



L'Introduction

- À certains endroits, l'utilisation d'une aide à la mobilité n'est autorisée que sur les trottoirs de la ville (CBC News, 2021 ; Hassanpour & Bigazzi, 2023).
- Les personnes qui utilisent une aide à la mobilité se retrouvent souvent à utiliser les pistes cyclables comme voie de déplacement privilégié en raison du mauvais état des trottoirs (Shoman & Imine, 2023).
- Il n'est pas certain que les infrastructures cyclables soient accessibles aux personnes avec des incapacités qui utilisent des vélos non adaptés, des vélos adaptés (à main) ou leurs aides à la mobilité à roues (Cox & Bartle, 2020).

Les objectifes

- Étudier l'utilisation potentielle des voies de transport actif protégées, telles que les pistes cyclables, par les personnes utilisant une aide à la mobilité.
- Observer les utilisateurs d'aide à la mobilité sur les voies de transport actif et leurs interactions avec les autres usagers.

Les méthodes

Une perspective ethnographique est adoptée pour guider notre compréhension du processus de prise de décision significative de l'utilisation des voies de transport actif (Carpenter & Suto, 2008).

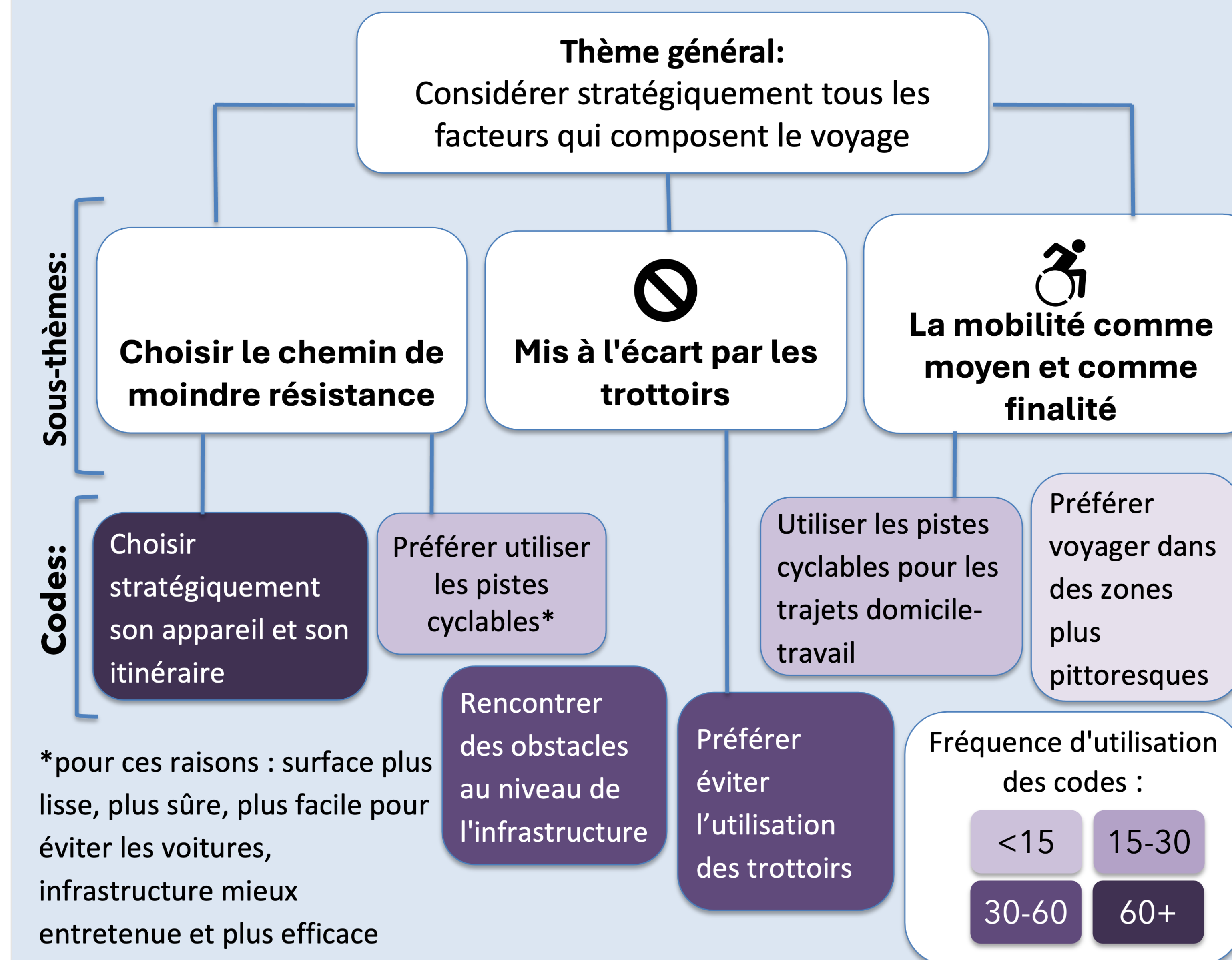


Les résultats

Ce poster présente les résultats et les implications de l'entretien semi-structuré (n=31) de l'étude de recherche.

Aides à la mobilité déclarées pour l'utilisation dans la communauté (n=31)	nombre
Fauteuil roulant manuel	15
Fauteuil roulant électrique	9
Triporteur ou quadriporteur	7
Fauteuil roulant manuel avec motorisation	7
Bicyclette	3
Béquilles	3
Vélo électrique	3
Vélo à main	2
Déambulateur	2
Tricycle couché	1
Canne	1
Aide visuelle	1

Trois thèmes principaux ont été identifiés



Les implications

- Le chemin de moindre résistance était le plus souvent le chemin le plus lisse, le plus pittoresque et le plus sûr à l'intérieur et à l'extérieur de la ville.
- Les usagers ont indiqué que l'utilisation des voies de transport actif n'était pas seulement un moyen de transport, mais aussi une activité agréable et un moyen d'appartenance sociale.
- Les usagers qui avaient accès à plusieurs appareils choisissaient l'appareil le plus adapté à l'infrastructure transport actif à laquelle ils devaient accéder au cours de leur trajet (par exemple, piste cyclable, trottoir, chemin partagé).

Recommandations

- Plusieurs usagers ont indiqué qu'ils aimeraient voir augmenter le nombre de voies de transport actif protégées disponibles et accessibles.
- Les dispositifs de modération du trafic, tels que les ronds-points et autres mesures visant à ralentir la circulation des véhicules, ont été mentionnés comme des moyens de rendre les trajets plus sûrs.
- Les utilisateurs ont recommandé de modifier la signalisation pour qu'elle soit plus inclusive pour les utilisateurs d'aide à la mobilité.

Orientations futures

Pour soutenir cette étude, nos partenaires communautaires nous ont aidés à développer une enquête continue pour évaluer les perspectives de tous les utilisateurs d'aide à la mobilité sur leur utilisation des voies de transport actif.



Remerciements

Cette étude sur les voies cyclables fait partie du partenariat Mobilité, Accès et Participation, financé par une subvention de partenariat du SSHRC, dirigé par le chercheur principal Ben Mortenson et basé sur le programme de recherche sur la réadaptation, qui fait partie du Centre for Aging SMART. Pour cette recherche, nous collaborons avec des membres de la communauté des personnes avec des incapacités, des cyclistes, des représentants des villes de Vancouver et de Burnaby, et les organisations communautaires Better Environmentally Sounds Transportation (BEST) et HUB Cycling.