



**POUR
MA MOBILITÉ,
JE M'ACTIVE**

LES ENJEUX DE MOBILITÉ ACTIVE

Otterburn Park



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

I. Introduction	Page 1
II. Portrait de la mobilité	Page 2
III. Profil des répondant-e-s	Page 3
IV. Enjeux par activité	Page 4
1. Nuage de mots	
2. Cartographie	
3. À la une !	
V. Pistes de réflexion	Page 9
VI. Recommandations	Page 12
Annexes	Page 13

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, développées et organisées par le CRE Montérégie :

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

L'activité

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

- Un atelier interactif et animé via la plateforme Zoom a été organisé pour les citoyens et citoyennes;
- Les citoyen·ne·s qui ne pouvaient pas 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. La première, une 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. Enfin, la dernière activité s'intitulait "À la une". Elle permettait d'imaginer la mobilité active dans la ville d'Otterburn Park dans un horizon de 10 ans.

La communication

Pour rejoindre les citoyen·ne·s, plusieurs outils de promotion ont été utilisés et ont été diffusés par le CRE Montérégie en collaboration avec la Ville d'Otterburn Park.

Un communiqué de presse a été rédigé par le CRE Montérégie conjointement avec la Ville d'Otterburn Park. Le CRE Montérégie a ensuite communiqué par courriel avec différents groupes de citoyen·ne·s et communautaires pour les inviter formellement à l'activité et il a également produit des publications pour les réseaux sociaux qui ont été partagées par la Ville. À l'aide d'outils développés par le CRE Montérégie, la Ville a invité par courriel les élu·e·s, les comités internes et les fonctionnaires ainsi que les citoyen·ne·s, via des affiches et le journal de la Ville, à participer à la rencontre.

II. Portrait de la mobilité

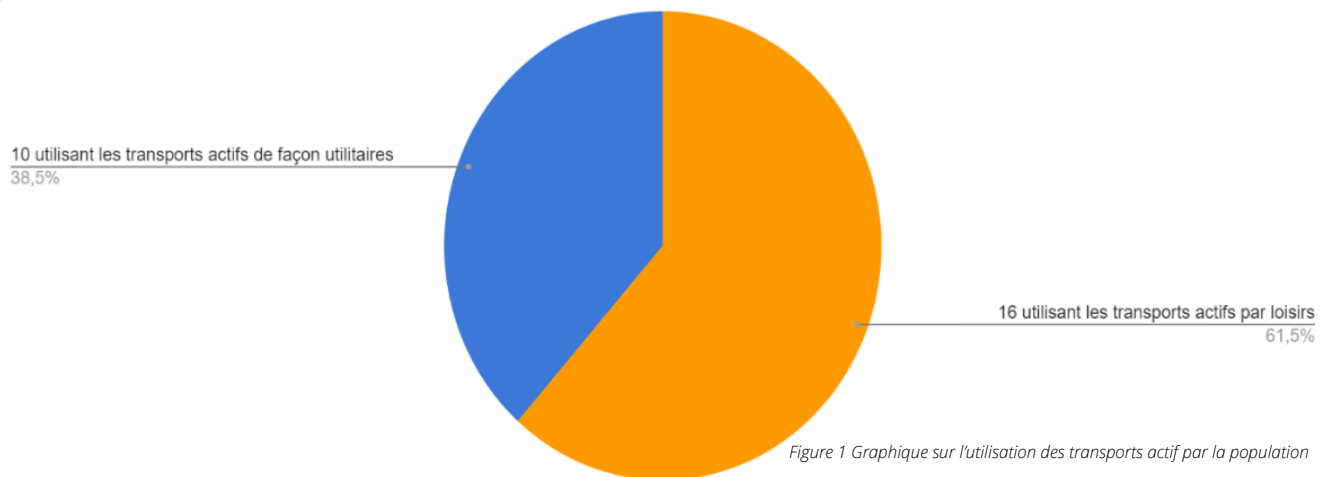
La Ville d'Otterburn Park souhaite offrir un milieu de vie naturel et durable à ses citoyens et citoyennes. C'est dans cette volonté d'agir que le partenariat avec le CRE Montérégie a été initié afin de déployer la démarche *Pour ma MOBILITÉ, je m'ACTIVE*.

La ville d'Otterburn Park compte 8 421 habitants dont 20% se situent dans la tranche d'âge des moins de 14 ans (Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), 2021). En 2016, 34,9% des 3255 ménages étaient une famille (couple avec enfants) (idem). Comme dans plusieurs municipalités de la CMM, l'automobile est très présente dans la ville d'Otterburn Park. Selon l'enquête origine-destination de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de 2018, 43,5% des ménages possèdent au moins 2 voitures.

La fiche sur les déplacements produits et attirés par le territoire, réalisée par la CMM en 2021 est disponible en annexe A. Elle démontre que l'automobile est le moyen de transport le plus utilisé par les citoyen·ne·s d'Otterburn Park pour se déplacer. Avec 14,1% des déplacements ayant lieu à l'intérieur même du territoire de la ville, il y a un potentiel de développement du transport actif comme moyen de déplacement de proximité.

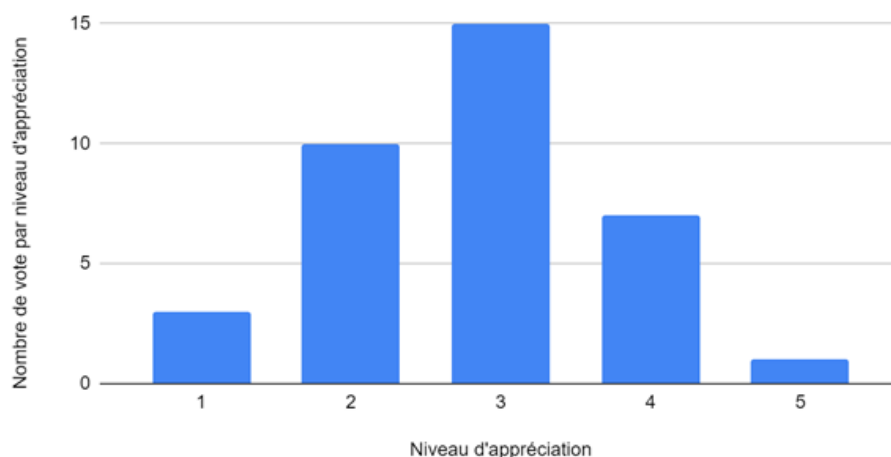
III. Portrait des répondant·e·s

10 personnes ont participé à l'activité interactive en ligne du mercredi 22 septembre 2021 (13 étaient inscrit·e·s) et le sondage en ligne a reçu 23 réponses. Toutes les réponses reçues n'ont pas été compilées dans ce rapport, nous avons seulement sélectionné les plus parlantes pour le sujet. Le graphique ci-dessous nous montre la part d'utilisateur·rice·s des transports actifs à des fins de loisirs ou utilitaires.



Le niveau d'appréciation de l'expérience en transports actifs dans la ville d'Otterburn Park a été demandé dans le formulaire d'inscription à l'activité interactive ainsi que dans le sondage en ligne. En se rappelant que quelques personnes ont répondu aux deux formulaires, 35 avis ont été recueillis. La question était "Sur une échelle de 1 à 5, évaluez votre appréciation de votre expérience en transports actifs dans votre ville", 1 étant une très faible appréciation et 5 une très bonne. L'appréciation moyenne des répondants est de 2,88/5.

Une question additionnelle a été posée aux répondant·e·s du sondage en ligne, elle se lit comme suit « Sur une échelle de 1 à 5, quel serait votre niveau de connaissance sur le Code de la sécurité routière en vélo ou à pied. ? ». Sur l'échelle de 1 étant « Je n'ai jamais eu d'information à ce niveau » à 5 étant « Je connais toutes les règles ! », la moyenne se situe à 4,13.



IV. Les enjeux

Nuage de mots

En guise d'introduction à l'atelier d'identification des enjeux, une activité brise-glace a permis aux participants et aux participantes d'exprimer les mots qu'ils associent à la mobilité active. Dès que les participant·e·s écrivaient un mot, ils apparaissaient à la vue de tou·te·s. Les participant·e·s étaient alors invité·e·s à écrire de nouveau un terme qu'ils trouvaient aussi intéressant. Les mots qui apparaissent en gros sont ceux qui ont été cités plusieurs fois par les participant·e·s. C'est très majoritairement que le mot "sécurité" s'impose aux côtés du terme "santé". La popularité de "déplacement" en comparaison au terme "loisir" indique l'intérêt de pratiquer le transport actif de façon utilitaire. En fond, on retrouve des termes qui n'ont pas fait l'unanimité, mais qui permettent de voir la compréhension et la réalité des participant·e·s quant à la mobilité active.



Figure 3 : Nuage de mots qui représentent la mobilité active

Cartographie

Cet atelier a été réalisé à la fois lors de la rencontre interactive en ligne ainsi qu'à l'aide du sondage en ligne : les participant·e·s étaient invité·e·s à identifier les enjeux à leur mobilité active en plaçant des marqueurs directement sur une carte. La figure 4 suivante démontre le nombre de commentaires donnés lors de cet atelier.

À la suite de la carte, les points discutés en sous-groupe lors de la rencontre ainsi que les points relevés dans le sondage en ligne ont été repris. 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. La section suivante offre un aperçu des commentaires recueillis organisés par section.

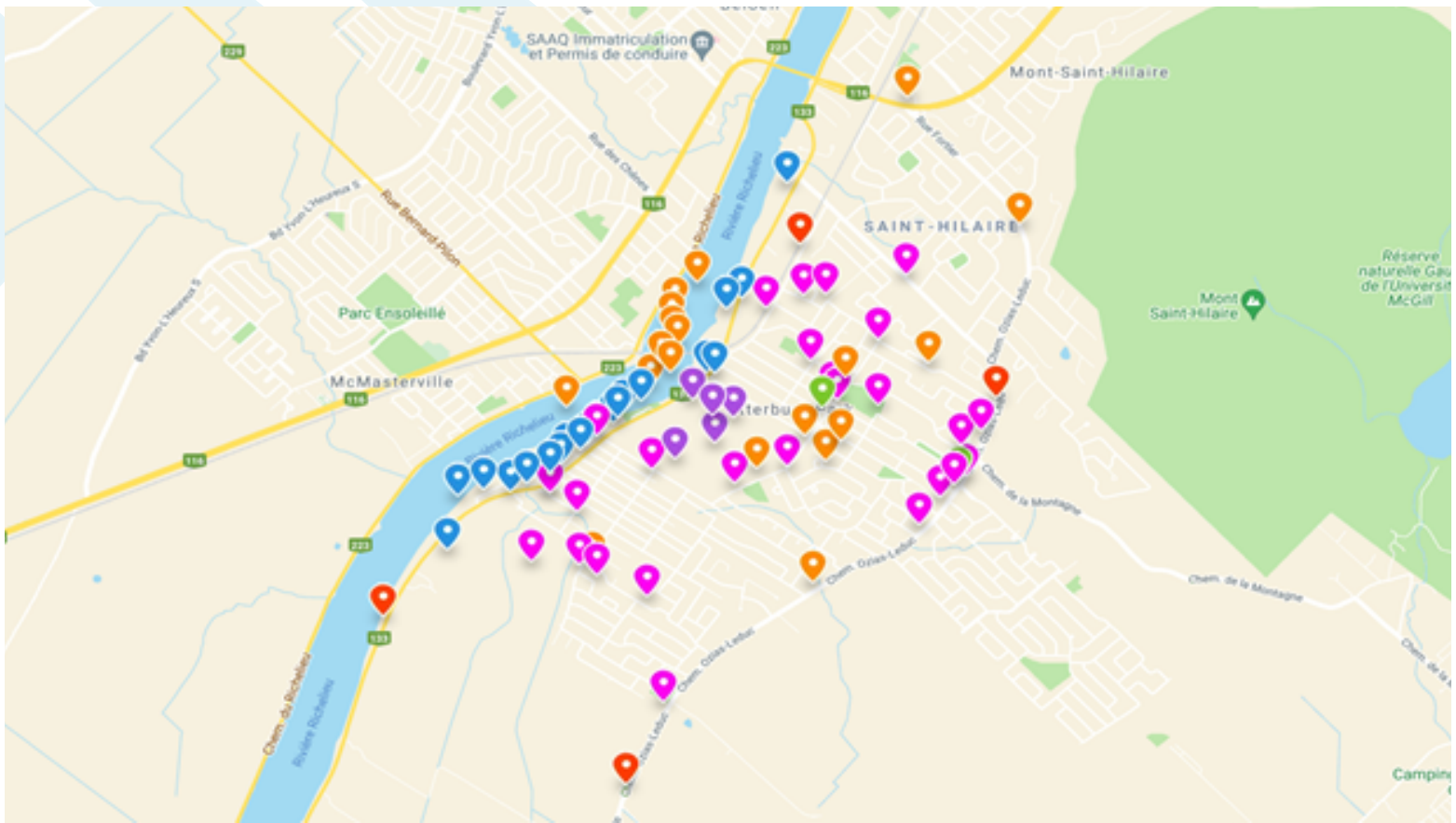


Figure 4 : Carte avec tous les commentaires recueillis

Les points bleus : Ils représentent tous les commentaires sur le chemin des Patriotes. Au total, 20 commentaires ont signalé que le chemin des Patriotes était problématique pour la pratique de la mobilité active. Tou-te-s les répondant-e-s expriment de l'inquiétude quant à la circulation sur cette voie. Il est d'avis que les véhicules passent rapidement et que la bordure de la voie devient trop étroite et abîmée à certains endroits pour obtenir une distance suffisante entre voitures et cyclistes.

"Quand j'y circule en vélo, j'ai peur des autos. Quand je circule en auto, j'ai peur pour les vélos que je croise"
 Commentaire d'une citoyenne lors de l'activité en sous-groupe.

Les points fuchsias : Contrairement aux autres points qui sont placés sur la carte et qui portent sur des enjeux plus généraux, les points fuchsias représentent des enjeux précis et associés au lieu où ils sont situés sur la carte. Par exemple, le commentaire au croisement des rues Pine et Lornclyff est spécifiquement dédié à un enjeu sur ce coin de rue. En plus de lire les commentaires dans un tableau à l'annexe B, il est possible de consulter la carte interactive en ligne à l'adresse suivante : <https://padlet.com/judithlavoie1/i2ozvzgu76f0s8kb>

Les points mauves foncés : Ils concernent le parc des Bosquets. Ce dernier est perçu comme une barrière physique qui divise la ville et rallonge les parcours sécuritaires puisqu'aucun sentier ne traverse le parc en ligne droite. D'après les citoyen-ne-s, c'est davantage un parc pour se promener : les sentiers sinueux ne sont pas faits pour des déplacements rapides. Ceux et celles qui y pratiquent la marche remarquent que les sentiers ne sont pas identifiés ce qui provoque une certaine confusion. De plus, l'éclairage n'est pas adéquat, ce qui cause de l'insécurité.

Les points oranges : Ce sont des propos plus généraux, recueillis sur des enjeux de mobilité durable à la grandeur de la ville. On retrouve plusieurs éléments qui ont été divisés en thématiques.

Le manque d'infrastructures

Plusieurs commentaires identifient le manque d'infrastructures piétonnes et cyclables, tel que le manque de trottoirs et de pistes cyclables, comme obstacles à la mobilité active. Un trottoir ou une piste cyclable sont des aménagements bien connus de la population. Par contre, il existe d'autres types d'aménagements qui définissent des endroits dédiés à la mobilité active pouvant répondre aux besoins et attentes de la population. Les espaces désignés pour la mobilité active offrent un sentiment de légitimité et sont une invitation à circuler sur des routes dominées par l'automobile. Ces aménagements sont perçus comme étant plus sécuritaires par plusieurs utilisateur·rice·s, car ils séparent clairement l'espace dédié à l'automobile de ceux dédiés à d'autres modes de déplacement.

Un seul commentaire parmi tous les types d'utilisateur·rice·s portait sur le partage difficile de la piste multifonctionnelle qui mène à un conflit d'usage. Ce commentaire est visible sur la carte interactive, au niveau de la rue Mountainview.

Le manque de traverses piétonnières et de signalisations adaptées est couramment indiqué surtout autour des endroits visités par les enfants : parcs, centre de la petite enfance et écoles. Finalement, concernant les infrastructures disponibles dans la ville, il a été mentionné un manque de supports à vélos à des endroits stratégiques et achalandés de la ville et, plus spécifiquement, au niveau des arrêts de bus des lignes 200 et 300. Cela démontre le désir des habitant·e·s de pratiquer l'intermodalité.

L'obscurité

Quelques commentaires ont été recueillis sur le sentiment d'insécurité lié à l'obscurité : plusieurs mentionnent le "manque d'éclairage". Malheureusement, les commentaires ne spécifient pas le fondement derrière cette crainte de circuler dans l'obscurité comme la peur de possibles agressions, de ne pas être visible pour les autres usagers de la route ou de ne pas voir d'obstacles sur sa propre route.

Non-respect de la signalisation routière

En plus du manque d'infrastructures, quelques remarques ont été rapportées sur la mauvaise connaissance ou le manque de respect de la signalisation routière par les automobilistes. Le sentiment de sécurité et le partage harmonieux de la route tient à la bonne conduite de tou·te·s les usager·ère·s. Par exemple, *"les lignes jaunes sur la chaussée qui marquent les passages piétonniers ne sont pas respectées par les automobilistes"* – commentaire d'un citoyen lors de l'activité interactive.

Information aux citoyen·ne·s

Plusieurs commentaires recueillis étaient des suggestions quant à la communication des chemins de mobilité active. Certain·e·s suggèrent de la signalisation pour aider à s'orienter dans la ville en indiquant les directions et les kilomètres vers certains lieux importants. Une personne indique qu'il serait aidant que les rues "cul-de-sac" soient plus souvent affichées. Finalement, une famille a donné son chemin pour traverser la ville en indiquant qu'il aurait été apprécié que ce chemin soit identifié par la Ville. Le besoin d'accompagnement pour trouver les chemins et s'orienter dans une trame de rues organiques est une nécessité dans ce cas-là puisque les axes les plus directs ne sont actuellement pas praticables pour la mobilité active.

En partant d'Otterburn Park pour aller faire nos courses à Mont-Saint-Hilaire, le meilleur chemin pour éviter les côtes est de passer par la rue Mountainview puis aller vers rue Maureen, rue Michel, Parc Champlain. Or, très peu d'utilisateurs connaissent ce chemin et passent par le chemin des Patriotes ou le chemin Ozias-Leduc. Ces trajets ont des côtes ou sont beaucoup moins accueillants pour les cyclistes. En fait, ce trajet alternatif devrait être identifié à partir d'Otterburn Park.

Obstacles géographiques et morphologie urbaine

D'autres commentaires généraux portent sur la situation géographique et la façon inhérente selon laquelle la ville est construite. Pour se déplacer activement vers des lieux utilitaires comme des commerces, les citoyen·ne·s doivent se déplacer vers d'autres municipalités et la ville d'Otterburn Park n'est accessible que par deux artères principales. Otterburn Park est une ville située au pied du mont Saint-Hilaire, ce qui implique un certain dénivelé à plusieurs endroits de la ville. L'usage du vélo est donc plus difficile pour des groupes comme les ainé·e·s, les enfants ou encore les personnes à mobilité réduite. Les citoyen·ne·s identifient la trame de rue qui ne débouche sur rien comme un obstacle à la circulation en mobilité active. Cette organisation des rues fait aussi en sorte que certain·e·s citoyen·ne·s notent que les quartiers sont déconnectés les uns des autres.

Certains commentaires portent sur éléments en dehors des limites administratives d'Otterburn Park. Ces commentaires sont pris en notes, mais le CRE ne peut assurer qu'ils seront entendus par les autres Municipalités concernées.

À la UNE!

Cette activité a seulement été réalisée lors de l'atelier en ligne. Elle consistait à imaginer la une d'un journal sur l'état de la mobilité active dans la ville d'Otterburn Park dans dix ans. Il était demandé aux participant·e·s de se concentrer sur la finalité ou les résultats des efforts mis en place et non sur les pistes de solutions. Le but étant de ne pas imaginer tout de suite les solutions, mais ce que les citoyen·ne·s aimeraient voir dans leur ville. Ces souhaits étaient véhiculés sous forme d'un article de journal qui devait être composé d'un titre, d'un chapeau de texte, de faits et d'une citation. Voici les « À la une » imaginés.

Les citoyens et citoyennes s'approprient les rues de la ville autrement

Les gens se sentent en sécurité de se déplacer à pieds ou à vélo

L'éclairage est parfait et permet l'utilisation des rues par les citoyens et citoyennes.

Plus de sécurité depuis que les voitures respectent les limitations de vitesse

Les élus et élues sont plus impliqués dans la vie des citoyens et leur mobilité

Les citoyens et citoyennes ont la parole quant à leur mobilité

Une citation

Otterburn Park, une ville qui bouge

Un sentiment d'unité retrouvé grâce au parcours actif

Les faits

Les citoyens d'Otterburn Park ont maintenant accès à un réseau actif interconnecté, sécuritaire et accessible qui leur permet d'éviter le chemin des Patriotes

Le parcours actif nous permet maintenant d'accéder à l'ensemble de la ville et désenclaver les quartiers. On peut maintenant franchir le Richelieu pour aller à McMasterville via une piste multifonctionnelle

*"Avant j'habitais ma maison, maintenant j'habite ma ville" nous dit une citoyenne.
"Avant j'étais coincé dans mon quartier. Maintenant, je peux être ami avec tout le monde dans la ville" nous partage un enfant*

Une piste multifonctionnelle traverse tout Otterburn Park

La Ville connecte l'ensemble du territoire pour favoriser le transport actif d'Est en Ouest !

1. Les citoyens se déplacent de manière plus sécuritaire
2. Les déplacements actifs ont permis la diminution des GES
3. Les commerces locaux sont plus facilement accessibles par les cyclistes
4. Des bornes de partage sont à la disposition des citoyens
5. Des taxis-vélos et des pédalo-bus parcourent l'ensemble de la piste multifonctionnelle
6. L'achalandage est moins important
7. La sécurité des enfants est assurée par ces nouveaux aménagements
8. Des événements de nuit peuvent être organisés le long de cette piste cyclable
9. Les citoyens deviennent de bons bricoleurs grâce aux bornes de réparation le long de la piste
10. La piste multifonctionnelle est une autoroute de transports actifs en hiver

*"Tout seul, on va plus vite, ensemble, on va plus loin".
Proverbe africain*

Figures 5-6-7 : Les « À la une » imaginées par les différents sous-groupes

V. Pistes de réflexion

Bien que les ateliers étaient dirigés de façon à exprimer des enjeux, des émotions et des besoins, les commentaires ont souvent été orientés vers des pistes de solutions absentes. Des commentaires tels que « il manque des trottoirs » témoignent que la population connaît bien cette infrastructure, mais en dit peu sur le besoin qui se cache derrière cette demande : par exemple la sécurité, savoir où et comment marcher, faciliter le partage de la route, etc. Cette section fait l'interprétation des enjeux et besoins en fonction des commentaires reçus.

Besoin de traverser la ville efficacement et sécuritairement

À travers les conversations et les commentaires, il semble y avoir un besoin de traverser la ville de façon efficace et sécuritaire dans l'axe Saint-Mathias/Mont-Saint-Hilaire. On note que la ville n'est pas perméable, c'est-à-dire qu'il est difficile de se rendre à destination de façon directe et efficace que ce soit à pied ou à vélo.

Au vu du nombre de commentaires sur le chemin des Patriotes, cet axe serait tout désigné pour traverser la ville efficacement. Le rapport du Centre de la Nature du mont Saint-Hilaire est aussi sans équivoque « Le chemin des Patriotes est l'axe qui présente le plus grand intérêt sur le territoire. [...] À plusieurs reprises [les utilisateur·rice·s] ont exprimé le souhait de voir se développer des infrastructures permettant la pratique sécuritaire du vélo sur cet axe » (Centre de la Nature, Fiche Vélo amical-Otterburn Park, p.1). La vitesse, le débit et la proximité des voitures rendent inconfortables plusieurs citoyen·ne·s. Plusieurs disent devoir circuler sur le chemin des Patriotes sur leur trajet, mais que l'expérience n'est pas agréable.

Pour éviter le chemin des Patriotes, certain·e·s disent devoir emprunter d'autres rues de la ville. Ces rues présentent en majorité des infrastructures sécuritaires pour les cyclistes et piétons comme les pistes cyclables ou les pistes multifonctionnelles. Néanmoins, le souci d'efficacité dans leurs déplacements se fait ressentir : plusieurs commentaires mettent en lumière les détours et la difficulté à s'orienter dans les rues. Le fait que les habitant·e·s décident d'emprunter les rues au lieu du chemin des Patriotes laisse entrevoir qu'ils-elles sont ouvert·e·s à un chemin plus long s'il est sécuritaire et bien connecté. Certaines mesures pourraient être prises afin de rendre la trame de rue sécuritaire et plus efficace pour les adeptes de mobilité active.

Les répondant·e·s envisagent la possibilité de rallonger leur trajet tant que ce dernier leur procure plus de sécurité et de convivialité. Toutefois, pour l'instant, les citoyen·ne·s n'ont pas l'impression de gagner assez en sécurité et convivialité dans les trajets alternatifs.

Que ce soit pour traverser la ville, visiter d'autres quartiers ou faire des courses, les citoyen·ne·s rencontrent des enjeux de connectivité et de perméabilité. Pour pouvoir prendre le chemin le plus efficace pour arriver à destination, ceci impliquerait une bonne connectivité entre les rues ; dans un monde idéal, les routes seraient rectilignes et libres de barrières urbaines. Par exemple, les citoyen·ne·s mentionnent que le parc des Bosquets agit comme un îlot difficile à traverser notamment par son manque de sentiers directs. La configuration des rues de la ville d'Otterburn Park présente à la base un défi à la pratique de la mobilité active: les routes rurales sont souvent étroites, sans emprise excédentaire pour l'élargissement et comportent souvent des pentes et des courbes. Ceci dit, les prochains commentaires illustrent que beaucoup peut être fait pour améliorer la convivialité de cet aménagement.

Besoin de trames actives

Plusieurs commentaires dénoncent le manque d'endroits désignés pour les modes de transports actifs. Ce constat provient des demandes de citoyen·ne·s qui souhaitent plus de trottoirs et de pistes cyclables. Parfois dans un endroit dominé par la culture de la voiture, le manque d'espaces désignés pour la mobilité active nourrit l'idée que les autres modes de transports ne sont pas invités à y circuler. De plus, cela peut amener de la confusion quant à l'utilisation de la route tout en affectant le sentiment de sécurité. La trame de rue organique (ou en labyrinthe) sans endroits désignés donne l'impression que les différentes parties de la ville sont isolées et enclavées. Le souhait d'une connectivité claire entre les secteurs est mis de l'avant dans l'atelier « À la une » avec les citations suivantes :

« La Ville connecte l'ensemble du territoire pour favoriser le transport actif d'Est en Ouest »

« Réseau actif interconnecté »

Le rapport du Centre de la Nature du mont Saint-Hilaire identifie des axes supplémentaires pour connecter les différentes artères cyclables prisées. « Le chemin des Trente et la rue Connaught sont des axes privilégiés par les cyclistes et avec des caractéristiques intéressantes.» (Centre de la Nature, Fiche Vélo amical-Otterburn Park, p.1)

De plus, les détours et les rues en labyrinthe semblent dérouter la navigation de certain·e·s. Par exemple, plusieurs énonçaient le souhait de mettre de l'avant les informations sur les trajets sécuritaires et les réseaux de voies cyclables et d'ajouter de la signalisation pour l'orientation vers les points de déplacements.

Finalement, les endroits désignés à la mobilité active existants, deux commentaires ont été dirigés sur la piste multifonctionnelle de la rue Mountainview, qui est jugée problématique due à sa grande popularité. Puisqu'elle accueille tous types de déplacements (vélo, piétons, poussettes, etc.) et est très fréquentée, cela peut devenir dangereux et conduire à des accrochages entre piétons et cyclistes.

Besoin d'avoir des déplacements sécuritaires en famille

La grande majorité des commentaires sur la sécurité des rues se trouvent dans un environnement prisé des enfants : les parcs, le centre de la petite enfance, les écoles Mountainview et Notre-Dame ainsi que les traverses piétonnières sur la rue Ozias-Leduc pour l'école la Pommeraie. L'atelier du nuage de mots et « À la une » révèlent également que la sécurité, surtout pour les enfants, est de première importance.

Toujours en ce qui concerne la sécurité, la pénombre de l'hiver et des soirées entraîne un sentiment d'insécurité lorsqu'il s'agit de se déplacer en famille ou seul·e.

En plus de la sécurité, l'accessibilité difficile aux infrastructures avec des équipements surdimensionnés comme une poussette ou des vélos avec chariot a aussi été identifiée. Ces équipements qui sont importants dans la mobilité active des familles doivent être intégrés à la réflexion des infrastructures, spécialement dans les environnements cités plus haut.

L'exercice de cartographie des obstacles à la mobilité active a aussi révélé la difficulté pour les enfants, les familles et les personnes à mobilité réduite (comme les ainé·e·s) à traverser de façon sécuritaire les grandes artères. En effet, le haut débit, la vitesse des voitures et l'achalandage de poids lourds rendent la traversée du chemin des Patriotes et du chemin Ozias-Leduc un peu plus inquiétant pour certain·e·s. Il était, entre autres, proposé d'augmenter la signalisation et d'améliorer les infrastructures en place. Une personne mentionnait aussi le fait d'avoir peu de traverses sécurisées, ce qui nécessitait de faire de longs détours à pieds pour traverser de façon sécuritaire.

Besoin de traverses mieux adaptées pour les grandes artères

Implication citoyenne

Une citoyenne a mentionné le besoin d'être davantage consulté et entendu sur ces questions qui concernent directement leur environnement. Il est impossible de dire si les possibilités de s'exprimer sont bien connues ou s'ils manquent de chance. Les citoyen·ne·s peuvent être un bon atout dans la mise en place de projets de mobilité active.

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 détail.

- 1. Agir sur la culture de la mobilité active** – Cette orientation outillerait les citoyen·ne·s, les fonctionnaires et les élu·e·s à pour non seulement adapter le bâti pour la mobilité active, mais aussi en faire la promotion. Cette thématique englobe les changements d'habitudes de déplacements et le partage de la route.
- 2. Des infrastructures qui s'adaptent à la ville** – Il n'y a pas qu'une seule solution en termes d'infrastructures pour la mobilité active. Plusieurs aménagements et designs peuvent répondre aux différents besoins. Cette orientation permettrait de découvrir l'ingéniosité derrière des aménagements qui peuvent convenir à un cadre bâti.
- 3. Imaginer des intersections inclusives** – Plusieurs commentaires révélaient la difficulté à traverser le chemin Ozias-Leduc et le chemin des Patriotes. La ville étant déjà imperméable, il serait préférable d'outiller tous les citoyen·ne·s pour circuler de façon sécuritaire sur les axes importants. Des expert·e·s pourraient partager leurs connaissances sur les façons d'adapter les intersections aux personnes à mobilité réduite et aux enfants. En atelier, il peut être envisageable de discuter des besoins, des lieux et des solutions pour traverser ces routes achalandées.
- 4. Aménagement de trame active** – Plusieurs citoyen·ne·s pratiquent la marche et le vélo de façon récréative. Cela peut être un bon point d'entrée pour se familiariser avec la mobilité active et ensuite l'utiliser pour des déplacements plus utilitaires. Identifier et communiquer au sujet de la trame active et inviter les gens à faire de leur ville, leur lieu d'exercice. Cela peut, en même temps, permettre d'offrir les infrastructures nécessaires pour connecter les quartiers.
- 5. Aménagement près des écoles et parcs** – Les familles représentent la majorité, soit 34,9%, des ménages de la ville. C'est aussi en bas âge que les habitudes prennent forme. Par contre, les enfants sont plus vulnérables et l'inquiétude des parents joue un rôle important dans le choix du transport. Cette orientation permettrait d'inclure les enfants et les parents dans les discussions des aménagements urbains. Néanmoins, les plans des déplacements autour des écoles restent un outil indispensable dirigé par des expert·e·s.

Annexe A



PORTRAITS TERRITORIAUX ÉDITION 2021

Communauté métropolitaine
de Montréal

OBSERVATOIRE
GRAND MONTRÉAL

Déplacements produits et attirés par le territoire, 2018

○ selon le mode – 24 h (tous motifs sauf retour au domicile)		
	Produits	Attirés
■ Automobile	76,7 %	77,0 %
■ Transport collectif	10,5 %	ND
■ Autres modes motorisés	8,7 %	12,9 %
■ Bicyclette	ND	ND
■ Marche	3,7 %	9,5 %
■ Autres et indéterminés	ND	ND

○ selon le mode motorisé seulement – pointe AM (tous motifs – part modale calculée sur les déplacements motorisés uniquement)		
	Produits	Attirés
■ Automobile	70,3 %	78,8 %
■ Transport collectif	15,7 %	ND
■ Autres modes motorisés	14,0 %	21,2 %

○ selon le motif – 24 h (tous modes)		
	Produits	Attirés
■ Travail	32,2 %	4,8 %
■ Études	18,9 %	5,1 %
■ Loisir	8,1 %	1,7 %
■ Magasinage	7,5 %	1,1 %
■ Autres (sans retour)	16,9 %	10,4 %
■ Retour au domicile	16,4 %	76,8 %

Lieu de destination des déplacements en provenance du territoire, 2018 (pointe AM, tous modes et tous motifs sauf retour au domicile)

■ À l'intérieur même du territoire	14,1 %
■ Vers un autre territoire de la CMM	72,9 %
○ dans l'agglomération de Montréal	18,4 %
○ dans l'agglomération de Longueuil	14,5 %
○ à Laval	ND
○ dans la couronne Nord	ND
○ dans la couronne Sud	40,0 %
■ Vers les MRC péri-métropolitaines (zone O-10)	3,2 %
■ Vers le reste du Québec	9,8 %

Concentration des destinations de déplacements, tous motifs sauf retour au domicile, 2018

250 déplacements 2 000 déplacements et plus



PORTRAITS TERRITORIAUX 2021 – Otterburn Park

9/13

Annexe B

Objet	Corps	Emplacement
Rue Côté	Est-ce que la rue Côté pourrait être mieux balisée pour le transport actif?	Rue Côté, Otterburn Park, QC J3H, Canada (45.54813507769374, -73.20535605096813)
504-446 Rue Mountainview	Petites infrastructures: petit trottoir.	504-446 Rue Mountainview, Otterburn Park, QC J3H, Canada (45.54517874084994, -73.197439194928)
Montée des trentes	Insécurité	384-442 Mnt des Trente, Mont-Saint-Hilaire, QC J3H 2R8, Canada (45.55228725920027, -73.19233641672949)
Rue Fortier	Insécurité	601-483 Rue Fortier, Mont-Saint-Hilaire, QC J3H 2X7, Canada (45.55517460280688, -73.18408171618772)
Chemin Ozias-Leduc	<p>Plusieurs trottoirs de coin de rue ne sont pas faits pour les poussettes ou les gens à mobilité réduite, car il manque une pente descendante.</p> <p>Il y a un manque de continuité dans les infrastructures, ce qui fait en sorte que les piétons ne puissent circuler efficacement et en sécurité. " <i>il faut parfois traverser la rue deux fois pour reprendre un trottoir de l'autre côté de la rue et ensuite revenir au côté initial de la rue lorsque le trottoir y est à nouveau présent.</i> "</p> <p>La quantité de camions (12 et 18 roues) qui circulent sur le Chemin Ozias-Leduc semblent amener de l'insécurité et désagrément à cause du bruit causé.</p> <p>Les traverses notamment vers le Chemin de la Montagne et vers Paul-Émile Borduas ne semblent pas assez sécuritaires pour les utilisateurs/utilisatrices. La vitesse des véhicules contribue au sentiment d'insécurité.</p>	335-459 Chem. Ozias-Leduc, Otterburn Park, QC J3H 4A7, Canada (45.54345375303065, -73.18691412890745)

Objet	Corps	Emplacement
Chemin Ozias-Leduc, au point donné	Insécurité	Otterburn Park, QC J3H 2M7, Canada (45.539640460580415, -73.18987528765989)
Chemin Ozias Leduc , au point donné	Insécurité et pas convivial	681-719 Chem. Ozias-Leduc, Mont-Saint-Hilaire, QC J3H 2N1, Canada (45.538093053050034, -73.19144525494434)
555-603 Chem. Ozias-Leduc	Ozias est bon exemple de piste cyclable mais demanderait d'être rallongée sur l'ensemble de la municipalité.	555-603 Chem. Ozias-Leduc, Otterburn Park, QC J3H 2M6, Canada (45.540858500711956, -73.18798240764613)
Rue Parkview	Grands arbres qui cachent les lampadaires	Rue Parkview, Otterburn Park, QC J3H 2M4, Canada (45.54141376584676, -
Rue Mountainview	Les gens trouvent que la piste cyclable sur la rue Mountainview est étroite pour la popularité et la pluralité des modes de transports actifs. Le partage de la voie se fait difficilement.	611-797 Rue Mountainview, Otterburn Park, QC J3H 2K9, Canada (45.540452702111516, -73.20501166217463)
Rue Spiller	Rue Spiler, circule très vite habituellement. Rue fréquentée par les enfants pour aller à l'école. Nouvelle piste cyclable est une bonne idée mais il faudra la sécuriser davantage. Les voitures roulent moins dangereusement avec le retrait de panneaux stop. Ajout de bollards le long de la piste cyclable.	836-822 Rue Spiller, Otterburn Park, QC J3H 2C5, Canada (45.541223504702465, -73.21106529582359)
Traverse du Chemin des patriotes	Traverse piétonne sur le chemin des Patriotes devant l'école ne semble pas aménager pour que les utilisateur/utilisatrices se sentent sécurés à les emprunter en période hors scolaire (quand il n'y a pas de brigadier sur place).	104-132 Rue du Prince-Albert, Otterburn Park, QC J3H 1L2, Canada (45.54312252930159, -73.21510319852825)
Rue Des Violettes Otterburn Park et Maureen Mont Saint Hilaire.	Confusion sur l'utilisation des infrastructures	357-381 Rue de la Violette, Otterburn Park, QC J3H 5V1, Canada (45.55119740164705, -73.19830451810793)

Objet	Corps	Emplacement
129 Rue Gervais	Sentiment d'insécurité à marcher ou rouler sur la chaussée à cause d'un grand nombre de voitures et leur vitesse.	129 Rue Gervais, Otterburn Park, QC J3H 1B2, Canada (45.540031671991116, -73.21874747720682)
Quartier Sud-ouest	Quartier Sud-Ouest/Bas quartiers Manque de lieux de destination ou se rendre à vélo, à pied dans un temps acceptable . tout est loin	Otterburn Park, QC J3H 1A7, Canada (45.53881142008667, -73.21658561674082)
241-215 Rue Vigneault / Nouveau développement	Nouveau développement à même la ville donne un lieu de destination favorable aux transports actifs.	241-215 Rue Vigneault, Otterburn Park, QC J3H 4N9, Canada (45.53598274717339, -73.21995447126352)
Rue Spiller	La piste cyclable fait toute la rue Mountainview jusqu'au nouveau quartier sur la rue spiller. La piste est sensée être intégrée au nouveau quartier. La piste doit être multifonctionnelle.	1040 Rue Spiller, Otterburn Park, QC J3H 4W9, Canada (45.53580102710243, -73.21637090785975)
Ce secteur de la Ville	Secteur qui est déconnecté du reste de la ville et qui est obscure pour se déplacer avec le sentiment de sécurité.	Otterburn Park, QC J3H 4S7, Canada (45.53402736897397, -73.21142504659616)
Chemin Ozias-Leduc, point donné	Pas convivial	1525 Chem. Ozias-Leduc, Saint-Mathias-sur-Richelieu, QC J3L 6A2, Canada (45.5280174065747, -73.21026466853014)
Chemin Ozias-Leduc, point donné	Pas convivial	1525 Chem. Ozias-Leduc, Saint-Mathias-sur-Richelieu, QC J3L 6A2, Canada (45.5280174065747, -73.21026466853014)
Rue Pine/Lorncliff	<p>Traverse piétonnier entre la rue Pine et Lorncliff. La Traverse est clôturé et impossible pour une personne en fauteuil roulant, une poussette pour bébé et un vélo d'y pénétré.</p> <p>De plus l'hiver, la traverse est difficilement praticable même si même s'il y a beaucoup de gens qui l'empruntent. La neige et l'éclairage sont les enjeux énoncés.</p> <p>Il y a aussi près de la rue Lorncliff une tuyau de ciment sortant de terre qui est dangereux.</p>	Rue Pine, Otterburn Park, QC J3H 5E1, Canada (45.54487523479469, -73.19447390225359)

Objet	Corps	Emplacement
Rue Mountainview	<p>Rue Mountainview donne un sentiment d'insécurité pour l'utiliser en soirée : la piste cyclable de l'autre côté des lampadaires.</p> <p>De plus, la piste cyclable et multifonctionnelle sur la rue Mountainview amène un problème de partage de la route entre les utilisateurs/utilisatrices. La popularité de la piste fait en sorte que des utilisateurs/utilisatrices ne se sentent plus en sécurité ou sentent qu'ils/elles circulent difficilement dans l'espace donné.</p>	504-446 Rue Mountainview, Otterburn Park, QC J3H, Canada (45.54556307874693, -73.19779302255517)
Jonction rue Sharron et rue des Sables	<p>Traverse non officielle menant à l'arrière du dépanneur Couche Tard à partir de la jonction de la rue Sharron et la rue des Sables. Cette traverse est prisée des citoyen-ne-s, mais ils éprouvent de la difficulté à l'emprunter l'hiver et se sentent insécures dans l'obscurité.</p>	321 Rue des Sables, Otterburn Park, QC J3H 5P1, Canada (45.54258748155821, -73.18836425149874)
Traverse Chemin Ozias-Leduc vers école	<p>Aucune traverse piétons ne semble répondre aux attentes (signalisation et traverse sécurisée) pour le transport actif des enfants vers l'école de La Pommeraie.</p>	601 Chem. Ozias-Leduc, Otterburn Park, QC J3H 2M6, Canada (45.54068188386309, -73.18848726269388)
Rue Copping	<p>La rue Copping semble donner une insécurité aux citoyen-ne-s dû à la proximité et vitesse des voitures. Le CPE de la petite loutre accueille beaucoup de parents dans un rayon de 500m. Un terrain de tennis est également présent à proximité. (Les commentaires étaient sur le manque de trottoirs et de</p>	Rue Copping, Otterburn Park, QC (45.5474036, -73.1994234)
112-126 Rue Pervenche	<p>Accès au parc Côté. L'aménagement (traverse piétonne et la traverse piétonne) et la signalisation ne semble pas suffisante pour rassurer les parents tant qu'à la sécu-</p>	112-126 Rue Pervenche, Otterburn Park, QC J3H 5S4, Canada (45.55113052574414, -73.19990899526336)
Rue Côté	Insécurité et pas convivial	600-510 Rue Côté, Mont-Saint-Hilaire, QC J3H 2P3, Canada (45.55042323684567, -73.20266865259997)