



**POUR  
MA MOBILITÉ,  
JE M'ACTIVE**

# LES ENJEUX DE MOBILITÉ ACTIVE

## Lafèche, Saint-Hubert



## 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 5
IV. Enjeux par activité .....	Page 7
1. Nuage de mots	
2. Cartographie	
3. Persona	
V. Pistes de réflexion .....	Page 15
VI. Recommandations .....	Page 18
Annexes .....	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.

## 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)

# 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 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

Pour cette démarche, le CRE Montérégie a été approché par le Comité Espaces verts qui a pour mission la conservation et la valorisation de l'agriculture urbaine et rurale, à l'augmentation d'espaces verts et d'initiatives environnementales. Le comité est issu d'une démarche de Développement Social Saint-Hubert qui porte une démarche de concertation locale, multisectorielle et multiréseaux visant à encourager une évolution sociale positive et à améliorer les conditions de vie des citoyen·ne·s. Les membres du Comité Espaces verts actifs dans la démarche Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE sont :

- Olivier Lachapelle, Coordonnateur, Développement social St-Hubert
- Karolyne Baril, Agente de planification, de programmation et de recherche, CISSS de la Montérégie- Centre
- Diane Guay, Agente de liaison, Le Coffre
- Roxane Lacasse, citoyenne engagée

# La méthodologie

La première étape de la démarche consistait à identifier les enjeux de mobilité active auxquels font face les citoyen·ne·s du quartier Lafèche dans l'arrondissement de Saint-Hubert. Cette identification s'est faite de deux façons :

- Un atelier interactif et animé via zoom a été mis en place pour les citoyens et citoyennes présent·e·s.
- Dans le cas contraire, les citoyen·ne·s qui ne pouvaient assister à l'atelier ont pu s'exprimer à l'aide d'un sondage en ligne.

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 afin d'agir directement dessus. Enfin, la dernière activité consistait à se mettre dans la peau d'un « persona » (enfant, cycliste) 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 diffusés par le CRE Montérégie en collaboration avec l'organisme Développement social Saint-Hubert. Un communiqué de presse a été rédigé par le CRE Montérégie qui a ensuite communiqué par courriel et téléphone avec différents groupes de citoyen·ne·s et communautaires pour les inviter formellement à l'activité. Il a également produit des publications pour les réseaux sociaux qui ont été relayées par DSSH. À l'aide d'outils développés par le CRE Montérégie, des élu·e·s, comités internes et fonctionnaires ainsi que des citoyen·ne·s ont été invités à participer à la rencontre.

# II. Portrait de la mobilité

Saint-Hubert est un arrondissement de Longueuil, ville de la communauté métropolitaine de Montréal. Le nombre d'habitant·e·s de l'arrondissement de Saint-Hubert était de 108 703 en 2016. (Recensement Canada, 2016). Si on s'intéresse à la mobilité du secteur de Saint-Hubert grâce à l'enquête Origine-Destination produite par l'ARTM, on s'aperçoit qu'en ce qui concerne les déplacements produits, les transports motorisés, comme l'automobile représentent 78.5% au niveau des modes de transports les plus prisés. 44.1% des logis possèdent une voiture en moyenne et le transport actif est peu répandu avec 5.2%<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ARTM. (2020, juin). *Enquête Origine-Destination 2018*. Autorité régionale de transport métropolitain. [https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite\\_EOD\\_2018.pdf](https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf)

# Nuage de mots: Les lieux les plus visités



Figure 1 : Nuage de mots des lieux les plus visités

Pour avoir une idée des motifs de déplacement des citoyen·ne·s, les répondant·e·s ont été interrogé·e·s sur les lieux les plus fréquentés ainsi que les rues les plus empruntées. Un nuage de mots a ensuite été créé dans lequel on peut voir l'importance d'un lieu grâce à la taille de ce mot. Le mot « parc » occupe le plus de place à l'intérieur du nuage de mots, démontrant un intérêt pour les espaces verts, le Parc de la Cité, qui n'est pas un parc du quartier était le parc le plus mentionné par les participant·e·s. Les « épicerie » semblent être les deuxièmes endroits les plus visités du quartier. Les mentions fréquentes de « commerces » et « dépanneurs » démontrent un intérêt pour les commerces de proximité, des services et magasins facilement accessibles à pied ou à vélo. Avec très peu de rues mises en évidence comme voies souvent utilisées, les répondant·e·s ont toutefois souvent cité la Grande Allée et ses commerces.

## Changements aux modes de transports

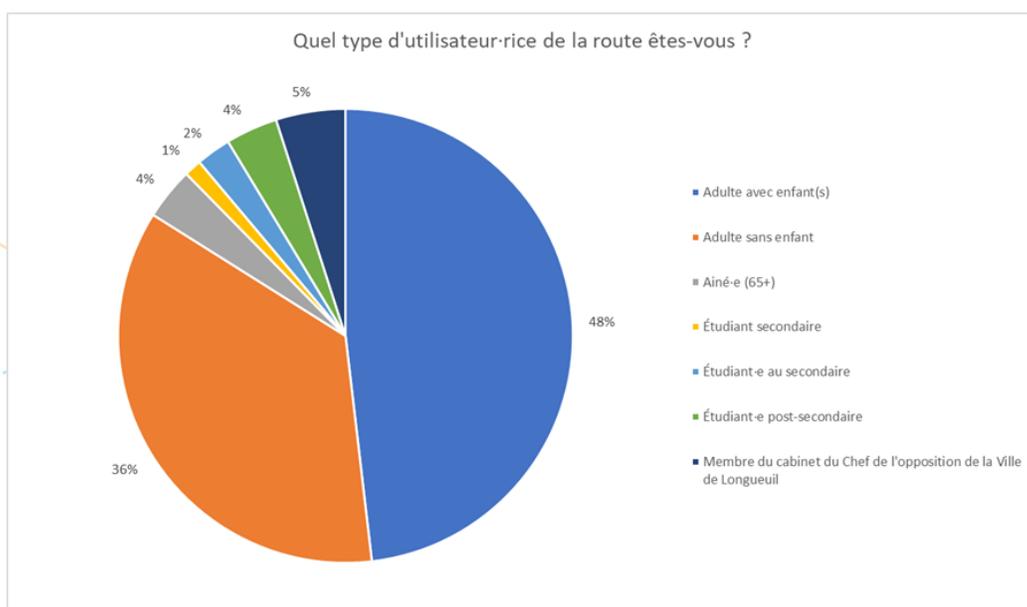
La deuxième question portait sur les raisons qui découragent les résident·e·s d'utiliser les modes de transport actif au profit de la voiture solo. Les participant·e·s mentionnent souvent le manque d'entretien des voies cyclables et des trottoirs. Pour beaucoup, les nids de poule fréquents les dissuadent de vouloir cycliser et de se promener dans leur quartier. Les participant·e·s ont aussi fréquemment cité le manque de trottoirs et de pistes cyclables qui les découragent de se déplacer par modes de transport actif. Sans cela, beaucoup ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils-elles circulent à côté de véhicules qui roulent souvent rapidement. Malgré certaines pistes cyclables déjà construites, quelques répondant·e·s souhaitent des sentiers cyclables physiquement séparés de la rue, au lieu de ceux uniquement distingués par

des marquages au sol. D'autres ont même déploré l'utilisation de voies cyclables bidirectionnelles, souvent plus dangereuses aux intersections et augmentant le sentiment d'insécurité. La vitesse à laquelle circulent les voitures amplifie encore cette impression de danger et d'insécurité. Les pistes cyclables et les trottoirs ne sont pas les seules infrastructures manquantes selon les participant·e·s, le manque d'autres types de mobiliers urbains décourage les déplacements. Certaines personnes ont évoqué la rareté de bancs : sans un espace où ils-elles peuvent se reposer, ils-elles se sentent découragé·e·s de circuler activement dans leur quartier. D'autres ont déploré l'insuffisance d'espace pour garer leurs vélos. Même si ils-elles considèrent de se promener à vélo dans le quartier, la rareté des espaces de stationnement pour vélo les détourne. Les participant·e·s citent également l'absence de verdure. Dans un quartier aussi asphalté, les résident·e·s souhaitent plus d'arbres, de plates-bandes, de saillies de sol, d'arbustes, pour rendre leurs déplacements plus agréables.

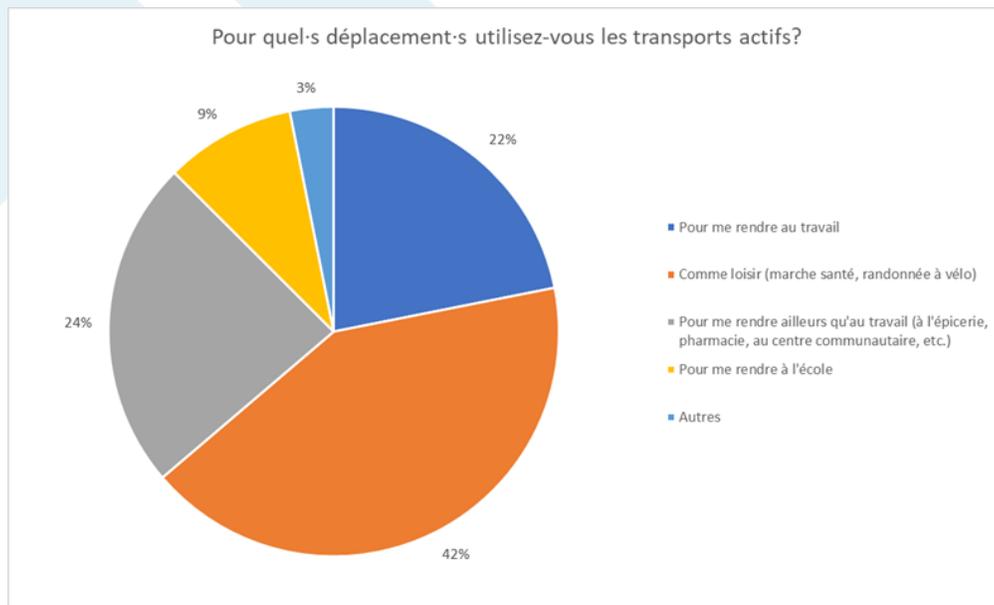
## III. Portrait des répondant·e·s

Pour cette première étape de la démarche, 13 personnes ont participé à l'activité alors que 55 soumissions au sondage ont été reçues.

Pour la première question « Quel type d'utilisateur·rice de la route êtes-vous ? », on remarque que la majorité des répondant·e·s sont des adultes avec enfant(s) (48 %). Pour la deuxième question « Pour quel·s déplacement·s utilisez-vous les transports actifs ? », la majorité semble marcher ou cycloter à des fins de loisirs. À noter que, pour cette deuxième question, les répondant·e·s pouvaient cocher plusieurs cases. Quelques exemples de réponses apparues dans « autres » incluent : pour conduire les enfants à l'école, pour promener le chien et pour aller à la garderie, ces déplacements restent des déplacements utilitaires majoritairement.

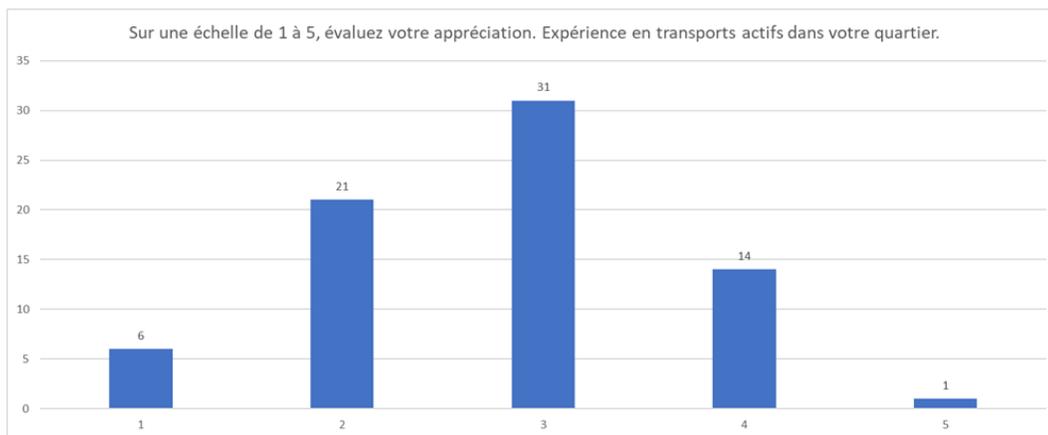


Graphique 1 : Type d'utilisateur·rice de la route



Graphique 2 : Types de déplacements actifs

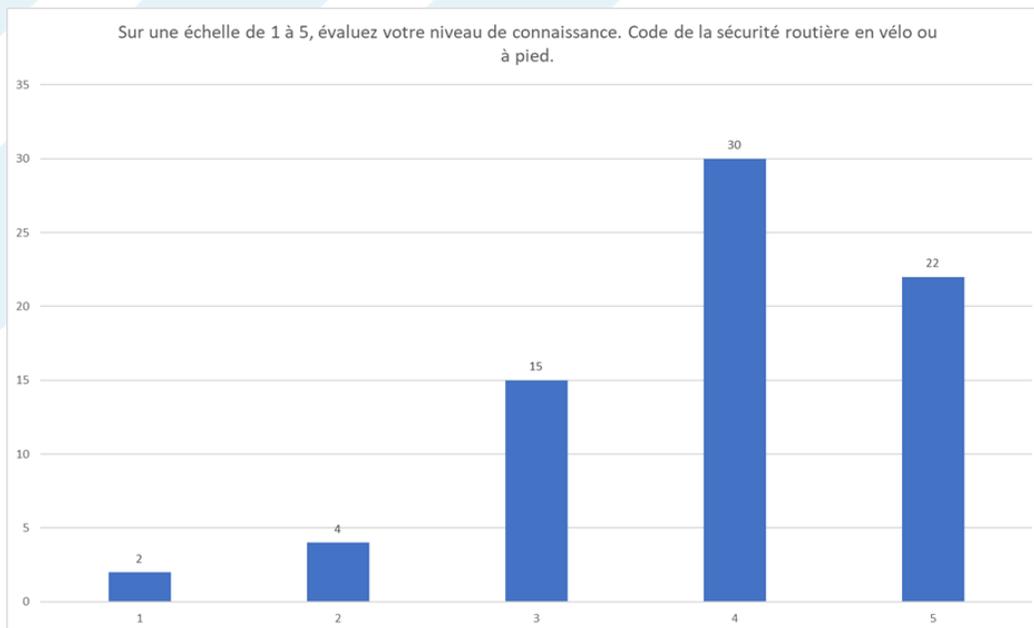
Deux autres questions pour mieux comprendre le profil des répondant-e-s ont été également posées : « Sur une échelle de 1 à 5, évaluez votre appréciation. Expérience en transports actifs dans votre quartier. » 1 étant « Très faible appréciation » et 5 « Très bonne appréciation ». En considérant toutes les réponses reçues, la moyenne était de 2,77 ce qui démontre que l'expérience en mobilité active est moyenne dans ce quartier.



Légende  
1: très faible appréciation  
5: très bonne appréciation

Graphique 3 : Niveaux d'appréciation de l'expérience en transports actifs des participant-e-s

La deuxième question était : « Sur une échelle de 1 à 5, évaluez votre niveau de connaissance concernant le code de la sécurité routière à pied ou à vélo. ». L'échelle allait 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 était de 3,90.



Légende  
 1: très faible connaissance  
 5: très bonne connaissance

Graphique 4 : Niveaux de connaissance du Code de la route

## IV. Les enjeux

### Nuage de mots



Figure 2: Résultats du nuage de mots

Pour introduire les participant·e·s à l'atelier, le CRE Montérégie les a invités à créer un nuage de mots. On leur a demandé d'écrire les mots qu'ils·elles associent fortement au terme « mobilité active ». Comme on peut le voir, le mot « sécurité » ressort davantage. Ceci est un enjeu discuté amplement au cours des deux autres activités de l'atelier. Par la suite, les participant·e·s associent fortement la mobilité active avec la « santé ». En effet, se déplacer en ville à pied ou à vélo permet de lutter contre la sédentarité et tous autres maux de santé liés au manque d'activité physique : maladies cardiovasculaires, le cancer et même les maladies mentales, comme le constatent de nombreuses études <sup>2</sup>. Bien que la plupart des autres mots aient des tailles similaires, donc, mentionnés une fois, certains d'entre eux peuvent être regroupés dans la même catégorie, d'autres renforcent les mots qui déjà prennent plus d'espace. En effet, « mouvement », « se déplacer sportivement », « dynamisme » fortifient le concept de « santé » en lien avec la mobilité active. Par ailleurs, l'accessibilité universelle semble également un concept populaire auprès des participant·e·s, comme en témoignent les mentions d' « accessibilité universelle », « accessibilité pour tous », « aînés ». En effet, lors de la création d'infrastructures de mobilité active, il est également primordial de considérer les personnes avec des difficultés de mobilité.

## Cartographie

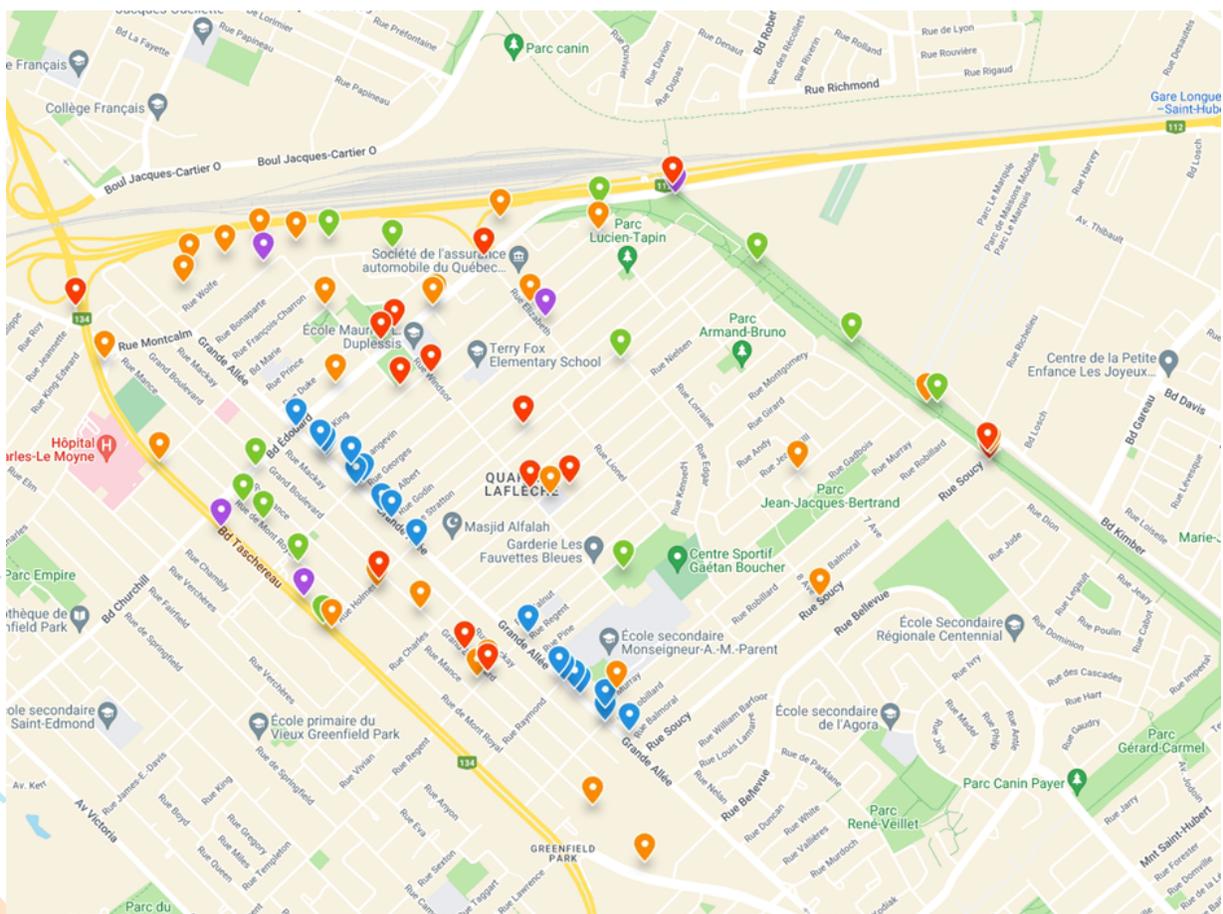


Figure 3 : Carte padlet avec les commentaires recueillis

Ce compte-rendu regroupe les points discutés en sous-groupe lors de la rencontre et ceux relevés grâce au sondage en ligne. Certaines réponses sont très développées, d'autres sont très sommaires, mais expriment tout de même un sentiment de confusion ou d'insécurité à des endroits bien précis.

Les points en bleu : On les retrouve sur Grande Allée. Cette voie secondaire (ou collectrice) traverse le quartier et comporte plusieurs enjeux comme le montre la carte. C'est une route étroite et très achalandée. Les intersections y sont dangereuses, les trottoirs abîmés et étroits, le marquage au sol est effacé et les aménagements cyclables sont absents. Les automobilistes ont de la difficulté à respecter la signalisation et les autres usages. Plusieurs plaintes se concentraient sur les intersections décalées, c'est-à-dire qu'une rue traversant Grande Allée n'est pas droite, il y a un décalage entre les deux emprises.

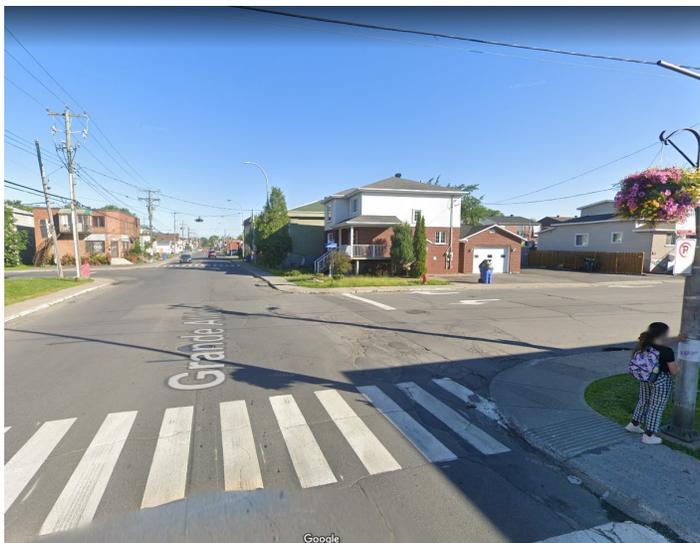


Figure 4 : Vue sur intersection décalée entre Grande Allée et Rue Georges

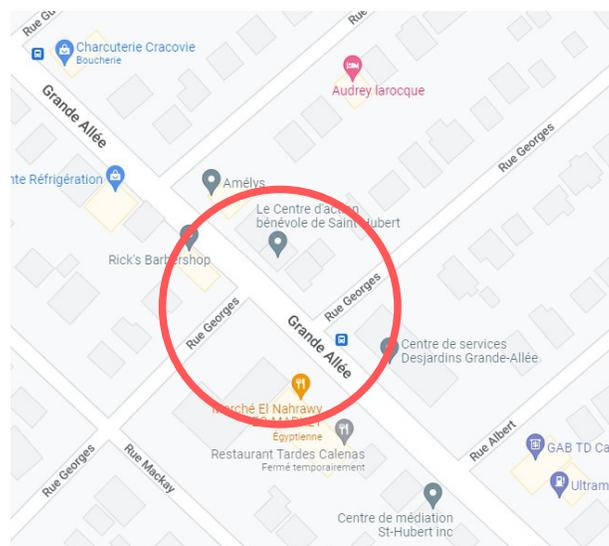


Figure 5 : Carte de l'intersection décalée entre Grande Allée et Rue Georges

Les points en rouge : On les retrouve un peu partout dans le secteur, ils symbolisent le sentiment d'insécurité des utilisateur-ric-e-s. On les retrouve à des endroits plus précis sur la carte. Par exemple, de nombreux participants ont souligné les débarcadères des écoles comme des endroits problématiques : le grand nombre de voitures les rendant dangereux et le manque d'infrastructures piétonnes et cyclables dissuadant les élèves et les parents de se rendre dans ces écoles par les modes de transport actif. Encore une fois, 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.

Les points en vert : Ce sont des enjeux en lien avec le verdissement et l'ambiance du quartier. On peut voir qu'en général, il manque de verdure dans le quartier, que les parcs sont peu nombreux et que le verdissement au niveau de la Route verte est insuffisant ce qui renforce l'effet d'îlot de chaleur dans le secteur.

Les points en orange : Le manque d'infrastructures piétonnes et cyclables se fait ressentir de façon général dans le quartier, mais à des endroits plus précis. Les participant·e·s réclament des pistes cyclables sur tout le Grand Boulevard, sur la rue Charles, sur la rue Gustave Désourdy. D'autres concentrent leur attention sur l'augmentation de signalisation, par exemple, à l'intersection entre la rue Soucy et la Route verte, sur le boulevard Édouard, et autour des débarcadères des écoles. Les pistes cyclables manquent de connexion, la confusion se fait ressentir à plusieurs endroits. La signalisation est manquante ou pas assez explicite et enfin il manque des espaces de stationnement pour vélo.

Les points mauves : ils évoquent le manque de connexion avec les autres quartiers.

## La Route Verte

La Route verte est d'une grande importance dans le quartier, elle relie les résident·e·s de Laflèche au Parc de la Cité, un lieu d'intérêt pour plusieurs habitant·e·s, et les relie également aux villes et quartiers voisins. Toutefois, plusieurs la soulignent comme hasardeuses sur plusieurs points. L'accès à cette piste cyclable peut s'avérer problématique notamment au niveau de la rue Soucy, où les petites affiches « Priorité aux cyclistes » sous l'arrêt ne sont pas jugées adéquates. Le manque d'éclairage crée également un sentiment d'insécurité surtout au niveau de la passerelle qui connecte la voie cyclable. En ce qui concerne l'ambiance, cette piste cyclable longeant les pilonnes électriques, manque d'arbres sur sa bordure. Pendant l'été, cette absence crée une chaleur étouffante lorsque les usager·ère·s s'y déplacent. Enfin, concernant l'hiver, le déneigement est rarement fait ce qui contraint les utilisateur·rice·s à utiliser d'autres modes de transports comme la voiture : chose qui risque de changer avec les promesses de la nouvelle équipe de la Ville de Longueuil.

## Intersections

Certaines intersections, notamment au niveau du boulevard Grande Allée, sont jugées comme problématiques. En effet, de nombreux·euses participant·e·s ont souligné la présence d'intersections décalées où les rues de part et d'autre de la Grande Allée ne sont pas alignées. Les fréquentes intersections décalées compliquent et ralentissent les déplacements des habitant·e·s. Il arrive que les piéton·ne·s ne se sentent pas en sécurité, car ils-elles doivent être aux aguets en permanence concernant les voitures qui circulent, souvent trop vite, et qui ne font pas attention aux piétons et cyclistes. Le manque de signalisation amplifie ce souci de sécurité. Les trois intersections décalées souvent soulignées par les participant·e·s sont celles avec la rue Robillard, celle avec la rue Georges et celle avec la rue Raymond.

## Le manque de verdure

En réponse à la question sur ce qui dissuade les participant·e·s de se déplacer en transport actif, plusieurs répondant·e·s soulignent le manque de verdure. À travers différents endroits du quartier, les habitant·e·s se sont plaints de l'absence de verdure et d'arbres lors de leurs déplacements à pied ou à vélo. Les participant·e·s ont souligné diverses intersections et rues sans végétation. Ceci impacte leurs déplacements pendant l'été, à mesure que les effets d'îlot de chaleur urbain s'aggravent. Certains endroits mis en évidence étaient la rue des Émeraudes et la zone minéralisée autour de l'École Monseigneur-Forget. Le manque de verdure affecte leur expérience de différentes façons : quelques-un·e·s des participant·e·s désirent plus de verdissage pour embellir le quartier, d'autres mettent en avant son effet de rafraîchissement pendant les vagues de chaleur, créant un refuge et de l'ombre, un sentiment de soulagement. Les parcs sont jugés petits et peu accessibles en mobilité active. La rue Mont-Royal en arrière des commerces sur Taschereau est pleine de déchets, donc peu invitante.

## Manque de mobilier urbain

Non seulement les participant·e·s revendiquent plus d'infrastructures piétonnières et cyclistes, mais ils-elles demandent aussi d'autres aménagements qui facilitent leur expérience piétonne et cycliste, par exemple, du mobilier urbain. Généralement, il y a un manque de supports à vélo dans l'entièreté du secteur, un enjeu soulevé plusieurs fois lors de cette activité de cartographie. Les supports à vélo sont souvent mal entretenus ou abîmés, ce qui décourage les cyclistes à stationner leur vélo. Dû à un manque d'entretien, les pistes et trottoirs ne sont pas propices à des déplacements sécuritaires puisqu'ils sont, pour la plupart, abîmés. De plus, les participant·e·s espèrent plus de signalisations dans les intersections et les rues où les voitures passent souvent rapidement au détriment de la sécurité des piétons et cyclistes. L'absence de signalisation perturbe davantage tous les usager·ère·s de la route, notamment dans les intersections décalées. Selon les plaintes des participant·e·s, les marquages au sol pour délimiter l'espace utilisé par les cyclistes doivent être renouvelés dans différentes rues puisque plusieurs d'entre eux s'effacent.

*"Pas assez d'espaces de repos et de mobilier urbain"*

Rapporte un·e participant·e

# 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 3 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 Montérégie 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 infrastructures.

## Persona cycliste

Vous êtes une cycliste, vous vous déplacez depuis Laflèche pour aller travailler au Vieux-Longueuil. Quels seraient vos enjeux de mobilité active ?



Figure 6 : 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.

On note de nombreux enjeux inhérents au persona comme le sentiment d'insécurité dû à un mauvais éclairage ou à des lieux comme la passerelle, souvent utilisée pour accéder à la Route verte. Les autres problématiques pourraient tout aussi bien correspondre à un cycliste de sexe masculin puisque les participant·e·s mentionnent aussi le manque de connexion avec les quartiers avoisinants. En effet, le quartier Lafèche est enclavé : le boulevard Taschereau, la route 112, l'espace des lignes électriques et de la voie ferrée, et le manque d'infrastructure cyclable sur la rue Soucy pour traverser la voie ferrée qui créent tous un effet de barrière. La seule connexion continue possible dans le quartier reste la Route verte, mais leur connexion à des commerces ne se fait pas facilement. Nonobstant, la Route verte a été jugée problématique au niveau de la cohabitation des différents usages de transport actif. La Route verte est autant utilisée par des cyclistes de performance, des apprentis et des marcheurs de loisir. Cet enjeu se retrouve plus généralement dans le quartier et s'explique par un manque de signalisation.

## Persona enfant

Vous êtes un enfant qui va à l'école. Vos déplacements se font à pied. Quels seraient vos enjeux de mobilité active ?



Figure 7 : Jamboard du Persona enfant

Le persona « enfant » permet de considérer la complexité de circuler de façon sécuritaire lorsqu'on est de petite taille et vulnérable. Il est important d'inculquer la culture de la mobilité active auprès des enfants puisque les modes de transport actif favorisent leur développement moteur, leur autonomie et leur santé mentale.

Selon l'indice de défavorisation dans le quartier Lafèche, on peut voir que les conditions matérielles des familles varient de « moyenne » à « très défavorisée »<sup>3</sup>. C'est pour cette raison que l'accès à des modes de transport actif comme des vélos ou encore des trottinettes peut s'avérer plus difficile pour certain·e·s. Comme discuté au cours de cet exercice, les enfants sont moins informés et moins sensibles à leur environnement et à leur sécurité. Ainsi, dans cette vision idéale, les infrastructures tiendraient compte de cette durée d'attention plus courte. La Ville installerait plus de signalisations pour informer les automobilistes de la présence des enfants aux alentours et pour rappeler aux enfants que des véhicules circulent. Un niveau plus élevé de surveillance policière offrirait également un niveau de sécurité supplémentaire. De plus, comparativement à l'absence actuelle de culture du vélo, dans la vision idéale, les enfants seraient encouragés à se déplacer à vélo dans leur quartier. Peut-être même, des campagnes de sensibilisation les inciteraient encore plus.

## Profil « Personne âgée »

Vous êtes une personne âgée qui marche pour prendre sa dose quotidienne d'air frais. Quels seraient vos enjeux de mobilité active ?



Figure 8 : Jamboard du Persona « Personne âgée »

Le persona « personne âgée » fait également référence aux individus à mobilité réduite et aux parents avec des poussettes puisqu'ils sont confrontés aux mêmes problématiques concernant le mobilier urbain et les infrastructures piétonnières. Ce persona 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.

<sup>3</sup> Voir Carte: <https://geoegl.msp.gouv.qc.ca/igo2/aperçu-qc/?context=inspq>

Lorsque l'on considère une personne âgée, il est important de comprendre comment l'environnement peut avoir un impact sur le bien-être de cette catégorie d'individus. Les obstacles dus au mauvais entretien des trottoirs (crevasses, neige en hiver, etc.), mais également dus à la largeur des zones piétonnes et au manque d'éclairage peuvent avoir un impact sur les déplacements des individus âgés au sein du quartier. Les participant·e·s citent également l'éclairage et les lumières trop courtes au niveau des traverses. De plus, une personne âgée aura souvent besoin de se reposer. Il manque du mobilier urbain et de la verdure pour cela. Certaines intersections du quartier requièrent de la vigilance de la part des piéton·ne·s notamment au niveau de Grande Allée comme mentionné précédemment. Enfin, un des enjeux qui apparaît pour la première fois réside dans l'inaccessibilité des commerces. Les commerces sont éloignés des centralités ce qui pousse les résident·e·s du secteur à opter pour la voiture plutôt que d'aller magasiner à pied ou à vélo.

## V. Pistes de réflexion

Cette section fait l'interprétation des enjeux en fonction des commentaires reçus et les transforment en besoins pour rendre la mobilité active attirante.

### Besoin de connectivité entre les secteurs

Le quartier Laflèche est un quartier de banlieue perméable avec sa trame de rue orthogonale, mais est, tout de même, un quartier « tout à l'auto ». La mobilité active ne fait pas partie des modes de déplacements favorisés des résident·e·s. En cause, le manque d'infrastructures dédiées à la mobilité active. Les endroits désignés à la mobilité active offrent un sentiment d'être autorisé et invité à circuler sur des routes dominées par l'automobile. Ces aménagements représentent aussi la sécurité pour plusieurs utilisateur·rice·s de la façon dont elles séparent l'automobile des autres usages.

Les pistes cyclables désignées sont peu nombreuses dans le secteur : une sur boulevard Édouard, une sur la rue Windsor, et la Route verte par la rue Gustave-Désourdy. Les pistes cyclables sont aussi peu connectées aux principaux générateurs de déplacements comme les commerces, le boulevard Grande Allée, ou encore, les quartiers avoisinants comme le boulevard Cousineau ou le Vieux-Longueuil. En ajout, les supports à vélos sécuritaires sont absents au niveau des commerces, ce qui n'incite pas les résident·e·s à s'y rendre en mobilité active.

Seul le boulevard Édouard semble être la rue la plus “complète”, avec de l'espace pour tous les types d'usagers, et une séparation claire entre les cyclistes et les voitures, au lieu de simplement compter sur des marquages au sol. Alors que certains participant·e·s se sont plaints que la piste cyclable pourrait bénéficier de deux voies, que l'autobus peut couper la piste cyclable, ou qu'ils devraient supprimer les espaces de stationnement, certains ont complimenté sa conception actuelle, et l'espace prévu pour les piétons, les cyclistes et les voitures.

Les infrastructures, comme les trottoirs, sont souvent mal entretenues (crevasses, asphalte cassé, etc.), ce qui empêche les piéton·ne·s d'y circuler aisément, notamment les personnes à mobilité réduite.

Le quartier Laflèche connaît un déficit de végétation. Les espaces verts sont peu nombreux ce qui cause des effets d'îlots de chaleurs même sur des voies censées être plus champêtres comme la Route verte. Les arbres et autres végétaux offrent aux piéton·ne·s et aux cyclistes des moments de soulagement et ils améliorent l'expérience de marche et de vélo sur un plan visuel. La végétation peut aussi être une solution pour d'autres inconvénients. Par exemple, la rue de Mont Royal est située à l'arrière des commerces qui bordent Taschereau. Cette dernière est sale et peu agréable de s'y promener : une haie brise-vent constituée d'arbres pour parer la poussière et les déchets qui se déplacent depuis le boulevard achalandé.

**Besoin de verdure aux abords des infrastructures de mobilité active**

**Besoin de sécuriser les intersections**

Les participant·e·s ont noté les intersections, notamment celles de la Grande Allée, comme dangereuses dues au décalage, où les rues ne sont pas alignées et obligent ainsi les piéton·ne·s à marcher sur la Grande Allée pour la traverser. En effet, ceci incite les utilisateur·rice·s de la mobilité active à redoubler de vigilance tandis que les automobilistes, qui roulent souvent vite, ne font pas attention à eux. En cause souvent, la signalisation manquante provoque encore plus de confusion entre tout·e·s les usager·ère·s de la route et de la rue. L'un d'entre eux étant situé à proximité d'une école, les parents s'inquiètent de la sécurité de leur enfant dans cette zone. C'est non seulement une question de sécurité, mais aussi une question d'efficacité, compliquant et ralentissant les déplacements des usager·ère·s.

Le boulevard Taschereau et la 112 délimitent le quartier. Certain·e·s participant·e·s se sont plaints de la difficulté d'accéder aux quartiers et villes avoisinants en raison de ces artères imposantes. Heureusement, pour certain·e·s, la Route verte offre aux résident·e·s un lien vers ces villes et ces quartiers avoisinants. Obstacle lourd, la route 112 rend impossible l'accès direct au quartier Saint-Jean-Vianney par les modes de transport actif. Le boulevard Taschereau rebute les participant·e·s lorsqu'ils-elles le traversent ou le parcourent à pied ou à vélo en raison de sa conception aliénante envers les piétons et cyclistes. Les piétons doivent parcourir de longues distances pour traverser la rue. Le manque de voies facilement accessibles vers les quartiers et les villes à proximité encourage la dépendance des résident·e·s à l'automobile, seul mode de transport qui permet de quitter le quartier et d'accéder facilement à ces zones d'intérêt.

## Besoin de connectivité avec les autres quartiers

## Besoin de décentralisation des commerces

Hormis les magasins du boulevard Taschereau et de la Grande Allée, peu sont présents à travers le quartier. La plupart des bâtiments commerciaux sont situés sur ces deux artères. Comme observé lors de l'exercice sur les endroits les plus visités par les résident·e·s et passant·e·s du quartier, les magasins sont souvent fréquentés par les participant·e·s et sont des lieux d'intérêt, ce qui démontre une envie pour des commerces de proximité. Dans les banlieues, les services et les activités commerciales sont souvent dispersés dans de vastes surfaces, en raison de l'exigence de stationnement et de la conception urbaine de ces quartiers. Ceci pousse les habitant·e·s à accéder à ces services en voiture.

Durant l'atelier en ligne, outre le manque d'infrastructures, un autre point soulevé nous amène à le classer dans la catégorie de la culture vélo. Cette culture vise avant tout à informer, sensibiliser, initier, mais également outiller les personnes afin de les amener à utiliser davantage la bicyclette. Le taux de cycliste assez bas, en cause l'accès à des vélos peut s'avérer compliqué pour certaines familles. En outre, la vitesse des automobilistes et le peu de considération qu'ils peuvent avoir à l'égard des piétons ou des cyclistes peuvent mener vers une réflexion plus étendue concernant cette culture de vélo.

## Besoin de développer la culture du vélo

## VI. 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 plus en détails.

- 1. Aménager de la voie cyclable sur la rue Régent** - En mai 2018, la Ville de Longueuil a sorti un Plan directeur des déplacements cyclables qui détaille les projets de pistes cyclables que la Ville souhaite ajouter à son réseau. Dans le quartier Laflèche, la Ville souhaitait ajouter une piste cyclable sur la Grande Allée, sur la rue Régent et sur la rue Soucy <sup>4</sup>. Cette année, la Ville a décidé de miser sur l'ajout d'une voie cyclable sur la rue Régent, entre Grande Allée et Windsor, en privilégiant l'utilisation de pistes cyclables de part et d'autre d'une rue, plutôt que bidirectionnelles. Pour les prochaines étapes de la démarche, la CRE pourrait interroger et comprendre l'avis des résidents sur ces nouvelles infrastructures. Ainsi, la Ville pourrait intégrer ces perspectives dans le réaménagement des pistes cyclables existantes et la construction de nouvelles.
- 2. Repenser les abords des écoles** - En 2014, dans le cadre du projet Mon école, à pied à vélo de Vélo Québec, le mandataire régional Nature-Action Québec a rédigé des plans de déplacements pour les trois écoles de Laflèche. Le rapport analyse les problèmes potentiels que les élèves peuvent rencontrer lors de leurs déplacements vers l'école par les modes de transport actif, et propose des solutions pour contrer ces problèmes. Cependant, une grande partie des problèmes mentionnés dans ces rapports sont encore présents aujourd'hui, les voitures circulant toujours dans des zones qui laissent de nombreux enfants vulnérables à pied ou à vélo. À travers les étapes suivantes du projet, la démarche pourrait porter sur la sécurisation des débarcadères et proximité de l'école. Il se concentrerait également sur les outils que les écoles et la ville pourraient mettre en œuvre pour réduire le nombre de voitures qui circulent autour de l'école pendant les heures de retour et les solutions qu'ils pourraient utiliser pour assurer la sécurité de tout enfant marchant ou faisant du vélo à l'école.
- 3. Innover pour les intersections décalées** - Les participant·e·s mentionnent fréquemment les intersections décalées comme frein à leurs déplacements. Au cours des prochaines étapes, la démarche pourra se concentrer sur cette question et les moyens d'atténuer ce problème, d'autant plus qu'il s'agit d'un enjeu difficile à résoudre. Des

<sup>4</sup> Ville de Longueuil & Vélo Québec. (2018, mai). *Plan directeur des déplacements cyclables*.

<https://investir.longueuil.quebec/sites/default/files/contenu/fichiers/plan%20directeur%20d%C3%A9placements%20cyclables.pdf>

employé·e·s de la Ville ont participé à une marche exploratoire en juin 2022 et ont ajouté, en regard des plaintes des résident·e·s concernant les intersections, que certaines rues deviendraient des à sens unique, avec l'ajout de pistes cyclables, comme en témoignent les changements proposés sur la rue Régent. À travers les autres étapes de la démarche, les citoyen·ne·s pourraient être informé·e·s sur les outils qui résoudraient ce problème.

4.

**Sécuriser la Route verte** - Malgré sa popularité, certains participant·e·s ont identifié des problématiques avec la Route verte, surtout sur son accès à l'intersection avec la rue Soucy. C'est la seule intersection du tronçon de la Route verte à Laflèche qui traverse une rue. La signalisation jugée inadéquate entraîne souvent des incompréhensions entre automobilistes et cyclistes, mettant en danger ceux qui se déplacent à vélo. Les participant·e·s ont signalé le manque d'éclairage qui conduit à se sentir en insécurité sur cette voie qui se situe hors des rues du quartier. Les autres étapes de la démarche peuvent se concentrer sur des outils et des concepts qui peuvent donner aux cyclistes un sentiment de sécurité et de plaisir et des façons d'améliorer l'intersection de Soucy.

5.

**Élaborer d'une trame active dans Laflèche** - Le manque d'infrastructures a souvent été relevé. Il serait intéressant d'inviter les citoyen·ne·s et la ville à imaginer les liens piétons et cyclistes du quartier. Cette trame de liens actifs pourrait prendre différentes formes d'infrastructures ou d'aménagement de rue. Ceci pourrait aussi répondre aux nombreuses plaintes sur la vitesse des voitures et leur respect de la signalisation. La démarche pourrait se pencher sur les types d'aménagement de rue pour décourager la vitesse et faire respecter les arrêts. En explorant des types d'aménagements temporaires ou permanent, les citoyen·ne·s et la ville partageront leur vision et besoins sur l'aménagement et le design du quartier.

6.

**Développer une culture vélo à l'échelle du quartier** - À l'aide d'une conférence, cette orientation donne des outils aux citoyen·ne·s, aux fonctionnaires et aux élu·e·s à, non seulement adapter le bâti pour la mobilité active, mais en faire la promotion. Cette thématique englobe les changements des habitudes de déplacements, l'éducation, l'accessibilité des modes de transport et le partage de la route.



# ANNEXE



# Tableau 1: Lieux les plus visités

Rue / endroit	Nombres de mentions
Parcs	22
Épicerie	12
Pistes cyclables	5
Commerce	5
Grande Allée	5
Bibliothèque	4
Pharmacie	4
Parc de la Cité	4
Travail	4
Vieux Longueuil	4
École	4
Dépanneur	3
Garderie	3
Tim Hortons	3
Piscine	2