

PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE

2025-2035



Table des matières



MOT DU MAIRE	4
ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE POUR L'ÎLE-PERROT	5
Démarche	5
Objectifs	5
Calendrier des activités de consultation	5
PORTRAIT DU TERRITOIRE	6
Profil sociodémographique	6
Analyse territoriale	6
Réseaux et accessibilité	7
HABITUDES DE DÉPLACEMENT	11
Motifs de déplacement	11
Caractéristiques du sondage et profil des répondants	12
Défis et enjeux de la mobilité active	14
Accessibilité	14
Sécurité	16
Connectivité	17
Vieillesse et confort des déplacements	18
PLAN D'ACTION 2025-2035	21
Vision	21
Orientations	21
Plan d'action	22
Mise en œuvre	23
AXE 1 – Développer le réseau de mobilité active	23
AXE 2 – Promouvoir la culture de la mobilité active	23
AXE 3 – S'engager dans la concertation	23
AXE 4 – Évaluer les mesures en place	23
Indicateurs	23





Pierre Séguin
Maire

Mot du maire

La Ville de L'Île-Perrot a le plaisir de vous présenter son tout premier plan de mobilité active 2025-2035. Avec cet outil axé sur le développement durable, nous voulons réserver une place de choix au transport actif à L'Île-Perrot, à l'heure où l'automobile reste prédominante.

C'est connu, les déplacements par motricité humaine ont de nombreux bienfaits : il s'agit d'un geste judicieux pour l'environnement, la santé physique et mentale, et même le tissu social de notre communauté.

Grâce à la contribution des citoyens et à l'expertise de professionnels, nous avons élaboré ce plan d'action d'un horizon de dix ans. Il se décline en cinq orientations : l'accessibilité, la sécurité, l'amélioration des infrastructures, la sensibilisation et la communication.

Miser sur l'accessibilité et la sécurité

Dans un cadre sécuritaire sans compromis, la Ville souhaite mieux connecter ses réseaux piétonniers et cyclables, en plus

d'améliorer l'accès aux pôles d'intérêt de notre territoire insulaire, et ce, en toute saison.

Repenser nos infrastructures

Qui dit favoriser la mobilité active, dit transformer nos infrastructures. Ce plan prévoit de repenser l'aménagement du paysage urbanistique, notamment par la végétalisation, l'amélioration des parcours et la mise en valeur d'espaces de rencontre, de détente et de marche.

Encourager un mode de vie actif

Finalement, la Ville souhaite insuffler à la population le plaisir de bouger et transmettre le goût d'un mode de vie plus sain. Par des actions de sensibilisation, nous visons à faire du transport actif un réflexe quotidien.

Ceci ne constitue qu'un aperçu de notre plan de mobilité active, réfléchi avec soin pour le bien-être des générations présentes et futures.

Je vous en souhaite une bonne lecture !

*Votre maire,
Pierre Séguin*

Comité de suivi et collaborateurs

VILLE DE L'ÎLE-PERROT

- Stéphanie Lafontaine
Cheffe de la division projets – Services techniques
- Émilie Turcotte-Calvé
Directrice de l'urbanisme et de l'environnement
- Martin Cuerrier, chargé de projets – Services techniques
- Nancy Forget, directrice générale
- Benoit Leclair, directeur de la sécurité incendie
- Camille Julien, directrice des communications
- Michel Laroche, directeur des services techniques

MOBA

- Isabelle Teasdale, conseillère en mobilité durable MOBA
- Cendra François Percy
Chargée de projet en mobilité durable MOBA
- Jeanne Paré, chargée de projet en mobilité durable MOBA

RÉDACTION

- Cendra François Percy
Chargée de projet en mobilité durable MOBA
- Jeanne Paré, chargée de projet en mobilité durable MOBA

RÉVISION

- Isabelle Teasdale, conseillère en mobilité durable MOBA
- Jeanne Paré, chargée de projet en mobilité durable MOBA

Élaboration du plan de mobilité active pour L'Île-Perrot

DÉMARCHE

La mobilité des résidents de L'Île-Perrot repose largement sur l'utilisation de la voiture. Cette dépendance à la voiture constitue un enjeu de première importance auquel se rattache un ensemble de problématiques environnementales (pollution atmosphérique et émission de gaz à effet de serre), sociales (isolement et exclusion des personnes non motorisées et exposition inégale aux externalités du transport) et de santé publique (stress et maladies cardio-vasculaires).

Dans ce cadre, et pour compléter un examen global de son réseau routier déjà entamé, L'Île-Perrot s'est adjointe de professionnels afin de développer un plan de mobilité active (PMA).

Ce plan vise à promouvoir et à favoriser l'usage du transport actif dans le périmètre urbain de la ville, en identifiant les enjeux du territoire en la matière et en proposant des actions à mener pour permettre le déploiement du transport actif à L'Île-Perrot.



OBJECTIFS

1) Proposer une vision globale

Favoriser une complémentarité entre tous les modes de transport et proposer une vision globale de la mobilité active intégrant tous les types d'utilisateurs sur un horizon de 10 ans.

2) Veiller à augmenter l'utilisation des modes actifs

Établir des stratégies qui permettent d'augmenter l'utilisation des modes actifs et de diminuer l'utilisation de la voiture à occupant unique, en proposant l'optimisation de la marche, du vélo et des autres modes de transport actifs.

3) Miser sur la sécurité et la convivialité des déplacements actifs

Élaborer des stratégies qui permettent aux piétons et aux cyclistes de se déplacer facilement et en toute sécurité.

CALENDRIER DES ACTIVITÉS DE CONSULTATION Automne 2023

- Formation d'une table consultative en mobilité active et en circulation, composée de :
 - 3 citoyens
 - 2 conseillers municipaux
 - 3 employés municipaux

Été 2024

- Formation d'un comité de suivi
- Recherche et analyse des réseaux et de l'accessibilité
- Tour de terrain à pied avec les employés municipaux
- Sondage en ligne auprès des résidents sur les habitudes de déplacement des citoyens, sur leurs besoins et sur leurs intentions en matière de mobilité active
- Élaboration d'un diagnostic
- Consultation des parties prenantes internes (conseil municipal et employés)
- Consultation auprès du comité de suivi
- Formulation d'une vision et priorisation des actions
- Consultation auprès du comité de suivi

Hiver 2025

- Adoption du PMA

Portrait du territoire

PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

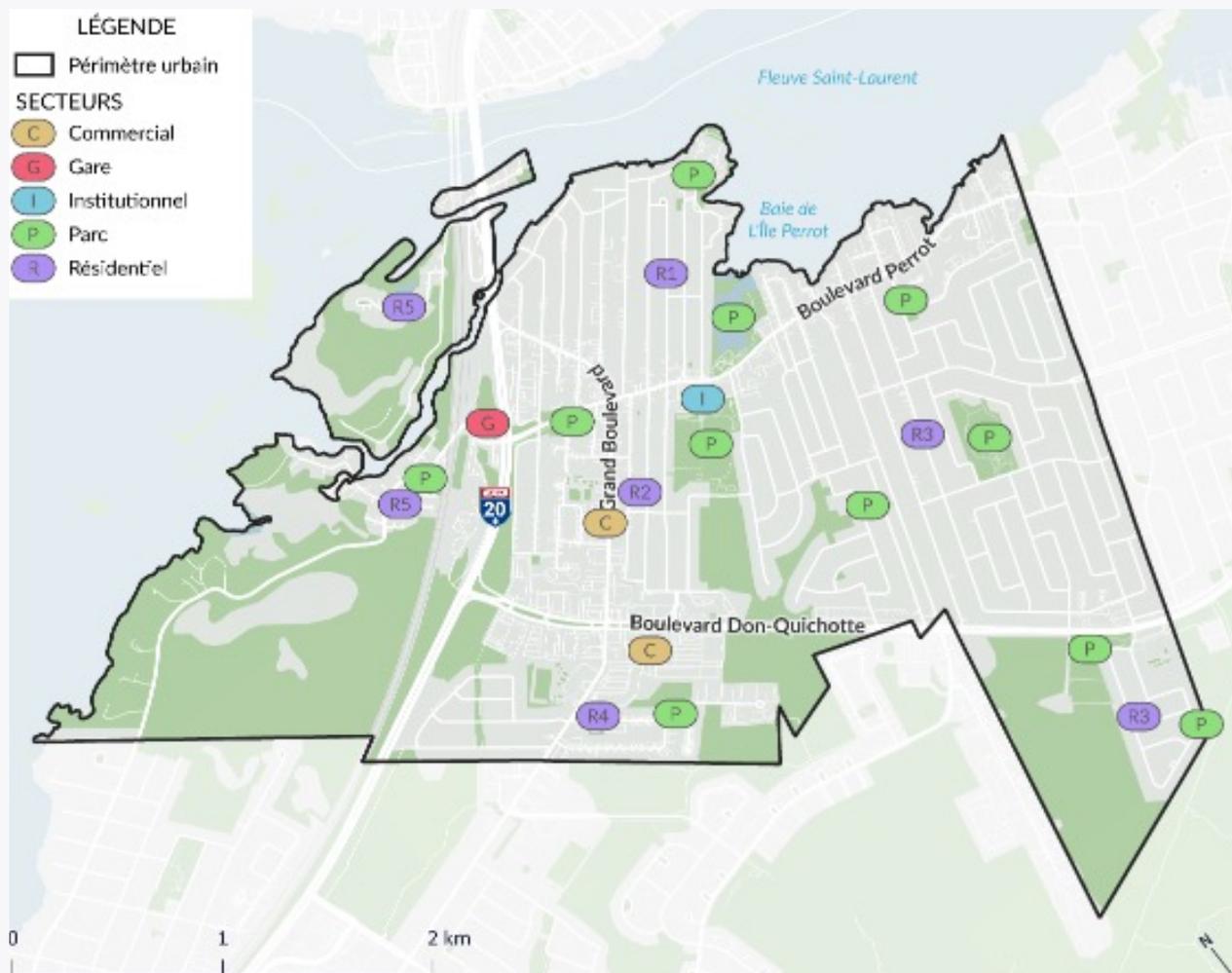
La ville de L'Île-Perrot comptait 11 638 résidents en 2021 selon Statistique Canada. Il s'agit d'une hausse de 8,2 % par rapport au recensement de 2016. Parmi les villes de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, L'Île-Perrot affiche le deuxième taux de croissance le plus élevé. En comparaison, la moyenne dans la province était de 4,1 % en 2021, tandis que la moyenne à l'échelle nationale s'élevait à 5,2 %. À L'Île-Perrot, on remarque que la tranche d'âge où l'augmentation est la plus forte est celle des 65 ans et plus (+ 50,3 %). La tranche d'âge la plus représentée reste toutefois la population « active », soit les gens âgés de 15 à 64 ans, équivalant à 64,6 % des résidents de la ville selon Statistique Canada.¹

ANALYSE TERRITORIALE

Située dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges, L'Île-Perrot s'étend sur une superficie de 5,5 km². Elle est entourée par les municipalités de Sainte-Anne-de-Bellevue au nord, Notre-Dame-de-l'Île-Perrot à l'est et Pincourt à l'ouest. La ville bénéficie également de la proximité de la rivière des Outaouais, du fleuve Saint-Laurent, du lac Saint-Louis et du lac des Deux-Montagnes.

L'analyse de la configuration urbaine et de la répartition du sol permet de mieux orienter le développement du transport actif, car le choix de la marche ou du vélo est influencé par les formes urbaines et la trame viaire, entre autres.

C'est donc sur la base de ces éléments que le périmètre urbain de L'Île-Perrot a été analysé, puis divisé en cinq secteurs :



¹Recensement 2021 de Statistique Canada : <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/details/page.cfm?Lang=F&SearchText=ile%20perrot&DGUIDlist=2021A00052471060&GENDERlist=1,2,3&STATISTIClist=1,4&HEADERlist=0>

Portrait du territoire

Réseau cyclable

Le réseau cyclable actuel se résume principalement à la Route verte, qui longe le Grand Boulevard, ainsi qu'à quelques sections de voies cyclables, comprenant des chaussées désignées et des pistes en site propre. Des bandes sont présentes sur le boulevard Perrot au nord, sur le boulevard Don-Quichotte au sud et sur la rue de Provence. Le réseau est actuellement peu développé.



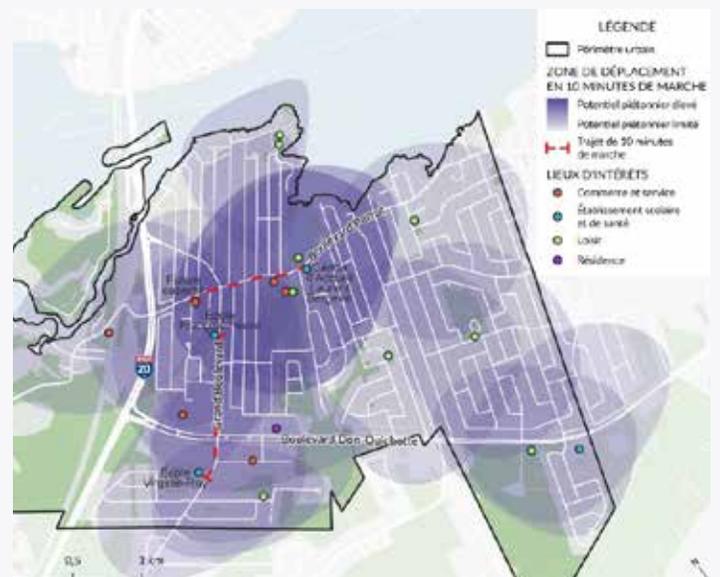
Réseau piétonnier

Le réseau piétonnier est principalement concentré sur les rues collectrices, telles que le Grand Boulevard, le boulevard Perrot et le boulevard Don-Quichotte. Les passages pour piétons se trouvent aux endroits où le trafic est le plus dense, soit en direction de la gare, dans les zones commerciales et près des établissements scolaires. En revanche, les rues locales ne disposent ni de trottoirs ni de zones dédiées aux piétons. La largeur limitée des rues laisse peu de marge pour l'ajout de trottoirs aux dimensions confortables.

Les trottoirs sont principalement situés sur les trois grands axes principaux. Les passages pour piétons sont quant à eux repérés près des lieux générateurs de déplacements (commerces, gare, écoles, etc.).

Le potentiel piétonnier est particulièrement élevé au centre-ville, notamment autour des points d'intérêt ainsi que le long des axes du Grand boulevard et du boulevard Perrot. C'est en effet dans ces zones que l'indice de connectivité est le plus élevé.

Le mobilier urbain est présent autour des grands axes de circulation (Grand Boulevard, boulevard Perrot, boulevard Don-Quichotte), mais il reste succinct.



Habitudes de déplacement

La mobilité des résidents de L'Île-Perrot dépend largement de l'utilisation de la voiture selon le recensement canadien de 2021. Ainsi, près de 89,6 % des personnes utilisent la voiture comme mode de transport principal pour se rendre au travail, en tant que conducteur ou en tant que passager. Cette dépendance s'explique en partie par la configuration urbaine qui facilite les déplacements en voiture. La circulation automobile pose des enjeux majeurs dans ce contexte insulaire, qui n'offre que deux entrées (via les entrées de l'autoroute du Souvenir à l'est et à l'ouest). Par sa proximité avec Montréal et la Montérégie-Ouest, la ville de L'Île-Perrot reste attractive, mais connaît en même temps une forte congestion aux heures de pointe, alors que son centre-ville et ses pôles de service se retrouvent engorgés.

Les répondants choisissent d'abord leur mode de déplacement pour des raisons d'économie de temps, tant pour les autosolistes que pour les usagers d'un transport actif. La santé arrive au second rang pour les usagers de modes actifs.

Le vélo est principalement utilisé durant la saison estivale. En effet, 69 % des cyclistes disent choisir ce mode une à plusieurs fois par semaine durant l'été. Cette proportion chute à 11 % en période hivernale. La marche est pratiquée de façon plus régulière tout au long de l'année comparativement au vélo. En effet, 81 % des marcheurs utilisent ce mode une à plusieurs fois par semaine durant l'été et 67 % durant l'hiver.

Motifs de déplacement

Les résidents se déplacent à pied et à vélo d'abord pour leurs loisirs. En effet, 67 % des cyclistes choisissent ce moyen de transport pour se rendre à leurs activités ou simplement pour se balader, alors que 51 % des marcheurs font de même. Ce sont 53 % des cyclistes qui optent pour le vélo pour se diriger vers des activités de divertissement et seulement 17 % pour aller vers leur lieu de travail.

Ainsi, la part des déplacements à des fins récréatives est supérieure à celle des déplacements utilitaires pour les modes de transport actif à l'étude, avec une distinction davantage notable chez les cyclistes.

Les périodes de déplacement en modes actifs viennent confirmer cette prédominance de l'usage à des fins récréatives plutôt qu'utilitaires. C'est en effet la fin de semaine (le samedi et le dimanche) que la plupart des déplacements sont effectués (72 % pour la marche et 72 % pour le vélo). Les déplacements actifs en semaine sont moins populaires avec 37 % des répondants qui se déplacent en heure de pointe et 56 % hors des heures de pointe, en moyenne.

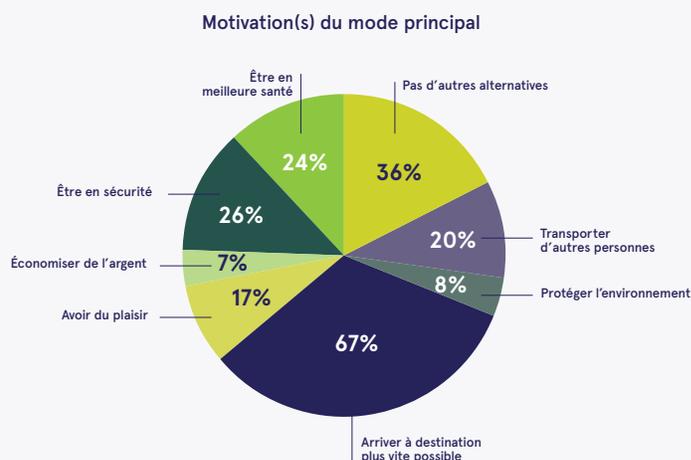
Habitudes de déplacement des résidents de L'Île-Perrot

89,6 % Automobile, camion ou fourgonnette

4,7 % Transport en commun

4 % Transport actif

1,7 % Autre moyen



Caractéristiques du sondage et profil des répondants

Caractéristiques du sondage

Mode de diffusion
En ligne



Période de diffusion
26 août au
15 septembre 2024



Population visée
résidents de la Ville
de L'Île-Perrot

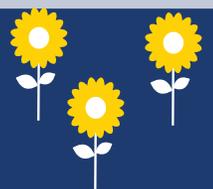


Total de 44 % des
répondants ayant un ou des
enfants dans leur ménage.



375
RÉPONDANTS

5%
MARGE D'ERREUR



Caractéristiques du sondage et profil des répondants

Profil des répondants

Sexe des
répondants

58 %
FEMME

38 %
HOMME

4 %
AUTRES

Âge des répondants

2 %
19 ANS ET MOINS

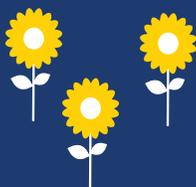
11 %
20 À 34 ANS

38 %
35 À 49 ANS

25 %
50 À 64 ANS

23 %
65 ANS ET PLUS

2 %
PRÉFÈRE NE PAS RÉPONDRE

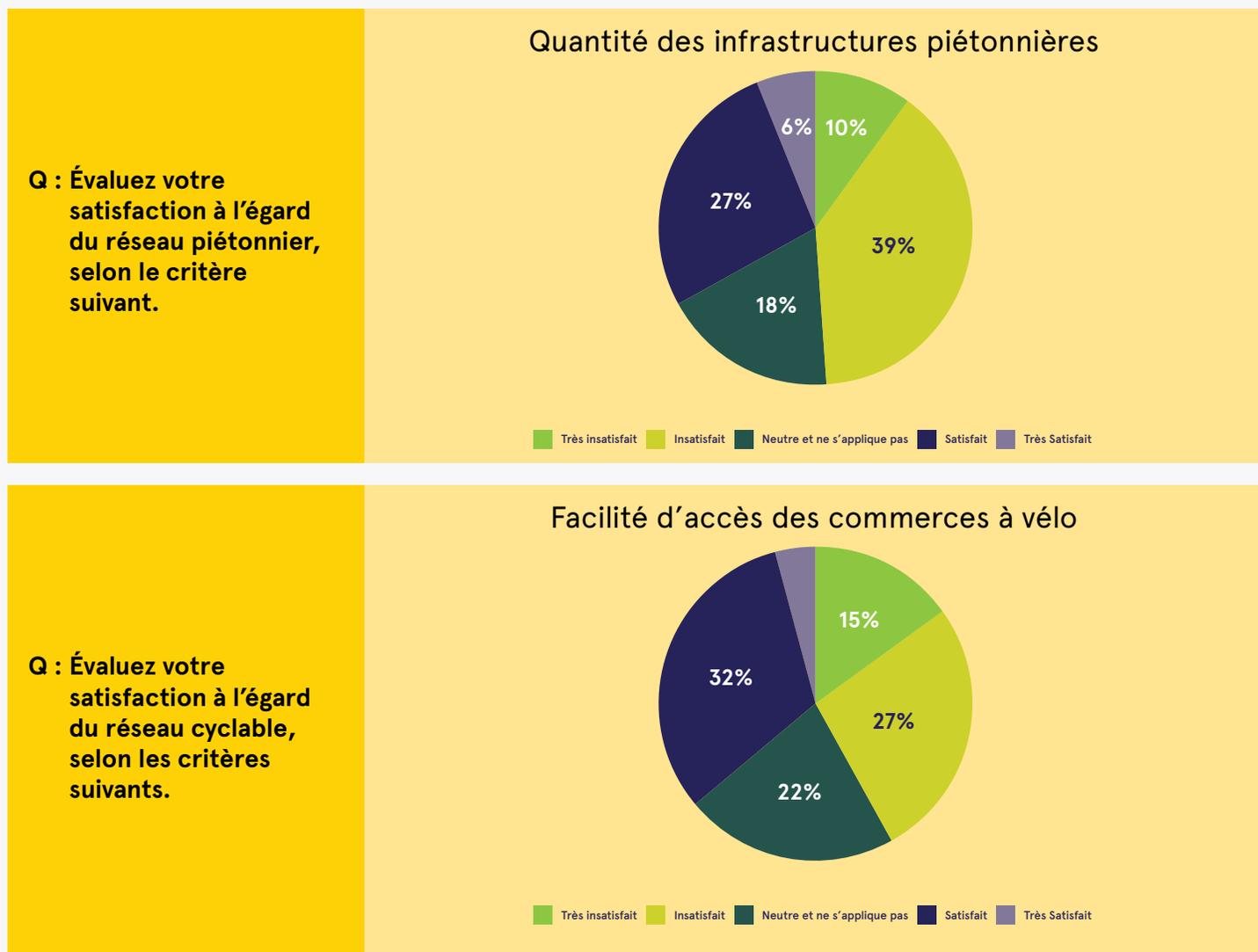


Défis et enjeux de la mobilité active

Accessibilité

Les observations formulées dans cette section du diagnostic proviennent du sondage réalisé auprès de la population d'août à septembre 2024, de la consultation auprès de la table de circulation et de mobilité active ainsi que de la démarche d'analyse du territoire et de ses réseaux de mobilité.

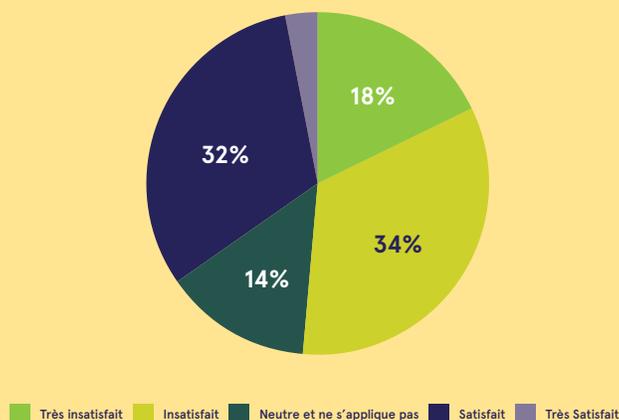
Globalement, il ressort de ce diagnostic que la Ville de L'Île-Perrot dispose d'un potentiel de développement du transport actif qui est présentement sous-exploité. D'un côté, plusieurs caractéristiques territoriales actuelles sont favorables à l'adoption de modes actifs. Par exemple, la superficie relativement petite de la ville permet des trajets courts et la mixité de certaines zones permet une bonne accessibilité aux commerces et aux services. La topographie sans grands reliefs est aussi avantageuse. D'un autre côté, les infrastructures permettant les déplacements actifs à pied ou à vélo sont insuffisantes, autant en quantité qu'en qualité. Les enjeux les plus prégnants renvoient à la connectivité du réseau actif, à la sécurité des aménagements et à leur convivialité. Plusieurs éléments liés à ces enjeux sont ressortis du sondage et recourent les analyses de l'équipe.



Défis et enjeux de la mobilité active

Q : Évaluez votre satisfaction à l'égard du réseau piétonnier, selon le critère suivant.

Quantité d'infrastructures cyclables



ENJEUX

- Le manque d'espaces dédiés et sécurisés pour les déplacements actifs à l'intérieur du périmètre urbain, en particulier les usagers vulnérables (enfants, aînés, mobilité réduite)
- Absence ou interruption des trottoirs
- La problématique de franchissement de l'autoroute 20 pour se rendre à la gare
- Le manque de voies cyclables et de réseaux piétonniers
- Le manque de mobilier pour vélos dans les lieux d'intérêts
- Le manque de convivialité pour accéder au bord de l'eau en modes actifs

Sécurité

La sécurité lors des déplacements est fortement ressortie dans le sondage comme étant une importante préoccupation des répondants. Les principaux éléments relevés concernent la visibilité des piétons et des cyclistes, les temps de traverse insuffisants aux intersections, la configuration générale des intersections et les limites de vitesse automobile non respectées.

En ce qui a trait aux infrastructures cyclables, c'est surtout le manque de pistes protégées et séparées qui a été souligné. Les pistes cyclables actuelles sont principalement des voies désignées ou des bandes cyclables, et elles n'offrent que peu de sécurité aux cyclistes. Sur le plan des infrastructures piétonnes, on peut noter un manque de traverses et de trottoirs dans l'ensemble du réseau.

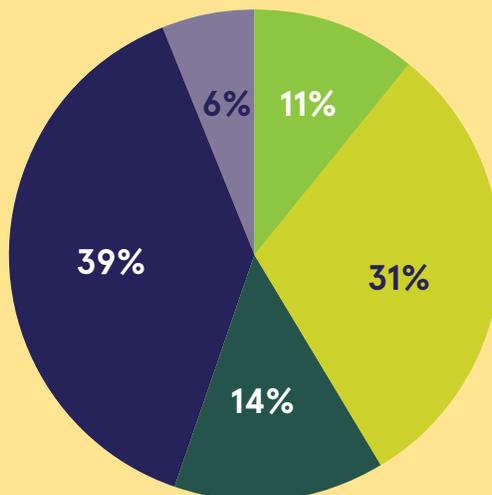
Plus largement, certains stationnements sont identifiés comme problématiques sur le plan de la sécurité. Le secteur commercial Don-Quichotte, qui est par ailleurs l'un des lieux les plus fréquentés en mobilité active par la population, est parsemé de stationnements de grande surface ayant peu d'aménagements adaptés pour la marche et pour le vélo.

Enfin, on peut souligner que le manque de sécurité pour les piétons et pour les cyclistes est notamment en cause dans le choix modal des enfants pour aller au parc ou à l'école, renforçant l'importance d'améliorer les infrastructures autour de ces lieux.

Défis et enjeux de la mobilité active

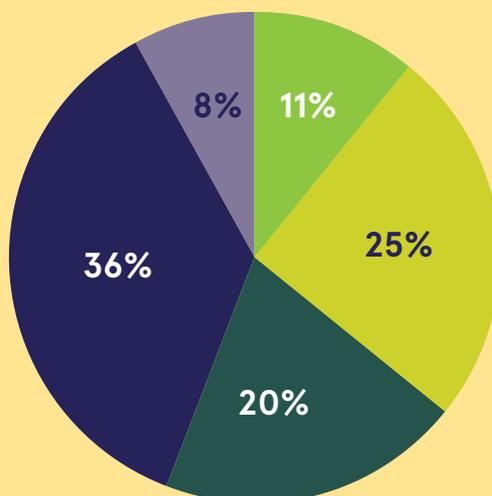
Q : Évaluez votre satisfaction à l'égard du réseau piétonnier, selon les critères suivants.

Sécurité des piétons



Très insatisfait Insatisfait Neutre et ne s'applique pas Satisfait Très Satisfait

Visibilité des piétons

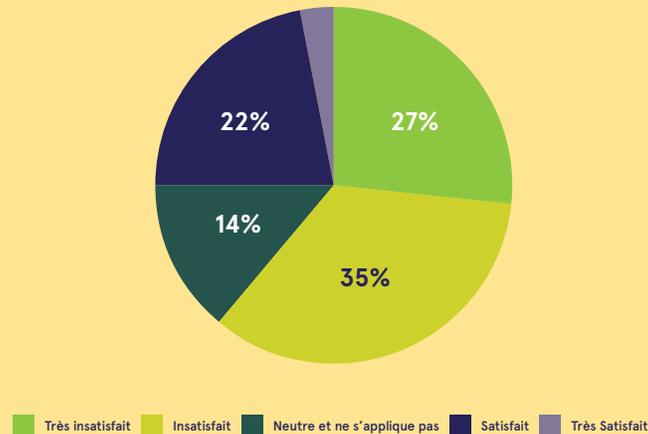


Très insatisfait Insatisfait Neutre et ne s'applique pas Satisfait Très Satisfait

Défis et enjeux de la mobilité active

Q : Évaluez votre satisfaction à l'égard du réseau cyclable, selon le critère suivant.

Nombre de voies protégées



ENJEUX

- L'absence de zones piétonnières sécuritaires dans les stationnements des commerces
- Le fort sentiment d'insécurité des enfants pour se rendre au parc ou à l'école en mode actif
- L'insécurité ressentie aux intersections et aux traverses piétonnières
- L'absence de dispositifs d'apaisement de la vitesse sur les voies à haut débit et à vitesse élevée
- Les nombreuses entrées charretières pour accéder aux aires de stationnement et le sentiment d'insécurité des usagers des modes actifs qui circulent dans celles-ci
- Le manque de praticabilité des réseaux actifs en période hivernale
 - La sécurité aux abords des écoles
 - Le manque de protection des cyclistes

Connectivité

L'absence d'un réseau cyclable complet et fonctionnel est l'un des enjeux principaux pour la mobilité active à L'Île-Perrot. Tel qu'illustré dans la section sur les réseaux, il n'existe que peu de voies cyclables sur le territoire, ne permettant pas aux cyclistes de se déplacer efficacement et sécuritairement. Le sondage révèle d'ailleurs une insatisfaction relative à la quantité des infrastructures cyclables, qui apparaissent insuffisantes pour répondre aux besoins en déplacements. La question de la mauvaise connectivité des commerces et de la gare d'EXO avec le réseau cyclable, notamment, a été relevée à plusieurs reprises. Par ailleurs, on note que les principaux motifs des déplacements à vélo sont d'ordre récréatif ou sportif, suggérant que le réseau n'est pas conçu pour les déplacements utilitaires. Plusieurs axes nord-sud et est-ouest, connectés entre eux, permettraient de créer un réseau complet où les trajets sont à la fois directs et sécuritaires.

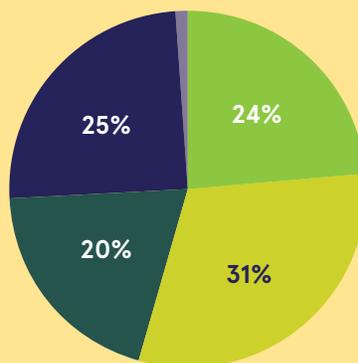
Le réseau piétonnier, quant à lui, est globalement mieux constitué, mais pourrait être bonifié. On retrouve notamment très peu de trottoirs en dehors des boulevards principaux, bien que de légers aménagements soient présents sur certaines rues résidentielles (bandes piétonnes, ralentisseurs, signalisation dans les zones scolaires, etc.).

L'enjeu de la connectivité des réseaux actifs renvoie directement à la fonctionnalité et à l'efficacité des déplacements qui est identifiée comme valeur centrale pour 43 % des répondants au sondage.

Défis et enjeux de la mobilité active

Q : Évaluez votre satisfaction à l'égard du réseau cyclable, selon le critère suivant.

Connectivité et continuité du réseau



Très insatisfait Insatisfait Neutre et ne s'applique pas Satisfait Très Satisfait

ENJEUX

- Le manque d'infrastructures en transport actif
- La connexion limitée du réseau du transport actif aux commerces, aux services et aux équipements

Vieillesse et confort des déplacements

La convivialité du réseau actif constitue également un enjeu à L'Île-Perrot, bien que ce critère ressorte comme moins prioritaire. De façon générale, la convivialité renvoie au confort, à la praticité et à l'expérience générale que font les individus de leurs déplacements. Une expérience globale positive encourage le choix de la marche et du vélo, et à l'inverse, des irritants ou inconforts peuvent provoquer l'abandon de ces modes.

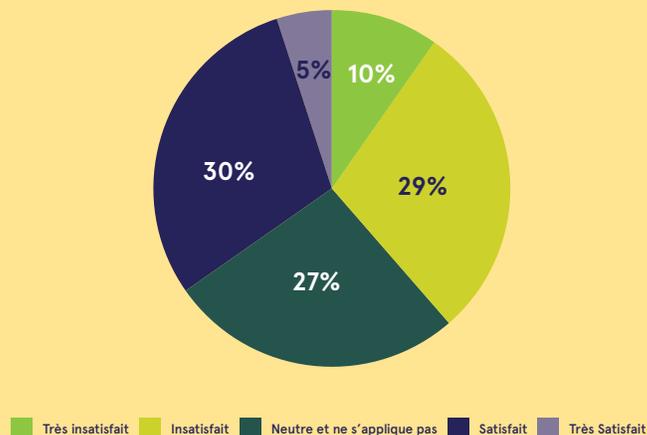
Dans le sondage, l'éclairage des espaces piétons et cyclables a été identifié comme lacunaire, particulièrement autour du pôle municipal. La visibilité des traverses piétonnes, particulièrement, pourrait être bonifiée. Les observations terrain ont également fait ressortir la rareté de la végétation dans les zones commerciales, notamment sur le boulevard Don-Quichotte et sur le Grand Boulevard. Concernant le mobilier urbain, on observe la présence de bancs et de supports à vélo, mais leur nombre pourrait être augmenté pour couvrir l'ensemble du réseau, particulièrement à proximité des entrées de commerces.

Finalement, on peut noter une baisse du nombre de cyclistes en hiver, bien que 11 % d'entre eux maintiennent ce mode durant la saison froide. Le déglacage et le déneigement du réseau cyclable pourraient augmenter sa convivialité en période hivernale, mais également aux saisons intermédiaires (printemps et automne). La même remarque s'applique au réseau piéton, sachant qu'une diminution du nombre de personnes utilisant la marche en hiver est également observée.

Défis et enjeux de la mobilité active

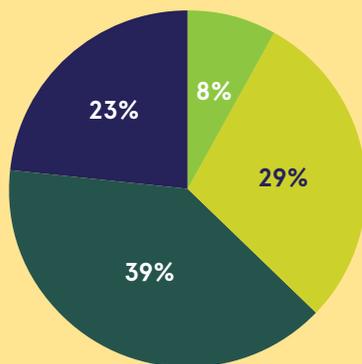
Q : Évaluez votre satisfaction à l'égard du réseau piétonnier, selon le critère suivant.

Qualité des infrastructures piétonnières

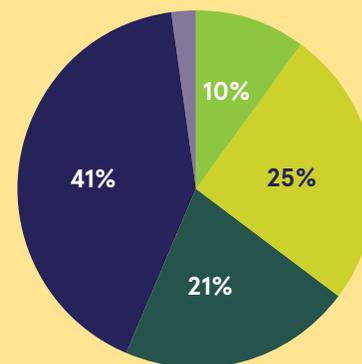


Q : Évaluez votre satisfaction à l'égard du réseau cyclable, selon les critères suivants.

Éclairage des voies cyclables



Qualité des infrastructures cyclables



ENJEUX

Le manque de mobilier urbain

L'offre insuffisante en lieux de rencontre et de repos

Des îlots de chaleur dans les aires de stationnement

Le besoin de confort et de sécurité pour vivre une expérience piétonne positive

Le manque d'éclairage



PLAN D' ACTIONS 2025-2035

VISION

Promouvoir une mobilité active fonctionnelle, sécuritaire et conviviale grâce à des infrastructures cyclables et piétonnières renforçant les liens entre les citoyens et leur milieu de vie.

ORIENTATIONS

Accessibilité
Sécurité
Infrastructures
Sensibilisation et communication
Gestion interne à la Ville



Plan d'action

Orientation 1 | Accessibilité

#	Actions
1.1	Assurer une cohérence entre les réseaux actifs et l'ensemble des alternatives à l'automobile pour faciliter l'intermodalité
1.2	Améliorer l'offre de réseau cyclable et des sentiers piétonniers sur le territoire afin de créer un réseau plus complet et connecté
1.3	Offrir des subventions pour encourager l'utilisation des modes actifs
1.4	Améliorer l'accès au bord de l'eau en modes actifs afin de limiter les conflits d'usage et d'augmenter la convivialité

Orientation 2 | Sécurité

#	Actions
2.1	Bonifier la réglementation pour l'aménagement de zones piétonnes sécuritaires dans les stationnements
2.2	Améliorer la visibilité et sécuriser les traverses piétonnes et les intersections
2.3	Implanter des mesures d'apaisement de la circulation sur les axes sensibles
2.4	Améliorer la praticabilité des réseaux actifs en période hivernale

Orientation 3 | Infrastructures

#	Actions
3.1	Améliorer la sécurité des voies cyclables sur les axes et sur les boulevards principaux
3.2	Encourager la reconfiguration des entrées charretières pour éviter les conflits d'usage
3.3	Réévaluer l'offre de mobilier urbain sur rue et dans les stationnements
3.4	Bonifier la végétation pour créer des îlots de fraîcheur dans les lieux d'intérêts et sur les corridors actifs

Orientation 4 Sensibilisation et communication

#	Actions
4.1	Promouvoir la mobilité active auprès de la population
4.2	Encourager l'utilisation des déplacements actifs lors des événements organisés par la Ville
4.3	Mettre en place des incitatifs pour encourager l'utilisation des modes actifs lors des déplacements vers les commerces locaux
4.4	Développer et appuyer des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière afin d'éduquer les usagers au partage de la route

Orientation 5 | Gestion / Ville

#	Actions
5.1	Planifier des investissements dans le développement de nouvelles mesures
5.2	Poursuivre la révision des règlements municipaux pour favoriser la mobilité active

Mise en œuvre

QUATRE AXES STRATÉGIQUES SONT IDENTIFIÉS POUR LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ ACTIVE 2025-2035.

AXE 1 – Développer le réseau de mobilité active

Incorporer les principes du plan de mobilité active dans la planification urbaine et réglementaire afin d'accélérer le développement des réseaux de mobilité active. La responsabilité du suivi des infrastructures de mobilité active sera attribuée aux Services techniques. Les cibles à atteindre à court, moyen et long terme seront déterminées en fonction des objectifs de la planification stratégique 2023-2028 de la Ville.

AXE 2 – Promouvoir la culture de la mobilité active

La Ville assurera la formation des employés des services municipaux concernés, en lien avec les meilleures pratiques en matière d'aménagement favorables aux piétons et aux cyclistes. La Ville s'engage également à promouvoir ses aménagements facilitant le transport actif et à sensibiliser ses citoyens à leur utilisation. L'objectif est d'encourager une adoption accrue des

modes de transport actifs grâce à des initiatives de communication et à la mise en avant des bienfaits pour la santé.

AXE 3 – S'engager dans la concertation

La Ville s'engage à mettre en place un processus de consultation et de concertation des parties prenantes pour des nouveaux projets d'aménagements cyclables et piétonniers. Ainsi, l'avis de comités citoyens ou d'organismes spécialisés sera intégré à tout projet majeur d'aménagement ou de réaménagement urbain.

AXE 4 – Évaluer les mesures en place

La Ville s'engage à publier un rapport de bilan suivant la réalisation des actions comprises dans le plan de mobilité active. Ce rapport permettra de suivre les réalisations, d'évaluer les indicateurs disponibles et de mesurer régulièrement les impacts du plan pour assurer son évolution et favoriser le déploiement de la marche et du vélo comme modes de transport utilitaires.

INDICATEURS

Voici une liste sommaire d'indicateurs, pour chacune des orientations du plan d'action :

Accessibilité

- Longueur du réseau piétonnier
- Longueur du réseau cyclable

Sécurité

- Nombre de traverses piétonnes
- Nombre d'intersections où le temps de traverse a été révisé
- Nombre de piétons ou de cyclistes blessés et gravité des blessures

Infrastructures

- Pourcentage du réseau cyclable en voies protégées
- Mobilier urbain et supports à vélo ajoutés sur le territoire

Sensibilisation et communication

- Nombre d'activités de sensibilisation réalisées

Gestion interne à la Ville

- Nombre d'outils déployés pour comprendre et pour mesurer le besoin en mobilité alternative



 110, boul. Perrot
L'Île-Perrot (Québec) J7V 3G1

 514 453-1751

 villedelileperrot

ile-perrot.qc.ca