



**POUR  
MA MOBILITÉ,  
JE M'ACTIVE**

# LES ENJEUX DE MOBILITÉ ACTIVE

**Avenue Victoria  
Saint-Lambert et Longueuil**



## 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

<b>Glossaire</b>	<b>p.1</b>
<b>I. Introduction</b>	<b>p.2</b>
<b>II. Portrait de la mobilité</b>	<b>p.4</b>
<b>III. Portrait des répondant-e-s</b>	<b>p.6</b>
<b>IV. Enjeux par activité</b>	<b>p. 8</b>
1. Nuage de mots	
2. Cartographie	
3. Persona	
<b>V. Pistes de réflexion</b>	<b>p.15</b>
<b>VI. Recommandations</b>	<b>p.18</b>

# 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.

## Connectivité

Aussi appelée perméabilité, elle réfère à la possibilité de traverser un îlot ou un quartier de façon directe et efficace, par une diversité de modes de déplacement.

## 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 universelle

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. Ainsi, favoriser l'accessibilité ne passe pas obligatoirement par le développement d'infrastructures de transport performantes permettant d'augmenter la mobilité, elle peut très bien être favorisée par la proximité des différentes activités. (Vivre en ville, sd)

# 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 se compose d'activités organisées et développées par le CRE Montérégie, qui 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-crédation);
- 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).

## Collaboration

Le CRE Montérégie a été approché par le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert pour mener une étude de marchabilité sur l'avenue Victoria. La planification de travaux de réfection de cette avenue débute par la Ville de Saint-Lambert et la Ville de Longueuil. Les villes se sont jointes au comité de travail qui épaulent et guident le CRE Montérégie. Également, la démarche peut compter sur l'aide du Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de la Montérégie-Centre et du Réseau de transport de Longueuil (RTL) qui forment le comité aviseur. C'est avec ces partenaires que le secteur à l'étude dans cette démarche a été défini, soit l'avenue Victoria entre boulevard Simard et la route 112.



**RÉSEAU ÉCOCITOYEN**  
de Saint-Lambert  
*Agir et sensibiliser à l'environnement*



# La méthodologie

Le premier atelier consistait à identifier les enjeux de mobilité active auxquels font face les citoyen·ne·s à Saint-Lambert. Cette identification s'est faite de plusieurs façons :

- Un atelier interactif et animé via zoom a été mis en place pour les citoyen·ne·s présent·e·s;
- Un sondage en ligne était disponible pour les citoyen·ne·s qui ne pouvaient assister à l'atelier et ont ainsi pu s'exprimer à l'aide d'un sondage en ligne;
- Un sondage papier était disponible : le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert s'est rendu dans la résidence de personnes âgées *Les Jardins Intérieurs* pour récupérer l'avis des résident·e·s;
- Un kiosque d'une journée a été mis en place au Provigo sur l'avenue Victoria afin de recueillir des avis sur les enjeux auprès des client·e·s de l'épicerie.

L'atelier en ligne se déclinait en plusieurs activités. Une première activité brise-glace consistait à recueillir les termes qui se rapportaient à la mobilité active selon les participant·e·s. La seconde activité consistait à placer les enjeux directement sur une carte de la ville grâce à des marqueurs. Le but étant de cibler les lieux en proie à des enjeux de mobilité active. Enfin, la dernière activité consistait à se mettre dans la peau d'un « persona » (enfant, cycliste, etc.) et d'imaginer les obstacles auxquels ce groupe de personnes est confronté dans la vie de tous les jours.

## Communication

Pour rejoindre les citoyen·ne·s, plusieurs outils de promotion ont été utilisés et ont été diffusés par le CRE Montérégie en collaboration avec les partenaires.

Le CRE Montérégie, le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert et la personne ressource du CISSS Montérégie-Centre ont ensuite communiqué par courriel avec différents groupes de citoyen·ne·s et communautaires afin de les inviter formellement à l'activité. Des publications fournies par le CRE Montérégie ont été partagées sur les réseaux sociaux des partenaires.

À l'occasion d'un débat entre deux candidats pour les élections provinciales, le CRE Montérégie a tenu un kiosque pour communiquer sur la démarche et la première étape d'identification des enjeux.

À l'aide d'outils de communication (affiche, pamphlet, etc.), le Réseau écocitoyen de Saint-Lambert est allé au contact des habitant·e·s de Saint-Lambert directement dans la rue.



# Changements de mode

Lorsque les participant·e·s sont interrogé·e·s sur leur motivation à choisir les modes de transports actifs au lieu de la voiture, la conclusion semble que Saint-Lambert ne semble pas être aménagée pour favoriser la mobilité active. Plusieurs raisons ont été recensées qui découragent les propriétaires de voiture lorsqu'il est question de choisir des modes de mobilité active. Parmi ces raisons, on retrouve surtout :

- **Un manque d'infrastructures et d'entretien**

Les répondant·e·s rapportent un manque de piste cyclable physiquement séparée de la route, des trottoirs en mauvais état (nids de poule) ou manquants. Il est également fait mention des traverses piétonnières qui ne sont pas suffisantes. Enfin, il est indiqué que les supports à vélo ne sont pas en quantité suffisante au niveau des commerces.

- **Des services de transport collectif peu efficaces**

Pour les répondant·e·s retraité·e·s, les services de transport en commun ne sont pas connectés aux besoins des utilisateur·rice·s. Les horaires ou l'accessibilité aux autobus, notamment pour celles et ceux avec un déficit de mobilité, sont autant de facteurs qui n'encouragent pas cette catégorie de personnes à utiliser des modes de déplacements durables.

- **Des problèmes de sécurité**

Les répondant·e·s ne se sentent pas en sécurité dans les rues de Saint-Lambert : trop de voitures, la vitesse excessive des automobilistes ainsi que d'autres comportements dangereux des usagers de la route. L'étroitesse de certaines voies de circulation et le manque d'espace désigné pour les cyclistes renforcent ce sentiment d'insécurité.

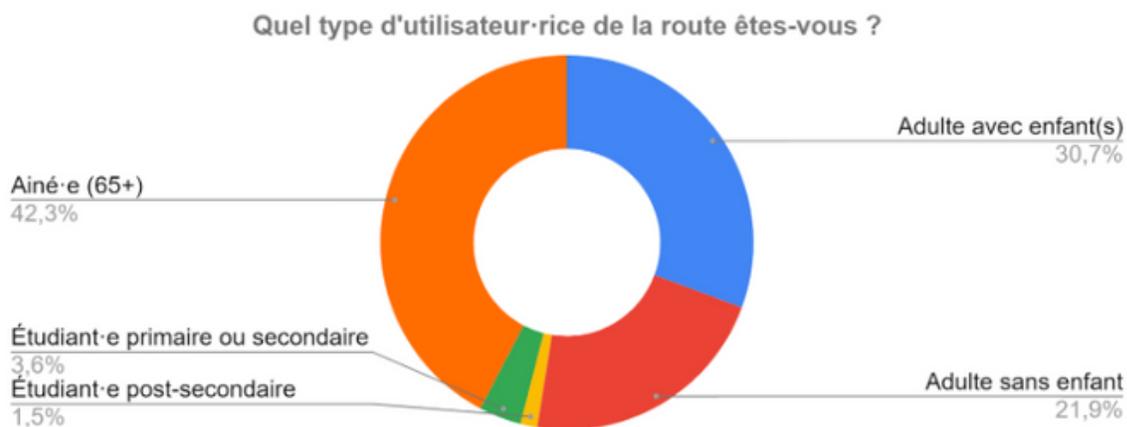
- **Des conditions hivernales difficilement conciliables**

L'hiver apporte son lot de désagréments concernant la mobilité active. Les trottoirs et pistes cyclables sont rarement déneigés ce qui ajoute un sentiment d'insécurité et décourage les résident·e·s du secteur, d'autant plus lorsqu'ils ont des problèmes de mobilité.

# Portrait des répondant·e·s

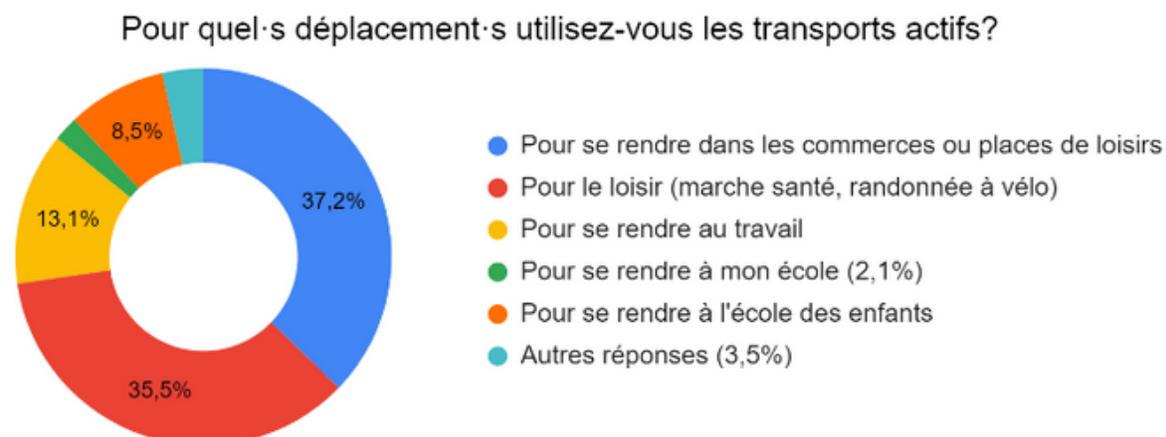
Le sondage en ligne a reçu 105 réponses et celui distribué au format papier en a reçu 28. Au total, c'est 133 réponses qui ont été reçues.

Les profils des répondant·e·s sont assez hétéroclites et on retrouve surtout des adultes, avec ou sans enfants (52,6%) ainsi que des personnes âgées (42,3%).



Graphique 1 : Type d'utilisateur·rice de la route

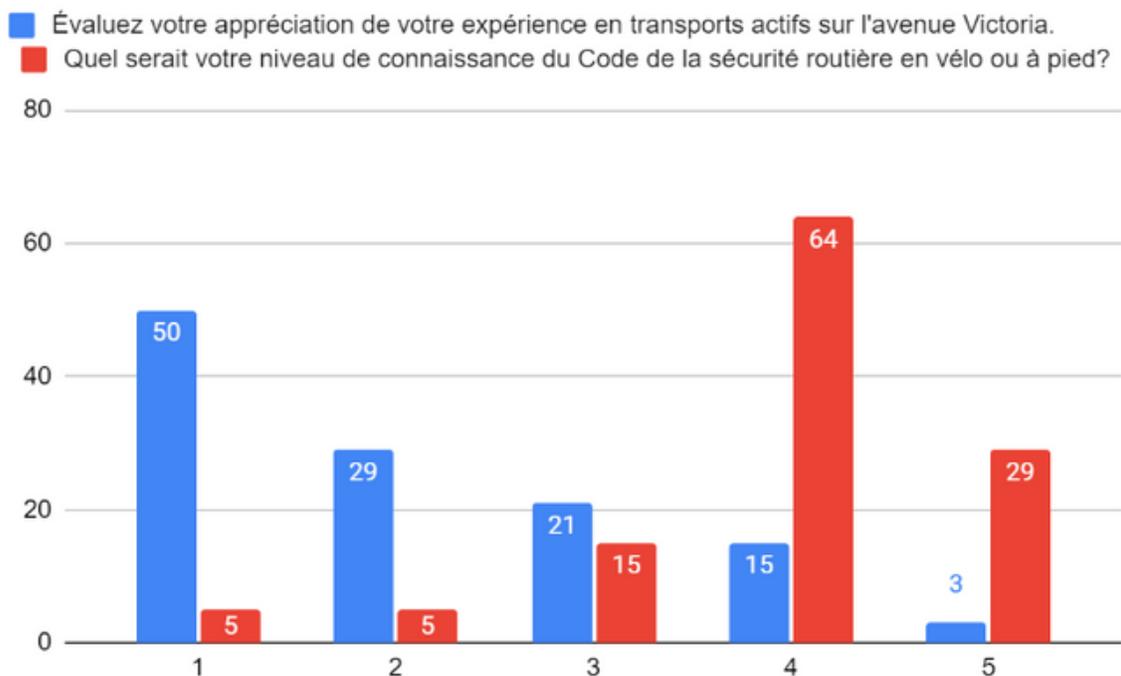
En majorité, les transports actifs sont utilisés pour des déplacements utilitaires, plus précisément pour se rendre dans les commerces (37,2%), mais également pour des déplacements de loisirs (35,5%). On note que les déplacements vers les lieux de travail ne représentent que 13,1%.



Graphique 2 : Types de déplacements actifs

Deux autres questions pour mieux comprendre le profil des répondant·e·s ont été également posées : « Sur une échelle de 1 à 5, évaluez votre appréciation de votre expérience en transports actifs sur l'avenue Victoria. » 1 étant « Très faible appréciation » et 5 « Très bonne appréciation ». En considérant toutes les réponses reçues, la moyenne est de 2,1 ce qui démontre que l'expérience en mobilité active peut être améliorée.

La deuxième question : « Sur une échelle de 1 à 5, évaluez votre niveau de connaissance concernant le code de la sécurité routière à vélo ou à pied. ». L'échelle allant de 1 signifiant « Je n'ai jamais eu d'information à ce niveau » à 5, « Je connais toutes les règles ! » La moyenne de toutes les réponses soumises est de 3,9.



Graphique 3 : Niveaux d'appréciation de l'expérience en transports actifs et niveau de connaissance du Code de la route des participant·e·s



# Cartographie

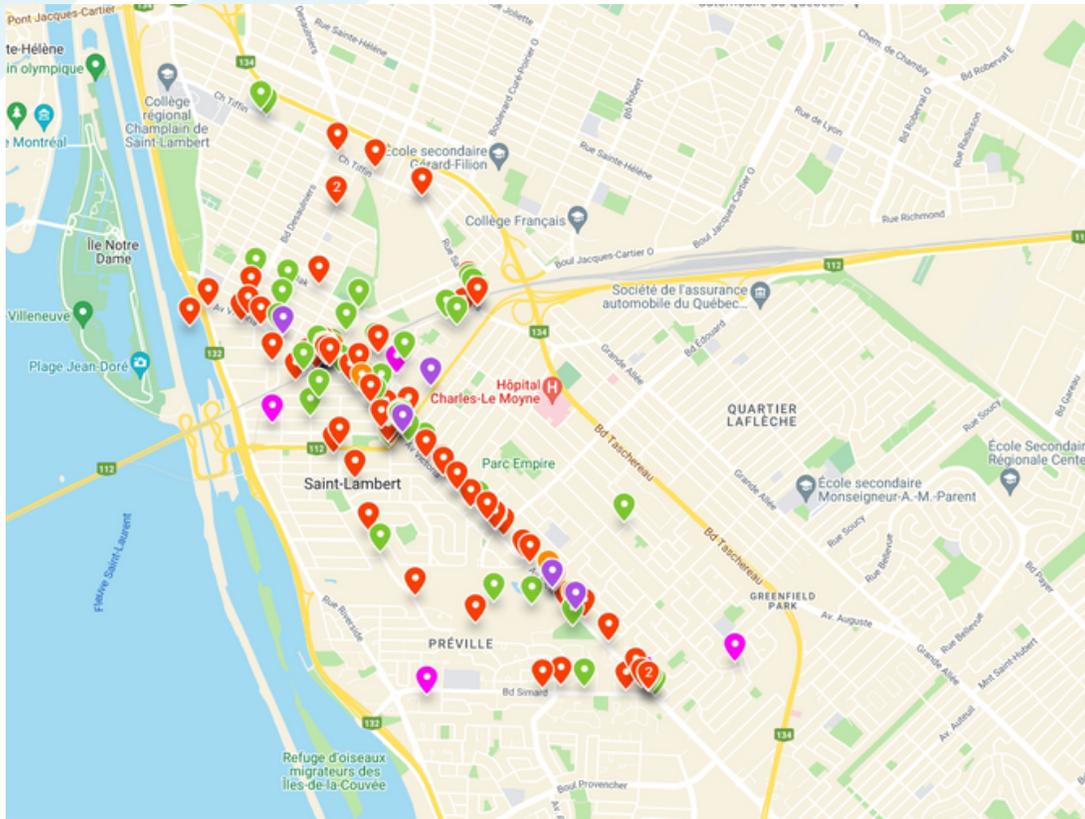


Figure 3: Carte padlet avec les commentaires recueillis

Pour consulter la carte interactive : [cliquez ici](#)

L'activité regroupe les points discutés en sous-groupe lors de la rencontre et ceux relevés grâce au sondage en ligne. Les points ont été classés par catégorie, ils représentent tous les enjeux inhérents à la mobilité active. Les points en violet représentent les limites du territoire à l'étude, soit l'avenue Victoria entre boulevard Simard et la route 112. De nombreuses attentions ont été portées à l'extérieur de ces limites, ces dernières seront prises en compte et remis aux administrations responsables, mais la démarche se concentrera davantage sur les enjeux dans le secteur à l'étude.

**Les points en violet:** Limite du secteur à l'étude

**Les points en rouge :** Le manque d'infrastructures

**Les points en vert :** La sécurité (et le sentiment de sécurité)

**Les points en orange :** La vitesse des voitures

**Les points en mauve foncé :** autres enjeux

### **L'avenue Victoria**

Cette voie secondaire (ou collectrice) traverse Saint-Lambert d'est en ouest et dans le secteur à l'étude est partagée entre le territoire de la ville de Saint-Lambert et la ville de Longueuil. Elle comporte plusieurs enjeux identifiés par les participant·e·s comme le montre la carte. Les participant·e·s rapportent que c'est une route très achalandée et étroite; que les intersections y sont dangereuses, les traverses ne sont pas efficacement placées et les aménagements cyclables sont inexistantes. De plus, les trottoirs sont abîmés et la chaussée est en mauvais état (présence de nids de poule) sans oublier que la vitesse des voitures y est excessive.

### **La sécurité (et le sentiment de sécurité)**

Plusieurs répondant·e·s nomment la circulation des voitures à grande vitesse et leur manque de respect des signalisations comme raisons qui accroissent leur sentiment d'insécurité à travers le quartier. L'avenue Victoria n'est pas le seul endroit où les utilisateur·rice·s de la mobilité active ne se sentent pas en sécurité. Les rues autour des écoles (le collège Durocher, l'école primaire des Saints-Anges et l'école élémentaire de Saint-Lambert) sont souvent congestionnées dû au fait que les parents viennent récupérer leurs enfants en voiture. Entre les voitures stationnées des deux côtés de la voie ou celles qui quittent leurs stationnements et les autobus scolaires, le sentiment de sécurité peut être réduit pour les cyclistes et les piétons, notamment les jeunes enfants. Quelques commentaires amènent l'enjeu de l'emportierage pour les cyclistes : c'est l'action de percuter ou de faire tomber une personne à vélo en ouvrant sans précaution une portière d'automobile.

### **Le manque d'infrastructures**

Les marqueurs rouges représentent le manque d'infrastructures piétonnes et cyclables, mais également le mauvais entretien de ces dernières lorsqu'elles sont disponibles. De nombreux points concernent le manque de pistes cyclables, de trottoirs et de traverses. Aussi, plusieurs points amènent l'enjeu des intersections décalées qui constituent des lieux très peu sécuritaires et pratiques pour les piétons notamment au niveau de l'avenue Victoria. Une réponse suggère également le manque de support à vélo.

# Persona

Cette activité s'est faite lors de l'atelier interactif uniquement. L'objectif pour les participant·e·s était de se mettre dans la peau d'un persona préétabli. À travers 4 personas différents, les participant·e·s devaient imaginer les obstacles auxquels ces différents profils étaient confrontés en mobilité active. Ceci a permis d'amener une réflexion quant à l'inclusivité des infrastructures tout en permettant d'inclure les différentes catégories de personnes qui n'étaient pas forcément présentes lors de l'atelier. Le CRE a soigneusement pensé à chaque persona dans un souci d'accessibilité universelle : pour représenter des pans de la société qui rencontrent des enjeux différents et qu'il faut considérer lors de la conception des lieux publics et des infrastructures.

## Persona cycliste



Figure 4 : Jamboard du persona cycliste

Lorsque l'on se met à la place d'un persona cycliste féminin, différents enjeux se cumulent. Les femmes sont d'autant plus vulnérables dans l'espace public et l'enjeu de sécurité les affecte généralement plus. Ce persona aide à considérer l'expérience féminine ainsi que celle des cyclistes.

Pour les problématiques identifiées, le sentiment de sécurité revient de manière systématique. Dans le cas de ce persona, le sentiment est causé par un aménagement insuffisant pour des déplacements sécuritaires (absence de voies dédiées aux vélos et/ou une largeur de voie insuffisante) jumelé à une vitesse excessive des automobiles et un manque d'éclairage (spécifiquement en octobre et en novembre). Une autre problématique est la faible attractivité de ce mode de déplacement à cause d'un manque d'aménagement comme l'absence de douche au point d'arrivée, l'absence de supports à vélos et une faible accessibilité aux commerces.

Concernant l'environnement idéal, certains commentaires des participant·e·s suggèrent un développement d'infrastructures pour circuler à pied et à vélo avec, par exemple, l'ajout et l'entretien de trottoirs et de pistes cyclables ou encore l'ajout de feux exclusifs pour piéton·ne·s et cyclistes. Une deuxième thématique concerne les services et les commerces de proximité. En effet, un environnement idéal pour le transport actif est un milieu où les lieux de destination sont à une distance raisonnable des habitations. Un autre aspect s'intéresse à la qualité de l'environnement, il ne suffit pas qu'il soit fonctionnel, mais également accueillant grâce à l'ajout de verdure ou de mobiliers urbains.

## Persona une adolescente qui rentre le soir



Figure 4 : Jamboard du persona adolescente

Ce persona permet à chacun·e de se rendre compte des enjeux que vivent les adolescentes qui vivent hors des grands centres urbains, les jeunes filles étant plus vulnérables dans l'espace public.

Concernant les problématiques soulevées par le groupe, l'enjeu qui ressort le plus est la sécurité ou le sentiment d'insécurité. Comme le persona précédent, ce sentiment est causé par le manque d'éclairage, les automobilistes qui sont souvent moins attentifs la nuit (vitesse, respect des signalisations, etc.), de longues distances de marche entre l'arrêt d'autobus et le domicile. Aussi les vols de vélo étant habituels, il y aurait plus de risque que cela se produise à la nuit tombée. Enfin, être adolescente amène son lot d'enjeux sociaux avec des règles et des codes. Il y a une certaine pression sociale à disposer d'une voiture (parce que « ça fait cool ») plutôt que de détenir un vélo.

L'environnement idéal pour cette adolescente serait un lieu où les transports en commun seraient plus nombreux la nuit, les rues offriraient un sentiment plus sécuritaire, et les aménagements pour les vélos seraient davantage développés et sécuritaires (stationnements pour vélos fermés).

## Persona enfant de 8 ans

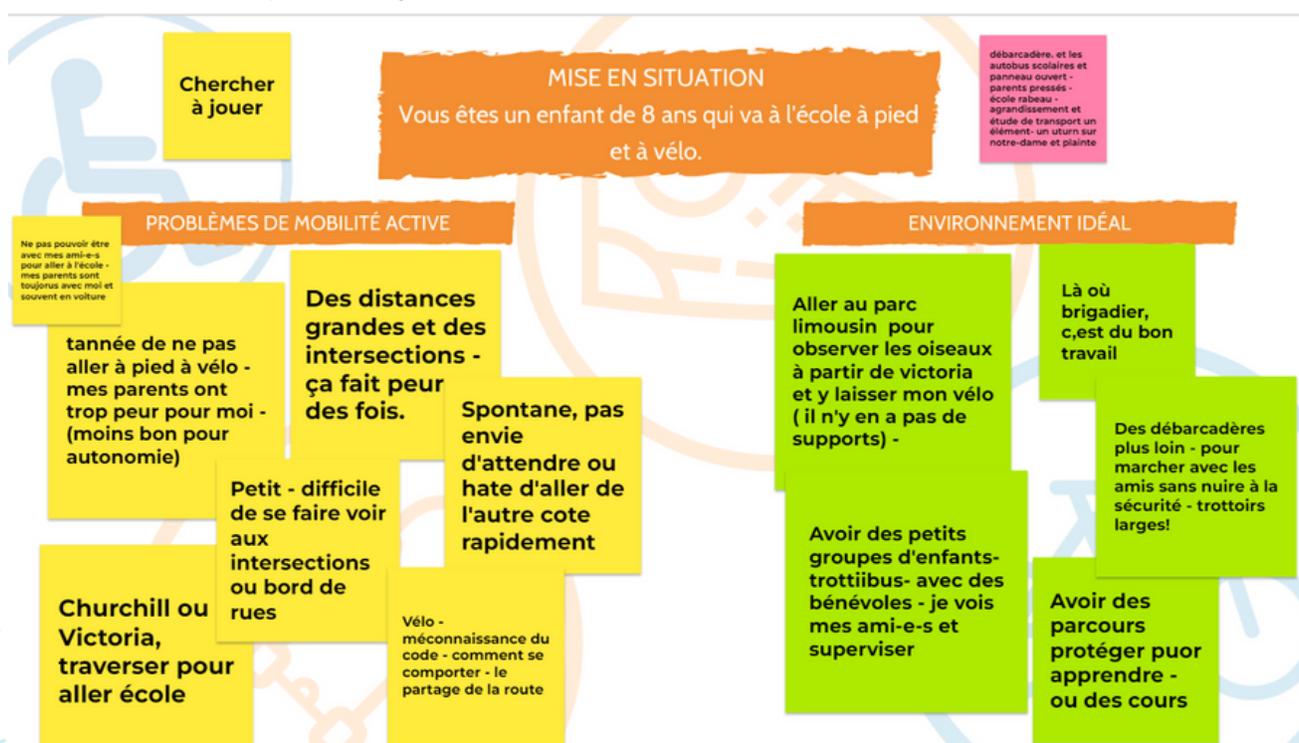


Figure 4 : Jamboard du persona enfant

Les problématiques inhérentes à ce persona sont surtout liées à la sécurité. On retrouve beaucoup de contrôle des parents qui ne souhaitent pas laisser leur enfant se rendre à l'école seul·e ou avec leurs ami·e·s par manque de sécurité. La spontanéité des enfants est également mentionnée, ils peuvent parfois être impatient·e·s et faire fi du Code de la route pour arriver plus rapidement de l'autre côté de la route ou à l'école. Il y a là un enjeu concernant le Code de la route et comment se comporter en tant que piétons afin d'adopter les bonnes pratiques.

L'environnement idéal pour un enfant serait avant tout sécuritaire avec des infrastructures comme des trottoirs plus larges. Un projet comme le trottibus serait une idée intéressante afin d'allier la mobilité active et le côté social en se rendant à l'école avec leurs ami·e·s. Les trajets vers les parcs devraient également être plus sécuritaires et ces derniers devraient être pourvus de supports à vélo suffisants.

## Persona personne autonome à mobilité réduite

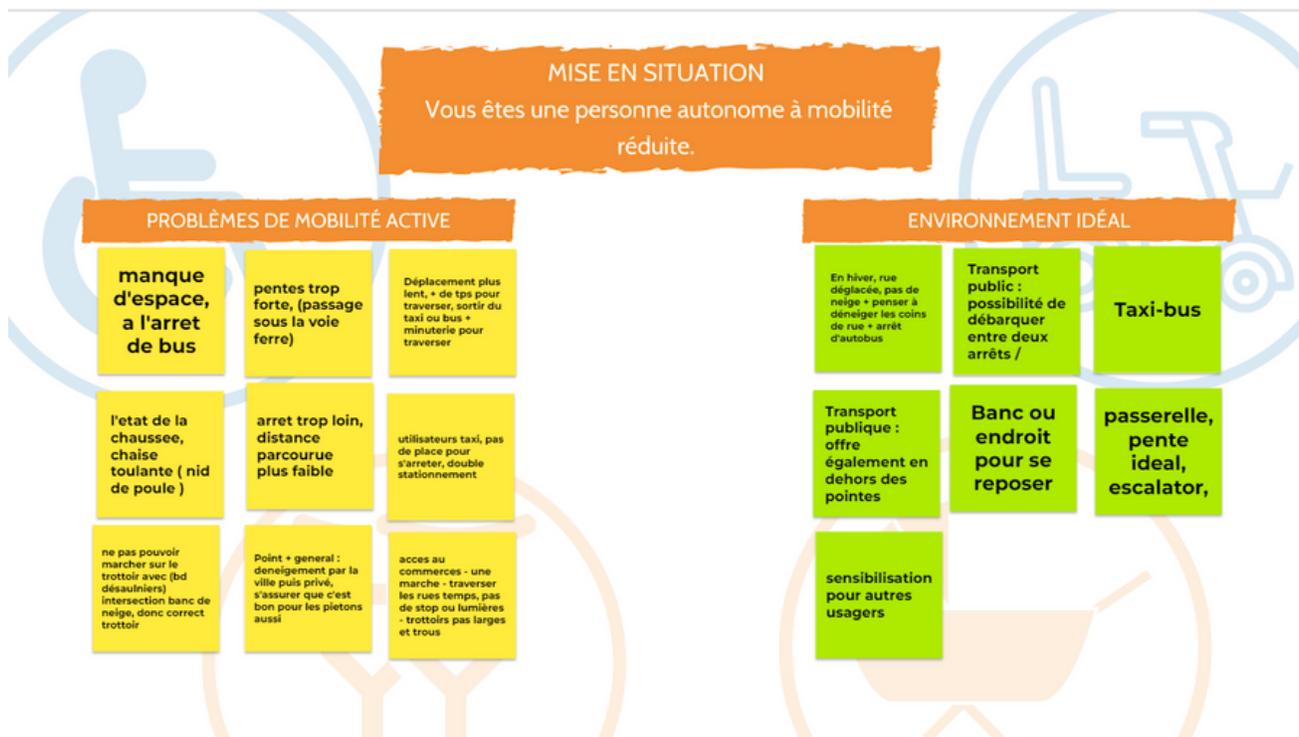


Figure 4 : Jamboard du persona personne à mobilité réduite

Ce persona fait également référence aux aîné·e·s et aux parents avec des poussettes puisqu'ils sont confrontés aux mêmes problématiques concernant le mobilier urbain et les infrastructures piétonnières. Ce profil est important à prendre en compte puisqu'il représente une catégorie de personnes susceptibles de ne pas détenir de permis de conduire et pour qui la mobilité active favorise leur autonomie.

Un premier enjeu relevé est l'état et la largeur des trottoirs. Une voie étroite et mal entretenue complique les déplacements des personnes avec des appareils d'aide à la marche. Comme les trottoirs sont souvent étroits, elles ont plus de difficultés à circuler sur ces voies et un mauvais déneigement ou des nids de poule s'ajoutent à ces difficultés. Dans un monde idéal, les trottoirs seraient plus larges, mais aussi bien entretenus afin qu'il n'y ait pas d'obstacles physiques qui ralentissent les déplacements.

Un autre problème est la distance à parcourir qui peut paraître plus longue pour les personnes à mobilité réduite. Ainsi, dans un monde idéal, les personnes à mobilité réduite auraient accès à des taxi-bus, il serait possible de débarquer entre deux arrêts, des bancs ou des chaises seraient à disposition pour leur permettre de se reposer.

## Pistes de réflexion

### Le sentiment de sécurité

Les catégories de personnes qui ont été interrogées sur leurs habitudes de mobilité à Saint-Lambert et les alentours de l'avenue Victoria ont été unanimes concernant le manque de sécurité. En effet, que ce soit à cause de la vitesse excessive des voitures, de l'éclairage ou encore des infrastructures manquantes, le constat est le même : les adultes, enfants et personnes âgées rencontrent au moins un élément qui les rend inquiète-s lorsque vient le temps de se déplacer à pied et à vélo. D'ailleurs, l'avenue Victoria semble être une des voies les plus problématiques du secteur. Les conditions hivernales sont reconnues pour exacerber le sentiment d'insécurité en ajoutant les trottoirs glacés ou mal déneigés.

Comme la plupart des villes de banlieues, Saint-Lambert ne fait pas exception et est un secteur « tout à l'auto ». L'avenue Victoria et de nombreux secteurs font face à des enjeux concernant les infrastructures. L'avenue Victoria, étant une voie collectrice et commerciale, est un axe de déplacements et une destination intéressante pour tous les modes de transport. Par contre, l'aménagement de cette voie priorise la voiture. Les pistes cyclables sont inexistantes et le mobilier urbain aussi. Cela engendre un obstacle pour les personnes à mobilité réduite qui ont besoin de s'arrêter et de se reposer lors de leurs déplacements.

### Le manque d'infrastructures

## L'intermodalité

Il semble y avoir des obstacles aux déplacements qui combinent plusieurs modes de transport durables. Certain·e·s résident·e·s de Saint-Lambert sont critiques des transports collectifs qui offrent des horaires peu flexibles et qui ne sont pas tous accessibles aux personnes à mobilité réduite. Les transports en commun sont tributaires de la mobilité active. Il faut ainsi que le chemin pour se rendre aux points de service de transport en commun soit aménagé pour encourager la marche et le vélo. Des répondant·e·s du sondage ont pointé le peu d'arrêts d'autobus qui comptent un support à vélo à proximité.

Les personnes pratiquant la mobilité active ne se sentent pas en sécurité lorsqu'il est question de traverser une voie. Plusieurs endroits de Saint-Lambert sont en proie à cet enjeu comme sur l'avenue Victoria, où la plupart des traverses dangereuses sont situées au niveau des intersections. En cause : les automobilistes, très nombreux, ne respectent pas les signalisations et ne sont pas attentifs aux piétons et aux cyclistes.

## Traverses difficiles

## L'accès aux commerces

Le sondage a permis de voir que la plupart des déplacements actifs sont pour des raisons utilitaires, pour se rendre aux commerces par exemple. Lorsqu'il y a ce besoin d'accéder facilement aux commerces que ce soit à pied ou à vélo, il faut s'assurer que les voies dédiées à la mobilité active soient présentes et efficaces. Comme mentionné précédemment, il ne faut pas oublier la desserte en transport collectif qui permet une meilleure intermodalité.



Le manque d'infrastructures est un enjeu qui revient beaucoup, mais il est également question de l'entretien de ces dernières. Souvent, les participant·e·s identifiaient les trottoirs mal entretenus. Cette situation est encore plus désagréable pour la clientèle en situation de mobilité réduite. C'est également un problème pour les cyclistes : les nids de poule sur la route renforcent l'insécurité : les cyclistes craignent de chuter ou doivent se rapprocher des véhicules.



## La qualité de l'asphalte et du béton



## Conflit d'usage sur les trottoirs

Comme dit précédemment, le manque d'infrastructures dédiées à la mobilité active empêche les cyclistes et les piétons de se déplacer sereinement à Saint-Lambert. Une autre conséquence de ce mauvais aménagement : le conflit d'usage. En effet, comme les routes ne sont pas praticables par les cyclistes (vitesse des automobiles, absence de pistes cyclables séparées, etc.) ces derniers préfèrent circuler sur le trottoir, rentrant ainsi en conflit avec les piétons.

# Recommandations

Ces recommandations visent à guider le reste de la démarche Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE en choisissant des enjeux prioritaires que les partenaires et les citoyen·ne·s pourront étudier plus en détail.

- 1. Aménagement de traverses sécuritaires** - Le sujet est transverse et essentiel sur un axe routier comme l'avenue Victoria. En effet, une traverse située à une trop grande distance, ou procurant un sentiment d'insécurité, n'encourage pas le choix du transport actif. La démarche pourrait se concentrer sur les façons d'aménager des traverses sécuritaires et accessibles à tou·te·s.
- 2. Aménagement pour la réduction vitesse** - L'enjeu de vitesse des automobiles est fréquemment ressorti chez les citoyen·ne·s. L'avenue Victoria, à double voies de chaque direction et en ligne droite, est propice aux excès de vitesse qui en plus d'être facteur aggravant en cas d'accident, procure un environnement d'insécurité réduisant la volonté de passer au transport actif. La suite de la démarche pourrait être d'informer les citoyen·ne·s sur les différents moyens de réduire la vitesse de circulation et de créer un aménagement dans cet objectif.
- 3. Partage de l'espace** - Les enjeux signalés sur l'absence de voie pour les cyclistes, les obligeant à utiliser les trottoirs et la grande place accordée à l'auto montre un désir d'une réorganisation de la coupe de rue. La démarche pourrait continuer sur un transfert de connaissance sur des exemples d'aménagements déjà existants et donner la possibilité aux citoyen·ne·s de se prononcer sur leur préférence d'aménagement de l'avenue Victoria, puisque cette avenue est trop étroite pour accueillir plusieurs aménagements. Après, les villes de Saint-Lambert et Longueuil auront les informations à jumeler avec les autres études de circulation et de faisabilité.
- 4. Aménagement tactique** - Afin d'apporter des solutions à plus brève échéance, l'aménagement tactique possède plusieurs avantages comme la facilité à être installé et le coût plus faible que des aménagements classiques. Ces aménagements pourraient également représenter un projet pilote et aider à documenter les futurs travaux de réfection à moyen et long terme sur l'avenue Victoria. La suite de la démarche pourrait informer sur ce que sont les aménagements tactiques, et aboutir à des propositions de ces types d'aménagements sur l'avenue Victoria.
- 5. Accessibilité universelle** - La suite de la démarche pourrait se concentrer sur les différents aménagements pour améliorer l'accessibilité universelle de l'avenue Victoria. La population aînée vivant à proximité de l'avenue est importante. Ainsi, les citoyen·ne·s pourraient être informé·e·s sur les moyens de rendre accessible une telle avenue à un plus grand nombre d'usager·ère·s.



**POUR  
MA MOBILITÉ,  
JE M'ACTIVE**

# LES ENJEUX DE MOBILITÉ ACTIVE

## Avenue Victoria