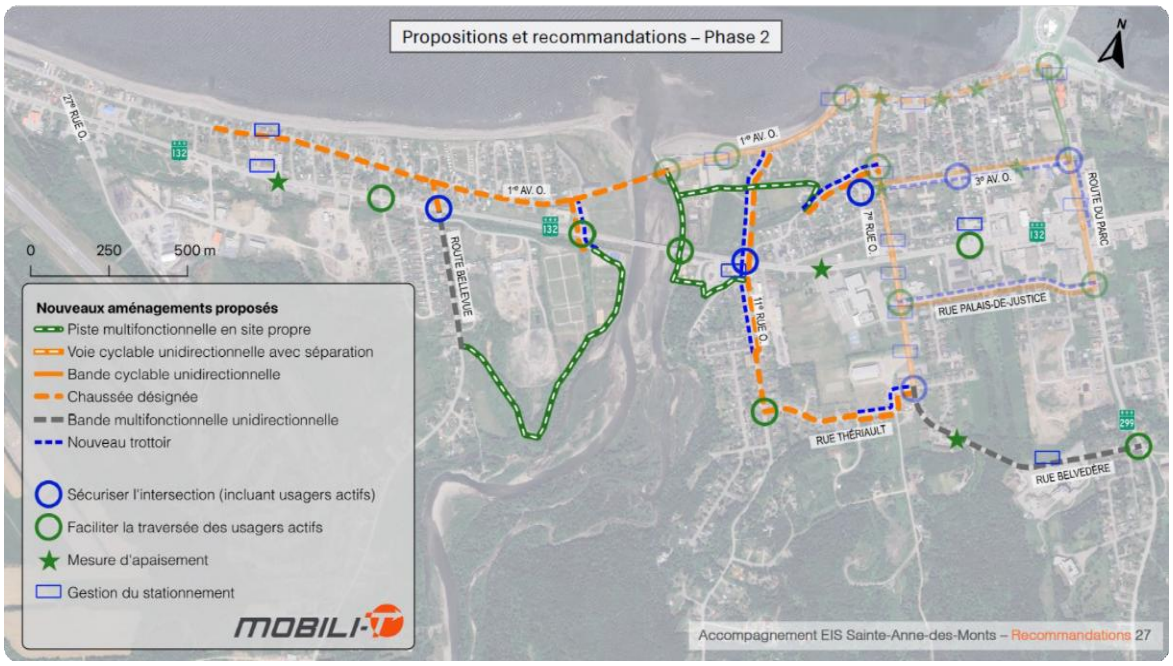


Tableau résumé des mesures proposées

Note sur les voies cyclables unidirectionnelles versus bidirectionnelles

Bien que la voie cyclable unidirectionnelle sur chaussée soit généralement privilégiée pour la sécurité, si la Ville choisit d'implanter des bandes cyclables bidirectionnelles, il est recommandé de *les implanter du côté de la rue où elles ne croisent peu ou pas d'intersections et où les accès commerciaux ou privés sont moins nombreux (moins d'une intersection aux 300 m) car les aménagements bidirectionnels peuvent augmenter les points de conflit cyclistes-automobilistes. Les mesures d'atténuation du risque consistent à améliorer la visibilité aux intersections, réduire la largeur des accès commerciaux, à prévoir des feux pour cyclistes et à préserver les triangles de visibilité. (Tome 1, Chapitre 15, MTMD)*

Interventions proposées	Rue/Lieu	Secteur	Phase	PSR	Responsables
Gestion du stationnement (Marie 4 poches)	7e Rue Nord	**A**	1		Ville; commerces
Implanter deux bandes cyclables unidirectionnelles. À moyen ou à long terme, refaire le trottoir ou la piste multifonctionnelle unidirectionnelle à l'est et ajouter deux pistes cyclables unidirectionnelles sur chaussée.	7e Rue Nord	**A**	1		Ville
Sécuriser l'intersection en ajoutant du marquage au sol (saillies virtuelles en phase 1) et des avancées de trottoir permanentes lors du réaménagement de la 7e Rue.	7e Rue Nord/ 3e Avenue	**A**	1	**PSR**	Ville
Aménager des passages piétons non contrôlés permettant de rejoindre les placettes et modérer la circulation. Harmoniser l'accès avec des abaissements de trottoir.	1re Avenue	**A**	1		Ville
Réduire la vitesse et modérer la circulation (30 km/h) et implanter une chaussée désignée dans le secteur étroit (entre le parc et la 7e Rue), ainsi que des bandes cyclables unidirectionnelles ou une chaussée désignée pour le restant du segment. Monitorer la cohabitation et réévaluer. À long terme (option 1) : promenade riveraine avec une piste multifonctionnelle unidirectionnelle très large au nord en bord de mer avec accès au bord de mer et une piste cyclable sur chaussée au sud, entre la route du Parc et la rivière. À long terme (option 2) : option sens unique vers l'est à évaluer avec une firme spécialisée.	1re Avenue	**A, C**	1		Ville
Sécuriser l'intersection (ajouter des avancées de trottoir et du marquage)	7e Rue Nord/ 1re Avenue	**A**	1		Ville
Sécuriser l'intersection (marquage en phase 1). Possibilité d'ajouter un plateau surélevé pour modérer la circulation vers le quai et créer un effet convivial pour les piétons vers le quai (phase 2).	1re Avenue/ Route du Parc	**A**	1		Ville
Réaménager la rue de façon à réduire à une voie de circulation par direction. Utiliser l'emprise disponible pour avoir un trottoir de qualité tout le long du segment à l'ouest et une bande cyclable unidirectionnelle. Implanter une piste multifonctionnelle unidirectionnelle à l'est.	Route du parc	**A**	1	**PSR modifié**	Ville
Sécuriser l'intersection avec arrêts à trois branches pour sécuriser la traversée.	Route du Parc/ 3e Avenue	**A**	1	**PSR**	Ville
Sécuriser l'intersection avec trois arrêts et marquage au sol. Suivre l'évolution et aménager une intersection surélevée, si les problèmes de sécurité persistent.	3e Avenue/ 4e Rue	**A**	1	**PSR modifié**	Ville
Faciliter la traversée du boulevard entre les feux, développer des aménagements cyclables et limiter les discontinuités de ceux piétons.	Route 132	**A**	2		MTMD
Aménager des accès reliant la 11e Rue à la 10e Rue dans le terrain de la Ville.	11e Rue; 10e Rue	**A**	2		Ville
Entretenir la côte à Pauline (phase 1) afin de la mettre en valeur comme éventuel raccourci piétonnier et cyclable (phase 2).	Côte à Pauline	**A**	2		Ville
Gestion du stationnement (pub, ministère, début de la promenade en bois, etc.).	1re Avenue	**A**	2		Ville; propriétaires privés
Diminuer la largeur des voies de roulement à l'aide de marquage au sol (lignes de rive), préférablement avec des bordures temporaires, afin de sécuriser les usagères et les usagers du transport actif.	3e Avenue	**A**	1	**PSR**	
Gestion du stationnement (église, commerces, hôtel de ville).	Route du Parc	**A**	2	**PSR modifié**	Ville

Planifier la réfection du trottoir au nord et ajouter une bande multifonctionnelle, un trottoir ou une piste multifonctionnelle au sud pour encadrer la rue.	3e Avenue	**A**	2	**PSR modifié**	Ville
Gestion du stationnement : formaliser les sens uniques aux accès de l'école, réduire les rayons de courbure aux accès et prolonger les trottoirs.	7e Rue Sud	**B**	1	**PSR**	Ville; centre de services scolaire
Sécuriser l'intersection (ajouter des avancées de trottoir et du marquage au sol).	7e Rue Sud/ Rue du Palais-de-Justice	**B**	1	**PSR**	Ville
Bonifier la signalisation, rétrécir les voies de circulation, refaire les trottoirs et verdir. Remplacer les pochettes de stationnement proposées par des pistes cyclables unidirectionnelles sur chaussée.	7e Rue Sud	**B**	1	**PSR modifié**	Ville
Sécuriser l'intersection en ajoutant des avancées de trottoir et un marquage au sol en vue de l'achalandage accru généré par le futur CPE.	7e Rue/ Rue Thériault	**B**	2	**PSR**	Ville
Ajouter un trottoir au nord, encadrer la rue avec deux pistes cyclables unidirectionnelles sur chaussée. Autre option : piste multifonctionnelle unidirectionnelle au nord et une bande cyclable au sud.	Rue du Palais-de-Justice	**B**	1	**PSR modifié**	Ville
Faciliter la traversée de la 299, développer des aménagements cyclables et limiter les discontinuités de ceux piétons.	Rue du Palais-de-Justice/ Route 299	**B**	2		MTMD
Formaliser des accès piétons entre la 7e Rue et la rue Thériault par les terrains de la Ville et privés (lignes de désir).	Site propre	**B**	2		Ville
Collaborer avec le centre de services scolaire pour aménager des accès à l'école par les terrains, vis-à-vis la 11e Rue (lignes de désir).	Site propre	**B**	2		Ville; centre de services scolaire
Modérer la circulation en encadrant la rue à l'aide de marquage au sol, idéalement délinéateurs. Prolonger le trottoir pour assurer sa continuité.	Rue Thériault	**B**	2		Ville
Collaborer avec le CPE pour formaliser des accès piétons entre la rue Thériault et la 7e Rue.	Rue Thériault	**B**	2		Ville; CPE
Gestion du stationnement et de la traversée vis-à-vis de la cantine Cartier.	1re Avenue	**C**	2		Ville; commerces
Collaborer avec les propriétaires privés afin de mutualiser les stationnements disponibles dans le secteur et les signaler adéquatement.	1re Avenue	**C**	2		Ville; propriétaires privés
Pont : bonifier la signalisation à l'approche du pont. Modérer la circulation (implanter un passage piéton surélevé à l'approche du pont). Autres alternatives : circulation en alternance, sens unique ou passerelle.	1re Avenue	**C**	1		Ville
Faciliter la traversée du boulevard à l'intersection de la route 132/11e Rue ainsi qu'au niveau des ponts pour rejoindre sans détour les parcs.	Route 132	**C**	1		MTMD
Collaborer avec les propriétaires du terrain camping à l'ouest de la 11e Rue pour aménager des accès à un pumptrack.	11e Rue	**C**	2		Ville; propriétaires privés
Refaire la passerelle	Ponts	**C**	1		Ville
Sécuriser l'intersection 11e Rue/Bosquets/Sortie du Tim Hortons et/ou fermer la voie de circulation donnant sur la 11e Rue au Tim Hortons.	11e Rue	**C**	2		Ville; commerces
Assurer la continuité du trottoir.	11e Rue/ Rue Thériault	**C**	2		Ville
Développer un accès au sentier du Petit Bois par la rue des Bosquets.	Rue des Bosquets	**C**	2		Ville
Améliorer la lisibilité de l'intersection (marquage, avancées de trottoir).	11e Rue/	**C**	1		Ville

	Rue Thériault				
Planifier la réfection du trottoir de la 1re Avenue afin d'améliorer son état, sa continuité et sa largeur.	1re Avenue	**A, C, D**	1		Ville
Assurer la continuité des aménagements cyclables minimalement jusqu'à l'école de l'Anse (bandes cyclables ou chaussée désignée selon les contraintes d'espace).	1re Avenue	**D**	1		Ville
Modérer la circulation en zone scolaire (ajouter des dos d'âne allongés en zone scolaire, aménager des traverses supplémentaires aux intersections).	1re Avenue	**D**	1		Ville
Sécuriser l'intersection de la 1re Avenue, de la route Bellevue et de la 17e Rue (arrêts, avancées de trottoir et marquage au sol).	1re Avenue/ Route Bellevue	**D**	1		Ville
Collaborer avec le MTMD afin de sécuriser les alentours de l'école de l'Anse du côté du boulevard Sainte-Anne (route 132), notamment afin de réduire la largeur des entrées charretières de l'école.	Route 132	**D**	2		MTMD
Collaborer avec le centre de services scolaire afin de prévoir un cheminement piétonnier sur le terrain de l'école ainsi que d'aménager un débarcadère sur la 1re Avenue. Obtenir des données sur les déplacements scolaires.	1re Avenue	**D**	2		Centre de services scolaire
Faciliter la traversée du boulevard à l'intersection de la route 132 et la route Bellevue.	Route 132	**D**	2		MTMD
Assurer la continuité avec le sentier de la forêt nourricière : aménager un passage piéton et rétrécir la chaussée afin de modérer la circulation.	Route Bellevue	**D**	1		Ville
Évaluer la possibilité d'implanter des bandes multifonctionnelles unidirectionnelles si l'espace le permet. Sinon, un accotement pavé destiné aux déplacements cyclables et piétonniers.	Route Bellevue	**D**	2		Ville
Assurer la continuité des aménagements cyclables et piétons sur la rue du Belvédère.	Rue du Belvédère	**B**	2		Ville
Collaborer avec les services techniques de Santé Québec Gaspésie pour aménager une zone santé.	Rue du Belvédère	**B**	2		Ville
Prolonger le trottoir jusqu'à la rue sans nom, îlot central et aménager les intersections de la 29e Rue Ouest et de la 30e Rue.	1re Avenue/ Rue sans nom	**D**	2	**PSR**	Ville

Coupes de rues pour artères clés

Des coupes de rues spécifiques pour les nouveaux aménagements proposés sont présentées lorsque pertinent, pour illustrer le propos des principales rues visées par un aménagement

Rue du Palais-de-Justice

La rue du Palais-de-Justice dispose d'une emprise suffisamment large pour accueillir des aménagements de plus grande envergure. Par exemple, comme le propose le PSR, ajouter un trottoir du côté nord faciliterait le passage des élèves à pied. Pour assurer la connexion avec l'itinéraire cyclable prévu sur la 7e Rue, il serait possible d'installer des bandes cyclables unidirectionnelles (voir figures 48 et 49). Une alternative serait de remplacer le trottoir et la bande cyclable du côté nord par une piste multifonctionnelle à sens unique située au nord (voir figure 50).

Figure 48

Simulation d'un aménagement sur la rue du Palais-de-Justice, image générée par intelligence artificielle (Gemini)



Figure 49

Coupe-type de l'aménagement suggéré, rue du Palais-de-Justice – Option 1

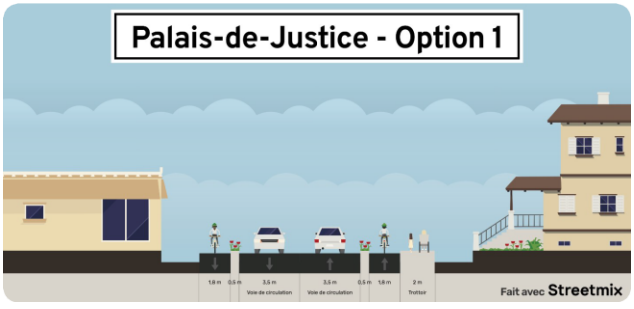
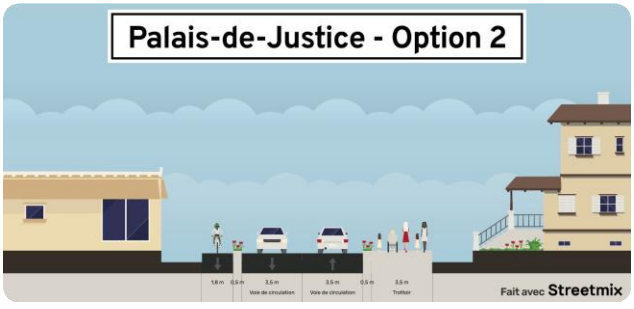


Figure 50

Coupe-type de l'aménagement suggéré, rue du Palais-de-Justice – Option 2



*Le trottoir est ici une piste multifonctionnelle unidirectionnelle.

La 7e Rue Sud

La 7e Rue Sud possède une emprise suffisamment vaste pour accueillir des aménagements structurants dans la zone scolaire. Tel que suggéré par le PSR, élargir les trottoirs de chaque côté de la rue faciliterait la circulation des piétons. Cette voie pourrait devenir un axe principal pour les cyclistes traversant la ville du nord au sud en y ajoutant des pistes cyclables unidirectionnelles sur la chaussée (voir figures 51 et 52).

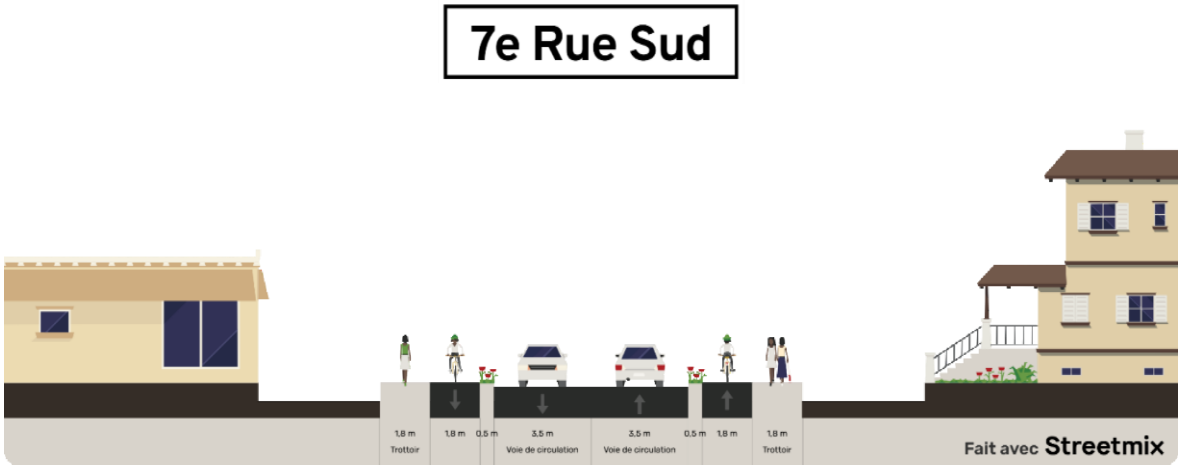
Figure 51

Simulation d'un aménagement sur la 7e Rue Sud, générée par intelligence artificielle (Gemini)



Figure 52

Coupe-type de l'aménagement suggéré, 7e Rue Sud



La 7e Rue Nord

La 7e Rue Nord dispose d'une emprise moins vaste que le segment sud. Afin d'être cohérent avec l'aménagement au sud, un trottoir pourrait être ajouté à l'est ainsi que deux bandes cyclables unidirectionnelles (voir figures 53 et 54).

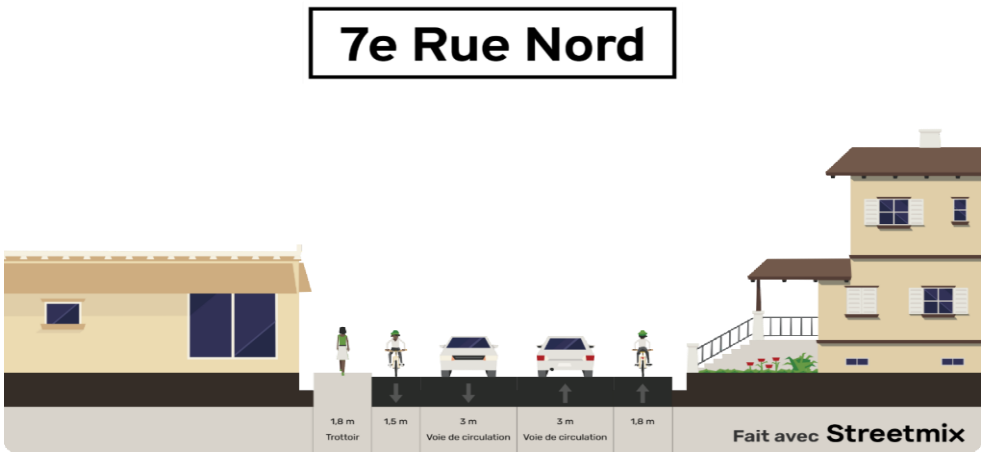
Figure 53

Simulation d'un aménagement sur la 7e Rue Nord, image générée par intelligence artificielle (Gemini)



Figure 54

Coupe-type de l'aménagement suggéré sur la 7e Rue Nord



La 3e Avenue Ouest

La 3e Avenue Ouest dispose d'une largeur suffisante pour accueillir des aménagements majeurs. Comme le recommande le PSR, l'ajout d'un trottoir du côté nord simplifierait le déplacement des piétons et contribuerait à structurer la rue, encourageant ainsi les automobilistes à réduire leur vitesse. Le trottoir du côté sud pourrait, quant à lui, être rénové. Par ailleurs, il est possible d'intégrer des voies cyclables en transformant l'un des deux trottoirs en piste multifonctionnelle unidirectionnelle, tout en conservant un trottoir et une bande cyclable de l'autre côté (voir figures 55 et 56).

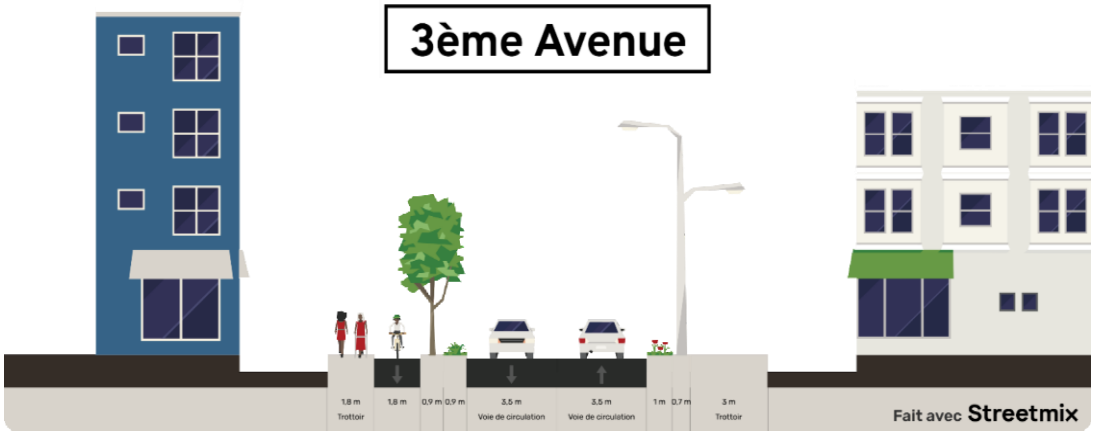
Figure 55

Simulation d'un aménagement sur la 3e Avenue et la 4e Rue, image générée par intelligence artificielle (Gemini)



Figure 56

Coupe-type de l'aménagement suggéré, 3e Avenue



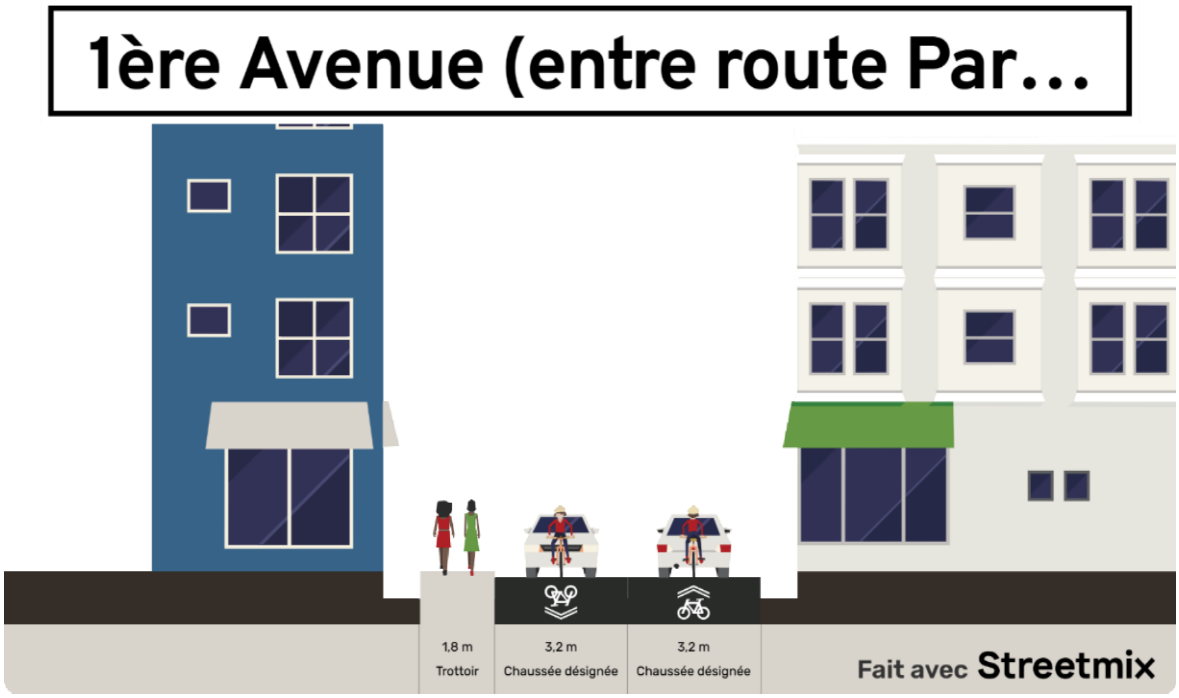
*Le trottoir est ici une piste multifonctionnelle unidirectionnelle.

La 1re Avenue entre la route du Parc et la 7e Rue

La 1re Avenue, entre la route du Parc et la 7e Rue, est très étroite et l'espace y est limité par les bâtiments en bordure. Pour ce segment, il serait pertinent d'installer une chaussée désignée avec des mesures de modération de la circulation. Une réduction de la largeur des voies pourrait permettre l'élargissement éventuel du trottoir.

Figure 57

Coupe-type de l'aménagement suggéré, 1re Avenue entre la route du Parc et la 7e Rue

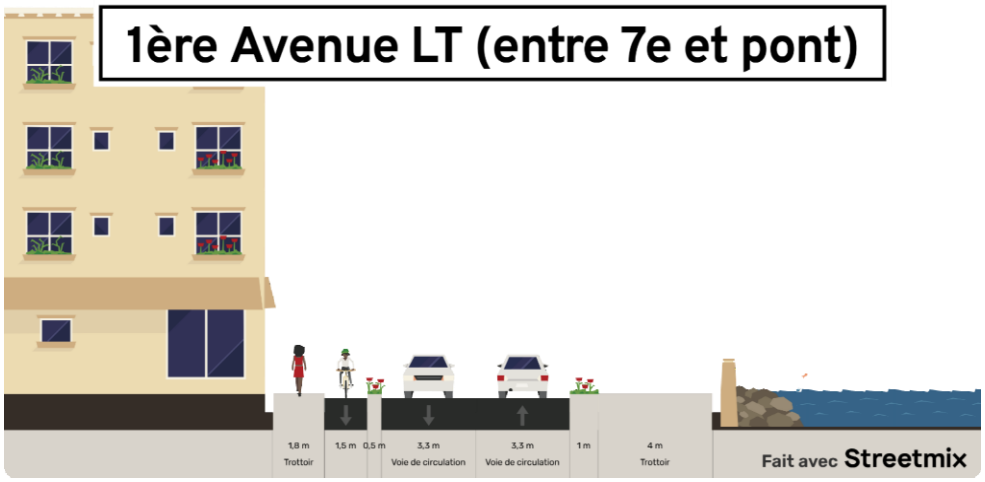


La 1re Avenue entre la 7e Rue et le pont

Ce segment de la 1re Avenue est plus large jusqu'au pont. Lors d'une réfection majeure de la rue, il pourrait être envisagé de transformer le trottoir en bois actuel en une large piste multifonctionnelle longeant le fleuve. Une bordure de séparation pourrait être ajoutée. De l'autre côté de la rue, une continuité avec les aménagements du segment précédent serait judicieuse, à savoir un élargissement du trottoir à 1,8 m ainsi qu'une bande cyclable unidirectionnelle (voir figure 58).

Figure 58

Coupe-type de l'aménagement suggéré, 1re Avenue entre la 7e Rue et le pont



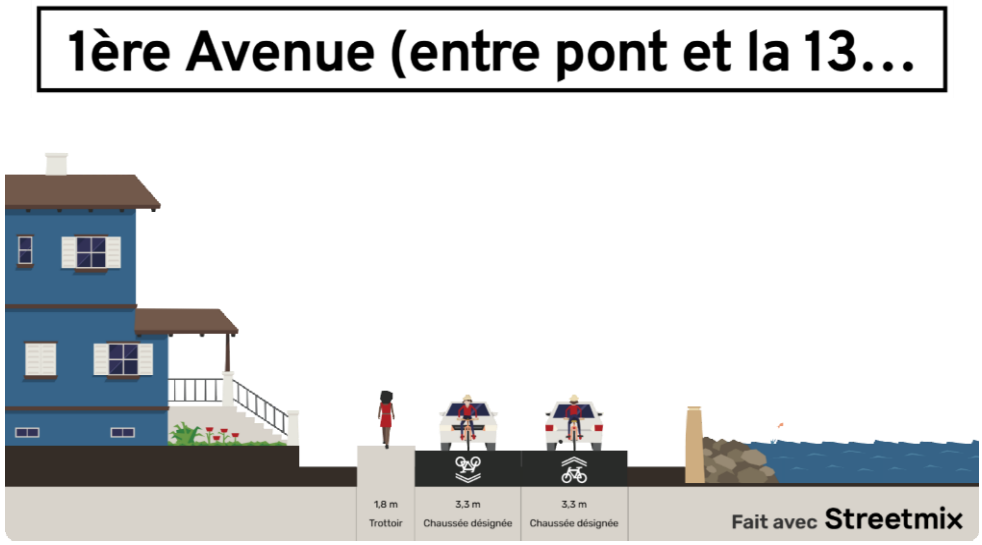
*Le trottoir est ici une piste multifonctionnelle unidirectionnelle. LT = long terme.

La 1re Avenue entre le pont et la route 132

Le pont est particulièrement étroit, ce qui constitue une contrainte importante. En attendant la mise en place de solutions plus avancées et sécurisées, comme la réfection du pont ou l'ajout d'une passerelle, il est conseillé d'adopter des mesures visant à modérer la circulation, à réduire la vitesse et à renforcer la signalisation encourageant le partage de la route. Il serait envisageable d'installer deux bandes cyclables unidirectionnelles ou de désigner une chaussée spécifique pour les cyclistes (voir figure 59).

Figure 59

Coupe-type de l'aménagement suggéré, 1re Avenue Ouest entre le pont et la route 132



La route du Parc

Dans sa partie sud, la route du Parc comprend quatre voies, mais elle se réduit à deux voies étroites en allant vers le nord. Cette variation affecte l'espace disponible pour les infrastructures de transport actif tout au long du tronçon. Une voie pourrait être supprimée afin d'installer une piste multifonctionnelle unidirectionnelle sur le côté est de la rue. Pour garantir que cette piste se poursuive dans le segment le plus étroit, il faudra peut-être négocier l'emprise avec la Fabrique qui possède l'église. Du côté opposé, le trottoir pourrait être élargi et une bande cyclable unidirectionnelle ajoutée (voir figures 60, 61 et 62).

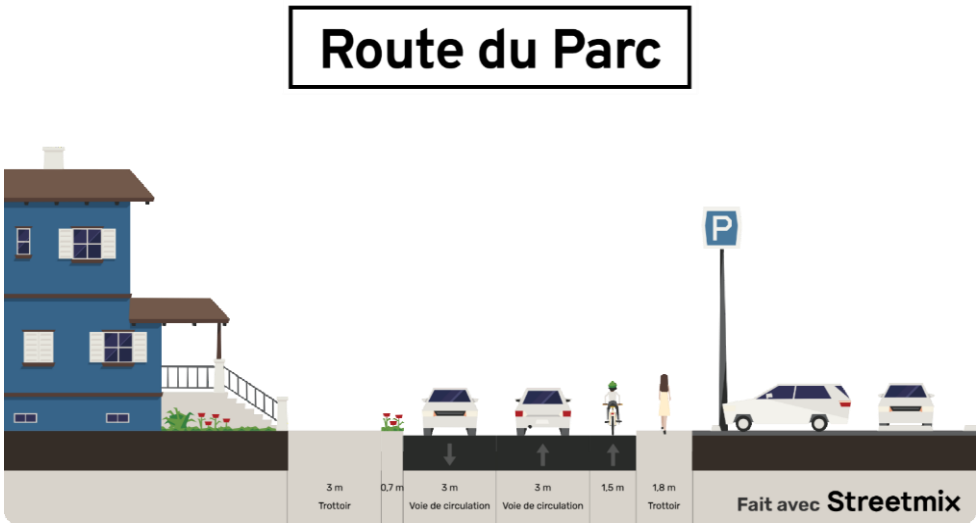
Figure 60

Simulation d'un aménagement sur la route du Parc, image générée par intelligence artificielle (Gemini)



Figure 61

Coupe-type de l'aménagement suggéré sur la route du Parc



*Le large trottoir est ici une piste multifonctionnelle unidirectionnelle sur chaussée puis en site propre sur l'extrémité nord de la route du Parc (terrain de l'église).

Figure 62

Simulation d'un aménagement sur la route du Parc, image générée par intelligence artificielle (Gemini)



Conclusion

En résumé, ce projet avait pour objectif d'aider la Ville dans sa prise de décision concernant le développement de la mobilité active. Ce document présente d'abord une analyse approfondie des obstacles à la mobilité active sur le territoire étudié, ainsi que leur lien avec différents déterminants de santé tels que la sécurité, le sentiment de sécurité, l'activité physique, l'accessibilité universelle et l'inclusion sociale. Ensuite, il propose et hiérarchise des pistes de solution concrètes afin que la Ville de Sainte-Anne-des-Monts puisse offrir des alternatives de mobilité à ses citoyennes et à ses citoyens. Considérant le profil socioéconomique local, la mise en œuvre de ces solutions pourrait contribuer à diminuer les inégalités sociales de santé liées à la mobilité. Nous espérons ainsi que ce document aidera la Ville à démarrer ce vaste chantier de la mobilité active, bénéfique à la fois pour la population et pour l'environnement.

Annexe 1

Contexte de la Ville de Sainte-Anne-des-Monts entourant la mobilité active

La Ville a fait appel à plusieurs experts au cours des dernières années pour le développement économique, de loisirs et de la mobilité. Elle a investi de grandes sommes pour la création du quadrilatère, quatre parcs aux abords de la mer et la rivière Sainte- Anne. En parallèle, la Ville a comme vision de revitaliser et dynamiser le centre-ville. Des analyses et des pistes de solution ont été proposées pour le développement de la mobilité active ainsi que la revitalisation du centre-ville par différents acteurs (Vélo Québec, Option Aménagement, ministère des Transports et de la Mobilité durable, Paradigmes, Rues principales, etc.). Ces documents ont été consultés et sont considérés dans les analyses et recommandations :

- **Le Plan de sécurité routière 2025 (PSR) – CIMA+**

  Il s'appuie sur une analyse approfondie des données de collisions (2018-2022), des relevés de circulation, et des observations terrain. Le plan cible des interventions sur les sept sites les plus problématiques dans ce secteur. Des solutions spécifiques par sites sont proposées :

  - Site 1 – Intersection de la 3e Avenue Ouest et de la 4e Rue Ouest, à Sainte-Anne-des- Monts;
  - Site 2 – Intersection de la 7e Rue Ouest et de la rue du Palais-de-Justice, à Sainte- Anne-des-Monts;
  - Site 4 – Tronçon de la route du Parc, entre la route 132 et la 1re Avenue Ouest, incluant l'intersection de la 3e Avenue Ouest, à Sainte-Anne-des-Monts;
  - Site 5 – Tronçon de la 7e Rue Ouest, entre la 3e Rue Ouest et l'avenue des Buissons, incluant l'intersection 3e Avenue Ouest, à Sainte-Anne-des-Monts;
  - Site 6 – Tronçon de la 1re Avenue Ouest, entre la 29e Rue Ouest et la 30e Rue Ouest;
  - Site 7 – Tronçon de la rue du Palais-de-Justice entre les rues Gilbert et des Colibris, ainsi qu'à l'intersection de la rue des Mésanges, à Sainte-Anne-des-Monts;
  - Site 8 – Tronçon de la 3e Rue Ouest, entre la 3e Avenue Ouest et la route 132, à Sainte- Anne-des-Monts.

- **Des documents de Vélo Québec**
  - **2024 Vélo Québec**

    Cet avis technique vise à sécuriser et améliorer la traversée de la Route verte sur la 1re Avenue, un axe central du centre-ville. L'analyse identifie des enjeux importants de cohabitation entre piétons, cyclistes et automobiles, notamment en contexte touristique. Vélo Québec propose des solutions selon trois segments de la 1re Avenue.

    2023 Vélo Québec – Développement d'un axe cyclable

    Le document évalue différents tracés cyclables reliant la Route verte aux principaux pôles de déplacements du centre-ville de Sainte-Anne-des-Monts. Trois scénarios sont comparés, dont deux tracés alternatifs proposés par Vélo Québec.

- **Documents et analyses du ministère des Transports**

  Des comptages, relevés de vitesse et des solutions sont proposées dans des documents internes du MTMD pour la route 132 entre l'école de l'Anse et l'école Gabriel-Le Courtois.

- **Étude de faisabilité pour la proposition d'un circuit mer et montagne entre la Petite-Rivière-Sainte-Anne et le belvédère du mont Pointu (Option Aménagement, 2024)**

  Cette étude présente un inventaire et un diagnostic des activités et des usages, du paysage et des espaces publics, ainsi qu'un cadre d'intervention pour un circuit touristique. Certaines propositions touchent le réaménagement de la 1re Avenue.

La plupart de ces solutions ont été reçues avec des contraintes techniques et/ou des divergences au niveau de la vision.

Description de l'accompagnement et des méthodes

Les méthodes utilisées pour l'accompagnement visaient à partager des connaissances sur les particularités socioéconomiques de la population de Sainte-Anne-des-Monts et sur son environnement bâti, à informer des pratiques d'aménagements favorables à la santé ainsi que de faire émerger les besoins de la population et les savoirs expérientiels sur les solutions possibles pour favoriser la mobilité active au centre-ville. Tout au long de la démarche, l'équipe de santé publique s'est appuyée sur l'expertise technique de Mobili-T pour identifier les enjeux et les pistes de solution, réaliser des analyses spatiales et produire des cartes synthèses. Ces stratégies visaient à guider la planification de la mobilité active et soutenir la priorisation des actions de la Ville. La courte période de temps allouée au projet par les bailleurs de fonds (six mois) a orienté le choix des stratégies. Le tableau 1 ci-dessous résume les activités réalisées.

Tableau 2

Résumé des activités réalisées avec les représentantes et les représentants de la Ville

Date	Objectifs	Livrables associés	Présence de représentants municipaux
15/12/2025	• Introduction de l'évaluation d'impact sur la santé		Simon Deschênes (Maire) Martin Richard (Direction générale) Jean-François Landry (Services techniques) Lucie Bélanger (Loisirs)
15/01/2026	• Cadrage de projet et échange sur les besoins de la Ville • Priorisation préliminaire du secteur		
09/03/2026	• Échanger sur la vision de la Ville, sur les données recensées et cibler les données manquantes	• Cartes sur générateurs de déplacements, aménagements existants, densité • Compte rendu de la vision et des axes priorisés	Jean-François Landry (Services techniques) Lucie Bélanger (Loisirs) Martin Richard, présence partielle (Direction générale)
09/04/2026	• Approfondir la réflexion sur les pistes de solution à partir de critères sur les aménagements favorables à la santé • Valider les démarches consultatives	• PowerPoint sur les aménagements favorables • Compte rendu des pistes de solution	Jean-François Landry (Services techniques) Lucie Bélanger (Loisirs)
06/05/2026	• Présentation des résultats préliminaires de consultation + • Marches du secteur (avec ville + citoyennes et citoyens)	• PowerPoint sur les résultats de consultation	Jean-François Landry (Services techniques) Lucie Bélanger (Loisirs)
18/06/2026	• Présentation des pistes de solution préliminaires	• PowerPoint sur les solutions préliminaires	

Description des activités consultatives réalisées

Plusieurs activités consultatives ont été réalisées afin de recueillir les besoins et pistes de solution concernant les déplacements actifs sur le territoire. Ces consultations ont eu lieu au cours des mois de mai et avril 2026 et ont été menées par Erika Gallant, Camille Fournier et Jean-François Yelle, respectivement agentes de promotion de la santé et organisateur communautaire. Le tableau ci-dessous résume les activités réalisées. L'annexe 2 résume le profil de l'échantillon du sondage électronique ainsi que les principaux résultats des consultations.

Tableau 3

Résumé des activités consultatives réalisées

Méthode/activité	Groupe visé	Nombre de participant.es	Date
Sondage en ligne	Population générale	389	15 avril au 15 mai 2026
Focus group	Nouveaux arrivants et personnes immigrantes	4 intervenantes représentant la clientèle	16 avril 2026
Kiosque à GLC avec cartes générateurs de déplacements et sentiment de sécurité	Adolescentes et adolescents	Environ 50 élèves de GLC	21 avril 2026
Focus group	Clientèle en alphabétisation, familles	4 personnes et 3 intervenantes	22 avril 2026
Focus group	Personnes en situation de handicap	4 intervenantes représentant la clientèle	4 mai 2026
	Population générale	Environ 10 personnes	5 mai 2026
Focus group	Personnes vulnérables, personnes en situation de handicap	11 personnes et 1 intervenante	8 mai 2026
Focus group	Personnes vulnérables	12 personnes et 2 intervenantes	13 mai 2026
Focus group	Personnes en situation de handicap	8 personnes et 2 intervenantes	13 mai 2026
Focus group	Familles, personnes vulnérables	4 personnes et 3 intervenantes	14 mai 2026
Focus group	Personnes aînées, personnes vulnérables	13 personnes et 1 intervenant	20 au 23 mai 2026

Annexe 2

Description de l'échantillon et principaux résultats du sondage électronique

Profil des répondantes et des répondants

Au total, 389 personnes ont répondu au sondage. La majorité habite à Sainte-Anne-des- Monts, en dehors du centre-ville. Les personnes suivantes sont surreprésentées par rapport au profil socioéconomique réel de Sainte-Anne-des-Monts : les femmes, les personnes âgées de 35 à 49 ans, celles faisant déjà du transport actif ainsi qu'avec un niveau de scolarité élevé. Les figures suivantes détaillent l'échantillon.

Figure 63

Profil des répondantes et répondants : secteur habité

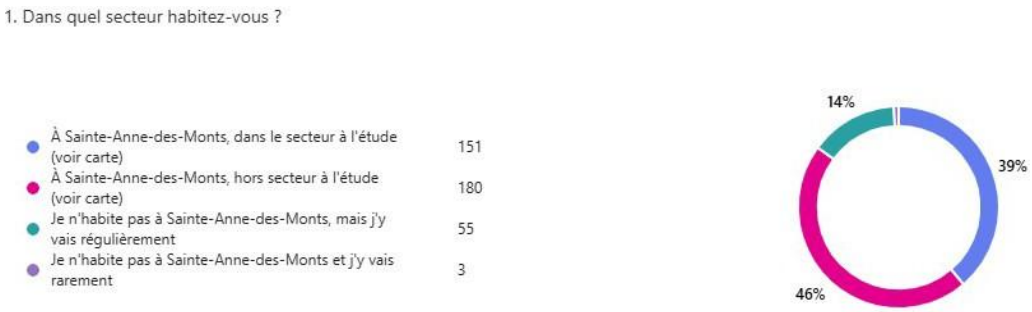


Figure 64

Profil des répondantes et répondants : genre

2. À quel genre vous identifiez-vous?

Femme	265
Homme	116
Non-binaire	2
Préfère ne pas répondre	3

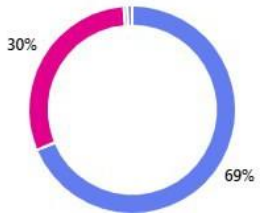


Figure 65

Profil des répondantes et répondants : catégorie d'âge

3. À quelle catégorie d'âge appartenez-vous ?

13-17 ans	8
18-34 ans	97
35-49 ans	175
50 à 64 ans	69
65 à 79 ans	37
80 ans et plus	0
Préfère ne pas répondre	0

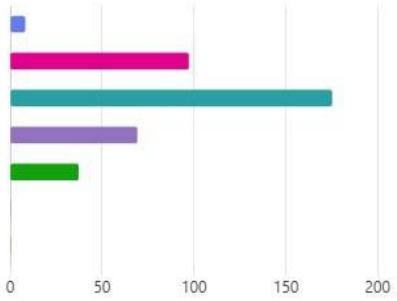


Figure 66

Profil des répondantes et répondants : secteur habité et niveau de scolarité atteint

4. Quel est votre plus haut niveau de scolarité atteint?

Aucun	5
Diplôme d'études secondaires ou professionnelles	68
Diplôme d'études collégiales	109
Diplôme universitaire	191
Je préfère ne pas répondre	5
Autre	8

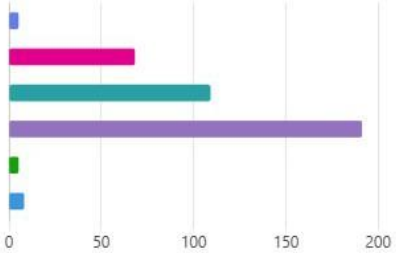


Figure 67

Profil des répondantes et des répondants : situations particulières

5. Est-ce qu'une ou plusieurs de ces situations s'applique(nt) à vous ? Cochez toutes les cases qui s'appliquent. N'en cochez pas si a ucune situation ne s'applique.

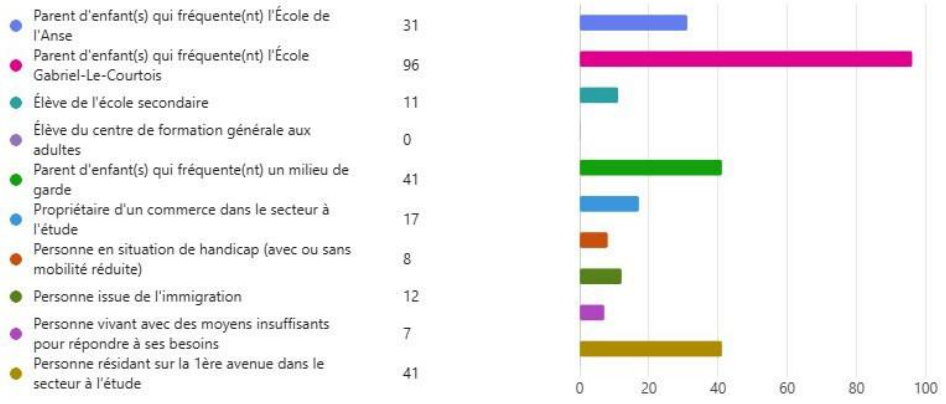


Figure 68

Profil des répondantes et des répondants : relation au transport actif

7. Choisissez l'énoncé qui décrit le mieux votre relation avec le transport actif:



Principaux résultats

Figure 69

Niveau d'accord concernant l'atout du développement du transport actif

6. Veuillez indiquer votre niveau d'accord avec l'énoncé suivant:



Figure 70

Proportion des déplacements réalisés selon le mode, période hivernale

8. **Au courant des derniers mois (période hivernale)**, quelle proportion de vos déplacements avez-vous réalisé avec chacun des modes de transport suivants ?

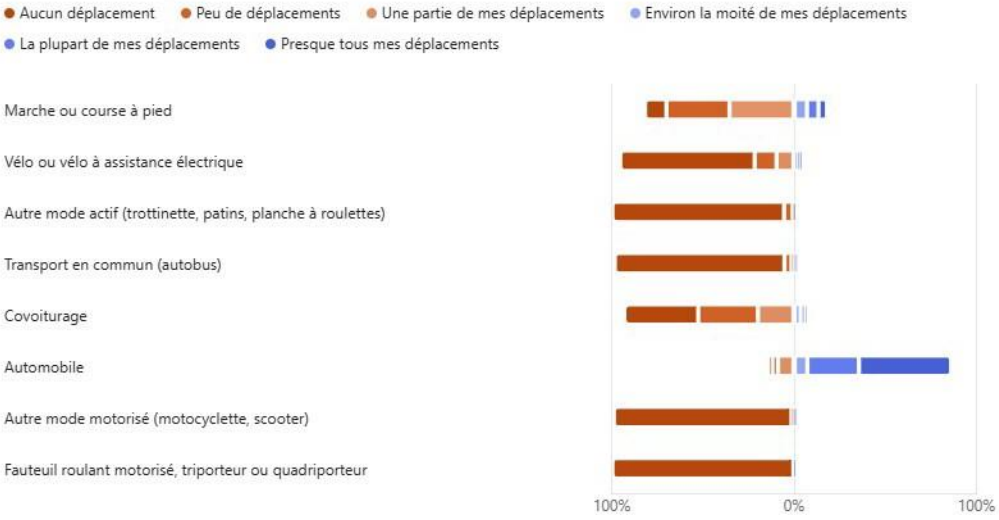


Figure 71

Proportion des déplacements réalisés selon le mode, hors période hivernale

9. **En dehors de la période hivernale**, quelle proportion de vos déplacements réalisez-vous avec chacun des modes de transport s uivants ?

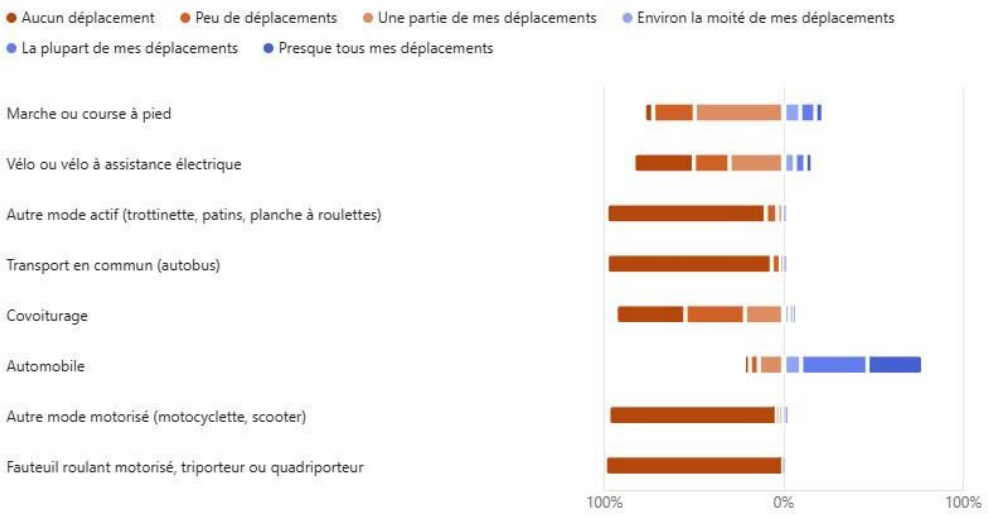


Figure 72

Mode de transport souhaité

10. Si vous en aviez la possibilité, quel autre mode de transport utiliseriez-vous plus régulièrement pour vos déplacements quotidi ens ?

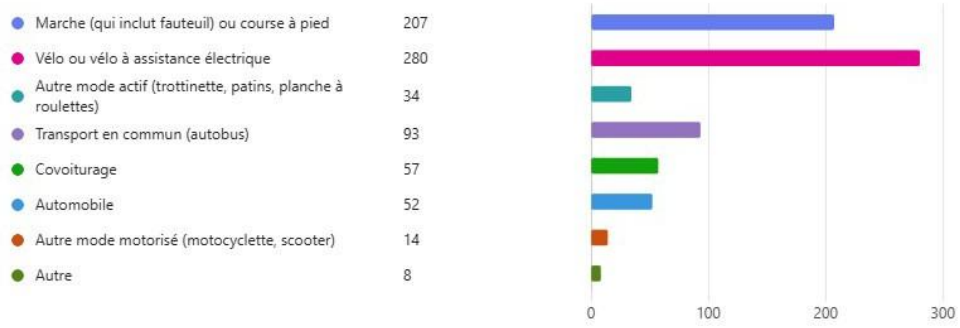


Figure 73

Importance de certains éléments pour augmenter la fréquence des déplacements actifs

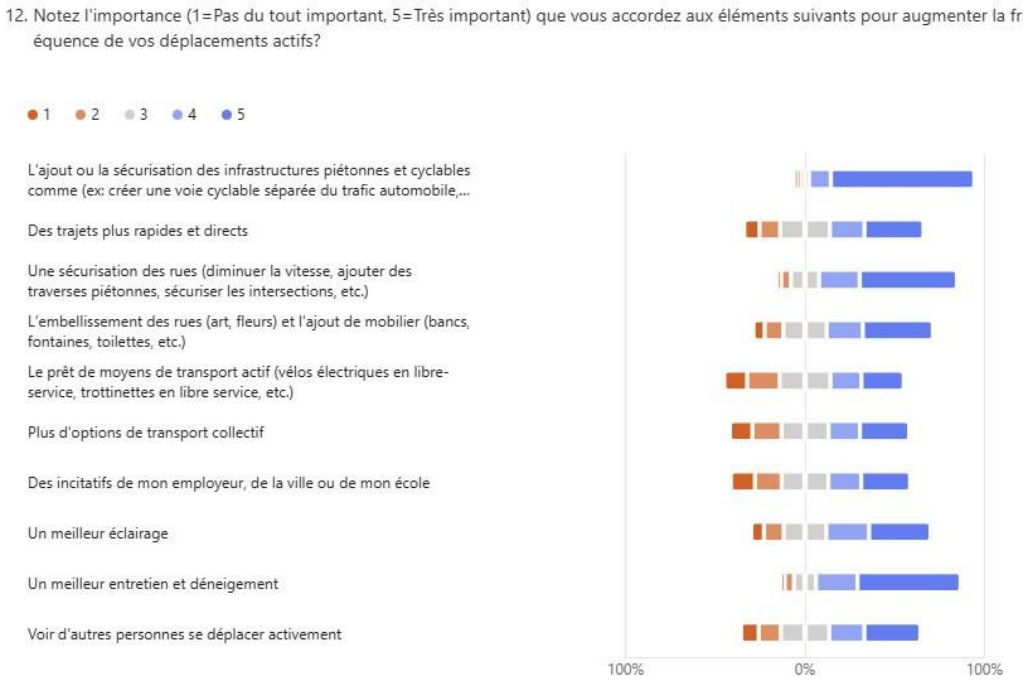


Figure 74

Priorisation des secteurs pour le réseau piéton

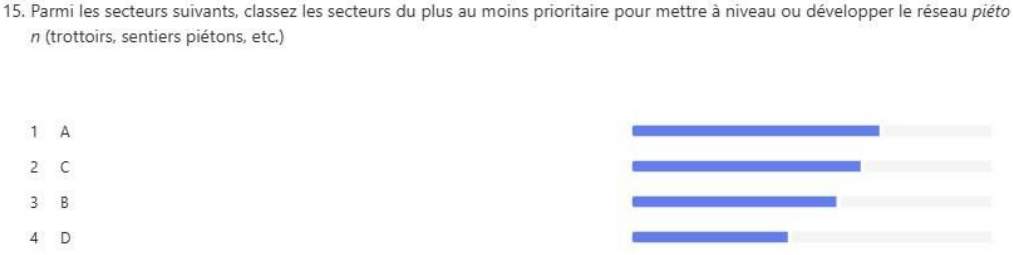


Figure 75

Priorisation des secteurs pour le réseau cyclable



Figure 76

Niveau d'accord avec les énoncés sur le stationnement

20. Veuillez indiquer votre niveau d'accord avec les énoncés suivants concernant les stationnements.



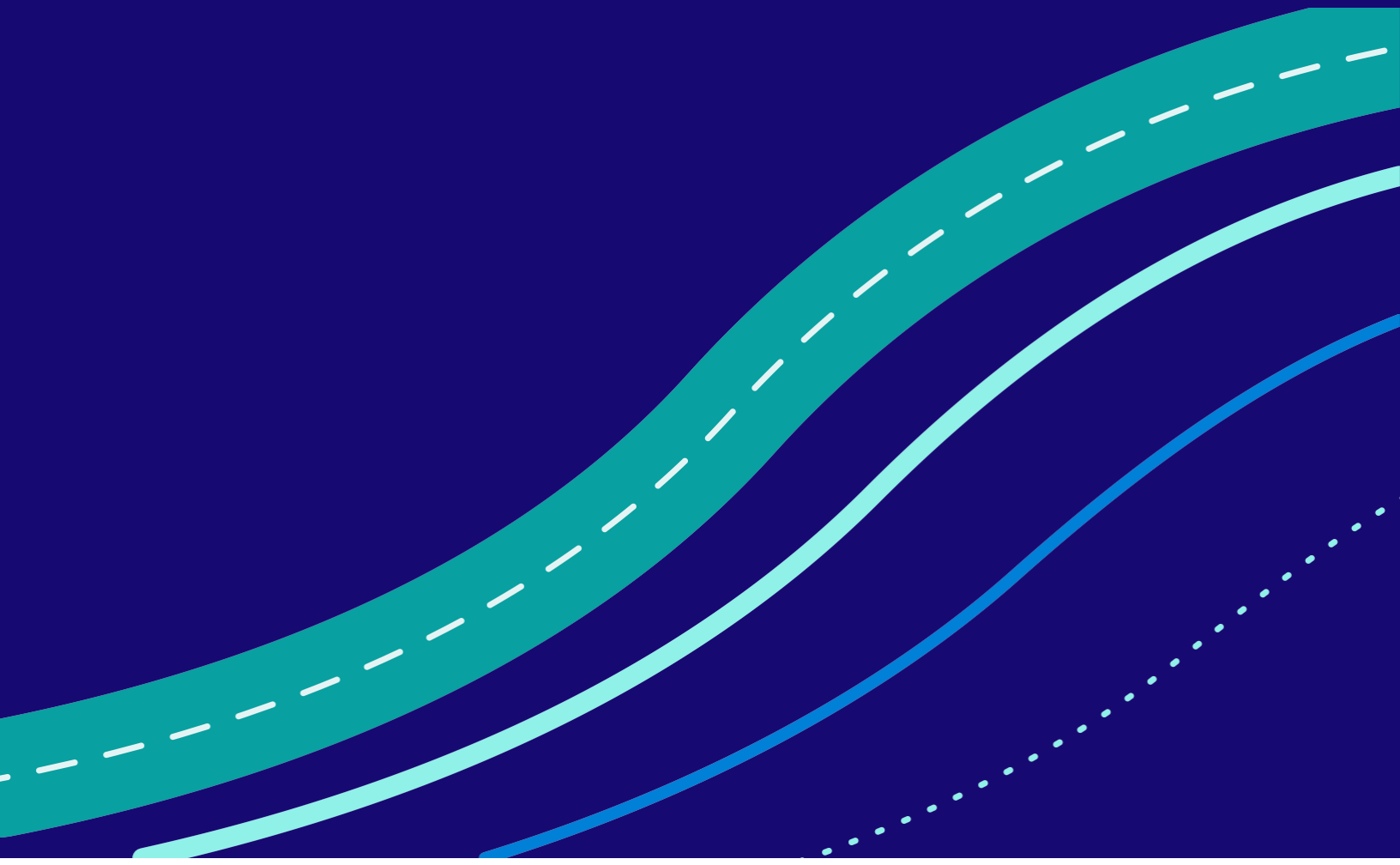
Figure 77

Niveau d'accord avec certaines solutions pour favoriser la mobilité active

22. Dans quelle mesure seriez-vous favorable à la mise en place des solutions suivantes visant à favoriser les déplacements actifs et revitaliser le centre-ville de Sainte-Anne-des-Monts ?



Santé Québec Gaspésie



Santé Québec