



**POUR
MA MOBILITÉ,
JE M'ACTIVE**

LES ENJEUX DE MOBILITÉ ACTIVE

Notre-Dame-de-l'Île-Perrot

*Préparé par
Simone A.X. Zotchi
Conseillère en environnement
Chargée de projet*



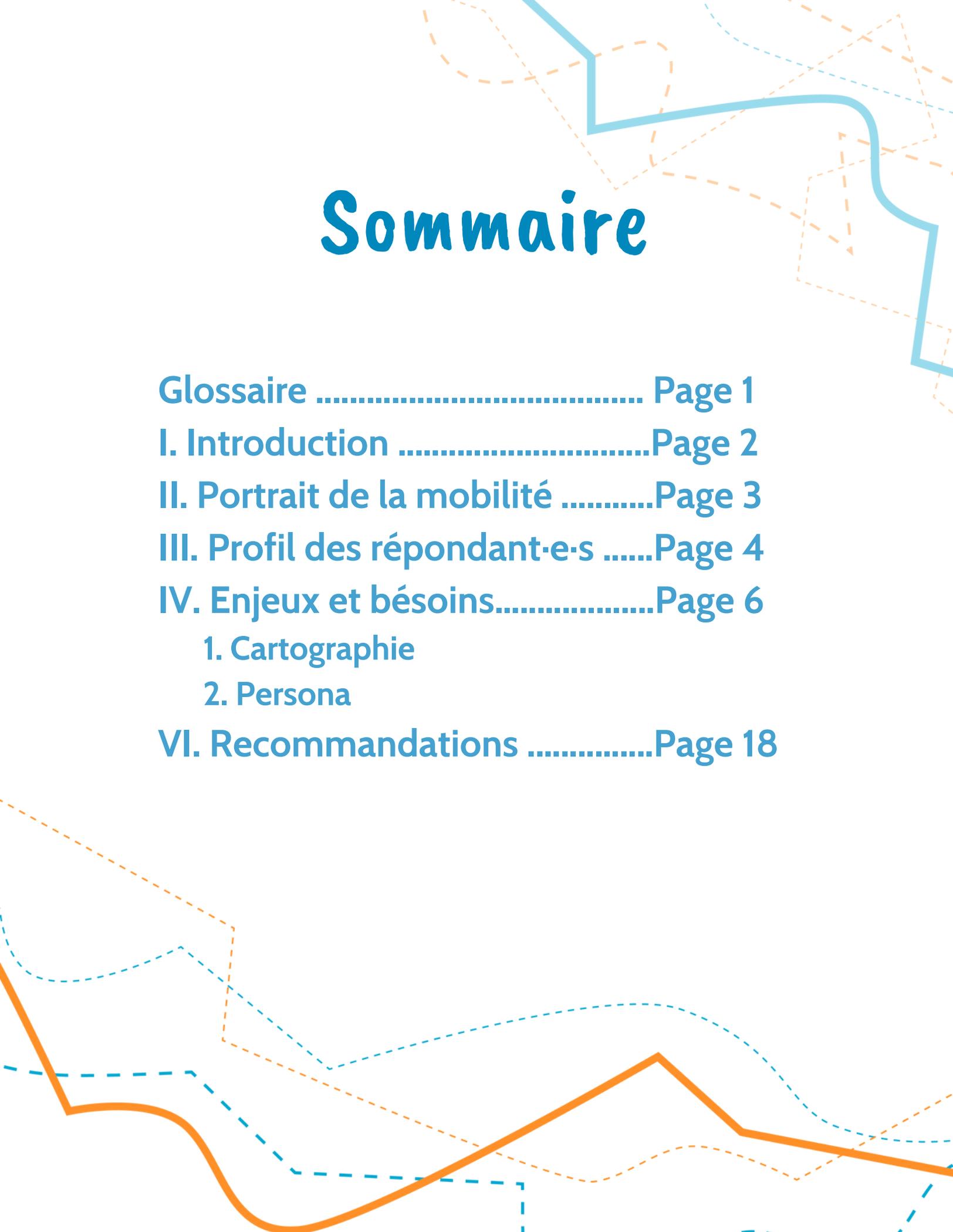
POUR MA MOBILITÉ, JE M'ACTIVE

Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE est un projet du Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE Montérégie). Le projet bénéficie d'une aide financière du gouvernement du Québec tirée du programme Action-Climat Québec et rejoint les objectifs du Plan pour une économie verte 2030.

Ce projet s'inscrit dans une volonté de lutter contre les changements climatiques et dans la promotion de collectivités inclusives et en santé.



Québec 



Sommaire

Glossaire	Page 1
I. Introduction	Page 2
II. Portrait de la mobilité	Page 3
III. Profil des répondant-e-s	Page 4
IV. Enjeux et besoins.....	Page 6
1. Cartographie	
2. Persona	
VI. Recommandations	Page 18

Glossaire

Mobilité active

La mobilité active (ou transport actif) consiste à utiliser sa propre force motrice pour se déplacer. La marche et le vélo sont les modes de déplacement actifs les plus courants.

Interconnectivité

La connectivité est la facilité d'accès d'une zone où un quartier à l'autre de façon directe et efficace. Ainsi l'Interconnectivité est cette facilité d'accès directe d'une ville à l'autre. L'interconnectivité des voies entre collectivités consiste à créer des axes directs de déplacement entre les villes

Sécurité routière

sécurité routière, est l'ensemble de politiques, de mesures et de dispositifs instaurés dans le but de réduire les risques d'accidents de la route ou d'atténuer de façon considérable les conséquences qui en découlent.

Le sentiment de sécurité est l'état d'esprit de sérénité. Le sujet fait confiance aux dispositions mises en place pour le préserver du danger.

Infrastructures

Les infrastructures sont des ensembles d'installations et d'équipements nécessaires à une collectivité. On retrouve par exemple les trottoirs, pistes cyclables, etc..

Convivialité

C'est le caractère chaleureux d'un lieu.

Accessibilité

Ensemble des facteurs permettant à chacun d'accéder à un lieu ou un service. L'accessibilité comprend à la fois les dimensions de la proximité géographique, du coût et des capacités économique, physique et cognitive requises. La dimension d'accès peut exiger, ou non, une mobilité (capacité de se déplacer) plus ou moins grande. (Vivre en ville, sd)

I. Introduction

La démarche

La démarche *Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE* est une série de cinq ateliers qui a pour objectif d'impliquer les citoyen·ne·s et les partenaires locaux dans une démarche d'échanges et de discussions concernant les déplacements en mobilité active. Ce projet s'inscrit dans une volonté de lutter contre les changements climatiques et dans la promotion de collectivités inclusives et en santé.

La démarche complète se compose d'activités, organisées et développées par le CRE Montérégie, qui leur permettront de :

- Déterminer les enjeux de mobilité active dans leurs milieux de vie (consultation);
- Explorer des pistes de solution à ces problèmes aux moyens de conférences, d'ateliers et marches de reconnaissance avec des partenaires experts en mobilité active (transfert de connaissance);
- Identifier des pistes de solutions avec les citoyen·ne·s et les partenaires (co-création);
- Définir les projets prioritaires pour favoriser le transport actif des citoyen·ne·s (concertation);
- Réaliser un projet citoyen et collectif en soutien à la mobilité active (mise en œuvre)

L'activité

La première activité de cette démarche à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, a consisté à identifier, le 29 mars 2022, les enjeux de mobilité active auxquels font face les citoyen·ne·s. Cette identification s'est faite de deux façons :

- Un atelier de travail collaboratif
- Un sondage en ligne pouvant permettre aux citoyen·ne·s et autres acteurs non participant à l'atelier de s'exprimer sur les enjeux.

Objectifs

- Présenter la démarche "Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE"
- Identifier les enjeux en cours sur le territoire de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
- Inviter les participants et les participantes à se mobiliser et à s'impliquer à toutes les étapes de la démarche. A parler autour d'eux afin de favoriser plus d'implication aux des prochains ateliers

L'atelier se déclinait en plusieurs activités. La première, une activité brise-glace, consistait à recueillir quelques souvenirs des participant·e·s se rapportant à leurs premières expériences en mobilité active et susceptibles de leur faire sourire encore aujourd'hui..

La seconde activité consistait à identifier et localiser les enjeux sur la carte géographique de la ville à l'aide des marqueurs et faire des commentaires avec des crayons mis à leur dispositions. Le but étant de cibler les lieux sensibles en fonction de la gravité des enjeux de mobilité active

Enfin, la dernière activité s'intitulait "Persona". Le but étant d'imaginer la mobilité active à travers l'expérience d'une famille ou d'un travailleur. Pour ce faire, les participant·e·s devaient s'imaginer et donner des idées innovantes concernant la mobilité active afin de faciliter l'expérience. Ainsi, ils ont exprimé leurs aspirations, déterminé les besoins et justifié l'importance selon le cas.

La communication

La communication pour faire la promotion de ce premier atelier comportait plusieurs éléments :

- Un communiqué de presse a été envoyé et relayé par les médias (Néo média et La Voix régionale Vaudreuil)
- Des affiches comportant les informations relatives à l'atelier ont été posées dans les locaux de la ville
- La ville a publié les informations relatives à l'atelier dans l'infolettre Moulin à paroles de la ville
- Des invitations ont été envoyées aux groupes citoyen·ne·s de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, et ses environs
- Des invitations ont été envoyées aux élu·e·s, aux employé·e·s de la ville et au comité interne de la ville
- Le Comité 21 et le CRE Montérégie ont relayé les informations sur leurs réseaux sociaux et le site du projet

II. Portrait de la mobilité

La Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot est l'une des municipalités de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Elle compte 11 607 habitant·e·s. Près de 35% des logis possèdent une auto et plus de 45% en ont au moins deux (ARTM 2018, enquête OD).

Malgré le fait que les déplacements actifs soient encouragés par la ville, l'automobile reste pour l'instant le moyen de transport le plus utilisé par les citoyen·ne·s de la Ville de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot.

La ville tente d'intensifier les efforts afin de motiver davantage aux déplacements actifs et sécuritaire. Pour ce faire, elle s'évertue à développer de manière adaptative des études techniques et des travaux d'aménagements favorables à la mobilité active.

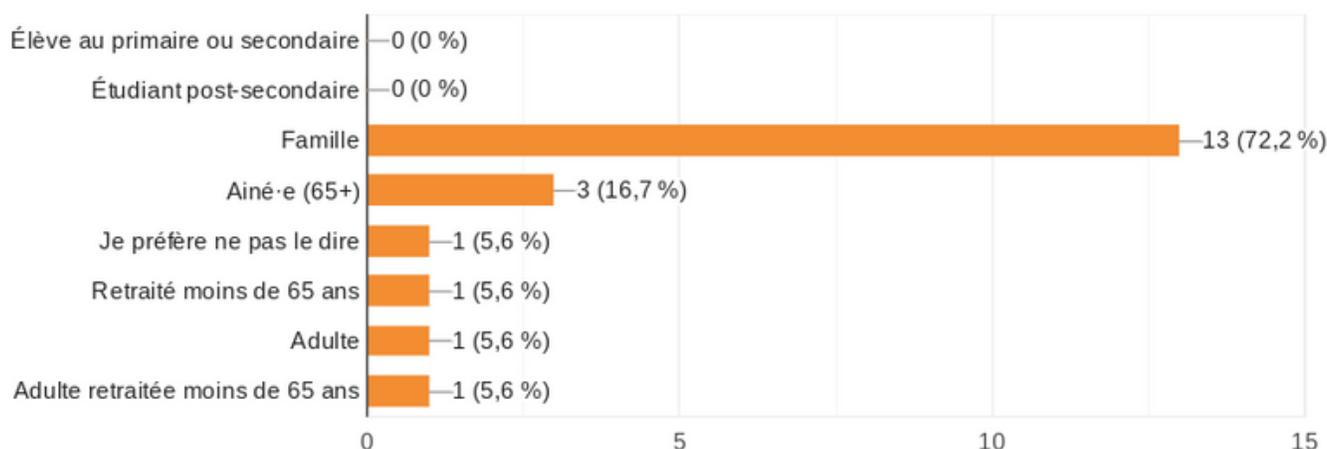
Ainsi, elle a développé des pistes multifonctionnelles et des corridors de déplacements (voir carte en annexe) qui desservent le territoire. Il s'agit entre autres du corridors actif sur le côté Nord du Boul. Perrot, entre le Boul. St-Joseph et le Boul. du Domaine, du corridor actif du Boul. Perrot, entre la rue de l'église et le Boul. Don-Quichotte et celui du Boul. Don-Quichotte, entre Boul. Perrot et Boul. Caza.

Le réseau cyclable dont dispose la ville s'étend sur près de 4,5 km (NDIP 2010, rapport développement du réseau cyclable). Ce réseau se situe précisément dans sa zone nord et s'identifie notamment sur les boulevards Don-Quichotte, St-Joseph nord ainsi que sur la rue Virginie-Roy (voir annexe). Ce réseau cyclable compte cinq segments de pistes spécifiques qui sont : les pistes situées sur le Boulevard Don-Quichotte, sur le Boulevard Saint-Joseph nord, sur la rue Virginie-Roy , entre le Carrefour Notre-Dame et l'école de la Samarre, et finalement celle située entre le Boulevard Perrot et la Tour de l'île.

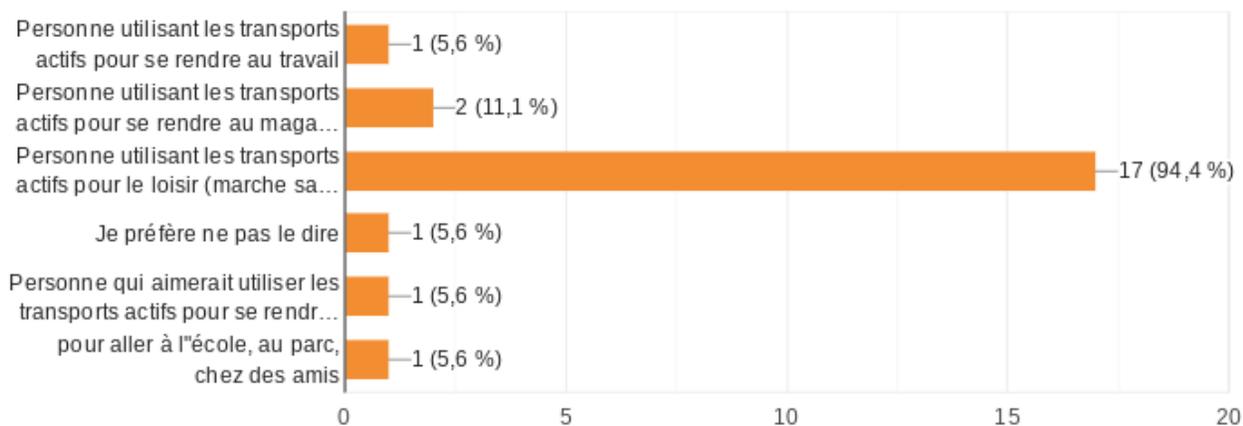
III. Portrait des répondant.e.s

Lors de la première activité, il y avait en tout 11 participant.e.s et le sondage en ligne a reçu 18 réponses.

De prime abord, le sondage a tenté de catégoriser les participants en fonction du type d'utilisateur de la route qu'ils représentent. À cette première question : "Quel type d'utilisateur·rice de la route êtes-vous ?" Les répondant.e.s pouvaient sélectionner plusieurs éléments de réponse. La liste était variée afin de recueillir des informations générales sur les catégories d'âge et de citoyen·ne·s (étudiant·e, famille, aîné·e), leurs habitudes en transport actif (déplacements utilitaires ou de loisirs) ainsi que leurs appréciations du transport actif.



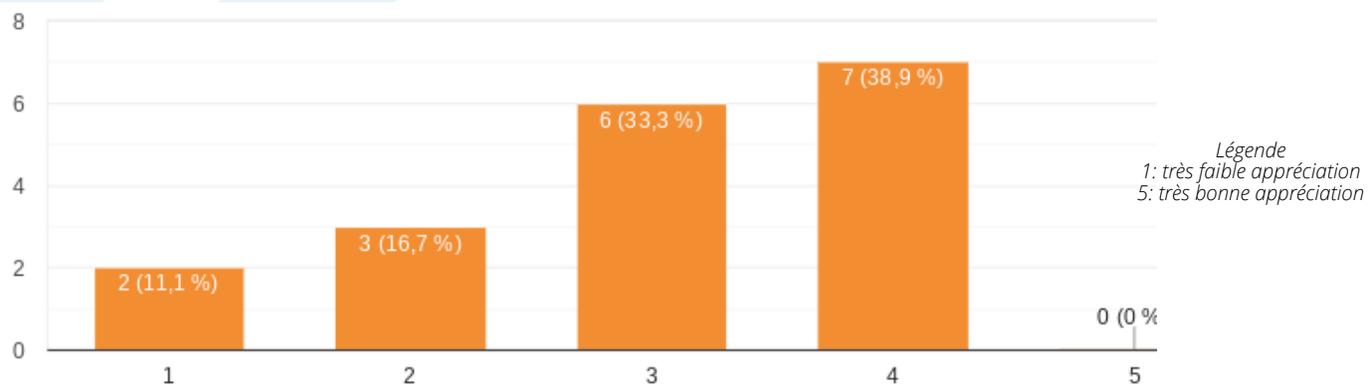
Graphique 1 : profil des répondants selon leur statut social



Graphique 2: Profils d'utilisateurs de transports actifs par type d'utilisation

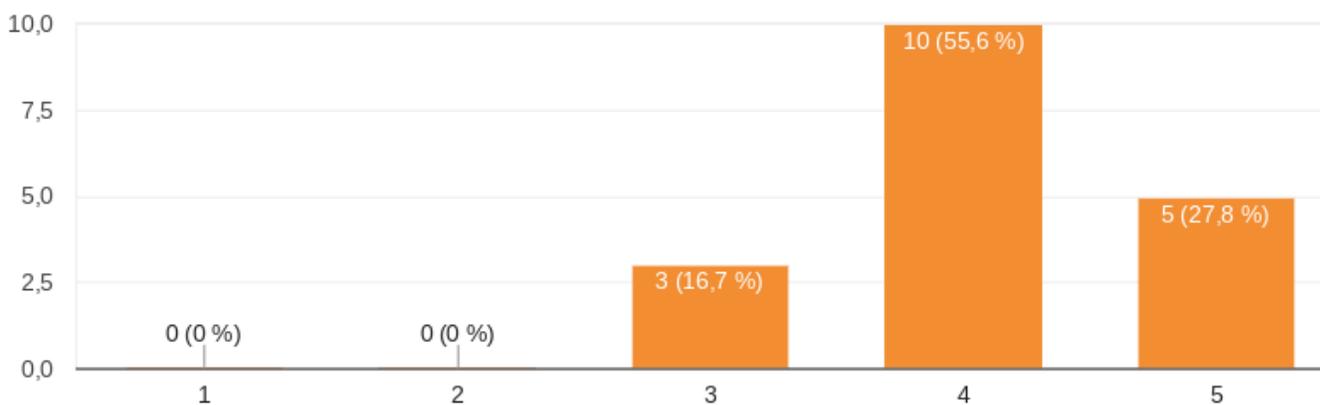
La majorité des répondants sont des adultes soit 72 % issus d'une famille. Il est observable selon les réponses que les résident.e.s de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot utilisent davantage les transports actifs à des fins de loisirs, comme l'expriment 94 % des répondants du sondage et 100% des participants à l'atelier. Et quelques personnes soit 11 % pour se rendre par moment au magasin ou commerce.

Pour ce qui concerne leur appréciation des déplacements actifs, à la question de savoir « Sur une échelle de 1 à 5, évaluez votre appréciation de votre expérience en transports actifs dans votre ville » 1 étant « Très faible appréciation » à 5 étant « Très bonne appréciation », l'appréciation de la plupart des répondants se situe entre 3 et 4.



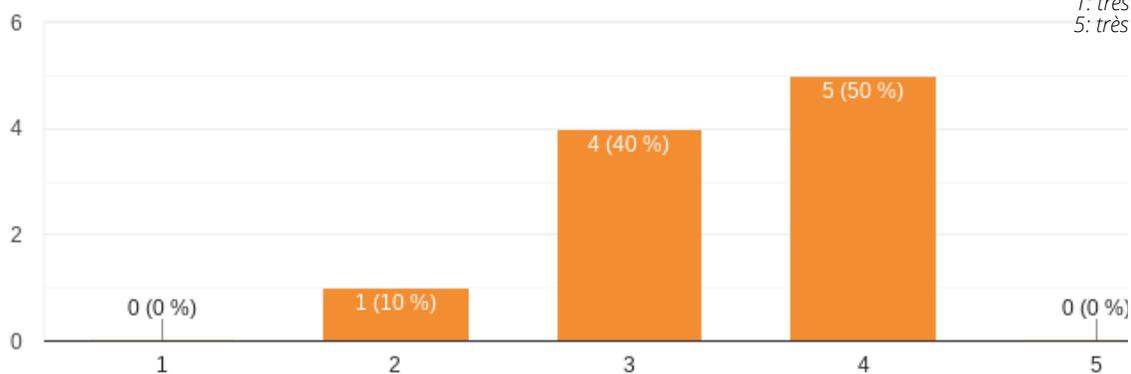
Graphique 3: Niveau d'appréciation de l'expérience en transports actifs des répondante-s

Par ailleurs, le niveau de connaissances des participants sur le code de sécurité routière a été évalué. Ils ont tenté de répondre à la question « sur une échelle de 1 à 5, quel serait votre niveau de connaissance sur le Code de la sécurité routière en vélo ou à pied ? ». Sur une échelle de 1 étant « Je n'ai jamais eu d'information à ce sujet » à 5 étant « Je connais toutes les règles ! ». Dans l'ensemble, la moyenne se situe à 4. Près de 30 % estime tout de même avoir une parfaite connaissance des règles.



Graphique 4 Niveau de connaissance des répondante-s (code routier)

Légende
1: très faible connaissance
5: très bonne connaissance



Graphique 5 Niveau de connaissance de certains participants -inscriptions (code routier)

IV. Les enjeux

Cartographie

Les enjeux ont été discutés avec les parties prenantes. Ceux-ci ont été identifiés et cernés sur carte. L'activité de dialogue a été réalisée en sous-groupe et les opinions des citoyen.ne.s émises à travers le sondage en ligne ont été prises en compte sauf quelques exceptions pour des commentaires sans précisions. Dans la majorité des cas, les enjeux soulignés rejoignent ceux relevés lors de l'atelier et confirment l'avis partagé sur le sentiment de confusion ou d'insécurité à des endroits précis.

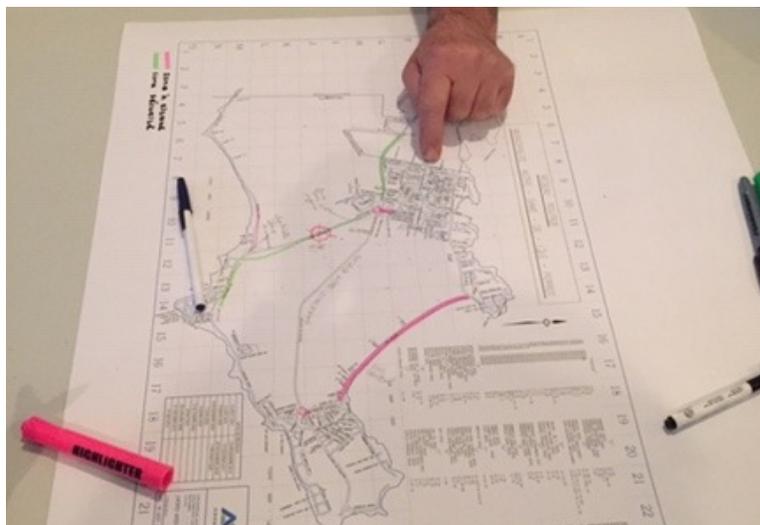


Illustration 1: Travaux en sous groupes-activité de cartographie

Lieux	enjeux relevés	Besoins/ récommandations
<p>Une partie de Saint-Joseph Dans la zone de la Bibliothèque Marie-Uguay et du carrefour Notre-Dame (Voir annexe)</p>	<p>angle mort avec des arbres Descente trop rapide</p>	<p>Signalisation pour Informer et attirer l'attention pour éviter le danger</p>
<p>Croisement Don-Quichotte et St-Joseph</p>	<p>Zone à risque Insécuritaire très large Trottoir non balisé</p>	<p>Pas confortable à vélo, ni à pied</p>
<p>Boulevard Perrot</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Vitesse -voie trop étroite -Pas d'accotements -Luminosité non optimale -Insécuritaire pour se promener les soirs ou faire du vélo -Pas de stationnement pour vélo / informations non indiquées -Pas de trottoir sauf dans la petite section -Difficultés à pouvoir faire le tour de l'île rapidement 	<p>Signalisation de partage de la route nécessaire/ Délimitation entre les voitures et les vélos Affichage de l'information sur l'endroit où il faut stationner les vélos pour pouvoir planifier facilement les sorties à vélo . Installer des coussins ralentisseur Arrêt parc des hirondelles</p>
<p>Croisement boulevard Perrot et Don-Quichotte (Zone de parc des mésanges et Pointe-du-Moulin)</p>	<p>Problème de visibilité Confusion (pas d'indications/ manque d'infrastructures-piste cyclable)</p>	<p>Signalisation requise ajouts de (plus) pistes cyclables dans la zone</p>

Lieux	enjeux relevés	Besoins/ recommandations
Boulevard Perrot entre l'intersection du boulevard St-Joseph/Pointe-du-Domaine/Don-Quichotte.	Vitesse Étroitesse de la voie	On ne peut pas se promener avec les enfants Besoin de signalisation et plus d'arrêt
Bout de Virginie-Roy et St-Joseph	Besoin d'arrêt (pour ralentir)	Autant à pied qu'à vélo pas sécuritaire ; Il faut des arrêts
Zone de la fin du boul. Virginie-Roy début de la rue des Érables (limite NDIP / VIP)	Manque d'infrastructures Difficulté d'accès rapide Problème de connectivité inter-villes	Besoin d'aménagement Besoin de supports à vélo
Au niveau du trottoir entre l'école la Samare et la piste cyclable (voir illustrations)	Pas de sécurité	On est parfois surpris par les enfants qui descendent de l'école... c'est important des aménagements pour les enfants
A proximité du parc des Merles. Les rues Pierre-Ricard, Rollinet, François Rapin...	Problème de visibilité Pas d'éclairage	Besoins d'infrastructures

Enjeux Spécifiques

Lieux	enjeux relevés	Besoins/ Recommandations
Bld Perrot	Problème de connectivité inter-villes Confusion sur l'utilisation des infrastructures voies pour vélo/ voie pour auto Piste cyclable/ corridor piétonnier (indication pas très claire)	Besoin de connexion inter-villes certains aménagements s'arrêtent à l'entrée de la ville avoisinante. Exemple de la piste cyclable à l'entrée de l'Île-Perrot Signalisation de partage de route nécessaire Meilleure délimitation requise
Coin du Boulevard Perrot et St-Joseph Sud	Zone à risque Étroitesse Pas de visibilité / point mort au niveau du virage	Signalisation nécessaire Aménagement requis (élargissement de la voie)

"La mini piste cyclable ou piétonne sur le boulevard Perrot au coin de Caza près des Beaux Dimanches, l'indication n'est pas claire... et elle trop petite"

UN.E CITOYEN.NE



Illustration 2: Marque au sol indiquant le partage de voie sur boul.Perrot au coin de Caza (source de confusion)

Enjeux Spécifiques



Illustration 3: bande piétonne sur boulevard Perrot zone Pointe-du-domaine

"La bande piétonne sur le boulevard Perrot entre St-Joseph et Pointe-du-Domaine est source de confusion pour les utilisateurs.

Des cyclistes roulant vers l'est l'empruntent, pensant que c'est une piste cyclable.

Des marcheurs allant vers l'ouest ne l'empruntent pas et préfèrent marcher face aux autos allant vers l'est, selon ce qui est normalement requis par le code de la route.

Toutefois, l'étroitesse des voies de circulation rend cette pratique dangereuse dans cette zone où les autos roulent trop vite. L'arrêt au coin de la 56e avenue est de moins en moins respecté (plusieurs véhicules ne ralentissent même plus)."

- UN.E CITOYEN.NE

Difficultés de connectivité inter-villes

La difficulté d'interconnexion des réseaux de déplacements actifs entre les villes avoisinantes qui partagent l'île a été soulignée dans plusieurs commentaires. Cela entraîne selon les citoyen.ne.s, la difficulté à faire le tour de l'île où de prévoir certaines activités. Il a été mentionné l'exemple de certains aménagements de pistes cyclables qui s'arrêtent à l'entrée de d'autres villes. C'est notamment l'exemple de la piste à l'entrée de l'Île-Perrot selon un répondant. La majorité des participants.e.s a déploré le manque de lien direct, facile et sécuritaire entre les villes.

Manque d'infrastructures

Le manque d'infrastructures dont les accotements sur certains boulevard comme le Boulevard Perrot, les trottoirs et les pistes cyclables, les traverses piétonnières à des endroits précis a été exprimé à plusieurs reprises. Également certain.e.s utilisateur-trice.s n'ont pas manqué de relever le besoin de haltes de repos pour les cyclistes et les piétons. Le besoin des supports à vélo à certains endroits stratégiques (sur les grandes artères et proximité des commerces, bibliothèque ou autres services publics) afin de faciliter la planification des sorties à vélo a été exprimé clairement.

Même si les participant.e.s reconnaissent l'existence d'un réseau cyclable et des corridors de déplacements actifs, ils estiment que ces aménagements pourraient être améliorés afin de répondre à leur besoins en terme de mobilité active. Les utilisateurs donnent l'exemple des marques au sol pour partage de voies parfois pas très claires et le besoin de signalisation à des endroits. Ils souhaitent que ces signalisations soient situées de façons plus visibles avec des indications plus claires.

Sentiment de Confusion

Les sentiments de confusion relevés par les citoyen.n.e.s sont en lien avec les situations suivantes :

Soit des signalisations situées dans un endroit de la route pas très visible ou pas à une bonne distance pouvant permettre une réaction adéquate et sécuritaire (ex: cachée par la végétation, intersection annoncée tardivement...).

Soit des indications de partage de route non précises. Les répondants ont mentionné des cas de délimitation entre chaussées et pistes cyclables plus ou moins claire. Ils ont également cité les cas de marquage au sol moins précis autant pour les cyclistes et les piétons. Ils ont mentionné notamment l'exemple des bandes piétons et/ou cyclables sur boulevard Perrot dans la zone de Pointe-du-Moulin et dans le coin de Caza.

Soit un besoin de signalisation pour indiquer d'avance un virage ou un changement de voies. Les répondants ont relevé le cas de l'angle mort au niveau du virage au coin du Boulevard Perrot et St-Joseph Sud. Ils considèrent qu'une signalisation visible en amont de la voie serait nécessaire.

Sécurité

La question de la sécurité a également été au centre des enjeux de la mobilité active relevés par les participant.e.s lors des activités d'identification des enjeux à NDIP. Plusieurs participant.e.s ont mentionné leur sentiment d'insécurité dans certaines zones. Ils ont également identifié le manque d'éclairage dans des zones, la vitesse et l'étroitesse des routes comme défis entravant la sécurité et la sérénité.

Obscurité

Par endroit l'éclairage est reconnu comme n'étant pas optimal. La visibilité est restreinte à certaines heures (les soirs) et suscite de la peur d'un incident.

Les répondant.e.s souhaitent se promener en sécurité avec les enfants les soirs et de faire du vélo dans ces zones agréables à circuler.

Les rues et les zones ciblées pour améliorer l'éclairage sont les suivantes : proximité du Parc des Merles entre autres la rue Pierre-Ricard, la rue Rollinet et le coin de la rue François-Rapin.

Vitesse et étroitesse

Les commentaires sur la vitesse et l'étroitesse des routes sont revenus à plusieurs reprises. Ceux-ci concernent en majorité le boulevard Perrot et le boulevard Don-Quichotte en direction du Parc historique de Pointe-du-Moulin. Et également, le bout de Virginie-Roy et St-Joseph pour ce qui est de la vitesse.

L'étroitesse des voies associée au manque de trottoirs et de pistes cyclables rend difficile et non sécuritaire les activités de mobilité active. Selon les participant.e.s, il conviendrait d'élargir les voies et d'intégrer plusieurs points d'arrêts afin de favoriser le ralentissement de l'allure des conducteurs et réduire le sentiment d'insécurité des piétons et des cyclistes.

Les zones jugées insécures

Selon les participant.e.s à certains endroits le sentiment d'insécurité augmente ainsi que la difficulté à se déplacer l'esprit tranquille.

Ces endroits sont notamment :

Boulevard Perrot

Boulevard Don-Quichotte vers le parc historique de la Pointe-du-Moulin

Boulevard Don-Quichotte, Pointe-du-Moulin et coin Boulevard St-Joseph

Boulevard Don-Quichotte, Pointe-du-Moulin et zone de la Bibliothèque

Boulevard Perrot entre Pointe-du-Domaine et boulevard Don-Quichotte

Entre la Ferme Quinn et la Ferme Anse au Sable

Persona

Cette activité constitue la seconde partie de l'atelier. Son objectif consistait à amener les participant·e·s à s'imaginer dans la peau du "persona" préétabli pour "penser la mobilité active à travers l'expérience des deux profils en mobilité active. Les deux (2) profils proposés sont : le profil de "Professionnel" et de "famille". Les participant·e·s devaient identifier les besoins et les aspirations de ces deux différents profils et rêver d'une meilleure expérience.

Chaque persona a été délicatement pensé dans un souci d'accessibilité universelle. Le persona permet de tenir compte des besoins de différents publics en mobilité active.

Groupe

Besoins professionnels pour mobilité active

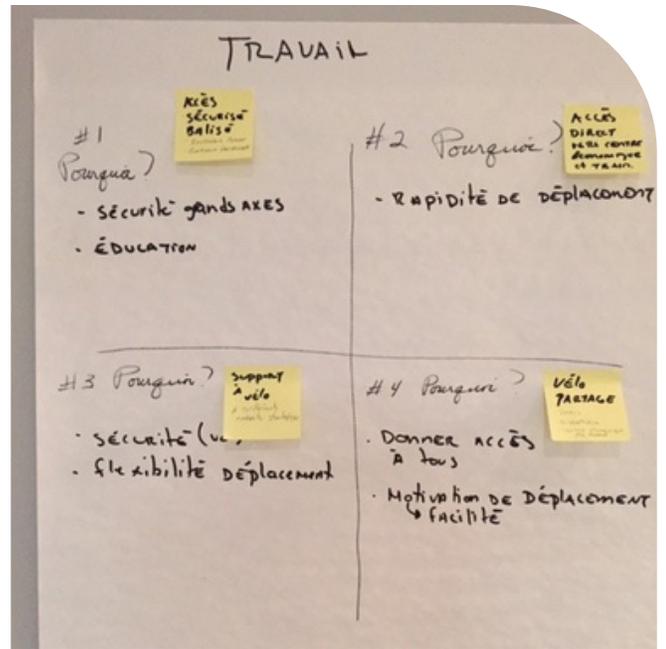
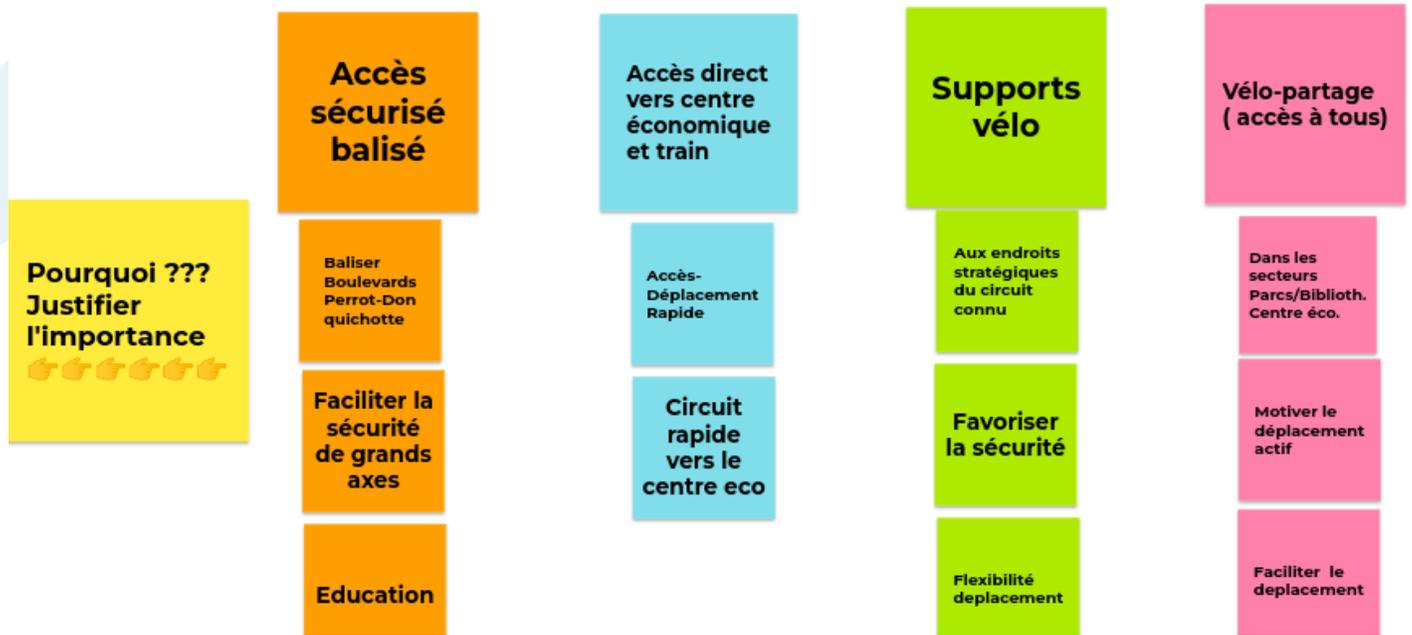


Illustration 4: Travaux en sous groupes-activité de Persona-Groupe Professionnels

Persona Professionnels

Lorsque l'on se met à la place d'un Persona Professionnels, les enjeux et les besoins sont liés aux travailleurs se déplaçant dans les zones locales et vers le centre-ville ou hors de la ville. Pour rendre l'expérience de la mobilité active plus pratique et plus efficace, ce groupe a identifié quatre grands besoins qui nécessitent d'être considérés. Il s'agit notamment de l'accès sécurisé à des voies balisées, l'accès direct aux centres commerciaux, le besoin des supports à vélo à des endroits stratégiques et l'accès à tous au vélo partage.

Accès sécurisé et balisé

Cela consiste à :

- Baliser des boulevards notamment Perrot et Don-Quichotte afin de permettre une circulation sécuritaire à vélo
- Veiller à la sécurité et l'accès sécuritaire sur les grands axes
- Permettre l'accès rapide sur les grands axes à travers des circuits définis pour mobilité active globalement et pour vélo spécifiquement
- Initier des campagnes de sensibilisation et éduquer aux bonnes pratiques

Accès direct vers les centres économiques et les accès au train

Il convient de favoriser l'accès direct aux endroits les plus fréquentés en créant des circuits rapides et directs sur les axes conduisant vers ces endroits stratégiques

Disponibilité des supports à vélo

Pour plus de flexibilité dans les déplacements et pour une meilleure planification des sorties, l'installation des supports à vélo est nécessaire

Accès à tous au vélo-partage

Vélo-partage à tous pour permettre et pour faciliter la connexion d'un point à l'autre à vélo sans être forcément propriétaire du matériel. Les stations de vélo-partage doivent être installées par exemple dans les secteurs des parcs, de la bibliothèque et des centres économiques. Il faudra par ailleurs mobiliser, informer, sensibiliser et motiver le public (citoyens) à en faire le bon usage.

Groupe Besoins Famille pour mobilité active

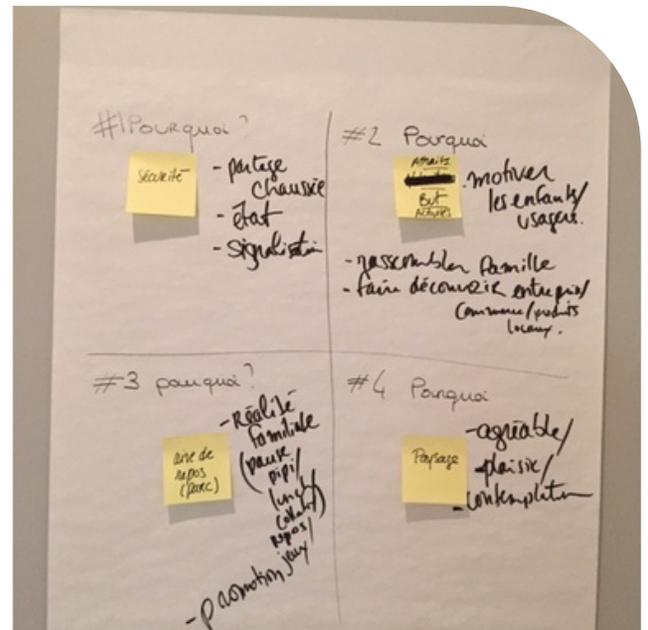


Illustration 5: Travaux en sous groupes-activité de Persona-Gruppe Famille

Persona-Famille

Lorsque l'on se met à la place d'un Persona Famille, les enjeux et les besoins sont liés aux adultes et aux enfants. Pour rendre l'expérience de la mobilité active plus pratique et plus sécuritaire, ce groupe a identifié quatre grands besoins qui nécessitent d'être considérés. Il s'agit notamment de la sécurité, des aires de repos, du paysage et du cadre agréable de la mobilité active et de la sensibilisation.

Sécurité

En recherchant le maintien ou l'amélioration de la sécurité, on favorise mieux le partage des voies tout en favorisant un meilleur état des voies et des signalisations qui facilitent la mobilité.

Aires de Repos

En installant des aires de repos cela motive les usagers à pouvoir planifier des activités à plein air, cela motive les conjoints/parents comme les enfants à se rassembler en famille. Cela motive à faire un déplacement actif dans l'optique de découvrir la ville, les commerces, les produits locaux...

Paysage et cadre agréable

Il faut agir pour le maintien d'un paysage de qualité avec un cadre convivial favorable aux activités ludiques pour les parents et les enfants. Le paysage doit être convenable pour rendre agréable ou confortable les activités.

Ce cadre doit avoir les commodités nécessaires à la famille telles que les toilettes, les aires de jeux pour enfants, des aires de relaxation, de contemplation, de plaisir et de bien-être.

Campagne de sensibilisation

Il faudra également informer, sensibiliser, motiver et encourager les parents aux activités extérieures et aux transports actifs. Il faudra les informer sur les dispositifs mis en place pour rendre cela favorable tout en donnant les indications claires et faciles.

VI. Recommandations

Ces recommandations visent à guider la suite de la démarche *Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE* en choisissant des enjeux prioritaires que la Ville et les citoyen·ne·s pourront étudier en profondeur.

1. **Créer des cadres pour Loisirs et de détente pour les familles avec des conditions favorables**

Le cadre des Loisirs semble être le levier idéal pour faire un projet de mobilité active le projet du citoyen. Les infrastructures existantes et les futures sont les sujets de l'heure pour assurer la mobilité active à tous. Par exemple, la démarche peut se pencher sur la planification d'une aire communautaire pour transformer le stationnement pour répondre aux besoins des citoyen·ne·s.

3. **Élargir les routes ciblées comme étroites; installer les Haltes de repos et supports à vélo; instaurer vélo-partage; assurer un éclairage approprié; réviser le plan des trottoirs**

L'amélioration des infrastructures pour la mobilité active est fondamentale à l'amélioration des habitudes des citoyens. C'est une réponse au sentiment d'insécurité des usagers. Avoir des haltes de repos le long des grandes artères augmentent l'intérêt des piétons et des cyclistes à se déplacer. Plusieurs aménagements à des endroits stratégiques avec l'affichage des informations seraient une réponse efficace aux besoins des utilisateur·e·s.

5. **Planifier un plan de mobilité active**

Un plan de grandes orientations pourra permettre de définir plus précisément les actions stratégiques à mener sur une période donnée et en fonction des saisons afin de répondre efficacement au besoin pour une mobilité active dans la ville. Il devrait s'agir d'une démarche participative.

2. **Améliorer les dispositifs d'accès direct, balisé et sécurisé et le partage de voies**

Les marquages au sol pourraient être plus clairs et visibles pour les utilisateur·e·s. Mettre en place des infrastructures sécuritaires, des réseaux cyclables bien balisés avec des accès directs au centre ville et augmenter les points d'arrêts (stop) contribueraient à améliorer l'accessibilité universelle, à réduire la vitesse, à faciliter le partage de la route et à mieux connecter les places des Loisirs, les commerces et des lieux de travail avec les citoyen·ne·s.

4. **Développer une culture du vélo**

Opter pour la culture du vélo permettra de conceptualiser éventuellement une politique élaborée en collaboration avec les citoyen·ne·s.

La démarche Vélo sympathique de Vélo Québec est un excellent accompagnement pour instaurer et promouvoir la culture du vélo.

6. **Prévoir un programme de communication pour la mobilité active**

Des activités d'information et de sensibilisation sur l'importance de la mobilité active, le partage de la route et la sécurité routière pourront contribuer aux changements de comportements des citoyens et favoriser les déplacements actifs. L'affichage des informations sur les réseaux cyclables, la carte de disponibilité des supports de vélo et sur les stations de vélo libre service serait utile à la planification des déplacements actifs.



**POUR
MA MOBILITÉ,
JE M'ACTIVE**

