



➤ Vision de la



Mobilité active

2023-2027 >>>>>



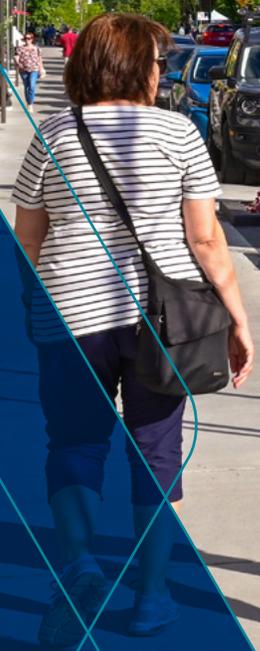


Table des matières >>>>

SOMMAIRE	6
Valoriser la mobilité active.....	8
LE CONTEXTE	10
Qu'est-ce que la mobilité active?.....	12
Pourquoi une vision de la mobilité active?	13
Un important potentiel à concrétiser.....	13
LA VISION DE LA MOBILITÉ ACTIVE	16
L'énoncé de vision.....	18
Les orientations de la Vision de la mobilité active	19
Orientation 1 : Accélérer le développement des réseaux de mobilité active	20
Orientation 2 : Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps.....	24
Orientation 3 : Assurer un niveau de confort des aménagements pour tout le monde ...	27
Orientation 4 : Jouer un rôle de cheffe de file et de facilitatrice dans l'essor d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité.....	30
La mobilité active et ses bienfaits	34
Population plus active, en santé et épanouie.....	36
Retombées économiques individuelles et collectives.....	37
Ce que d'autres villes inspirantes font	40
Victoria et Vancouver et leurs pistes cyclables AAA	40
Montréal et son Réseau express vélo.....	40
Grenoble et son réseau structurant Chronovélo	41
Ljubljana et ses multiples choix.....	41
Bogota, ville cyclable qui combine bien vélo et transport en commun.....	42
Inspirations d'approches pour créer une culture de la mobilité active	43
Ottawa et sa Charte du piéton.....	43
La « Journée Paris respire », une capitale sans voiture pendant sept heures.....	43
Déploiement de la vision de la mobilité active	44
Plan d'action et fiches-actions.....	44
Budget.....	45
GLOSSAIRE	46



C'est avec fierté que nous vous présentons la Vision de la mobilité active de la Ville de Québec. Ce n'est plus un secret : marcher, pédaler, monter à bord de l'autobus et, bientôt, du tramway, toutes ces actions occuperont dans les prochaines années une place croissante dans le quotidien des gens de Québec.

Les chiffres le démontrent : de 2011 à 2017, les déplacements à vélo ont augmenté de 36 %. Et ce n'est pas tout. En développant notre réseau cyclable à son plein potentiel, on estime que 217 000 déplacements supplémentaires pourraient être réalisés à vélo, chaque jour. C'est 10 fois plus qu'à l'heure actuelle!

À l'ère de l'action climatique, où le développement durable doit guider l'ensemble de nos décisions, les saines habitudes de vie, la réduction de notre empreinte environnementale et l'accessibilité universelle sont des enjeux qui doivent retenir notre attention. La Vision que nous présentons aujourd'hui se veut une réponse à cette nécessité collective d'agir.

Parmi nos projets innovants et ambitieux, soulignons le développement des corridors Vélo cité qui allient sécurité, rapidité et efficacité et qui seront intégrés au reste du réseau cyclable, en plus d'améliorer l'accès au réseau de transport en commun.

Cette Vision de la mobilité active constitue, donc, un pas dans la bonne direction afin de bâtir une ville verte où cohabitent harmonieusement tous les utilisateurs de la route, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes ou usagers du transport en commun.

Plus que jamais, nous devons travailler de concert afin d'offrir plus de choix de transport aux citoyens de Québec. Dans cette quête, je vous invite à considérer nos déplacements quotidiens non pas comme un mal nécessaire, mais comme une occasion unique de contribuer positivement à notre santé et à celle de la planète.

Bruno Marchand
Maire de Québec

Québec est une ville innovante, dynamique et ambitieuse. Cette Vision de la mobilité active reflète donc notre ADN.

Elle s'inscrit dans une façon globale de voir et de concevoir les déplacements actuels et du futur. Elle fait partie, au même titre que la Vision des déplacements à vélo, la Stratégie de sécurité routière et la Politique de viabilité hivernale, entre autres, de l'équation et de la solution.

Notre ambition est d'augmenter les déplacements à pied ou à vélo sur tout le territoire de la ville. D'ici 2027, nous visons à augmenter de façon importante leur nombre.

Utopique? Non, si on prend les moyens d'y arriver.

Nous souhaitons faire de la mobilité active un choix :

- Facile et simple d'utilisation;
- Accessible et disponible à l'année, notamment par le développement d'un réseau cyclable quatre saisons et de nouveaux engagements de déneigement de la Politique de viabilité hivernale;
- Sécuritaire;
- Connecté aux autres modes de transport, dont le transport en commun et le futur tramway.

Les effets se feront sentir dans tous les quartiers et les milieux de vie. Nos rues vont se transformer, devenir plus conviviales, plus vertes, plus propices à la marche et au vélo.

Cette Vision de la mobilité active a été élaborée à la suite d'une démarche de consultation publique complète réalisée auprès des citoyens et des organismes de Québec. Ce document n'est pas une fin en soi, mais plutôt une invitation à marcher côte à côte avec les citoyens et à poursuivre le dialogue.

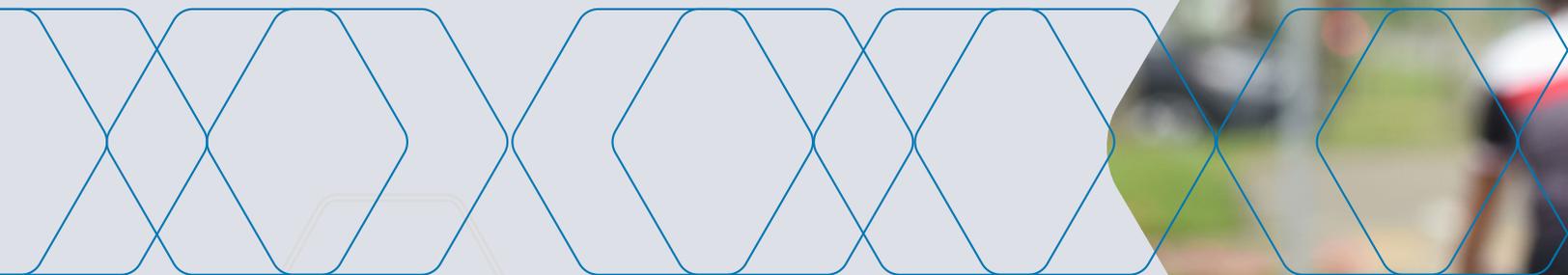


Pierre-Luc Lachance
Vice-président du comité exécutif
responsable de la mobilité active



SOMMAIRE

SOMMAIRE





Valoriser la mobilité active >>>>

Québec, ville dont la popularité croissante des modes actifs, tels que la marche et le vélo, s'observe au quotidien, présente des besoins grandissants en matière de déplacements. Plusieurs moyens de transport cohabitent déjà sur le territoire et bientôt s'ajoutera le tramway. Dans une approche globale de mobilité durable, le choix de se doter d'une vision d'ensemble de la mobilité active s'est imposé d'emblée. Avec cette vision, les déplacements des piétons et des cyclistes seront de plus en plus faciles, efficaces, confortables et sécuritaires, favorisant l'intermodalité, notamment avec le transport en commun et les vélos en libre-service.

La Vision de la mobilité active tient compte de la marche et de la pratique du vélo conventionnel ou à assistance électrique¹, et ce indépendamment de l'âge et de la capacité des personnes². Elle apporte de nombreux avantages, individuels et collectifs : meilleure qualité de vie, diminution de la pollution, amélioration de la santé de la population, retombées économiques et équité d'accès.

Plusieurs initiatives d'un peu partout dans le monde, certaines ayant déjà fait leurs preuves et d'autres ayant beaucoup de potentiel, ont servi d'inspirations à la Vision. Par exemple, la création de réseaux et de plans de mobilité active prévoyant des aménagements piétonniers et des pistes cyclables accessibles pour les personnes de tout âge et de toute capacité, les réseaux permettant des déplacements efficaces en site propre, la place prépondérante accordée à la mobilité active, l'adoption d'une charte du piéton, la tenue d'événements confirmant et célébrant la place du vélo sont autant de sujets qui ont influencé le contenu de la Vision.



La mobilité active fait partie du quotidien de nos déplacements.



Image conceptuelle du Tramway de Québec, quartier Saint-Roch.



La Ville met à la disposition des citoyens des supports à vélos pour faciliter les déplacements à bicyclette.

1 Dans le cadre de la Vision, lorsqu'il est mentionné le terme « vélo », cela fait référence aux vélos conventionnels et aux vélos à assistance électrique.

2 Cela signifie de tenir compte, entre autres, des caractéristiques des enfants, des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite, comme leur vitesse de déplacement, etc.

En mettant de l'avant cette vision ambitieuse, mais réaliste, la Ville répond aux enjeux sociaux et environnementaux du 21^e siècle en offrant des aménagements efficaces, confortables et sécuritaires à toute la population. Sa mise en œuvre repose sur les quatre orientations suivantes :

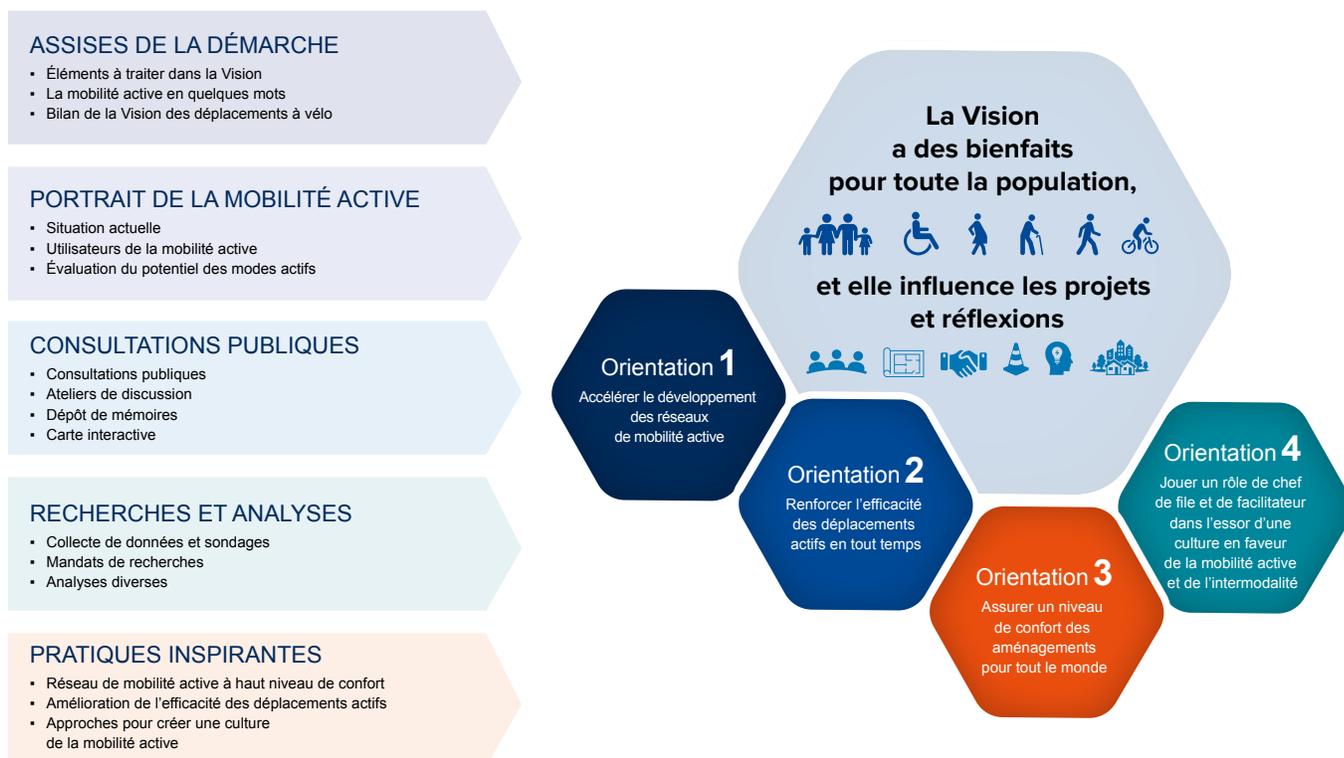
1. Accélérer le développement des réseaux de mobilité active;
2. Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps;
3. Assurer un niveau de confort des aménagements pour tout le monde;
4. Jouer un rôle de cheffe de file et de facilitatrice dans l'essor d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité.

La mise en œuvre de cette Vision et de ses actions sur le territoire de Québec nécessitera un effort continu, mais les réalisations influenceront les conditions de la mobilité pour les générations futures. Son contenu bonifiera de manière pertinente et cohérente les différents outils de planification de la Ville, en influençant positivement les façons de penser la ville comme telle et en offrant plus d'options de déplacement à toute la population de Québec.

La Vision place les citoyens au cœur d'une démarche de création d'une ville à échelle humaine, offrant des milieux de vie de qualité, répondant aux besoins variés de la population et prête à relever les défis des changements climatiques.

Le schéma suivant résume les grandes lignes de la démarche ayant permis d'élaborer la Vision. Il illustre la symbiose entre les orientations et les citoyens, en plus des bienfaits que la Vision apporte à ces derniers. En finalité, les citoyens sont au cœur de la démarche de la Vision.

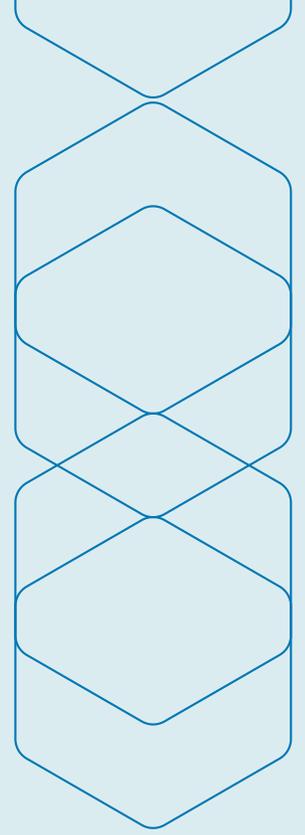
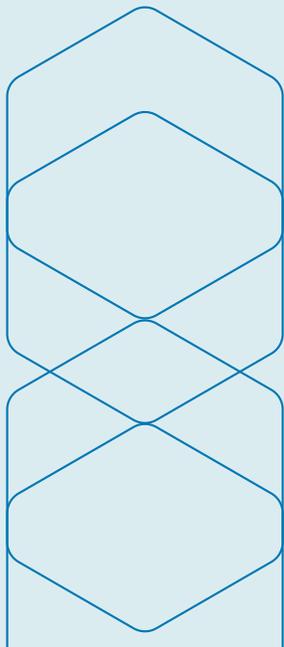
PILIERES



LE CONTEXTE



LE CONTEXTE





Crédit photo : Djany-Djoon Poulin

L'offre de vélo en libre-service est assurée par àVélo, qui est exploité par Capitale Mobilité. Ces vélos à assistance électrique sont mis à disposition dans plusieurs stations à travers la ville.

> Qu'est-ce que la mobilité active?

La mobilité active consiste en toute forme de déplacements effectués à l'aide de l'énergie humaine, avec ou sans assistance électrique. Par exemple, visiter des proches à la marche, se rendre au travail ou à l'épicerie à bicyclette, etc.

Les modes de transports actifs comprennent en grande majorité la marche, le vélo conventionnel, le vélo à assistance électrique, et les fauteuils roulants. À cette liste s'ajoutent d'autres équipements comme la planche à roulettes, le patin à roues alignées et la trottinette.

Ces moyens de transports actifs peuvent servir à tout le monde pour circuler en ville, et ce, quelle que soit l'heure de la journée ou la période de l'année. Ils peuvent se combiner au sein d'un même déplacement avec l'autobus, le traversier et la voiture. C'est ce qu'on appelle l'intermodalité.

UN EXEMPLE CONCRET D'INTERMODALITÉ?

Guy se rend tous les jours à vélo de son domicile au pôle d'échanges, où il gare son vélo, puis continue son trajet en tramway jusqu'à son bureau au centre-ville.



Image conceptuelle (Tramway de Québec).

Pour cette Vision...

La Vision de la mobilité active tient compte, notamment, des modes de transport actif suivants :

- La marche;
- Le vélo conventionnel;
- Le vélo à assistance électrique.

Elle tient aussi compte de l'intermodalité, car il existe un lien fort entre les modes actifs et le transport en commun. Le tout en respectant les principes d'accessibilité universelle.



Faciliter les déplacements piétons profite à tout le monde.

> Pourquoi une vision de la mobilité active?

Québec, c'est une diversité de gens qui circulent en ville avec des buts et des besoins différents en utilisant une variété de moyens de déplacement : marche, vélo, course à pied, transport en commun, vélo en libre-service, trottinette, patin à roues alignées, planche à roulettes, vélo à assistance électrique, voiture, moto, taxi, etc.



Promenade Samuel-De Champlain.

Parce que les déplacements actifs font partie intégrante du quotidien, seuls ou combinés avec d'autres moyens de transport, la Ville les considère comme une composante essentielle de la mobilité.

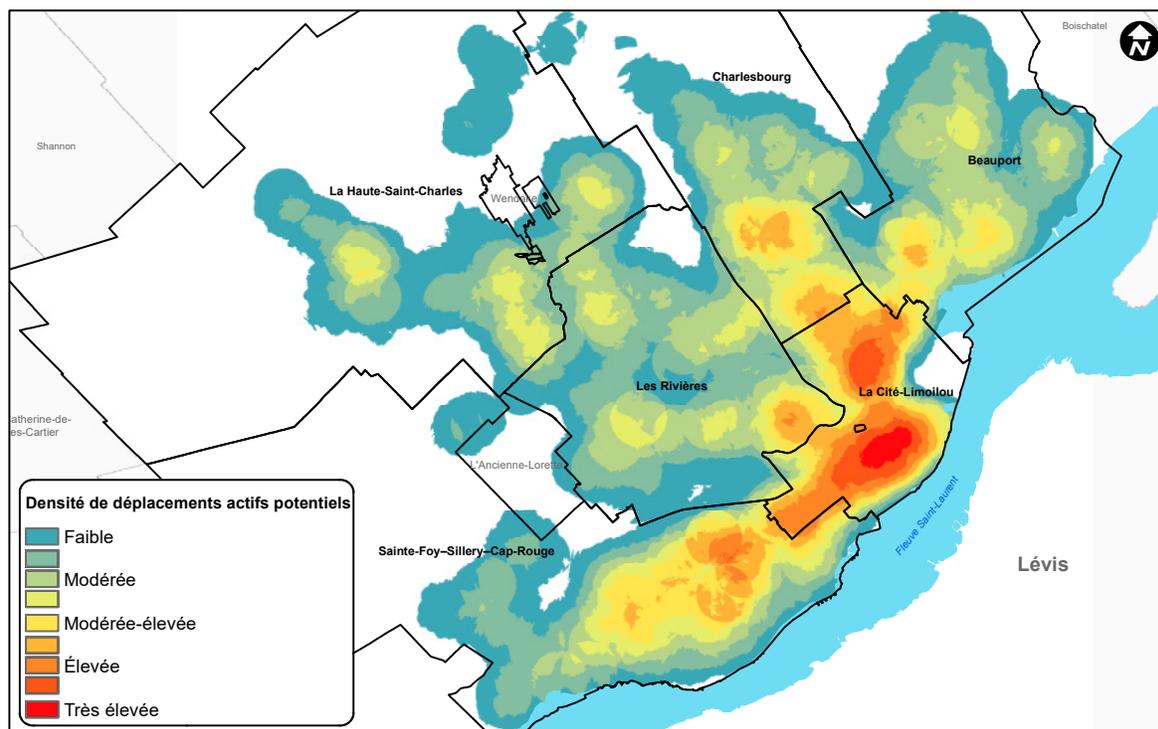
C'est pourquoi elle se dote d'une Vision de la mobilité active. Une telle vision permettra une planification qui engendrera le déploiement d'initiatives où les transports actifs seront au cœur des milieux, contribuant ainsi à offrir une diversité de choix de mobilité plus attrayants, davantage connectés, accessibles pour tous et à faible coût.

Un important potentiel à concrétiser

Les travaux de la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal, effectués pour le compte de la Ville de Québec, révèlent tout le potentiel latent de la mobilité active qui ne demande qu'à être concrétisé.

Lors d'un jour typique de semaine, la population de Québec effectue environ 184 000 déplacements en transport actif. Le potentiel de déplacements additionnels est grand : il est évalué à environ 268 000. La carte et le tableau qui suivent illustrent la répartition de ces potentiels à l'échelle de la ville et par arrondissement. Les détails et les précisions sur ces potentiels, l'évolution et les dynamiques de la mobilité active se retrouvent dans le [Portrait de la mobilité active actuelle et potentielle](#) qui est accessible du site Web de la Vision.

Répartition des déplacements actifs supplémentaires potentiels



Nombre potentiel de déplacements actifs supplémentaires par arrondissement

Arrondissement	Nombre de déplacements actifs supplémentaires potentiels
Beauport	38 800
Charlesbourg	38 200
Les Rivières	40 600
La Cité-Limoilou	62 500
La Haute-Saint-Charles	31 200
Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge	56 600
Total	267 900

Les villes mentionnées dans le tableau ci-dessous présentent une ou des similarités avec la ville de Québec : taille semblable, présence de neige ou de précipitations importantes, relief important du terrain. En comparant leurs parts d'utilisation de la marche et du vélo avec celles de Québec, on constate la possibilité de concrétiser le potentiel en transport actif.

Comparaison de l'utilisation des transports actifs : Québec et six villes à travers le monde

Ville	Population (arrondis)	Utilisation Marche	Utilisation Vélo	Utilisation Transports actifs (M+V)
Québec ^a	550 000 habitants	11 % (2017)	1,5 % (2017)	12,5 % (2017)
Minneapolis/St-Paul (Minnesota, USA) ^b	430 000 habitants	16 % (2019) Cible 2030 : 25 %	3 % (2019) Cible 2030 : 10 %	19 % (2019)
Bordeaux (France) ^c	270 000 habitants	29 % (2017) Cible 2030 : 32 %	8 % (2017) Cible 2030 : 18 %	37 % (2017)
Helsinki (Finlande) ^d	655 000 habitants	21 % (2016)	8 % (2016)	29 % (2016)
Malmö (Suède) ^e	320 000 habitants	14 % (2018)	26 % (2018)	40 % (2018)
Dublin (Irlande) ^f	555 000 habitants	18 % (2020)	7 % (2020)	25 % (2020)
Graz (Autriche) ^g	290 000 habitants	19 % (2018)	19 % (2018)	38 % (2018)

a. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, Communauté métropolitaine de Québec, Ville de Québec et Ville de Lévis (2019), Enquête Origine-Destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis – Traitement : Ville de Québec.

b. Ville de Minneapolis, Minneapolis Streets 2030 : <https://go.minneapolismn.gov/minneapolis-streets-2030> (anglais seulement).

c. Dossier de presse, 10 septembre 2021, Conférence de rentrée du président de Bordeaux Métropole, Schéma des mobilités 2020-2030, p. 10. https://www.bordeaux-metropole.fr/content/download/141292/1754750/version/2/file/DP_Schema_des_mobilites_2020-2030_20210910.pdf

d. Deloitte (2019). « Deloitte City Mobility Index- Helsinki », https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4331_Deloitte-City-Mobility-Index/Helsinki_GlobalCityMobility_WEB.pdf (anglais seulement)

e. Travel habits of residents - Malmö stad (malmo.se). <https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Facts-and-statistics-in-english/Travel-habits-of-residents.html>

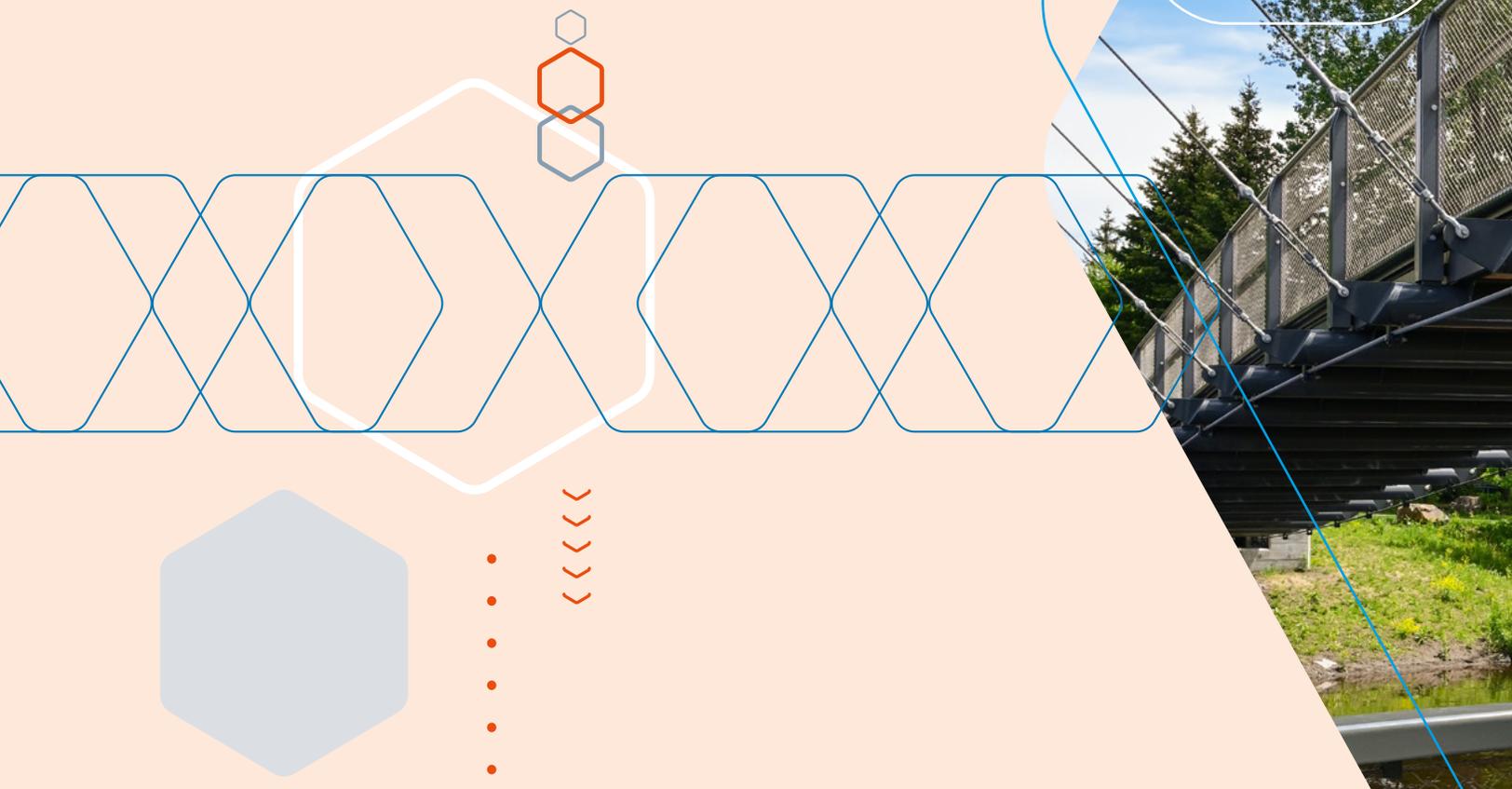
f. Deloitte City Mobility Index 2020». Deloitte Insights. Archived (PDF) from the original on 2021-06-07.

g. Ville de Graz, « Mobilitätserhebung der Wohnbevölkerung 2021 », <https://www.graz.at/cms/beitrag/10192604/8032890/Mobilitaetsverhalten.html>

LA VISION

LA VISION DE LA MOBILITÉ ACTIVE

La démarche des dernières années a permis d'élaborer une Vision de la mobilité active ambitieuse pour la Ville de Québec et de se donner les outils pour la réaliser. Sa déclaration d'intention claire et soutenue par des orientations qui deviendront les lignes directrices des actions à poser pour transformer le territoire et améliorer la qualité de vie de tous dans les années à venir.





»
»
»
»
»

« À Québec, les transports actifs offrent à la population un choix accessible, naturel, efficace, sécuritaire et confortable pour se déplacer partout en ville, en tout temps. »



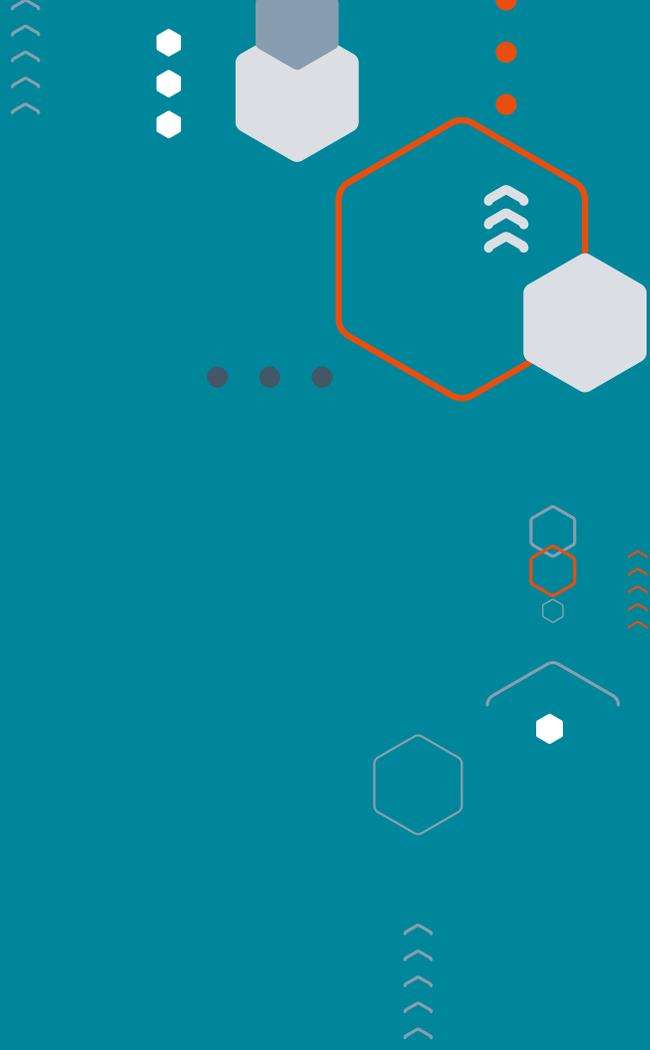
L'énoncé de vision >>>>

En 2027, la marche, le vélo ainsi que les autres modes de transports actifs, seront, pour la population de Québec, un choix naturel, ou très complémentaire, pour se déplacer. Chacun reconnaîtra leur importance, quelle qu'en soit leur utilisation.

La très grande majorité de la population aura accès à des aménagements sécuritaires, reliés entre eux, confortables et adaptés à la vie de tous les jours. Au quotidien, la marche, le vélo et le transport en commun seront des modes de déplacement pratiques et faciles à utiliser toute l'année durant, et ce, pour les personnes de tout âge et de toute capacité.

La Ville sera ambitieuse et basera ses actions sur une approche objective et rigoureuse. Elle agira comme cheffe de file pour traduire et intégrer les besoins de la population en transports actifs et collectifs³ dans la planification du territoire et le développement des projets, de manière à créer des milieux de vie répondant aux attentes de ses habitants.

³ Bien que les actions de la Ville portent principalement sur les transports actifs et l'intermodalité avec le transport en commun, la connectivité avec d'autres modes, tel le traversier, est possible.



Les orientations de la Vision de la mobilité active

La Vision s'appuie sur quatre orientations.

1 : Accélérer le développement des réseaux de mobilité active

La première orientation touche des concepts applicables à l'ensemble du territoire de la ville. Elle vise à relier les quartiers et à donner accès aux principaux lieux d'activité et d'intermodalité par le développement de réseaux piétonniers et cyclables bien maillés, continus, connectés entre eux et desservant un maximum de citoyens.



Imaginez... à la marche, à vélo ou en combinant les modes actifs et le transport en commun

- Se déplacer de façon continue, de chez soi à son lieu de destination, dans son quartier ou dans la ville.
- Avoir le choix entre plusieurs itinéraires et, si ce n'est pas le cas, savoir que celui qui est offert a été pensé pour l'utilisation de ces modes.
- Parcourir de plus longues distances grâce à des réseaux interconnectés et conçus pour faciliter le transfert entre les modes.



CITOYENNE EN ACTION

Geneviève quitte sa maison de Beauport avec ses enfants pour se rendre à la garderie à vélo sur une piste cyclable dédiée et assez large pour accueillir son chariot. Ensuite, elle suit son parcours cyclable habituel jusqu'au pôle d'échanges D'Estimauville. Elle stationne son vélo dans la vélostation sécurisée et monte dans le tramway vers le quartier Saint-Roch pour y travailler.

► Objectifs

Pour accélérer le développement des réseaux piétonniers et cyclables, assurer l'accès au transport en commun, la Ville vise à atteindre les objectifs suivants :

- Développer les réseaux en fonction des lieux d'intérêt propres à chaque quartier;
- Développer des corridors cyclables structurants permettant à tout type de cyclistes d'accéder aux destinations majeures de la ville de façon rapide, sécuritaire, confortable et agréable;
- Assurer l'accès aux principales destinations et aux lieux propices à l'intermodalité;
- Faciliter le franchissement des contraintes⁴ comme les côtes, les cours d'eau, les autoroutes, les voies ferrées, etc.;
- Aménager et redévelopper la ville en créant des milieux de vie à l'échelle humaine, et ce, en localisant les différents lieux d'activité d'un quartier en fonction des distances parcourables à la marche et à vélo;
- Poursuivre en continu l'acquisition de nouvelles connaissances sur l'utilisation des réseaux piétonnier et cyclable afin de les améliorer.



Les rues partagées favorisent une saine cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes sur la voie publique et permettent un partage de l'espace plus équitable entre ces modes de transports.



La passerelle de la Tortue enjambant la rivière Saint-Charles permet de franchir une contrainte naturelle et de relier le quartier Saint-Roch à Limoilou.

⁴ Dans le cadre de la Vision, les contraintes font référence aux contraintes naturelles et anthropiques.



► Actions incontournables

L'atteinte des objectifs de cette orientation passera par des actions concrètes :

- Saisir les opportunités des projets d'infrastructures pour intégrer les besoins en transport actif;
- Réaliser les projets qui offrent le plus de potentiel pour le développement de la marche et du vélo;
- Planifier, concevoir et réaliser des infrastructures utilitaires à haut niveau de service pour la pratique du vélo, dont la mise en place des corridors Vélo cité;
- Mettre en œuvre une stratégie de déploiement des stationnements pour vélos à l'échelle de la ville afin de répondre aux besoins des cyclistes;
- Accompagner Capitale Mobilité et le Réseau de transport de la Capitale dans la mise en œuvre du service à Vélo en misant sur une étroite collaboration, assurant ainsi un déploiement synergique avec les projets de la Vision;
- Cibler les meilleurs endroits où franchir les contraintes pour y installer des infrastructures, comme des ascenseurs, des viaducs ou des passerelles;
- Anticiper et planifier les besoins en mobilité active lors de l'élaboration des outils de planification, tels que les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et les visions d'aménagement, ou lors d'ouvertures de rues afin de s'assurer de répondre à l'utilisation actuelle et projetée de la marche et du vélo;
- Accompagner les promoteurs immobiliers et les propriétaires dans la transformation des sites pour intégrer les besoins en mobilité active;
- Réviser la réglementation entourant les nouvelles constructions, l'agrandissement ou le changement d'usage de constructions existantes afin d'y intégrer des normes pour favoriser la mobilité active;
- Documenter en continu l'utilisation des réseaux et l'évolution des pratiques.

► Indicateurs de réussite et cibles

Les indicateurs suivants permettront de mesurer l'atteinte des objectifs de l'orientation 1 :

- Investissements *per capita* liés à la Vision :
 - ▶ Cible : **36 \$ par habitant par année** à partir de 2024;
 - Valeur de référence : 15 \$ par habitant (2022).
- Nombre de corridors Vélo cité pleinement complété ou amorcé :
 - ▶ Cible : **3 corridors Vélo cité** avant 2028;
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023.
- Longueur bonifiée⁵ du **réseau piétonnier** :
 - ▶ Cible : **75 kilomètres** avant 2028;
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023.
- **Longueur ajoutée** au réseau cyclable :
 - ▶ Cible : **60 kilomètres** avant 2028, incluant les corridors Vélo cité;
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023.
- Nombre d'interventions en faveur de la mobilité active dans les zones de franchissement de contraintes naturelles et anthropiques :
 - ▶ Cible : **8 interventions** avant 2028;
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023.
- Réaliser les **projets piétonniers et cyclables prioritaires** de chaque arrondissement :
 - ▶ Cible : **Réseau piétonnier : 2 projets par arrondissement** parmi les plus prioritaires avant 2028
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023.
 - ▶ Cible : **Réseau cyclable : 2 des 10 priorités d'arrondissement** avant 2028;
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023.
- **Pourcentage de la population située à moins de 150 mètres du réseau cyclable** :
 - ▶ Cible : **52,2 %**
 - Valeur de référence : 47,2 % (adoption de la Vision – 2023).

⁵ Comprend, entre autres, l'ajout, l'élargissement et la mise aux normes.

2

Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps

L'orientation 2 met de l'avant l'efficacité des déplacements. Pour ce faire, les réseaux piétonniers et cyclables doivent minimiser les distances à parcourir ainsi que les temps réels et perçus lors des déplacements. Ils doivent aussi être accessibles à toute heure de la journée et tous les jours de l'année. L'efficacité des déplacements actifs repose sur des réseaux configurés pour tenir compte des réalités de tous les usagers de la mobilité active, et ce indépendamment de leur âge et de leurs capacités.

Imaginez... à la marche, à vélo ou en combinant les modes actifs et le transport en commun

- Se déplacer de façon efficace et rapide, de jour comme de nuit, tous les jours de l'année, en été comme en hiver.
- Se déplacer sous un éclairage suffisant aux endroits nécessaires et dès que la lumière naturelle disparaît, et ce, même l'automne ou l'hiver.
- Éviter les inconforts, les risques et les grands détours lors de déplacements actifs dans les zones d'intervention en période de travaux.
- Se déplacer sur des infrastructures dimensionnées et aménagées de manière à permettre à tout le monde d'y circuler à différentes vitesses et d'effectuer des dépassements, sans danger ou inconvénient.
- S'orienter facilement grâce à des panneaux lisibles indiquant les meilleurs itinéraires à suivre, et ce, de manière permanente, lors de travaux ou d'événements.



CITOYENNE EN ACTION

Bianca est une grande lectrice. Elle se rend à pied à la bibliothèque de Val-Bélair plusieurs fois par mois en soirée, surtout l'hiver. L'éclairage sécuritaire, le déneigement adéquat et les traverses piétonnes efficaces font qu'elle se sent en sécurité et qu'elle gagne du temps pour lire le dernier roman de son autrice préférée.

► Objectifs

Pour renforcer l'efficacité des déplacements actifs, particulièrement à pied et à vélo, en tout temps et sur l'ensemble de son territoire, la Ville vise à atteindre les objectifs suivants :

- Optimiser les temps de déplacements à pied, à vélo et pour accéder aux transports en commun;
- Offrir des réseaux accessibles 24 h/24, 7 jours par semaine, pendant les quatre saisons;
- Uniformiser la conception du réseau pour une meilleure lisibilité des parcours et des lieux d'intermodalité :
 - Cela permet à tout le monde de connaître la manière d'agir et de circuler dans les différentes parties du réseau.
- Concevoir les aménagements de façon à assurer un haut niveau de service pour les modes actifs, en tronçon comme aux intersections.



Avec sa couleur verte, le sas vélo offre un espace sécuritaire aux feux de circulation pour que les cyclistes s'arrêtent devant les voitures.

► Actions incontournables

L'atteinte des objectifs de cette orientation passera par des actions concrètes :

- Créer des raccourcis pour améliorer l'efficacité des déplacements actifs, entre autres pour favoriser l'accès au transport en commun et aux lieux d'intérêts;
- Mailler l'ensemble des réseaux de transport actif en portant une attention particulière à connecter les axes hors rue;
- Éclairer adéquatement les aménagements piétonniers et cyclables;
- S'assurer, lors de réaménagement de rue, d'offrir un cheminement piéton sans obstacle et efficace à l'année;
- Poursuivre le déploiement du réseau cyclable quatre saisons;
- Optimiser les étapes nécessaires à l'ouverture et la fermeture du réseau cyclable de manière à rendre praticables le plus longtemps possible les tronçons n'étant pas déjà quatre saisons;
- Améliorer la gestion des chantiers et des entraves pour diminuer les incidences sur les déplacements actifs et sur l'accès au transport en commun en prenant en compte l'accessibilité universelle;
- Documenter l'état des infrastructures pour les piétons et les cyclistes afin d'assurer leur entretien et d'élaborer un plan pour en assurer la pérennité;
- Planter des aménagements cyclables ou des types de marquage au sol qui assurent un niveau de confort constant, peu importe la saison;
- Systématiser les aménagements favorisant la mobilité active. Par exemple, la création de rues partagées, l'identification de contresens cyclables ou de traverses piétonnes visibles;

- Améliorer la signalisation permettant de s'orienter et de se retrouver facilement sur les réseaux piétonniers et cyclables;
- Adapter les temps d'attente et le temps de traverse aux intersections en fonction des comportements de tous et des besoins en mobilité active;
- Dimensionner adéquatement les infrastructures pour les piétons et les cyclistes en fonction de l'achalandage et de l'occupation actuelle et projetée.

► Indicateurs de réussite et cibles

Les indicateurs suivants permettront de mesurer l'atteinte des objectifs de l'orientation 2 :

- Nombre de **kilomètres déneigés ajoutés** au réseau cyclable quatre saisons :
 - Cible : ajouter **65 kilomètres** avant 2028;
 - Valeur de référence : 62,5 kilomètres déneigés durant la période hivernale 2022-2023.
- Pourcentage des **réseaux actifs hors rue qui sont éclairés** :
 - Cible : **réseau piétonnier : 20 %**, ajout d'éclairage sur près de 5,4 km du réseau piétonnier hors rue;
 - Valeur de référence : réseau piétonnier : 18,2 %, à partir du mois de juin 2023.
 - Cible : **réseau cyclable : 25 %**, ajout d'éclairage sur près de 5,3 km du réseau cyclable hors rue;
 - Valeur de référence : réseau cyclable : 17,9 % à partir du mois de juin 2023.
- Efficacité des intersections munies de feux de circulation pour les modes actifs :
 - Cible : **améliorer l'efficacité de 40 intersections** munies de feux de circulation pour les piétons et/ou les cyclistes;
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023.
- Durée de la période au cours de laquelle le réseau cyclable est praticable :
 - Cible : **184 jours** (à partir de 2024);
 - Valeur de référence : valeur à venir en 2024.



La pratique du vélo quatre saisons est grandissante et se démocratise sur le territoire de la ville. Pour la saison hivernale 2022-2023, près de 108 km de voies cyclables ont été entretenus, soit 62,5 km déneigés et 45,5 km damés.

3

Assurer un niveau de confort des aménagements pour tout le monde

Parmi les concepts à retenir de l'orientation 3, le confort est le plus important. À l'échelle locale, les infrastructures des réseaux de transport actif doivent être conçues pour être confortables pour l'ensemble de la population. Considérant que ce sont les aménagements qui rendent certaines personnes plus vulnérables que d'autres, les aménagements doivent répondre aux critères d'accessibilité universelle. En misant sur le confort, tout le monde y gagne et la convivialité de l'espace urbain s'en voit améliorée.

Imaginez... à la marche, à vélo ou en combinant les modes actifs et le transport en commun

- Se sentir à l'aise de se déplacer en solo ou avec un enfant, sans gêne, quelle que soit sa condition.
- Au soleil tapant ou sous la pluie, les aménagements considèrent l'exposition aux éléments grâce aux arbres qui créent de l'ombrage, à des options de parcours de remplacement moins bruyants, etc.
- Se sentir confortable et à sa place d'emprunter n'importe quel parcours, les aménagements favorisent ces modes de transport.



CITOYENS EN ACTION

Retraités de longue date, Hassan et sa femme Sarah aiment se rendre à pied au Marché public de Sainte-Foy. Lors de leur déplacement, ils profitent de l'ombre des arbres et de trottoirs larges. Au retour, ils prennent souvent une petite pause sur un banc pour déguster quelques-uns de leurs achats, ce qui permet également à Sarah de se reposer en raison de sa récente opération au genou.

► Objectifs

Dans le but d'assurer un bon niveau de confort des aménagements pour tout le monde, la Ville vise à atteindre les objectifs suivants :

- Offrir un réseau confortable, sans obstacle et convivial;
- Proposer des lieux d'intermodalité accessibles, confortables et sécuritaires;
- Gérer les intersections et concevoir les aménagements qui les accompagnent en intégrant les besoins des personnes de tout âge et de toute capacité;
- Établir les bases de la cohabitation souhaitée entre les usagers en tenant compte des micromobilités sur le réseau hors rue comme les planches à roulettes électriques, les trottinettes électriques, les *hoverboards*, les gyroroues, etc.

► Actions incontournables

L'atteinte des objectifs de cette orientation passera par des actions concrètes :

- Inclure les besoins en mobilité active et d'accessibilité universelle dans tous les projets de réfection et d'ouverture de rue;
- Actualiser le *Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec* et s'assurer que les aménagements piétonniers et cyclables proposés soient adaptés au milieu d'implantation en plus d'être sécuritaires et confortables pour l'ensemble de la population;
- Analyser les besoins de mise à niveau des réseaux piétonnier et cyclable existant en tenant compte des critères contenus dans le nouveau *Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec*, prioriser les mises à niveau nécessaires et réaliser les plus prioritaires;
- Intégrer aux projets d'aménagement piétonniers et cyclables les besoins pour le verdissement, la plantation d'arbres et autres composantes durables;
- Assurer l'accès à pied et à vélo aux écoles primaires dans le cadre de travaux liés à l'aménagement de corridors scolaires;
- Aménager des lieux de correspondance et d'intermodalité accessibles, sécuritaires et confortables pour toutes les clientèles, par exemple en famille, à vélo, à pied, à mobilité réduite, etc.;
- Analyser le sentiment de sécurité de la population aux intersections et entre celles-ci et adapter leur aménagement selon les observations et les résultats obtenus;
- Faire le portrait des déplacements sur les pistes cyclables hors rue de Québec, réviser la réglementation et sensibiliser les usagers aux meilleurs comportements à adopter;
- Assurer une veille des pratiques émergentes, entre autres, les vélos à assistance électrique et les micromobilités, et poursuivre la collaboration avec le ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec et les autres municipalités pour bien les encadrer.



La Vision considère les besoins de toutes les personnes.

► Indicateurs de réussite et cibles

Les indicateurs suivants permettront de mesurer l'atteinte des objectifs de l'orientation 3 :

- **Nombre de kilomètres du réseau cyclable** mis à niveau :
 - Cible : **50 kilomètres** avant 2028;
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023
- Bilan du **nombre d'arbres aux abords des projets** découlant de la Vision :
 - Cible : avoir un **bilan positif chaque année**;
 - Valeur de référence : valeur à venir en 2024.
- Comparaison de l'espace dédié aux modes actifs et au verdissement avant et après les aménagements :
 - Cible : le faire pour l'ensemble des projets;
 - Valeur de référence : non applicable.
- Pourcentage des écoles primaires visées par les projets de la *Stratégie de sécurité routière* pour lesquelles l'accessibilité cyclable a été analysée :
 - Cible : 100 % des écoles primaires traitées durant l'année en cours, et ce, dès 2025;
 - Valeur de référence : sans objet.
- Évaluation du sentiment de sécurité par rapport aux réseaux piétonniers et cyclables :
 - Cible : le faire pour tous les projets ayant eu droit à une activité de participation citoyenne active (questionnaire ou atelier);
 - Valeur de référence : sans objet.

4

Jouer un rôle de cheffe de file et de facilitatrice dans l'essor d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité

Le principal concept qui émerge de l'orientation 4 est sans aucun doute le développement de la culture piétonne, cycliste et intermodale. Cette « culture de mobilité active » se veut englobante et inclusive. Elle comprend aussi bien la publicisation d'initiatives communautaires que l'appui à des événements, en passant par la création de partenariats, le développement d'un réflexe propice aux modes actifs ainsi que la contribution à reconnaître et à célébrer la mobilité active.

Imaginez... à la marche, à vélo ou en combinant les modes actifs et le transport en commun

- Percevoir la prise en compte de ces modes dans toutes les décisions et actions de la Ville.
- Constater la présence d'aménagements qui, même s'ils ne nous concernent pas directement, ont un effet bénéfique sur l'ensemble de la communauté.
- Disposer d'aménagements de qualité qui contribuent à rendre la ville encore plus belle, plus agréable et plus verte.
- Être fier d'avoir adopté le transport actif dans son quotidien.



CITOYEN EN ACTION

Michel a participé à une fête de quartier dans Vanier pour l'inauguration d'un nouveau pont cyclopiéton qui lui sera bien utile. Même si son conjoint ne fait pas de vélo, il peut l'utiliser à pied. Celui-ci est fier d'habiter une ville qui prend en compte les besoins des piétons et des cyclistes... et de Michel qui a repris la forme depuis qu'il fait plus de vélo!

► Objectifs

Pour assurer un rôle de cheffe de file et de facilitatrice dans l'essor d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité, la Ville vise à atteindre les objectifs suivants :

- S'affirmer comme cheffe de file et s'engager en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité;
- Promouvoir et célébrer la pratique de la mobilité active ainsi que les nouveaux aménagements qui la favorisent;
- Informer et sensibiliser adéquatement la population, le milieu et ses organismes ainsi que les décideurs.

► Actions incontournables

L'atteinte des objectifs de cette orientation passera par des actions concrètes :

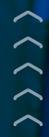
- Développer un réflexe de transport actif dans les activités de la Ville :
 - Dès que la Ville organise un événement, propose une activité ou autre, elle doit penser automatiquement au vélo et à la marche comme moyens pour y accéder.
- Organiser des formations destinées aux employés municipaux sur les aménagements en faveur de la marche et du vélo dans une optique d'amélioration continue;
- Bonifier les méthodes de travail et les réflexes d'équipe pour tenir compte systématiquement de l'accessibilité universelle ainsi que les besoins des piétons et cyclistes dans tous les projets de la Ville;
- Élaborer et mettre en œuvre un plan de communication qui fait la promotion de la pratique des modes de déplacement actif et des bons comportements;
- Organiser des journées de célébration de la mobilité active inspirées du concept de Ciclovía⁶;
- Planifier et réaliser l'implantation d'un parc éducatif pour cyclistes sur le territoire de la ville;
- Soutenir des initiatives du milieu en faveur de la pratique de la marche, du vélo ou de l'intermodalité;
- Inciter les organisations, les établissements d'enseignement et les grands pôles d'emploi à mettre en place des mesures en faveur de la mobilité active;
- Faire reconnaître les actions en mobilité active et d'intermodalité de la Ville par l'obtention de certifications;
- Visiter les infrastructures avant et après les travaux de réaménagement dans un but d'amélioration continue et d'appropriation des projets par les personnes et organisations participantes, engagées et mobilisées;
- Créer un comité consultatif qui fera le suivi des actions de la Vision;
- Intégrer l'information pertinente à la pratique de la marche, du vélo et de l'intermodalité dans les différentes plateformes de communication de la Ville.

6 Événement sur une journée qui vise à fermer certaines rues aux véhicules motorisés afin de donner tout l'espace aux marcheurs et aux cyclistes.

► Indicateurs de réussite et cibles

Les indicateurs suivants permettront de mesurer l'atteinte des objectifs de l'orientation 4 :

- Nombre de **séances d'information et de consultation citoyennes** :
 - ▶ **Cible** : en tenir **pour 100 % des projets** dont les impacts requièrent une activité de participation citoyenne;
 - Valeur de référence : 100 % (2022) – Pour 2023, le nombre de séances sera comptabilisé en 2024.
- **Taux de satisfaction sur les services** de la Ville en matière de mobilité active :
 - ▶ **Cible** : note globale moyenne de plus de **7,5/10 pour le réseau piétonnier**.
Note globale moyenne de plus de **7,5/10 pour le réseau cyclable**;
 - Valeur de référence : non disponible.
- Nombre de personnes au sein de la population de Québec rejointes par les campagnes et les activités en faveur des transports actifs et de l'intermodalité :
 - ▶ **Cible** : variable en fonction des campagnes et activités;
 - Valeur de référence : non disponible.
- Nombre de sorties terrain effectuées en groupe par le personnel travaillant sur des projets liés à la Vision :
 - ▶ **Cible** : une sortie terrain par année impliquant simultanément du personnel d'au minimum 3 Services;
 - Valeur de référence : cible atteinte (2022).
- Mesures favorisant l'apprentissage du vélo :
 - ▶ **Cible** : inaugurer un parc éducatif pour cyclistes avant 2028;
 - Valeur de référence : à partir du mois de juin 2023.
- Nombre de certifications en faveur de la mobilité active obtenues par la Ville :
 - ▶ **Cible** : avoir une certification en faveur de la mobilité active avant 2028;
 - Valeur de référence : non applicable.



> La mobilité active et ses bienfaits



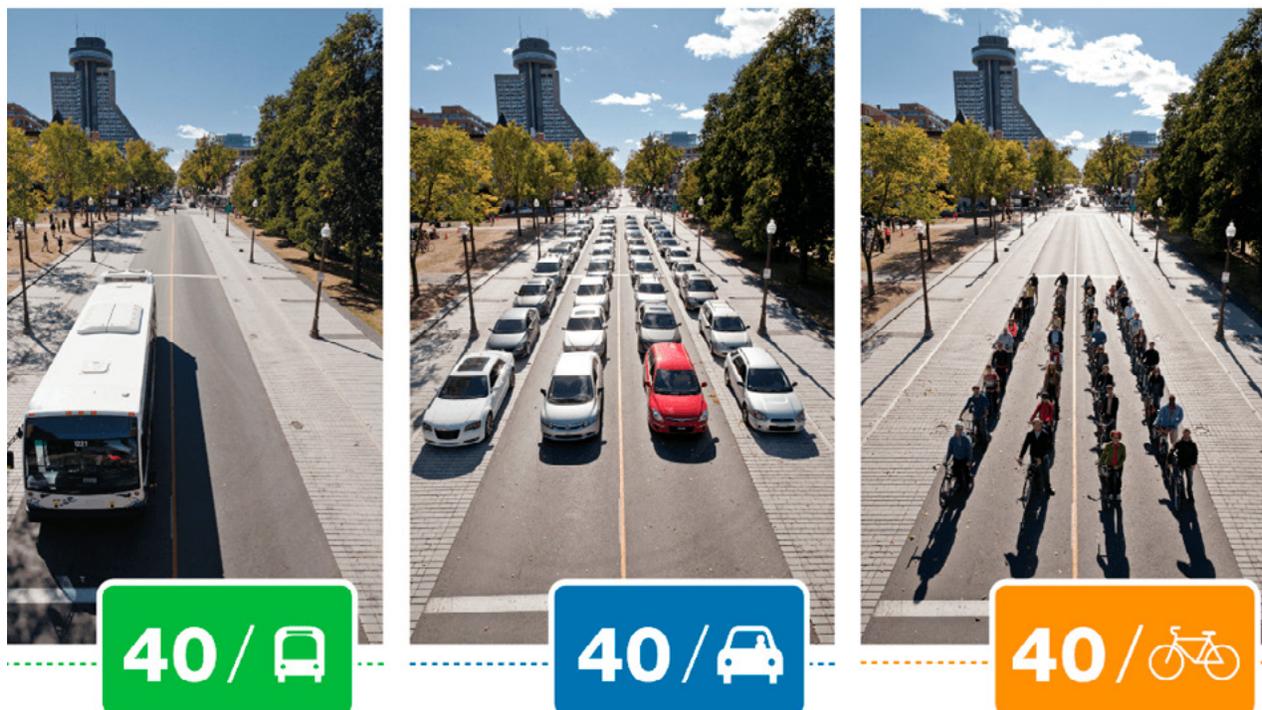
Se déplacer à pied, à vélo ou en combinant l'un de ces modes au transport en commun entraîne de nombreux avantages individuels et collectifs.

En effet, l'augmentation de la pratique de la mobilité active génère plusieurs bienfaits sur le bien-être physique, social et mental et contribue à améliorer les milieux de vie.

En intervenant en faveur de la mobilité active, cela contribue au développement durable. Cela s'exprime notamment en concevant un projet pour les besoins d'aujourd'hui et de demain, sans altérer la capacité des générations futures de répondre à leurs besoins tout en tenant compte des enjeux environnementaux, sociaux et économiques.

Ainsi, les actions posées par la Ville amènent des bénéfices pérennes pour toute la population.

Milieux de vie de qualité, environnement sain



Source : Accès transport viable.

La mobilité active contribue à la création de milieux de vie de qualité et d'un environnement sain, en permettant, entre autres de :

- **Diminuer l'émission collective des gaz à effet de serre**, les émissions de particules fines, la pollution atmosphérique et sonore;
- Diminuer l'empreinte écologique collective :
 - ▶ **L'empreinte écologique d'un cycliste** équivaut à **10 % celle d'un automobiliste**.
- Réduire la circulation automobile et la congestion :
 - ▶ Chaque personne qui opte pour la marche ou le vélo plutôt que l'auto solo allège la circulation.
- Favoriser un meilleur partage de la rue et des espaces urbains :
 - ▶ Comme représenté dans l'image, la surface nécessaire pour déplacer 40 personnes est de 800 m² en auto solo, de 40 m² en autobus et de 80 m² à vélo.



Population plus active, en santé et épanouie

Les principaux bienfaits du transport actif en termes de santé, d'équité et d'accessibilité ne sont plus à démontrer. Parmi ses effets les plus importants, le transport actif permet de :

- Diminuer les risques de décès et de maladies ainsi que les dépenses du système de santé :
 - ▶ Aller au travail à vélo ou à pied diminue le risque de développer une maladie chronique de 11 %⁷;
 - ▶ Les personnes qui utilisent le vélo pour se rendre au travail ou à l'école ont un risque de décès 41 % inférieur à celui des personnes qui utilisent la voiture ou le transport en commun⁸;
 - ▶ Au Canada, 15 300 décès prématurés peuvent être liés à la pollution de l'air (particules fines, dioxyde d'azote, ozone)⁹.
- Augmenter la productivité¹⁰ et diminuer le taux d'absentéisme¹¹ au travail;



Aller
au travail
à vélo ou à pied
diminue le risque
de développer
une maladie chronique de

11 %



7 Gouvernement du Canada (2022). « La Stratégie nationale de transport actif 2021-2026 », <https://www.infrastructure.gc.ca/trans/nats-strat-snta-fra.html>

8 City of Windsor (2019). « Active Transportation Master Plan », <https://www.citywindsor.ca/residents/Construction/Environmental-Assessments-Master-Plans/Documents/Active%20Transportation%20Master%20Plan%20Final%20Report.pdf> (anglais seulement), p.11.

9 Gouvernement du Canada (2021). « Les impacts sur la santé de la population de l'air au Canada : Estimation de la morbidité et des décès prématurés- rapport 2021 », <https://www.canada.ca/fr/sante-canada/services/publications/vie-saine/2021-effets-pollution-air-interieur-sante.html>

10 Burton, W. N., Chen, C.-Y., et coll. (2006). « The Association Between Health Risk Change and Presenteeism Change », Journal of Occupational and Environmental Medicine, vol.48, n°3, p. 252-263.

Cancelliere, C., Cassidy, J. D., et coll. (2011). « Are Workplace Health Promotion Programs Effective at Improving Presenteeism in Workers? A Systematic Review and Best Evidence Synthesis of the Literature », BMC Public Health, vol.11, n°1, p. 395.

Pelletier, B., Boles, M., et coll. (2004). « Change in Health Risks and Work Productivity Over Time », Journal of Occupational and Environmental Medicine, vol. 46, n° 7, p. 746-754.

11 Hendriksen, J.M. Ingrid, et coll. (2010). « The Association Between Commuter Cycling and Sickness Absence », Preventive Medicine, vol.51, n°2, p. 132-135.

- Avoir plus de temps pour soi :
 - ▶ à l'heure de pointe, les trajets de 5 kilomètres et moins sont plus rapides à vélo qu'en voiture¹²;
 - ▶ utiliser les transports actifs c'est partir à l'heure désirée, sans horaire à respecter, ni de temps de congestion à prévoir.
- Lutter contre la sédentarité et de briser l'isolement social;
- Offrir plus d'options pour se déplacer, peu importe l'âge des individus, leur genre et leurs capacités physiques ou financières, car les modes de transports actifs sont plus abordables et accessibles que l'automobile;
- Inclure les plus vulnérables, lorsque tout le monde a accès à des infrastructures et des aménagements dédiés plus sécuritaires et bien intégrés au réseau routier.



Retombées économiques individuelles et collectives

Privilégier les transports actifs permet de :

- Réduire les coûts liés à l'utilisation d'une voiture (essence, entretien, stationnement) et augmenter les revenus disponibles des personnes :
 - ▶ Au Québec, une voiture coûte à son propriétaire entre 6 000 \$ et 11 000 \$ par année^{13, 14}. À titre comparatif, le vélo coûte en moyenne 400 \$ annuellement et un mélange de l'utilisation du covoiturage, taxi, autobus, vélo et marche coûte en moyenne 3 600¹⁵ \$.
 - ▶ Cela aide les ménages et la collectivité à gagner une plus grande indépendance financière;



12 Vélo Québec (2019). « À vélo en milieu urbain : trucs et conseils », <https://www.velo.qc.ca/wp-content/uploads/2020/05/a-velo-en-milieu-urbain-trucs-conseils.pdf>, p.2.

13 CAA-Québec (2022). « Coûts d'utilisation des véhicules », <https://www.caaquebec.com/fr/sur-la-route/conseils/outils-et-references/couts-utilisation-des-vehicules/>

14 Protégez-vous (2020). « Posséder une auto, combien ça coûte? Vérifiez-le » <https://www.protegez-vous.ca/nouvelles/automobile/cout-utilisation-auto-connaître>

15 Vélo sympathique (2023). « Chiffre et arguments en faveur du vélo en organisation », <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/chiffres-arguments-velo-organisation/>

- Diminuer les coûts des infrastructures routières et automobiles :
 - ▶ Dans l'agglomération de Québec,

1 kilomètre parcouru en voiture coûte à la collectivité¹⁶ :

 ▶ **4,9 fois** plus cher que 1 kilomètre parcouru en autobus;

 ▶ **14 fois** plus cher que 1 kilomètre parcouru à la marche;

 ▶ **25 fois** plus cher que 1 kilomètre parcouru en vélo.

- Réduire les coûts liés à la congestion routière :
 - ▶ La congestion routière dans la région de Québec coûte entre **38 et 68 millions \$ par année en improductivité** causée par l'attente dans la circulation¹⁷.



16 Voisin M., Dubé J., et Coelho L., Évaluation comparative des coûts totaux des déplacements selon le mode de transport utilisé sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, (2020), p.149, et partiellement accessible en ligne, <https://www.journaldequebec.com/2021/05/20/le-transport-routier-coute-5-fois-plus-cher-a-la-societe>

17 Transport Canada, Analyse systématique du coût de la congestion urbaine au Canada, 2006, accessible dans <https://www.canada.ca/fr/nouvelles/archive/2006/03/transports-canada-publie-premiere-analyse-systematique-cout-congestion-urbaine-canada.html>



- Stimuler l'économie locale¹⁸ :
 - ▶ La pratique du vélo et de la marche amène les gens à encourager l'économie locale et à fréquenter les commerces de proximité pour acheter ce dont ils ont besoin. Selon Vélo Québec, l'implantation d'une voie cyclable sur un axe commercial a des retombées positives pour les commerces : hausse de 37 % de visites, de 35 % de ventes au détail et de 19 % des dépenses moyennes¹⁹.

Retombées pour les commerces
après l'implantation d'une voie
cyclable sur un axe commercial

+ **37 %** visites

+ **35 %** ventes
au détail

+ **19 %** dépenses
moyennes

18 Jaffe, E. (2015). « The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bike Lanes », Bloomberg, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-13/every-study-ever-conducted-on-the-impact-converting-street-parking-into-bike-lanes-has-on-businesses>
Liu, J. (2019) « Understanding Economic and Business Impacts of Street Improvements for Bicycle and Pedestrian Mobility- A Multi-City Multi-Approach Exploration », National Institute for Transportation and Communities, Understanding Economic and Business Impacts of Street Improvements for Bicycle and Pedestrian Mobility - A Multi-City Multi-Approach Exploration [Phase 2] | National Institute for Transportation and Communities. https://pdxscholar.library.pdx.edu/trec_reports/210/
Brichet, M. (2003). « Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés », Publication ADEME n° 4841, 83 p., <https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/velocommerce03rapfin.pdf>

19 Vélo Québec (2020). « Le parc vélo au Québec », <https://www.velo.qc.ca/veloeconomie/#menu>

> Ce que d'autres villes inspirantes font

Plusieurs initiatives ailleurs dans le monde ont fait leurs preuves. En voici quelques-unes qui ont grandement inspiré cette démarche.

Victoria et Vancouver et leurs pistes cyclables AAA²⁰

À Victoria²¹ et à Vancouver²², les citoyens ont :

- Une piste cyclable AAA à moins de 500 mètres de chez eux;
- Des pistes protégées par une séparation physique dans les rues achalandées;
- Des pistes dans des rues calmes;
- Des sentiers hors rue.

Peu importe l'âge ou la capacité physique, il est possible pour chacun d'utiliser ces pistes qui sillonnent les deux villes.



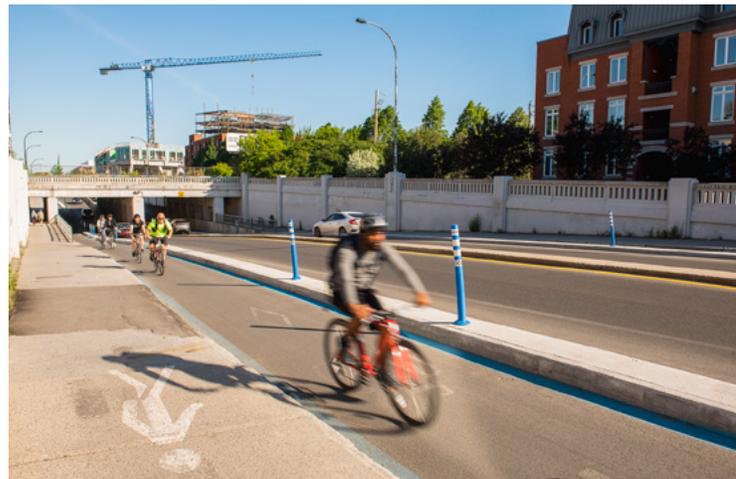
©Véronique Samson. Photo représentant un exemple d'aménagement cyclable AAA à Vancouver.

Montréal et son Réseau express vélo

Grâce au Réseau express vélo (REV), les cyclistes montréalais se déplacent facilement, sécuritairement et avec plaisir sur plusieurs dizaines de kilomètres de réseau cyclable. À terme, la Ville de Montréal implantera plus de 184 kilomètres de Réseau express vélo.

Le REV, c'est un réseau :

- Composé de pistes cyclables séparées de la circulation automobile;
- Doté de panneaux de signalisation et d'un marquage distinctif au sol;
- Accessible toute l'année;
- Assez large pour les dépassements;
- Muni de feux de circulation donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes à ses principales intersections.



©Ville de Montréal. À Montréal, le REV assure des conditions de déplacement efficaces et sécuritaires pour les cyclistes.

20 AAA est un acronyme pour *All Ages and Abilities* que l'on traduit en français par tout âge et toute aptitude — ou capacité.

21 City of Victoria (2022). « Victoria's AAA Cycling Network », <https://www.victoria.ca/EN/main/residents/streets-transportation/walk-roll-transit/cycling/victoria-s-aaa-cycling-network.html> (anglais seulement)

22 Ville de Vancouver (2022). « City projects to improve our cycling network », <https://vancouver.ca/streets-transportation/improving-our-cycling-network.aspx> (anglais seulement)

Grenoble et son réseau structurant Chronovélo

À Grenoble, tous ont maintenant le choix de se déplacer à vélo grâce à son réseau structurant, Chronovélo.

Le réseau Chronovélo c'est :

- Des intersections aménagées pour les piétons et cyclistes;
- Des indications de couleurs différentes, selon la direction;
- Des stations le long des parcours qui offrent des espaces de repos, des pompes à vélo, et des cartes pour se repérer²³.

Ljubljana et ses multiples choix

Les citoyens de Ljubljana en Slovénie peuvent se vanter de résider dans la Capitale verte de l'Europe. Cette ville de Slovénie a obtenu ce titre en 2016 grâce à une importante démarche qui inclut notamment un plan de mobilité urbaine durable²⁴.

Ainsi, progressivement, la capitale a limité la circulation des véhicules à moteur personnels et incité au changement des habitudes de déplacement des personnes vers des moyens plus durables – à pied, à vélo ou en transports publics de passagers. Le centre-ville est accessible à certains véhicules, selon des horaires, mais plus de 10 hectares y sont réservés aux piétons et aux cyclistes.



©Grenoble Alpes Métropole Lucas Frangella



©M. Fräs, D.Wedam / Ville de Ljubljana

²³ Grenoble Alpes Métropole (2023). « Circuler à vélo », <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/121-circuler-a-velo.htm>

²⁴ Ce plan met l'accent sur la limitation de la circulation des véhicules à moteur personnels et le changement des habitudes de déplacement des personnes vers des moyens plus durables – à pied, à vélo ou en transports publics de passagers.

Les citoyens profitent ainsi :

- De parcs, ponts et promenades piétonnes au lieu de vastes stationnements à ciel ouvert;
- D'accès faciles au centre-ville sans congestion;
- D'un vaste réseau d'autobus qui relie les banlieues au centre-ville;
- De nombreux stationnements incitatifs permettant de garer leur voiture et de se rendre en ville par la marche, le vélo ou l'autobus.

Bogota, ville cyclable qui combine bien vélo et transport en commun

Les citoyens de Bogota ont la chance d'arpenter un réseau cyclable de près de 550 kilomètres. Il n'y a pas de doute, la mobilité active fait vraiment partie du quotidien de la population locale.

En plus de cet énorme réseau cyclable, la ville de Bogota réserve 127 kilomètres d'avenues et de routes aux cyclistes chaque dimanche et les jours fériés. Les citoyens troquent ainsi la voiture pour le vélo pour emprunter des artères importantes de la ville²⁵.

Et pour les plus grandes distances? Bogota a la réponse. Les citoyens disposent de parcs à vélos à proximité d'une centaine de stations d'autobus²⁶.



²⁵ Desoutter, A. (2021). « La Ciclovía : Bogota pionnière des dimanches sans voiture », <https://gomet.net/ciclovía-bogotana/>

²⁶ BRT : *bus rapid transit* = bus à haut niveau de service (BHNS).

> Inspirations d'approches pour créer une culture de la mobilité active

À Québec, la mobilité active sera bien plus qu'un concept. La mobilité active sera partie intégrante du mode de vie des citoyens. Voici quelques sources d'inspiration.

Ottawa et sa Charte du piéton

La Charte du piéton oriente les décisions de la Ville d'Ottawa afin de créer un environnement urbain où la marche est un moyen de transport essentiel et non optionnel.

Le [Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa](#) est disponible en ligne. La Charte du piéton se retrouve dans leur plan à l'annexe B.



La « Journée Paris respire », une capitale sans voiture pendant sept heures

Depuis 2015, Paris organise une fois par année, une journée sans voiture à l'échelle de la ville. Au cours de cette journée, maintenant nommée « Journée Paris respire », la circulation automobile est interdite pendant sept heures, de 11 h à 18 h.

Toute la journée, les Parisiens peuvent profiter pleinement de la fermeture de certaines rues de la ville :

- À vélo;
- En marchant;
- En transport en commun.

Voilà une belle façon de redécouvrir son milieu de vie²⁷.



²⁷ Ville de Paris (2022). « Paris Respire 2022 », <https://www.paris.fr/pages/journee-sans-voiture-10107>

> Déploiement de la vision de la mobilité active

Avec sa Vision réfléchiée et documentée, la Ville peut passer au concret et commencer à mettre en place les actions nécessaires à la concrétisation de ses quatre orientations et à l'atteinte de leurs objectifs respectifs.

L'implantation d'une telle vision et de ses actions sur le territoire de Québec demande une planification sur plusieurs années. La Vision étant déployée de 2023 à 2027, les projets prévus pour appliquer les orientations et répondre aux objectifs seront mis en place graduellement durant cette période. Chaque année se verra allouer un budget dédié au déploiement de la Vision en fonction des projets planifiés.



Pour aider à cette planification et la mise en œuvre, la Ville a élaboré un plan d'action composé de fiches d'actions et un budget qui se trouvent, dans des versions abrégées et simplifiées, dans les paragraphes qui suivent.

Plan d'action et fiches-actions

La Vision contient quatre grandes orientations qui totalisent 17 objectifs et 43 actions. Afin de déployer efficacement l'ensemble des actions ambitieuses de la Vision, la Ville s'est dotée d'un plan d'action composé de sept fiches-actions et d'un tableau synthèse des actions. Dans ces dernières, les actions ont été regroupées afin de les réunir en sept thématiques :

1. Piétons;
2. Vélo;
3. Intersections;
4. Intermodalité;
5. Planification urbaine;
6. Sensibilisation, célébration et éducation;
7. Ville apprenante et exemplaire.

La structure des fiches-actions et leur division par thématiques ont pour but de faciliter leur lecture pour tous, d'expliquer les retombées concrètes des actions sur le territoire de la ville et de détailler davantage la mise en œuvre des actions.

Chacune des fiches-actions détaille leurs mises en œuvre en plus de lister les indicateurs et les cibles permettant de suivre l'évolution des actions et de l'atteinte des objectifs fixés. De plus, ces fiches-actions permettent notamment de répondre aux questions : où interviendra la Ville et comment elle s'y prendra pour mettre en œuvre les actions. Bien que les fiches relatives aux piétons et aux vélos soient présentées séparément des autres, il importe de mentionner que l'ensemble des fiches-actions sont interreliées et complémentaires. Par exemple, les fiches-actions relatives aux intersections, à l'intermodalité et à la planification urbaine concernent autant les piétons que les cyclistes et l'ensemble des déplacements actifs.

Le plan d'action, composé des fiches-actions et du tableau synthèse sont disponibles dans les [documents complémentaires](#) de la section de la Vision sur le site Web de la Ville de Québec.

Budget

Le budget est réfléchi sur un horizon de cinq ans à partir de 2023 et il est inscrit dans le Plan quinquennal d'investissement 2023-2027.

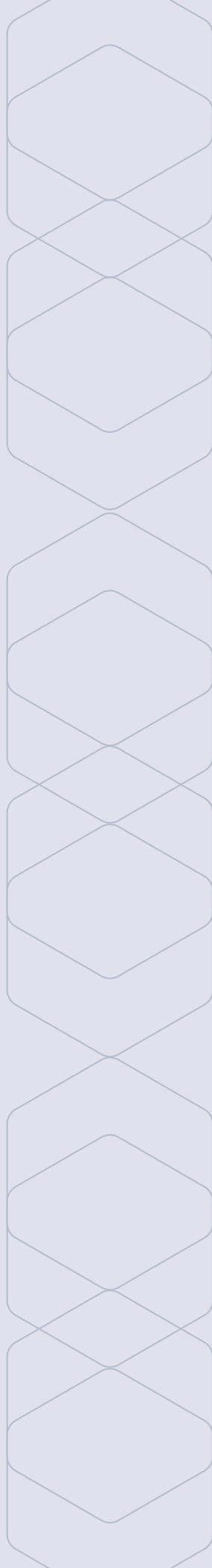
	2023	2024	2025	2026	2027
Investissements					
Développement du réseau	4 320 000 \$	7 310 000 \$	8 000 000 \$	9 900 000 \$	10 000 000 \$
Corridors Vélo cité	750 000 \$	7 000 000 \$	7 000 000 \$	7 000 000 \$	7 000 000 \$
Mise à niveau du réseau	2 700 000 \$	3 000 000 \$	3 390 000 \$	4 000 000 \$	4 750 000 \$
Autres actions	1 000 000 \$	2 000 000 \$	2 000 000 \$	2 000 000 \$	2 000 000 \$
Total	8 770 000 \$	19 310 000 \$	20 390 000 \$	22 900 000 \$	23 750 000 \$
Sources de financement					
Ville de Québec	5 025 000 \$	6 810 000 \$	7 890 000 \$	10 400 000 \$	11 250 000 \$
Subventions	3 745 000 \$	12 500 000 \$	12 500 000 \$	12 500 000 \$	12 500 000 \$
Total	8 770 000 \$	19 310 000 \$	20 390 000 \$	22 900 000 \$	23 750 000 \$

Note : ce budget peut être bonifié par l'ajout de différentes subventions ou en fonction des projets.

GLOSSAIRE



GLOSSAIRE



► **Accessibilité universelle :**

Concept d'aménagement qui favorise la réalisation d'environnements sans obstacles pour toute la population, qu'il s'agisse de personnes à mobilité réduite, malentendantes, malvoyantes, âgées, immigrantes ou encore de familles avec de jeunes enfants. Toutes les incapacités sont considérées et elles peuvent être permanentes ou situationnelles.

► **Activité humaine :**

Indicateur sociologique qui considère, pour un territoire déterminé, le nombre de résidents, d'emplois et d'étudiants présents. Dans le cadre de la priorisation des liens cyclables effectués par la Ville, l'activité humaine évalue le nombre de résidents, d'emplois et d'étudiants.

► **Aménagement :**

Terme générique qui peut référer à une ou à plusieurs infrastructures. Il peut également référer à un axe faisant partie d'un réseau ou à un élément physique accompagnant un axe. Ainsi, une bande cyclable, un bollard, un trottoir, un escalier, un support à vélo, des panneaux de signalisation, un banc, un lampadaire ou une combinaison de plusieurs de ces éléments peuvent tous être considérés comme des aménagements. Il faut préciser que le terme aménagement peut également être défini comme l'ensemble d'actions concertées visant à disposer avec ordre les habitants, les activités, les constructions, les équipements et les moyens de communication sur l'étendue d'un territoire.

Source : CHOAY, Françoise, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.

► **Aménagement cyclable :**

Espace organisé ou installation mise en place pour encourager et faciliter la pratique du cyclisme.

Source : Office québécois de la langue française.

► **Bien-être physique, mental et social :**

L'Organisation mondiale de la Santé définit la santé comme étant « [...] un état de complet bien-être physique, mental et social, et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité ». À cette première définition, la Charte d'Ottawa rajoute que la santé est une ressource de la vie quotidienne et non le but de la vie, puisqu'elle permet aux individus d'identifier et de réaliser leurs ambitions, de satisfaire leurs besoins et d'évoluer avec leur milieu ou de s'y adapter.

Sources :

- [Organisation mondiale de la Santé. \(1946\). Constitution de l'Organisation mondiale de la Santé. New York.](#)

- [Organisation mondiale de la santé. \(1986\). Charte d'Ottawa. Charte d'Ottawa, 6.](#)

► **Ciclovía :**

Dans le cadre de la Vision de la mobilité active, le terme ciclovía fait référence à des événements sur une journée qui visent à fermer certaines rues aux véhicules motorisés afin de donner tout l'espace aux marcheurs et aux cyclistes. Par exemple, la Ville de Bogota réserve 127 kilomètres d'avenues et de routes aux cyclistes chaque dimanche et les jours fériés.

► **Contrainte :**

L'expression « contrainte » désigne un élément qui fait obstacle à l'utilisation ou à l'aménagement d'un espace par l'être humain. Dans la cadre la Vision, il existe deux types de contraintes, soient les naturelles et les anthropiques. Les contraintes naturelles peuvent avoir plusieurs origines et diverses formes. Elles sont surtout liées au relief et aux conditions climatiques ou hydriques. Pour sa part, l'expression « anthropique » réfère à un élément construit par l'être humain, comme une autoroute ou un chemin de fer.

Source : Universalis.

► **Développement durable :**

Développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement.

Source : Office québécois de la langue française.

► **Échelle humaine :**

Caractéristique d'un environnement physique que les individus peuvent percevoir favorablement et s'approprier. L'échelle humaine repose sur des formes adaptées aux dimensions humaines, de même que sur un parti pris qui donne la priorité aux personnes dans l'aménagement.

Source : [Collectivités viables](#).

► **Intermodalité :**

Aptitude d'un système de transport à permettre, pour les marchandises ou les personnes, l'utilisation d'au moins deux modes de transport de manière intégrée dans une chaîne de transport continu et optimale. Par exemple, combiner la marche et l'autobus ou le traversier dans un même déplacement est un exemple parfait d'intermodalité.

Source : Office québécois de la langue française.

► **Ligne de désir :**

Sentier tracé progressivement par l'érosion de la surface (herbe, terre, neige, etc.) à la suite de multiples passages par des piétons et des cyclistes. Ces sentiers indiquent souvent le trajet le plus court ou le plus pratique pour l'utilisateur. Dans le cadre de la priorisation des liens cyclables effectués par la Ville, ce critère évalue si l'aménagement projeté répond au besoin d'un corridor ou d'axe euclidien (à vol d'oiseau) de déplacements.

► **Micromobilité :**

Terme qui regroupe tous les moyens de déplacement individuels, légers, compacts et portatifs, permettant à l'utilisateur de parcourir de courtes ou moyennes distances, en début ou en fin de parcours (premier et dernier kilomètre), souvent en complémentarité avec d'autres modes de transport. On retrouve généralement des équipements, électriques ou non, appartenant aux familles suivantes : les planches à roulettes, les patins à roues alignées, les trottinettes, les hoverboards, les gyroroues, les vélos pliants, etc.

► **Mobilité :**

Aptitude d'une personne ou d'un objet à se déplacer ou à être déplacé dans un espace, par rapport à une position.

Source : Office québécois de la langue française.

► **Mobilité active :**

Elle consiste en toute forme de déplacements effectués à l'aide de l'énergie humaine, avec ou sans assistance électrique (par exemple, visiter des proches à la marche, se rendre au travail ou à l'épicerie à bicyclette, etc.).

► **Réseaux :**

Ensemble regroupant tous les liens conçus pour être empruntés spécifiquement par un mode de transport. Un réseau peut donc être constitué de trottoirs, de passerelles, de sentiers, de rues, d'escaliers, de pistes cyclables, etc. Un réseau permet de se déplacer du point A au point B sur des aménagements adaptés au mode de transport utilisé. Il existe différents réseaux au sein d'une ville : un réseau piétonnier, un réseau cyclable, un réseau routier, un réseau de transport en commun, etc.

► **Réseaux actifs hors rue :**

Ensemble de réseaux dédiés aux transports actifs qui est situé à l'extérieur de l'emprise routière de la Ville. Pour sa part, l'emprise routière est une surface réservée à une voie de circulation et à ses accessoires ou au passage d'un réseau d'utilité publique. L'emprise comprend, entre autres, les voies de circulation et les accotements, les fossés, les bandes de terrain additionnelles, de dimensions variables, permettant aux gestionnaires de la route de réaliser les opérations d'entretien. C'est-à-dire que les aménagements physiques d'une rue ne fixent pas l'emprise. La rue est souvent moins large que la rue et il n'est pas toujours possible de voir les limites de l'emprise.

Sources :

- [Ville de Québec](#)

- [Ministère des Transports et de la Mobilité durable](#)

► **Réseau de transport de la Capitale (RTC) :**

Le RTC offre les services de transport en commun régulier dans l'agglomération de Québec. Il a également la responsabilité d'assurer le transport adapté, qu'il délègue au Service de transport adapté de la Capitale. Il assure la mobilité des personnes sur son territoire en offrant du transport collectif et en favorisant l'intégration des différentes solutions de déplacement.

► **Transport actif :**

Mode de déplacement utilitaire dans lequel l'énergie est fournie par l'être humain et qui exige de celui qui le pratique un effort musculaire. Par exemple, la marche, le vélo, le vélo à assistance électrique, le fauteuil roulant, la planche à roulettes, le patin à roues alignées ou la trottinette.

► **Transport collectif :**

Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes (taxi, autobus, autocar, train, métro, etc.). Plus largement, il peut s'agir de covoiturage, par exemple. Le transport en commun est un type de transport collectif.

Le transport collectif s'oppose au transport individuel.

Sources :

- [Vivre en ville - Transport collectif](#)
- [Vitrine linguistique - Transport collectif](#)
- Office québécois de la langue française.

► **Transport en commun :**

Système de transport collectif mis à la disposition du public, dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance, et qui implique généralement l'utilisation de titres de transport. Le transport en commun est habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue. En bref, le transport collectif désigne une réalité plus large que le transport en commun. Les concepts de « transport collectif » et de « transport en commun » ne doivent pas être confondus.

Sources :

- [Vivre en ville - Transport collectif](#)
- [Vitrine linguistique - Transport en commun](#)
- [Office québécois de la langue française](#).

► **Vélo à assistance électrique :**

Vélo électrique dont le moteur ne peut fonctionner que lorsque le cycliste actionne les pédales. Il existe aussi des vélos électriques pouvant être propulsés grâce au moteur seulement, sans qu'il soit nécessaire de pédaler. On les nomme vélos à propulsion électrique.

Source : Office québécois de la langue française.

► **Vélo en libre-service :**

Vélo mis à la disposition d'une clientèle donnée dans le cadre d'un service de partage de vélos. À Québec, l'offre de vélo en libre-service à assistance électrique est offerte par àVélo qui met à disposition plusieurs stations à travers la Ville. L'exploitation de ce service est assurée par Capitale Mobilité qui est une société en commandite constituée par le Réseau de transport de la Capitale.

Source : Office québécois de la langue française.



