



**POUR
MA MOBILITÉ,
JE M'ACTIVE**

LES ENJEUX DE MOBILITÉ ACTIVE

Pincourt

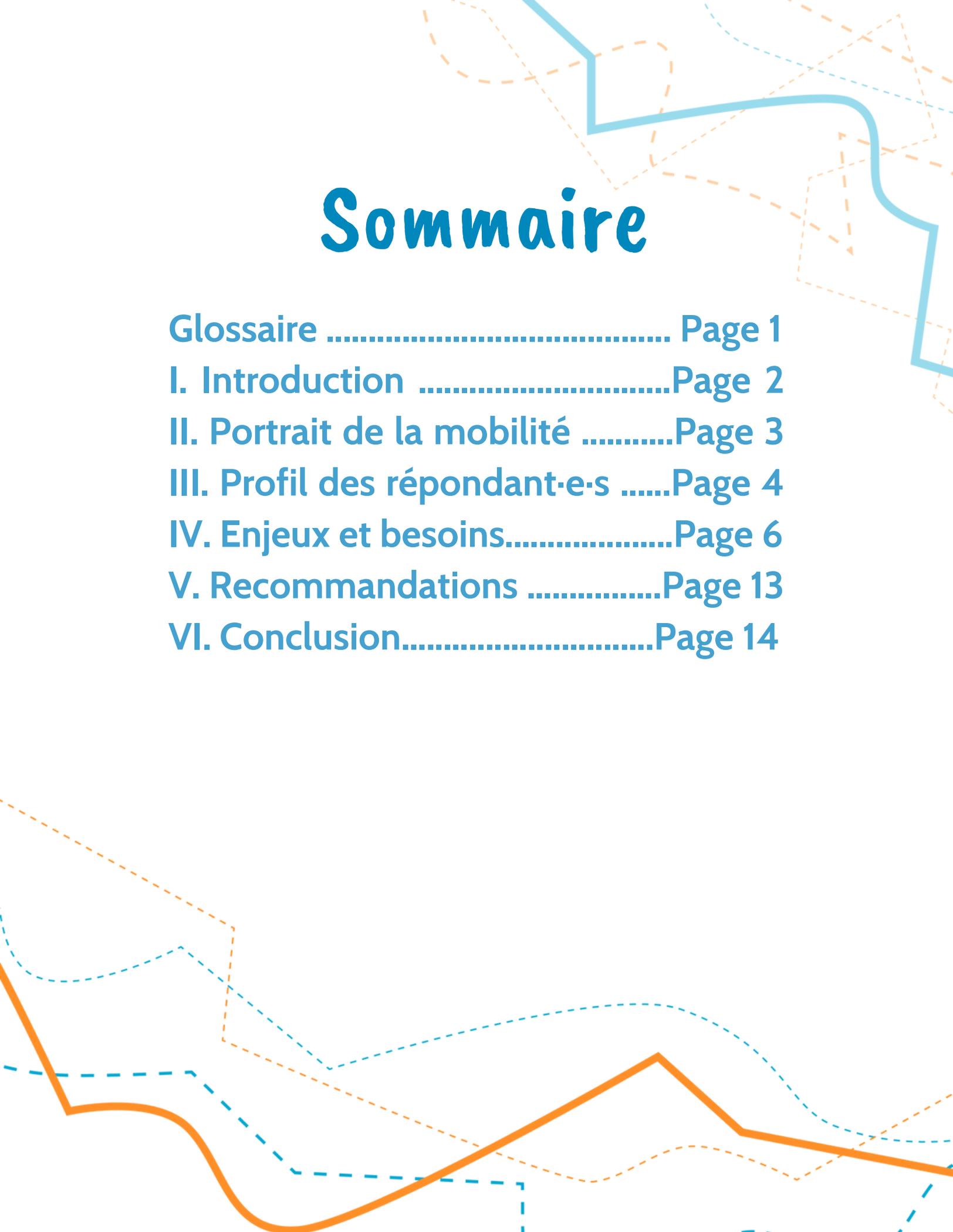
*Préparé par
Simone A.X. Zotchi
Conseillère en environnement
Chargée de projet*



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.





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
V. Recommandations	Page 13
VI. Conclusion.....	Page 14

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 d'un quartier à une 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

La sécurité routière est l'ensemble des politiques, des mesures et des 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 amène un état d'esprit de sérénité. La personne fait confiance aux dispositions mises en place pour la 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 de 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'atelier

Le 6 juin 2022, la première étape de cette démarche à Pincourt a débuté. Celle-ci consistait à identifier les enjeux de mobilité active auxquels font face les citoyen·ne·s.

Pour ce faire, une rencontre virtuelle de 2h sur Zoom a permis de réaliser les activités suivantes :

- Un atelier collaboratif d'identification des enjeux
- Un sondage en ligne permettant aux citoyen·ne·s et autres acteurs non participants 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 Pincourt
- Inviter les participant·e·s à se mobiliser et à s'impliquer à toutes les étapes de la démarche. À parler autour d'eux afin de favoriser plus d'implication aux prochains ateliers

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 ;
- Des affiches comportant les informations relatives à l'atelier ont été installées dans les locaux de la ville et sur la page Facebook de la ville ;
- Des invitations ont été envoyées aux groupes de citoyen·ne·s ;
- Des invitations ont été envoyées aux élu·e·s, aux employé·e·s de la ville et au comité interne de la ville.

II. Portrait de la mobilité

Fondée en 1960, la Ville de Pincourt est l'une des 23 municipalités de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, en Montérégie. Avec une croissance démographique significative, Pincourt est la ville la plus peuplée de la MRC. Elle compte 15 125 habitant·e·s pour une superficie de 7,1 km². Près de 35 % des logis possèdent une auto et plus de 45 % en ont au moins deux (ARTM 2018, enquête OD). Malgré les efforts pour plus de déplacements actifs, l'automobile reste pour l'instant le moyen de transport le plus utilisé par les citoyen·ne·s.

La ville dispose d'un réseau cyclable qui s'étend sur près de 11,4 km, comprenant 0,9 km de chaussée désignée, 1,2 km d'accotement asphalté, 7 km de piste cyclable sur rue et 2,3 km de piste cyclable en site propre. Ce réseau cyclable compte principalement quatre (4) circuits notamment :

- Circuit du boul. Cardinal-Léger

Ce circuit part du boul. Cardinal-Léger jusqu'au chemin Duhamel.

- Circuit du moulin

Le circuit du moulin est un circuit de près de 29 km soit : 11,7 km de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot à l'Île-Perrot ; 5,4 km de l'Île-Perrot à Pincourt ; 11,8 km de Terrasse-Vaudreuil à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot.

- Circuit Avenue Forest

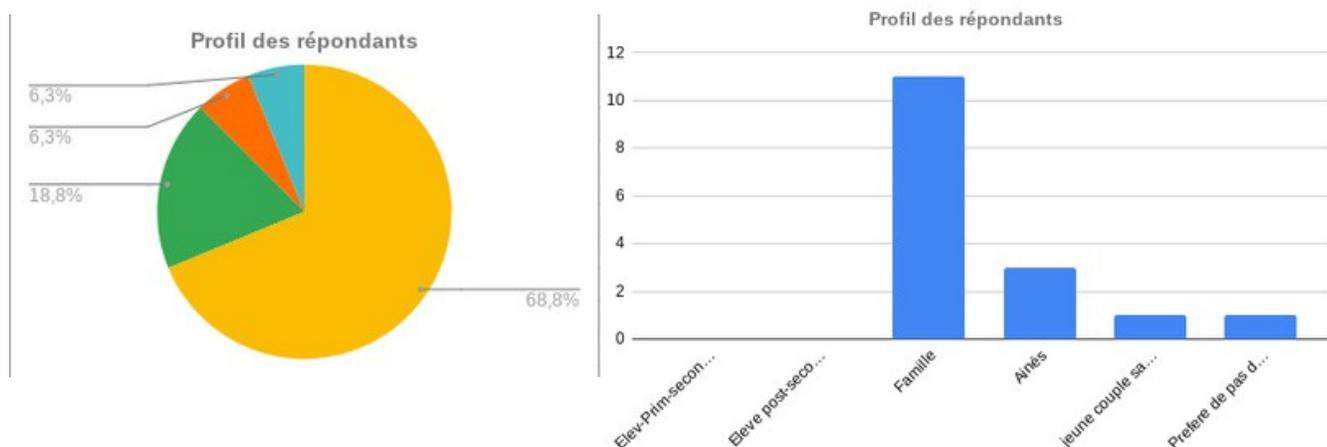
Ce circuit part de l'avenue Forest jusqu'aux limites de la ville et se connecte à la piste cyclable de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot.

- Circuit 5e avenue

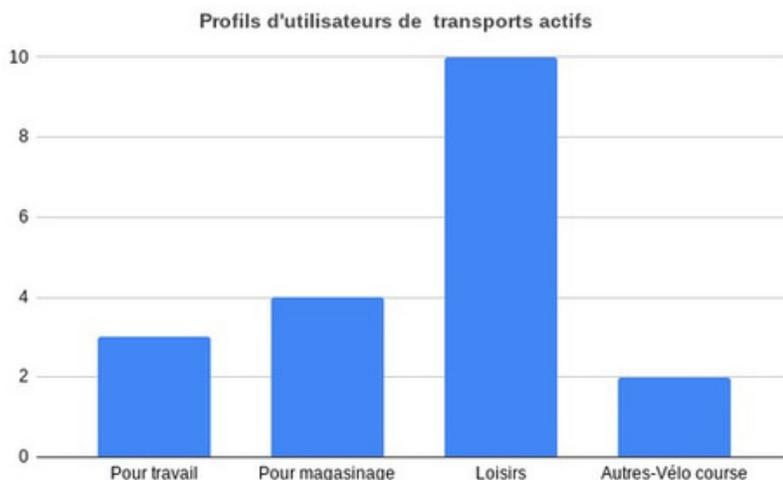
La piste cyclable du circuit de la 5e avenue fait partie du réseau cyclable de la Route verte. Elle part de la 5e avenue en passant par le Grand Boulevard, le pont Galipeault jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue.

III. Portrait des répondant·e·s

L'activité d'identification des enjeux a connu la participation d'environ 14 citoyen·ne·s. 9 d'entre eux·elles ont pris part à l'atelier et les autres au sondage en ligne. Ci-après le profil des participants en fonction de leur statut social et le type d'utilisateur de la route qu'ils représentent. À la question : « Quel type d'utilisateur·trice 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, etc.), leurs habitudes en transport actif (déplacements utilitaires ou de loisirs) ainsi que leur appréciation du transport actif.



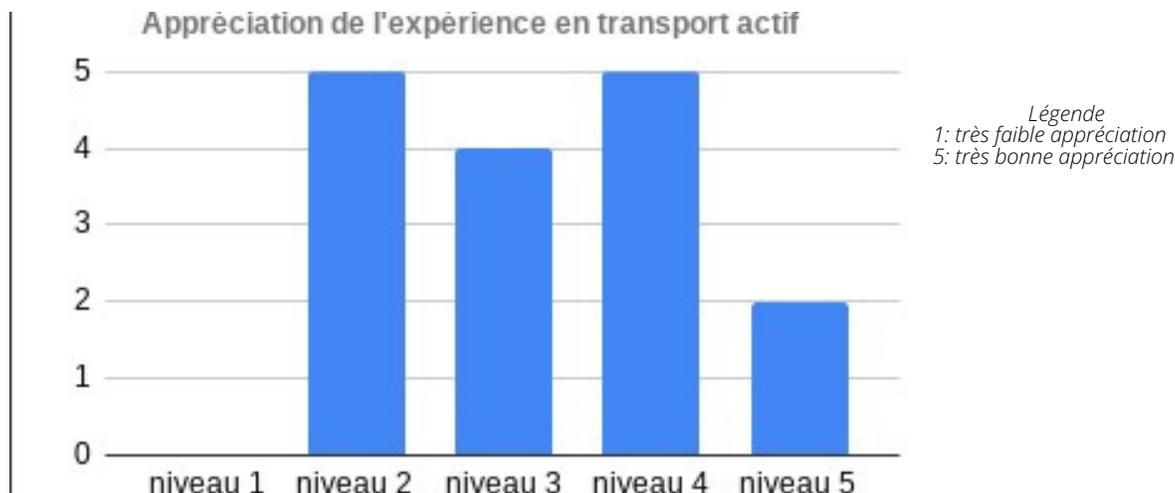
Graphique 1 : Profil des répondants selon leur statut social



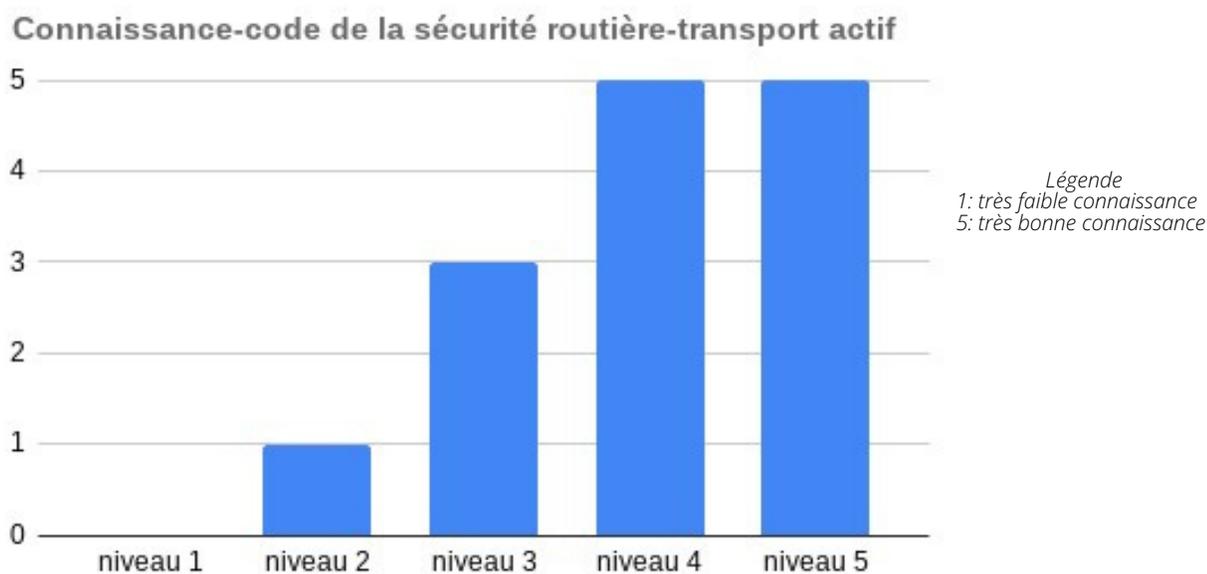
Graphique 2 : Profils d'utilisateurs de transports actifs par type d'utilisation

La majorité des répondants sont des adultes, dont près de 70 % sont issus d'une famille. En fonction des réponses, on peut considérer que les résident·e·s de Pincourt utilisent davantage les transports actifs à des fins de loisirs, comme l'expriment plus de 50 % des répondant·e·s au sondage et participant·e·s à l'atelier d'identification des enjeux. Quelques personnes, soit environ 21 %, en font usage pour se rendre au magasin ou dans un commerce alors que près de 16 % en font usage pour aller travailler.

En ce qui concerne leur appréciation des déplacements actifs, à la question « 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 répondant·e·s se situe entre 2 et 5. Soit 31 %, un niveau intermédiaire (4), 25 % un niveau moyen (3) et 13%, une très bonne appréciation de leur expérience.



Graphique 3 : Niveau d'appréciation de l'expérience en transports actifs des répondant·e·s



Graphique 4 : Niveau de connaissance des répondant·e·s (code routier)

Par ailleurs, le niveau de connaissances des participant·e·s sur le code de la 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 à 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 entre 4 et 5. Près de 36 % estiment avoir un niveau intermédiaire (4) et 36 % estiment avoir une parfaite connaissance du code, soit le niveau 5.

IV. Les enjeux

L'atelier se déclinait en plusieurs activités. La première consistait à identifier les enjeux au sujet de la sécurité (piétons et cyclistes) sur les 7 rues les plus passantes et à proximité d'institutions scolaires sur une carte interactive. À tour de rôle, les 14 participant-e-s ont indiqué les points non sécuritaires et partagé leurs opinions sur les différents enjeux de sécurité à l'endroit indiqué. Les rues identifiées sont :

- Boul. Cardinal-Léger
- Avenue Forest
- Avenue Lussier
- 5e avenue
- 8e avenue
- Rue Shamrock
- Boul. de l'Île

Cartographie

La seconde partie de l'activité consistait à identifier et à localiser sur la carte géographique de la ville d'autres enjeux en dehors des rues ciblées. Le but était d'identifier des lieux sensibles en fonction de la gravité des enjeux de mobilité active.

Les enjeux suivants relèvent de l'activité d'identification des enjeux sur carte effectuée en groupe lors de l'atelier et les opinions des citoyen-ne-s émises à travers le sondage en ligne. Il faut souligner que certaines réponses du sondage n'ont pas été exploitables par manque de précisions. Dans la majorité des cas, les enjeux soulignés rejoignent ceux relevés lors de l'atelier et confirment l'avis partagé sur le sentiment d'insécurité à des endroits précis.



Illustration 1 : Travaux en sous-groupes activité de cartographie

Lieux	Enjeux relevés	Besoins/ recommandations
Boul. Cardinal-Léger	<ul style="list-style-type: none"> • Étroitesse de la voie • Pas sécuritaire • Les autos passent trop près des passagers (cyclistes comme piétons) 	<ul style="list-style-type: none"> • Élargir la voie • Informer et attirer l'attention pour éviter le danger
Croisement Boisé du Parc et Cardinal-Léger	<ul style="list-style-type: none"> • Zone à risque • Non sécuritaire • Vitesse trop élevée 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas confortable à vélo, ni à pied • Besoin d'un stop au coin (au niveau de l'Omni-Centre)
Avenue Forest	<ul style="list-style-type: none"> • Les pistes cyclables sont utilisées à la place des trottoirs dans les petites rues connexes (avenue Forest) • Difficultés pour le cycliste (il doit donc esquiver les passagers en allant sur le trottoir ou les chaussées) • Pratiques pas sécuritaires (exemple : à partir du centre du golf, les cyclistes sont obligés d'être dans la rue) 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de sensibilisation • Affichage de l'information / indication claire pour tout le monde
Cardinal-Léger coin Forest	<ul style="list-style-type: none"> • Pratiques de conduite pas sécuritaires à cause du retour en U (les parents déposent les enfants et retournent en U vers l'autoroute 20) 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de signalisation • Besoin de sensibilisation sur les bonnes pratiques de conduite sécuritaire dans la zone

Lieux	Enjeux relevés	Besoins/ recommandations
Boul. de l'île	<p>Boul. de l'île et 5e avenue</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intersection dangereuse <p>Coin Boul. de l'île et avenue Roberval</p> <ul style="list-style-type: none"> • Non sécuritaire pour les piétons et cyclistes • Le niveau entre la rue et la piste a une bordure trop haute - danger piéton et vélo (risque de chute) <p>Coin Boul. de l'île en face de l'avenue Roberval et près de Aut. du Souvenir</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sentiers non visibles pour les autos et danger pour les enfants 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de signalisation • Travaux d'aménagement pour assouplissement et uniformisation du niveau de la bordure
Avenue Lussier	<ul style="list-style-type: none"> • Zone asphaltée, mais raboteuse au niveau de Duhamel • Pas très pratique et risque de chute lorsqu'on quitte la voie pour aller sur la piste cyclable 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de travaux d'aménagement pour la sécurité des cyclistes
Coin avenue Lussier et boul. Olympique	<ul style="list-style-type: none"> • Vitesse • Sécurité pour les enfants • Mauvais état du boul. Olympique 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin d'arrêts • 30 km par terre/dos d'âne • Besoin de signalisation pour la sécurité des enfants (car présence d'école du côté de Duhamel et d'une piscine au coin de la rue)

Lieux	Enjeux relevés	Besoins/ Recommandations
Rue Shamrock	<ul style="list-style-type: none"> • Congestion régulière de la rue • 2 côtés de la rue occupés par les voitures (à cause des véhicules des parents d'élèves qui viennent de partout pour cette école anglophone) 	<ul style="list-style-type: none"> • Décongestionner cette rue • Besoin d'espaces de stationnement en dehors de la rue
5e avenue	<p>5e avenue et le boul. de l'île</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone à risque • Intersection dangereuse et trop large • Parfois, fissures dans le trottoir <p>Après les intersections du boul. Cardinal-Léger jusqu'à chemin Duhamel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aucune piste cyclable et trottoir <p>Coin 5e avenue et Cardinal-Léger</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone d'angoisse pour piétons • Trop de temps d'attente à la lumière 	<ul style="list-style-type: none"> • Signalisation requise • Ajouts de plus pistes cyclables dans la zone • Aménagements à faire
43e avenue	<p>43e av. et 42e av.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficulté d'accès rapide aux sentiers (dû à la végétation en été) <p>43e et chemin des Tours</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone inondée au printemps • Difficulté de faire des marches dans ce secteur 	<ul style="list-style-type: none"> • Dégager les chemins d'accès aux sentiers • Remblai nécessaire

Autres enjeux

Enjeux relevés

- Les nouveaux moyens de déplacement actif tendance (planche électrique, hybride, petit porteur motorisé, vélo, etc.) doivent être encadrés
- Enjeux de vitesse

- Ville, bibliothèque, écoles et commerces : manque d'aménagement propice pour encourager le transport actif

- Surfaces de jeu en hiver

Besoins/ Recommandations

- Pancartes d'indications nécessaires
- Sensibilisation sur quel côté de la rue circuler
- Sensibilisation sur le partage de la route
- Les vélos doivent avoir des clochettes pour signaler leur intention

- Mettre en place des supports sécuritaires pour vélo (y compris pour ceux électriques)
- Un accès pour tous aux supports
- Informer et sensibiliser les citoyen-ne-s

- Augmenter les surfaces de jeu
- Convertir certaines surfaces de jeu, comme le terrain de pétanque, qui devient une patinoire en hiver
- « Il serait bien d'avoir d'autres surfaces de jeu pour l'été (ex. Basketball, petit terrain de soccer, tennis, etc.) »

La sécurité des usagers

L'enjeu principal relevé lors de cette démarche d'identification des enjeux de la mobilité active a été la question de la sécurité des usagers et notamment des piétons et des cyclistes. Plusieurs participant·e·s à l'atelier et au sondage en ligne ont mentionné un sentiment d'insécurité dans certaines zones de la ville. Hormis les intersections à prioriser pour améliorer la sécurité, d'autres facteurs ont été discutés avec les citoyen·ne·s, entre autres le besoin d'éclairage sur certains sentiers, la limitation de vitesse sur certaines voies et l'élargissement de certaines voies.

Intersections à prioriser

Les participant·e·s à la démarche d'identification ont spécifiquement indiqué environ 8 intersections non sécuritaires :

- Boisé du Parc et Cardinal-Léger
- Cardinal-Léger coin Forest
- Boul. de l'île et 5e avenue
- Boul. de l'île et Monfort
- Coin av. Lussier et boul. Olympique
- 5e avenue et boul. de l'île
- 5e avenue et Cardinal-Léger
- Duhamel et Joseph Laflèche

Ces différentes intersections posent préoccupation les citoyens à cause d'enjeux en lien avec la vitesse, les comportements citoyens et la visibilité.

Éclairage

Par endroit, l'éclairage est reconnu comme n'étant pas optimal. La visibilité est réduite à certains endroits, comme des intersections et des sentiers. C'est notamment le cas de la zone « coin boul. de l'île en face de l'avenue Roberval », car les sentiers ne sont pas suffisamment visibles pour les autos et cela représente également un danger pour les enfants.

Vitesse et sécurité sur les routes

Les commentaires sur la vitesse de certain·e·s automobilistes et l'étroitesse des routes sont revenus à plusieurs reprises dans les zones suivantes :

- Boul. Cardinal-Léger
- Croisement Boisé du Parc et Cardinal-Léger
- Coin av. Lussier et boul. Olympique

Selon les citoyen·ne·s, il conviendrait d'élargir les voies et d'intégrer plusieurs points d'arrêts ou des dos d'âne afin de favoriser la réduction de la vitesse.

Besoin d'infrastructures

Le besoin d'aménagements adéquats a été reconnu comme un enjeu majeur par les participant·e·s. Par exemple, le manque de supports à vélo dans les écoles, bibliothèques, commerces et autres services ont été particulièrement relevés comme obstacle à la mobilité active. À certains endroits, le manque de trottoirs et de réseaux cyclables a été également souligné. Certain·e·s utilisateur·trice·s ont souligné avoir besoin de réfection dans certaines voies, car elles sont difficilement praticables pour les cyclistes et la mise en place de signalisations de partage de route afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Besoin de créer un sentiment de sécurité

Plusieurs participants ont partagé un sentiment d'insécurité dans certaines intersections confrontées aux enjeux de vitesse de certain·e·s automobilistes et dans les zones à faible éclairage. Il arrive également de le ressentir dans les zones où la signalisation n'impose pas une vitesse optimale et sur des voies trop étroites ayant une grande proximité avec les automobiles. Il en est de même dans les situations où l'état de la voie (trottoir et piste cyclable) n'est pas favorable à une expérience agréable.

« À partir de Cardinal-Léger, il n'y a pas de moyen de circuler de manière sécuritaire le long du chemin Duhamel en direction Est », a souligné un citoyen.

Accessibilité

Pour certain·e·s citoyen·ne·s, il est parfois difficile d'avoir un accès rapide, simple et sécuritaire vers des routes ou sentiers à certaines saisons de l'année, comme l'été ou le printemps. C'est notamment le cas de certains sentiers dans la zone des 42e et 43e avenues. En été, les chemins d'accès à ces sentiers sont bloqués par la végétation. La difficulté d'accès est parfois due à des inondations dans des zones, comme le chemin des Tours et la 43e avenue au printemps et dans le coin du chemin de Pointe-aux-Renards non loin de la place Terrasse-Boucher.

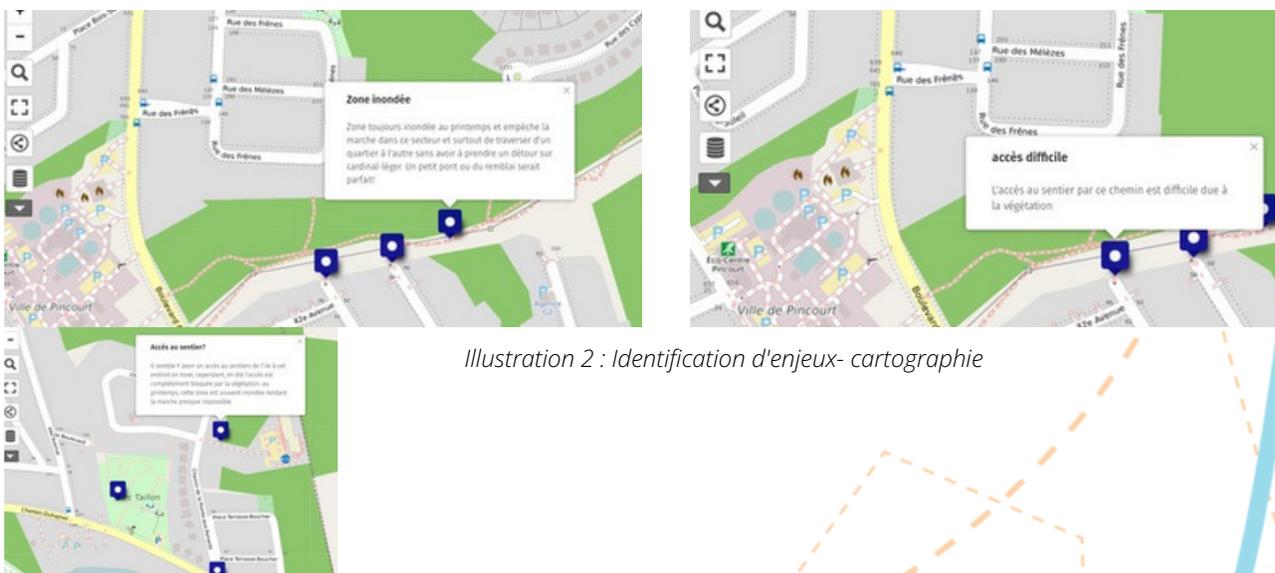


Illustration 2 : Identification d'enjeux- cartographie

V. Recommandations

Ces recommandations visent à guider le reste 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. Convertir les cadres de loisir à des cadres adaptés aux saisons et favorables à la mobilité active. Augmenter les réseaux cyclables-piétonniers.

Les places de loisir semblent être des lieux d'attraction pour la mobilité active. La conversion des infrastructures selon la saison et le développement des réseaux cyclables et piétonniers encourageraient, quelque soit la saison, à faire des activités de loisir et de détente et favoriseraient en parallèle les déplacements actifs.

3. Élargir les routes trop étroites. Installer des signalisations claires et des arrêts. Prévoir des trottoirs et supports à vélo. Vélo-partage et éclairage.

L'amélioration des infrastructures pour la mobilité active est fondamentale à l'amélioration des habitudes des citoyen·ne·s. C'est une réponse au sentiment d'insécurité des usagers. Avoir des haltes de repos le long des grandes artères augmente l'intérêt des piétons et des cyclistes à se déplacer. Plusieurs aménagements de supports à vélo à des endroits stratégiques (ex. commerces) avec l'affichage des informations seraient une réponse efficace aux besoins des utilisateurs du vélo. Également des installations de vélo partage afin de permettre l'accès à tous.

5. Un plan de mobilité active

Une politique avec 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 simple et sécuriser les voies/sentiers. Réfection des voies défectueuses.

Mettre en place des infrastructures sécuritaires, des réseaux balisés avec des accès directs, remblayer les zones inondables sur les voies, dégager les chemins d'accès aux routes et sentiers et refaire les voies défectueuses contribueraient à améliorer l'accessibilité universelle et à augmenter la motivation aux déplacements actifs. Cela permettrait également de mieux connecter les citoyen·ne·s aux places de loisir, aux commerces et autres endroits publics.

4. Une culture de vélo à développer

Opter pour la culture du vélo permettra de définir une politique adaptée à l'amélioration continue d'une démarche participative à la pratique du vélo et surtout de mieux planifier des actions pertinentes 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'informations et de sensibilisation sur l'importance de la mobilité active, le partage de la route (priorité aux usagers vulnérables) et la sécurité routière pourront contribuer aux changements de comportements des citoyen·ne·s et améliorer l'expérience des usagers en déplacement actif. L'affichage des informations sur les réseaux cyclables, les réseaux piétonniers, la carte de disponibilité des supports à vélo et sur les stations de vélo de libre-service seraient utiles à la planification des déplacements actifs.

VI. Conclusion

En conclusion, 14 participant·e·s ont rejoint la première étape de la démarche à Pincourt. L'atelier virtuel de 2h a permis d'identifier les enjeux qui entravent la mobilité durable dans la ville, selon les citoyen·ne·s.

Ainsi, l'atelier a mis en lumière la nécessité de garantir la sécurité des usagers, le besoin de sentiment de sécurité des citoyen·ne·s, le besoin d'infrastructures adéquates et l'accessibilité de certaines zones.

Prochaine étape

Par la suite, la deuxième étape de la démarche, sur le transfert de connaissance, se tiendra le 12 octobre 2022 en ligne. Celle-ci permettra d'approfondir les connaissances des participant·e·s sur la mobilité durable grâce à l'intervention d'experts, dans le but de pouvoir créer des solutions lors des prochaines étapes.



**POUR
MA MOBILITÉ,
JE M'ACTIVE**

