

➤ 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?.....	12
La Vision	16
La Vision de la mobilité active.....	18
La mobilité active et ses bienfaits	30
Ce que d'autres villes inspirantes font	33
Inspirations d'approches pour créer une culture de la mobilité active.....	36
Déploiement de la Vision de la mobilité active	37



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 en 2020 et 2021 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.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P.-L. Lachance'.

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

SOMMAIRE





VALORISER LA MOBILITÉ ACTIVE

Québec, ville dont la popularité croissante des modes actifs 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 mobilité¹ active s'est imposé d'emblée. Avec cette vision, les déplacements des piétons et des cyclistes seront de plus en plus faciles, efficaces et sécuritaires, favorisant aussi l'intermodalité² avec le transport en commun.

La Vision de la mobilité active tient compte de la marche et de la pratique du vélo conventionnel ou à assistance électrique. 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.

Pour développer cette vision, la Ville a pu compter sur une importante participation citoyenne et sur des échanges fructueux avec des groupes d'intérêt. Elle a dressé un portrait de la situation actuelle, ainsi que des besoins et du potentiel qu'offre le territoire à partir de données statistiques et d'études techniques.

Plusieurs initiatives d'un peu partout dans le monde, certaines ayant déjà fait leurs preuves et d'autres ayant beaucoup de potentiel ont, elles aussi, servi d'inspirations à la Vision. Création de réseaux³ et de plans de mobilité active prévoyant des pistes cyclables accessibles pour les personnes de tout âge et de toute aptitude, réseaux permettant des déplacements efficaces en site propre, place



La mobilité active fait partie du quotidien de nos déplacements.



Image conceptuelle (Tramway de Québec)



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

1. 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.
2. 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 continue et optimale. Source : Office québécois de la langue française.
3. 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.

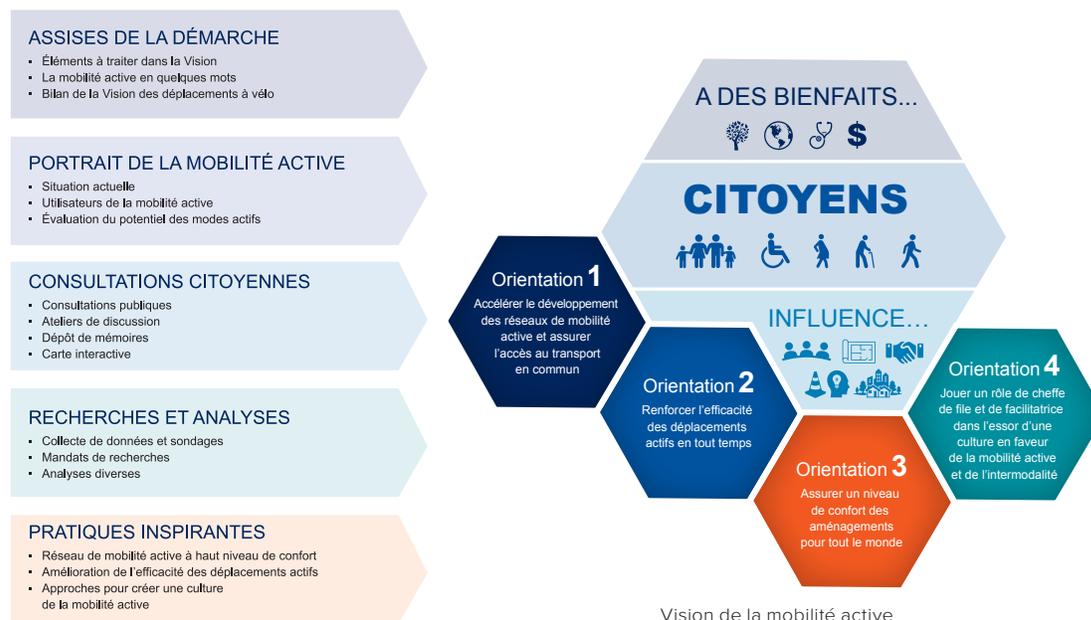
prépondérante accordée à la mobilité active dans les centres-villes, adoption d'une charte du piéton, tenue d'événements confirmant et célébrant la place du vélo sont autant de sujets qui ont influencé le contenu de la vision.

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 aménagements⁴ 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 et assurer l'accès au transport en commun;
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 sur plusieurs années, mais les réalisations influenceront les conditions de la mobilité bien au-delà. 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 et en offrant plus d'options de déplacement à toute la population de Québec.

La Vision de la mobilité active place ainsi 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.



4. Le terme aménagement est générique et peut référer à une ou même 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 escalier, un support à vélo, des panneaux de signalisation, un banc, un trottoir, 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 : Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.

LE CONTEXTE





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 et le vélo à assistance électrique, mais aussi 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, tous les jours. Ils peuvent même se combiner au sein d'un même déplacement avec l'autobus, le traversier et la voiture. C'est ce qu'on appelle l'intermodalité.

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, trottinette, patin à roues alignées, planche à roulettes, vélo à assistance électrique⁵, voiture, moto, taxi, etc.

Parce que les déplacements actifs font partie intégrante du quotidien et qu'ils se combinent bien avec les 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 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.



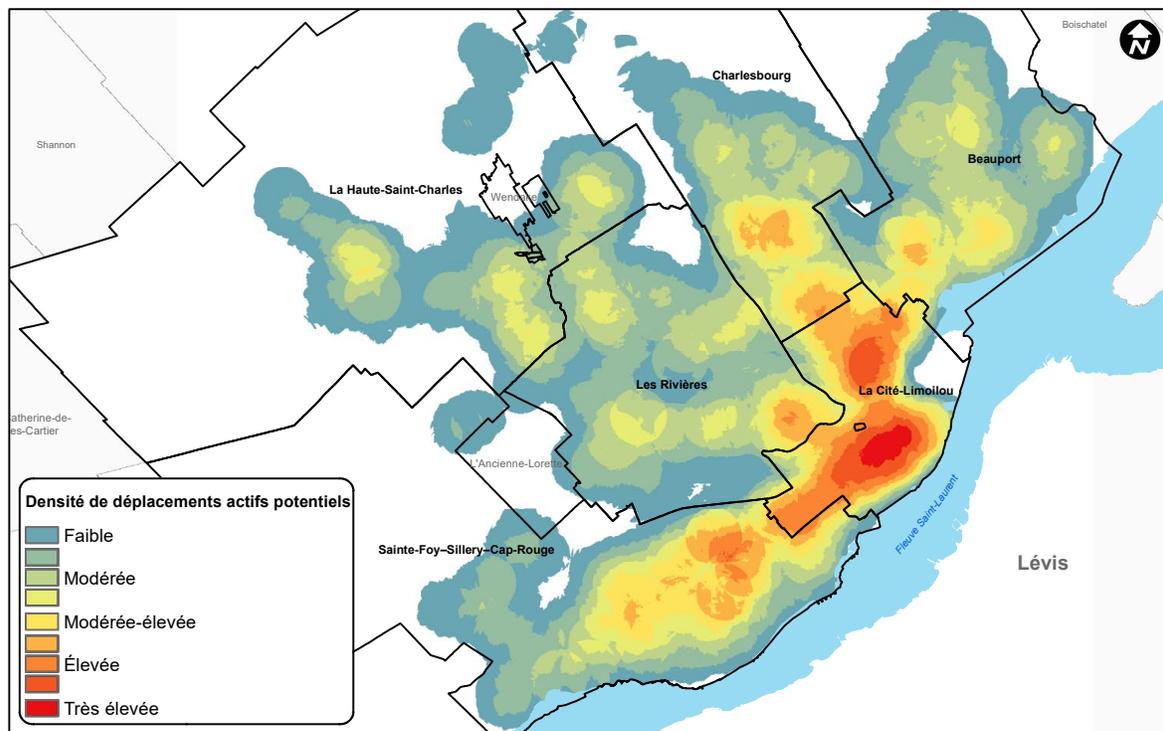
5. Vélo électrique dont le moteur ne peut fonctionner que lorsque le cycliste actionne les pédales.
Note : Il existe aussi des vélos électriques pouvant être propulsés grâce au moteur seulement, sans qu'il soit nécessaire de pédaler. On les nomme vélos à propulsion électrique. Source : Office québécois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

Un important potentiel à matérialiser

Les travaux de la Chaire Mobilité de Polytechnique Montréal, effectués pour le compte de la Ville de Québec, permettent de constater 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.

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

Les villes présentées dans le tableau ci-dessous possèdent une ou des similarités avec la ville de Québec : taille semblable, présence de neige ou de précipitations importantes, relief important. En comparant les parts d'utilisation de la marche et du vélo de chacune d'entre elles avec celles de Québec, on constate la possibilité de matérialiser 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 hab.	11 % (2017)	1,5 % (2017)	12,5 % (2017)
Minneapolis/St-Paul (Minnesota, USA) ^b	430 000 hab.	16 % (2019) Cible 2030 : 25 %	3 % (2019) Cible 2030 : 10 %	19 % (2019)
Bordeaux (France) ^c	270 000 hab.	29 % (2017) Cible 2030 : 32 %	8 % (2017) Cible 2030 : 18 %	37 % (2017)
Helsinki (Finlande) ^d	655 000 hab.	21 % (2016)	8 % (2016)	29 % (2016)
Malmö (Suède) ^e	320 000 hab.	14 % (2018)	26 % (2018)	40 % (2018)
Dublin (Irlande) ^f	555 000 hab.	18 % (2020)	7 % (2020)	25 % (2020)
Graz (Autriche) ^g	290 000 hab.	19 % (2018)	19 % (2018)	38 % (2018)

- 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.
- <https://go.minneapolismn.gov/minneapolis-streets-2030>
- Dossier de presse, 10 septembre 2021, Conférence de rentrée du président de Bordeaux Métropole, Schéma des mobilités 2020-2030, p. 10. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKewj7q5b_g6T6AhV3jokEHdg_A-oQFnoECBUQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.bordeaux-metropole.fr%2Fcontent%2Fdownload%2F141292%2F1754750%2Fversion%2F2%2Ffile%2FDP_Schema_des_mobilités_2020-2030_20210910.pdf&usq=AOvVaw1tOriYc6OLDn4y--JzSS_Z
- 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)
- Travel habits of residents - Malmö stad (malmo.se). <https://malmo.se/Fakta-och-statistik/Facts-and-statistics-in-english/Travel-habits-of-residents.html>
- Deloitte City Mobility Index 2020» (PDF). Deloitte Insights. Archived (PDF) from the original on 2021-06-07. Retrieved 2021-06-07 <https://www.graz.at/cms/beitrag/10192604/8032890/Mobilitaetsverhalten.html>

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 des modes de transport actif⁶ 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.



Faciliter les déplacements piétonniers profite à tout le monde.

6. 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.

LA VISION





LA VISION DE LA MOBILITÉ ACTIVE

La démarche des deux 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. Une vision avec une 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 et confortable pour se déplacer partout en ville, en tout temps.

La Vision

En 2027, la marche et le vélo 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.

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 collectifs⁷ dans la planification de son territoire et le développement de ses projets, de manière à créer des milieux de vie répondant aux attentes de ses habitants.

7. 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 concepts de « transport collectif » et de « transport en commun » ne doivent pas être confondus. En effet, transport collectif désigne une réalité plus large. (Office québécois de la langue française).

Les orientations de la Vision

La Vision de la mobilité active est dotée de quatre orientations. Les voici.

Orientation 1

Accélérer le développement des réseaux de mobilité active

La première orientation touche des concepts généraux applicables à l'ensemble du territoire de la ville de Québec. Elle vise à relier les quartiers et à donner accès aux principaux lieux d'activités par le développement des réseaux de transports actifs 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

- Pouvoir se déplacer de façon continue, de chez soi à son lieu de destination, dans son quartier ou dans la ville.
- Pouvoir choisir 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.
- Grâce à des réseaux interconnectés et équipés pour faciliter le transfert entre les modes, parvenir à parcourir de plus longues distances.



Citoyenne en action

Geneviève et son enfant quittent leur maison à Beauport 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 et monte dans le tramway vers le quartier Saint-Roch.

Objectifs

Pour accélérer le développement des réseaux de mobilité active et assurer l'accès au transport en commun, la Ville va atteindre les objectifs suivants :

- Développer les réseaux en fonction des lieux d'intérêt propres à chaque quartier :
 - Comme mentionné à la section « Un important potentiel à matérialiser », chaque quartier a un potentiel latent de mobilité active pour lier ses différents lieux d'activité entre eux et pour le connecter aux autres quartiers.
- Développer des corridors cyclables structurants permettant à tout type de cyclistes d'accéder aux destinations majeures de la ville de façon rapide, sécuritaire et agréable;
- Assurer l'accès aux principales destinations et aux lieux propices à l'intermodalité;
- Faciliter le franchissement des contraintes⁸ comme les côtes, les cours d'eau et les voies ferrées;
- 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;
- Acquérir sans cesse de nouvelles connaissances sur l'utilisation des réseaux afin de les améliorer de façon continue :
 - De cette manière, la Ville sait si certains itinéraires sont bien utilisés ou si d'autres liens ont besoin d'être modifiés. Elle peut ainsi ajuster les réseaux en conséquence.



Les rues partagées favorisent une saine cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes sur la voie publique.



La passerelle de la Tortue enjambant la rivière Saint-Charles permet de franchir un obstacle naturel et de relier le quartier Saint-Roch à Limoilou.

8. Contraintes naturelles et anthropiques. L'expression « contrainte » désigne un élément qui fait obstacle à l'utilisation ou à l'aménagement d'un espace par l'être humain. Les contraintes naturelles peuvent avoir plusieurs origines et diverses formes. Elles sont surtout liées au relief et aux conditions climatiques ou hydriques. (Source : Universalis) Pour sa part, l'expression « anthropique » réfère à un élément construit par l'être humain, comme une autoroute ou un chemin de fer.

Actions incontournables

L'atteinte des objectifs de cette orientation passera par des actions concrètes. En voici quelques-unes essentielles :

- 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;
- Réaliser les projets piétonniers et cyclables qui offrent les plus belles possibilités;
- Anticiper et planifier les besoins en mobilité active lors de l'élaboration des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et des visions d'aménagement ou lors d'ouvertures de rues pour s'assurer de répondre à l'utilisation actuelle et projetée de la marche et du vélo;
- Mettre en œuvre une stratégie de déploiement des stationnements pour vélos à l'échelle de la ville prenant en compte la localisation ainsi que le nombre et la typologie des supports afin de répondre le mieux possible aux besoins;
- Accompagner les promoteurs immobiliers et les propriétaires dans la transformation des sites pour intégrer les besoins en mobilité active;
- Cibler les meilleurs endroits où franchir les contraintes pour y installer une infrastructure comme des ascenseurs, des viaducs, des passerelles;
- Documenter en continu l'utilisation des réseaux et l'évolution des pratiques;
- Réviser la réglementation entourant les nouvelles constructions afin d'y intégrer des normes pour favoriser la mobilité active.



Indicateurs de réussite

Afin de mesurer l'atteinte des objectifs de cette orientation, la Ville utilisera les indicateurs suivants :

- Investissements *per capita* : 36 \$ par habitant par année à partir de 2024, soit plus du double des investissements de 2022;
- Développer trois corridors Vélo cité;
- Nombre de kilomètres par type d'aménagement : l'ajout de 100 kilomètres aux réseaux de mobilité active en 5 ans;
- Nombre d'interventions dans les zones de franchissement de contraintes (cibles à venir);
- Suivis de certains lieux de destination ciblés afin de voir l'évolution du nombre desservi : lieux d'enseignement, parcs, centres communautaires, bibliothèques, zones d'emploi, centres commerciaux, etc. (cible à venir);
- Pourcentage de la population desservie (cible à venir);
- Nombre de supports à vélos municipaux ou subventionnés (cible à venir).

Orientation 2

Renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps

L'orientation 2 met de l'avant l'efficacité. Pour l'atteindre, les réseaux de transport actif 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, tous les jours de l'année. L'efficacité des déplacements actifs repose sur des réseaux configurés pour tenir compte des réalités piétonnes et cyclistes.

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

- Tous les jours de l'année, en été comme en hiver, pouvoir se déplacer de façon efficace de jour comme de nuit.
- Se déplacer sous un éclairage suffisant dès que la lumière naturelle disparaît, et ce, même l'automne ou l'hiver, lorsque les jours raccourcissent.
- En période de travaux, les zones d'intervention tiennent compte de la réalité de ces déplacements afin d'éviter les inconforts, les risques et les grands détours.
- Se déplacer sur des infrastructures dimensionnées de manière à permettre à tout le monde de circuler à différentes vitesses et d'effectuer des dépassements, sans danger ou inconvénient.
- S'orienter facilement grâce à des panneaux indiquant le meilleur itinéraire à suivre, et ce, de manière permanente ou lors de travaux.

Citoyenne en action

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



Objectifs

Pour bien renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps et partout sur son territoire, la Ville souhaite atteindre les objectifs suivants :

- Optimiser les temps de déplacements à pied, à vélo et pour accéder aux transports en commun;
- Offrir des réseaux accessibles en tout temps :
 - C'est-à-dire 24 h/24, 7 jours par semaine, pendant les quatre saisons.
- Standardiser 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. En voici quelques-unes essentielles :

- Adapter les temps d'attente aux intersections en fonction des comportements des usagers et des besoins en mobilité active;
- Créer des raccourcis pour améliorer les connexions avec le transport en commun;
- Éclairer adéquatement les aménagements piétonniers et cyclables;
- Implanter des aménagements cyclables ou des types de marquage au sol qui assurent un niveau de confort constant, peu importe la saison;
- 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 le transport en commun;



La pratique du vélo quatre saisons est grandissante. La Ville entretient déjà près de 100 kilomètres de voies cyclables, déneigées ou damées, pour le plus grand bonheur des cyclistes.

- Améliorer la signalisation d'orientation sur le réseau cyclable;
- Dimensionner adéquatement les infrastructures en fonction de l'achalandage et de l'occupation actuelle et projetée;
- Systématiser les aménagements et la signalisation favorisant la mobilité active, par exemple la création de rues partagées ou l'identification de contresens cyclables;
- Documenter l'état des infrastructures afin de prioriser leur entretien et élaborer un plan pour assurer leur pérennité;
- Mailler l'ensemble des réseaux de transport actif en portant une attention particulière à connecter les axes hors rue.

Indicateurs de réussite

Afin de mesurer l'atteinte des objectifs de cette orientation, la Ville utilisera les indicateurs suivants :

- Nombre de kilomètres de réseau cyclable quatre saisons : 65 kilomètres de réseau cyclable quatre saisons ajoutés à l'actuel;
- Pourcentage des réseaux actifs éclairés suffisamment pour un usage sécuritaire en soirée et durant la nuit (cible à venir);
- Réduction de la durée des différents trajets en effectuant un suivi projet par projet;
- Période au cours de laquelle le réseau cyclable est praticable (mise en application à partir de 2024 et suivi en continu par la suite).

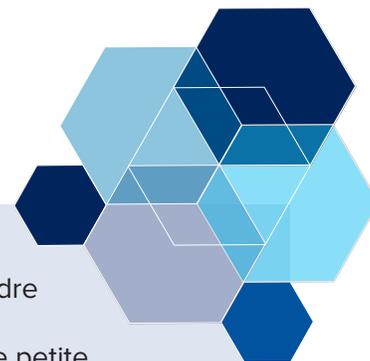
Orientation 3

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 axes constituant les réseaux de transport actif ainsi que les aménagements qui les accompagnent doivent être accessibles et confortables pour l'ensemble de la population. Les personnes les plus vulnérables de la société doivent s'y sentir bien et en sécurité. 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.
- Quel que soit le parcours emprunté, le trouver agréable et s'y sentir bien et à sa place. Les aménagements favorisent ces modes de transport et cela se ressent.



Citoyens en action

Retraités de longue date, Hassan et sa femme Sarah aiment se rendre au Marché public de Sainte-Foy à pied où 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.

Objectifs

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

- Offrir un réseau confortable et sans obstacle pour tout le monde;
- Proposer des lieux d'intermodalité accessibles et confortables pour tous;
- Considérer les besoins des personnes les plus vulnérables pour l'aménagement et la gestion des intersections :
 - Cela signifie de tenir compte des caractéristiques des enfants, des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite comme leur vitesse de déplacement.



La Vision considère les besoins de toutes les personnes.

- Décider avec les citoyens des bases de la cohabitation souhaitée entre les usagers en tenant compte des micromobilités électriques 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. En voici quelques-unes essentielles :

- Inclure les besoins en mobilité active dans tous les projets de réfection de rue de la Ville;
- Actualiser le *Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec* et s'assurer que les aménagements cyclables⁹ et piétonniers 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 du réseau cyclable existant en fonction de sa conformité avec 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;
- 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;
- Aménager des lieux de correspondance et d'intermodalité accessibles et confortables pour toutes les clientèles, par exemple en famille, à vélo, à pied, à mobilité réduite, etc.;
- Assurer l'accès à pied et à vélo aux écoles primaires dans le cadre de travaux liés à l'aménagement de corridors scolaires;
- 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 micromobilités électriques, et poursuivre la collaboration avec le ministère des Transports du Québec et les autres municipalités pour bien les encadrer.



9. Aménagement cyclable : espace organisé ou installation mise en place pour encourager et faciliter la pratique du cyclisme. Source : Office québécois de la langue française.

Indicateurs de réussite

Afin de mesurer l'atteinte des objectifs de cette orientation, la Ville utilisera les indicateurs suivants :

- Nombre de kilomètres du réseau cyclable mis à niveau par année : 50 kilomètres de mise à niveau en 5 ans;
- Bilan du nombre d'arbres aux abords des aménagements (cible à venir);
- Comparaison de l'espace dédié aux automobiles avant et après les aménagements (suivi projet par projet);
- Nombre de projets de corridors scolaires incluant l'accès à vélo (cible : tous les projets d'aménagement de corridors scolaires dès 2024);
- Score moyen accordé par la population dans un sondage annuel évaluant le sentiment de sécurité sur les réseaux de transport actif (cible : score de 8,5/10 et suivi en continu).

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

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 d'ailleurs 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 considération pour ces modes dans toutes les décisions de la Ville.
- Même si certains aménagements ne nous concernent pas directement, savoir qu'ils ont un effet bénéfique sur la communauté.
- Constaté que les aménagements sont de qualité et contribuent à rendre la ville encore plus belle, plus agréable et plus verte.
- Ressentir la fierté 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, celui-ci est fier de pouvoir 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 souhaite 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;
- Mieux informer et sensibiliser 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. En voici quelques-unes essentielles :

- 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;
- 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.
- 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 Ciclovía¹⁰;
- 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;
- 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;
- Organiser des formations destinées aux employés municipaux sur les aménagements en faveur de la marche et du vélo dans une optique d'amélioration continue;
- Planifier et réaliser l'implantation d'un parc éducatif pour cyclistes sur le territoire de la ville de Québec;
- Soutenir les initiatives du milieu en faveur de la pratique de la marche, du vélo ou de l'intermodalité;
- Créer un comité consultatif qui fera le suivi des actions de la Vision;
- Bonifier les méthodes de travail et les réflexes d'équipe pour tenir compte systématiquement des besoins des clientèles piétonnes, cyclistes et vulnérables dans tous les projets de la Ville.

¹⁰ Événement sur une journée qui vise à fermer certaines rues aux véhicules motorisés afin de donner tout l'espace de aux marcheurs et aux cyclistes.

Indicateurs de réussite

Afin de mesurer l'atteinte des objectifs de cette orientation, la Ville utilisera les indicateurs suivants :

- Nombre de séances d'information et de consultation citoyennes (cible à venir);
- Taux de satisfaction sur les services de la Ville en matière de mobilité active (cible à venir);
- Nombre de personnes au sein de la population de Québec rejointes par les campagnes et les activités en faveur des transports actifs et collectifs (cible à venir);
- Nombre de formations offertes sur la mobilité active au personnel de la Ville (cible à venir).

LA MOBILITÉ ACTIVE ET SES BIENFAITS

Se déplacer à la marche, à vélo ou en combinant l'un de ces modes au transport en commun entraîne de nombreux avantages, individuels et collectifs. En effet, les résultats d'une pratique plus importante de la mobilité active regroupent plusieurs bienfaits en matière de développement durable¹¹ et de bien-être. Ainsi, les actions posées par la Ville amènent des bénéfices pour toute la population.

Le développement durable 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.



Milieus de vie de qualité, environnement sain

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, 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 la voiture solo allège la circulation.
- Favoriser un meilleur partage de la rue et des espaces urbains :
 - Une place de stationnement pour 1 voiture peut contenir 10 vélos.



Accès transport viable

11. 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.

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 impacts 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 %¹²;
 - 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 commun¹³;
 - Au Canada, 15 300 décès prématurés peuvent être liés à la pollution de l'air (particules fines, dioxyde d'azote, ozone)¹⁴.
- Augmenter la productivité¹⁵ et diminuer le taux d'absentéisme¹⁶ au travail;
- Avoir plus de temps pour soi :
 - Utiliser les transports actifs c'est partir à l'heure désirée, sans horaire à respecter, ni de temps de congestion à prévoir;
 - À l'heure de pointe, les trajets de 5 kilomètres et moins sont plus rapides à vélo qu'en voiture¹⁷.
- Lutter contre la sédentarité et de briser l'isolement social;



12. Gouvernement du Canada (2022). « La Stratégie nationale de transport actif 2021-2026 », <https://www.infrastructure.gc.ca/trans/nats-strat-snta-fra.html>
13. 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.
14. 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>
15. 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.
16. 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.
17. Pelletier, B., Boles, M., et coll. (2004). « Change in Health Risks and Work Productivity Over Time », *Journal of Occupational and Environmental Medicine*, vol. 46, no 7, p. 746-754.
16. Hendriksen, J.M. Ingrid, et coll. (2010). « The Association Between Commuter Cycling and Sickness Absence », *Preventive Medicine*, vol.51, no°2, p. 132-135.
17. 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.

- 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 personnes 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 reliés à l'utilisation d'une voiture (essence, entretien, stationnement) et augmenter les revenus disponibles des personnes :
 - Au Québec, une voiture coûte entre 6 000 \$ et 10 000 \$ par année¹⁸;
 - Cela aide les ménages et la collectivité à gagner une plus grande indépendance face à la hausse des prix du pétrole.
- Diminuer les coûts des infrastructures routières et automobiles :
 - À Québec, 1 kilomètre en voiture coûte¹⁹ :
 - 4,9 fois plus cher que 1 kilomètre en autobus;
 - 14 fois plus cher que 1 kilomètre à la marche;
 - 25 fois plus cher que 1 kilomètre 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 circulation²⁰.
- Stimuler l'économie locale²¹ :
 - 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.

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

19. Source : 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 dans [Le transport routier coûte 5 fois plus cher à la société que le transport collectif | JDQ](#).

20. Transport Canada, Analyse systématique du coût de la congestion urbaine au Canada, 2006, accessible dans [TRANSPORTS CANADA PUBLIE LA PREMIÈRE ANALYSE SYSTÉMATIQUE DU COÛT DE LA CONGESTION URBAINE AU CANADA](#).

21. Jaffe, E. (2015). « The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bike Lanes », Bloomberg, URL: Every Study Ever Conducted on the Impact Converting Street Parking Into Bike Lanes Has on Businesses - Bloomberg.
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, URL : 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 no 4841, 83 p., URL : <https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/velocommerce03rapfin.pdf>

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 AAA²²

À Victoria²³ et à Vancouver²⁴, 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.



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

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

23. 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)

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

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 aux principales intersections priorisant les piétons et les cyclistes.

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 repérer²⁵.



©Grenoble Alpes Métropole Lucas Frangella

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 durable²⁶.

Ainsi, progressivement, la capitale a limité l'accès à son centre-ville aux taxis, autobus et véhicules de livraison.



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

25. Source : <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/416-chronovelo.htm>.

26. Les mobilités douces ou modes de transport doux réfèrent à des déplacements sans émissions ou avec très peu d'émissions de pollution, de carbone ou de gaz à effet de serre.

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 ville²⁷.

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'autobus²⁸.



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

28. 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 oriente les décisions de la Ville afin de créer un environnement urbain où la marche est un moyen de transport essentiel et non optionnel.

Le Plan est disponible en ligne [Plan de la circulation piétonnière d'Ottawa](#) et la Charte du piéton s'y trouve en annexe (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 vie²⁹.



© Henri Garat / Ville de Paris

29. Source : [La journée sans voiture 2021, rebaptisée «Journée Paris Respire» - Sortiraparis.com](#).

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. Pour la Vision de la mobilité active, la Ville prévoit qu'elle s'étendra de 2023 à 2027. Ainsi, 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, la Ville a élaboré un échéancier, un budget et une feuille de route préliminaires qui se trouvent, dans des versions abrégées et simplifiées, dans les paragraphes qui suivent.

Plan d'action et échéancier

Le plan d'action et le détail de l'échéancier seront rendus publics avec la version finale de la Vision de la mobilité active en novembre 2022.



Budget

Voici le budget réfléchi sur un horizon de cinq ans à partir de 2023 dans le Plan quinquennal d'investissement 2023-2027.

	2023	2024	2025	2026	2027
Investissements					
Développement du réseau (100 km)	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 existant (50 km)	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.

Feuille de route des principaux engagements

Voici les principaux engagements de la Vision de la mobilité active que la Ville souhaite réaliser au cours des cinq prochaines années pour chacune des orientations.

Orientation 1

Pour accélérer le développement des réseaux de mobilité active et assurer l'accès au transport en commun, la Ville s'engage, d'ici 2027 à :

- Réaliser les trois premiers corridors Vélo cité;
- Élaborer et mettre en œuvre une stratégie de stationnements pour vélo;
- Ajouter 100 kilomètres aux réseaux de mobilité active;
- Investir 36 \$ par habitant par année à partir de 2024 pour la mobilité active, soit plus du double des investissements de 2022.

Orientation 2

Pour renforcer l'efficacité des déplacements actifs en tout temps, la Ville s'engage, d'ici 2027, à :

- Adapter les temps d'attente aux intersections en fonction des comportements des usagers et des besoins en mobilité active;

- Poursuivre le déploiement du réseau cyclable quatre saisons en ajoutant 65 kilomètres;
- 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;
- Éclairer adéquatement les aménagements piétonniers et cyclables.

Orientation 3

Pour assurer un niveau de confort des aménagements pour tout le monde, la Ville s'engage, d'ici 2027, à :

- Inclure les besoins en mobilité active dans tous les projets de réfection de rue de la Ville;
- Actualiser le *Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec* et s'assurer que les aménagements cyclables et piétonniers 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 du réseau cyclable existant en fonction de sa conformité avec le nouveau *Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec*, prioriser les mises à niveau nécessaires et réaliser 50 kilomètres des plus prioritaires;
- Assurer l'accès à pied et à vélo aux écoles primaires dans le cadre de travaux liés à l'aménagement de corridors scolaires.

Orientation 4

Pour jouer un rôle de cheffe de file dans la création d'une culture en faveur de la mobilité active et de l'intermodalité, la Ville s'engage, d'ici 2027, à :

- Organiser des journées de célébration de la mobilité active inspirées du concept de Ciclovía;
- Créer un comité consultatif pour accompagner le suivi de la mise en œuvre de la Vision de la mobilité active;
- Planifier et réaliser l'implantation d'un parc éducatif pour cyclistes sur le territoire de la ville de Québec.

