

Plan de mobilité active 2025-2032

Ville de Chandler

Version finale : 26 novembre 2024



Produit par



Rédaction et révision

Valérie Marcon – Directrice générale

Alexandra Leblanc – Coordinatrice de projets en mobilité durable

Mathieu Duchesneau – Conseiller en mobilité durable

Maxime Chamberland – Chargé de projets en mobilité durable



Collaboration

Marc-André Noel, Chargé de projets au service de l'urbanisme et environnement de la Ville de Chandler

Florence St-Germain, Direction régionale de santé publique de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine



TABLE DES MATIÈRES

LEXIQUE	1
1. ÉNONCÉ DE VISION 2025-2032.....	2
2. MISE EN CONTEXTE	3
2.1 MANDAT	3
2.2 OBJECTIFS ET CALENDRIER DE RÉALISATION	4
2.3 MÉTHODOLOGIE.....	4
3. RÉSUMÉ DU DIAGNOSTIC	7
3.1 ANALYSE DES FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES (FFOM)	7
3.2 THÉMATIQUES ET ENJEUX IDENTIFIÉS.....	8
4. PRÉSENTATION DU PLAN D’ACTION (ORIENTATIONS, AXES D’INTERVENTION ET ACTIONS).....	10
4.1 GOUVERNANCE, VISION ET PLANIFICATION URBAINE	11
4.2 CONNECTIVITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX ACTIFS	14
4.3 ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS	18
4.4 ENVIRONNEMENT CONFORTABLE ET PRATIQUE POUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS	21
4.5 COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET ÉDUCATION AUX TRANSPORTS ACTIFS	23
5. PROPOSITION DE PLANIFICATION DES RÉSEAUX ACTIFS ET SCÉNARIOS D’AMÉNAGEMENTS	25
5.1 PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PIÉTON	25
5.2 PLAN DE PRIORISATION DES LIENS PIÉTONS	26

5.3 PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE	27
5.4 PLAN DE PRIORISATION DES LIENS CYCLABLES.....	28
5.5 PLAN D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ACTIVES	29
5.6 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT : ROUTE 132 – SECTEURS RURAUX.....	30
5.7 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT : BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE	40
5.8 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT : RUE COMMERCIALE OUEST.....	43
5.9 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT : MONSEIGNEUR-F.-X.-ROSS ET PLACE DU HAVRE.....	47
5.10 SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : ARÉNA – INTERSECTION.....	53
5.11 SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : AVENUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE	56
5.12 SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : AV. JACQUES-CARTIER	59
5.13 SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : PONT DE LA RIVIÈRE-DU-NORD	61
6. PROGRAMMES ET FINANCEMENT DISPONIBLES	64

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1. RÉSUMÉ DES FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES	7
TABLEAU 2. PRINCIPAUX ENJEUX RESSORTANT DU DIAGNOSTIC.....	8
TABLEAU 3. CLASSIFICATION DES ACTIONS EN FONCTION DE DIFFÉRENTES CARACTÉRISTIQUES	10
TABLEAU 4. RÉSUMÉ DES ACTIONS POUR L'ORIENTATION 1 – GOUVERNANCE, VISION ET PLANIFICATION URBAINE.....	12
TABLEAU 5. RÉSUMÉ DES ACTIONS POUR L'ORIENTATION 2 – CONNECTIVITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX ACTIFS	15
TABLEAU 6. RÉSUMÉ DES ACTIONS POUR L'ORIENTATION 3 – ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS	19
TABLEAU 7. RÉSUMÉ DES ACTIONS POUR L'ORIENTATION 4 – ENVIRONNEMENT CONFORTABLE ET PRATIQUE POUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS.....	22
TABLEAU 8. RÉSUMÉ DES ACTIONS POUR L'ORIENTATION 5 – COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET ÉDUCATION AUX TRANSPORTS ACTIFS.....	24
TABLEAU 10. RÉSUMÉ DES PROGRAMMES DE FINANCEMENT EXISTANTS POUR LE TRANSPORT ACTIF	64



LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 132 EN ZONE RURALE.....	38
FIGURE 2. EXEMPLE VILLE DE MARIA	39
FIGURE 3. SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT DU BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE.....	42
FIGURE 4. EXEMPLE DE LA VILLE DE SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU.....	44
FIGURE 5. EXEMPLE DE BAIE DE STATIONNEMENT – VILLE DE BAIE-SAINT-PAUL.....	46
FIGURE 6. EXEMPLE DE PASSAGE PIÉTON SURÉLEVÉ – VILLE DE TROIS-RIVIÈRES	46
FIGURE 7. EXEMPLE D'AVANCÉE DE TROTTOIR – VILLE DE SALABERRY-DE-VALLEYFIELD	46
FIGURE 8. EXEMPLE D’AFFICHEUR DE VITESSE MOBILE – VILLE DE SAINT-LAMBERT-DE-LAUZON	46
FIGURE 9. EXEMPLE DE MARQUAGE AU SOL – VILLE DE QUÉBEC	46
FIGURE 10. SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT – AV. CHRISTOPHE-CÔTÉ ET MONSEIGNEUR-F.-X.-ROSS OUEST.....	50
FIGURE 11. SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT – MONSEIGNEUR-F.-X.-ROSS EST	51
FIGURE 12. SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT – PLACE DU HAVRE	52
FIGURE 13. SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT – ARÉNA.....	55
FIGURE 14. SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT – AV. HÔTEL-DE-VILLE.....	58
FIGURE 15. SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT – AV. JACQUES-CARTIER	60
FIGURE 16. SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT – PONT DE LA RIVIÈRE-DU-NORD.....	63

LISTE DES CARTES

CARTE 1. PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PIÉTON 2025-2032	25
CARTE 2. PLAN DE PRIORISATION DES LIENS PIÉTONS	26
CARTE 3. PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE 2025-2032	27
CARTE 4. PLAN DE PRIORISATION DES LIENS CYCLABLES 2025-2032	28
CARTE 5. PLAN D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ACTIVES	29
CARTE 6. OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE NEWPORT CENTRE.....	30
CARTE 7. OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE NEWPORT POINT.....	31
CARTE 8. OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE PABOS MILLS – ANSE-AUX-CANARDS.....	32
CARTE 9. OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE PABOS MILLS – RIVIÈRE DU GRAND PABOS OUEST	33
CARTE 10. OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE PABOS MILLS – RIVIÈRE DU GRAND PABOS	34
CARTE 11. OBSTACLES AUX DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE PABOS.....	35
CARTE 12. COUPE DE RUE DE LA VOIRIE ACTUELLE DE LA ROUTE 132 EN ZONE RURALE.....	36
CARTE 13. CONSTATS SUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE CHANDLER – COMMERCIALE / GASPÉSIA.....	43
CARTE 14. CONSTATS SUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE CHANDLER – PLACE DU HAVRE.....	47
CARTE 15. CONSTATS SUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE CHANDLER – POLYVALENTE / CPE / ARÉNA	53
CARTE 16. CONSTATS SUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE CHANDLER – HÔTEL DE VILLE / MARINA	56
CARTE 17. CONSTATS SUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS DANS LE SECTEUR DE CHANDLER – LA DIGUE	61

LEXIQUE

- **Accessibilité** : L'accessibilité définit la capacité d'un individu à bénéficier de son environnement, peu importe ses caractéristiques physiques ou sociales.
- **Accessibilité universelle** : L'accessibilité universelle est une approche inclusive qui prend en compte les différents besoins et les conditions de vie des individus. Elle vise notamment une utilisation équitable de l'environnement bâti.
- **Connectivité** : La connectivité fait référence à la qualité du maillage d'un réseau d'infrastructures cyclables ou piétonnes. Une bonne connectivité devrait permettre d'effectuer des déplacements actifs d'une manière fluide, efficace, et avec un minimum d'obstacles ou de ruptures sur les infrastructures actives.
- **Déplacements domicile-travail** : Trajet effectué régulièrement par un employé de son lieu de résidence vers son lieu de travail et vice-versa.
- **Déplacements récréatifs** : Trajet effectué par une personne dans le but de se divertir, de visiter, de s'entraîner, etc.
- **Déplacements utilitaires** : Trajet effectué par une personne dans le but d'accéder à différents biens et services.
- **Intermodalité** : Les pratiques intermodales se rapportent à l'utilisation de plusieurs modes de mobilité distincts au cours d'un même déplacement.
- **Micromobilité** : Concept qui fait référence à l'utilisation de moyens de transport légers, compacts et généralement électriques (trottinettes électriques, VAE, monocycles électriques, hoverboards, etc.), pour effectuer des déplacements de courte distance.
- **Transport actif** : Déplacement réalisé en utilisant sa propre énergie pour se rendre d'un endroit à l'autre. Il fait essentiellement référence aux déplacements à pied, à vélo ou à l'aide de tout autre mode qui n'est pas motorisé.
- **Usager vulnérable** : Les usagers vulnérables selon le code de la route sont ceux qui comportent le plus de risques de blessures graves en cas d'accident. Par exemple, cela peut être les piétons ou les cyclistes, car ils n'ont aucune protection, contrairement à un véhicule tel qu'une voiture qui comprend une protection métallisée.



1. ÉNONCÉ DE VISION 2025-2032

La mobilité des individus est à la fois un besoin et une condition fondamentale à l'épanouissement des territoires et des communautés. Les répercussions positives de la mobilité active sur l'environnement naturel, la santé des individus, les activités économiques du territoire et la vitalité des communautés sont de plus en plus connues et démontrées. Ces répercussions encouragent les villes et municipalités du Québec à entreprendre des démarches visant à développer une offre de mobilité plus diversifiée, responsable et écologique. Ce plan de mobilité active répond aux enjeux soulevés ces dernières années par la population et la Ville de Chandler en matière de mobilité active. Par l'adoption de ce plan de mobilité active, la Ville de Chandler souhaite se munir d'une vision structurante du développement de son réseau de transport actif, puis de planifier des interventions et des investissements qui sauront lui permettre de favoriser l'utilisation des modes de transport actifs sur l'ensemble de son territoire au cours des sept (7) prochaines années.

D'ici 2032, la Ville de Chandler et ses différents secteurs seront reliés entre eux par des infrastructures et des parcours actifs sécuritaires et bien structurés, conçus en collaboration avec le MTMD, afin de répondre aux besoins présents et futurs de la population. De plus, le centre-ville de Chandler sera traversé par une connexion nord-sud, visant à relier les infrastructures existantes et à lever la barrière géographique imposée par la Route 132.

Un périmètre urbain sûr et inclusif, propice à la pratique des modes actifs pour tous au sein d'un environnement apaisé, connecté et résilient mettant l'accent sur la sécurité des déplacements peu importe le contexte socioéconomique ou la capacité physique des résidents. Quelle que soit l'évolution démographique, urbaine ou les défis futurs, la Ville de Chandler ambitionne, à termes, d'établir une véritable culture de la mobilité active, intégrant tous ses citoyens de tous les horizons (immigrants, personnes vulnérables, travailleurs, etc.), ainsi que ses visiteurs. Ce modèle servira d'exemple pour d'autres municipalités de la MRC du Rocher-Percé et de l'ensemble de la Gaspésie. Par ailleurs, la Ville de Chandler souhaite renforcer son attractivité par rapport aux autres municipalités de la région, afin d'accueillir et d'intégrer efficacement les nouveaux ménages, de contrer la baisse démographique observée ces dernières années, et de mieux répondre aux besoins croissants des aînés, un groupe en forte augmentation sur le territoire. Cette vision guidera les orientations et les actions découlant de ce plan de mobilité active.

2. MISE EN CONTEXTE

2.1 MANDAT

La Ville de Chandler souhaite améliorer les conditions de pratique des transports actifs au sein de sa municipalité, particulièrement du côté de son périmètre urbain. À cet égard, au cours de l'été 2023, cette dernière a mené un projet pilote consistant en l'implantation d'une piste multifonctionnelle bidirectionnelle sur l'accotement de la rue Monseigneur-F.-X.-Ross, le tout en concertation avec la communauté. Ainsi, ces aménagements temporaires ont permis à la Ville de documenter cette expérimentation de sorte à optimiser un éventuel aménagement permanent, mais également de sonder l'acceptabilité sociale autour de tels projets. Ce projet pilote a d'ailleurs été largement apprécié par la population.

Consciente de l'importance de créer un environnement propice à la sécurité et au bien-être de ses citoyens, tout en investissant au bon endroit, la Ville se dote maintenant d'une vision de développement de la mobilité active à l'échelle du Grand Chandler, qui lui permettra de prioriser ses investissements et de guider ses choix en matière d'aménagements. Elle souhaite ainsi répondre aux besoins spécifiques de sa communauté, tout en s'assurant d'une intégration harmonieuse aux infrastructures environnantes.

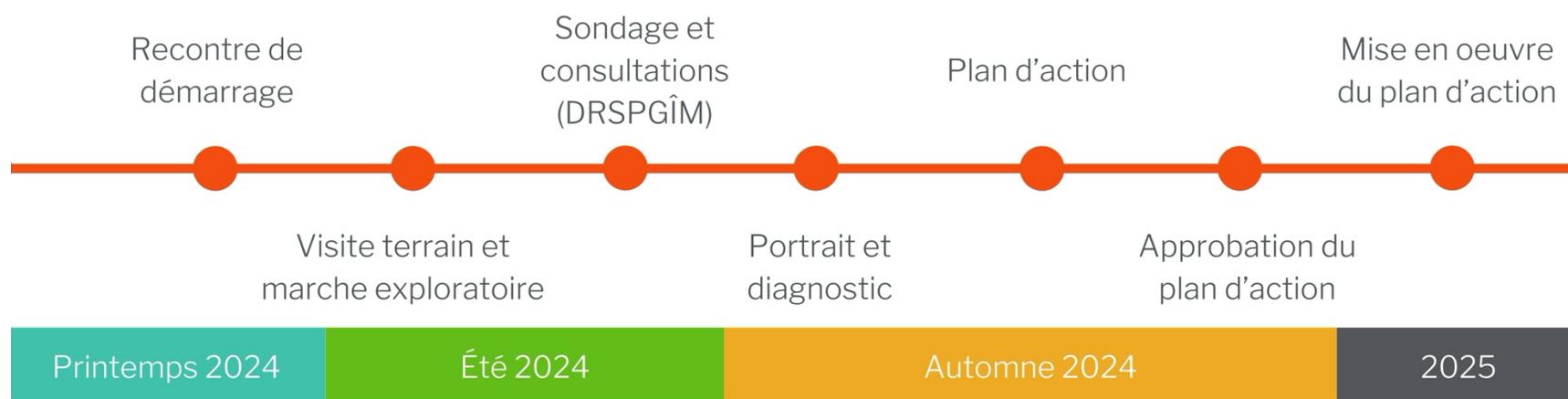
La Ville de Chandler a donc fait appel à Mobili-T pour son expertise en gestion des déplacements et en mobilité durable et active et à la Direction de santé publique de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (DRSPGÎM) pour son expertise en consultation et en participation citoyenne. Concrètement, le mandat implique la réalisation d'un diagnostic et d'un plan de mobilité active qui permettront à la Ville de se doter d'un outil pour guider sa prise de décision concernant le développement de ses réseaux piétonnier et cyclable, dans le but d'accroître et de favoriser la mobilité active sur son territoire.



Mobili-T est un organisme à but non lucratif mandaté par le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMD), dont la mission consiste à rendre les alternatives à l'auto solo accessibles et attrayantes en assistant les employeurs, les municipalités, et le milieu touristique et événementiel dans la mise en place de solutions adaptées qui favoriseront et faciliteront une mobilité durable dans leur contexte. Actif depuis 2007, Mobili-T déploie ses activités dans l'Est du Québec. Son équipe est composée de personnes passionnées formées en aménagement du territoire et spécialisées dans l'élaboration de stratégies d'intervention sur mesure pour des problématiques de mobilité.

2.2 OBJECTIFS ET CALENDRIER DE RÉALISATION

L'objectif de la démarche est de dresser un portrait actuel de la mobilité active à Chandler, d'explorer diverses solutions potentielles et de proposer une priorisation des actions à mettre en œuvre pour encourager la mobilité active parmi les habitants de la Ville de Chandler. Plusieurs étapes ont été franchies par Mobili-T au cours de l'année 2024 pour atteindre cet objectif. Les sondages et consultations ont été réalisées par l'équipe de la DRSPGÎM.



2.3 MÉTHODOLOGIE

Pour mener à bien cette démarche, plusieurs méthodes de collecte de données ont été employées, c'est-à-dire une visite terrain s'étirant sur deux jours ainsi qu'une marche exploratoire de trois heures, une analyse des données recueillies sur place, une collecte d'informations auprès d'intervenants clés (DRSPGÎM, MTMD, Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM), Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), Vélo Québec, Ville de Chandler, etc.), une cartographie des divers aménagements existants et des principaux générateurs de déplacements, un sondage auprès de la population, ainsi que des consultations citoyennes et de certains groupes ciblés.

Analyse des documents de planification

Une analyse approfondie de différents documents de planification et de projets de la Ville de Chandler a été réalisée en tenant compte de la mobilité active. L'objectif principal de cette démarche était de bien saisir les orientations stratégiques de la Ville de Chandler qui structurent l'aménagement de son territoire et guident les décisions municipales, afin que les actions proposées dans le plan de mobilité active soient en cohérence avec ces orientations ou, le cas échéant, proposent des ajustements pour mieux intégrer la mobilité active. Cette analyse se voulait également permettre d'identifier les contraintes et les préoccupations relatives aux transports actifs. Pour obtenir une vue d'ensemble complète et pertinente du contexte local, l'équipe de Mobili-T a aussi analysé plusieurs documents internes et expertises antérieures mises à sa disposition :

- Chandler à pied et à vélo (DRSPGÎM);
- Plan d'aménagement du Parc de la Gaspésia (Ville de Chandler);
- Plan d'urbanisme (Ville de Chandler);
- Plan régional de mobilité durable et collective 2024-2028 (RÉGÎM);
- Politique de déneigement (Ville de Chandler);
- Politique de développement et de l'optimisation du sport et de l'activité physique de plein air 2021-2023 (MRC du Rocher-Percé);
- Politique et Plan d'action 2018-2022 : Municipalité amie des aînés (Ville de Chandler);
- Politique et Plan d'action 2021-2023 : Municipalité amie des aînés (MRC du Rocher-Percé);
- Règlements de lotissement (Ville de Chandler);
- Règlements de zonage (Ville de Chandler);
- Transport actif et pistes cyclables (Ville de Chandler).

Visite terrain et marche exploratoire

Une visite de terrain a été effectuée les 18 et 19 juin 2024 afin de prendre connaissance des infrastructures existantes et de valider à la fois l'inventaire et la qualité des infrastructures piétonnes et cyclables. Cette visite a été préparée à l'aide d'une cartographie préliminaire basée sur des images satellites, Google Street View et d'autres outils, afin de documenter, avec précision, les éléments affectant la sécurité routière ou le confort des usagers en transport actif. L'objectif était d'analyser de manière plus détaillée, sur le terrain, les obstacles potentiels au transport actif dans les secteurs étudiés. Plusieurs observations complémentaires ont également été réalisées avant et après la visite pour valider les données recueillies. En complément de cette visite, une marche exploratoire d'une durée de trois heures a eu lieu le 19 juin en avant-midi, en collaboration avec des intervenants et acteurs clés du territoire. Cette marche a permis de confirmer ou d'infirmer certains

constats issus des analyses préliminaires des infrastructures de transport actif et d'aborder les enjeux qui préoccupent les intervenants de la Ville de Chandler.

Cartographie

Un travail de cartographie a été réalisé en amont des visites de terrain, puis complété à l'aide du logiciel QGIS. Les diverses informations ont été recueillies directement sur place ou auprès de différentes instances, comme le MTMD, Vélo Québec, ainsi que la Ville de Chandler. Ces données ont été compilées au sein de cartes de sorte à faire émerger les enjeux, les contraintes et les besoins liés à la mobilité active, qui n'auraient pas pu être identifiés autrement.

Sondage et consultations

Une consultation, ayant rejoint plus de 500 personnes de la population et de divers groupes ciblés de Chandler, a été organisée par la DRSPGÎM au cours de l'été 2024, dans le but de recueillir des données supplémentaires pour enrichir et affiner la présente démarche. Ce sondage et ces consultations s'inscrivent dans le cadre de l'évaluation d'impact sur la santé (EIS) du plan de mobilité active de Chandler. L'objectif de l'EIS est d'évaluer les impacts du plan sur divers facteurs influençant la santé (sécurité, activité physique, interactions sociales, santé mentale, etc.), ainsi que de proposer des ajustements et recommandations supplémentaires pour améliorer le plan. Le sondage a permis de recueillir les réponses de 477 personnes, soit 5,8 % de la population de Chandler. Les consultations ont également permis de récolter les commentaires d'environ 20 intervenants de diverses organisations de la ville, d'une cinquantaine de citoyens et près de 30 élèves du niveau secondaire. Plus de 500 personnes consultées.

3. RÉSUMÉ DU DIAGNOSTIC

3.1 ANALYSE DES FORCES, FAIBLESSES, OPPORTUNITÉS ET MENACES (FFOM)

À partir des données analysées dans le diagnostic, plusieurs éléments contribuant au contexte (analyse FFOM) des transports actifs sur le territoire de Chandler ont été relevés (tableau 1). Les forces et les faiblesses constituent des éléments internes à la Ville de Chandler, sur lesquels elle exerce une influence directe. Ces éléments peuvent être facilement ciblés par des mesures d'intervention et des actions municipales afin de créer un environnement plus propice à la mobilité active sur le territoire. À l'inverse, les opportunités et les menaces relèvent de facteurs externes sur lesquels la Ville de Chandler n'a que peu ou pas d'influence. Bien qu'il soit difficile de les modifier à court et moyen termes, ces éléments ne sont pas nécessairement permanents et peuvent évoluer avec le temps. Il est essentiel d'en tenir compte dans la réflexion et la mise en œuvre du plan d'action, car ces opportunités et menaces peuvent influencer positivement ou négativement sur les actions menées par la Ville de Chandler dans les années à venir.

Tableau 1. Résumé des forces, faiblesses, opportunités et menaces

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Densité des logements et du cadre bâti au centre-ville; ▪ Engagement politique de la Ville de Chandler et des élus dans la planification des projets de transport actif; ▪ Forte concentration et diversité des commerces et services au centre-ville de Chandler; ▪ Intérêt et une demande latente pour la bonification de l'offre à pour les transports à vélo; ▪ Potentiel des projets urbains (ex. : Parc de la Gaspésia); ▪ Présence de générateurs de déplacements d'importance régionale au centre-ville : Place du Havre, Hôpital de Chandler, Polyvalente, Complexe sportif de Clément-Tremblay et autres; ▪ Présence de liens actifs formels et informels sur le territoire; ▪ Qualité et attrait des infrastructures récréatives au centre-ville de Chandler (la Route Verte, la piste multifonctionnelle de la Digue, le Circuit des Bâtisseurs, les sentiers du Lac Vachon, etc.); ▪ Souci de planifier, recueillir des données et rédiger des documents en amont des projets de mobilité active. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cohabitation des usagers sur les infrastructures actives et sur le réseau routier; ▪ Cohérence des aménagements, de la signalisation et de la priorisation des interventions; ▪ Configuration des espaces de stationnement sur rue ▪ Connectivité des réseaux actifs; ▪ Manque d'infrastructures piétonnes et cyclables, de végétalisation, de mobilier, de supports à vélos, d'éclairage et d'aires de repos dans le centre-ville de Chandler; ▪ Peu de mesures d'apaisement de la circulation sur les axes secondaires et résidentiels; ▪ Politiques et réglementation interne; ▪ Qualité et entretien des infrastructures (ex. coûts de déneigement); ▪ Sécurisation des zones scolaires.

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Offre de services en transport collectif de la RÉGÎM et volonté de faire de Chandler un pôle régional; ▪ Positionnement et rayonnement de la Ville de Chandler à l'échelle régionale; ▪ Présence et diversité d'acteurs clés sur le territoire (RÉGÎM, DRSPGÎM, etc.); ▪ Présence importante de populations vulnérables sur le territoire (nouveaux arrivants, personnes âgées, ménages à faible revenus, personnes à mobilité réduite, etc.); ▪ Topographie favorable aux déplacements actifs (peu de dénivelés). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulation sur la Route 132 (débit, vitesse, convivialité, etc.); ▪ Climat et conditions météo gaspésiennes difficile pour les déplacements actifs; ▪ Configuration linéaire du territoire; ▪ Décroissance et vieillissement de la population ▪ Étendue du territoire couvert par la Ville de Chandler; ▪ Forte culture et dépendance à l'automobile; ▪ Gouvernance des infrastructures sous la responsabilité du MTMD (ex. : pont de la rivière du Nord).

3.2 THÉMATIQUES ET ENJEUX IDENTIFIÉS

Au-delà de l'analyse FFOM, le diagnostic permet également d'identifier les enjeux, les contraintes et les besoins liés au portrait de la situation. L'analyse des données 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 (tableau 2).

Tableau 2. Principaux enjeux ressortant du diagnostic

Thématiques	Enjeux identifiés au diagnostic
Vision et gouvernance	Transport actif peu abordé dans les documents de planification.
	Actuellement pas de vision claire et planifiée du développement du réseau de transport actif.
	Une diversité de documents internes, de projets de grande envergure, de réaménagement d'axes cruciaux ou de vision de la mobilité active informels qui ne s'inscrivent pas dans une planification formelle et d'ensemble de la mobilité active.
	Gouvernance et gestion difficile des infrastructures en collaboration avec le MTDM.
Population et territoire	Étendue du territoire allongeant les distances de déplacements.
	Vieillesse de la population.
	Présence significative de populations vulnérables (ex. : personnes âgées, enfants, personnes à faible revenu, etc.).

Thématiques	Enjeux identifiés au diagnostic
Sensibilisation	<p>Forte culture de l'automobile.</p> <p>Cohabitation difficile entre les usagers sur le réseau routier.</p> <p>Manque d'information sur les réseaux et les services existants.</p>
Environnement urbain	<p>Asphaltage superflu des chaussées.</p> <p>Manque de végétalisation sur le réseau routier et actif.</p> <p>Manque d'aires de repos.</p> <p>Manque de supports à vélos au centre-ville.</p> <p>Manque de mobilier urbain de manière générale.</p> <p>Manque d'éclairage sur certains tronçons clés.</p>
Voirie et circulation automobile	<p>Circulation automobile élevée sur la Route 132.</p> <p>Quantité et configuration des espaces de stationnement sur rue.</p> <p>Infrastructures routières peu favorables aux déplacements actifs.</p> <p>Largeur excessive des chaussées et entrées charretières dans certains secteurs.</p> <p>Vitesse automobile élevée sur certains tronçons.</p>
État et entretien des infrastructures	<p>Limitation des options en hiver pour les déplacements actifs.</p> <p>Certains aménagements peu accessibles pour les personnes à mobilité réduite.</p> <p>Mauvais état de certains trottoirs et de certaines pistes cyclables.</p>
Développement du réseau de transport actif	<p>Enclavement de certains secteurs clés et de poches résidentielles.</p> <p>Manque de mesures d'apaisement sur certains tronçons.</p> <p>Discontinuités des infrastructures sur certains tronçons.</p> <p>Manque de traverses sécurisées pour les usagers actifs.</p> <p>Manque de connectivité entre les sous-ensembles urbains et les axes nord-sud et est-ouest.</p> <p>Manque d'infrastructures actives à certains points névralgiques.</p> <p>Signalisation peu claire ou inexistante à certains endroits clés.</p>

4. PRÉSENTATION DU PLAN D'ACTION (ORIENTATIONS, AXES D'INTERVENTION ET ACTIONS)

Afin de répondre à l'énoncé de vision et aux différents enjeux soulevés dans le diagnostic, le plan d'action s'appuie sur cinq (5) grandes orientations desquelles découleront différents axes d'interventions, puis des actions précises (tableau 3). Ces orientations sont les suivantes :

1. Gouvernance, vision et planification urbaine

Un leadership et une gestion collaborative, proactive, cohérente et prévisible des mesures en mobilité active, qui permettent de créer un environnement urbain sain et favorable à la pratique du transport actif par l'ensemble de la population.

2. Connectivité et développement des réseaux actifs

Un développement des infrastructures, qui permet d'améliorer l'efficacité et l'attrait du transport actif dans le cadre de déplacements utilitaires et récréatifs.

3. Accessibilité et sécurité des déplacements actifs

Un réseau qui permet d'augmenter le sentiment de sécurité et de réduire les freins rencontrés par la diversité d'utilisateurs des transports actifs, et ce, peu importe leurs caractéristiques physiques ou socioéconomiques.

4. Environnement confortable et pratique pour les déplacements actifs

La création d'un environnement favorable aux déplacements actifs, qui permet d'apprécier l'attrait naturel du territoire, et ce, d'une manière confortable et conviviale.

5. Communication, sensibilisation et éducation aux transports actifs

Un discours positif et favorable à la mobilité active, qui permet de générer de véritables changements de comportements chez la population.

Tableau 3. Classification des actions en fonction de différentes caractéristiques

Priorité	Horizon	Budget
Prioritaire (1)	Court terme (+)	Faible (\$)
Secondaire (2)	Moyen terme (++)	Modéré (\$\$)
À considérer (3)	Long terme (+++)	Élevé (\$\$\$)

4.1 GOUVERNANCE, VISION ET PLANIFICATION URBAINE

Une vision claire et une bonne gouvernance sont essentielles pour réussir toute stratégie de mobilité durable. La vision permet de fixer des objectifs à court, moyen et long terme pour la mobilité durable, de donner une direction aux politiques publiques et d'assurer une cohérence entre les différentes initiatives. Elle permet de s'assurer que toutes les actions sont alignées avec un seul objectif commun. Cette vision doit permettre de rassembler les acteurs, facilitant ainsi la coopération et l'engagement des citoyens, entreprises et décideurs locaux envers le plan de mobilité active. Une vision durable favorise des investissements efficaces et cohérents à différentes échelles. Soutenue par une gouvernance proactive, la vision permet d'anticiper les tendances comme l'urbanisation, les changements climatiques et l'évolution des technologies. De plus, une bonne gouvernance implique des mécanismes de prise de décision transparents, participatifs et fondés sur des données. Cela permet d'évaluer efficacement les besoins en infrastructure, les ressources disponibles et les impacts environnementaux ou sociaux des projets. Une bonne gouvernance assure la mise en place de mécanismes de suivi et d'évaluation, permettant de mesurer les résultats des initiatives et d'ajuster les stratégies en fonction des performances. Cela assure une gestion efficace des ressources publiques et une responsabilité envers la population. En résumé, l'ensemble des mesures et actions produiront une vision claire et une gouvernance solide permettent de concevoir une planification urbaine de la mobilité durable inclusive, résiliente et adaptée aux besoins présents et futurs, tout en favorisant un cadre de vie plus sain, plus sécuritaire et plus respectueux de l'environnement (voir le tableau 4 aux pages suivantes).

Principaux enjeux identifiés au diagnostic

- Besoin d'une vision claire et planifiée du développement du réseau de transport actif;
- Gouvernance et gestion difficile des infrastructures en collaboration avec le MTMD;
- Transport actif peu abordé et pris en compte dans les documents de planification;
- Une diversité de documents internes, de projets de grande envergure, de réaménagement d'axes cruciaux ou de vision de la mobilité active informels et ne s'inscrivant pas dans une planification formelle et d'ensemble de la mobilité active (ex. : Balcons sur Mer, projet de verdissement du boulevard René-Lévesque, piste multifonctionnelle de Monseigneur-F.X.-Ross, etc.).

Tableau 4. Résumé des actions pour l'Orientation 1 – Gouvernance, vision et planification urbaine

Axes d'intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
1.1. Intégrer la mobilité durable dans les pratiques internes et dans les principes de planification urbaine	1.1.1. Exiger l'aménagement de liens actifs lors du dépôt de projet pour tout nouveau projet d'envergure.	1	En continu	\$
	1.1.2. Prévoir des moments et des activités de consultation avec les citoyens pour intégrer leurs préoccupations dans la planification des aménagements.	1	En continu	\$
	1.1.3. Saisir les occasions des projets de réaménagement des infrastructures pour intégrer les besoins en transport actif (voir section 5.5).	1	En continu	\$\$\$
	1.1.4. Anticiper et intégrer les besoins en mobilité active dans l'élaboration des outils de planification internes (voir sections 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 et 5.5).	1	En continu	\$
	1.1.5. Développer des règlements spécifiques pour réduire les impacts négatifs des entrées charretières et des stationnements sur rue (consulter le guide urbanistique d'Accès transports viables disponible en ligne).	2	++	\$
	1.1.6. Réviser la réglementation et les politiques municipales actuelles afin qu'elles intègrent les principes favorables à la mobilité active.	2	++	\$
	1.1.7. Développer une grille d'analyse multicritère pour déterminer la priorisation de la réfection et de la construction des infrastructures actives (voir section 5.5).	3	++	\$
	1.1.8. Actualiser le plan d'urbanisme en intégrant des mesures qui favorisent directement le transport actif.	3	+++	\$\$
1.2. Dynamiser la pratique des déplacements actifs auprès du personnel de la ville	1.2.1. Adopter des politiques de déplacements internes favorables aux déplacements actifs.	1	++	\$
	1.2.2. Systématiser la prise en considération des déplacements actifs dans l'organisation d'événements et d'activités par la Ville.	2	En continu	\$
	1.2.3. Organiser des formations destinées aux employés municipaux sur les bonnes pratiques en mobilité active dans une optique d'amélioration continue.	2	En continu	\$\$

Axes d'intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
1.2. Dynamiser la pratique des déplacements actifs auprès du personnel de la ville (<i>suite</i>)	1.2.4. Participer en tant qu'organisation à différentes activités de sensibilisation aux transports actifs pendant l'année (ex. : Mois du Vélo, Défi sans auto solo, etc.).	3	En continu	\$
	1.2.5. Impliquer le personnel dans la planification et la réalisation des interventions du plan d'action en mobilité active.	3	En continu	\$
	1.2.6. Déposer une candidature en tant que collectivité à la certification VÉLOSYPATHIQUE de Vélo Québec afin d'obtenir de la rétroaction sur l'état de la culture vélo de la Ville.	3	++	\$\$
1.3. Élargir et solidifier le partenariat et le dialogue entre la Ville de Chandler et le MTMD	1.3.1. Créer un groupe de travail chargé de planifier des interventions en concertation avec le MTMD et d'en faire le suivi.	1	+	\$
	1.3.2. Développer un guide interne, en collaboration avec le MTDM, regroupant les différents scénarios de réaménagement possibles sur les tronçons de la Route 132 (voir sections 5.6 et 5.7).	3	+++	\$\$
1.4. Assurer un suivi des nouvelles connaissances et de l'utilisation des réseaux actifs afin de les améliorer	1.4.1. Créer un comité consultatif qui fera le suivi des actions du plan de mobilité active.	1	+	\$
	1.4.2. Suivre l'évolution des meilleures pratiques d'aménagement en matière de mobilité active.	1	En continu	\$
	1.4.3. Faire une mise à jour annuelle de l'avancement de chacune des actions du plan d'action en mobilité active.	1	En continu	\$
	1.4.4. Mesurer les retombées et faire rayonner la démarche du plan de mobilité active auprès de la population et des partenaires de la Ville.	2	+	\$
	1.4.5. Documenter et collecter des données en continu sur l'utilisation et la satisfaction des utilisateurs du réseau d'infrastructures actives.	3	En continu	\$\$

4.2 CONNECTIVITÉ ET DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX ACTIFS

Une bonne connectivité et lisibilité du réseau dans le cadre d'un plan de mobilité active est essentielle pour encourager la pratique des modes actifs et rend les déplacements plus efficaces, rapides et sans obstacles sur l'ensemble du territoire. Une bonne connectivité du réseau de transport actif devrait permettre des parcours continus et directs, réduisant les détours, les points morts et les interruptions qui découragent souvent l'utilisation des modes actifs. En assurant des connexions fluides et directes entre les secteurs du Grand Chandler, le centre-ville et les pôles d'activités, la connectivité du réseau de transport actif doit également être pensée en fonction des usagers vulnérables (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc.), et intégrer des infrastructures sécurisées, comme des passages piétons, des pistes cyclables protégées, des intersections et traverses piétonnes sécuritaires, dans le but de contribuer à séparer les flux de circulation motorisés et non motorisés, en créant des itinéraires dédiés aux usagers actifs. Une bonne connectivité doit garantir une accessibilité équitable pour tous les résidents aux différents services essentiels tels que les écoles, les commerces, les lieux de travail et les services publics. Cela permet aux citoyens de tous âges et capacités d'accéder facilement à ces services, sans avoir à utiliser un véhicule motorisé. La connectivité doit également permettre de mieux desservir les zones rurales ou périphériques au centre-ville, souvent moins bien desservies en infrastructures de transport actif et permettre l'intermodalité des modes de transport. Un réseau bien connecté réduit les disparités territoriales et garantit que tous les citoyens, indépendamment de leur localisation, bénéficient d'un accès équitable aux infrastructures actives. En somme, l'ensemble des mesures et actions permettront de connecter les réseaux de transports actifs, de garantir des déplacements fluides, sécurisés et accessibles pour tous, tout en promouvant des modes de transport durables qui améliorent la qualité de vie, la santé de la population et la durabilité de l'environnement (voir le tableau 5 aux pages suivantes).

Principaux enjeux identifiés au diagnostic

- Discontinuités des infrastructures sur certains tronçons;
- Enclavement de certains secteurs clés et de poches résidentielles;
- Manque d'infrastructures actives à certains points névralgiques;
- Manque de connectivité entre les sous-ensembles urbains et les axes nord-sud et est-ouest.

Tableau 5. Résumé des actions pour l’Orientation 2 – Connectivité et développement des réseaux actifs

Axes d’intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
2.1. Consolider les milieux urbanisés	2.1.1. S’assurer de mailler l’ensemble des réseaux de transport actifs de manière à réduire les obstacles et les freins rencontrés par les utilisateurs (voir sections 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 et 5.5).	1	+++	\$\$\$
	2.1.2. Renforcer et sécuriser les noyaux villageois des différents quartiers du Grand Chandler (voir section 5.6).	1	+++	\$\$\$
	2.1.3. Favoriser l’intermodalité dans les noyaux villageois des différents quartiers du Grand Chandler.	2	++	\$\$\$
	2.1.4. Afficher des cartes des réseaux de transport actifs le long des parcours.	2	+	\$\$
	2.1.5. Améliorer la signalisation d’acheminement vers les principaux points de services (toilettes, aires de repos, bureau d’information, points de vue, etc.).	3	+	\$\$
	2.1.6. Réaliser un plan de signalisation des réseaux actifs sur l’ensemble du territoire.	3	++	\$
2.2. Consolider et développer le réseau cyclable à l’intérieur du périmètre urbain	2.2.1. Élaborer le plan directeur du réseau cyclable afin de planifier des aménagements plus efficaces, connectés et sécuritaires (voir section 5.3).	1	+	\$
	2.2.2. Transformer le projet pilote de chaussée balisée Monseigneur-F.-X.-Ross/Daigneault en projet permanent de bande multifonctionnelle unidirectionnelle (voir section 5.9).	1	+	\$\$\$
	2.2.3. Développer un lien nord-sud pour relier les aménagements du projet pilote de Monseigneur-F.-X.-Ross et ceux du Circuit des Bâtisseurs (voir sections 5.9 et 5.12).	1	++	\$\$
	2.2.4. Consolider l’utilisation de la rue Commerciale comme axe principal pour les déplacements utilitaires est-ouest avec des mesures d’apaisement de la circulation (voir section 5.8).	1	++	\$\$
	2.2.5. Assurer au minimum un marquage au sol et une séparation physique dans les projets d’aménagements cyclables.	2	+	\$\$

Axes d'intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
2.2. Consolider et développer le réseau cyclable à l'intérieur du périmètre urbain (<i>suite</i>)	2.2.6. Aménager des pistes cyclables pour relier tous les quartiers du Grand Chandler au centre-ville (voir section 5.6).	2	+++	\$\$\$
	2.2.7. Évaluer la possibilité d'aménager des pistes cyclables en site propre lorsque l'espace et le budget le permettent.	3	+	\$\$\$
	2.2.8. Comblent les discontinuités de la Route Verte avec des pistes cyclables en site propre dans le secteur entre la rue de la Plage et la rue Giroux.	3	+++	\$\$\$
2.3. Consolider et développer le réseau piétonnier à l'intérieur du périmètre urbain	2.3.1. Compléter et éliminer les discontinuités du réseau des infrastructures piétonnes au centre-ville de Chandler (voir sections 5.1 et 5.2).	1	++	\$\$\$
	2.3.2. Intégrer dans le réseau municipal les sentiers informels fortement utilisés et les réaménager adéquatement, dans le but de favoriser des déplacements actifs sécuritaires et efficaces.	2	+	\$
	2.3.3. Évaluer la possibilité d'aménager des trottoirs ou des bandes piétonnes en période transitoire (moins dispendieuses que des trottoirs) lors des réfections de rue lorsque le besoin, l'espace et le budget le permettent (voir sections 5.1 et 5.2).	2	+	\$\$\$
	2.3.4. Intégrer des liens piétonniers dans les nouveaux projets urbains.	2	++	\$\$\$
	2.3.5. S'assurer de créer au minimum des aménagements polyvalents lorsque le contexte ne permet pas l'aménagement de trottoirs.	3	+	\$
2.4. Mieux desservir les principaux lieux d'intérêts et générateurs de déplacement	2.4.1. Augmenter le nombre et la qualité des passages piétons sur les principaux axes de circulation (voir section 5.8).	1	+	\$
	2.4.2. Aménager des infrastructures actives à des fins utilitaires reliant les principaux lieux d'intérêt (voir sections 5.1 et 5.3).	1	++	\$\$\$
	2.4.3. Assurer un entretien régulier et le déneigement de certains liens informels, même en période hivernale afin de favoriser les déplacements utilitaires (voir section 5.5).	2	+	\$

Axes d'intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
2.4. Mieux desservir les principaux lieux d'intérêts et générateurs de déplacement	2.4.5. Aménager des pistes cyclables aux abords et vers les écoles pour inciter le déplacement des enfants à vélo (voir sections 5.8, 5.9 et 5.12).	2	+++	\$\$\$
	2.4.6. Faciliter le franchissement des obstacles naturels et urbains (ex. : cours d'eau, voie ferrée, Route 132, etc.) à l'aide d'infrastructures dédiées aux usagers actifs (voir section 5.13).	2	+++	\$\$\$
2.5. Favoriser l'intermodalité des déplacements actifs	2.5.1. Bien identifier et marquer les lieux d'intermodalité afin que les usagers puissent les utiliser (voir section 5.9).	1	+	\$\$
	2.5.2. Avoir une représentation active auprès de la RÉGÎM afin d'assurer une desserte en transport collectif des générateurs de déplacements, des lieux de résidence pour personnes âgées et des lieux fréquentés par les jeunes et les adolescents.	1	+++	\$\$\$
	2.5.3. Concevoir des lieux d'intermodalité connectés aux réseaux actifs pour favoriser la combinaison de plusieurs modes de transport (voir section 5.9).	2	+++	\$\$\$

4.3 ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

La sécurité des usagers actifs est un élément fondamental dans tout plan de mobilité active. En effet, les usagers actifs sont plus exposés aux dangers liés aux infrastructures de transport, aux interactions avec les véhicules motorisés et aux conditions environnementales. Ces usagers sont donc plus susceptibles d'être gravement blessés en cas d'accident avec des véhicules motorisés. En intégrant des mesures de sécurité dans un plan de mobilité active, il est possible de réduire concrètement le nombre et l'ampleur des accidents et des blessures graves impliquant des usagers actifs. Lorsqu'un plan de mobilité active prend en compte la sécurité des usagers, cela a pour effet de renforcer leur confiance dans l'utilisation des infrastructures de transport actif. La sécurité est un facteur déterminant pour inciter un plus grand nombre de personnes à adopter des modes de transport actifs, surtout parmi les populations les plus vulnérables. Les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, en particulier, sont plus exposés aux risques liés à la mobilité active. La création de zones sécurisées, comme des quartiers à faible vitesse ou des espaces piétonniers avec une circulation motorisée apaisée, assure leur protection et favorise leur autonomie. Des infrastructures sécurisées permettent également de créer un environnement plus calme et agréable pour tous les habitants. Les espaces publics deviennent plus conviviaux et attractifs, favorisant les interactions sociales et les activités en extérieur. Ainsi, les mesures et actions entreprises permettront d'assurer la sécurité de tous les usagers et de contribuer à l'inclusion sociale (voir le tableau 6 aux pages suivantes).

Principaux enjeux identifiés au diagnostic

- Certains aménagements peu accessibles pour les personnes à mobilité réduite;
- Circulation automobile élevée sur la Route 132;
- Infrastructures routières peu favorables aux déplacements actifs;
- Largeur des chaussées et des entrées charretières dans certains secteurs;
- Limitation des options en hiver pour les déplacements actifs;
- Manque de traverses sécurisées pour les usagers actifs;
- Mauvais état de certains trottoirs et de certaines pistes cyclables;
- Présence significative de populations vulnérables (ex. : personnes âgées, enfants, personnes à faible revenu, etc.).
- Quantité et configuration des espaces de stationnement sur rue;
- Vieillesse de la population;
- Vitesse automobile élevée sur certains tronçons.

Tableau 6. Résumé des actions pour l’Orientation 3 – Accessibilité et sécurité des déplacements actifs

Axes d’intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
3.1. Sécuriser et favoriser l’accessibilité au réseau de transport actif	3.1.1. Assurer le marquage au sol du réseau cyclable et les passages piétons avec un effort accru au niveau des intersections et à proximité de certaines installations (établissements scolaires, bâtiments publics, etc.) (voir section 5.8).	1	+	\$\$
	3.1.2. Identifier les rues requérant une modération de la circulation et déterminer les mesures d’atténuation de type dissuasif (voir section 5.8).	1	+	\$\$\$
	3.1.3. Apaiser la circulation sur les rues locales du centre-ville (voir sections 5.7 et 5.8).	1	++	\$\$
	3.1.4. Sécuriser et minimiser l’espace dédié au stationnement public et en façade des bâtiments (voir sections 5.8, 5.10, 5.11 et 5.12).	2	+	\$
	3.1.5. Mettre en place une signalisation plus contraignante pour les automobiles (limites de vitesse, interdictions de stationner, etc.) (voir sections 5.6, 5.7, 5.8 et 5.13).	2	+	\$
	3.1.6. Réduire les distances de traversées dangereuses en implantant des îlots refuges sur le boulevard René-Lévesque ou des avancées de trottoir (voir section 5.7).	2	+++	\$\$
	3.1.7. Évaluer la possibilité d’aménager des passages piétons surélevés au niveau des intersections et des entrées charretières problématiques (voir sections 5.7 et 5.8).	2	+++	\$\$\$
	3.1.8. Augmenter les temps de traverses pour les piétons à certaines intersections ciblées.	3	+	\$
	3.1.9. Éliminer l’autorisation de virage à droite et les bretelles de virage à droite sur les intersections du boulevard René-Lévesque (voir section 5.7).	3	+	\$
	3.1.10. Revoir la dimension et la configuration de certaines rues.	3	++	\$\$\$
	3.1.11. Bonifier la largeur des trottoirs à certains endroits stratégiques (voir section 5.1).	3	+++	\$\$

Axes d'intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
3.2. Renforcer les mécanismes d'entretien des réseaux	3.2.1. Revoir l'exigence de priorité de déneigement pour intervenir sur les axes prioritaires piétons et cyclables (voir section 5.5).	1	+	\$\$\$
	3.2.2. Proposer des aménagements sécurisants quatre saisons plutôt que saisonniers (voir section 5.5).	1	+	\$\$\$
	3.2.3. Élaborer une stratégie et une priorisation d'entretien des infrastructures pour assurer la pérennité des réseaux actifs (voir section 5.5).	1	+++	\$\$\$
	3.2.4. Répertorier et procéder à la réfection des trottoirs et voies cyclables en mauvais état (voir section 5.5).	2	++	\$\$
3.3. Favoriser la cohabitation des usagers sur les infrastructures et veiller à la sécurité des usagers vulnérables	3.3.1. Ajouter des mesures d'apaisement à proximité des écoles (voir sections 5.8 et 5.9).	1	+	\$\$
	3.3.2. Bonifier et s'assurer de la conformité normative de la signalisation des corridors scolaires et des zones scolaires. Ceci pourrait être intégré à un plan de déplacement scolaire.	1	++	\$\$
	3.3.3. Veiller à bien desservir, avec des infrastructures actives, les secteurs et bâtiments tels que HLM, RPA, écoles, etc. (voir sections 5.1 et 5.3).	1	+++	\$\$\$
	3.3.4. Prévoir des aménagements alternatifs et compatibles avec une diversité de modes de transport (voir sections 5.1 et 5.3).	2	+++	\$\$\$
	3.3.5. Revoir et adapter la configuration et l'aménagement de voies de circulation propices à accueillir des personnes en bas âge ou à mobilité réduite.	2	+++	\$\$
3.4. Assurer l'accessibilité universelle des infrastructures	3.4.1. Adopter un guide technique de référence sur l'aménagement, la réfection et la connexion des réseaux cyclables et piétonniers accessibles et sécuritaires intégrant les principes de l'accessibilité universelle.	1	+	\$
	3.4.2. Bonifier et formaliser les pratiques et méthodes de travail de l'équipe des travaux publics afin de tenir compte systématiquement des besoins en matière d'accessibilité universelle des infrastructures actives.	2	En continu	\$
	3.4.3. Offrir une formation ADS+ aux employés municipaux.	2	+	\$\$
	3.4.4. Évaluer la possibilité d'installer des feux sonores aux intersections.	3	+++	\$\$

4.4 ENVIRONNEMENT CONFORTABLE ET PRATIQUE POUR LES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Des aménagements bien conçus garantissent que la mobilité active soit accessible à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite, aux enfants et aux seniors. En effet, le confort des utilisateurs influence directement l'adoption de la mobilité active. Par conséquent, des espaces pratiques et bien entretenus, avec de l'ombre, des bancs pour se reposer se rafraîchir, ou des stations de réparation de vélos, rendent l'expérience agréable et motivent les gens à utiliser ces modes de transport de manière régulière. Le mobilier urbain, comme les bancs et les espaces de repos, permet aux usagers de la mobilité active, notamment les piétons, de faire des pauses, surtout sur des trajets longs ou pour les personnes âgées et les familles. Un mobilier urbain bien placé, comme des barrières ou des séparateurs de voies, contribuent à la sécurité en protégeant les usagers des véhicules motorisés. De plus, un éclairage public efficace améliore la sécurité, notamment la nuit, et rassure les utilisateurs. Par ailleurs, les panneaux de signalisation, les cartes de quartier ou les bornes interactives aident à orienter les piétons et les cyclistes en leur fournissant des informations claires sur les itinéraires, les services à proximité ou les distances. Cela rend les déplacements plus faciles et agréables. Le verdissement des infrastructures améliore la qualité de vie des usagers. Verdir est une action ayant des retombées positives multiples, notamment la création d'espaces ombragées, la réduction de la chaleur en été, l'augmentation du sentiment de bien-être, la réduction du stress. En somme, le verdissement permet la création d'un cadre plus agréable pour les déplacements quotidiens, puisque marcher ou faire du vélo dans un environnement naturel est plus plaisant que dans un espace bétonné. Par conséquent, les mesures et actions du plan d'action permettront l'aménagement d'un environnement pratique et confortable, et de façon générale, de bonifier l'attractivité de l'espace public en le rendant agréable, visuellement et fonctionnellement, ce qui motive les gens à y passer plus de temps et à utiliser davantage les modes de transport actifs (voir le tableau 7 à la page suivante).

Principaux enjeux identifiés au diagnostic

- Manque d'aires de repos;
- Manque d'éclairage sur certains tronçons clés;
- Manque de mobilier urbain de manière générale;
- Manque de supports à vélos au centre-ville;
- Manque de végétalisation sur le réseau routier et actif.

Tableau 7. Résumé des actions pour l’Orientation 4 – Environnement confortable et pratique pour les déplacements actifs

Axes d’intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
4.1. Assurer la quantité et la qualité des équipements cyclables	4.1.1. Mettre en œuvre une stratégie de déploiement des stationnements pour vélos à l’échelle de la ville afin de répondre aux besoins des cyclistes.	1	+	\$\$
	4.1.2. Installer des supports à vélo dans les lieux publics conformément aux recommandations de Vélo Québec.	2	++	\$\$
	4.1.3. Collaborer à améliorer l’offre de vélos en libre-service de la RÉGÎM.	2	+++	\$\$\$
	4.1.4. Encourager l’aménagement de supports à vélos devant les commerces, dans les stationnements privés et dans les nouvelles constructions commerciales et résidentielles de moyenne et haute densité.	3	En continu	\$
	4.1.5. Encourager et accompagner les écoles à installer un nombre suffisant de supports à vélos.	3	+	\$
4.2. Offrir un environnement vert, confortable et convivial	4.2.1. Installer de l’éclairage sur certains tronçons stratégiques et s’assurer du bon éclairage aux intersections.	1	+	\$\$
	4.2.2. Ajouter du mobilier urbain le long du réseau de transport actif.	1	++	\$\$
	4.2.3. Augmenter le couvert végétal sur les grandes artères et dans les aires de stationnement (voir sections 5.7, 5.8, 5.10, 5.11 et 5.12).	1	++	\$\$\$
	4.2.4. Profiter des réaménagements de rues ou de l’implantation d’infrastructures piétonnes et cyclables pour végétaliser davantage les corridors de déplacements actifs à l’intérieur du périmètre urbain (voir sections 5.8, 5.9, 5.10, 5.11, 5.12 et 5.13).	2	+++	\$\$\$
	4.2.5. Multiplier et insérer des aires de repos à des endroits stratégiques.	2	+++	\$\$\$
	4.2.6. Ajouter des toilettes, buvettes et corbeilles pour matières résiduelles sur le sentier du Lac Vachon.	3	+	\$\$

4.5 COMMUNICATION, SENSIBILISATION ET ÉDUCATION AUX TRANSPORTS ACTIFS

Dans le cadre d'un plan de mobilité active, tout développement d'infrastructures et de mesures d'interventions à même le territoire doit être accompagné de mesures de sensibilisation ainsi que d'une communication claire et ciblée à différents groupes pour espérer un changement de comportement significatif en faveur des transports actifs. Les habitudes de déplacement sont bien souvent ancrées dans les pratiques quotidiennes, et sensibiliser le public à ces alternatives actives permet de favoriser une transition vers des modes de transport plus durables. La communication doit informer les citoyens des avantages de la mobilité active, que ce soit en termes de santé, d'environnement, ou bien d'économie, et permet également d'expliquer les infrastructures et les interventions mises en place par la Ville, ainsi que les comportements sécuritaires à adopter sur les différents types d'aménagement afin de favoriser la cohabitation entre les usagers sur le réseau routier. Les nouveaux aménagements peuvent parfois susciter des résistances, que ce soit de la part des automobilistes ou des habitants. Une bonne campagne de communication aide à expliquer les bénéfices à long terme de ces mesures et à répondre aux inquiétudes. Plus les habitants sont informés et impliqués, plus le plan a de chances d'être accepté et utilisé. Une bonne stratégie de communication peut améliorer l'image de la ville à l'origine du plan, en mettant de l'avant l'engagement pour un développement durable, la santé publique et la qualité de vie. En définitive, les actions et les mesures de sensibilisation et de communication permettront de faciliter l'adoption de la mobilité active, de surmonter les obstacles psychologiques et sociaux, et de garantir une meilleure compréhension et acceptation des initiatives mises en place (voir le tableau 8 à la page suivante).

Principaux enjeux identifiés au diagnostic

- Cohabitation difficile entre les usagers sur le réseau routier;
- Forte culture de l'automobile;
- Manque d'information sur les réseaux et les services existants;
- Signalisation peu claire ou inexistante à certains endroits clés.

Tableau 8. Résumé des actions pour l’Orientation 5 – Communication, sensibilisation et éducation aux transports actifs

Axes d’intervention	Actions	Priorité	Horizon	Budget
5.1. Contribuer au développement d’une véritable culture du vélo	5.1.1. Développer et intégrer des approches de planification participative afin de conjuguer les savoirs professionnels et les savoirs citoyens.	1	En continu	\$
	5.1.2. Planifier et multiplier les projets pilotes pour des aménagements temporaires qui permettent de sensibiliser la population.	1	En continu	\$\$\$
	5.1.3. Inclure de nombreuses actions dans la programmation des activités offertes par la Ville afin de favoriser la pratique du vélo (conférence, atelier de mécanique de vélo, etc.).	2	+	\$\$
	5.1.4. Organiser des marches exploratoires dans la ville pour mieux sentir les contraintes réelles et perçues des marcheurs et des cyclistes.	3	En continu	\$\$
	5.1.5. Proposer des activités d’exploration et d’initiation au vélo aux citoyens.	3	En continu	\$\$
5.2. Sensibiliser les plus jeunes à la mobilité active	5.2.1. Organiser des journées et des activités de sensibilisation dans les écoles.	1	En continu	\$\$
	5.2.2. Entamer des démarches pour mettre en place des formations du type « Embarquez, initiation au vélo » de la Fédération québécoise des sports cyclistes dans les écoles.	3	+	\$
	5.2.3. Pérenniser les projets de rues ludiques et mettre au banc d’essai des projets de rues-écoles.	3	++	\$\$
5.3. Informer, sensibiliser et partager des informations à la population sur les bonnes pratiques en transport actif	5.3.1. Élaborer et mettre en œuvre un plan de communication faisant la promotion de la pratique des modes de déplacement actifs, de l’intermodalité et des bons comportements.	1	++	\$\$
	5.3.2. Offrir des séances d’information municipales sur les bonnes pratiques avec les différents usagers sur les réseaux actifs.	1	En continu	\$\$
	5.3.3. Intégrer sur le site de la Ville les cartes et informations au sujet de l’utilisation du réseau de transport actif.	1	++	\$\$\$
	5.3.4. Sensibiliser les automobilistes aux excès de vitesse et au partage de la route.	2	En continu	\$
	5.3.5. Sensibiliser les employeurs, les institutions et les commerçants sur la thématique du stationnement et sur la promotion de la mobilité durable.	3	En continu	\$
	5.3.6. Participer à la campagne « Tous Piétons! » de Piétons Québec, au « Mois du vélo » de Vélo Québec et au « Défi sans auto solo » de l’ACGDQ.	3	+	\$

5. PROPOSITION DE PLANIFICATION DES RÉSEAUX ACTIFS ET SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENTS

5.1 PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PIÉTON ¹

Afin d'atteindre l'objectif de connectivité du réseau piéton, il est essentiel de bien planifier le réseau à long terme. Actuellement, les discontinuités des trottoirs dans certaines zones clés du centre-ville de Chandler, ainsi que les interruptions dans les aménagements des pistes multifonctionnelles, notamment celles de Monseigneur-F.-X.-Ross, du Circuit des Bâtitisseurs et de la Digue, empêchent une connexion complète du réseau actif. Le principal objectif du plan de développement est donc de combler ces discontinuités grâce à des aménagements adaptés aux besoins et à la réalité du terrain, permettant ainsi d'unifier le réseau. Par ailleurs, des projets comme celui du Parc de la Gaspésia et de Han-Logement devraient renforcer certains corridors de déplacements actifs à fort potentiel. À terme, ce plan de développement vise à créer des connexions efficaces et sécuritaires pour tous les usagers actifs dans le cadre de leurs déplacements utilitaires, aussi bien dans les directions est-ouest que nord-sud (carte 1).

Axes d'intervention visés

1.1 / 2.1 / 2.3 / 2.4 / 3.1 / 3.3

Carte 1. Plan de développement du réseau piéton 2025-2032



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

¹ Le choix des tracés indiqués à la carte 1, a été réalisé par Mobili-T selon ses scénarios d'aménagements privilégiés. Ces aménagements pourraient varier en fonction des décisions de la Ville de Chandler.

5.2 PLAN DE PRIORISATION DES LIENS PIÉTONS

Dans l'optique d'atteindre les objectifs du plan de développement du réseau piéton, une classification des liens à prioriser selon trois horizons – court, moyen et long terme – et qui permet à la Ville de Chandler de mieux planifier ses interventions a été utilisée (carte 2). De façon générale, plus les liens piétons identifiés dans le plan sont situés près des pôles de déplacements, plus leur priorité doit être élevée à court terme, afin de sécuriser et consolider le réseau de transport actif actuel. Par ailleurs, les tronçons en cours de réfection ou encore faisant l'objet de projets de réaménagement spécifiques devraient être prioritaires pour maximiser l'opportunité de les sécuriser et de les intégrer au réseau existant. Quant aux autres liens visant à étendre la couverture du réseau ou à combler des discontinuités dans des secteurs moins fréquentés, ils seront considérés à long terme pour enrichir progressivement le réseau piéton de la Ville de Chandler.

Axes d'intervention visés

1.1 / 2.4 / 3.2

Carte 2. Plan de priorisation des liens piétons



Source : Ville de Chandler, 2024 — Réalisation Mobili-T, 2024.

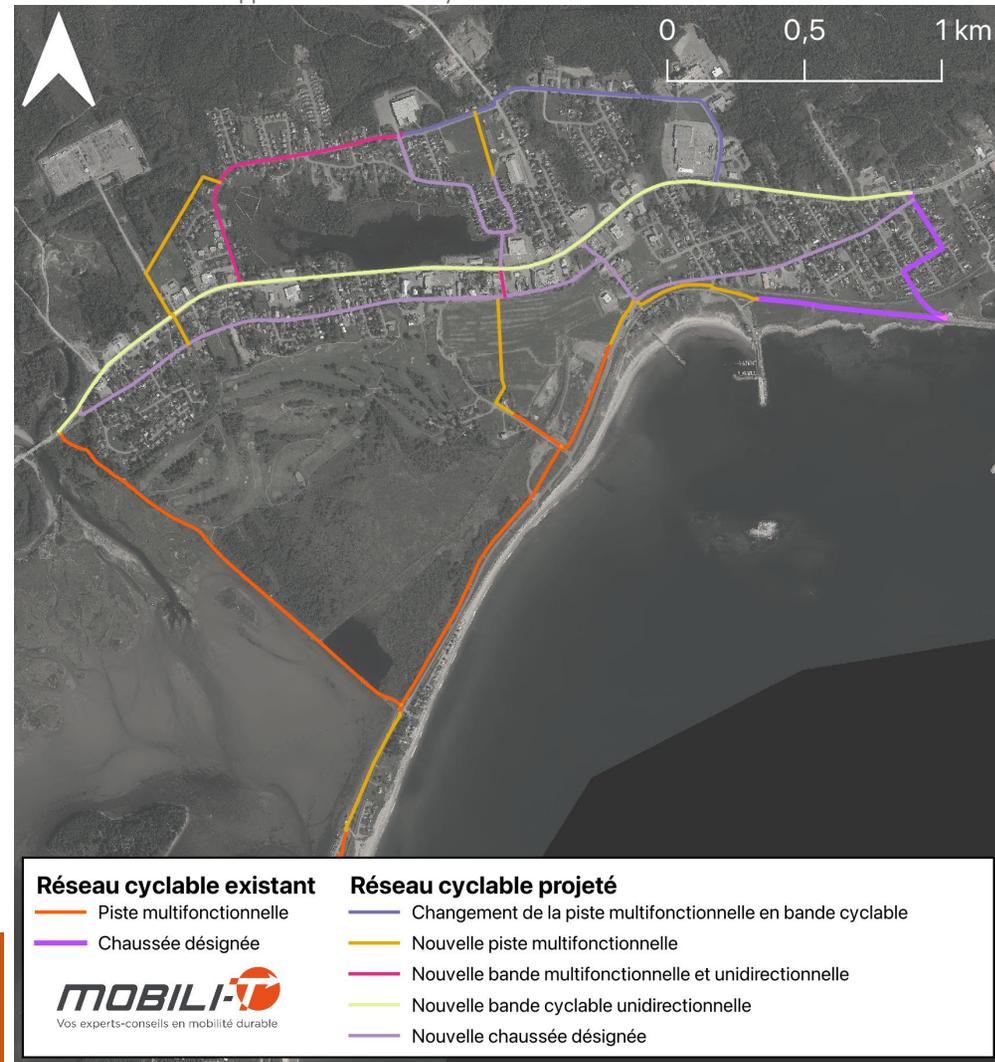
5.3 PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE ²

Cette proposition de développement du réseau cyclable vise trois objectifs distincts (carte 3). D'abord, elle cherche à sécuriser et à améliorer les aménagements cyclables existants, comme la transformation de la piste multifonctionnelle du projet pilote Monseigneur-F.-X.-Ross en une bande multifonctionnelle unidirectionnelle, ou encore l'aménagement d'une bande cyclable marquée ou séparée physiquement sur le boulevard René-Lévesque. Ensuite, le plan permet d'identifier et de renforcer les corridors cyclables déjà utilisés en ajoutant des aménagements ou une nouvelle signalisation, par exemple en transformant la rue Commerciale en chaussée désignée de sorte à officialiser son usage par les cyclistes. Enfin, il propose d'étendre le réseau en créant de nouveaux aménagements cyclables, notamment de nouvelles pistes multifonctionnelles à des emplacements stratégiques, et ce, afin d'améliorer la connectivité globale du réseau cyclable de la Ville de Chandler.

Axes d'intervention visés

1.1 / 2.1 / 2.2 / 2.4 / 3.3

Carte 3. Plan de développement du réseau cyclable 2025-2032



Source : Ville de Chandler, 2024 — Réalisation Mobili-T, 2024.

² Le choix des tracés indiqués à la carte 3, a été réalisé par Mobili-T selon nos scénarios d'aménagements privilégiés. Ces aménagements pourraient varier en fonction des décisions de la Ville de Chandler.

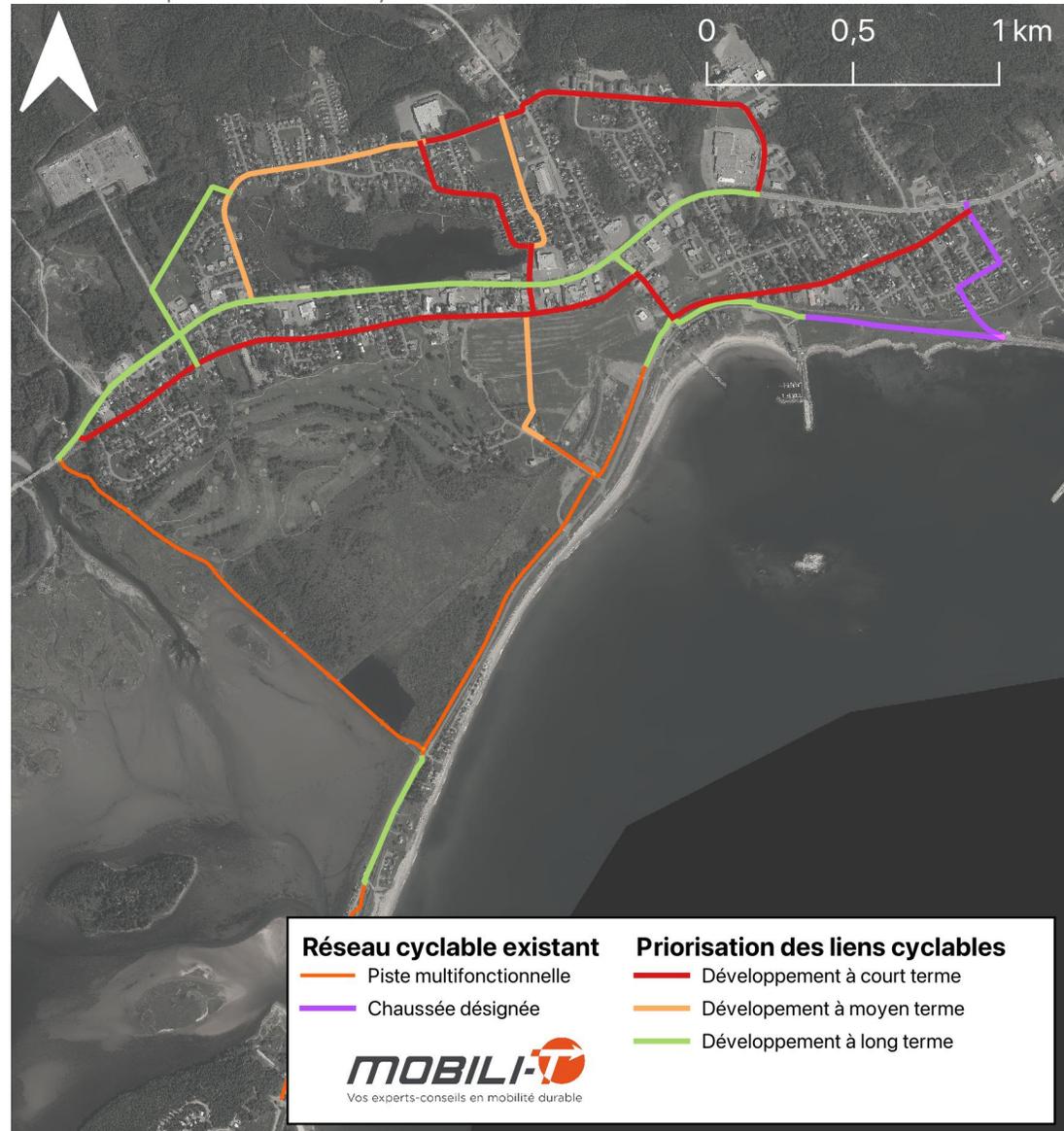
5.4 PLAN DE PRIORISATION DES LIENS CYCLABLES

Dans la même logique que pour la priorisation des liens actifs du plan de développement du réseau actif, les interventions portant directement sur les pôles de déplacements ou les projets de réfection de rues devraient être prioritaires dans le cadre du développement du réseau cyclable (carte 4). Cependant, cette priorisation prend également en considération l'ampleur des travaux à réaliser et l'importance des investissements impliqués, privilégiant à court terme certains tronçons où des aménagements abordables et rapidement réalisables, comme des mesures de modération de la circulation pour créer une chaussée désignée sur la rue Commerciale Ouest, peuvent être implantés facilement. L'objectif est de constituer, à court terme, un réseau performant et sécuritaire pour les cyclistes actuels, puis, progressivement, de l'étendre pour répondre aux nouveaux besoins de mobilité de la population de la Ville de Chandler en fonction des nouveaux projets et des ressources disponibles.

Axes d'intervention visés

1.1 / 2.4 / 3.2

Carte 4. Plan de priorisation des liens cyclables 2025-2032



Source : Ville de Chandler, 2024 — Réalisation Mobili-T, 2024.

5.5 PLAN D'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES ACTIVES

Afin de répondre aux besoins actuels des usagers, il est essentiel de prioriser l'entretien des infrastructures actives afin de garantir la sécurité des usagers lors de leurs déplacements et d'assurer un accès équitable aux services essentiels (carte 5). Ainsi, le plan de priorisation se concentre principalement sur les principales zones de transit, tout en prenant en considération des secteurs accueillant des populations plus vulnérables, comme les zones scolaires et les résidences pour personnes âgées. Ce plan vise à optimiser l'utilisation des ressources pour la réfection et l'entretien des infrastructures, en favorisant les déplacements utilitaires plutôt que récréatifs. Les infrastructures classées en priorité 1 devraient bénéficier de critères d'entretien plus rigoureux et être mises en avant dans le cadre d'une éventuelle révision de la politique d'entretien hivernal de la Ville de Chandler.

Axes d'intervention visés

1.1 / 2.4 / 3.2

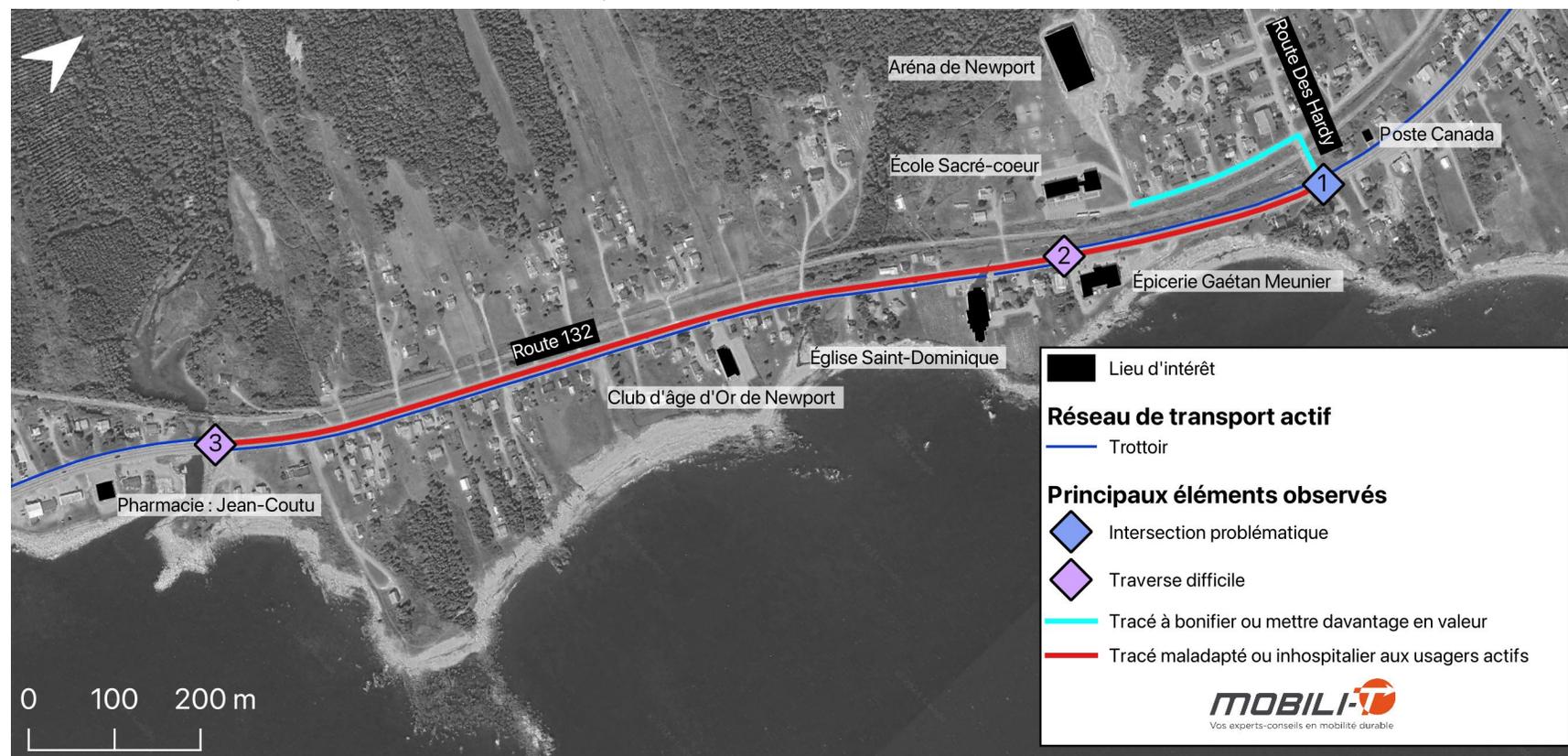
Carte 5. Plan d'entretien des infrastructures actives



Source : Ville de Chandler, 2024 — Réalisation Mobili-T, 2024.

5.6 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT : ROUTE 132 – SECTEURS RURAUX

Carte 6. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur de Newport Centre



Source : Ville de Chandler, 2024 — Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments

Intersections problématiques

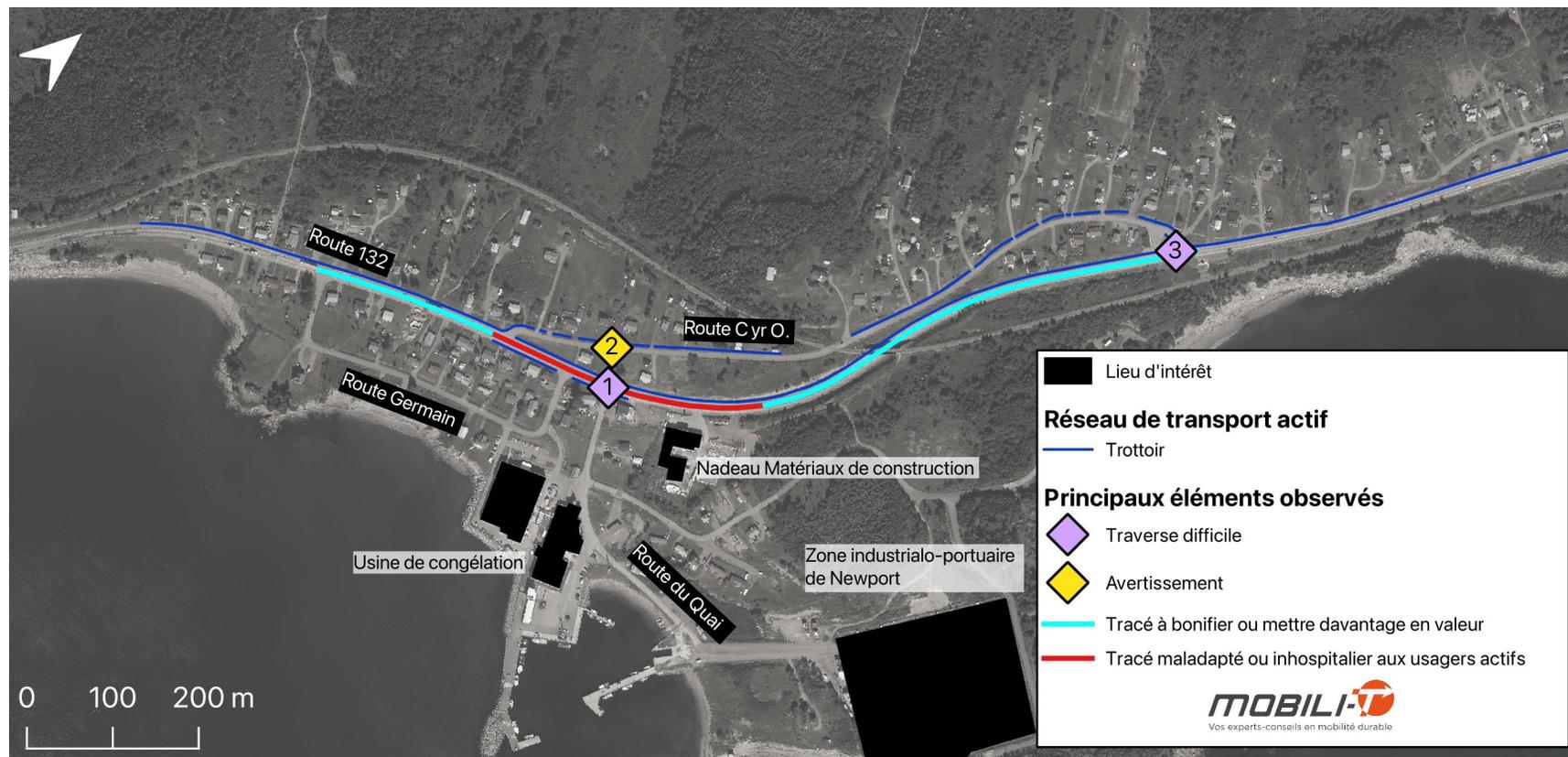
1 | Aucune mesure d'apaisement de la circulation alors qu'il s'agit de l'intersection pour accéder à l'école primaire Sacré-Cœur.

Traverses difficiles

2 | Aucune traverse piétonne sécurisée pour accéder aux services et commerces, alors que le trottoir change de côté sur la Route 132.

3 | Aucune traverse piétonne sécurisée pour traverser la passerelle, alors que le trottoir change de côté sur la Route 132.

Carte 7. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur de Newport Point



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments

Traverses difficiles

- 1 La discontinuité des trottoirs et le manque de traverse sécuritaire en raison de la géométrie de la Route 132.
- 2 Aucune mesure d'apaisement de la circulation à l'entrée du secteur et à l'intersection.

Avertissements

- 3 Trottoir discontinu et en mauvais état, ce qui le rend peu favorable aux transports actifs.

Carte 8. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur de Pabos Mills – Anse-aux-Canards



Source : Ville de Chandler, 2024 — Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments

Avertissements

- 1 Travaux qui feront dévier la Route 132 plus à l'ouest et devraient réduire le débit de circulation locale.
- 2 Tronçon de rue en chaussée désignée, mais sans marquage au sol, et mauvais état de la chaussée sur certains tronçons.

Carte 9. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur de Pabos Mills – Rivière du Grand Pabos Ouest



Source : Ville de Chandler, 2024 — Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments

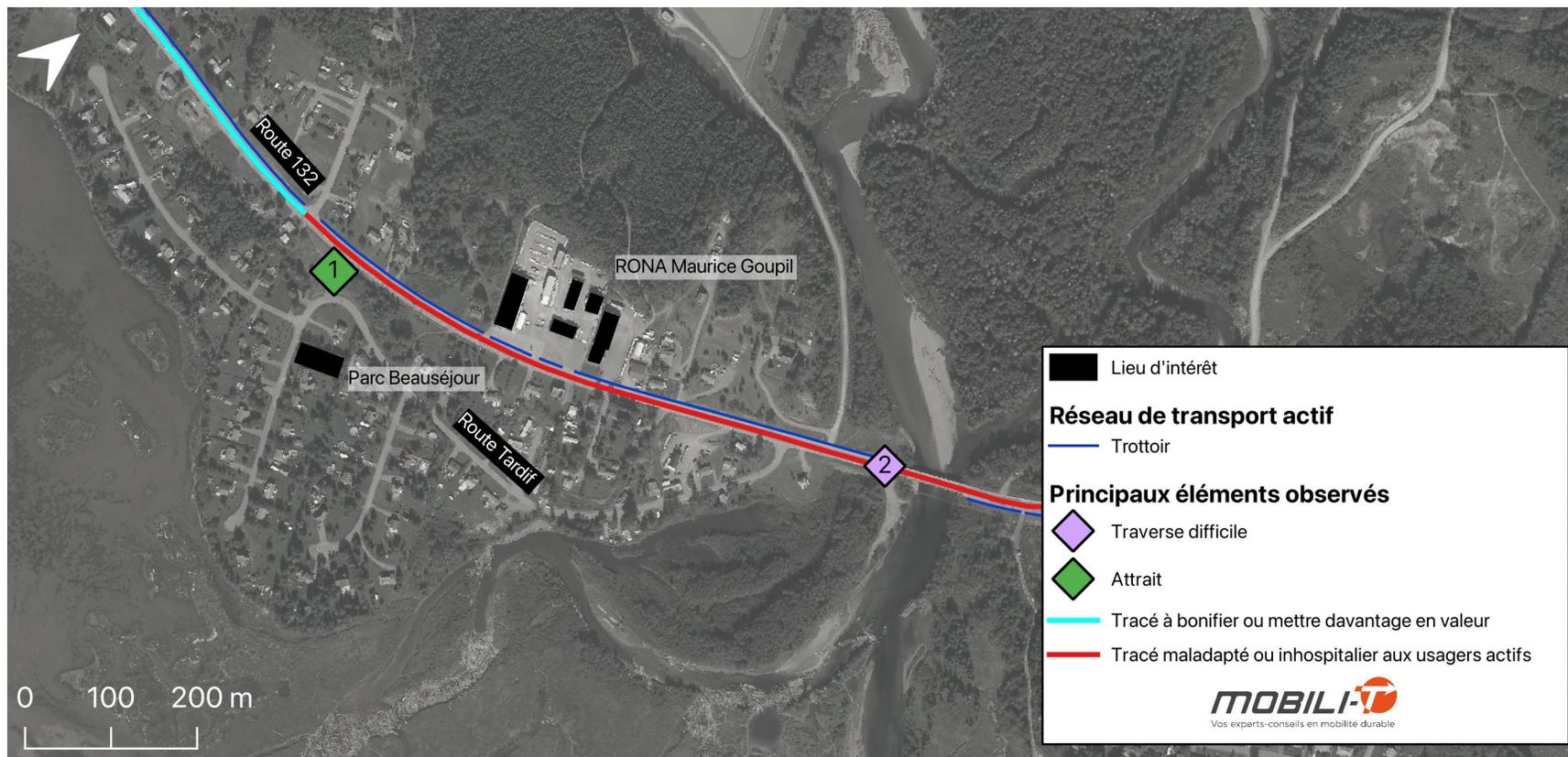
Traverses difficiles

1 Aucune traverse piétonne sécurisée pour traverser la Route 132 en raison de la géométrie de la route.

Avertissements

2 Aucune traverse piétonne sécurisée pour traverser la passerelle et réduction de la largeur de l'accotement.

Carte 10. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur de Pabos Mills – Rivière du Grand Pabos



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments

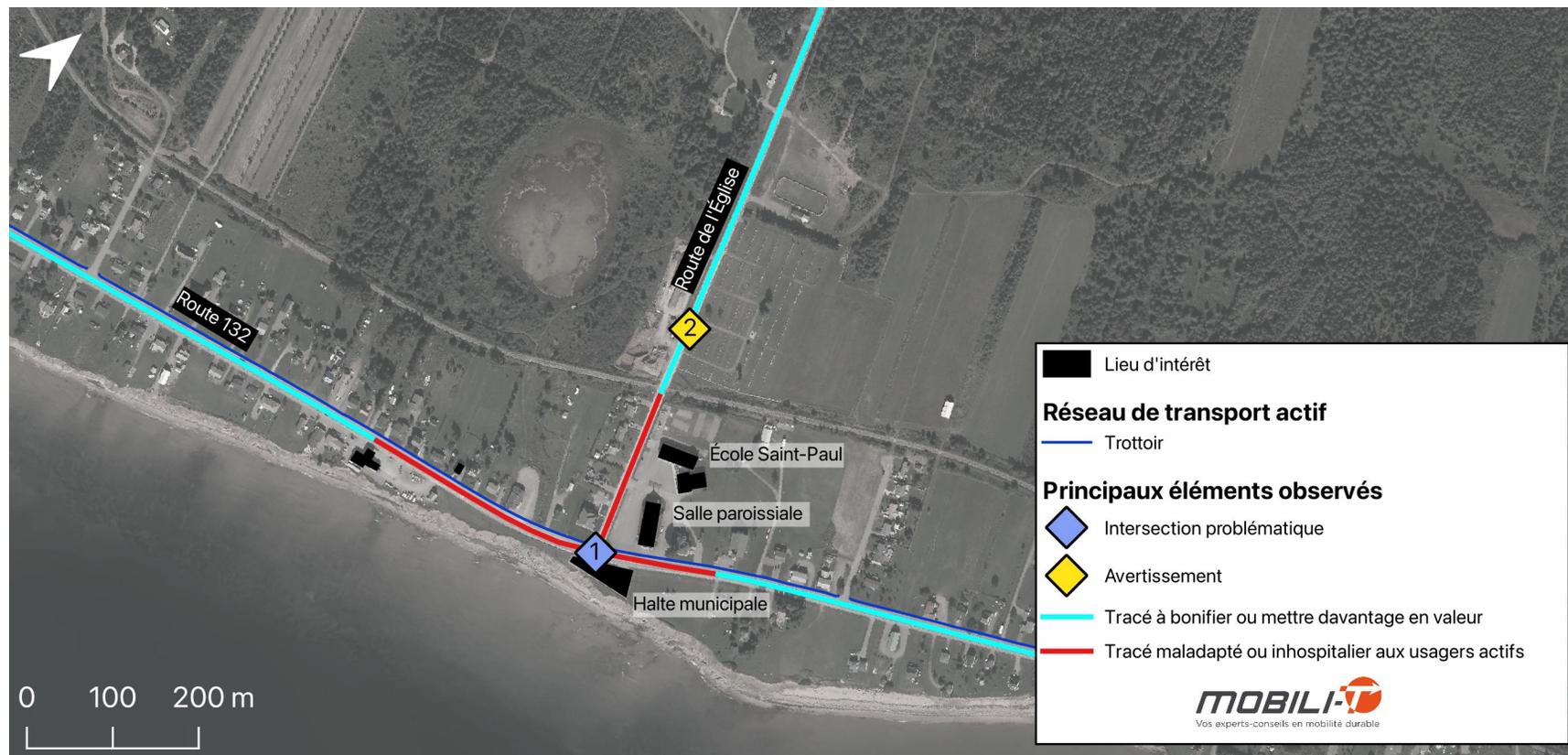
Attraits

- 1 Escalier pour créer une connexion entre la Route Tardif et la Route 132.

Traverses difficiles

- 2 Aucune traverse piétonne sécurisée pour traverser le pont de la rivière du Grand Pabos Nord, alors que le trottoir change de côté sur la Route 132 et que l'accotement est réduit.

Carte 11. Obstacles aux déplacements actifs dans le secteur de Pabos



Principaux éléments

Intersections problématiques

1 Aucune traverse piétonne, feu de circulation ni panneau d'arrêt dans toutes les directions ne sont présents à l'intersection.

Avertissements

2 L'école Saint-Paul n'est actuellement desservie par aucun trottoir, bien que la vitesse maximale autorisée dans la zone soit de 50 km/h au sud du chemin de fer. De plus, l'accotement le long de la Route de l'Église se réduit considérablement au nord du passage à niveau.

Axes d'intervention visés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.3 / 2.1 / 2.2 / 3.1
Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Marquer visuellement les entrées et sorties des noyaux villageois; ▪ Réduire la vitesse des automobilistes; ▪ Favoriser et sécuriser les déplacements actifs dans les zones rurales plus denses.
Éléments à surveiller
<ul style="list-style-type: none"> ▪ À implanter dans les secteurs propices uniquement; ▪ Entente nécessaire avec le MTMD pour tous les travaux qui concernent la Route 132.

Le débit et la vitesse de circulation constituent les principaux enjeux sur la Route 132. Ces quartiers, identifiés dans le diagnostic comme des zones à fort potentiel pour les déplacements actifs, présentent ainsi toutefois des défis en matière de sécurité (cartes 7, 8, 9, 10 et 11). Afin de réduire la vitesse, de sécuriser la circulation et de signaler clairement aux automobilistes leur entrée dans les noyaux villageois des quartiers du Grand Chandler, situés le long de cette route (carte 12), plusieurs scénarios d'aménagement et de modifications de la voirie sont envisagés. L'objectif de ces interventions est de marquer visuellement l'entrée dans un secteur urbain, pour encourager les conducteurs à ralentir, à être plus attentifs aux usagers actifs, tout en optimisant l'espace disponible pour garantir la sécurité de tous.

Carte 12. Coupe de rue de la voirie actuelle de la Route 132 en zone rurale



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Route 132 - Scénario A

Dans un premier scénario, la Ville de Chandler pourrait exploiter les 17,5 mètres d'espace disponibles sur la Route 132 pour réaménager la voirie, en y intégrant un trottoir d'au moins 1,8 mètre de large d'un côté (figure 1). Des bandes cyclables unidirectionnelles seraient également aménagées, accompagnées d'un espace tampon suffisamment large, avec ou sans marquage au sol et délinéateurs, afin de renforcer la sécurité des cyclistes. L'espace restant sur la chaussée pourrait être utilisé pour installer des îlots refuges et végétalisés, spécifiquement aux entrées et sorties des noyaux villageois ainsi que près des passages piétons. Ce scénario permet également l'intégration d'une voie de virage au centre dans les contextes nécessaires, c'est-à-dire près des générateurs de déplacements et voies secondaires plus structurantes.

Route 132 - Scénario B

Dans un second scénario, il serait envisagé d'aménager un trottoir des deux côtés de la chaussée, notamment dans les secteurs où la sécurité des usagers actifs est la plus préoccupante (figure 1). Ce scénario prévoit également une bande cyclable de chaque côté de la route, avec ou sans marquage au sol et délinéateurs, tout comme dans le scénario A. L'espace central de la chaussée pourrait être utilisé pour aménager des îlots refuges et intégrer de la végétalisation. Toutefois, dans ce cas, l'espace disponible ne permettrait pas l'inclusion d'une voie de virage au centre.

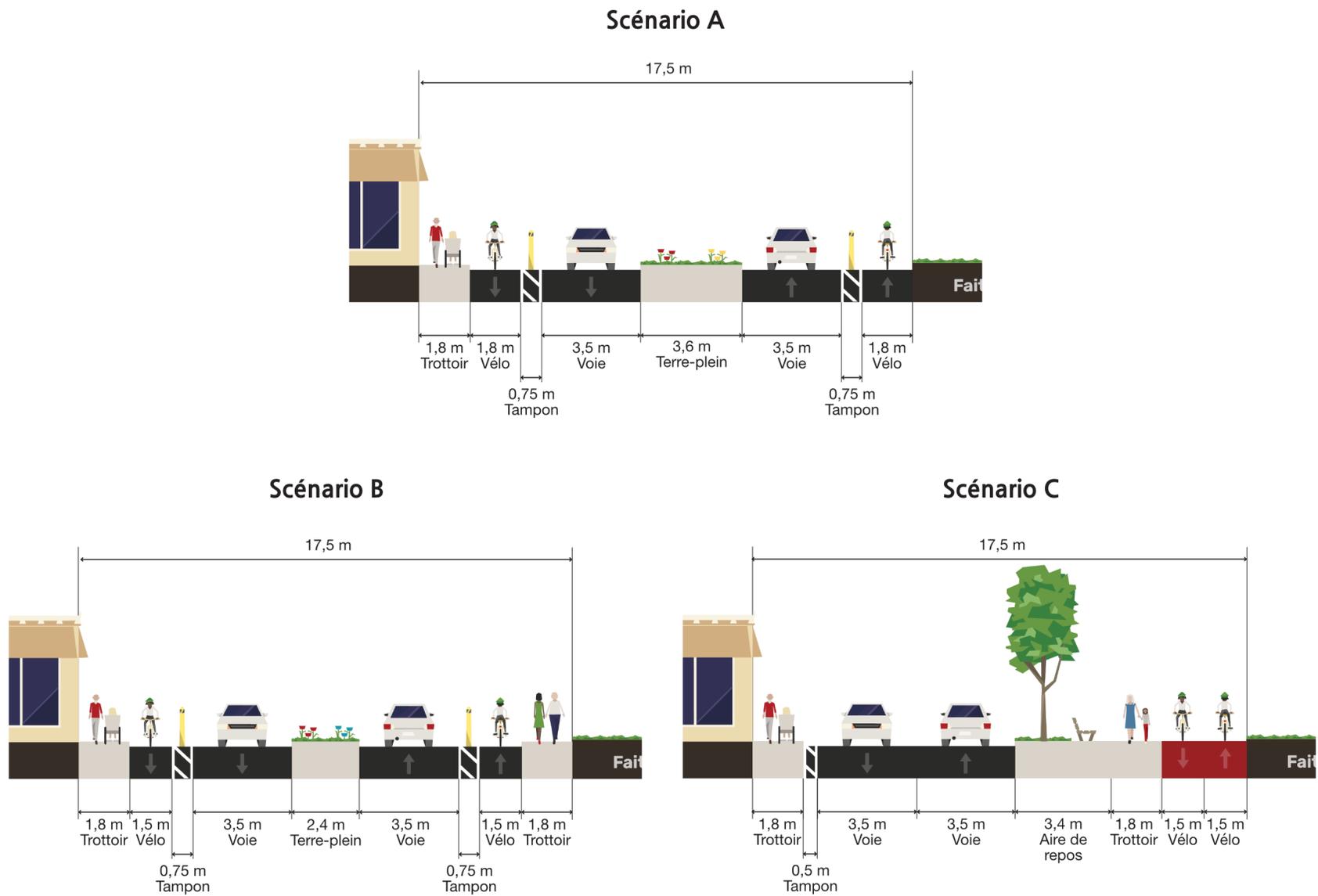
Route 132 - Scénario C

Une dernière alternative pourrait consister à aménager un trottoir des deux côtés de la route, accompagné d'espaces tampons, d'aires de repos, de mobilier urbain et de végétalisation, pour compenser la suppression d'un îlot refuge. Si le projet de réaménagement couvre un segment suffisamment long, il serait également possible d'aménager une piste cyclable en site propre sur le côté de la route qui mettrait le mieux en valeur le paysage (figure 1). Toutefois, cette solution devrait être envisagée uniquement dans des contextes permettant de minimiser les conflits entre usagers, notamment au niveau des entrées charretières.

Exemple de la Ville de Maria

À Maria, en Gaspésie, un marquage au sol dense a été réalisé pour délimiter les accotements, augmenter l'espace tampon avec les véhicules et signaler clairement les entrées et sorties de la ville (figure 2). Ces aménagements ont pour objectif de réduire la vitesse des véhicules qui traversent le centre villageois. Des délinéateurs et des brigadiers statiques ont été installés pour baliser les traversées piétonnes, renforçant ainsi la sécurité des piétons en facilitant leur visibilité aux passages piétons désignés. Quelque chose de similaire pourrait être envisager dans certains secteurs névralgiques et plus denses de la Route 132 du Grand Chandler.

Figure 1. Scénarios d'aménagement de la Route 132 en zone rurale



Source : Streetmix, 2024; Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Figure 2. Exemple Ville de Maria



Source : Google Street View, 2024.

5.7 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT : BOULEVARD RENÉ-LÉVESQUE

Axes d'intervention visés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.3 / 3.1 / 4.2
Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Marquer visuellement les entrées et sorties du centre-ville; ▪ Réduire la vitesse des automobilistes; ▪ Favoriser et sécuriser les déplacements dans le centre-ville.
Éléments à surveiller
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Variation de la chaussée sur certains segment (ex. voie de virage variant entre 3 et 4 mètres; ▪ Entente nécessaire avec le MTMD pour tous les travaux qui concernent la Route 132.

Le tronçon de la Route 132, qui traverse le centre-ville de Chandler sous les noms des boulevard René-Lévesque est et ouest, constitue un axe clé pour les déplacements actifs. Présentement, il existe un défi à sécuriser l'ensemble des usagers en venant sécuriser la traversée des piétons, accorder un espace plus conséquent aux usagers actifs et en réduisant la largeur actuelle de la chaussée sur certains segments. Compte tenu du volume élevé de circulation automobile, les aménagements envisagés doivent être plus ambitieux, tout en respectant les contraintes du MTMD et les réalités du terrain. L'ampleur des aménagements impose de viser des objectifs à long terme, qui anticipent les besoins éventuels des usagers actifs.

Boulevard René-Lévesque - Scénario A

Dans un premier scénario où la voie de virage ne serait pas supprimée, la largeur de la chaussée permettrait, en reconfigurant les voies de circulation, de dégager assez d'espace pour aménager une bande cyclable séparée des deux côtés de la chaussée, ainsi qu'un trottoir de chaque côté (figure 3). Différentes options d'aménagement peuvent également être envisagées pour améliorer la sécurité des usagers, en fonction de l'espace disponible et des contraintes budgétaires. Parmi ces options, on pourrait envisager l'élévation de la bande cyclable, l'installation d'une séparation physique entre les véhicules, les cyclistes et les piétons, ou simplement un marquage au sol avec des délinéateurs.

Boulevard René-Lévesque - Scénario B

Dans un second scénario, dans lequel la voie de virage serait retirée, il serait possible de végétaliser largement le boulevard et d'intégrer un îlot refuge, ce qui améliorerait considérablement la sécurité des piétons lors de la traversée de la chaussée (figure 3). Ce scénario prévoit également la conservation de l'aménagement d'un trottoir de chaque côté du boulevard, ainsi qu'une bande cyclable, avec plusieurs options

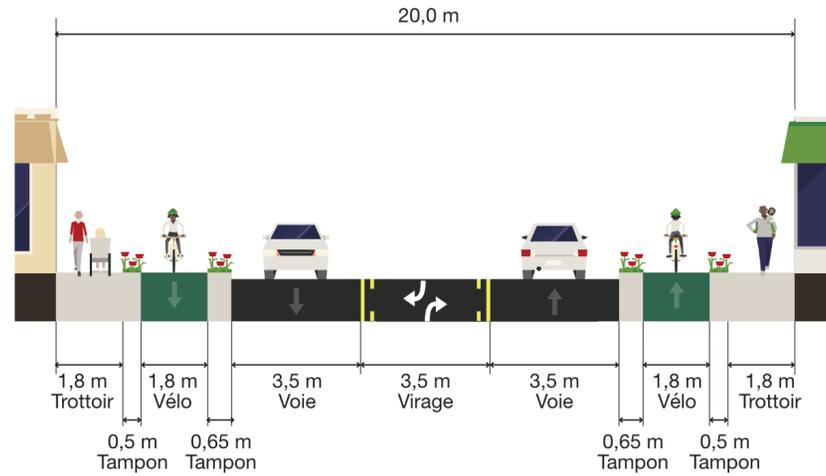
de sécurisation allant d'un simple marquage au sol à l'installation de séparateurs physiques plus robustes pour assurer une protection accrue des cyclistes.

Scénario C

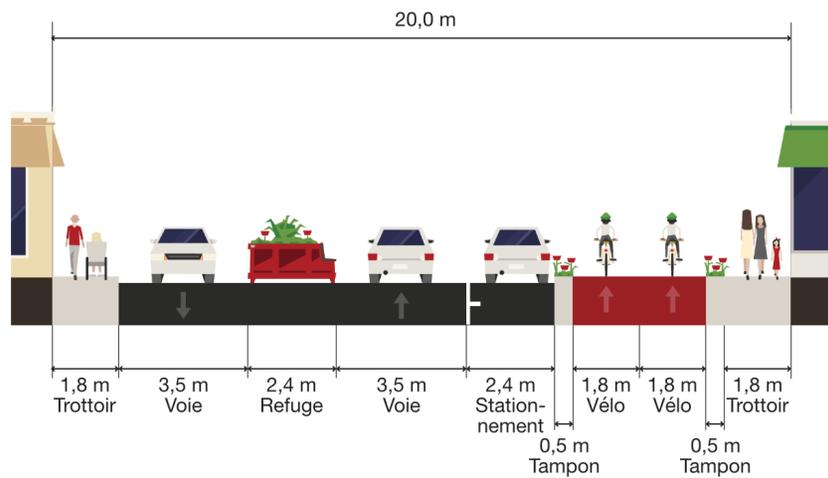
Une alternative aux scénarios A et B, serait d'envisager une situation intermédiaire entre les deux premiers scénarios, et dans laquelle la voie de virage est conservée, mais où l'idée de végétaliser et de créer des îlots refuges aux endroits plus à risque est maintenue.

Figure 3. Scénarios d'aménagement du boulevard René-Lévesque

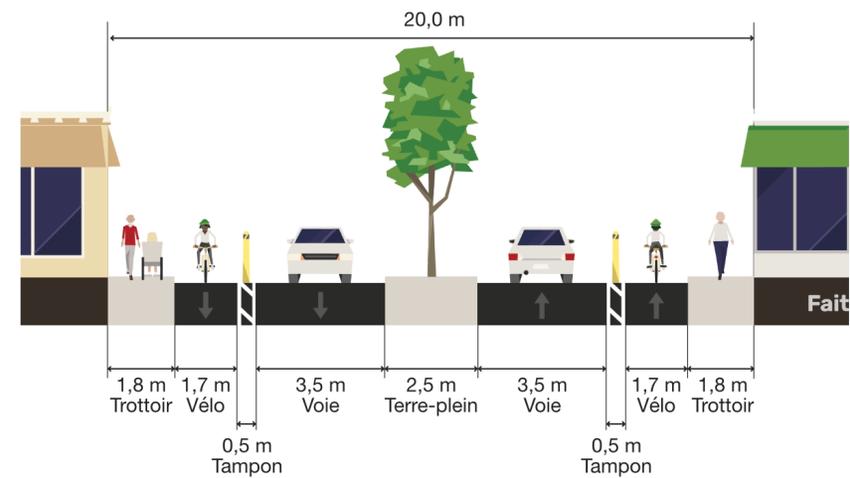
Scénario A



Scénario B



Scénario C



Source : Streetmix, 2024; Ville de Chandler, 2024 — Réalisation Mobili-T, 2024.

5.8 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT : RUE COMMERCIALE OUEST

Carte 13. Constats sur les déplacements actifs dans le secteur de Chandler – Commerciale / Gaspésia



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments

Intersections problématiques

1 René-Lévesque O. / Jacques-Cartier

Traverses difficiles

2 René-Lévesque O.

Avertissements

3 Limite de vitesse élevée en zone scolaire

4 Zone scolaire à bonifier

5 Espaces de stationnement nuisibles aux transports actifs

6 Espaces de stationnement nuisibles aux transports actifs

7 Enclavement de la résidence pour personnes âgées du Plateau

8 Aménagements discontinus

9 Aménagements discontinus

Attraits

10 Mich Café – Lien piéton

11 Mich Café – Traverse piétonne + Aire de repos

12 Atelier d'art – Lien piéton

13 Projet Gaspésia

Axes d'intervention visés
▪ 2.2 / 2.4 / 3.1 / 3.3 / 4.2
Objectifs
▪ Créer un corridor de déplacements actifs sur l'axe est-ouest; ▪ Sécuriser la zone scolaire; ▪ Bonifier le projet de réaménagement du Parc de la Gaspésia; ▪ Structurer une nouvelle centralité urbaine favorable aux déplacements actifs.
Éléments à surveiller
▪ Intégration et cohérence des recommandations avec l'éventuel projet de réaménagement du Parc de la Gaspésia.

Le rôle clé de la rue Commerciale Ouest pour les déplacements actifs a été largement abordé dans le diagnostic et doit être une priorité dans le plan d'action de la Ville de Chandler. Bien que ce secteur présente certains obstacles (carte 13), son potentiel en matière de déplacements actifs peut être optimisé grâce à la mise en place de mesures d'atténuation de la circulation, en particulier sur le tronçon situé devant l'église, les écoles primaires et le Mich Café, qui génèrent un nombre important de déplacements, y compris ceux de nombreux usagers vulnérables. Par ailleurs, le projet de réaménagement du Parc de la Gaspésia témoigne de l'importance accordée à ce secteur en raison de sa proximité avec le cœur du centre-ville de Chandler. Les propositions d'aménagement sont conçues pour être simples et efficaces, compte tenu de la largeur limitée de la chaussée sur une grande partie de la rue Commerciale Ouest.

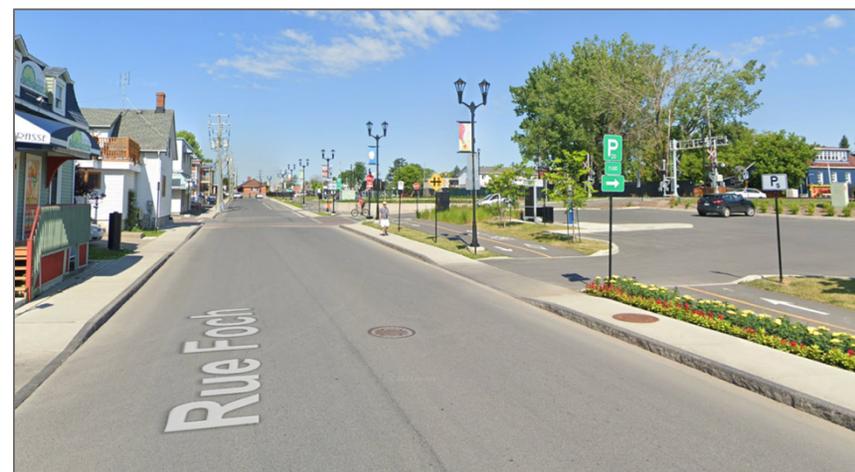
Rue Commerciale Ouest - Mesures d'atténuation proposées

Toutes les mesures proposées dans ce scénario sont présentées comme des outils d'atténuation de la circulation, visant à sécuriser la traversée des usagers actifs, à faciliter l'aménagement d'une chaussée dédiée sur la rue Commerciale Ouest, et à formaliser un cœur urbain dense, propice aux déplacements actifs. Ces interventions permettent de revaloriser le secteur pour marquer la centralité de la ville dans le centre-ville de Chandler.

Exemple de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu

Plusieurs villes du Québec, dont Saint-Jean-sur-Richelieu, aménagent des pistes cyclables en site propre de plus grande envergure dans le

Figure 4. Exemple de la Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu



Source : Google Street View, 2019.

but de revitaliser leur centre-ville (figure 4). Ces aménagements offrent un corridor de déplacement sécurisé pour chaque type d'utilisateur, en répondant à leurs besoins spécifiques et contribuent à formaliser et à structurer les noyaux urbains en y introduisant des aménagements plus significatifs et durables. Ce type d'aménagement combiné aux mesures d'atténuation proposée permettraient de créer un environnement favorable et agréable pour les déplacements à vélo et de tous les autres usagers.

Mesure d'atténuation proposée	Impact sur les déplacements actifs
Passage surélevé (figure 5)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduit les risques de chute; ▪ Meilleure visibilité des piétons lors de la traversée; ▪ Permet de ralentir la vitesse des véhicules.
Baies de stationnement (figure 6)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contribue à un encadrement de la rue (diminue les effets de largeur); ▪ Formalise la configuration des stationnements; ▪ Limite les possibilités de stationnement non conforme des véhicules; ▪ Réduit les risques de conflits entre les usagers.
Afficheur de vitesse mobile (figure 7)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contribue à la sensibilisation des automobilistes. À condition qu'ils soient régulièrement déplacés à des endroits stratégiques; ▪ Réduction de la vitesse des véhicules.
Éléments distinctifs au sol (figure 8)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Marquage de la vitesse autorisée au sol; ▪ Couleurs aux entrées et sorties de la rue sur la chaussée; ▪ Changement de revêtement aux entrées et sorties de la rue ou aux passages piétons; ▪ Pancartes d'indication pour les entrées et sorties d'une zone conviviale pour les usagers actifs.
Avancées de trottoir (figure 9)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Limite les possibilités de stationnement non conforme des véhicules; ▪ Meilleure visibilité des piétons; ▪ Modération de la vitesse de circulation par l'effet d'entonnoir; ▪ Réduit la distance de traversée des piétons.
Reconfiguration des entrées charretières	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élévation de l'entrée pour forcer les véhicules à ralentir lorsqu'ils s'engagent dans l'entrée d'un lot; ▪ Planifier une élévation complète du trottoir ou dénivelé progressif pour les piétons.

Figure 6. Exemple de passage piéton surélevé – Ville de Trois-Rivières



Source : Piéton Québec, 2024.

Figure 5. Exemple de baie de stationnement – Ville de Baie-Saint-Paul



Source : Google Street View, 2024.

Figure 8. Exemple d'afficheur de vitesse mobile – Ville de Saint-Lambert-de-Lauzon



Source : Ville de Saint-Lambert-de-Lauzon, 2024.

Figure 9. Exemple de marquage au sol – Ville de Québec



Source : Le Soleil, 2020.

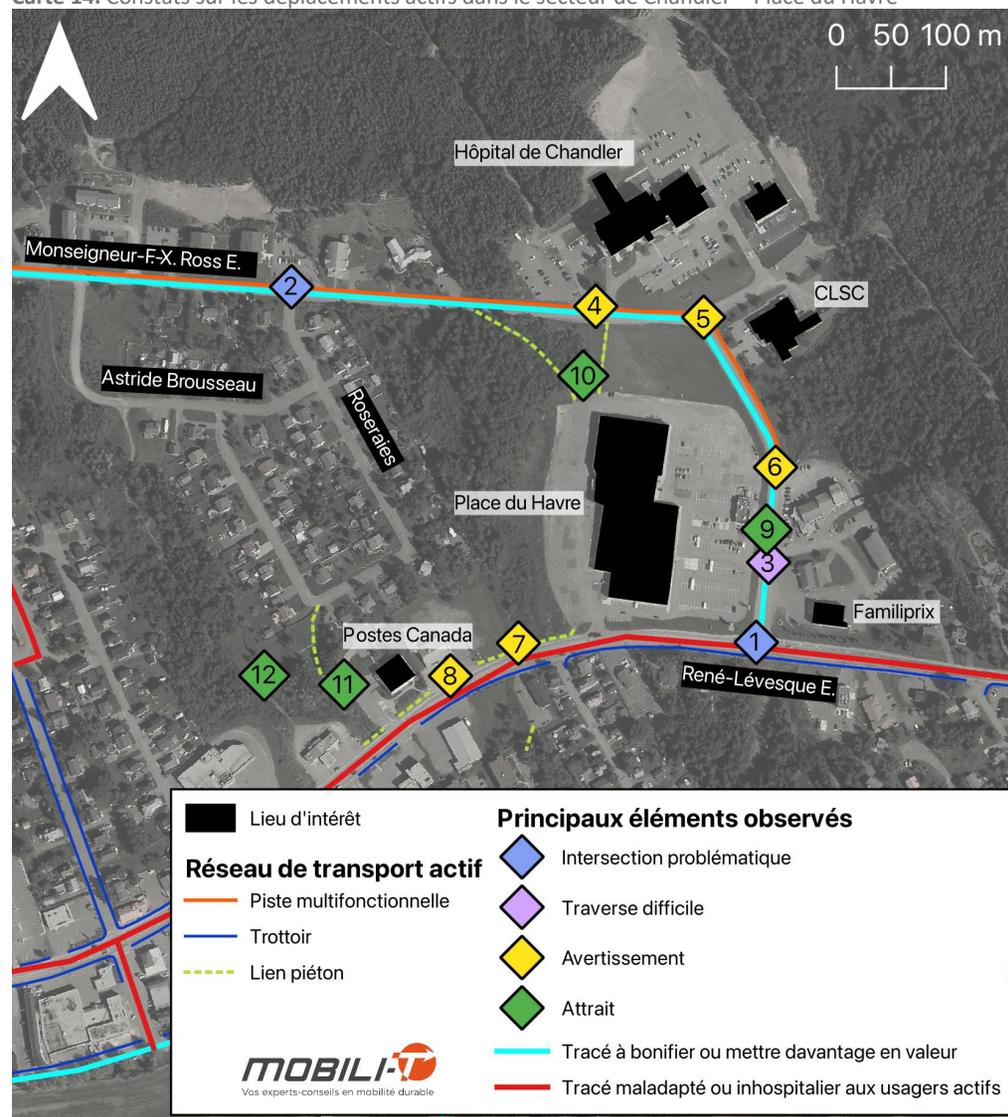
Figure 7. Exemple d'avancée de trottoir – Ville de Salaberry-de-Valleyfield



Source : Ville de Salaberry-de-Valleyfield, 2021.

5.9 SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT : MONSEIGNEUR-F.-X.-ROSS ET PLACE DU HAVRE

Carte 14. Constats sur les déplacements actifs dans le secteur de Chandler – Place du Havre



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments

Intersections problématiques

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1 | René-Lévesque E. / Daigneault |
| 2 | Monseigneur-F.X.-Ross E. / Rosemaies |

Traverses difficiles

- | | |
|---|----------------|
| 3 | Place du Havre |
|---|----------------|

Avertissements

- | | |
|---|--|
| 4 | Large entrée charretière |
| 5 | Large entrée pour le CLSC et l'Hôpital |
| 6 | Traverse piétonne non conforme |
| 7 | Trottoir en mauvais état |
| 8 | Trottoir discontinu |

Attrait

- | | |
|----|------------------------------|
| 9 | Arrêt TC – RÉGÎM |
| 10 | Place du Havre – Lien piéton |
| 11 | Poste Canada – Lien piéton |
| 12 | Parc des Rosemaies |

Axes d'intervention visés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.2 / 2.4 / 2.5 / 3.1
Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer des corridors de déplacements plus sécuritaires pour les usagers actifs; ▪ Réduire les conflits entre les usagers et augmenter la convivialité des déplacements; ▪ Améliorer la desserte des générateurs de déplacements (polyvalente, hôpital et Place du Havre); ▪ Compléter la boucle cyclable au nord du centre-ville de Chandler.
Éléments à surveiller
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Enjeux à financer au TAPU une piste bidirectionnelle; ▪ Avantages et enjeux à aménager une piste bidirectionnelle au sud ou au nord de Monseigneur-F.-X.-Ross en fonction des réalités du terrain.

Il existe deux enjeux majeurs concernant les déplacements actifs sur l'avenue Monseigneur-F.-X.-Ross, en raison de la forte concentration de déplacements autour de la Place du Havre, de l'hôpital de Chandler et de la polyvalente. Le premier enjeu est d'officialiser le projet pilote de piste multifonctionnelle sur cette avenue. Le second enjeu concerne la sécurisation des traversées à plusieurs endroits stratégiques, notamment devant la Place du Havre pour les arrêts de la RÉGÎM, devant la polyvalente pour les élèves, ainsi qu'à l'intersection avec l'avenue de l'Hôtel-de-Ville (carte 14). Pour répondre à ces enjeux, il est essentiel de concevoir des aménagements et des liaisons piétonnes et cyclables qui réduisent les risques de conflits entre les différents usagers de la route.

Monseigneur-F.-X.-Ross - Scénario A

Dans un premier scénario, il est proposé d'exploiter l'emprise actuelle pour aménager une bande multifonctionnelle unidirectionnelle des deux côtés de la chaussée sur l'ensemble de l'avenue Monseigneur-F.-X.-Ross (figure 10 et 11). Ce scénario prévoit également l'aménagement d'une chaussée désignée, complétée d'une bande piétonne du côté sud sur l'avenue Christophe-Côté, afin de compléter la boucle au nord du boulevard René-Lévesque, dans le centre-ville de Chandler. Cependant, cette option est limitée par la largeur réduite de la chaussée sur ce segment de rue. De plus, il est proposé d'aménager un trottoir et de bonifier la traverse piétonne devant la polyvalente, entre la rue Molloy et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, afin de sécuriser les déplacements des élèves entre le bâtiment de la polyvalente et le Parc de Chandler.

Monseigneur-F.-X.-Ross - Scénario B

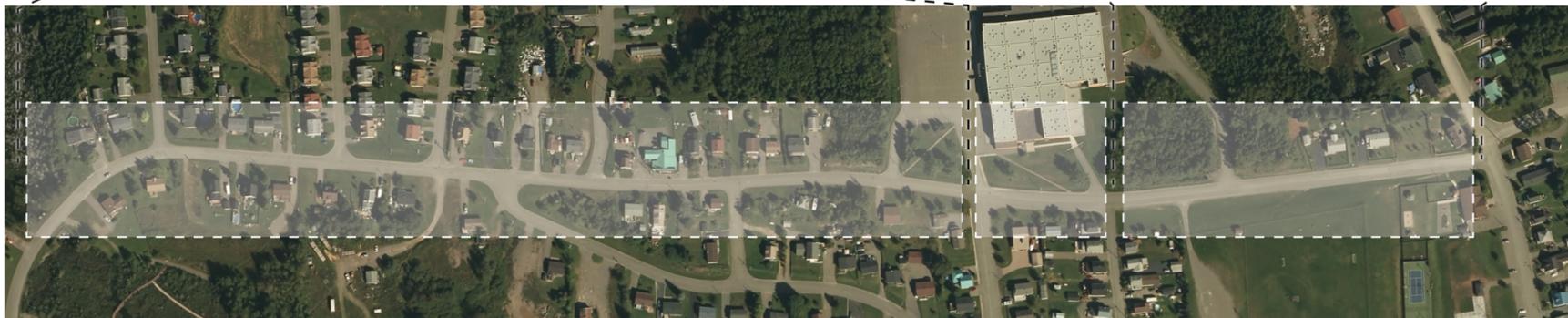
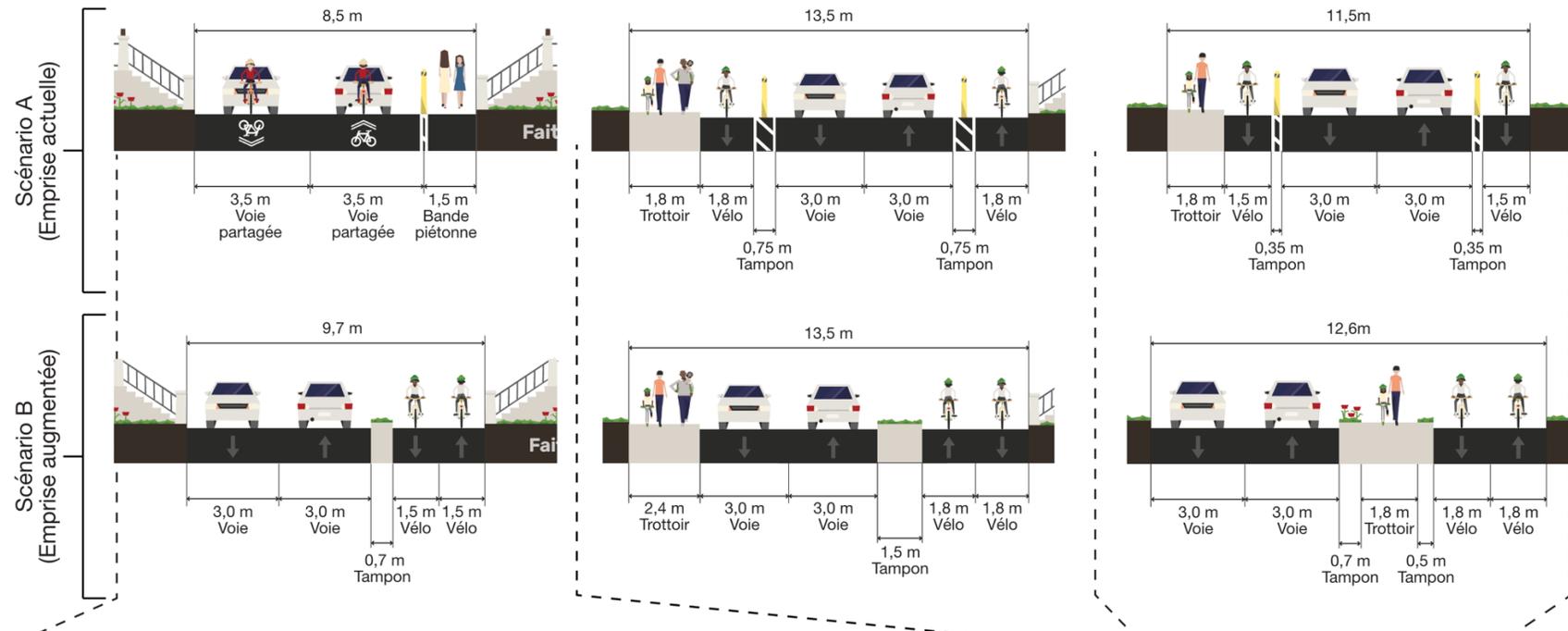
Dans un second scénario, qui correspond davantage à la situation actuelle du projet pilote, une piste multifonctionnelle, bidirectionnelle et en site propre serait aménagée du côté sud sur l'ensemble de Monseigneur-F.-X.-Ross et de l'avenue Christophe-Côté (figure 10 et 11). Pour ce faire, il serait nécessaire d'élargir la chaussée existante en utilisant l'emprise de rue de la Ville. Ce scénario permettrait ainsi de récupérer

une largeur suffisante sur l'avenue Christophe-Côté pour aménager la piste bidirectionnelle et d'augmenter la largeur des trottoirs et des aménagements cyclables sur Monseigneur-F.-X.-Ross. Par ailleurs, il serait possible d'élargir la zone tampon et d'augmenter la largeur des voies de circulation pour les automobiles sur le segment est de Monseigneur-F.-X.-Ross (figure 10 et 11), qui est soumis à un trafic important de camions accédant aux zones forestières au nord du centre-ville de Chandler.

Place du Havre – Arrêts de la RÉGÎM

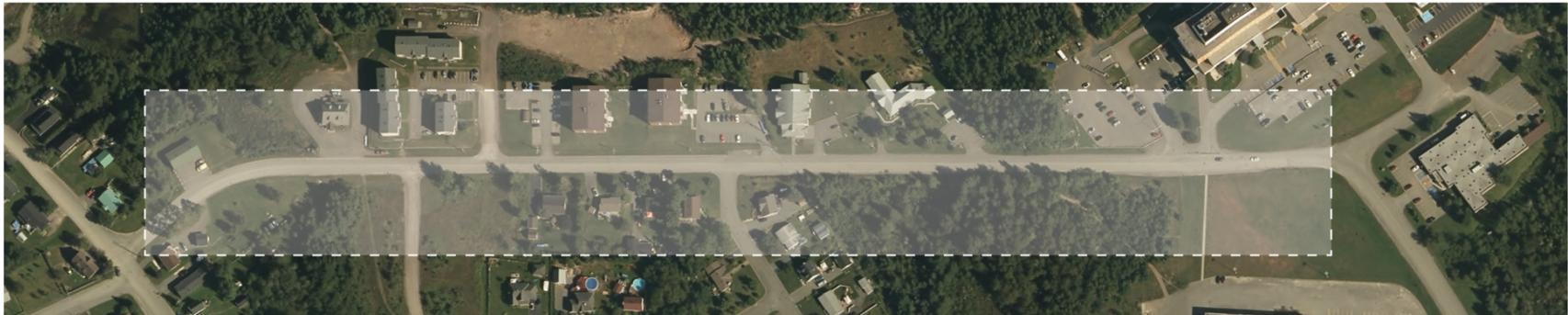
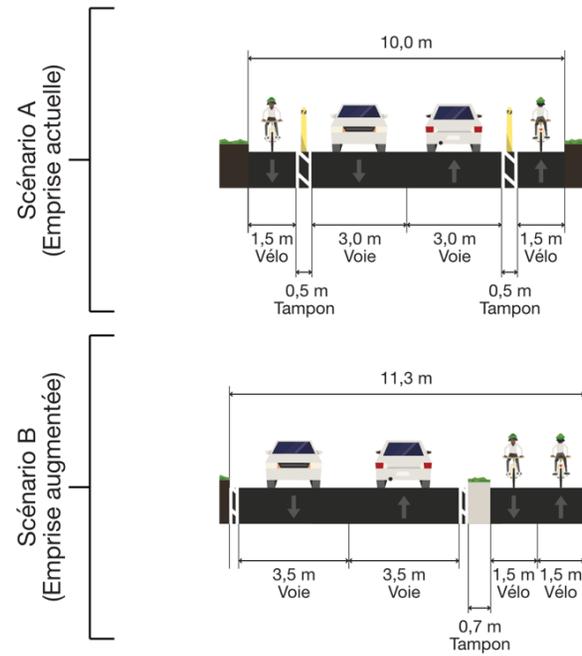
Afin de créer un point intermodal et d'améliorer la desserte des services de la RÉGÎM, un arrêt plus formel et mieux encadré devrait être aménagé devant la Place du Havre, dans le but de sécuriser le débarcadère des usagers du transport collectif et de faciliter l'attente aux arrêts. Cette proposition inclut l'aménagement d'un trottoir des deux côtés de la chaussée, un meilleur encadrement de la traverse piétonne, ainsi que la création d'une zone de débarcadère et d'attente à l'est. Un abri pour les usagers et des supports à vélo seraient également prévus du côté ouest. La largeur des entrées charretières serait également corrigée afin de réduire les zones de conflits entre usagers (figure 12).

Figure 10. Scénarios d'aménagement – Av. Christophe-Côté et Monseigneur-F.-X.-Ross Ouest



Source : Streetmix, 2024; Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Figure 11. Scénarios d'aménagement – Monseigneur-F.-X.-Ross Est



Source : Streetmix, 2024; Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

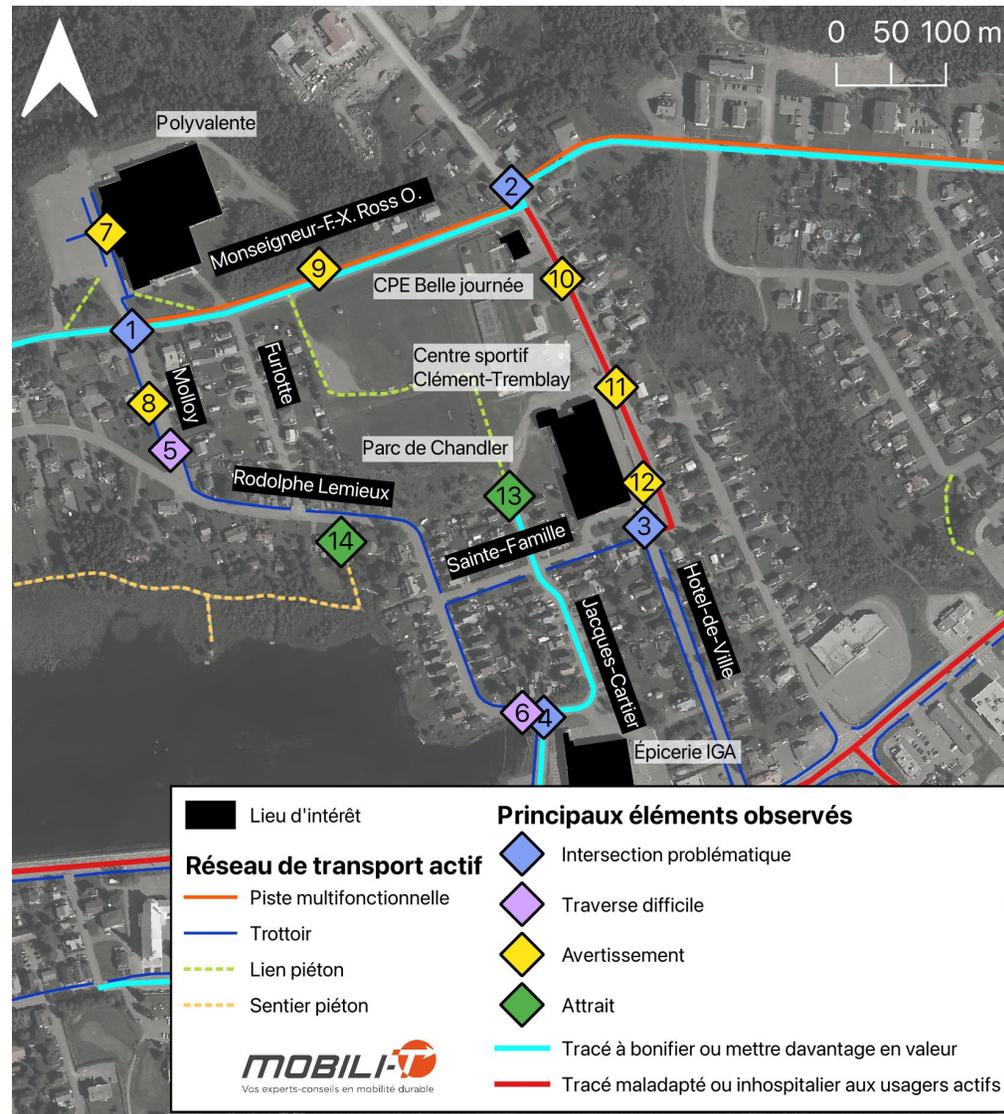
Figure 12. Scénario d'aménagement – Place du Havre



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

5.10 SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : ARÉNA – INTERSECTION

Carte 15. Constats sur les déplacements actifs dans le secteur de Chandler – Polyvalente / CPE / Aréna



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments	
Intersections problématiques	
1	Monseigneur-F.X.-Ross O. / Molloy
2	Monseigneur-F.X.-Ross O. / Hôtel-de-Ville
3	Hôtel-de-Ville / Sainte-Famille
4	Jacques-Cartier / Rodolphe-Lemieux
Traverses difficiles	
5	Molloy
6	Rodolphe-Lemieux
Avertissements	
7	Stationnements à vélos difficiles d'accès
8	Trottoirs discontinus
9	Entrée charretière large et entrave la piste multifonctionnelle
10	Zone de stationnement et de débarcadère compliquée devant le CPE
11	Réduction de la largeur de la chaussée
12	Espaces de stationnements nuisibles aux déplacements actifs
Attraits	
13	Parc de Chandler – Lien piéton
14	Lac Vachon – Sentiers récréatifs

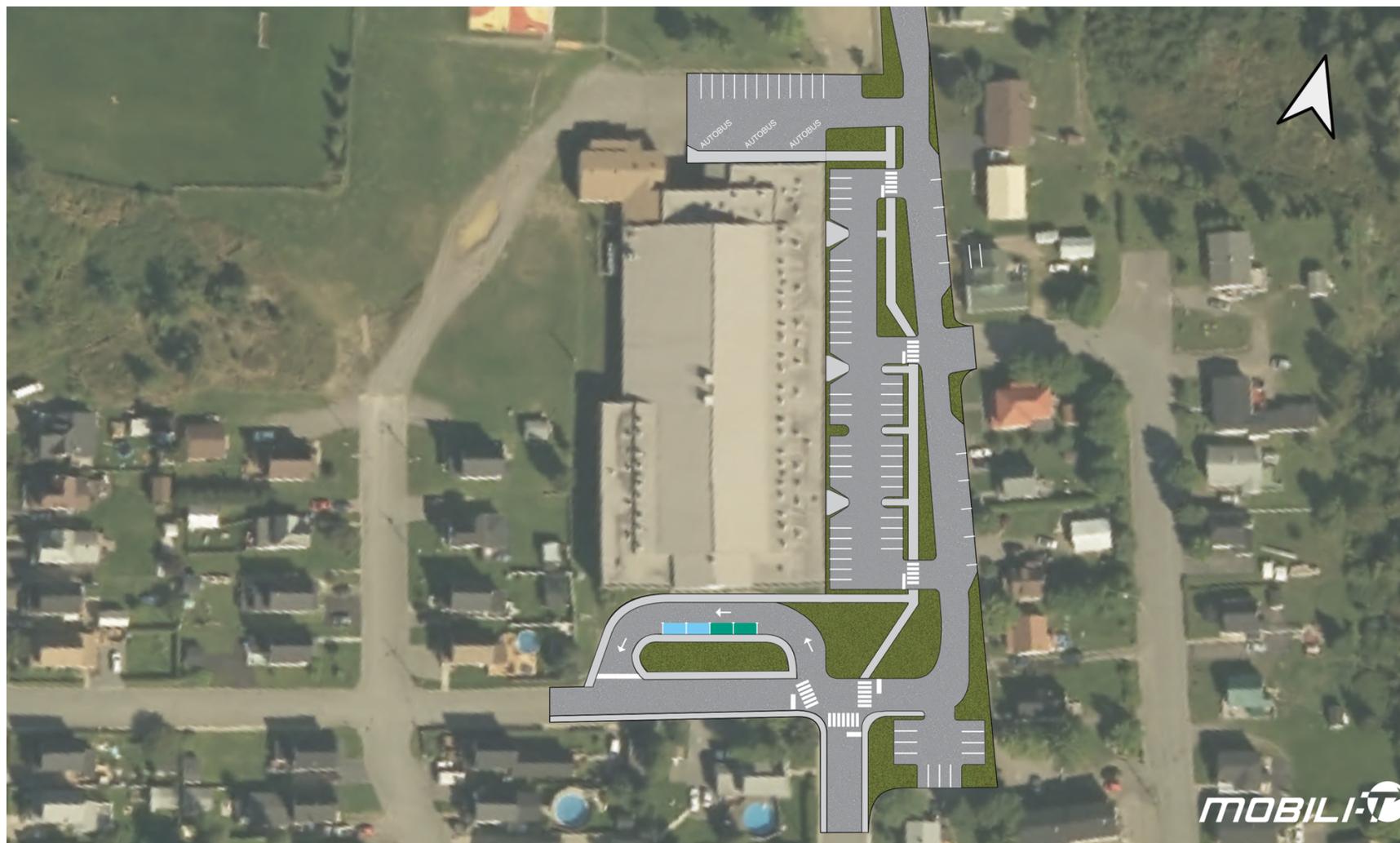
Axes d'intervention visés
▪ 3.1 / 4.2
Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sécuriser le passage des piétons; ▪ Reconfigurer l'intersection de Sainte-Famille / Hôtel-de-Ville; ▪ Baliser les espaces de stationnements.
Éléments à surveiller
▪ Assurer une visibilité près de l'intersection et des entrées et sorties de stationnement pour sécuriser tous les usagers.

Le secteur de l'aréna présente actuellement plusieurs obstacles et risques pour les piétons et les cyclistes, en raison de la configuration désaxée de l'intersection entre l'avenue Sainte-Famille et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, ainsi que du manque de balisage des espaces de stationnement sur l'avenue de l'Hôtel-de-Ville et devant le CPE (carte 15). Un réaménagement du secteur est donc nécessaire pour sécuriser les déplacements actifs, tout en permettant aux utilisateurs de l'aréna de se stationner à proximité. Le scénario proposé pour améliorer la situation, suggère l'intégration d'un trottoir sécurisé permettant de traverser les espaces de stationnement en toute sécurité, la redéfinition des espaces de stationnement, ainsi que la reconfiguration de la voie de circulation. De plus, l'occasion serait saisie pour verdir l'environnement dans la mesure du possible.

Aréna - Scénario d'aménagement

Le scénario proposé envisage de retirer l'îlot situé sur la façade est du bâtiment et d'aménager une baie de stationnement afin de mieux délimiter les espaces de stationnement disponibles, évitant ainsi qu'ils ne soient directement intégrés à la rue, ce qui entraîne des problèmes de visibilité et de sécurité pour les usagers actifs (figure 13). Par ailleurs, cette proposition suggère de réduire le nombre d'entrées et de sorties du stationnement pour mieux structurer la circulation des véhicules dans le secteur et limiter les nombreux débouchés sur l'intersection de l'avenue Sainte-Famille de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville. Cette intersection serait entièrement reconfigurée afin de restructurer le carrefour de manière plus sécuritaire et conviviale pour tous les usagers. Dans ce scénario, aucun espace de stationnement n'est supprimé; au contraire, plusieurs espaces supplémentaires sont ajoutés, tant sur le terrain de l'aréna que le long de l'avenue de l'Hôtel-de-Ville, en créant un stationnement hors rue ou en réaménageant des places de stationnement directement sur rue et même le skatepark qui pourrait accueillir éventuellement des espaces de stationnement supplémentaires. Par ailleurs, ce scénario prévoit également le retrait de l'asphalte sur de nombreux espaces afin de reverdir le secteur.

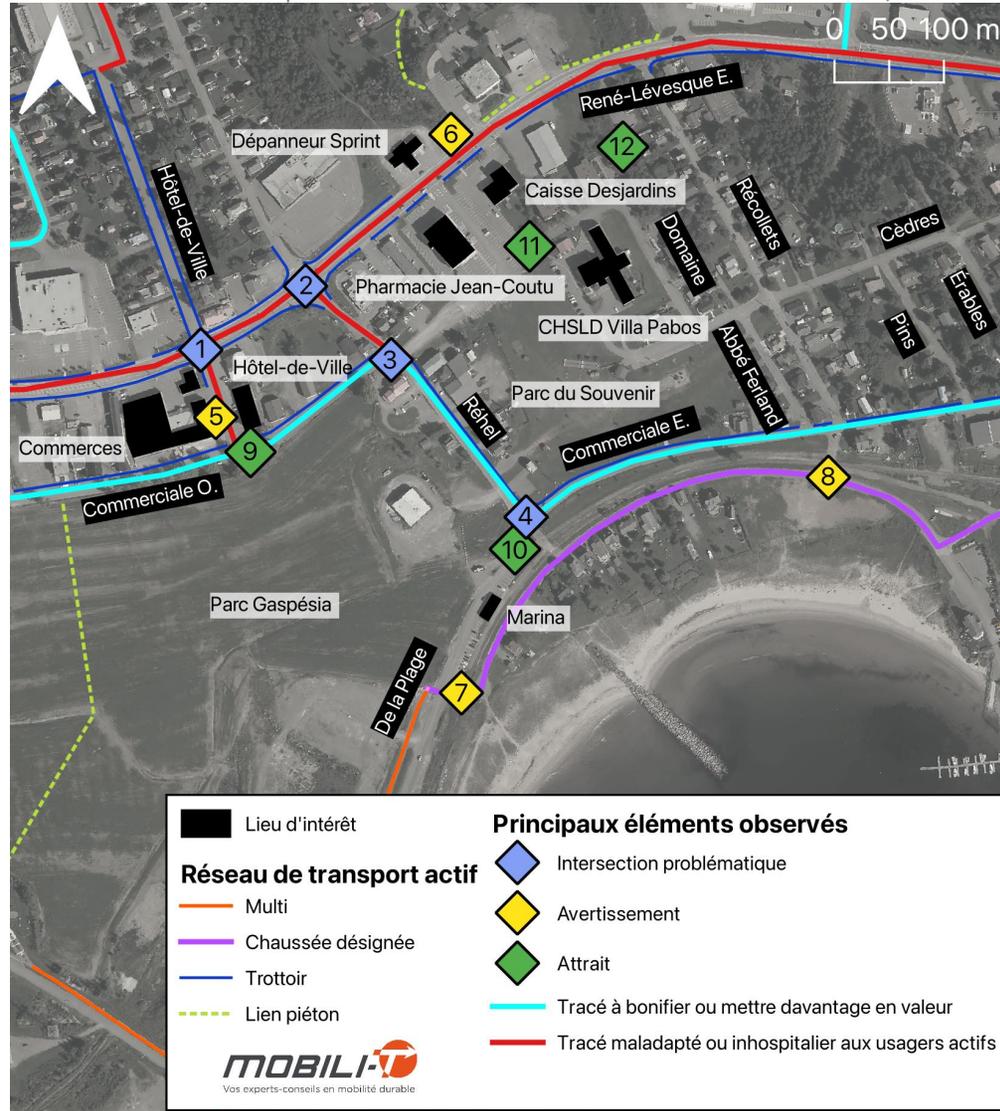
Figure 13. Scénario d'aménagement – Aréna



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

5.11 SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : AVENUE DE L'HÔTEL-DE-VILLE

Carte 16. Constats sur les déplacements actifs dans le secteur de Chandler – Hôtel de Ville / Marina



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments

Intersections problématiques

1	René-Lévesque O. / Hôtel-de-Ville
2	René-Lévesque E. / Réhel
3	Commerciale O. / Réhel
4	Commerciale O. / De la Plage

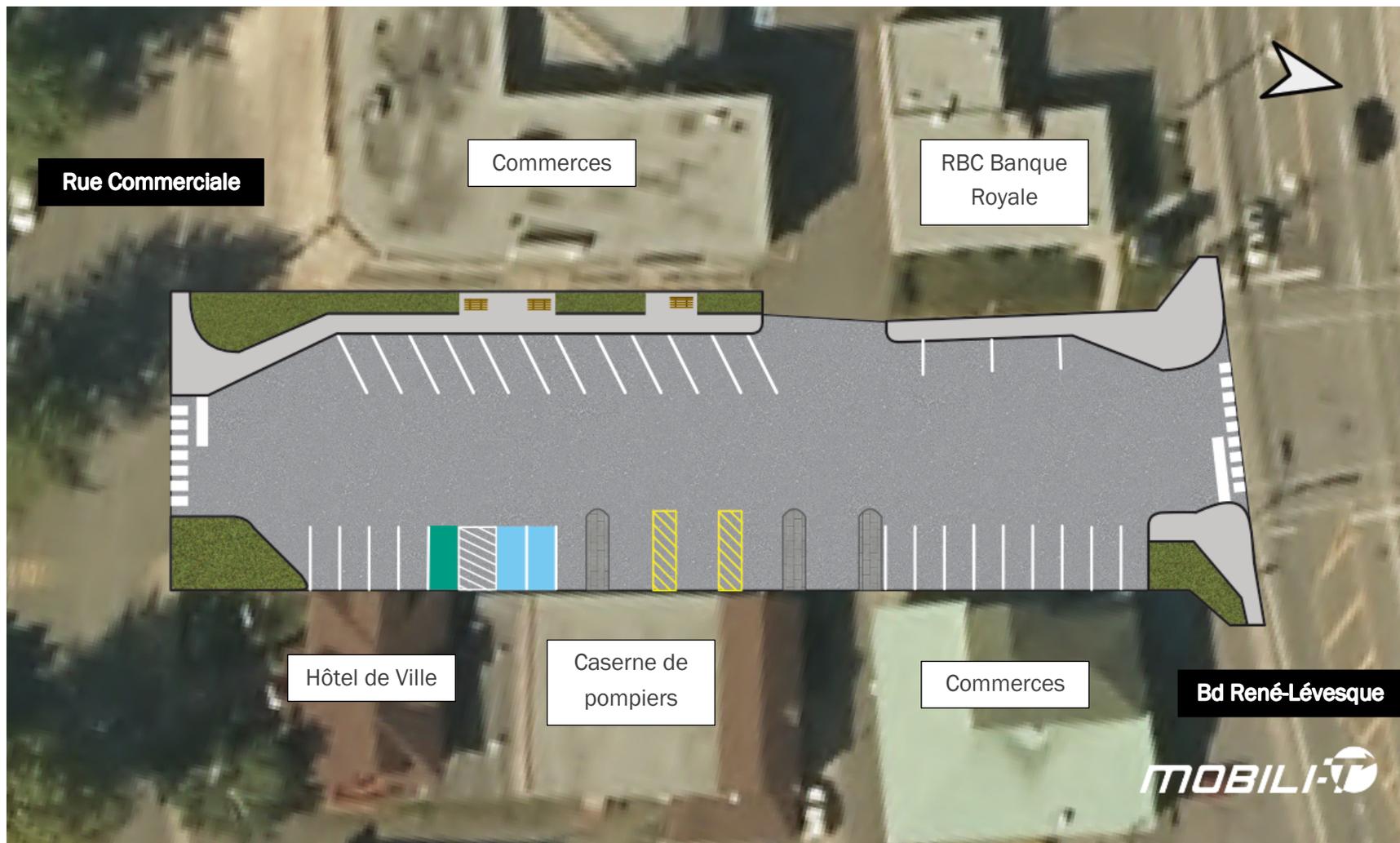
Avertissements

5	Configuration des espaces de stationnement dangereuse pour les usagers actifs
6	Ligne de désir non aménagée (sans trottoir) près du dépanneur Sprint
7	Traverse du chemin de fer en mauvais état pour les vélos
8	Discontinuité des aménagements cyclables

Attraits

9	Nouvelle station de vélos en libre-service + une Biciborne + Arrêt TC – RÉGÎM
10	Circuit des Bâisseurs
11	Jean Coutu – Lien piéton
12	Caisse Desjardins – Lien piéton

Figure 14. Scénario d'aménagement – Av. Hôtel-de-Ville



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

5.12 SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : AV. JACQUES-CARTIER

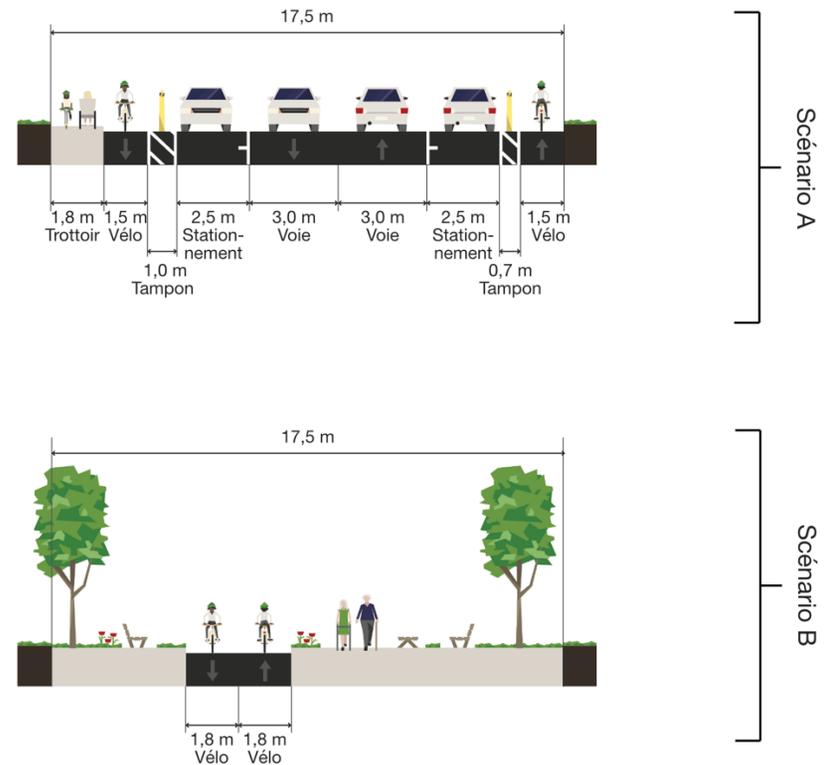
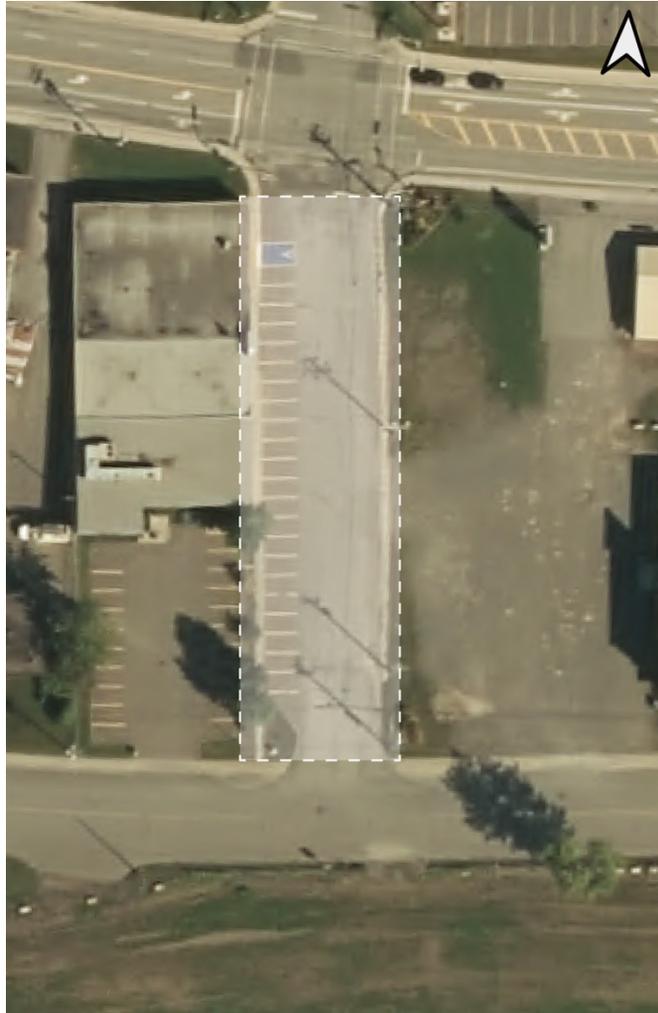
Axes d'intervention visés
▪ 2.2 / 2.4 / 3.1
Objectifs
▪ Compléter la boucle du corridor de déplacements vélo sur l'axe nord-sud; ▪ Sécuriser les déplacements piétons.
Éléments à surveiller
▪ Possibilité que l'Hôtel de Ville et la caserne de pompier soient éventuellement relocalisés sur l'av. Jacques-Cartier à moyen ou long terme.

L'avenue Jacques-Cartier est identifiée comme l'axe privilégié dans le plan d'action pour assurer un corridor sécurisé et efficace pour les vélos dans le sens nord-sud, d'autant plus qu'il pourrait également être inclut dans un plan de déplacement scolaire comme un corridor scolaire. La largeur de la chaussée sur ce tronçon en fait un espace propice au développement des déplacements actifs, et il serait relativement simple d'y aménager des infrastructures adaptées à la fois pour les cyclistes et les piétons. Cela permettrait de connecter le trottoir et la chaussée désignée prévus au nord du boulevard René-Lévesque avec les aménagements de la rue Commerciale Ouest, au sud de René-Lévesque. De plus, si l'hôtel de ville et la caserne de pompiers étaient relocalisés dans ce secteur, il serait possible de reconfigurer complètement cette rue en fermant celle-ci à la circulation automobile, étant donné que la rue n'est pas cruciale pour la fluidité ou l'efficacité du trafic. Cette fermeture permettrait ainsi de réapproprier l'espace pour les déplacements actifs et d'améliorer la qualité de vie dans le secteur.

Avenue Jacques-Cartier - Scénario d'aménagement

Dans cette proposition d'aménagement, il est prévu d'installer une bande cyclable unidirectionnelle ainsi qu'un trottoir, l'espace disponible permettant d'offrir des infrastructures adaptées à l'ensemble des usagers (figure 15). Plusieurs espaces de stationnement seraient retirés et réorganisés en stationnement parallèle sur rue. La réduction des cases de stationnement aurait un effet limité, puisque d'autres espaces, adjacents à la rue Jacques-Cartier, sont disponibles. Cette action permettrait donc de prioriser les aménagements pour les déplacements actifs sans nuire à l'accessibilité globale de la zone en automobile.

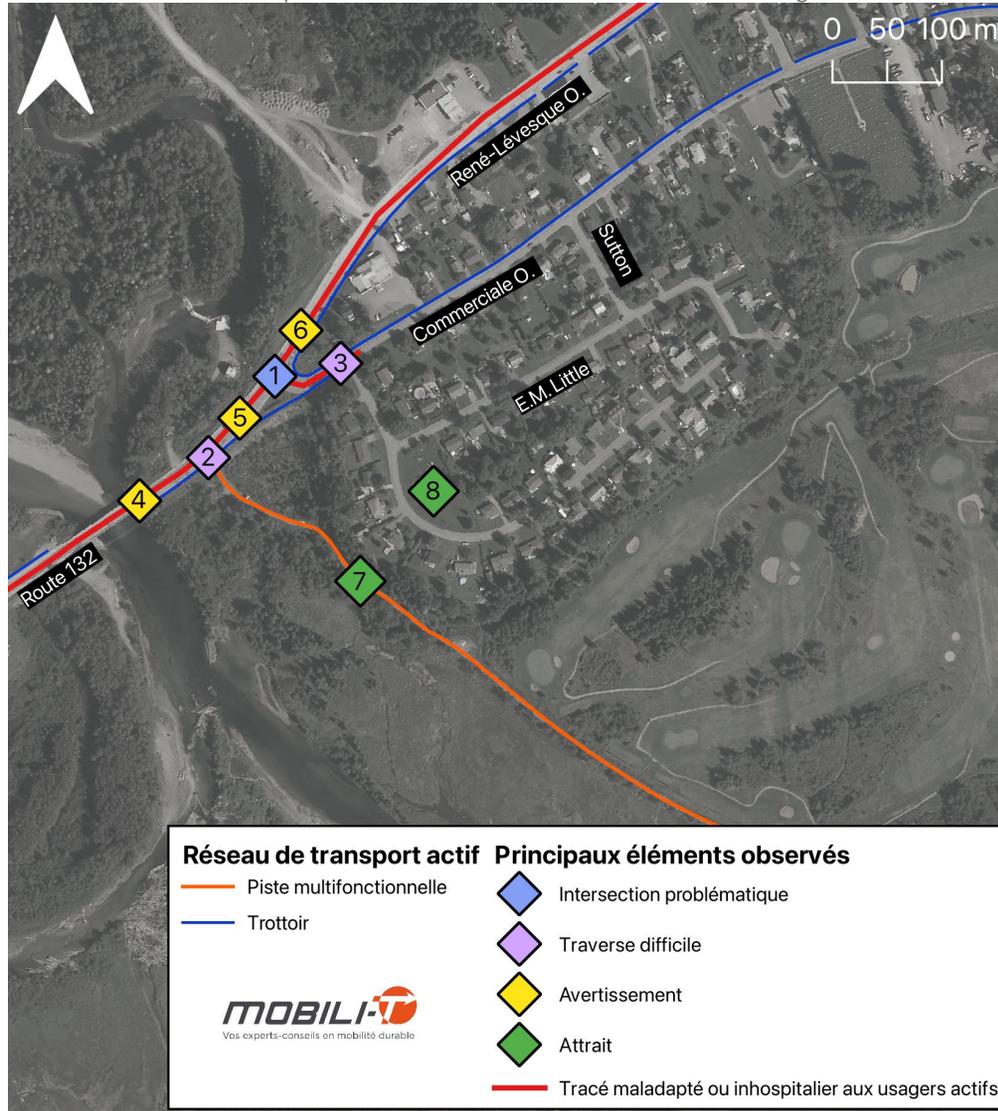
Figure 15. Scénarios d'aménagement – Av. Jacques-Cartier



Source : Streetmix, 2024; Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

5.13 SCÉNARIO D'AMÉNAGEMENT : PONT DE LA RIVIÈRE-DU-NORD

Carte 17. Constats sur les déplacements actifs dans le secteur de Chandler – La Digue



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

Principaux éléments	
Intersections problématiques	
1	René-Lévesque O. / Commerciale O.
Traverses difficiles	
2	Route 132 (pont de la Rivière-du-Nord)
3	Route Verte / Route 132
Avertissements	
4	Discontinuité des aménagements et réduction de la largeur de l'accotement
5	Largeur de la chaussée
6	Limite de vitesse élevée et mauvaise visibilité pour les véhicules
Attraits	
7	E.M. Little – Parc municipal
8	Piste multifonctionnelle de la Digue

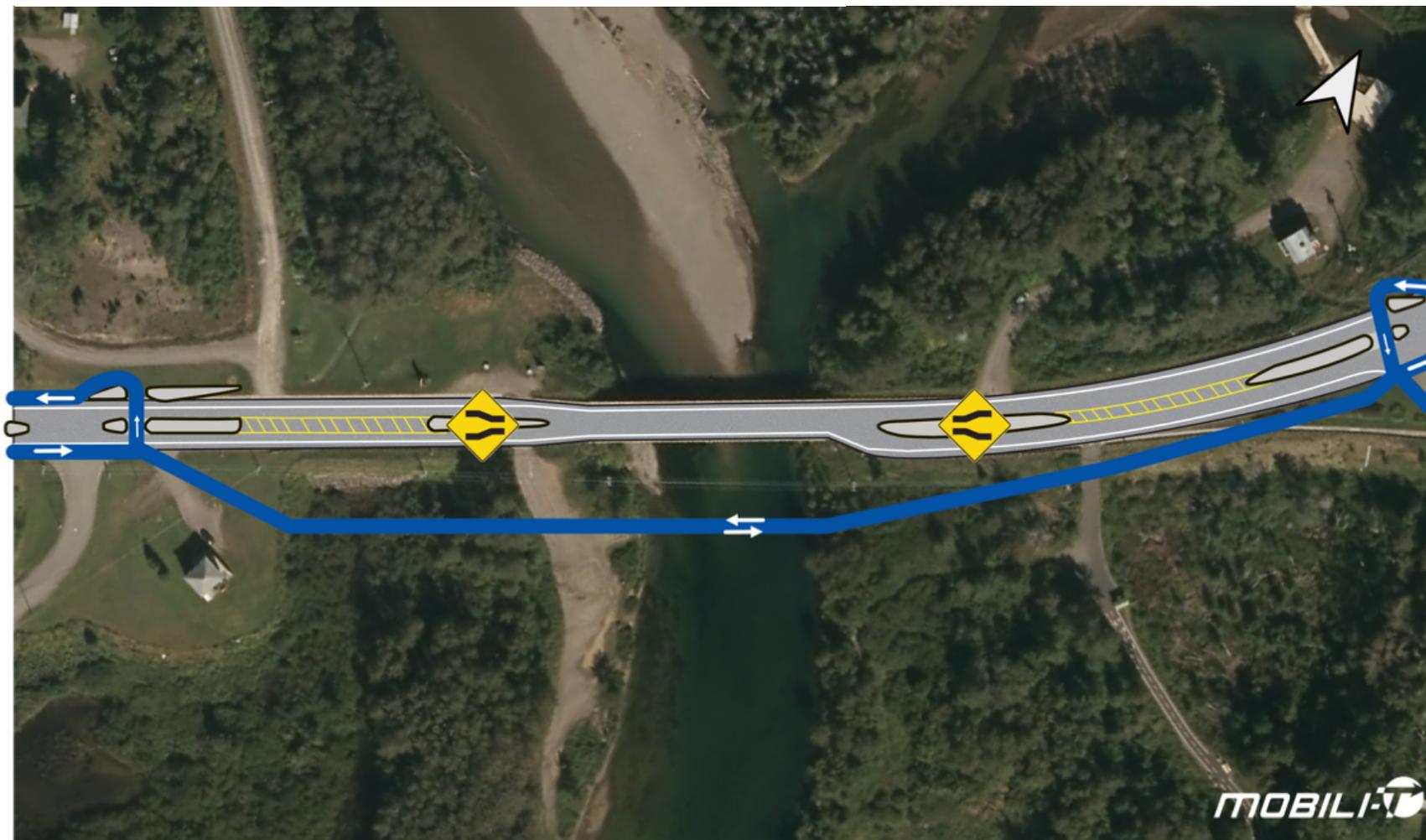
Axes d'intervention visés
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.1
Objectifs
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer la connectivité entre le secteur résidentiel à l'ouest et le centre-ville de Chandler; ▪ Sécuriser les déplacements des usagers actifs sur la Route 132.
Éléments à surveiller
<ul style="list-style-type: none"> ▪ À considérer en fonction des développements sur le projet de reconstruction du pont ou de la construction d'une passerelle réservée aux usagers actifs.

Le pont de la Rivière-du-Nord constitue un obstacle majeur aux déplacements actifs, notamment pour les résidents situés à l'ouest du centre-ville de Chandler (carte 17). Des discussions avec le MTMD ont envisagé soit la démolition et la reconstruction complète du pont, ce qui permettrait d'intégrer des infrastructures adaptées à tous les usagers, soit la construction d'une passerelle spécifiquement dédiée aux usagers actifs. Cependant, ces projets sont encore à un stade préliminaire. Le scénario proposé dans l'immédiat est donc une solution temporaire, en attendant une solution plus structurante. Si le projet de passerelle venait à être réalisé, il conviendrait de prévoir une traversée sécuritaire pour les usagers à l'ouest et à l'est de la structure. Par ailleurs, quel que soit le scénario retenu, il est essentiel d'aménager une traversée sécurisée à la sortie de la piste multifonctionnelle de la Digue, qui débouche actuellement sur un espace dépourvu d'aménagements adéquats pour ses utilisateurs.

Pont de la rivière-du-Nord - Scénario d'aménagement

Dans un scénario temporaire, en tenant compte de la situation actuelle, la largeur du pont serait suffisante pour aménager une bande multifonctionnelle unidirectionnelle de chaque côté de la chaussée, tout en maintenant une largeur de 3,5 mètres pour chacune des voies de circulation dans les deux sens (figure 16). L'enjeu principal pour les usagers actifs sur ce pont réside dans le sentiment de sécurité. Ainsi, la proposition inclut l'intégration d'îlots de rétrécissement à l'ouest et à l'est du pont, dans le but d'atténuer la vitesse des véhicules. La figure 19 met également en image le scénario de la passerelle afin de représenter les traversées piétonnes et cyclables qui seraient nécessaires d'aménagement sur la Route 132, à l'ouest et à l'est du pont. Ces îlots centraux permettent non seulement de réduire la vitesse des véhicules, mais également d'annoncer l'entrée au centre-ville

Figure 16. Scénario d'aménagement – Pont de la Rivière-du-Nord



Source : Ville de Chandler, 2024 – Réalisation Mobili-T, 2024.

6. PROGRAMMES ET FINANCEMENT DISPONIBLES

Tableau 9. Résumé des programmes de financement existants pour le transport actif

Programme existant	Financement	Date limite	Action(s) éligible(s)
<p>Programme d'aide à la mise en valeur du territoire public – Volet 2 Mis en place par le gouvernement du Québec, il vise à « accroître l'implantation et l'expansion d'aménagements publics et communautaires sur le territoire public. Il peut s'agir, par exemple, d'un jardin ou d'un verger communautaire, d'une plateforme d'observation ou d'un lieu commémoratif, d'un sentier récréatif, à l'exception d'un sentier pour véhicules hors route », etc.</p>	<p>Jusqu'à 200 000 \$ par projet (50 % des dépenses admissibles)</p>	<p>Prochain appel à projets – à surveiller</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2026</p>	<p>4.2.2 / 4.2.5 / 4.2.6</p>
<p>Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU) Mis en place par le MTMD, 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 – 12 janvier 2025</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	<p>2.1.1 / 2.1.2 / 2.2.2 / 2.2.3 / 2.2.4 / 2.2.5 / 2.2.6 / 2.3.1 / 2.3.3 / 2.4.2 / 2.4.5 / 3.1.11</p>
<p>Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III) Mis en place par le MTMD, 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 / 2.1.2 / 2.1.4 / 2.1.5 / 2.2.6 / 2.2.8 / 2.4.6</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 MTMD, 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 piétones 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 usagères et usagers de la route près des sites où le risque d'accident est élevé ».</p>	Jusqu'à 350 000 \$ (80 % des dépenses admissibles)	<p>Prochain appel à projets - à surveiller</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	2.1.1 / 2.1.2 / 2.2.4 / 2.2.5 / 2.2.6 / 2.3.3 / 2.4.1 / 2.4.2 / 2.4.5 / 3.1.1 / 3.1.3 / 3.1.6 / 3.1.11 / 3.2.2 / 3.2.4 / 3.3.1 / 3.3.1 / 3.3.3 / 3.3.5
<p>Programme d'aide financière aux activités de sensibilisation à la mobilité durable – MobilisActions</p> <p>Mis en place par le MTMD, 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>	Jusqu'à 70 000 \$ par projet (50 % des dépenses admissibles)	<p>Prochain appel à projets - à surveiller</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	3.4.2 / 3.4.3 / 5.1.1 / 5.1.3 / 5.1.4 / 5.1.5 / 5.2.1 / 5.3.4 / 5.3.5
<p>Programme OASIS</p> <p>Mis en place par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), il a pour objectifs de « soutenir des projets de verdissement, qui permettront de réduire, plus spécifiquement, les impacts des vagues de chaleur et des pluies torrentielles ».</p>	Jusqu'à 70 000 \$ par projet (50 % des dépenses admissibles)	<p>Prochain appel à projets - en continu</p> <p>Modalités en vigueur jusqu'au 31 mars 2025</p>	4.2.3 / 4.2.4
<p>Fond régions et ruralité (FRR) – Volet 2</p> <p>Mis en place par le MELCCFP, il vise à « appuyer, en complémentarité à d'autres programmes gouvernementaux, tout effort de développement local et régional des MRC ».</p>	N/A	N/A	N/A