

NOTE TECHNIQUE

Par courriel

DESTINATAIRE (S) : **Pierre Baraby**
Secrétaire, trésorier, vice-président
Les Amis de Mont-Tremblant

EXPÉDITEUR (S) : **Daniel Lamarche, M.Ing., B.Sc.Urb.**
Planitrans inc.

DATE : Le 08 mars 2025

OBJET : **RÉALISATION D'UNE TABLE DES MATIÈRES EN VUE DE SENSIBILISER LES PARTIES PRENANTES DE LA VILLE DE MONT-TREMBLANT DANS L'ÉVENTUALITÉ QUE CETTE DERNIÈRE MANDATE UNE FIRME EXTERNE POUR LA RÉALISATION D'UN DOCUMENT STRATÉGIQUE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DES DÉPLACEMENTS DU SECTEUR COMPRENANT LE CENTRE DE VILLÉGIATURE TREMBLANT, À MONT-TREMBLANT**
N/RÉF. : F240010

Nous vous soumettons cette Note technique concernant la réalisation d'une Table des matières en vue de sensibiliser les parties prenantes de la Ville de Mont-Tremblant dans l'éventualité que cette dernière mandate une firme externe pour la réalisation d'un document stratégique en matière de mobilité des déplacements du secteur comprenant le Centre de villégiature Tremblant.

1. Introduction

Le développement accéléré des centres de villégiature et des pôles touristiques engendre des défis majeurs en matière de mobilité des déplacements. La Ville de Mont-Tremblant illustre parfaitement cette problématique, ayant connu une croissance fulgurante depuis les années 1990 à la suite de l'aménagement du Centre de villégiature Tremblant par la société Intrawest. Cette expansion, conjuguée à la diversification des activités touristiques et à l'organisation d'événements d'envergure, a contribué à une augmentation substantielle du flux de visiteurs et, par conséquent, à une surcharge des infrastructures de transport. Ce mandat vise à démontrer la nécessité d'une intervention stratégique en matière de mobilité. Et ultimement à sensibiliser les parties prenantes de la Ville de Mont-Tremblant à aller de l'avant avec une démarche tangible en vue de la réalisation d'un document stratégique en matière de mobilité des déplacements du secteur comprenant le Centre de villégiature Tremblant.

2. Contexte et enjeux de mobilité des déplacements à Mont-Tremblant

La forte attractivité de Mont-Tremblant s'est traduite par une fréquentation accrue du territoire, particulièrement en période de haute saison et lors d'événements majeurs (Ironman, Coupe du Monde FIS, Festival international du blues, etc.). Or, l'augmentation soutenue du volume de déplacements a exacerbé plusieurs problématiques :

- Congestion routière : L'afflux massif de véhicules sur des infrastructures limitées engendre des points de congestions importants, augmentant les temps de parcours et générant des émissions de GES.
- Pression sur les infrastructures : Le réseau routier, initialement conçu pour une population locale restreinte, peine à absorber le flux saisonnier des visiteurs ou touristes.
- Déficience des solutions alternatives : L'offre en transport collectif et en mobilité active demeure sous-développée, limitant les options de déplacement durable.
- Impact sur la qualité de vie : L'augmentation des nuisances sonores, des émissions polluantes et des conflits d'usage affecte le quotidien des résidents.

3. Nécessité d'intervention d'une planification stratégique de la mobilité

Face à ces défis, une intervention en aménagement et en gestion de la mobilité devient impérative. Plusieurs approches peuvent être envisagées pour atténuer les impacts de la congestion et améliorer l'expérience de déplacement :

- Planification intégrée des transports : L'élaboration d'un Plan local de déplacement (PLD) ou d'un Plan de mobilité durable intégrée (PMDI) permettrait d'adopter une vision à long terme et de structurer les investissements en infrastructures.
- Optimisation du réseau routier et du stationnement : L'amélioration des axes de circulation, la gestion intelligente des stationnements et l'implantation de technologies de mobilité (ex. capteurs, feux intelligents) peuvent contribuer à une meilleure régulation des flux.
- Renforcement du transport collectif et des modes actifs : L'adoption d'un système de transport en commun structurant performant, combiné à des infrastructures favorisant la marche et le vélo, réduirait la dépendance à l'automobile.

- Mise en place de politiques de gestion des déplacements : L'introduction de stratégies telles que la tarification du stationnement, les incitatifs à la mobilité durable et la gestion de la demande en transport peuvent encourager des comportements plus soutenables.

Dans ce contexte, l'organisme à but non lucratif (OBNL), **Les Amis de Mont-Tremblant** souhaite sensibiliser les autorités concernées de la Ville de Mont-Tremblant à l'urgence de mettre en place un document stratégique en matière de mobilité des déplacements, à partir d'une démarche structurée et concertée.

4. Cadre méthodologique à préconiser

La réalisation de ce futur outil de planification doit reposer sur des principes d'ingénierie de la circulation, de mobilité des déplacements, de planification urbaine et de gestion axée sur l'accessibilité. Les différentes normes ou guides de bonnes pratiques établies, les lignes directrices de l'Institute of Transportation Engineers (ITE, 2021) et différents documents stratégiques de cas similaires peuvent également servir de base à cette éventuelle prestation.

5. Documentation stratégique applicable en matière de mobilité des déplacements

L'étude des différents outils ou instruments de planification stratégique en matière de mobilité des déplacements nous a permis de ressortir les quatre démarches stratégiques suivantes, applicables dans le contexte actuellement observé à Mont-Tremblant :

Étude d'impact sur les déplacements / Étude de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier (EMPI)

L'*Étude d'impact sur les déplacements* ou l'*Étude de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier (EMPI)* est un outil d'évaluation visant à anticiper les effets d'un projet (développement immobilier, infrastructure, réaménagement urbain) sur le réseau de transport existant. Elle permet d'analyser les impacts en termes de capacité routière, de congestion, de demande en transport collectif, de stationnement et d'accessibilité active (marche, vélo) (Ville de Gatineau, 2023).

L'*Étude d'impact sur les déplacements* ou l'*Étude de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier (EMPI)* est souvent exigée par les autorités municipales ou régionales dans le cadre des processus d'approbation des projets d'envergure.

Plan de gestion des déplacements (PGD)

Le *Plan de gestion des déplacements (PGD)* est une démarche complète qui permet de cibler, à l'aide d'un diagnostic détaillé, les solutions les plus adaptées au contexte d'une organisation, telle qu'applicable au Centre de villégiature Tremblant.

Ces dernières sont alors présentées sous la forme d'un plan d'action, que ladite organisation peut ensuite mettre en œuvre à l'interne ou avec l'aide d'un Centre de gestion des déplacements (CGD) (Excellence industrielle Saint-Laurent, 2025).

Plan local de déplacements (PLD)

Le *Plan local de déplacements (PLD)* est une stratégie de planification du transport à l'échelle d'un quartier ou d'une municipalité visant à optimiser la mobilité des résidents, travailleurs et visiteurs. Il cherche à améliorer l'accessibilité, réduire la dépendance à l'automobile et favoriser des modes de transport durables (Ville de Montréal, 2010).

Le *PLD* vise également à faire le point sur les déplacements afin d'optimiser les conditions de circulation, de diminuer le transit à travers le territoire et d'améliorer significativement la sécurité des déplacements, et ce, peu importe le mode.

Le *PLD* est souvent élaboré en concertation avec les citoyens et s'intègre aux plans d'urbanisme locaux.

Plan de mobilité durable intégrée (PMDI)

Le *Plan de mobilité durable intégrée (PMDI)* agit en quelque sorte comme un « schéma d'aménagement de la mobilité ». Il permet de mieux planifier et coordonner les interventions faites en matière d'infrastructures de transport et de développement urbain en lien avec l'amélioration de la desserte en transport en commun (Gouvernement du Québec, 2018).

Le *PMDI* est habituellement assujéti à la Politique de mobilité durable – 2030 du Gouvernement du Québec et son adoption pourrait permettre à la Ville de Mont-Tremblant de bénéficier d'une aide financière pour la réalisation de projets appuyant la transition vers une mobilité durable.

6. Études de cas ou problématiques / enjeux comparables au Centre de villégiature Tremblant

Une recherche nous a permis de recenser différentes études liées à la mobilité des déplacements et à la planification des transports concernant des problématiques et enjeux comparables au Centre de villégiature Tremblant.

Crystal Mountain Ski Resort at Westbank – Traffic Impact Study, Final Report (March 2006)

Le rapport de la firme McElhanney Consulting Services Ltd. (2006) évalue l'impact sur la circulation de l'expansion du Crystal Mountain Ski Resort, situé à proximité de Westbank en Colombie-Britannique. L'analyse se concentre sur l'intersection Glenrosa Road / Highway 97 ainsi que sur plusieurs intersections stratégiques du corridor Glenrosa Road, qui constitue l'axe principal d'accès au site.

L'expansion du complexe prévoit une augmentation substantielle du nombre de visiteurs, notamment des skieurs, avec une croissance attendue de 280 visiteurs journaliers observés en 2004 à 1 800 projetés en 2020, répartis sur trois phases de développement (2010, 2015, 2020). Cette croissance générera des impacts significatifs sur la circulation, notamment aux intersections critiques du corridor.

L'étude met en évidence les défis engendrés par la croissance projetée de la station Crystal Mountain sur le réseau routier local, en particulier le corridor Glenrosa Road. Elle recommande des interventions ciblées, notamment la signalisation de Webber Road et la surveillance des intersections clés. Cependant, elle conclut que l'échangeur avec Highway 97 pourra absorber l'augmentation du trafic sans nécessiter d'améliorations majeures à court terme.

IndigO2 Residential Development – Eden Oak (Raglan) inc. – Town of Collingwood – Traffic Impact Study (2021)

La firme C.F. Crozier & Associates inc. a été mandatée par le promoteur Eden Oak (Raglan) inc. pour réaliser une étude d'impact sur la circulation en appui aux demandes de modification du règlement de zonage et du plan préliminaire de lotissement lié au projet résidentiel, IndigO2, situé au 452, rue Raglan, dans la ville de Collingwood.

Le projet prévoit la construction de 21 unités unifamiliales isolées et 107 unités en maisons en rangée. Le site comprendra quatre voies de desserte qui seront connectées au réseau routier existant via l'avenue Kirby, la rue Peel et la rue Williams.

L'analyse repose sur une version antérieure du plan préliminaire qui prévoyait 21 unités unifamiliales et 98 maisons en rangée. Ainsi les prévisions de génération de trafic sont sous-estimées de 5 déplacements bidirectionnels en heure de pointe du matin (AM) et de 7 en heure de pointe de l'après-midi (PM). Toutefois, ces écarts n'affectent pas les conclusions générales du rapport, qui demeurent valides avec la version finale du plan, datée du 16 novembre 2021.

L'achèvement du projet est prévu pour 2024. Les horizons temporels analysés sont pour 2024 (année d'achèvement du projet) et 2029 (cinq ans après la mise en service complète).

Collingwood Transportation Study Update – Town of Collingwood – R.J. Burnside & Associates (2019)

La ville de Collingwood connaît une croissance importante avec de nombreux projets de développement, de tailles et de complexités variées, prévus au cours des prochaines décennies. Afin d'évaluer l'impact de ces développements sur le réseau routier municipal, la Ville a mandaté la firme R.J. Burnside & Associates Limited pour estimer les débits de circulation futurs anticipés et identifier les mesures de mitigations et modifications aux infrastructures requises à moyen terme (2031) et à plus long terme (2041).

Cette mise à jour de l'étude de transport s'appuie sur l'étude de transport initiale réalisée en juillet 2012 par la firme C.C. Tatham & Associates Ltd. Cette dernière couvrait 16 intersections, avec des projections pour les années 2020 et 2030. Dans cette mise à jour, un total de 20 intersections ont été évaluées, parmi lesquelles 14 étaient déjà incluses dans l'étude initiale de 2012.

Les impacts du développement sur la circulation ont été utilisés pour déterminer les améliorations requises des intersections et sections routières de la ville de Collingwood en 2031 et 2041. Des estimations préliminaires des coûts d'infrastructures ont été présentées afin d'orienter la planification financière de la Ville, notamment en matière de tarification des redevances de développement pour le financement des infrastructures routières.

En conclusion, l'étude met en évidence l'impact croissant des développements immobiliers sur le réseau de transport de Collingwood et propose une approche proactive pour gérer cette croissance. La mise à jour de l'étude de transport constitue un outil stratégique pour assurer une planification efficace et durable du réseau de transport de Collingwood, en intégrant les besoins futurs et les nouvelles réalités urbaines.

Whistler Transportation Action Plan 2018-2028 – Final Draft – Transportation Advisory Group (2018)

Le Plan d'Action des Transports de Whistler 2018–2028 s'appuie sur plus de deux ans et demi d'études, de suivi du transport et de consultations communautaires menées à travers cinq forums publics, plusieurs sondages en ligne, ainsi que sur l'évaluation des actions de transport à court et moyen termes mises en œuvre en 2017 et 2018.

Ce plan s'aligne également sur les objectifs, principes et politiques en matière de transport définis dans le projet de mise à jour du Plan officiel communautaire (OCP) de Whistler.

Le Plan présente un total de 105 actions recommandées pour les dix prochaines années, visant à progresser vers une vision intégrée d'un système de transport efficace et abordable, capable d'assurer le déplacement des personnes et des marchandises vers, depuis et à l'intérieur de Whistler, tout en offrant une expérience de transport de haute qualité et en réduisant l'impact environnemental sur les milieux naturels.

Les sept principaux objectifs du Plan sont :

1. Offrir une expérience de déplacement de qualité pour l'ensemble des résidents, visiteurs et employés, et promouvoir une culture de sécurité et d'accessibilité pour les piétons, cyclistes et automobilistes ;
2. Intégrer le système de transport à la planification de l'aménagement du territoire afin de réduire la dépendance aux véhicules motorisés et d'optimiser les déplacements ;
3. Minimiser les émissions de gaz à effet de serre (GES) générées par les transports en encourageant les solutions de mobilité durable ;
4. Favoriser l'usage accru des transports en commun et des modes de transport préférentiels pour toutes les formes de déplacements, afin de réduire la dépendance aux véhicules privés ;
5. Assurer un système de transport efficace et adapté à la croissance démographique et aux besoins futurs de la station touristique, tout en maîtrisant les coûts d'exploitation et d'entretien ;
6. Renforcer la résilience du système de transport de Whistler en développant des alternatives viables aux réseaux routier, ferroviaire, maritime et aérien pour assurer la connectivité interne et externe de la station touristique ;

7. Préserver l'environnement naturel de Whistler, réduire les impacts climatiques et améliorer la qualité de vie des résidents en intégrant des solutions de transport durables.

En conclusion, ce Plan d'Action des Transports de Whistler 2018–2028 constitue une stratégie globale et évolutive, intégrant efficacité, accessibilité et durabilité, afin d'assurer la pérennité des infrastructures de mobilité de Whistler et d'offrir une expérience de transport optimisée pour les résidents et visiteurs de la station.

Master Mobility and Transportation Plan (MMTP) – Town of Collingwood (mandat en cours)

L'objectif du *Plan directeur de la mobilité et du transport* est de fournir à la Ville de Collingwood une stratégie globale permettant de répondre aux enjeux actuels et futurs en matière de transport. Afin de contribuer à l'élaboration de ce plan, la Ville a tenu un important processus de consultation avec la collaboration de ses consultants-experts.

Le *Plan directeur de la mobilité et du transport* permet d'établir une planification à long terme pour identifier les besoins, établir des priorités entre les différents modes de transport, qu'il s'agisse des véhicules, des modes actifs (ex. : cyclisme, sentiers) ou des transports en commun, et définir un cadre stratégique pour les futures améliorations d'infrastructure et le développement du réseau. Le *Plan directeur de la mobilité et du transport* intègre également l'aménagement du territoire et prend en considération l'ensemble des impacts des décisions en matière de transport sous différents angles.

Le *Plan directeur de la mobilité et du transport* vise à connecter et optimiser les infrastructures de transport existantes, notamment les autoroutes provinciales; le réseau routier du comté; le réseau routier municipal; les sentiers, les réseaux piétonniers et cyclables, ainsi que les itinéraires pour vélos; les services de transport en commun municipaux et du comté; les infrastructures de stationnement; les infrastructures maritimes, ferroviaires et aéroportuaires.

Le *Plan directeur de la mobilité et du transport* est élaboré en prenant 2024 comme année de référence (base) et inclut deux horizons de prévision distincts, 2034 (horizon 10 ans) et 2044 (horizon 20 ans). Ces horizons permettent d'identifier les infrastructures de transport requises ou souhaitées à ces périodes, ainsi que les politiques et programmes nécessaires pour soutenir le réseau de transport souhaité. Les politiques et programmes sont développés de manière à être mis en place avant ou après ces horizons, avec une planification s'étendant jusqu'en 2051.

Rappelons que la station touristique de ski Blue Mountain est située à proximité de la ville de Collingwood, en Ontario. Plus précisément, le Blue Mountain Resort se trouve dans la municipalité de The Blue Mountains, qui est adjacente à Collingwood, à environ 5 km à l'ouest du centre-ville de Collingwood. Or, bien que le Blue Mountain Resort ne soit pas directement localisé dans la ville de Collingwood, il est très proche et souvent associé à cette ville en raison de sa proximité et de son rôle économique et touristique dans la région.

7. Conclusion

Le cas de Mont-Tremblant met en évidence l'urgence d'une approche proactive et coordonnée en matière de planification des transports. L'implantation de solutions adaptées aux réalités locales permettrait de concilier développement économique et qualité de vie des résidents, tout en favorisant une transition vers une mobilité plus durable. En l'absence d'une telle démarche, les conséquences de la congestion risquent d'entraîner une détérioration de l'attractivité et de la viabilité du territoire, nuisant ainsi à son développement à long terme.

Nous sommes d'avis que la mise en œuvre d'une telle initiative, soit la réalisation d'un document stratégique en matière de mobilité des déplacements du secteur comprenant le Centre de villégiature Tremblant, offrirait des bénéfices tangibles tant pour les citoyens que pour l'ensemble des acteurs économiques et touristiques de Mont-Tremblant, contribuant ainsi à renforcer l'attractivité de la Ville de Mont-Tremblant tout en préservant la qualité de vie de ses résidents.

8. Propositions de Table des matières

À la section 5 précédente, nous avons identifié quatre démarches stratégiques en matière de mobilité des déplacements applicables au contexte actuellement observé à Mont-Tremblant. Les **Annexes A** (*Étude d'impact sur les déplacements / Étude de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier (EMPI)*), **B** (*Plan de gestion des déplacements (PGD)*), **C** (*Plan de gestion des déplacements (PGD)*) et **D** (*Plan de mobilité durable intégrée (PMDI)*) suivantes proposent une Table des matières pour chacun de ces outils ou instruments de planification stratégique en question.

9. Références

- Burnside, R.J. & Associates Limited. (2019). *Collingwood Transportation Study Update*. Town of Collingwood. Août 2019. 570 pages. Repéré à : https://www.collingwood.ca/sites/default/files/uploads/documents/collingwood_transportation_study_2019_1.pdf.

- Corporation de développement économique / MRC des Laurentides. (2019). *L'industrie du tourisme dans la MRC des Laurentides*. Portrait sommaire. Octobre 2019. Repéré à : <https://affaires.villedemont-tremblant.qc.ca/wp-content/uploads/2021/01/Industrie-touristique-MRC-2019.pdf>.
- Crozier, C.F. & Associates inc. (2021). *IndigO2 Residential Project Traffic Impact Study*. On behalf of Eden Oak (Raglan) inc. Town of Collingwood. Décembre 2021. 145 pages. Repéré à : https://www.collingwood.ca/sites/default/files/devcomattachments/9_crozier_tis_dec_2021.pdf.
- Excellence industrielle Saint-Laurent (EISL). (2025). *Plan de gestion des déplacements*. Mobilité alternative / MOBA. Repéré à : <https://excellence-industrielle.ca/services/mobilite-alternative/plan-de-gestion-des-deplacements/>.
- Gouvernement du Québec. (2018). *Politique de mobilité durable – 2030*. Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Repéré à : https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transport/publications-amd/Plan_de_mobilite_durable/PO_politique-mobilite-durable_MTMDDET.pdf.
- Institute of Transportation Engineers. (2019). *Parking Generation Manual*. 5^{ième} Édition. ITE. Washington. Janvier 2019.
- Institute of Transportation Engineers. (2021). *Trip Generation Manual*. 11^{ième} Édition. ITE. Washington. Septembre 2021.
- McElhanney Consulting Services Ltd. (2006). *Crystal Mountain Ski Resort at Westbank*. Traffic Impact Study. Final Report. Mars 2006. 51 pages. Repéré à : <https://www2.gov.bc.ca/assets/gov/farming-natural-resources-and-industry/natural-resource-use/all-seasons-resorts/crystal/cm-mcelhanneytrafficimpact-2006.pdf>.
- Town of Collingwood. (2025). *Master Mobility and Transportation Plan (MMTP)*. Mandate in progress. Repéré à : <https://engage.collingwood.ca/mmtp>.
- Transportation Advisory Group. (2018). *Whistler Transportation Action Plan 2018-2028*. Final Draft. Resort Municipality of Whistler. Septembre 2018. 39 pages. Repéré à : <https://www.whistler.ca/wp-content/uploads/2023/02/Whistler-Transportation-Action-Plan-2018-2028.pdf>.
- Ville de Gatineau. (2023). *Guide de réalisation d'une étude de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier – EMPI*. Service de l'urbanisme et du développement durable. Version mars 2023. Repéré à : https://www.gatineau.ca/docs/guichet_municipal/permis_certificats_autorisation_urbanisme/de_mande_information/guide_realisation_etude_mobilite_projet_immobilier.fr-CA.pdf.
- Ville de Montréal. (2010). *Guide des plans locaux de déplacements*. Montréal. Ville de Montréal. Direction des transports. Division du développement des transports. Juin 2010. Collections de BAnQ. Repéré à : <https://numerique.banq.qc.ca/patrimoine/details/52327/2465535>.

ANNEXE A

Proposition d'une Table des matières

Étude d'impact sur les déplacements / Étude de mobilité dans le cadre d'un projet immobilier

1. INTRODUCTION
 - 1.1 Mise en contexte
 - 1.2 Nature du mandat et ses objectifs
 - 1.3 Portée du mandat
 - 1.4 Approche méthodologique et structure du rapport
 - 1.5 Intrants reçus des différentes parties prenantes
 2. COHÉRENCE DES PLANIFICATIONS ET DES INTERVENTIONS RÉGIONALES
 - 2.1 Contenu pertinent des documents de planification applicables ou adoptés
 - 2.2 Autres études et sources complémentaires
 3. DESCRIPTION DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT PROPOSÉ
 - 3.1 Localisation du site
 - 3.2 Caractéristiques du projet de développement concerné
 - 3.3 Assistances / validations / recommandations au concept ou plan d'implantation proposé
 4. PORTRAIT DE LA SITUATION ACTUELLE
 - 4.1 Aménagements routiers
 - 4.1.1 Caractérisation du réseau routier par axe
 - 4.1.2 Caractérisation du réseau routier par intersection
 - 4.2 Réseau de camionnage
 - 4.3 Service de transport collectif
 - 4.4 Transport actif
 - 4.4.1 Mouvements piétons
 - 4.4.2 Déplacements à vélo
 - 4.5 Stationnement
 - 4.5.1 Stationnement sur rue
 - 4.5.2 Stationnement hors-rue
 - 4.6 Fonctionnalité actuelle du réseau routier
 - 4.6.1 Débits journaliers moyens de circulation (sur 24 heures)
 - 4.6.2 Débits horaires véhiculaires (par mouvements) actuels aux principales intersections
 - 4.6.3 Évaluation des conditions actuelles de circulation
 - 4.7 Sécurité routière
 5. GÉNÉRATION DES DÉPLACEMENTS DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT PROPOSÉ
 - 5.1 Taux de génération des déplacements
 - 5.2 Estimation des déplacements bruts totaux
 - 5.3 Répartition modale des déplacements externes
 - 5.4 Estimation des déplacements nets en automobile
 - 5.5 Bilan des déplacements nets en débits véhiculaires induits par le projet
 - 5.6 Distribution et affectation des débits nets (mode auto-conducteur) produits par le projet
 - 5.7 Projets de développement futurs anticipés en périphérie du secteur d'étude
 6. ÉVALUATION DU BESOIN FUTUR EN STATIONNEMENT
 - 6.1 Offre de stationnement proposée par le promoteur
 - 6.2 Exigences selon le Plan d'urbanisme et/ou la réglementation en vigueur
 - 6.3 Estimation à partir du modèle théorique du *Parking Generation* de l'ITE
 - 6.4 Bilan-synthèse de l'adéquation offre-demande future en stationnement
 7. IMPACTS ANTICIPÉS DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT PROPOSÉ
 - 7.1 Mesures de mitigations proposées et principes d'accessibilité au site
 - 7.2 Débits de circulation futurs anticipés
 - 7.3 Conditions de circulation futures anticipées
 8. RECOMMANDATIONS
 9. CONCLUSION
 10. RÉFÉRENCES
- ANNEXES

ANNEXE B

Proposition d'une Table des matières

Plan de gestion des déplacements (PGD)

1. INTRODUCTION
 - 1.1 Mise en contexte
 - 1.2 Portée du mandat
 - 1.3 Intrants reçus des différentes parties prenantes
 2. GESTION DE LA DEMANDE EN TRANSPORT
 3. STRATÉGIE GÉNÉRALE ET PRINCIPES DIRECTEURS RETENUS
 4. INITIATIVE OU PROGRAMME CONCERNÉ
 5. ACTIONS / RECOMMANDATIONS / MESURES
 - 5.1 La marche
 - 5.2 Le vélo
 - 5.3 La circulation automobile
 - 5.4 La sécurité des déplacements
 - 5.5 Le service de transport en commun
 - 5.6 La livraison
 - 5.7 Le stationnement
 6. STRATÉGIES DE GESTION DE LA DEMANDE
 7. SUIVI / ACCOMPAGNEMENT POUR LA MISE EN PLACE DES MESURES DE MOBILITÉ DURABLE
 8. RÉFÉRENCES
- ANNEXES

ANNEXE C

Proposition d'une Table des matières

Plan local de déplacements (PLD)

1. INTRODUCTION
 - 1.1 Mise en contexte
 - 1.2 Mandat de l'étude
 - 1.3 Vision et objectifs
 - 1.3.1 Plan d'urbanisme de la Ville de Mont-Tremblant
 - 1.3.2 Schéma d'aménagement de la MRC des Laurentides
 - 1.4 Structure du document
2. CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE À L'ÉTUDE
 - 2.1 Localisation et utilisation du sol
 - 2.2 Population
 - 2.2.1 Répartition et densité
 - 2.2.2 Motorisation des ménages
 - 2.3 Activités économiques et emplois
 - 2.4 Établissements (générateurs) touristiques
 - 2.5 Synthèse et diagnostic des caractéristiques de la ville de Mont-Tremblant
3. MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS
 - 3.1 Mobilité des personnes
 - 3.1.1 Déplacements à destination de la ville de Mont-Tremblant
 - 3.1.2 Déplacements en provenance de la ville de Mont-Tremblant
 - 3.1.3 Analyse exhaustive des déplacements du Centre de villégiature Tremblant
 - 3.1.4 Autres facteurs expliquant le choix modal de déplacements
 - 3.1.5 Déplacements traversant le territoire de la ville de Mont-Tremblant
 - 3.2 Mobilité des biens
 - 3.3 Synthèse et diagnostic de la mobilité des personnes et des biens
4. CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS
 - 4.1 Réseau routier
 - 4.1.1 Structure du réseau
 - Hiérarchisation du réseau
 - Discontinuités et enclaves
 - 4.1.2 Conditions de circulation routière
 - Principaux constats
 - Systèmes de gestion de la circulation et du stationnement
 - 4.1.3 Problématique du transit à travers des secteurs résidentiels
 - 4.2 Transport en commun
 - 4.2.1 Réseau de BUS Mont-Tremblant
 - Couverture du service
 - Problématiques particulières
 - Mesures préférentielles pour autobus (si applicable)
 - Intermodalité du réseau local BUS Mont-Tremblant et des autobus interurbains
 - 4.2.2 Gestion de la demande des déplacements
 - 4.2.3 Problématiques mentionnées par les citoyens, les entreprises et la clientèle touristique
 - 4.2.4 Bilan du transport en commun
 - 4.3 Stationnement
 - 4.3.1 Sur rue
 - Réglementation de stationnement sur rue
 - Réglementation d'urbanisme
 - Problématiques mises en évidence par les relevés
 - 4.3.2 Hors rue
 - Réglementation et tarification

- Mode de gestion opérationnelle
 - Problématiques mises en évidence par les relevés
- 4.4 Modes actifs
 - 4.4.1 Réseau piétonnier
 - 4.4.2 Réseau cyclable
- 4.5 Sécurité de la circulation
 - 4.5.1 Nombre d'accidents
 - 4.5.2 Lieux d'accidents
- 4.6 Notion de modération de la circulation
 - 4.6.1 Effets de la modération de la vitesse sur la sécurité
 - 4.6.2 Dispositifs de modération de la circulation existants
 - 4.6.3 Dispositifs de modération de la circulation implantés dans la ville de Mont-Tremblant
 - 4.6.4 Principes et dispositifs de modération de la circulation
 - Principes directeurs
 - Limitations de vitesses aux abords des écoles, parcs et garderies
 - Sécurisation des abords des établissements scolaires et autres institutions
 - Modération de vitesse et de transit dans les quartiers résidentiels
- 4.7 Camionnage
- 5. SYNTHÈSE DES PROBLÉMATIQUES DE TRANSPORT ET PISTES DE SOLUTIONS
 - 5.1 Conditions actuelles
 - 5.2 Contraintes et opportunités anticipées
 - 5.2.1 Projets de développement
 - 5.2.2 Principaux projets d'infrastructures et de services de transports
 - Transport en commun
 - Modes actifs
 - Réseau routier
 - Autres
 - 5.2.3 Enjeux futurs de transport
 - 5.3 Pistes de solutions
 - 5.3.1 Promotion du transport en commun
 - 5.3.2 Promotion et sécurisation des modes actifs
 - 5.3.3 Modération de la circulation dans les secteurs résidentiels
 - 5.3.4 Cohabitation harmonieuse des activités économiques, touristiques et milieux de vie
 - 5.3.5 Gestion de la demande de transport
 - 5.3.6 Amélioration de l'efficacité et de la qualité du réseau routier
- 6. PLAN D'INTERVENTION
- 7. RÉFÉRENCES
- ANNEXES

ANNEXE D

Proposition d'une Table des matières

Plan de mobilité durable intégrée (PMDI)

1. INTRODUCTION
 - 1.1 Mise en contexte
 - 1.2 Qu'est-ce qu'un PMDI
 - 1.3 Pourquoi favoriser la mobilité durable ?
2. MOBILITÉ DES PERSONNES À MONT-TREMBLANT
 - 2.1 La population
 - 2.2 Les infrastructures de mobilité
 - 2.3 Les services de transport offerts aux citoyens
 - 2.4 Les générateurs de déplacements
 - 2.5 Les flux et habitudes de déplacement pour le tourisme
3. DÉMARCHE DE CONSULTATION
 - 3.1 Les exercices de consultation
 - 3.2 Faits saillants des exercices de consultation
4. DIAGNOSTIC DE LA MOBILITÉ DURABLE
 - 4.1 Besoins et habitudes de mobilité
 - 4.2 Organisation, prestation et promotion de la mobilité durable
 - 4.3 Aménagement du territoire
 - 4.4 Services et infrastructures de mobilité durable
5. VISION, CIBLES ET OBJECTIFS
 - 5.1 Énoncé de vision
 - 5.2 Objectifs et indicateurs associés
 - 5.3 Cibles de parts modales
6. AXES D'INTERVENTION ET ACTIONS
 - 6.1 Axe transversal : Aménagement et gestion du territoire
 - 6.1.1 Action 1 : Bonifier le Plan d'urbanisme et/ou le Schéma d'aménagement afin de favoriser la mobilité durable
 - 6.2 Axe 1 : Planification, gestion et exploitation de la mobilité durable
 - 6.2.1 Action 2 : Mettre en place un comité de mise en œuvre du PMDI
 - 6.2.2 Action 3 : Réviser le mécanisme de financement municipal en matière de transport collectif et adapté
 - 6.2.3 Action 4 : Évaluer l'opportunité de déclarer compétence en matière de transport adapté
 - 6.2.4 Action 5 : Diversifier le financement de la mobilité durable
 - 6.2.5 Action 6 : Évaluer l'opportunité de confier l'exploitation des services de BUS Mont-Tremblant à un organisme de transport spécialisé et autre que la Ville de Mont-Tremblant
 - 6.3 Axe 2 : Services et infrastructures de mobilité durable
 - 6.3.1 Action 7 : Planifier et mettre en place une offre de transport collectif régionale structurante
 - 6.3.2 Action 8 : Bonifier l'offre de transport vers Mont-Tremblant à partir du train
 - 6.3.3 Action 9 : Planifier et mettre en place un service de partage de véhicules régional
 - 6.3.4 Action 10 : Développer et bonifier le réseau cyclable régional
 - 6.3.5 Action 11 : Améliorer les équipements en soutien à la mobilité durable
 - 6.3.6 Action 12 : Bonifier l'offre de navettes récréatives et touristiques
 - 6.4 Axe 3 : Sensibilisation, promotion et éducation
 - 6.4.1 Action 13 : Élaborer et déployer une stratégie de communication, de promotion et de sensibilisation à la mobilité durable
7. SYNTHÈSE DU PLAN D'ACTION
8. RÉFÉRENCES
- ANNEXES