

Plan de mobilité active

Ville de Dolbeau-Mistassini

Version finale : 24 avril 2023



Produit par



Rédaction et révision

Alec de Melo – Urbaniste et coordonnateur – service-conseil en aménagement et urbanisme, Accès transports viables

Alexandra Leblanc – Coordinatrice de projets en mobilité durable, Mobili-T

Louis Murray-Leclair – Stagiaire en aménagement urbain et mobilité durable, Accès transports viables

Valérie Marcon – Directrice générale, Mobili-T



Collaboration

Christine Sauvageau – Conseillère en communication et relation avec le milieu, Ville de Dolbeau-Mistassini

Denis Boily – Directeur des travaux publics, Ville de Dolbeau-Mistassini

Mathieu Savard – Directeur du service des loisirs, Ville de Dolbeau-Mistassini

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	1
1.1 MANDAT	1
1.2 MOBILITÉ ACTIVE	2
1.3 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	2
1.4 PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE	2
1.5 VISION	2
1.6 ORIENTATIONS ET ACTIONS	3
2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC	4
3. PLAN D’ACTION	9
3.1 THÉMATIQUE 1 – VISION	9
3.2 THÉMATIQUE 2 – POPULATION	11
3.3 THÉMATIQUE 3 – AMÉNAGEMENT	17
3.4 THÉMATIQUE 4 – SIGNALÉTIQUE	43
3.5 THÉMATIQUE 5 – SENSIBILISATION	45
4. PLAN DE MISE EN ŒUVRE	48
5. PROGRAMMES DE FINANCEMENT DISPONIBLES	51

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 MANDAT

La Ville de Dolbeau-Mistassini s'est dotée d'un plan directeur des parcs et espaces verts, rédigé à la suite d'un processus consultatif lui ayant permis d'identifier les besoins, les habitudes et les priorités de ses citoyens. Dans ce contexte, la mobilité s'est rapidement présentée comme un incontournable de cette réflexion, entre autres, avec cette volonté d'interconnecter les parcs et espaces verts de ce vaste territoire qu'est celui de Dolbeau-Mistassini, mais aussi avec celle d'inclure, dans cette interconnexion, les grands centres d'intérêt, de même que les grands générateurs de déplacements (écoles, grands employeurs, etc.), tout en incluant le transport collectif. La Ville de Dolbeau-Mistassini a fait appel à Mobili-T et à Accès transports viables en raison de leur expertise en gestion des déplacements et en mobilité active et durable.

Ce mandat impliquait la réalisation d'un diagnostic et du présent plan de mobilité active.

** Le masculin est utilisé tout au long du rapport afin d'alléger le texte.*



Mobili-T est un organisme à but non lucratif mandaté par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec, dont la mission est de rendre les alternatives à l'auto solo accessibles et attrayantes en assistant les organisations dans la mise en place de solutions adaptées qui favoriseront et faciliteront une mobilité durable dans leur milieu. Actif depuis 2007, Mobili-T déploie ses activités dans l'Est du Québec. Son équipe est composée de personnes passionnées et expérimentées formées à l'élaboration de stratégies d'intervention sur mesure en fonction des besoins spécifiques et des problématiques de mobilité.



Accès transports viables est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs ainsi que les organisations socioéconomiques préoccupées par l'avenir de la mobilité dans la grande région de Québec. La mission principale d'Accès transports viables est de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo). Composé de professionnels en aménagement du territoire et en gestion de projets, l'organisme travaille à créer des environnements sécuritaires plus favorables à la pratique des déplacements actifs et collectifs pour l'ensemble des citoyens. Depuis 2006, des plans de déplacement ont été livrés auprès de plus de 75 municipalités et de 180 écoles implantées dans des milieux très variés, tout autant urbains que ruraux.

1.2 MOBILITÉ ACTIVE

La mobilité active réfère aux déplacements réalisés en utilisant sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à l'autre. Elle fait essentiellement référence aux déplacements à pied, à vélo ou à l'aide de tout autre mode qui n'est pas motorisé.

1.3 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'accessibilité universelle réfère à une façon de concevoir les aménagements afin qu'ils soient sans obstacles pour toutes les clientèles (ex. : personnes à mobilité réduite, malentendantes, malvoyantes, âgées ou immigrantes, familles ayant de jeunes enfants, etc.).

1.4 PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE

Un plan de mobilité active est un document de planification qui permet à une municipalité de définir les politiques ainsi que les actions qu'elle mettra en œuvre pour favoriser l'utilisation des modes de transport actifs sur son territoire. Il permettra ainsi à la Ville de Dolbeau-Mistassini de traiter de façon probante cet élément incontournable qu'est la mobilité qui est apparue au cœur même d'autres documents de planification, dont son plan directeur des parcs et espaces verts. Sa mise en place pourra donc concourir à la volonté de la Ville d'interconnecter ses parcs et ses espaces verts, ses grands centres d'intérêt et ses grands générateurs de déplacements, et d'améliorer la connectivité des secteurs Vauvert et Sainte-Marguerite-Marie avec les secteurs Dolbeau et Mistassini.

1.5 VISION

Par l'adoption de ce plan, la Ville de Dolbeau-Mistassini souhaite se munir d'une vision de développement qui lui permettra de favoriser l'utilisation des modes de transport actifs sur son vaste territoire. Ainsi, d'ici 2033, les différents secteurs dolbeuquois seront connectés les uns aux autres, via des parcours actifs structurants, et les parcs et espaces verts, les grands centres d'intérêt et les grands générateurs de déplacements vont être interconnectés à ces derniers. La Ville sera aussi parvenue à développer une réelle culture de la mobilité active, qui inclura ses citoyens de tous les horizons (immigrants, personnes vulnérables, travailleurs, etc.) et ses visiteurs, servant ainsi d'exemple pour d'autres municipalités.

Cet énoncé de vision servira à guider l'ensemble des orientations et des actions qui découleront de ce plan de mobilité active.

Ce plan donne suite à des enjeux ayant trait à la mobilité active qui ont été soulevés dans le cadre du plan directeur des parcs et espaces verts, dans les consultations qui l'ont précédé et dans le diagnostic qui a été réalisé préalablement à la rédaction du présent document. Ces derniers ont été résumés à la section 2. *Rappel du diagnostic.*

1.6 ORIENTATIONS ET ACTIONS

Pour répondre à la vision énoncée précédemment, cinq grandes orientations ont été définies, afin de répondre d'une façon systématique aux divers enjeux énoncés dans le cadre du diagnostic. Ces dernières sont les suivantes :

1. Réfléchir la mobilité active d'une façon globale, c'est-à-dire autant sa portion récréative que sa portion utilitaire ;
2. Prendre en considération des enjeux d'équité sociale dans l'accès à la mobilité active sur le territoire dolmissois ;
3. Favoriser la création d'un milieu de vie perméable, connecté et aisément parcourable en transports actifs dans son ensemble, et ce, à l'année ;
4. Mettre en valeur le réseau actif et les parcs et espaces verts via une signalétique adéquate ;
5. Sensibiliser la population dolmissoise aux bienfaits de la mobilité active et d'une cohabitation harmonieuse des usagers de la route.

Pour chacune de ces orientations, une série d'actions à mettre en œuvre a été proposée à la section 3. *Plan d'action.*

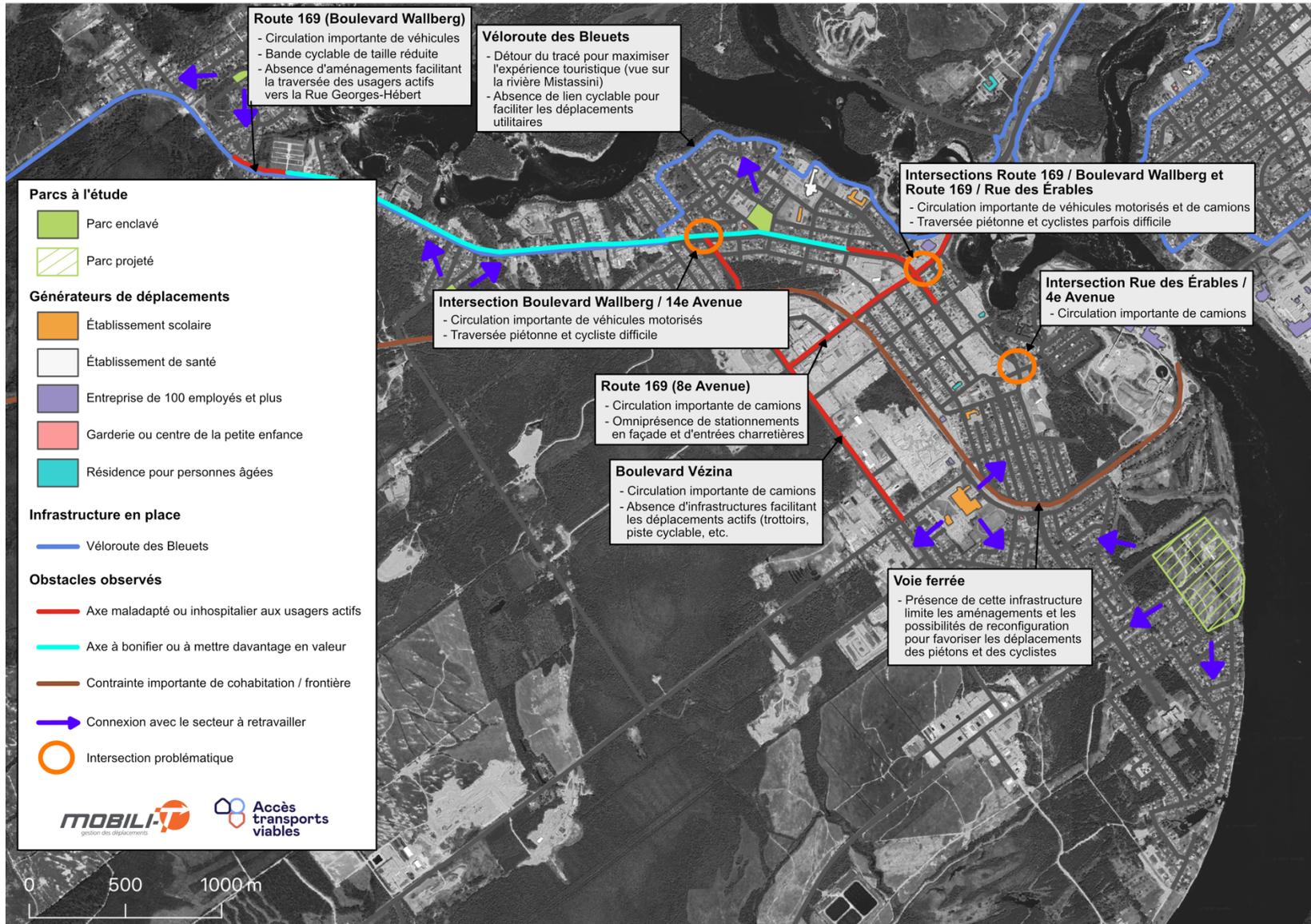
2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Entre novembre 2022 et janvier 2023, l'équipe formée par Mobili-T et Accès transports viables a réalisé un diagnostic ayant pour objectif de dresser un portrait de la mobilité active sur le territoire dolmissois de sorte à identifier les enjeux, les contraintes et les besoins qui y sont liés. L'analyse des données qui ont été recueillies permet de conclure que ce territoire regorge de potentiel en matière de mobilité active, mais qu'un certain nombre d'éléments devront tout de même être mis en œuvre pour permettre l'atteinte de ce plein potentiel. Divers enjeux sont ressortis de l'analyse réalisée, et ceux-ci sont présentés au *Tableau 1* et aux *Cartes 1 à 4* ci-dessous.

Tableau 1. Principaux enjeux généraux ressortant du diagnostic

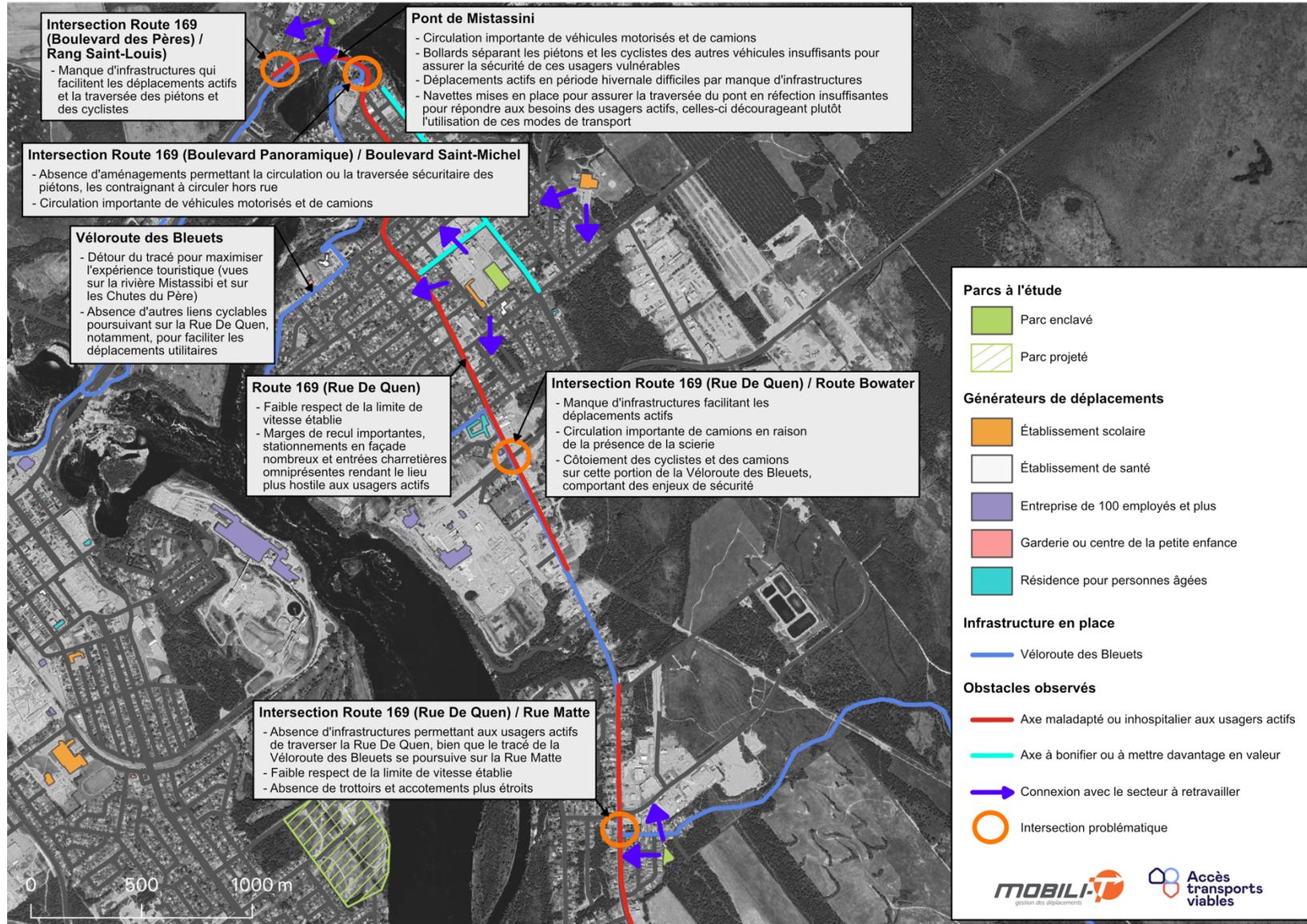
Thématique	Enjeu
Vision	Transport actif très peu abordé dans les documents de planification, la réglementation et les politiques Transport actif considéré surtout sous l'angle récréatif (angle utilitaire non abordé)
Population	Vieillessement de la population Présence de nombreux enfants en bas âge
Aménagement	Surabondance de stationnements Éparpillement des différentes usines générant plus de camionnage Présence de nombreux développements excentriques peu denses et/ou enclavés Limitation des options de transport possibles en hiver, notamment par manque d'aménagements Mesures d'atténuation manquantes dans les corridors scolaires Manque de connectivité ou de confort cyclable entre les différents secteurs et entre les générateurs de déplacements Manque de supports à vélos Manque d'aires de repos avec bancs et fontaines à boire Présence d'une voirie surdimensionnée et de grands axes inhospitaliers aux piétons et cyclistes Présence de trottoirs généralement étroits Présence d'interruptions de la trame urbaine générant des obstacles aux piétons et cyclistes
Signalétique	Manque d'indications sur le territoire quant au tracé de la Véloroute des Bleuets Attrait touristiques peu signalés sur le tracé de la Véloroute des Bleuets Manque de signalisation ayant trait aux parcs et espaces verts (n'apparaissent pas sur Google)
Sensibilisation	Automobile ancrée dans les mentalités Intolérance des automobilistes par rapport aux piétons et aux cyclistes Inaccessibilité de la maison du vélo

Carte 1. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur Dolbeau



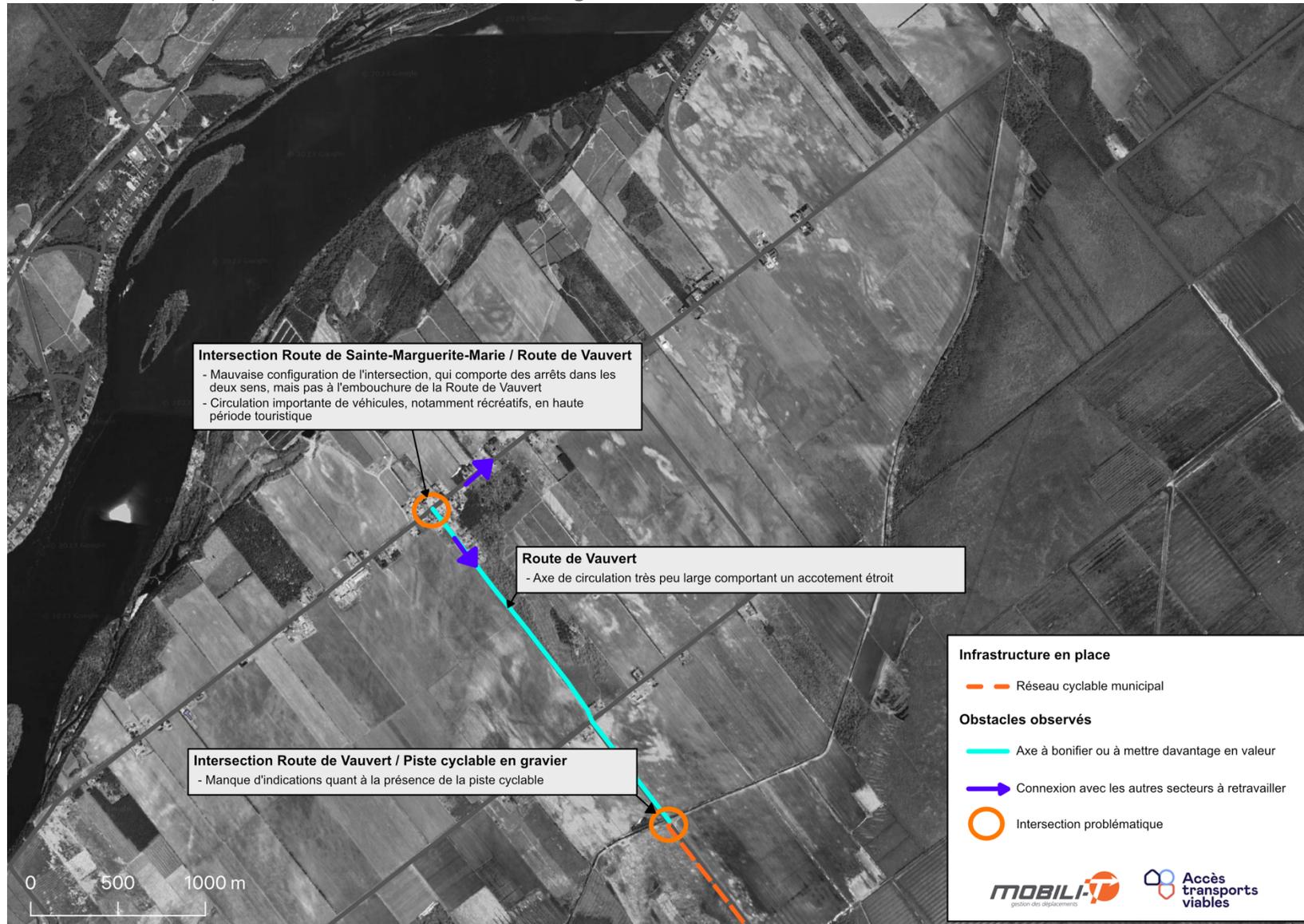
Sources : Google Satellite, 2023, MERN, 2016, Mobili-T & Accès transports viables, 2022, MRC de Maria-Chapdelaine, s.d., Statistique Canada, 2019, Vélo Québec, s.d., Ville de Dolbeau-Mistassini, s.d. et 2022 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Carte 2. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur Mistassini



Sources : Google Satellite, 2023, MERN, 2016, Mobili-T & Accès transports viables, 2022, MRC de Maria-Chapdelaine, s.d., Statistique Canada, 2019, Vélo Québec, s.d., Ville de Dolbeau-Mistassini, s.d. et 2022 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Carte 3. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur Sainte-Marguerite-Marie



Sources : Google Satellite, 2023, MERN, 2016, Mobili-T & Accès transports viables, 2022, Statistique Canada, 2019, Ville de Dolbeau-Mistassini, s.d. et 2022 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Carte 4. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur Vauvert



Sources : Google Satellite, 2023, MERN, 2016, Mobili-T & Accès transports viables, 2022, Statistique Canada, 2019, Ville de Dolbeau-Mistassini, s.d. et 2022 –
Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

3. PLAN D'ACTION

3.1 THÉMATIQUE 1 — VISION

La vision d'une municipalité à l'égard de la mobilité active conditionne grandement la possibilité et la facilité avec laquelle ses citoyens ainsi que ses visiteurs auront à se déplacer via des modes de transport actifs, outre dans une perspective de loisirs. Ainsi, la Ville de Dolbeau-Mistassini aurait tout avantage à prévoir des actions ayant pour objectif de clarifier sa vision à cet égard, notamment du point de vue des déplacements de nature utilitaire, pour les simplifier, mais aussi pour contribuer à un changement de perspective de ses citoyens concernant les déplacements actifs.

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Transport actif très peu abordé dans les documents de planification, la réglementation et les politiques	<p>1.1.1 Revoir le plan d'urbanisme</p> <p>De façon générale, le plan d'urbanisme aborde très peu le transport actif. Celui-ci y est principalement considéré sous l'angle de l'utilisation récréative du vélo, en misant plus particulièrement sur la Véloroute des Bleuets. Le vélo utilitaire et la marche y sont peu abordés, ce qui se reflète dans le diagnostic territorial général, et dans les grandes orientations du territoire. Or, le plan d'urbanisme est actuellement en processus de refonte. La Ville de Dolbeau-Mistassini et ses partenaires pourraient tirer profit de cette occasion pour y intégrer les réflexions du diagnostic et du présent plan de mobilité active pour orienter les objectifs de sa nouvelle mouture.</p>
	<p>1.1.2 Revoir la réglementation municipale</p> <p>Très peu d'éléments ayant trait à l'encadrement des transports actifs sont traités dans le cadre des règlements d'urbanisme dolbeu-mistassinois. En ce sens, la Ville de Dolbeau-Mistassini, avec ses partenaires, aurait avantage à revoir cette réglementation afin qu'ils concordent bien avec la vision et les objectifs de l'éventuelle nouvelle mouture du plan d'urbanisme et qu'ils répondent bien aux enjeux soulevés dans le diagnostic, abordant ainsi la mobilité active dans sa globalité.</p>
	<p>1.1.3 Revoir les politiques municipales</p> <p>Certaines politiques abordent la question de la mobilité active, notamment dans la perspective de sa promotion, sans pour autant l'aborder dans sa globalité et en profondeur. Par conséquent, à l'image de la réglementation municipale, la Ville de Dolbeau-Mistassini, avec ses partenaires, aurait avantage à revoir ces politiques afin qu'elles concordent bien avec une vision englobante des transports actifs. Par exemple, la possibilité d'améliorer le déneigement hivernal pour faciliter le transport actif toute l'année pourrait être analysée.</p>

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
<p>Transport actif considéré surtout sous l'angle récréatif (angle utilitaire non abordé)</p>	<p>1.2.1 Contribuer au développement d'une véritable culture du vélo dolmissois</p> <p>Les transports actifs sont surtout considérés sous l'angle récréatif, comme en témoignent les documents de planification et la réglementation. Or, la Ville de Dolbeau-Mistassini pourrait affirmer son engagement envers la mobilité active utilitaire et la mobilité active dans sa généralité, particulièrement du point de vue du vélo, en poursuivant la démarche qu'elle avait entreprise en lien avec la certification VÉLOSYPATHIQUE au printemps 2018. À ce moment, elle était parvenue à obtenir une mention honorable qui attestait du fait qu'elle était dans la bonne direction et que l'intégration des suggestions proposées au sein du rapport de rétroaction fourni par Vélo Québec lui permettrait potentiellement d'être officiellement certifiée.</p> <p>Le fait d'obtenir une certification pourrait grandement contribuer au développement d'une véritable culture du vélo dolmissois. En effet, la démarche de certification, qui nécessite un renouvellement aux trois ans, permettrait à la Ville de nourrir sa vision en continu, et ce, en considérant toutes les sphères de la pratique du vélo. Certaines villes qui ont une population relativement similaire à celle de Dolbeau-Mistassini, comme Bromont et Chelsea, ont entrepris cette démarche.</p> <p>1.2.2 Consolider les milieux urbanisés</p> <p>Les impacts de l'étalement urbain sont notés au plan d'urbanisme. Des développements excentriques, peu denses et surtout résidentiels peuvent être observés de part et d'autre du territoire dolmissois. Cela a ainsi pour effet de faire en sorte que les distances de déplacement sont longues et que les destinations (commerces, lieux publics et de divertissement, services) sont relativement peu nombreuses, défavorisant en conséquence l'utilisation des transports actifs. Dans une perspective de facilitation de la mobilité active et d'équité citoyenne, la Ville de Dolbeau-Mistassini aurait, en conséquence, avantage à consolider les milieux urbanisés de son territoire, c'est-à-dire viser une optimisation de l'utilisation de ces milieux déjà habités. En ce sens, elle pourrait favoriser la construction de nouveaux édifices résidentiels en des secteurs déjà dédiés à cette fin et l'insertion de potentielles nouvelles usines dans un périmètre déjà industriel, limitant ainsi la génération de davantage de circulation lourde.</p>

3.2 THÉMATIQUE 2 — POPULATION

Les caractéristiques de chaque individu influencent grandement leur capacité à pratiquer la mobilité active. L'âge influence, entre autres, les enjeux et limitations vécus par chacun, tant au niveau de leur capacité physique que cognitive. Certains besoins se révèlent donc selon l'âge. Afin de favoriser la mobilité active sur son territoire, il importe à la Ville de Dolbeau-Mistassini de prendre en compte les besoins de sa population vieillissante dans le développement de son réseau d'aménagement et services destinés à la mobilité active. Cependant, étant donné la présence de nombreux enfants en bas âges, de trois écoles primaires et de deux écoles secondaires, il importe également de considérer les besoins des personnes en bas âges en matière de mobilité et de sécurité des déplacements.

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Vieillesse de la population	<p>2.1.1 Adapter le milieu aux personnes âgées</p> <p>Considérant le vieillissement important de la population dolbeusoise, il est nécessaire d'adapter le réseau de transport actif aux besoins de la population âgée afin de répondre à ses besoins particuliers. À cet effet, il importe de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assurer une connectivité piétonne (présence de trottoirs, sentiers, etc.) adaptée aux besoins des personnes âgées, dans une vision d'accessibilité universelle, entre les principaux générateurs de déplacements qu'elles fréquentent, les parcs, les espaces verts et leurs lieux de résidence ; • Assurer, en ces endroits, la présence de voies de circulation piétonnes d'une largeur minimale de 2,5 m, permettant le croisement d'aides à la mobilité, etc. ; • Assurer le dégagement de ces voies en toute saison (déneigement, absence d'obstructions telles que des poubelles publiques, etc.) ; • Assurer l'accessibilité verticale et l'adoucissement des voies surélevées (trottoirs, etc.). <p>2.1.2 Assurer une desserte en transport collectif entre les générateurs de déplacements et les lieux de résidence pour personnes âgées</p> <p>On observe régulièrement, chez les personnes âgées, une perte d'autonomie qui restreint ou limite l'usage des transports actifs ou encore l'usage des modes de transports motorisés de façon autonome. On cherche donc à offrir à ces personnes la possibilité de réaliser une partie ou l'entièreté de leurs déplacements via le transport collectif. À cet effet, il faut prévoir la desserte en transport collectif des lieux de résidences pour personnes âgées et une connectivité efficace vers les grands générateurs de déplacement.</p>

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Vieillesse de la population (suite)	<p>2.1.3 Prévoir, à même les parcs, espaces verts et places publiques, des espaces ou aménagements dédiés aux besoins des personnes âgées</p> <p>Les parcs et espaces verts peuvent bénéficier à l'ensemble de la population, et ce, peu importe l'âge. Or, l'aménagement de ces espaces est généralement réalisé en considérant uniquement les besoins des enfants. Conséquemment, ils sont bien munis d'aires de jeux pour cette tranche d'âge. Pour mieux répondre aux besoins des personnes âgées, notamment lors de ou suite à leurs déplacements actifs, il convient de prévoir l'ajout de davantage d'aires ou de mobilier de repos, de lieux ombragés, et de toilettes publiques.</p> <p>2.1.4 Analyser la possibilité d'adhérer à un programme ou à un service de transport actif intergénérationnel favorisant l'inclusion sociale</p> <p>La mobilité active touche toutes les générations de notre population. C'est alors un moyen de rapprocher différentes catégories d'âges, venant ainsi soutenir l'inclusion sociale. Pour certaines personnes âgées et personnes ayant des contraintes de mobilité, il est évidemment difficile d'utiliser des modes de transport actifs pour leurs déplacements. En ce sens, des programmes d'accompagnement pour les personnes âgées peuvent être offerts afin de rassembler les différents groupes d'âge. Cette action pourrait s'inspirer du projet <i>Un vélo une ville</i>. Fondé en 2013, c'est un organisme de bienfaisance qui se donne pour mission de « vieillir dans le bonheur » en offrant des services de balades utilitaires ou de plaisance en triporteur aux aînés tout en favorisant la persévérance scolaire des jeunes. En ce sens, les triporteurs sont opérés par des jeunes en démarche de persévérance scolaire, ce qui leur permet d'obtenir un emploi d'été rémunéré ainsi qu'une bourse d'études à la fin de leur période de travail. Plusieurs villes au Québec participent à ce programme.</p>
Présence de nombreux enfants en bas âge	<p>2.2.1 Revoir le tracé, la configuration et l'aménagement des corridors scolaires</p> <p>Le territoire de Dolbeau-Mistassini comporte trois écoles primaires, dans ses secteurs centraux. Certains des cheminements vers l'école sont identifiés comme corridors scolaires et sont munis d'une signalisation et d'une vitesse réduite (30 km/h) à cet effet. Cependant, plusieurs études de cas au Québec et ailleurs démontrent que les limites de vitesse ne sont pas suffisantes pour limiter la vitesse des véhicules. En effet, les limites sont rarement respectées lorsque le format, l'aménagement et le dégagement visuel de la rue sont trop permissifs face à la vitesse imposée. Lorsqu'on considère que les rues dolbeusoises sont généralement surdimensionnées, il importe de minimiser les conflits potentiels entre véhicules et écoliers par l'ajout d'éléments complémentaires à la limite de vitesse. De plus, on constate au diagnostic que le tracé des corridors scolaires ne reflète pas entièrement les cheminements effectués par les élèves. Considérant ces facteurs, la Ville de Dolbeau-Mistassini, en partenariat avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec devra, sur certains tronçons :</p>

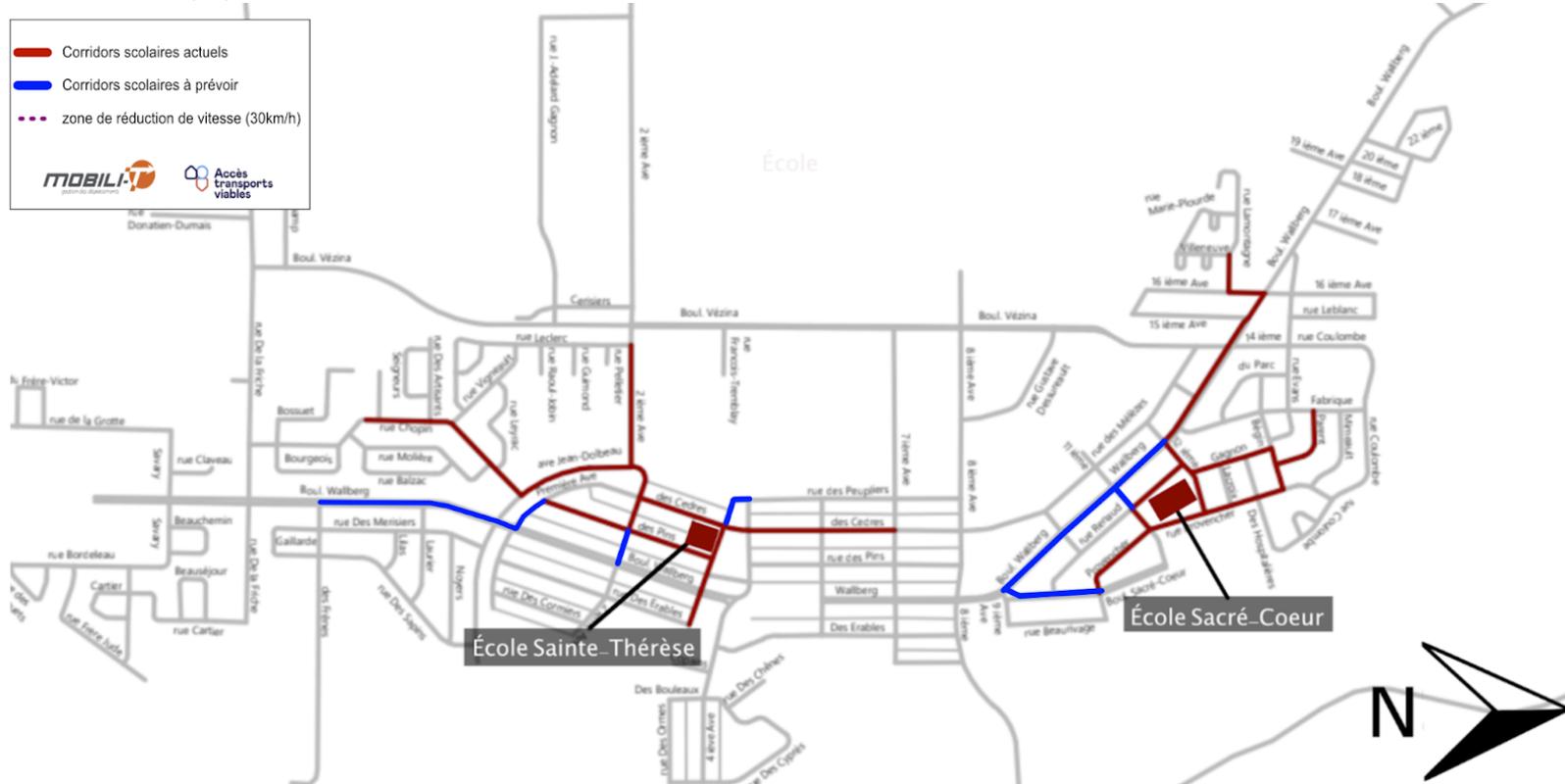
Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Présence de nombreux enfants en bas âge (suite)	<p>2.2.1 Revoir le tracé, la configuration et l'aménagement des corridors scolaires (suite)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimiser le parcours des corridors scolaires afin de refléter et de sécuriser les déplacements réels effectués par les élèves et de répondre et de répondre, de manière proactive, aux besoins futurs des élèves par l'ajout de corridors suivant des tracés logiques entre les écoles et les milieux plus résidentiels à distance de marche qui, même si ce n'est pas le cas maintenant, risquent d'accueillir des élèves résidents à l'avenir ; • Introduire des mesures d'apaisement de la circulation automobile à même ces corridors. <p>Sont illustrés aux <i>Plans 1 à 3</i> ci-dessous des bonifications à apporter aux tracés des corridors scolaires. Un exemple de réaménagement d'un corridor scolaire à proximité d'une école est également présenté.</p>
	<p>2.2.2 Revoir la configuration et l'aménagement de voies de circulation propices à accueillir des personnes en bas âge</p> <p>En plus des corridors scolaires à proximité des écoles, il importe de revoir la configuration des voies de circulation propices à accueillir les déplacements de personnes en bas âge, soit les rues adjacentes aux écoles, aux garderies, aux parcs et aux autres lieux hautement fréquentés par les enfants et adolescents. Au sein de ces rues, il importe d'introduire des mesures d'apaisement de la circulation automobile et des liens cyclables bien identifiés. Ce réaménagement devra suivre le même principe que le <i>Plan 1</i> illustré ci-dessous.</p>
	<p>2.2.3 Revoir la localisation et le nombre de supports à vélos à proximité des écoles</p> <p>Certaines écoles dolmisoises ne sont pas dotées de supports à vélos, ou encore sont munies de supports difficilement repérables ou mal localisés en raison de leur distance des entrées de l'école, des réseaux cyclables ou de leur visibilité restreinte depuis le bâtiment principal. L'ajout de supports de qualité en des endroits stratégiques pour répondre à l'ensemble de ces besoins est donc pertinent.</p>
	<p>2.2.4 Assurer la desserte en transport collectif des lieux fréquentés par des adolescents</p> <p>Les transports collectifs peuvent avoir pour effet de faciliter ou écourter des déplacements actifs chez les adolescents.</p>

Plan 1. Exemple d'aménagement d'un corridor scolaire/voies de circulation propices à accueillir des personnes en bas âge



Source : Google Satellite, 2023 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 3. Bonification proposée au réseau de corridors scolaires des écoles Sainte-Thérèse et Sacré-Cœur



Source : Centre de services scolaire du Pays-des-Bleuets, 2023 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

3.3 THÉMATIQUE 3 — AMÉNAGEMENT

Alors que la majorité des individus sont disposés à voyager à pied ou à vélo, le choix du mode de déplacement que ceux-ci adoptent ou évitent est grandement influencé par des facteurs externes. Outre la proximité, plusieurs facteurs peuvent influencer ce choix : l'aménagement urbain, et la configuration du milieu et des voies de transport représentent l'un de ces principaux facteurs. La présence d'aménagements permettant le transport actif (trottoirs, pistes cyclables, bandes piétonnes, etc.), la distance à parcourir et l'efficacité du trajet en raison de la configuration des rues, de la connectivité du réseau, de la présence de barrières physiques et des détours imposés par ces dernières, la sécurité perçue ou réelle des voies de circulation en raison de leur configuration (ex. : mesures d'apaisement de la circulation, séparations physiques entre piétons, cyclistes et automobiles, etc.), la qualité des infrastructures ainsi que la convivialité et le plaisir associé à la qualité des voies de circulation et des aménagements aux abords de celles-ci sont tous des facteurs influençant la capacité de chacun en matière de mobilité active. Plusieurs enjeux en matière d'aménagement et de configuration du milieu sont identifiés au diagnostic, et des pistes de solution à ce sujet sont ciblées.

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Surabondance de stationnements	<p>3.1.1 Revoir les normes de stationnement à la réglementation</p> <p>La réglementation actuelle en place, notamment les règlements de zonage et de lotissement, exige que les nouveaux immeubles soient munis d'un nombre minimal de stationnement en fonction de leur usage, superficie, etc. Ces normes imposent également des dimensions minimales assez généreuses en faveur de la voiture. Ces dispositions ont pour effet de favoriser une présence accrue de superficies bétonnées, mais elles favorisent également la surabondance de stationnements aux abords des divers générateurs de déplacements que l'on retrouve sur le territoire. Conséquemment, l'usage de la voiture est favorisé par rapport aux déplacements actifs. De plus, les superficies dédiées au stationnement de véhicules sont peu accueillantes pour les piétons et les cyclistes qui doivent généralement les parcourir pour atteindre leurs destinations. Il est donc de mise de revoir ces normes à la baisse, voire imposer un nombre maximal de stationnements plutôt que l'inverse. La localisation des stationnements et l'implantation des bâtiments peuvent également être normées afin d'éliminer la présence de stationnement en façade — ceux-ci ont des impacts sur les perceptions chez les individus quant à l'importance qu'on accorde à la voiture (les stationnements sont facilement perceptibles incitant donc leur utilisation) ainsi que sur la sécurité et le sentiment de sécurité chez les piétons, notamment si les stationnements ne sont pas délimités. Certaines normes peuvent également être adoptées afin de favoriser une implantation de bâtiments de destinations (commerces, services, etc.) en contiguïté avec la rue/trottoir, et donc, en proximité avec les piétons et cyclistes.</p>

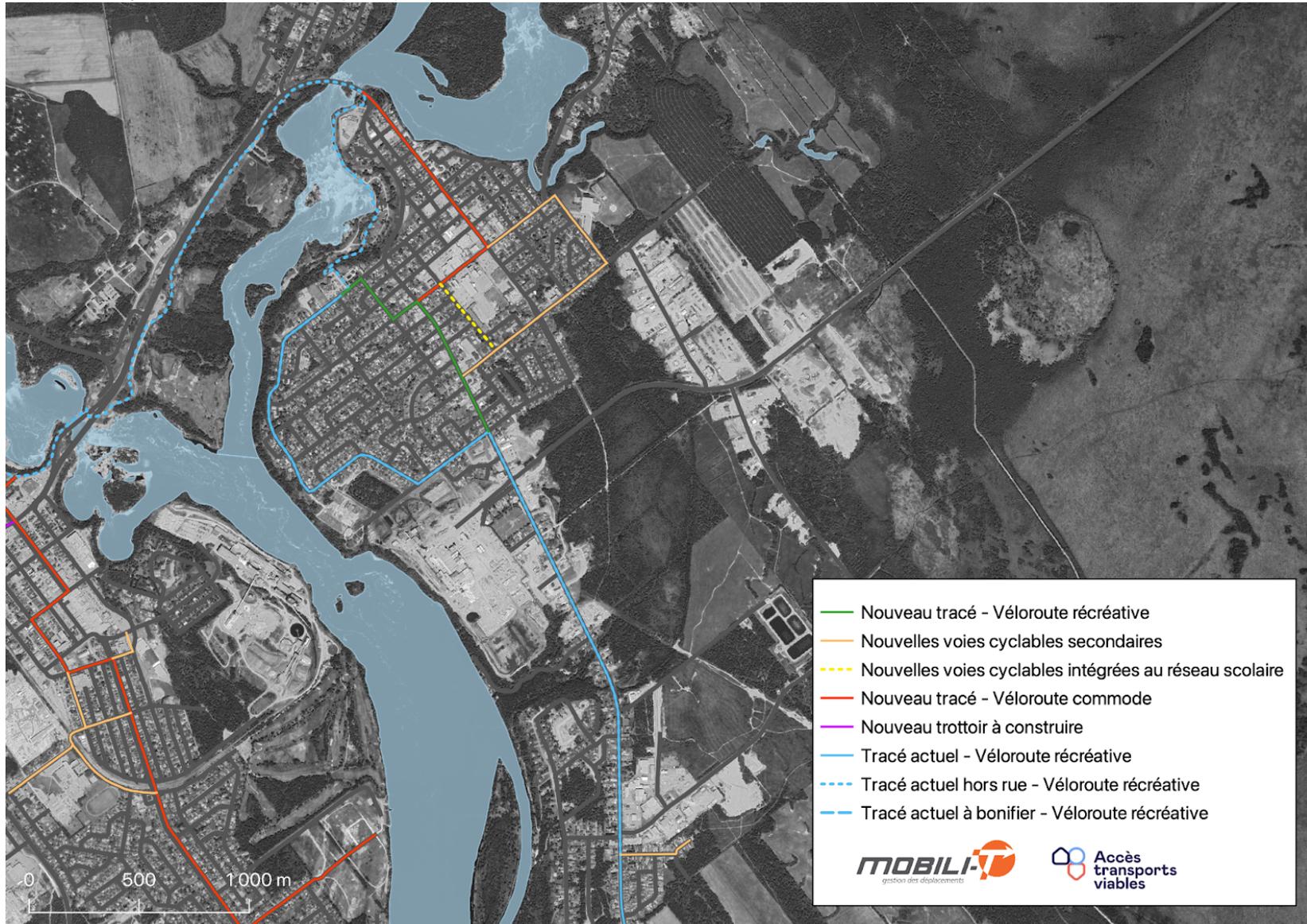
Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Surabondance de stationnements (suite)	<p>3.1.2 Minimiser l'espace dédié au stationnement public et en façade de bâtiments</p> <p>On observe, sur le territoire dolmissois, une forte présence de stationnements publics sur rue ou sur des immeubles publics (parcs, espaces verts, institutions). On retrouve, entre autres, une surabondance de ces types de stationnements en des points centraux des secteurs Dolbeau et Mistassini. Ainsi, ces espaces, notamment ceux sur rue, peuvent être réutilisés pour l'aménagement d'infrastructures qui sont dédiées au transport actif, notamment l'élargissement ou l'ajout de trottoirs et/ou de pistes cyclables. D'ailleurs, certains stationnements sur rue sont ciblés pour de telles interventions aux <i>Plans 4 à 16</i> ci-bas.</p> <p>3.1.3 Sécuriser les espaces de stationnement publics en incorporant des aménagements cyclopiétonniers</p> <p>Étant donné la forte présence de stationnements publics, et que ces espaces sont peu accommodants pour les piétons et les cyclistes, il importe de prévoir des mesures compensatoires pour sécuriser les déplacements actifs au sein même de ces stationnements. L'aménagement de trottoirs, de traverses, et de mesures d'apaisement tel des dos d'âne, et des obstacles à la circulation éphémères (bacs à fleurs, etc.) sont de mise.</p>
Éparpillement des différentes usines générant plus de camionnage	<p>3.2.1 Concentrer les voies de camionnage à l'écart des aménagements destinés aux transports actifs</p> <p>Lorsque possible, prévoir les corridors principaux de transport actif à l'écart des corridors de circulation de camionnage dans des axes routiers dont le partage de l'espace est difficilement envisageable. À titre d'exemple, il convient d'éviter l'Avenue des Érables et certains segments du boulevard Wallberg et de l'Avenue de la Friche. Les <i>Plans 4 à 16</i> présentés ci-bas prennent en compte cet objectif.</p>
Présence de nombreux développements excentriques peu denses et/ou enclavés	<p>3.3.1 Mettre en place des liens de connectivité piétonniers et cyclistes entre les différents milieux</p> <p>Le territoire dolmissois est étendu et comporte divers noyaux interreliés par de grands axes routiers. Afin d'adapter le milieu à la pratique de la mobilité active et de rendre ce mode de transport plus compétitif face à la voiture, il importe de créer de nouveaux liens entre ces divers milieux qui soient parcourables à pied et à vélo, et ce, dans un esprit de consolidation et de structuration, selon les principes de la mobilité active. De tels liens sont illustrés aux <i>Plans 4 à 16</i>.</p>
Limitation des options de transport possibles en hiver, notamment par manque d'aménagements	<p>3.4.1 Créer un lien hivernal entre les secteurs Dolbeau et Mistassini parcourable à pied et à vélo</p> <p>En hiver, il n'existe aucun réel lien marchable ou cyclable entre les secteurs Dolbeau et Mistassini.</p>

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
<p>Limitation des options de transport possibles en hiver, notamment par manque d'aménagements (suite)</p>	<p>3.4.2 Proposer des aménagements sécurisants annuels plutôt que saisonniers</p> <p>Dans le cadre de ce plan de mobilité durable, plusieurs aménagements sont proposés afin de sécuriser les déplacements des personnes se déplaçant à pied ou à vélo ou pour apaiser la circulation automobile. Typiquement, plusieurs de ces types d'aménagement sont saisonniers, ceux-ci devant être retirés en hiver pour permettre le déneigement. Pour pallier cet enjeu, des aménagements permanents sont favorisés lorsque possible et/ou pertinents aux plans ci-bas. Ces aménagements seront davantage compatibles avec les pratiques de déneigement employées par la Ville de Dolbeau-Mistassini : élargissement de trottoirs complets, ajout de traversées piétonnes surélevées, etc.</p>
<p>Manque de connectivité ou de confort cycliste entre les différents secteurs et entre les générateurs de déplacements</p>	<p>3.5.1 Faire de la Véloroute des Bleuets l'axe structurant des déplacements actifs sur le territoire dolmissois</p> <p>La Véloroute des Bleuets parcourt l'ensemble du territoire dolmissois. La Ville gagnerait donc à travailler en collaboration avec les intervenants du ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec et de la Véloroute des Bleuets afin d'interrelier les voies de transport actif à cette structure, ce qui lui offrira la possibilité de véritablement créer un réseau complet qui permettra d'atteindre, à vélo, tous les points d'intérêts dolmissois. Globalement, dans cette stratégie, il est proposé de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bonifier le tracé actuel de la Véloroute des Bleuets afin d'améliorer son efficacité, son confort et son accessibilité (<i>Parcours récréatif</i>, voir les <i>Plans 4 à 7</i> ci-dessous) ; • Ajouter un tracé complémentaire à la Véloroute des Bleuets, soit une piste cyclable utilitaire (<i>Parcours commode</i>, voir les <i>Plans 4 à 7</i> ci-dessous) ; • Joindre quelques embranchements aux deux tracés de la Véloroute, notamment pour accéder aux écoles, aux parcs, aux générateurs de déplacements et à certains grands employeurs, etc. <p>3.5.2 Travailler avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec pour l'ajout d'un pont pour piétons et cyclistes entre le Boulevard Panoramique et le Parc régional des Grandes-Rivières du lac Saint-Jean</p> <p>La voie cyclopiétonne actuellement aménagée sur le Pont de Mistassini est à bonifier en raison de son inconfort et de l'absence d'aménagements permanents pour sécuriser les piétons et les cyclistes. Il serait bien d'ajouter un pont secondaire destiné à l'usage des transports actifs, tout comme celui dans le secteur Dolbeau.</p> <p>3.5.3 Sécuriser les liens cyclables dans les secteurs Sainte-Marguerite-Marie et Vauvert</p> <p>Les voies cyclables dans ces secteurs sont fortement achalandées en saison estivale, notamment pour atteindre les divers attraits touristiques dans le secteur Vauvert. Or, ces voies cyclables sont peu accueillantes, notamment entre le noyau de Sainte-Marguerite-Marie et le premier pont de la Route de Vauvert. Il importe notamment de bonifier ce tronçon.</p>

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Manque de connectivité ou de confort cyclable entre les différents secteurs et entre les différents générateurs de déplacements (suite)	<p>3.5.3 Sécuriser les liens cyclables dans les secteurs Sainte-Marguerite-Marie et Vauvert (suite)</p> <p>Il serait également pertinent de travailler avec les partenaires impliqués afin de créer un lien cyclable vers Péribonka, à même les routes qui le permettent, notamment pour atteindre la navette nautique <i>Le Péribonka</i> vers Le Parc national de la Pointe-Taillon. Ces bonifications sont illustrées aux <i>Plans 17</i> et <i>18</i>.</p>
Manque de supports à vélos	<p>3.6.1 Revoir la localisation et le nombre de supports à vélos à proximité des générateurs de déplacements</p> <p>Afin de rendre les divers lieux d'intérêts et les générateurs de déplacements (parcs, espaces verts et publics, commerces, etc.) sur le territoire accessible pour les cyclistes, il importe de leur permettre d'avoir un lieu de stationnement temporaire pour déposer leurs vélos en toute sécurité. La Ville de Dolbeau-Mistassini a donc toutes les raisons de se donner comme priorité de multiplier les supports à vélos sur son territoire.</p>
Présence d'interruptions de la trame urbaine générant des obstacles aux piétons et cyclistes	<p>3.7.1 Créer des liens de connectivité piétonne et cyclable permettant de traverser aisément ces interruptions</p> <p>Il existe quelques interruptions de la trame urbaine à Dolbeau-Mistassini. Parmi les plus marquants est la voie ferrée au sud du secteur Dolbeau, le centre commercial scindant le boulevard Wallberg entre les 4^e et 6^e Avenues, ainsi que le réseau hydrique scindant les deux secteurs centraux de la ville. Dans la mesure du possible, il importe de créer des liens de connectivité piétonne et cyclable permettant de traverser aisément ces interruptions. Notamment, le lien entre les 4^e et 6^e Avenues.</p>
Manque d'aires de repos	<p>3.8.1 Multiplier les aires de repos</p> <p>Il est nécessaire d'offrir la possibilité aux personnes se déplaçant à pied ou à vélo de se reposer lors de leurs trajets. Ceci est davantage pertinent dans le cadre de déplacements sur de longues distances tels que ceux parcourus par les utilisateurs de la Véloroute. Pour répondre à ces enjeux, il faut intégrer à même les parcours de mobilité active (trottoirs, voies cyclables, etc.) et destinations (parcs, espaces verts, générateurs de déplacements, etc.), davantage de mobilier urbain, tels des bancs et des abreuvoirs. De plus, la Ville de Dolbeau-Mistassini considère tirer profit du charme et de la localisation stratégique du noyau de Sainte-Marguerite-Marie pour en faire une aire de repos cycliste en route vers le secteur Vauvert. Ce dernier objectif est identifié au <i>Plan 17</i> ci-dessous.</p> <p>3.8.2 Mettre en place davantage de mobilier urbain aux endroits stratégiques via des aménagements éphémères quatre saisons</p> <p>Lors de l'utilisation d'un mode de transport actif, il est souvent nécessaire de prendre une pause en raison d'un effort physique, surtout si on souhaite miser sur l'accessibilité universelle.</p>

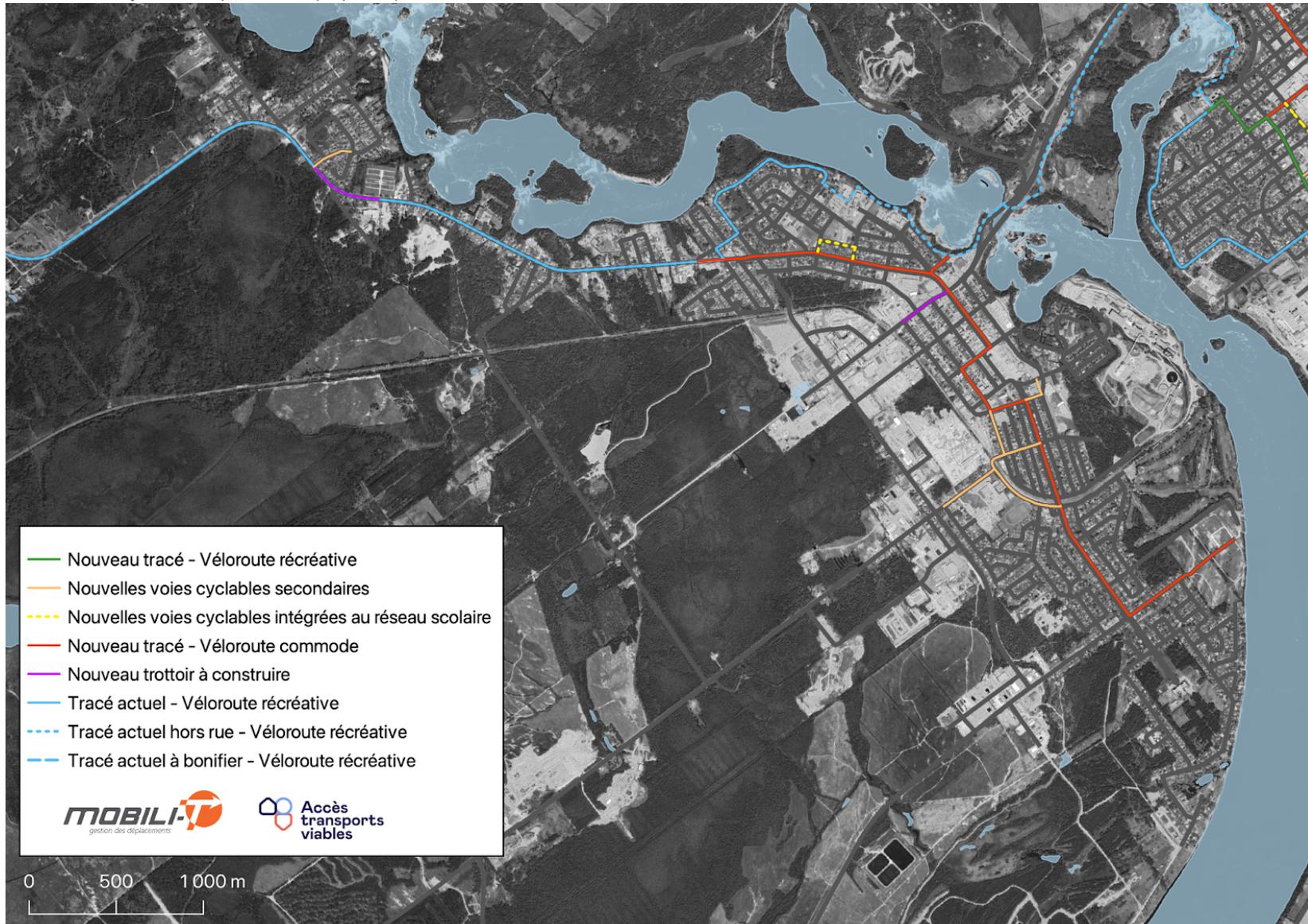
Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Manque d'aires de repos (suite)	<p>3.8.2 Mettre en place davantage de mobilier urbain aux endroits stratégiques via des aménagements éphémères quatre saisons (suite)</p> <p>Mettre en place du mobilier urbain en certains lieux stratégiques permet aux citoyens de pleinement profiter de leurs déplacements. Également, il ne faut pas oublier les utilisateurs de ces modes lors de la saison hivernale. Il est donc primordial de considérer des aménagements quatre saisons, notamment via des aménagements éphémères. Sachant qu'une place éphémère est un espace aménagé temporairement sur un terrain ou emprise de rue, celle-ci serait appelée à changer de vocation lors des différentes saisons.</p>
Présence d'une voirie surdimensionnée et de grands axes inhospitaliers aux piétons et cyclistes	<p>3.9.1 Revoir la dimension et la configuration de certaines rues</p> <p>La voirie surdimensionnée à Dolbeau-Mistassini a pour effet d'inciter les excès de vitesse chez certains automobilistes. Afin de pallier à cet enjeu, il importe de revoir la dimension et le gabarit de certaines rues, dont celles à proximité de générateurs de déplacements, écoles, parcs, espaces verts et autres en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se dotant d'une politique de géométrie des rues et des trottoirs en adéquation avec le plan de mobilité active ; • Révisant le règlement de lotissement (largeur de rues) à la baisse ; • Attribuant l'espace, à même certaines rues ciblées, à des modes de déplacements actifs par l'ajout de voies cyclables, agrandissement de trottoirs, etc. Les <i>Plans 4 à 16</i> ci-dessous illustrent cet objectif. Note : Idéalement, toutes les bandes cyclables devraient être délimitées par des délinéateurs. Une priorisation est cependant identifiée aux plans susmentionnés afin de répartir les coûts. À terme, toutes les bandes devraient en être dotées. • Reconfiguration des intersections problématiques, notamment les intersections identifiées aux <i>Schémas 1 à 6</i>.
Présence de trottoirs généralement étroits	<p>3.10.1 Bonifier la largeur des trottoirs à certains endroits stratégiques</p> <p>Alors que Dolbeau-Mistassini comporte des trottoirs sur la majorité de ses voies dans les secteurs Dolbeau et Mistassini, ceux-ci sont généralement étroits tandis que la largeur des voies automobiles est très large. À certains lieux stratégiques, les trottoirs pourraient être élargis pour permettre d'apaiser la circulation automobile, tout en donnant plus de place aux piétons. Cela aura également pour effet de faciliter leur déneigement. Certains trottoirs sont identifiés aux <i>Plans 4 à 16</i> ci-bas.</p>

Plan 4. Tracés cyclables et piétonniers proposés pour le secteur Mistassini



Sources : Google Satellite, 2023, Vélo Québec, s.d. — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 5. Tracés cyclables et piétonniers proposés pour le secteur Dolbeau



Sources : Google Satellite, 2023, Vélo Québec, s.d. — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 6. Tracés cyclables et piétonniers proposés pour le secteur Vauvert



Sources : Google Satellite, 2023, Mobili-T & Accès transports viables, 2022 — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 7. Tracés cyclables et piétonniers proposés pour le secteur Sainte-Marguerite-Marie



Sources : Google Satellite, 2023, Mobili-T & Accès transports viables, 2022 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 8. Aménagement proposé près de l'intersection de l'Avenue de l'Église et du boulevard Saint-Michel



Sources : Google Satellite, 2023, Mobili-T & Accès transports viables, 2022 –
Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 9. Aménagement proposé près de l'intersection de l'Avenue de l'Église et de la Rue de Quen



Sources : Google Satellite, 2023, Mobili-T & Accès transports viables, 2022 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Note : Deux possibilités ont été analysées sur l'Avenue de l'Église. Dans un premier temps, la possibilité de concentrer les deux voies cyclables du côté sud de l'avenue a été analysée. Cette configuration avait été proposée afin de permettre de conserver le stationnement sur rue du côté nord. Toutefois, les conflits étaient trop nombreux à l'entrée et à la sortie des véhicules sur entrée charretière – les véhicules étant dans l'obligation de traverser deux voies cyclables avec circulation dans les deux sens, faisant en sorte que les risques de collision s'avéraient plus importants. De plus, il était improbable que l'espace permettrait un tel aménagement. Cette configuration n'a donc pas été retenue en faveur de voies unidirectionnelles de chaque côté.

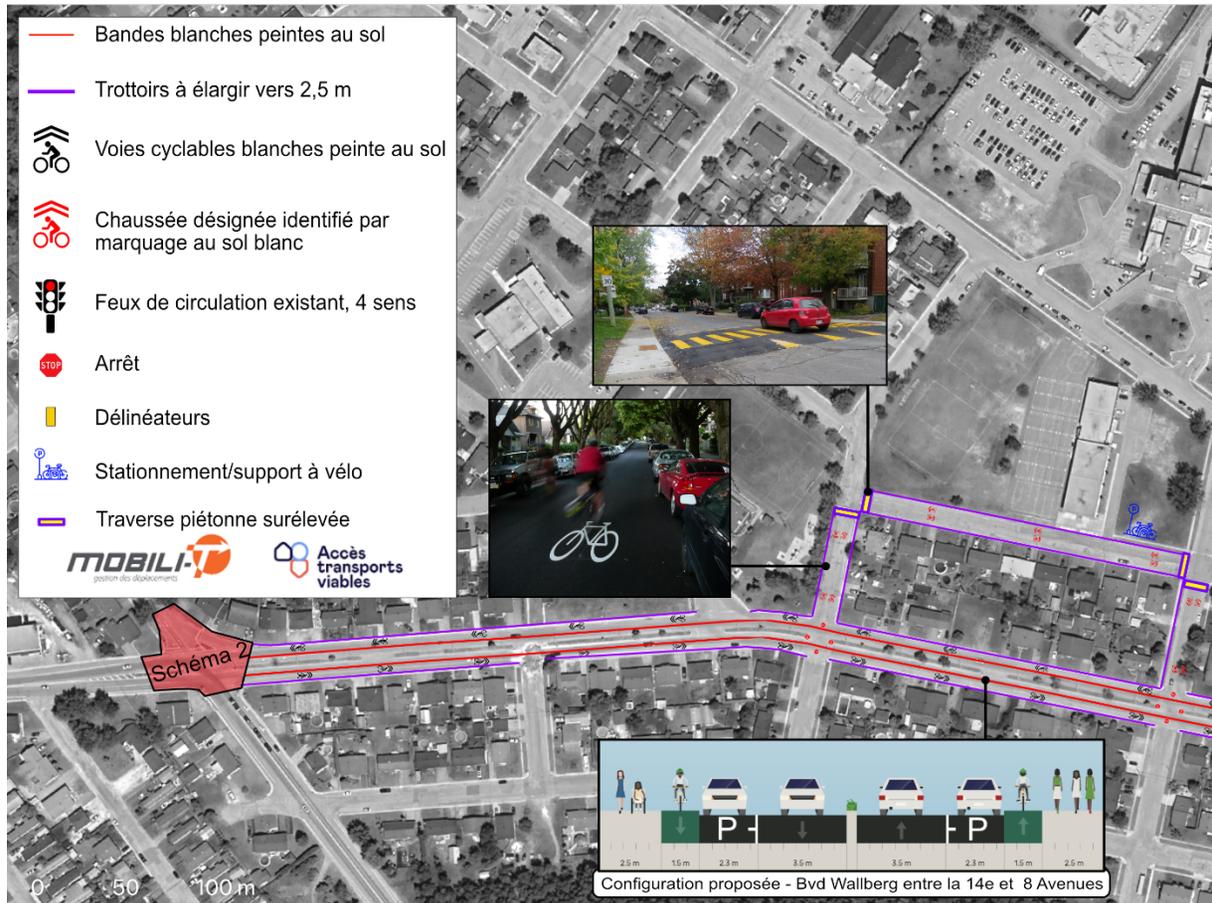
Plan 10. Scénario 1 - Aménagement proposé sur le boulevard Wallberg, portion nord



Sources : Google Satellite, 2023, Mobili-T & Accès transports viables, 2022 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

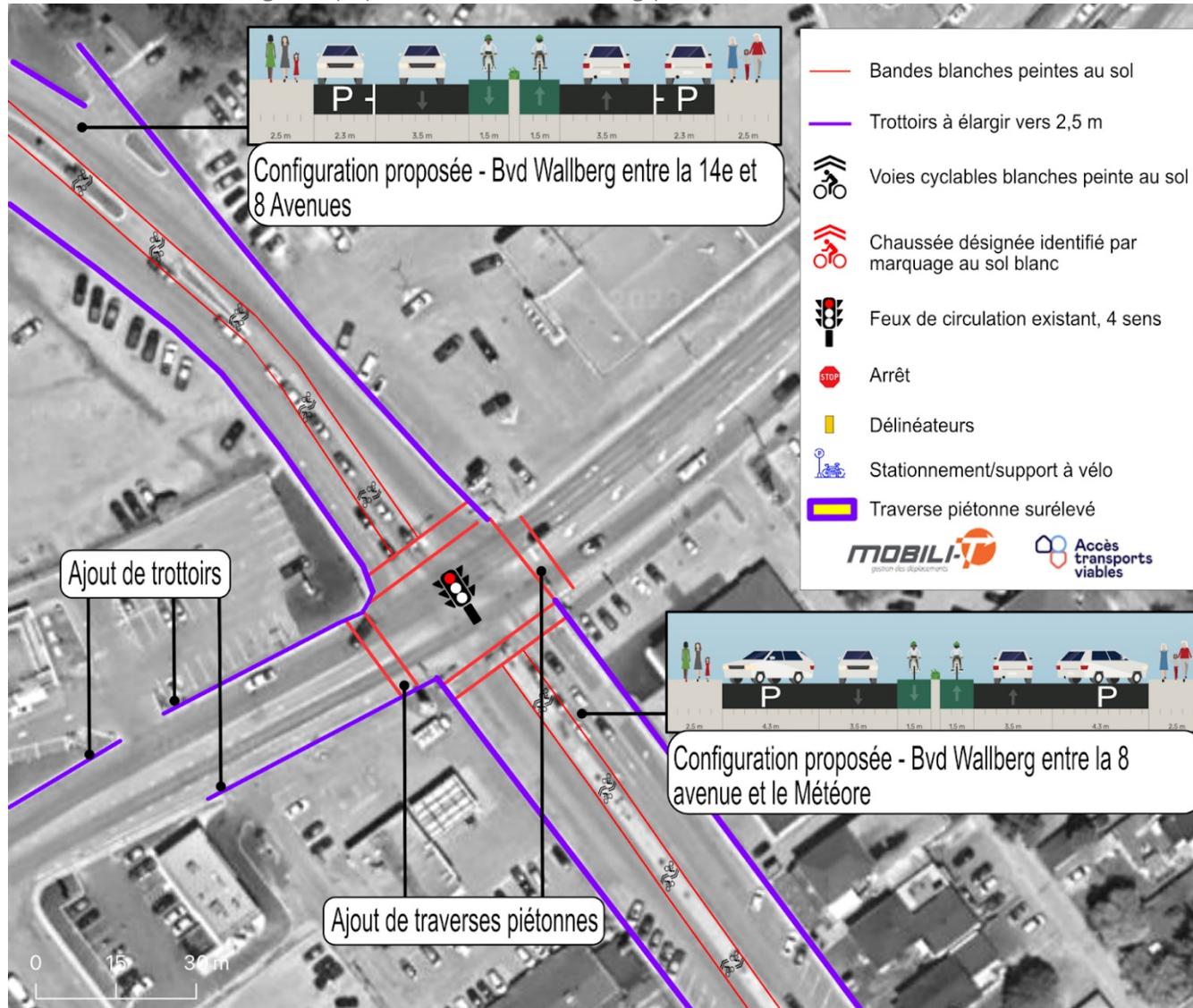
Note : Mentionnons que différentes analyses ont été faites pour proposer les scénarios concernant le boulevard Wallberg, y compris des itinéraires alternatifs sur des voies parallèles telles que la rue des Mélèzes. Ces scénarios n'ont toutefois pas été retenus considérant que l'objectif principal de ce tracé est de permettre une meilleure connectivité avec les destinations, les commerces et les services du secteur. À cet égard, le passage par la rue des Mélèzes représentait plutôt un détour. Notons que si des ajustements devaient être réalisés aux plans finaux des tracés, la rue des Mélèzes est toutefois une option plus acceptable que la rue des Érables compte tenu du volume de voiture et de la présence de camionnage.

Plan 11. Scénario 2 - Aménagement proposé sur le boulevard Wallberg, portion nord



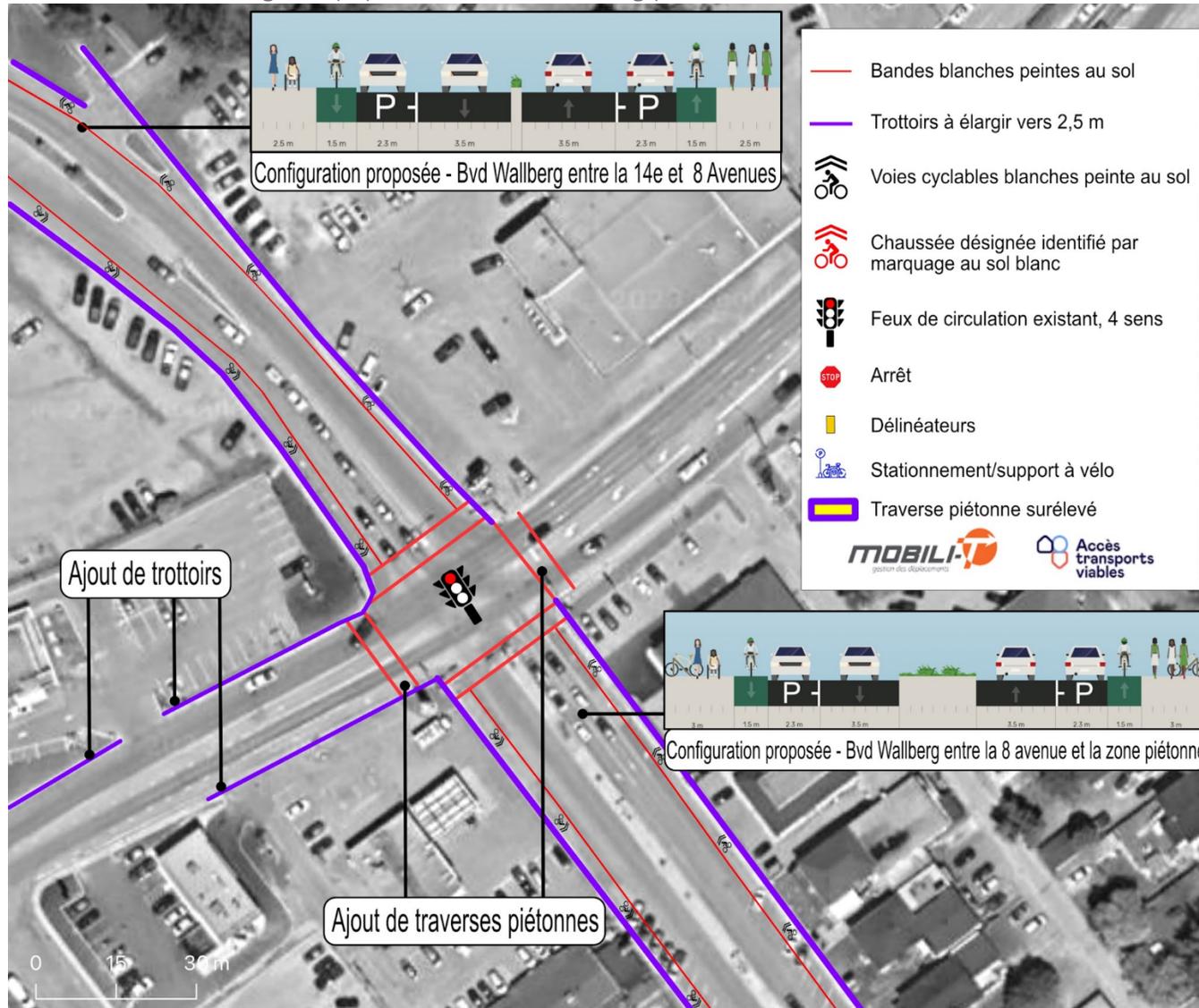
Sources : Google Satellite, 2023, Mobili-T & Accès transports viables, 2022 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 12. Scénario 1 - Aménagement proposé sur le boulevard Wallberg, portion sud



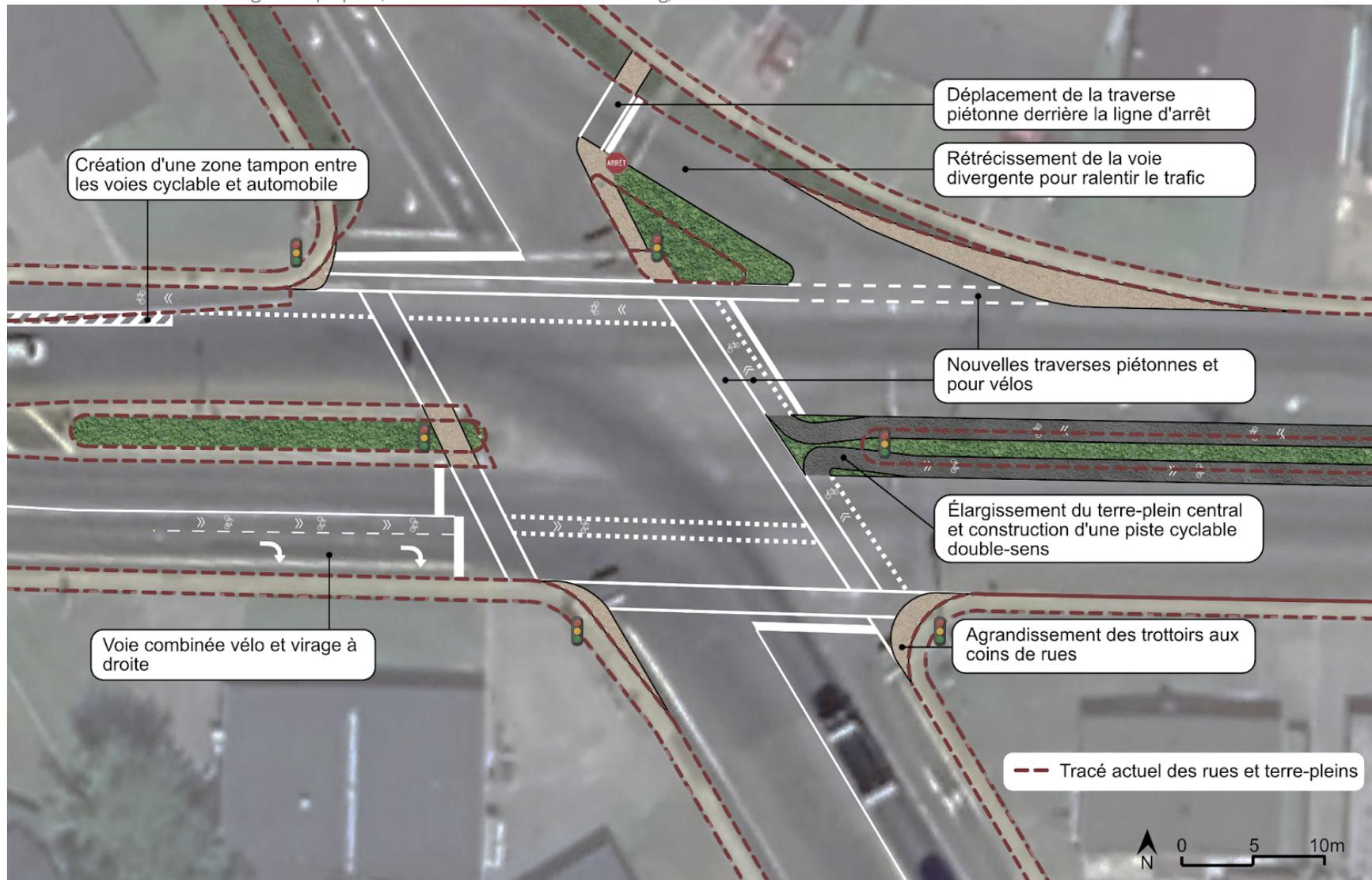
Sources : Google Satellite, 2023, Mobili-T & Accès transports viables, 2022 — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 13. Scénario 2 - Aménagement proposé sur le boulevard Wallberg, portion sud



Sources : Google Satellite, 2023, Mobili-T & Accès transports viables, 2022 — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Schéma 1. Scénario 1 - Aménagement proposé, intersection du boulevard Wallberg, 14^e Avenue et Route 169



Source : Google Satellite, 2023 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Schéma 1. Scénario 2 - Aménagement proposé, intersection du boulevard Wallberg, 14^e Avenue et Route 169



Source : Google Satellite, 2023 — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Schéma 3. Scénario 1 - Aménagement proposé, intersection du boulevard Wallberg, 14^e Avenue et Route 169



Source : Google Satellite, 2023 — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Schéma 4. Scénario 2 - Aménagement proposé, intersection du boulevard Wallberg, 14^e Avenue et Route 169



Source : Google Satellite, 2023 — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 14. Scénario 1 - Aménagement proposé sur le boulevard Wallberg, portion piétonnière



Source : Google Satellite, 2023 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 15. Scénario 2 - Aménagement proposé sur le boulevard Wallberg, portion piétonnière



Plan 16. Aménagement proposé, secteur Dolbeau Sud



Source : Google Satellite, 2023 — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 17. Aménagement proposé, secteur Sainte-Marguerite-Marie



Source : Google Satellite, 2023 — Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Plan 18. Aménagement proposé, traversée de la rivière, Route de Vauvert



Source : Google Satellite, 2023 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Schéma 5. Aménagement proposé, intersection du boulevard Saint-Michel et du Boulevard Panoramique (vue en plan)



Source : Google Satellite, 2023 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

Schéma 6. Aménagement proposé, intersection du boulevard Saint-Michel et du Boulevard Panoramique (vue en 3D)



Source : Google Satellite, 2023 – Réalisation : Mobili-T & Accès transports viables, 2023

3.4 THÉMATIQUE 4 — SIGNALÉTIQUE

La signalisation est un outil essentiel dans la mise en place d'un réseau de transport actif qui se veut structurant. C'est effectivement elle qui assure sa lisibilité, c'est-à-dire la facilité avec laquelle les usagers auront à le comprendre et à identifier ses différentes composantes. Celle-ci permet notamment aux citoyens de connaître sa localisation ainsi que son tracé, et de ne pas se perdre sur ce dernier, particulièrement si le réseau en question ne poursuit pas sa route sur un même axe routier sur toute sa longueur. Finalement, la signalisation a pour effet de faire la promotion du réseau et de ses diverses destinations.

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
<p>Manque d'indications sur le territoire quant au tracé de la Véloroute des Bleuets</p>	<p>4.1.1 Bonifier les indications quant au tracé de la Véloroute des Bleuets</p> <p>Par son importance à l'échelle régionale et sa présence au sein de deux secteurs du territoire dolmissois, la Véloroute des Bleuets pourrait véritablement constituer la colonne vertébrale du réseau actif de Dolbeau-Mistassini. Or, son tracé présente certains enjeux de lisibilité, notamment dans le secteur Mistassini, où certains usagers actifs ne parviennent pas toujours à bien saisir les différents tournants qu'elle poursuit. La Ville de Dolbeau-Mistassini et ses partenaires auraient donc avantage à bonifier cette infrastructure via l'installation de pancartes qui indiquent aux cyclistes les tournants que prend la Véloroute des Bleuets, combinée au marquage au sol déjà présent, particulièrement dans les secteurs plus problématiques comme lorsque le tracé quitte la Rue de Quen pour emprunter l'avenue Rousseau.</p>
<p>Attraits touristiques peu signalés sur le tracé de la Véloroute des Bleuets</p>	<p>4.2.1 Signaler davantage d'attraits touristiques sur le tracé de la Véloroute des Bleuets</p> <p>Le plan d'urbanisme relève un certain nombre d'enjeux relatifs à la Véloroute des Bleuets. L'un d'entre eux est lié à la présence d'une signalisation touristique trop limitée sur son tracé, faisant ainsi en sorte de ne pas toujours favoriser l'accès à plusieurs sites d'intérêt dolmissois. En ce sens, il apparaît pertinent que la Ville de Dolbeau-Mistassini, avec ses partenaires de la Véloroute des Bleuets, envisage de signaler davantage les attraits touristiques existants, de sorte à favoriser leur fréquentation, mais également pour contribuer à faire du territoire dolmissois une véritable destination sur le tracé de cette voie cyclable empruntée par de nombreux adeptes du cyclotourisme chaque année. Le choix des attraits à signaler pourrait être effectué avec ses partenaires ainsi qu'avec les acteurs touristiques locaux. Cette signalisation pourrait indiquer les distances et temps approximatifs pour se rendre aux diverses destinations — ceci représente une lisibilité accrue autant du point de vue touristique qu'utilitaire.</p>

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
<p>Manque de signalisation ayant trait aux parcs et espaces verts (n'apparaissent pas sur Google)</p>	<p>4.3.1 Afficher les parcs et espaces verts sur Google Maps</p> <p>Le plan directeur des parcs et espaces verts relève un certain nombre de problématiques d'accessibilité quant aux parcs et espaces verts, et l'une d'entre elles réfère au fait que ces entités du territoire dolmissois ne sont pas toutes bien signalées et qu'elles ne sont pas systématiquement affichées sur Google Maps, ce qui peut contribuer à une méconnaissance de leur existence du côté de la population dolmissoise et des touristes qui visitent le territoire. Dans cette perspective, il pourrait être judicieux que la Ville de Dolbeau-Mistassini entreprenne des démarches, avec ses partenaires, pour afficher ses parcs et espaces verts sur Google Maps, un outil très utilisé.</p> <p>4.3.2 Bonifier la signalisation à l'entrée des parcs et espaces verts</p> <p>Comme il l'a été mentionné au descriptif de l'Action 4.3.1, le plan directeur des parcs et espaces verts fait état d'un certain manque de signalisation des différents parcs du territoire dolmissois, ce qui peut avoir un impact sur leur fréquentation et sur leur accessibilité. En conséquence, la Ville de Dolbeau-Mistassini pourrait envisager de bonifier la signalisation à l'entrée de ces espaces, et s'assurer que toutes les entrées généralement utilisées par les citoyens sont bien couvertes. À titre d'exemple, il pourrait être judicieux de signaler la présence du Parc des Roulottes via son entrée informelle et non entretenue sur la rue Matte.</p>

3.5 THÉMATIQUE 5 — SENSIBILISATION

Pour favoriser l'utilisation des modes de transport actifs sur son territoire, la Ville de Dolbeau-Mistassini aurait avantage à prévoir des actions de sensibilisation, notamment pour induire un changement de normes sociales au sein de la population dolmissoise, en faveur de la mobilité durable.

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
Automobile ancrée dans les mentalités	<p>5.1.1 Mettre en place des campagnes de promotion des modes de transport actifs</p> <p>Dans toute démarche visant un changement de comportements, il est crucial de prévoir des activités de communication conséquentes afin de propager la bonne nouvelle et d'en assurer le succès et la pérennité. La Ville pourrait ainsi mettre sur pied et lancer une campagne de promotion des modes de transport actif, avec différents partenaires, à l'image de la campagne <i>Ici, on déplace de l'air!</i> mise en place au Centre-du-Québec, qui encourage les citoyens centricois à faire usage des déplacements actifs au cours de l'année, tout en relatant les bienfaits d'une telle pratique ainsi que les bons comportements à adopter pour des déplacements en toute sécurité.</p> <p>5.1.2 Réaliser des activités d'information et de sensibilisation sur les transports actifs</p> <p>Pour être en mesure d'opérer un changement des mentalités, la communication est le nerf de la guerre. Dans cette perspective, la Ville pourrait se tourner vers l'organisation d'activités d'information et de sensibilisation sur les transports actifs. Celles-ci pourraient prendre diverses formes, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poursuivre son appui à l'organisation de défis de marche, à l'image de la Ville de Thetford Mines, avec La grande marche Pierre Lavoie en 2022 ; • Organisation d'activités dans le cadre du Mois du vélo, à l'image de la Ville de Lac-Brome qui a encouragé ses citoyens à participer à l'édition 2022 de l'événement, en faisant tirer, parmi les participants, des prix en provenance de commerces locaux. <p>5.1.3 Engager les employeurs, les institutions et les commerçants dans la promotion de la mobilité active</p> <p>Les entreprises, les institutions et les commerçants ont un rôle primordial à jouer en termes de mobilité, puisqu'ils sont les principaux générateurs de déplacements dans la ville, que ce soit pour le travail, les études ou encore les courses et les activités du quotidien. Ainsi, la Ville aurait avantage à les impliquer et à les inciter à mettre en place des mesures pour encourager la mobilité active, comme des supports à vélos, des vestiaires, des douches, des primes au transport actif, de favoriser leur participation au <i>Défi sans auto solo</i>, etc.</p>

Enjeu identifié au diagnostic	Actions
<p>Enjeux de cohabitation entre automobilistes, piétons et cyclistes</p>	<p>5.2.1 Sensibiliser les automobilistes aux excès de vitesse et au partage de la route</p> <p>Les excès de vitesse et le manque de tolérance des automobilistes à l'égard des autres usagers de la route, comme les piétons et les cyclistes, représentent un enjeu pour la sécurité routière. En ce sens, la Ville pourrait mettre en place des campagnes d'information et de sensibilisation sur ces enjeux, à l'image de ce que réalise, depuis 2008, la Ville de Drummondville avec ses campagnes successives sur le sujet : <i>Priorité piéton</i> (2008 à 2011), <i>Courtoisie</i> (2012 à 2013), <i>Je suis courtois</i> (2014-2019) et <i>Calme le lapin en toi</i> (depuis 2020) (voir <i>Figure 1</i>). Par ailleurs, elle pourrait également envisager la mise en place d'une signalisation percutante, à l'image de la Ville de La Prairie qui a fait le choix d'installer des panneaux de sécurité avec des silhouettes d'enfants en bordure ou en milieu de rue afin de sensibiliser davantage les automobilistes à ralentir dans les zones scolaires ou à proximité des parcs (voir <i>Figure 2</i>).</p>
<p>Inaccessibilité de la Maison du vélo</p>	<p>5.3.1 Proposer à la Véloroute des Bleuets de déplacer la Maison du vélo en un endroit plus facilement accessible</p> <p>La localisation actuelle de la Maison du vélo, près du bureau d'information touristique sur le Boulevard des Pères n'est pas idéale du point de vue de la fonctionnalité et de la sécurité. Il pourrait ainsi être pertinent, pour la Ville, d'évaluer, en collaboration avec ses partenaires, la déplacer en un endroit plus facilement accessible, sur le tracé de la Véloroute des Bleuets, comme à la Maison du Parc régional des Grandes-Rivières du lac Saint-Jean. De cette façon, la Maison du vélo pourrait remplir son mandat d'accueil et d'information des cyclistes quant aux services disponibles autour du réseau cyclable, tout en permettant la découverte de lieux touristiques agréables du territoire dolmissois.</p>

Figure 1. Exemple de la campagne *Je suis courtois*



Source : Ville de Drummondville, 2016

Figure 2. Exemple de signalisation percutante



Source : Le Reflet, 2019

4. PLAN DE MISE EN ŒUVRE

	Service municipal	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4	Priorité 5	Priorité 6	Priorité 7	Priorité 8	Priorité 9	Priorité 10	Priorité 11
Thématique 1 – Vision												
1.1.1 Revoir le plan d'urbanisme	U	X										
1.1.2 Revoir la réglementation municipale	G		X									
1.1.3 Revoir les politiques municipales	G		X									
1.2.1 Contribuer au développement d'une véritable culture du vélo dolmissoise	CM									X		
1.2.2 Consolider les milieux urbanisés	U	En continu										
Thématique 2 – Population												
2.1.1 Adapter le milieu aux personnes âgées	TPI			X								
2.1.2 Assurer une desserte en transport collectif entre les générateurs de déplacements et les lieux de résidence pour personnes âgées	DE			X								
2.1.3 Prévoir, à même les parcs, espaces verts et places publiques, des espaces ou aménagements dédiés aux besoins des personnes âgées	L			X								
2.1.4 Analyser la possibilité d'adhérer à un programme ou à un service de transport actif intergénérationnel favorisant l'inclusion sociale	CM				X							
2.2.1 Revoir le tracé, la configuration et l'aménagement des corridors scolaires	TPI			X								
2.2.2 Revoir la configuration et l'aménagement de voies de circulation propices à accueillir des personnes en bas âge	TPI				X							
2.2.3 Revoir la localisation et le nombre de supports à vélos près des écoles	TPI			X								
2.2.4 Assurer la desserte en transport collectif des lieux fréquentés par des adolescents	DE					X						

Légende : TPI = travaux publics et ingénierie, U = urbanisme, DE = développement économique, CM = conseil municipal C = communications, L = loisirs.

	Service municipal	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4	Priorité 5	Priorité 6	Priorité 7	Priorité 8	Priorité 9	Priorité 10	Priorité 11
Thématique 3 – Aménagement												
3.1.1	Revoir les normes de stationnement à la réglementation	U	X									
3.1.2	Minimiser l'espace dédié au stationnement public et en façade de bâtiments	U							X			
3.1.3	Sécuriser les espaces de stationnement publics en incorporant des aménagements cyclopiétonniers	TPI					X					
3.2.1	Concentrer les voies de camionnage à l'écart des aménagements destinés aux transports actifs	U							X			
3.3.1	Mettre en place des liens de connectivité piétonniers et cyclistes entre les différents milieux	TPI							X			
3.4.1	Créer un lien hivernal entre les secteurs Dolbeau et Mistassini parcourable à pied et à vélo	TPI	X									
3.4.2	Proposer des aménagements annuels plutôt que saisonniers	TPI				X						
3.5.1	Faire de la Véloroute des Bleuets l'axe structurant des déplacements actifs sur le territoire dolmissois	L				X						
3.5.2	Travailler avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec pour l'ajout d'un pont pour piétons et cyclistes entre le Boulevard Panoramique et le Parc régional des Grandes-Rivières du lac Saint-Jean	CM										X
3.5.3	Sécuriser les liens cyclables dans les secteurs Sainte-Marguerite-Marie et Vauvert	TPI								X		
3.6.1	Revoir la localisation et le nombre de supports à vélos à proximité des générateurs de déplacements	TPI	X									
3.7.1	Créer des liens de connectivité piétonne et cyclable permettant de traverser aisément ces interruptions (<i>de la trame urbaine</i>)	TPI							X			
3.8.1	Multiplier les aires de repos	TPI				X						

Légende : TPI = travaux publics et ingénierie, U = urbanisme, DE = développement économique, CM = conseil municipal C = communications, L = loisirs.

	Service municipal	Priorité 1	Priorité 2	Priorité 3	Priorité 4	Priorité 5	Priorité 6	Priorité 7	Priorité 8	Priorité 9	Priorité 10	Priorité 11
Thématique 3 – Aménagement (suite)												
3.8.2 Mettre en place davantage de mobilier urbain aux endroits stratégiques via des aménagements éphémères quatre saisons	TPI						X					
3.9.1 Revoir la dimension et la configuration de certaines rues	TPI								X			
3.10.1 Bonifier la largeur des trottoirs à certains endroits stratégiques	TPI						X					
Thématique 4 – Signalétique												
4.1.1 Bonifier les indications quant au tracé de la Véloroute des Bleuets	C		X									
4.2.1 Signaler davantage d'attraits touristiques sur le tracé de la Véloroute des Bleuets	C		X									
4.3.1 Afficher les parcs et espaces verts sur Google Maps	C		X									
4.3.2 Bonifier la signalisation à l'entrée des parcs et espaces verts	TPI		X									
Thématique 5 – Sensibilisation												
5.1.1 Mettre en place des campagnes de promotion des modes de transport actifs	C	En continu										
5.1.2 Réaliser des activités d'information et de sensibilisation sur les transports actifs	C	En continu										
5.1.3 Engager les employeurs, les institutions et les commerçants dans la promotion de la mobilité active	CM									X		
5.2.1 Sensibiliser les automobilistes aux excès de vitesse et au partage de la route	C	En continu										
5.3.1 Proposer à la Véloroute des Bleuets de déplacer la Maison du vélo en un endroit plus facilement accessible	L		X									

Légende : TPI = travaux publics et ingénierie, U = urbanisme, DE = développement économique, CM = conseil municipal C = communications, L = loisirs.

5. PROGRAMMES DE FINANCEMENT DISPONIBLES

Le tableau ci-dessous présente des programmes d'aide financière disponibles pouvant être utiles à la mise en place de certaines actions.

Programme existant	Financement	Date limite	Action(s) éligible(s)
<p>Fonds pour le transport actif</p> <p>Mis en place par Infrastructure Canada, il poursuit l'objectif « d'augmenter la quantité, l'utilisation et la qualité totales des infrastructures de transport actif dans tout le Canada »</p> <p>Deux types de projets peuvent bénéficier d'un financement : les projets de planification et les projets d'immobilisations</p>	<p>Jusqu'à 50 000 \$ (projet de planification) (100 % des dépenses admissibles)</p> <p>Jusqu'à 50 millions \$ (projet d'immobilisations) (60 % des dépenses admissibles)</p>	<p>Prochain appel de demandes à surveiller</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'en 2026-2027</p>	<p>1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.1.1, 2.1.3, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 3.1.3, 3.2.1, 3.3.1, 3.4.2, 3.5.1, 3.5.2, 3.6.1, 3.7.1, 3.8.1, 3.9.1, 3.10.1, 4.1.1, 4.2.1, 5.1.1, 5.1.2 et 5.2.1</p>
<p>Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)</p> <p>Mis en place par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, il poursuit les objectifs de « développer des réseaux piétonniers et cyclables efficaces, concurrentiels et complémentaires par rapport aux autres modes de transport en milieu urbain, améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes en développant des infrastructures conformes aux normes de conception et de signalisation en vigueur, développer l'offre de vélos en libre-service (réguliers ou assistés) dans les milieux urbanisés »</p>	<p>Montant variable selon le type de travaux admissibles (50 % des dépenses admissibles)</p>	<p>Prochain appel à projets à surveiller</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	<p>3.2.1, 3.3.1, 3.5.1, 3.5.2, 3.5.3 et 3.7.1</p>
<p>Programme d'aide aux infrastructures de transport actif</p> <p>Mis en place par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, il poursuit les objectifs de « favoriser le développement et la consolidation du réseau de la Route verte et des réseaux cyclables régionaux qui s'y greffent, d'aider les partenaires à conserver, à améliorer et à mettre aux normes ces infrastructures ainsi que de les soutenir dans l'entretien des segments relevant de leur responsabilité ». Ce programme comporte trois volets, soit le développement de la Route verte et de ses embranchements, l'amélioration des infrastructures de transport actif et l'entretien de la Route verte et de ses embranchements.</p>	<p>Montant variable selon le type de travaux admissibles dans chacun des volets (50 % des dépenses admissibles effectivement engagées)</p>	<p>Prochain appel à projets à surveiller</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	<p>2.1.1, 3.1.3, 3.3.1, 3.5.1, 3.5.3 et 3.10.1</p>

Programme existant	Financement	Date limite	Action(s) éligible(s)
<p>Programme d'aide financière du Fonds de la sécurité routière (PAFFSR)</p> <p>Mis en place par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, il a pour objectifs de « diminuer les risques de décès et de blessures de tous les usagers du réseau routier, notamment les individus vulnérables comme les piétonnes et les piétons, les cyclistes, la clientèle scolaire, les personnes âgées et les personnes handicapées », de « favoriser l'adoption de meilleures pratiques en matière de sécurité routière, qu'il s'agisse de méthodes éprouvées novatrices » et « d'améliorer la sécurité des usagers et usagers de la route près des sites où le risque d'accident est élevé »</p>	<p>Jusqu'à 350 000 \$ (80 % des dépenses admissibles)</p>	<p>Prochain appel à projets à surveiller</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	<p>2.2.1, 2.2.2, 3.2.1 et 3.4.2</p>
<p>Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions</p> <p>Mis en place par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, il a pour objectifs « d'accroître, chez les citoyens et les entreprises, la connaissance des solutions existantes et innovantes de mobilité durable des personnes et des marchandises afin d'en favoriser l'usage et de soutenir des partenaires dans la réalisation d'activités de sensibilisation, d'information, de promotion et de mobilisation de la mobilité durable des personnes et des marchandises »</p>	<p>Jusqu'à 70 000 \$ par projet (50 % des dépenses admissibles)</p>	<p>30 avril 2023 (pour l'année financière 2023-2024)</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	<p>5.1.1, 5.1.2 et 5.2.1</p>
<p>Programme d'aide aux nouvelles mobilités (NOMO)</p> <p>Mis en place par le ministère des Transports et de la Mobilité durable, il vise à « augmenter le nombre de services et d'options de mobilité durable accessibles aux citoyens du Québec afin de les inciter à adopter des comportements de mobilité durable »</p> <p>Son <i>Volet 2 : Plan de gestion des déplacements</i> vise « à augmenter le nombre d'employeurs admissibles qui élaborent un plan de gestion des déplacements pour leurs employés ou qui implantent des mesures de mobilité durable incluses à un tel plan ». Ce dernier comprend les deux sous-volets suivants : élaboration d'un plan de gestion des déplacements (PGD) (2,1) et implantation de mesures prévues dans un PGD (2,2)</p>	<p>Jusqu'à 20 000 \$ (volet 2.1) (50 % des dépenses admissibles)</p> <p>Jusqu'à 75 000 \$ (volet 2.2) (75 % des dépenses admissibles)</p>	<p>15 mars 2023 (pour l'année financière 2023-2024)</p> <p>15 mars 2024 (pour l'année financière 2024-2025)</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	<p>5.1.3</p>