



**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 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 4
III. Profil des répondant·e·s.....	Page 5
IV. Enjeux et besoins.....	Page 8
1. Cartographie	
2. Persona	
VI. Recommandations.....	Page 20

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 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, s.d)

I. Introduction

La démarche

La démarche *Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE* est une série de cinq ateliers animés par le Comité 21 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 de 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 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 Notre-Dame-de-l'Île-Perrot
- 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.

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 les 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 de marqueurs et faire des commentaires avec des crayons mis à leur disposition. Le but était de cibler les lieux sensibles en fonction de la gravité des enjeux de mobilité active.

Enfin, la dernière activité s'intitulait "Persona". Le but était 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 (Nénomédia et La Voix régionale Vaudreuil)
- Des affiches comportant les informations relatives à l'atelier ont été installées dans les locaux de la ville
- La ville a publié les informations relatives à l'atelier dans l'infolettre Moulin à paroles
- Des invitations ont été envoyées aux groupes de citoyen·ne·s de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, et de 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 les citoyen-ne-s 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.

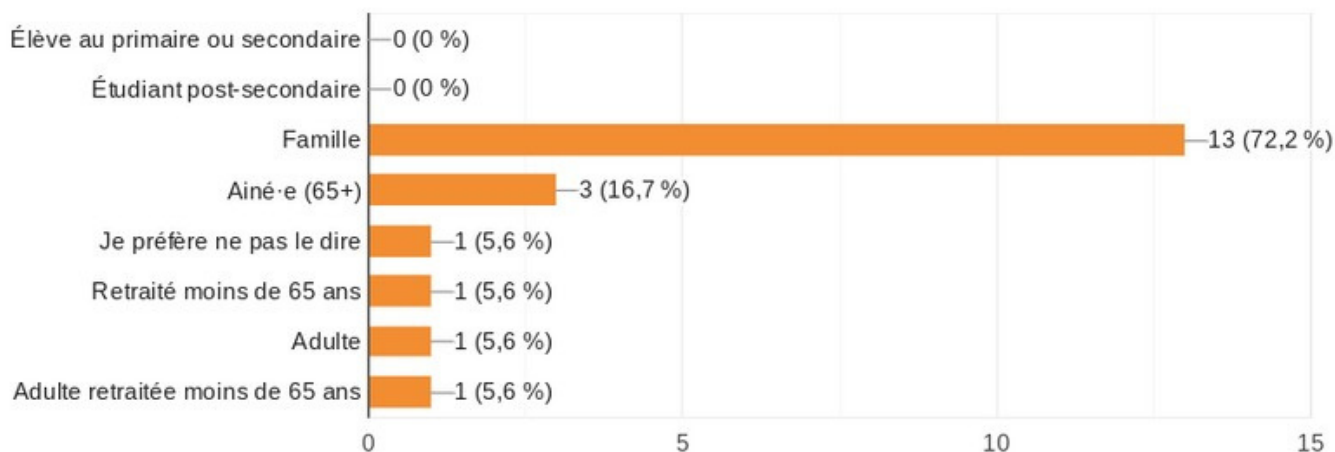
Ainsi, elle a développé des pistes multifonctionnelles et des corridors de déplacements (voir carte en annexe) qui desservent le territoire. Il s'agit entre autres du corridor actif sur le côté nord du boul. Perrot, entre le boul. St-Joseph et le boul. du Domaine, du corridor actif du boul. Perrot, entre 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 Samare, et finalement celle située entre le boul. Perrot et la Tour de l'île.

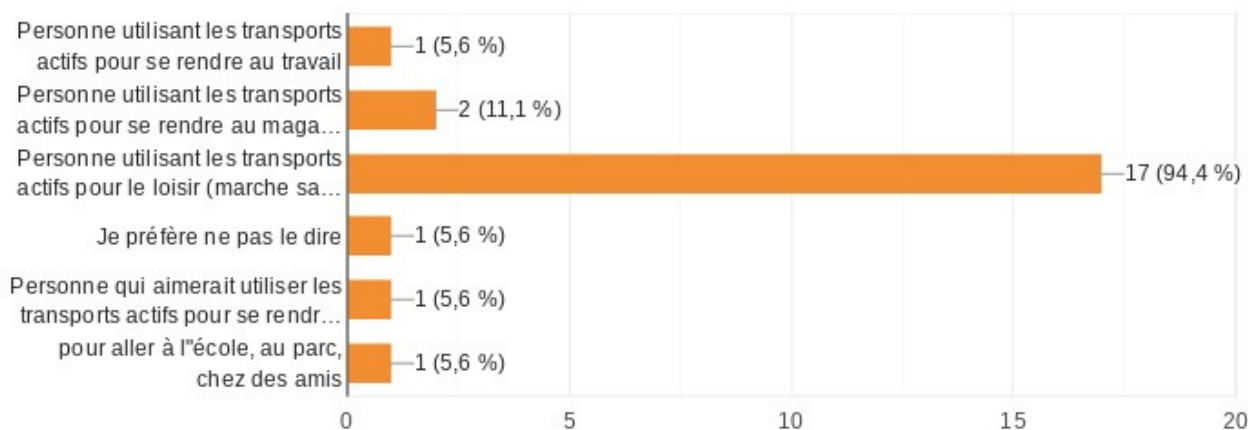
III. Portrait des répondant·e·s

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·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), leurs habitudes en transport actif (déplacements utilitaires ou de loisirs) ainsi que leurs appréciations du transport actif.



Graphique 1 Profil des répondant·e·s selon leur statut social

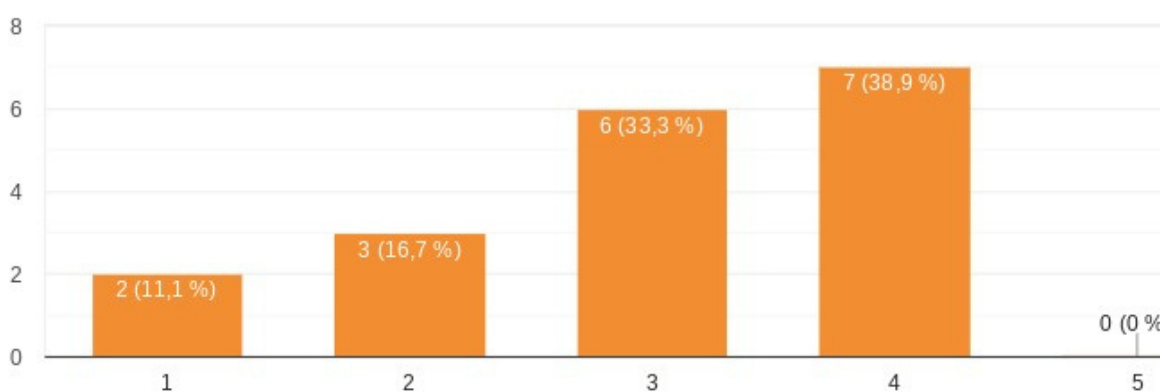


Graphique 2 Profils des utilisateurs de transports actifs par type d'utilisation

La majorité des répondant·e·s sont des familles (72%). 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 participant·e·s à l'atelier. Et quelques personnes, soit 11 %, pour se rendre par moment au magasin ou à un commerce.

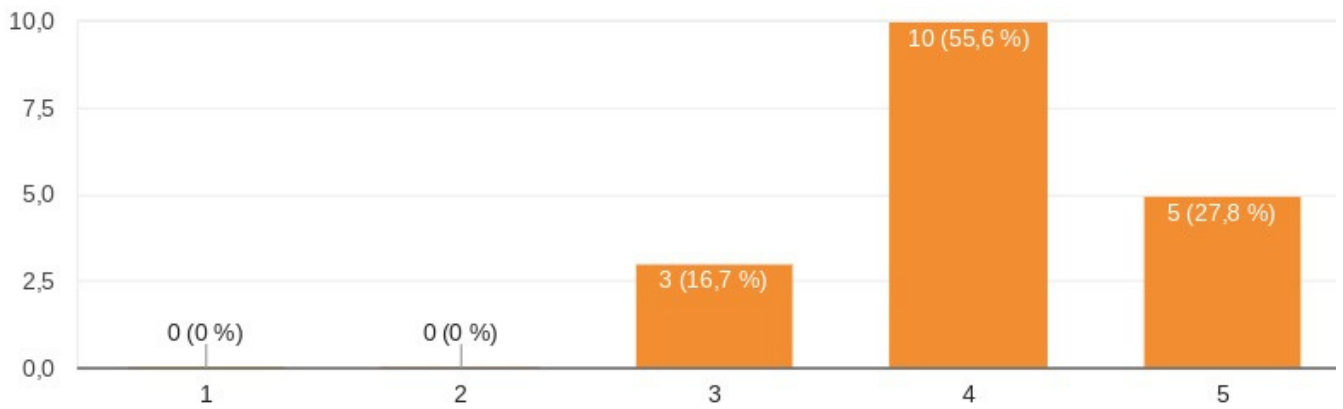
En ce qui concerne leur appréciation des déplacements actifs, à la question « Sur une échelle de 1 à 5, évaluez votre appréciation de votre expérience en transports actifs dans votre ville » 1 étant « Très faible appréciation » à 5 étant « Très bonne appréciation », l'appréciation de la plupart des répondants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

Légende
1: très faible appréciation
5: très bonne appréciation



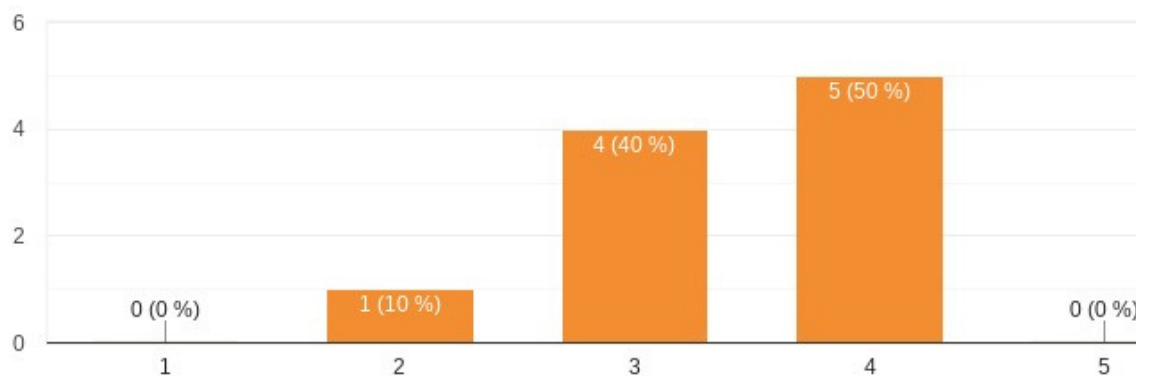
Graphique 3: Niveau d'appréciation de l'expérience en transports actifs des répondant·e·s

Par ailleurs, le niveau de connaissances des participants 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 en vélo ou à pied ? ». L'échelle allait 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 répondant-e-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 la carte. L'activité de dialogue a été réalisée en sous-groupe et les opinions des citoyen.e.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.

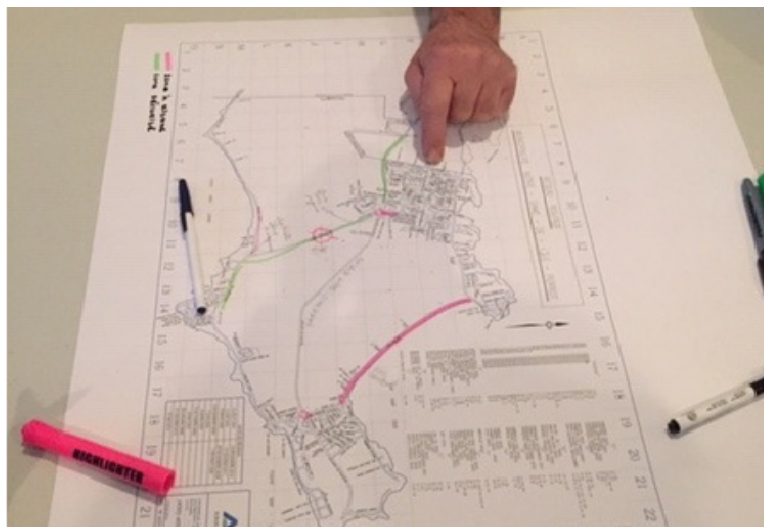


Illustration 1: Travaux en sous groupes activité de cartographie

Lieux	Enjeux relevés	Besoins/ recommandations
<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 afin d'éviter le danger</p>
<p>Croisement Don-Quichotte et St-Joseph</p>	<p>Zone à risque Non sécuritaire Très large Trottoir non balisé</p>	<p>Pas confortable à vélo, ni à pied</p>
<p>Boulevard Perrot</p>	<p>Vitesse Voie trop étroite Pas d'accotements Luminosité non optimale Non sécuritaire 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>	<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 ralentisseurs Arrêt au parc des Hirondelles</p>
<p>Croisement boul. Perrot et Don-Quichotte (Zone du 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) de pistes cyclables dans la zone</p>

Lieux	Enjeux relevés	Besoins/ recommandations
Boul. Perrot entre l'intersection du boul. 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'arrêts
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 et début de la rue des Érables (limite NDIP - VIP)	Manque d'infrastructures Difficulté d'accès rapide Problème de connectivité intervilles	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 d'avoir 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
Boul. Perrot	Problème de connectivité intervilles Confusion sur l'utilisation des infrastructures Voies pour vélo/ voie pour auto Piste cyclable/ corridor piétonnier (indications pas claires)	Besoin de connexion intervilles 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 Boul. 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)

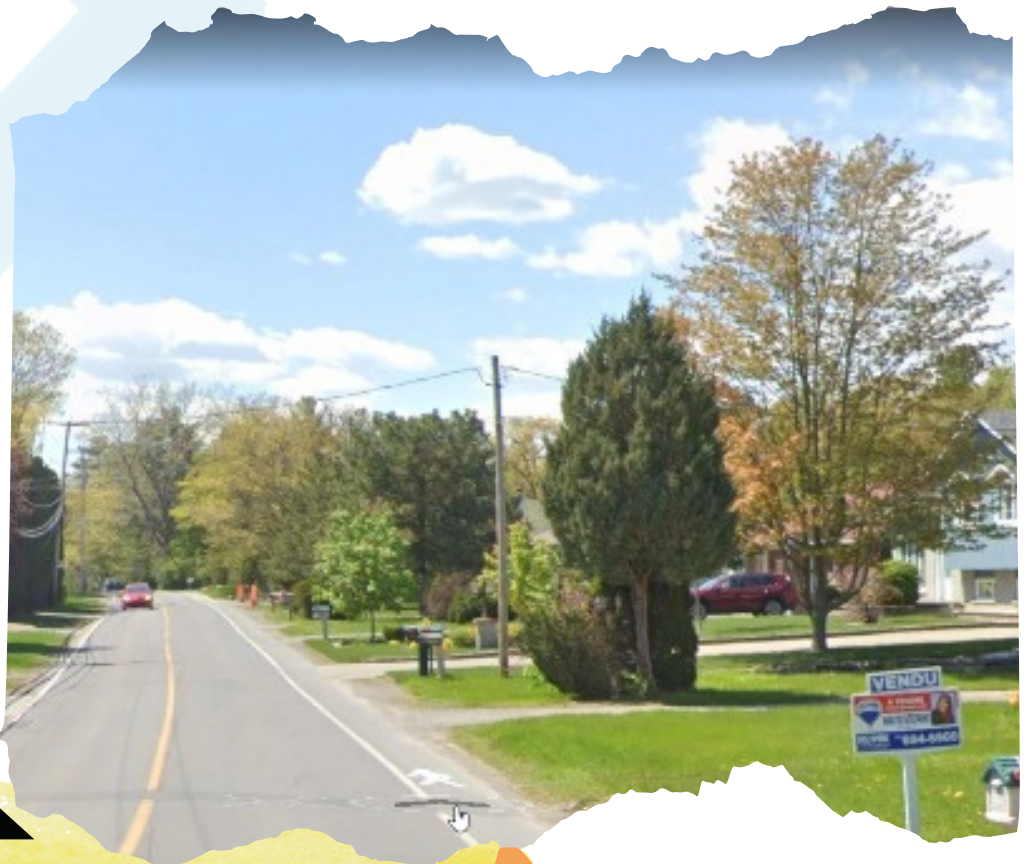
"La mini piste cyclable ou piétonne sur le boulevard Perrot au coin de Caza près des Beaux Dimanches, l'indication n'est pas claire... et elle trop petite"

UNE CITOYEN.NE



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

Enjeux Spécifiques



"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)."

- **UNE CITOYEN.NE**

Illustration 3 Bande piétonne sur le Boul. Perrot
Zone Pointe-du-Domaine

Difficultés de connectivité intervilles

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 ou 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 participant·e·s a déploré le manque de lien direct, facile et sécuritaire entre les villes.

Besoin d'infrastructures

Le besoin d'infrastructures a été exprimé à plusieurs reprises à des zones comme le Boulevard Perrot, dans lequel des trottoirs, des pistes cyclables et des traverses piétonnières pourraient être aménagés. 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 leurs besoins en termes 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·ne·s sont en lien avec les situations suivantes :

-Soit des signalisations situées dans un endroit de la route pas très visible ou à une distance ne permettant pas 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 claires. 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 le boul. 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 boul. 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.

Éclairage

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, entres autres la rue Pierre-Ricard, la rue Rollinet et le coin de la rue François-Rapin.

Vitesse et sécurité sur les routes

Les commentaires sur la vitesse et l'étroitesse des routes sont revenus à plusieurs reprises. Ceux-ci concernent en majorité le boul.Perrot et le boul. Don-Quichotte en direction du Parc historique de la 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 intersections à prioriser

Selon les participant·e·s, le sentiment d'insécurité augmente à certains endroits, complexifiant donc certains déplacements.

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

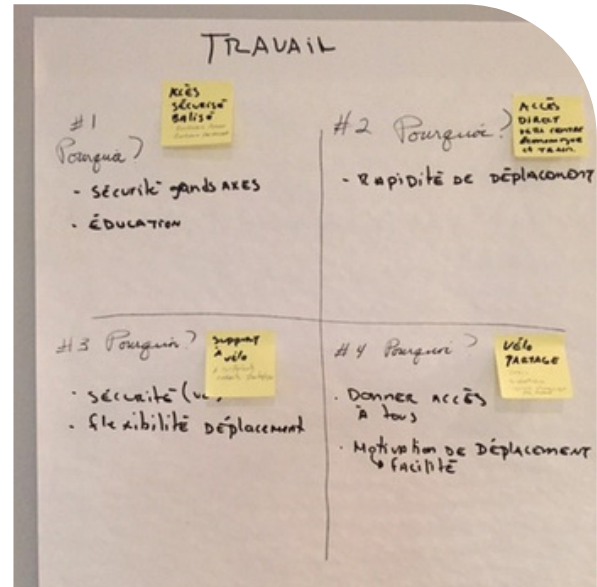
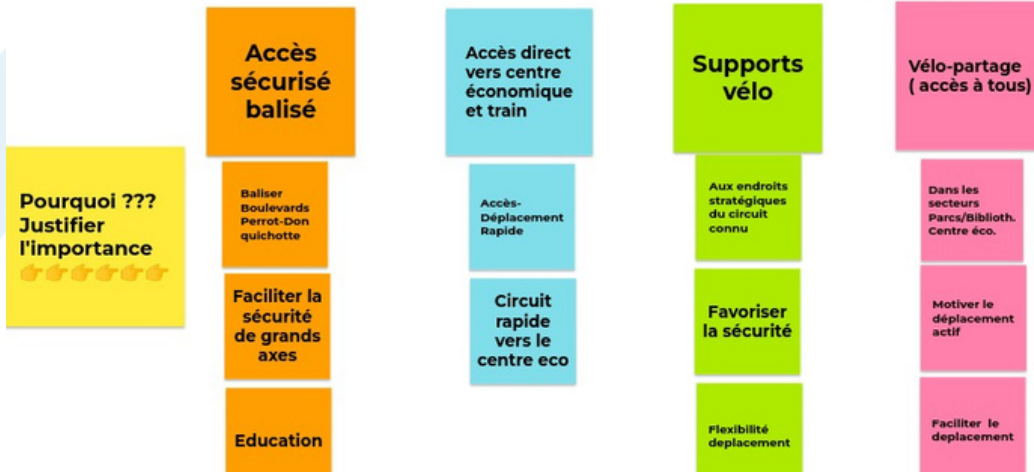


Illustration 4: Travaux en sous groupes-activité de Persona-Group Professionnels

Persona - Professionnels

Lorsque l'on se met à la place d'un persona professionnel, les enjeux et les besoins sont liés aux travailleur-se-s 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 de 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 de supports à vélo est nécessaire.

Accès à tous au vélopavage

Le vélopavage est souhaité pour permettre et faciliter la connexion d'un point à l'autre à vélo sans être forcément propriétaire du matériel. Les stations de vélopavage 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 bon usage.

Groupe Besoins Famille pour mobilité active

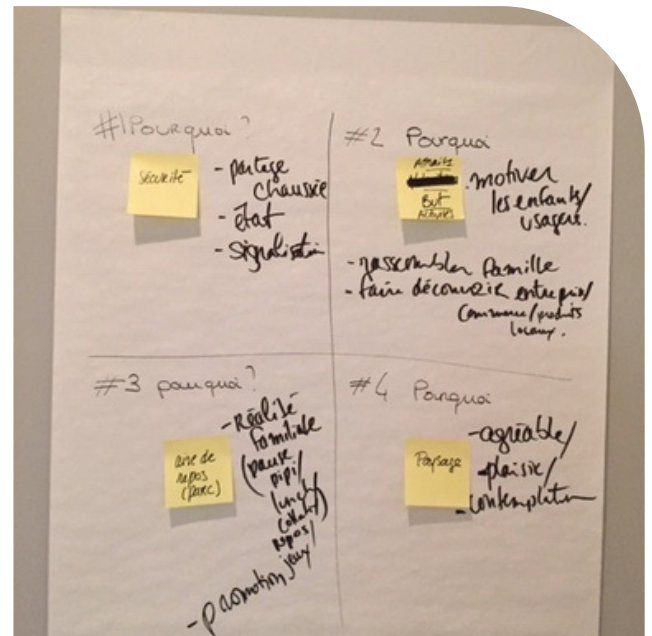


Illustration 5: Travaux en sous groupes-activité de Persona-Gruppe Famille

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 planifier des activités en plein air, et encourage les conjoints/parents comme les enfants à se rassembler en famille. Cela incite 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 les activités agréables et confortables.

Ce cadre doit avoir les commodités nécessaires à la famille telles que des toilettes, des 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 des 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 de loisirs et de détente pour les familles avec des conditions favorables

Le cadre des loisirs semble être le levier idéal pour faire d'un projet de mobilité active le projet du citoyen. Les infrastructures existantes et 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.

2.

Améliorer les dispositifs d'accès direct

Les marquages au sol pourraient être plus clairs et visibles pour les utilisateur·trice·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 contribueraient à améliorer l'accessibilité universelle, à réduire la vitesse, à faciliter le partage de la route et à mieux connecter les places de loisirs, les commerces et des lieux de travail avec les citoyen·ne·s.

3.

Élargir les routes ciblées comme étroites; installer des haltes de repos et supports à vélo; instaurer le vélopartage; 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 augmente 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·trice·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 à vélo et sur les stations de vélo libre-service seraient utiles à la planification des déplacements actifs.

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.

VII. Conclusion

En conclusion, 29 participant·e·s ont rejoint la première étape de la démarche à Notre-dame-de-l'île-Perrot en répondant au sondage en ligne, et en rejoignant les activités de cartographie et de persona.

Cet atelier 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 la difficulté de se déplacer d'une ville à l'autre sans automobile.

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**

