

COMPTE-RENDU DES ATELIERS DE PARTICIPATION PUBLIQUE

PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENT DE LA MUNICIPALITÉ DE CANTLEY







Présenté à la municipalité de Cantley

Juin 2024

AVANT PROPOS

MOBI-O, VOTRE CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS

Notre mission

MOBI-O, le Centre de gestion des déplacements (CGD) de l'Outaouais et de l'Abitibi-Témiscamingue, est un organisme sans but lucratif (OSBL) qui a pour mission de stimuler la mobilité durable en Outaouais et en Abitibi-Témiscamingue.

Pour réaliser sa mission, MOBI-O propose deux gammes de services complémentaires aux clientèles d'affaires, institutionnelles et citoyennes ainsi qu'à tous les autres générateurs de déplacements de son territoire :

- 1. Service d'expertise-conseil et d'accompagnement en gestion des déplacements qui a pour but de faciliter la mobilité durable des employés, des bénéficiaires et des clientèles aux différents pôles d'activité.
- **2.** Initiatives de mobilisation et de sensibilisation en mobilité durable visant à réduire l'utilisation de l'auto solo par la promotion des solutions de mobilité durable telles que la marche, le vélo, le transport collectif, le covoiturage et l'autopartage.

CRÉDITS

Coordination

Rémi Gaillac, Chargé de projet en mobilité durable

Rédaction

Rémi Gaillac, Chargé de projet en mobilité durable **Maxime Rose-Pelletier**, Chargé de projet en mobilité durable

Supervision et révision

Émilie Rachiele-Tremblay, Directrice générale adjointe

NOTES AU LECTEUR

L'équipe de MOBI-O fait le choix d'inclure toute personne dans ses productions écrites. Dans ce but, les règles édictées par le Guide de rédaction épicène de l'Union des Municipalités du Québec ont été suivies pour la rédaction du présent document.



TABLE DES MATIÈRES

<u>1</u>	ATELIERS DE CONSULTATION PUBLIQUE	3
1.1	Présentation du projet et des objectifs	3
1.2	DÉROULEMENT DES ATELIERS	3
1.3	PROFIL DES RÉPONDANT·ES	3
<u>2</u>	MÉTHODOLOGIE DES ATELIERS	<u>7</u>
2.1	FREINS ET MOTIVATIONS À L'UTILISATION DE MODES DE TRANSPORTS DURABLES	
2.2	CARTOGRAPHIE PARTICIPATIVE DES ENJEUX DANS LE SECTEUR À L'ÉTUDE	7
2.3	VISION DES DÉPLACEMENTS DANS LE SECTEUR À L'ÉTUDE DANS UNE DIZAINE D'ANNÉES	8
	CONSTATS ISSUS DES ATELIERS DE CONSULTATION PUBLIQUE	
3.1	TRANSPORT ACTIF	
3.1.		
3.1.: 3.2		
3.2 .:		
3.2.: 3.2.:		
3.2 3.3	•	
3.3 .:		
3.3.		
3.4		
3.5		



Table des figures et des tableaux

Figures

Figure 1 : Genre des participant·es	4
Figure 2 : Âge des participant·es	4
Figure 3 : Origines ethniques des participant·es	5
Figure 4 : Nombre de personnes dans le ménage des participant·es	5
Figure 5 : Revenus totaux avant impôt de tous les membres du foyer des participant·es pour	l'année
2023	6
Figure 6 : Illustration du premier atelier thématique (source MOBI-O, 13 avril 2024)	7
Figure 7 : Illustration du deuxième atelier thématique (source : MOBI-O, 13 avril 2024)	8
Figure 8 : Illustration de la troisième table thématique (source MOBI-O, 13 avril 2024)	9
Carte	
Carte 1 : Cartographie résumée des enjeux selon les participant·es aux ateliers	14
Carte 2 : Dangers ou préoccupations répertoriés lors des consultations	15
Carte 3 : Aménagements manquants répertoriés lors des consultations	17
Carte 4 : Incidents répertoriés lors des consultations	
Tableaux	
Tableau 1 : Danger ou préoccupation	15
Tableau 2 : Aménagement manquant	17
Tableau 3 : Incident (quasi-collision, collision ou chute)	19



1 Ateliers de consultation publique

1.1 Présentation du projet et des objectifs

Les ateliers thématiques du 13 et du 16 avril 2024 s'inscrivent dans la démarche d'élaboration du Plan local de déplacement à l'échelle du noyau villageois et des milieux environnants les trois écoles de la municipalité de Cantley. La démarche participative, étant au cœur de notre méthodologie, proposait deux types d'activités de consultations : un sondage en ligne permettant de mieux comprendre les habitudes de déplacements des résident·es, d'évaluer certains lieux sur le territoire et de sonder leurs intérêts envers différentes options de transports durables, et enfin des ateliers thématiques visant à explorer les motivations et obstacles au transport actif et collectif, identifier les dangers et aménagements manquants, et imaginer l'avenir des déplacements.

Les objectifs des ateliers thématiques sont les suivants :

- Recueillir les témoignages des résident·es afin de mieux cerner leurs besoins et préoccupations à l'utilisation de modes de transport actif et collectif ;
- Impliquer les résident es dans un projet de territoire au sujet de la mobilité durable ;
- Connaître la vision des déplacements des résident·es dans la municipalité.

1.2 Déroulement des ateliers

Date : Samedi 13 avril 2024 Durée : 3h (de 10h à 13h)

Lieu : Centre communautaire de Cantley

Nombre de participant.es: 33

Date : Mardi 16 avril 2024 Durée : 2h (de 18h à 20h)

Lieu : Centre communautaire de Cantley

Nombre de participant.es: 19

Les ateliers adoptaient une approche "portes ouvertes", permettant aux participant·es de choisir le créneau horaire qui leur convenait le mieux. Chaque atelier était structuré en trois tables thématiques, chacune animée par au moins un présentateur chargé d'introduire et d'animer les discussions.

1.3 Profil des répondant·es

Un nombre total de 54 participant·es a été enregistré lors des deux ateliers. Au début de la session, nous leur avons demandé de remplir un questionnaire sociodémographique afin de déterminer dans quelle mesure les participant·es constituaient un échantillon représentatif de l'ensemble des résident·es de la municipalité, dont voici les résultats :



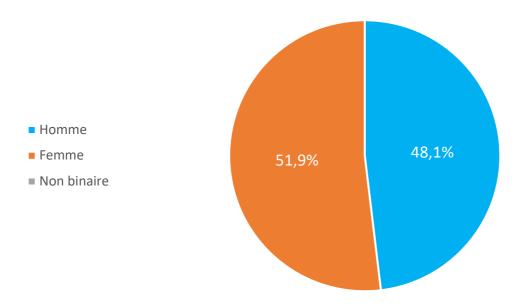


Figure 1 : Genre des participant∙es

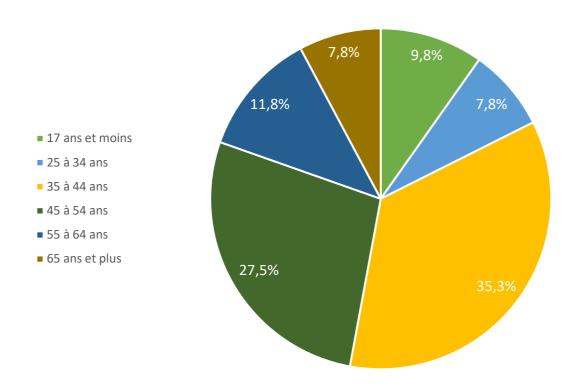


Figure 2 : Âge des participant∙es



- Origines Autochtones Nord-Américaines (Premières Nations, Inuit, Métis)
- Origines Asiatiques (Libanais, Chinois, Philippin, etc.)
- Origines Africaines (Béninois, Congoliais, Togolais, etc.)
- Origines Européennes (Anglaise, Française, Belge, Hollandaise, etc.)
- Autres origines Nord-Américaines (Canadien, Québécois, Ontarien, etc.)

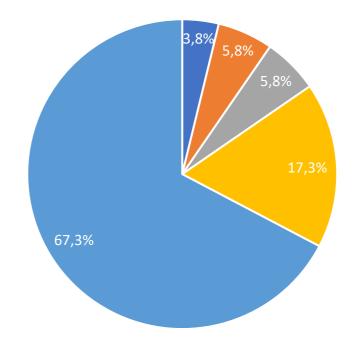


Figure 3 : Origines ethniques des participant∙es

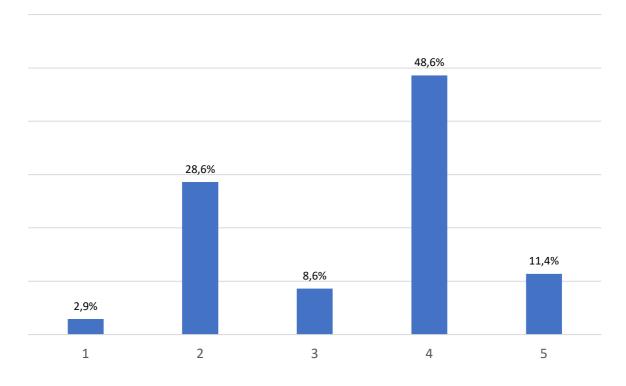


Figure 4 : Nombre de personnes dans le ménage des participant·es



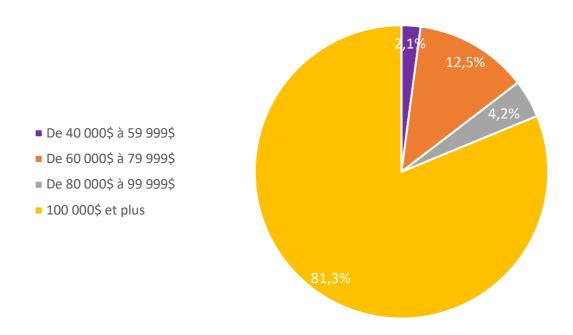


Figure 5 : Revenus totaux avant impôt de tous les membres du foyer des participant·es pour l'année 2023



2 Méthodologie des ateliers

2.1 Freins et motivations à l'utilisation de modes de transports durables

Cet atelier visait à solliciter les opinions des résident·es concernant les obstacles et les incitations à l'utilisation des modes de transport durables telles que la marche, le vélo, le covoiturage, les services de Transcollines ainsi que les dispositifs d'aide à la mobilité, qu'elle soit motorisée ou non.

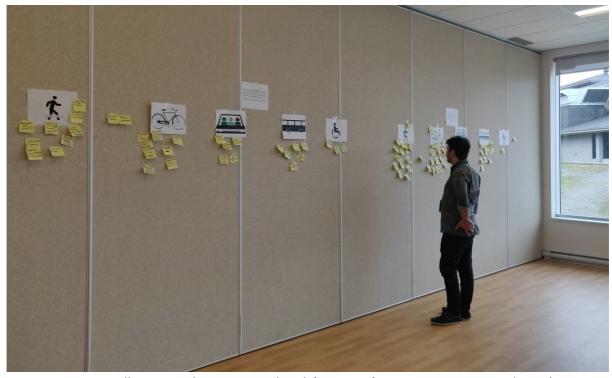


Figure 6 : Illustration du premier atelier thématique (source MOBI-O, 13 avril 2024)

2.2 Cartographie participative des enjeux dans le secteur à l'étude

Cet atelier visait à réaliser une cartographie participative des enjeux liés au transport actif et collectif dans le secteur à l'étude. Les participant·es disposaient d'une grande carte papier, ainsi que de collants numérotés de trois couleurs différentes et de papillons adhésifs (*Post-it*). Les collants jaunes étaient utilisés pour signaler les dangers ou préoccupations, les bleus pour indiquer les aménagements manquants, et les rouges pour recenser les accidents, collisions ou chutes. Les participant·es devaient ensuite écrire l'enjeu en détail sur les papillons adhésifs en indiquant le numéro du collant.





Figure 7 : Illustration du deuxième atelier thématique (source : MOBI-O, 13 avril 2024)

2.3 Vision des déplacements dans le secteur à l'étude dans une dizaine d'années

Cet atelier avait pour but d'imaginer les déplacements futurs des résident·es dans la zone étudiée d'ici une décennie. Nous souhaitions connaître leurs modes de déplacement idéaux, identifier les améliorations nécessaires pour rendre leurs déplacements en transports durables plus agréables et plus sécuritaires.





Figure 8 : Illustration de la troisième table thématique (source MOBI-O, 13 avril 2024)



3 Constats issus des ateliers de consultation publique

Les éléments de chacun des ateliers ont été rassemblés par mode de transport puis par catégorie et synthétisés dans la présente section.

De manière générale, les participant·es ont noté un déficit significatif de voies dédiées au transport actif dans la municipalité. L'urbanisation étendue, le manque d'infrastructures adaptées, le relief accidenté et la division de la municipalité par la route 307 ont été identifiés comme des obstacles majeurs entravant les déplacements à pied ou à vélo des résident·es.

3.1 Transport actif

3.1.1 Accessibilité et sécurité

Les participant·es ont largement exprimé la complexité des déplacements en transport actif dans la municipalité, principalement en raison du manque d'infrastructures dédiées, un constat revenant fréquemment au cours de nos consultations. La route 307 fragmente le territoire et en restreint les déplacements actifs d'est en ouest et inversement.

De plus, la marche et le vélo ont été reconnus comme des options économiques, permettant des déplacements plus rapides en milieu urbain, tout en offrant un accès facilité aux commerces et aux attractions locales.

3.1.1.1 Absence d'infrastructures de transport actif

Les infrastructures piétonnes, comme les trottoirs et les passages pour personne, font défaut dans la municipalité. Les trottoirs sont rares, souvent remplacés par des accotements plus larges. Les participant·es dénoncent le manque de passages pour personnes sécurisées le long de la route 307; il n'existe qu'un seul endroit pour traverser la 307 dans le secteur à l'étude, au niveau du feu de circulation près du Marché Cantley. De nombreuses familles souhaitent se rendre dans les parcs municipaux, au centre communautaire multifonctionnel, au Marché Cantley ainsi que vers les écoles, mais sont souvent dissuadées par l'absence d'infrastructures sécurisées et par le niveau de danger associé à la route 307.

Les infrastructures cyclables sont également considérées comme insuffisantes. Certains accotements cyclables posent des problèmes, notamment le long de la route 307 où l'absence totale d'accotement à certains endroits force les cyclistes à partager la chaussée avec les automobilistes.

De nombreuses familles expriment le désir d'accompagner leurs enfants à l'école en utilisant des modes de transport actifs, mais se sentent souvent découragées par le manque d'infrastructures adaptées et par le comportement des automobilistes, qui tendent à circuler à des vitesses excessives près des écoles. Les parents d'élèves souhaiteraient voir davantage de mesures de modération de la circulation mises en place autour des écoles pour assurer la sécurité des déplacements actifs.



3.1.1.2 Vitesse excessive des automobilistes

Les participant·es ont exprimé leur frustration face à la vitesse excessive des automobilistes, un sentiment largement ressenti dans toute la municipalité, tant sur la route 307 que sur les rues locales. La limite de vitesse de 60 km/h sur une grande partie de la route 307 n'est pas respectée selon les résident·es, proposant ainsi de diminuer la limite de vitesse, notamment aux alentours de l'intersection avec la rue du Cardinal et du Marché Cantley.

De plus, les zones autour des écoles sont également perçues comme des zones où la vitesse est excessive. Cette situation, combinée au manque d'infrastructures adaptées au transport actif, décourage les déplacements actifs des élèves vers leurs écoles. De nombreuses collisions ou quasicollisions entre piéton·nes, cyclistes et véhicules ont été signalées lors de nos consultations, notamment sur la route 307, le chemin Sainte-Élisabeth et la rue du Commandeur.

3.1.1.3 Mauvais entretien du réseau routier et conflit d'usage

Les participant·es ont exprimé leur mécontentement quant à l'état de la voirie, ainsi que le défaut d'entretien des accotements, en particulier en ce qui concerne la route 307, ce qui pose particulièrement des problèmes aux cyclistes. Une chute à vélo a même été répertoriée lors de nos consultations sur la route 307 à hauteur du chemin Fleming, à l'emplacement du ponceau où il y a absence d'accotement. De même, en 2022, le service de police de la MRC des Collines-de-l'Outaouais a enregistré un accident impliquant un cycliste et une voiture à l'intersection de la route 307 et du chemin Pink.

3.1.1.4 Trafic routier important

Les participant·es ont souligné que le volume élevé de trafic routier dissuadait les déplacements en transport actif. De plus, la présence de véhicules lourds circulant dans les rues locales accroît le danger pour les usagers et usagères de ces modes de transport. Une quasi-collision impliquant un camion et un·e piéton·ne a été signalée sur le chemin Lamoureux, à l'intersection avec le chemin Sainte-Élisabeth.

3.1.1.5 Manque de connexion directe en transport actif entre les quartiers et les générateurs de déplacement de la municipalité

L'absence de sentiers aménagés reliant les quartiers aux principaux points d'intérêt de la municipalité, tels que le marché Cantley ou le centre communautaire multifonctionnel, constitue également un défi. Les trajets actuels obligent les résident·es voulant circuler à pied ou à vélo à emprunter la route 307, une situation potentiellement dangereuse, notamment pour les familles, préférant utiliser leur automobile pour une question de sécurité.

3.1.2 Environnement

Les participant·es ont exprimé que certains facteurs environnementaux tels que le relief important ou alors les conditions météorologiques limitent les déplacements actifs. Cependant, la marche et le vélo permettent de profiter de la nature et de préserver l'environnement. Ces activités physiques sont bénéfiques, relaxantes et familiales, et favorisent ainsi les rencontres et la découverte de l'environnement proche.



3.1.2.1 Distance importante entre les quartiers et les générateurs de déplacements

L'absence de certaines infrastructures dans la municipalité, telles qu'une piscine par exemple, contraint les résident·es à se rendre à Gatineau. En l'absence de liens de transport actif et en raison de la longue distance à parcourir pour atteindre cette destination, les résident·es se tournent vers d'autres modes de transport, principalement l'auto solo ou le covoiturage.

De même, les longues distances à l'intérieur de la municipalité et de ce fait, l'étalement urbain, posent problème pour l'utilisation du transport actif. Le manque de sentiers directs reliant, par exemple, le Marché Cantley aux quartiers résidentiels avoisinants oblige les résident-es à emprunter la route 307, ce qui peut dissuader certains d'opter pour cette option.

3.1.2.2 Facteurs géographiques et météorologiques non propices au développement du transport actif

En plus du manque d'infrastructures adaptées, les conditions géographiques (reliefs importants, notamment pour se rendre jusqu'à Mont-Cascades) et météorologiques (conditions hivernales défavorables) constituent des obstacles majeurs au développement du transport actif.

3.2 Services de Transcollines

L'équipe de MOBI-O a constaté lors des ateliers de consultation publique que les services proposés par Transcollines semblaient être mal compris ou inconnus par la plupart des participant·es. En ce qui concerne les participant·es utilisant le transport en commun, plusieurs bénéfices ont été cité. Il permet notamment de réaliser des économies sur le coût de l'essence par rapport à l'utilisation d'une voiture individuelle, tout en contribuant à la réduction de la pollution atmosphérique et du trafic routier. De plus, la présence de stationnements incitatifs facilite l'accès aux services de transport en commun, renforçant ainsi leur accessibilité. Le transport en commun favorise également des déplacements pour tous, en offrant un service fiable et adapté aux heures de pointe.

3.2.1 Communication

3.2.1.1 Manque d'information sur les trajets, les arrêts et le fonctionnement de Transcollines Les participant·es ont signalé un manque d'informations concernant les trajets, les arrêts desservis et le fonctionnement de Transcollines dans leur municipalité. La plupart des résident·es sont peu familiers avec les différents services proposés par Transcollines (lignes régulières, transport à la demande et transport adapté).

3.2.1.2 Tarifs trop élevés et absence de tarifs préférentiels de Transcollines

De nombreux participant·es ont déclaré que les tarifs pratiqués par Transcollines étaient trop élevés et que l'absence de tarifs préférentiels posait problème aux usagers. Cependant, il est indiqué sur le site de Transcollines, qu'il existe des tarifs préférentiels pour les étudiant·es (80\$ la passe mensuelle) et les personnes aînées (51,5\$ la passe mensuelle). Les tarifs réguliers (117\$ la passe mensuelle) peuvent cependant être un frein pour les personnes à faibles revenus.



3.2.2 Qualité de service

3.2.2.1 Fréquence insuffisante des autobus de Transcollines

Les participant·es ont souligné le manque de fréquence des bus de Transcollines. Actuellement, seulement deux départs sont prévus le matin depuis Cantley, à 6h45 en direction du Cégep Gabrielle-Roy et à 7h20 en direction de la station de la Gappe. De même, pour les retours, les horaires sont limités, avec un départ à 15h30 et un autre à 17h20. La faible capacité des autobus est également un frein à son utilisation selon les participant·es.

3.2.2.2 Temps de trajets trop longs et absence de liens directs avec Ottawa

Les participant·es ont exprimé leur frustration concernant les temps de trajet étendus et le manque de liaisons directes vers Ottawa. Ils ont souligné la nécessité de prendre une, voire, deux correspondances pour se rendre sur leur lieu de travail, ce qui peut être contraignant. Cette absence de lien direct avec Ottawa résulte d'une entente avec la Société de Transport de l'Outaouais et d'une volonté de la ville d'Ottawa de réduire le nombre d'autobus dans son centre-ville.

3.3 Covoiturage

3.3.1 Optimisation du transport

3.3.1.1 Absence d'outil de jumelage de covoitureurs et covoitureuses

Selon les participant·es, l'obstacle majeur à l'adoption du covoiturage est le manque d'une plateforme de jumelage permettant de trouver des partenaires de covoiturage.

3.3.1.2 Horaires de travail différents

Les horaires de travail variables compliquent la coordination des trajets en covoiturage, ce qui peut dissuader certains utilisateurs ou utilisatrices potentiels.

3.3.1.3 Ponctualité des conducteurs et conductrices

La ponctualité des conducteurs et conductrices représente un obstacle, car les utilisateurs et utilisatrices du covoiturage dépendent de la fiabilité de leurs partenaires pour respecter les horaires convenus. Cela peut entraîner des retards et des désagréments pour les passager·es, décourageant ainsi l'utilisation du covoiturage.

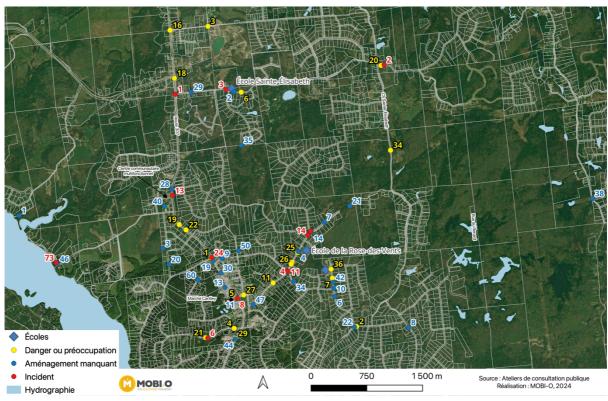
3.3.2 Durabilité et praticité du covoiturage

3.3.2.1 Pratique économique, environnementale et sociale

Le covoiturage a été souligné comme bénéfique pour plusieurs raisons lors des consultations publiques. En plus de permettre aux participant·es de sociabiliser avec de nouvelles personnes, il représente une option économique en réduisant les coûts liés au transport. De plus, il contribue à la réduction de l'usure des véhicules et à la diminution du trafic, ce qui aide à préserver un environnement moins pollué.

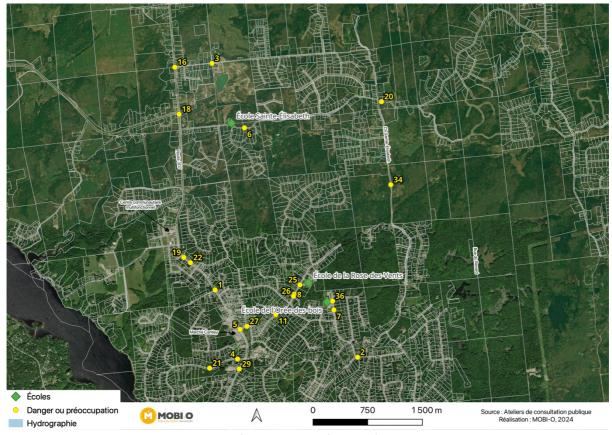


3.4 Résultats de la cartographie participative



Carte 1 : Cartographie résumée des enjeux selon les participant·es aux ateliers





Carte 2 : Dangers ou préoccupations répertoriés lors des consultations

Tableau 1 : Danger ou préoccupation

id	Lieu	Description
1	Fleming / 307	Manque de visibilité à l'intersection
2	Denis (au niveau de Mont-Joël)	Rue étroite, accotements étroits et piste cyclable non respectée par les automobilistes
3	Hogan	Chemin étroit et accidenté avec visibilité réduite (entre le 140 et le 160), vitesse excessive x2
4	Romanuk	Manque de trottoirs et accotements en mauvais états
5	Marché Cantley / 307	Intersection dangereuse pour les piéton·nes et cyclistes
6	Sainte- Élisabeth	Chemin très étroit et accidenté, avec aucun accotement, aucun trottoir, une vitesse excessive des automobilistes et un non-respect de la signalisation routière + difficile cohabitation entre autos et usagers du TA
7	Mont-Joël	Accotement en mauvais état, pas de piste cyclable et une vitesse excessive des automobilistes x2
8	Commandeur	Beaucoup de trafic, accotements en mauvais état et non entretenus, pas de trottoirs ni de piste cyclable x2
11	Commandeur	Non-respect de l'arrêt obligatoire au croisement avec Ornans



16	Hogan / 307	Vitesse élevée des automobilistes et manque de visibilité des voitures arrivant sur la 307
18	Mont- Cascades / 307	Limite de vitesse trop élevée
19	307 (au niveau du CCM)	Limite de vitesse trop élevée (50 au lieu de 70)
20	Lamoureux	Vitesse excessive des automobilistes sur le chemin Lamoureux qui est nouvellement pavé
21	Romanuk	Courbe dangereuse, chemin étroit, aucune visibilité et vitesse excessive x2
22	307 (au niveau du CCM)	Peu d'espace pour les cyclistes
<mark>25</mark>	Commandeur	Contournement du dos-d'âne par les autos
26	Commandeur	Non-respect de la limitation de vitesse près du centre de la petite enfance et des écoles
27	Cardinal	Absence de continuité du trottoir et de nivellement pour poussettes ou fauteuil roulant
29	Place Gascon / 307	Entrée dangereuse et manque de visibilité x2
34	Sainte- Élisabeth	Forte circulation de véhicules lourds
<mark>36</mark>	Mont-Joël	Dos-d'âne mal positionné





Carte 3 : Aménagements manquants répertoriés lors des consultations

Tableau 2 : Aménagement manquant

id	Lieu	Description
1	Ancre	Faire un lien de transport actif entre les différents culs-de-sac + aménagement d'une piste cyclable le long de la rivière (ex : Wakefield)
2	Sainte- Élisabeth	Trottoir et piste cyclable manquante + absence d'accotement
3	Corridor Hydro- Québec	Faire une piste cyclable sous les pylônes électriques x2 + lien TA entre Marché Cantley et Centre communautaire
4	Commandeur	Manque d'aménagement en TA x5
6	Mont-Joël	Faire une piste cyclable pour encourager les enfants à aller à l'école à vélo
7	Commandeur	Chemin non asphalté, difficile en TA
8	Érables / Denis	Absence de parc à distance de marche raisonnable et manque d'accotement
9	Bouchette	Chemin étroit et sans accotement
10	Mont-Joël / Bouchette	Suggestion de la présence d'un brigadier et d'une balise flexible pour réserver l'espace aux élèves et aux piéton·nes
11	Marché Cantley / 307	Intersection majeure (et la seule qui permet de traverser la 307 de manière sécuritaire) qui nécessite un réaménagement complet



13	Marché Cantley	Sentier TA manquant entre le marché Cantley et le chemin River (un sentier informel existe déjà)
14		Il manque un "Arrêt" au croisement Commandeur/Chanteclerc + ralentisseurs / dos d'âne
15	Commandeur / Bouchette	Difficulté de traverse pour les piéton·nes et écoliers : présence de brigadiers ? + proposition de réalisation de piste cyclable et trottoirs entre école et marché Cantley x2
19	307	Absence de traverse piétonne sur la 307 + absences de trottoirs et de pistes cyclables x3
20	Fleming	Aucun lien de TA vers le centre communautaire
21	Commandeur et Thérien	Lien manquant entre Commandeur et Thérien x2
22	Denis / Mont- Joël	Absence de piste cyclable
28	307	Absence de piste cyclable entre Gatineau et Mont-Cascades
29	Sainte- Élisabeth	Absence de piste cyclable sur le chemin Sainte-Élisabeth
30	307	Absence de trottoir
34	Bouchette	Absence de trottoir
35	Pontiac	Sentiers à utiliser pour se rendre de l'école Sainte-Élisabeth vers le centre communautaire
38	Saint-Amour	Absence de lien TA entre la route St-Amour et le reste de Cantley
40	CCM	Proposition de jeux d'eau
42	Mont-Joël	Absence de liens TA pour se rendre à l'école
44	307 (au niveau de la place Gascon)	Absence de trottoir
46	River	Proposition de miroir pour avoir plus de visibilité sur les véhicules qui arrivent dans la courbe
47	Commandeur	Absence de trottoirs
50	Parc Godmaire	Absence de fontaine à eau
60	Imp. Coulée	Absence de liens TA directs pour se rendre au marché Cantley





Carte 4 : Incidents répertoriés lors des consultations

Tableau 3 : Incident (quasi-collision, collision ou chute)

id	Lieu	Description
1	Sainte- Élisabeth / 307	Quasi-collision
2	Lamoureux	Quasi-collision piétonne et camion
3	Sainte- Élisabeth	Peu de respect de la signalisation + collision entre cycliste et camion, car peu d'espace pour passer entre les balises flexibles
4	Commandeur / Bouchette	Quasi-collision entre deux autos, car non-respect de l'arrêt
5	Marché Cantley / 307	Quasi-collision entre piéton et auto (qui a accéléré pour passer au feu)
6	Romanuk	Quasi-collision
8	Marché Cantley / 307	Accident voiture
11	Commandeur / Bouchette	Quasi-collision (maman avec poussette)
13	307 (au niveau du CCM)	Quasi-collision piétonne/auto
14	Commandeur	Chutes d'enfants à vélo en roulant sur les bas-côtés de la route



15	Commandeur	Quasi-collision piétonne/auto à cause d'une vitesse excessive
24	307 (au niveau de Fleming)	Chute à vélo à cause de l'accotement
73	River	Accident avec autobus scolaire qui a failli sortir de la route à la suite d'une vitesse excessive



3.5 Vision des déplacements dans le futur

Pour développer une vision des déplacements futurs dans la municipalité de Cantley, il est essentiel de comprendre les constats généraux actuels qui influencent la mobilité, par exemple, le manque flagrant d'infrastructure de transport actif, la fragmentation en deux de la municipalité par la route 307 et la vitesse excessive des automobiles. Ces constats fournissent une base pour formuler des pistes de solutions et des stratégies qui répondront aux besoins et aux défis identifiés par les résident·es.

Voici une représentation visuelle des aspirations des résident-es concernant leurs déplacements futurs :



En résumé, selon les participant·es aux ateliers de consultation publique, pour améliorer la sécurité et la mobilité à Cantley, il serait intéressant d'aménager des infrastructures sécurisées pour les piéton·nes et les cyclistes, à la fois dans la municipalité pour améliorer les trajets vers les générateurs de déplacement, mais aussi vers Mont-Cascades pour les loisirs et Gatineau pour le travail, de réaménager la route 307, et d'améliorer les services de transport collectif vers Gatineau et Ottawa.

