



# TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

Cadre d'intervention  
en transport actif

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'Électrification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca).

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au [www.transports.gouv.qc.ca](http://www.transports.gouv.qc.ca)
- écrire à l'adresse suivante :  
Direction des communications  
Ministère des Transports, de la Mobilité durable  
et de l'Électrification des transports  
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010  
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018

ISBN 978-2-550-81199-2 (PDF)

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

# 1. Le transport actif au Québec

Ce document fait partie intégrante de la Politique de mobilité durable à l'horizon 2030. Il présente le portrait global du transport actif au Québec, ses enjeux ainsi que l'ensemble des mesures relatives au Plan d'action sur le transport actif 2018-2023. Les mesures les plus porteuses et transversales de ce plan d'action sectoriel figurent également dans le Plan d'action global de la Politique de mobilité durable.

Le cadre d'intervention en transport actif constitue donc un élément clé de la vision de la Politique de mobilité durable : En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21<sup>e</sup> siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises.

Ce cadre comporte les mesures qui concernent spécifiquement le transport actif, que ce soit en prenant en compte la forme du territoire, les infrastructures spécifiques, l'efficacité des déplacements actifs ou la sécurité des personnes dans leurs déplacements actifs.

## État des lieux

Le transport actif, soit principalement la marche et le vélo, est à la base du déplacement de l'être humain, à savoir un déplacement effectué par soi-même d'un endroit à un autre, sans motorisation autre que celle pouvant compenser une incapacité ou une insuffisance physique. C'est un déplacement à échelle humaine. Le transport actif est également présent dans la plupart des autres déplacements, comme le déplacement à vélo de chez soi à la gare de train de banlieue ou la marche de chez soi à l'arrêt d'autobus. Le transport actif, dont le transport par vélo, offre aussi la possibilité pour une personne de rester mobile malgré une incapacité à marcher de longues distances en raison d'un handicap, d'une maladie ou de l'âge. Le potentiel de transport actif d'un milieu de vie s'étend donc à la notion de déplacement en fauteuil roulant, en quadriporteur ou même avec un handicap sensoriel ou mental.

Le transport actif occupe une place importante au Québec. Pour la seule région métropolitaine de Montréal, ces déplacements représentent 12 % de l'ensemble des déplacements pour une journée typique d'automne, soit 10,3 % pour la marche et 1,7 % pour le vélo<sup>1</sup>. La part modale du vélo passe à 11,3 % dans le quartier Plateau-Mont-Royal ou à 6,8 % dans le quartier Villeray à Montréal. Ces données, issues de l'enquête origine-destination de 2013, ne tiennent pas compte de déplacements à pied ou à vélo inclus dans d'autres types de déplacements, comme la portion du tracé que l'on fait à pied pour se rendre à l'arrêt d'autobus.

Le transport actif est donc un élément non négligeable dans les modes de déplacement, surtout pour les déplacements de courte distance, du moins pour ce qui est de la marche. Les déplacements actifs sont aussi parmi les moyens de transport qui rejoignent le plus les préoccupations du développement durable, en offrant une option économique (donc abordable), écologique (sans aucune émission de GES) et bénéfique pour la santé de ceux qui y ont recours.

L'attractivité des transports actifs est fortement liée à la qualité des infrastructures et au milieu dans lequel on se trouve. Pour les infrastructures piétonnes, un trottoir large, présentant une bonne qualité

---

1. Enquête origine-destination région métropolitaine de Montréal, 2013.

de surface, bien entretenu, notamment en hiver, ponctué de bancs pour se reposer, aménagé pour offrir de l'ombre en été et du soleil en hiver et conçu pour une accessibilité universelle, sera recherché par les marcheurs. Ces installations le seront d'autant plus si elles sont situées dans un milieu urbain dense, avec une trame de rue serrée et présentant une bonne mixité des fonctions urbaines (résidences, commerces, services), que ce soit dans une grande ville ou au cœur d'une petite municipalité. Ce type de tissu urbain réduit la longueur des déplacements, permettant à un plus grand nombre de personnes d'atteindre un plus grand nombre de services et contribuant à l'augmentation des déplacements actifs pour un secteur donné. Pour le vélo, des pistes cyclables de qualité, séparées de la chaussée, avec des cycles prioritaires aux feux de circulation, des aménagements d'apaisement de la circulation automobile et la disponibilité de supports à vélo nombreux et sécuritaires sont des aménagements qui augmenteront le sentiment de confort et de sécurité et, de ce fait, attireront une plus grande proportion de la population vers ce mode de transport. Des corridors réservés à même les chaussées urbaines (bande cyclable) permettront de sécuriser un grand nombre de trajets à peu de frais, tandis que des aménagements distinctifs et à l'écart de la circulation automobile pourront attirer de nouveaux adeptes de ce mode de transport, notamment ceux qui sont préoccupés par les dangers que peuvent représenter les déplacements à vélo à l'intérieur de la ville. Dans tous les cas, ces aménagements gagneront à être entretenus même en hiver, permettant les déplacements à vélo sur toute l'année.

Avec ses 12 000 km de voies cyclables (2015), dont plus de 5 000 sur l'itinéraire de la Route verte (2016), le Québec démontre déjà une volonté d'offrir à la population des infrastructures lui permettant d'envisager le transport actif comme option valable dans ses choix de déplacement. Pour la marche, le portrait est plus difficile à établir, étant donné le grand nombre de rues disposant déjà de trottoirs. Cependant, cet inventaire ne traduit pas nécessairement la qualité de ces infrastructures pour assurer des déplacements efficaces et sécuritaires des piétons, des cyclistes et des personnes se déplaçant avec un appareil d'aide à la mobilité motorisé. Des aménagements cyclables dérogatoires aux normes de conception, des trottoirs présentant un profil inadéquat, des grands boulevards urbains dépourvus d'espaces réservés aux déplacements actifs sont autant de contraintes qui réduisent le potentiel des transports actifs en milieu urbain.

## **Importance du transport actif pour la mobilité durable au Québec**

La possibilité pour les personnes de tout âge de choisir de se déplacer par elles-mêmes pour se rendre à leur destination est un élément clé d'une vision de mobilité durable pour le Québec. En effet, afin d'atteindre les objectifs d'une mobilité sécuritaire, saine, équitable pour tous et respectueuse de l'environnement, il faut réussir à diminuer les déplacements motorisés en véhicules individuels et créer des conditions favorables à l'accroissement de la part modale des transports collectif et actif.

En avant-plan de ces conditions se trouvent l'attractivité et la sécurité, réelle et perçue, de la voie publique et de l'environnement bâti pour les modes de transport actif. Investir dans des infrastructures piétonnes et cyclables de qualité permet aussi aux usagers les plus vulnérables, dont les enfants et les personnes âgées ou à mobilité réduite, de ne pas limiter leurs déplacements en raison d'aménagements peu sécuritaires ou peu adaptés à leurs besoins spécifiques, augmentant ainsi la portée même de la mobilité durable à des notions d'inclusion sociale.

Le transport actif jouit d'une forte popularité au Québec, avec plus de la moitié de la population âgée de 5 à 75 qui déclare avoir utilisé le vélo au cours de l'année 2015<sup>2</sup>, alors qu'on n'en compte que le tiers

---

2. Vélo Québec, État du vélo au Québec en 2015.

aux États-Unis ou en Australie. Ce nombre constitue un potentiel de développement énorme pour les déplacements de courte distance dans les agglomérations. Ce trait particulier du Québec peut s'expliquer par le développement d'une culture du vélo par des groupes comme Vélo Québec et par le développement d'infrastructures comme la Route verte, le plus grand réseau cyclable en Amérique du Nord.

Parmi les contraintes particulières relatives au transport actif au Québec, le climat est souvent évoqué. Pourtant, on constate un étirement de la saison cyclable, avec de plus en plus de gens qui utilisent le vélo sur une période de plus en plus longue. En 2015, on dénombre plus d'un million d'adultes qui ont utilisé leur bicyclette pour se déplacer au moins une fois en octobre ou novembre et 180 000, de décembre à mars. Le cyclisme ou la marche sur toute l'année est donc une chose possible, mais qui requiert une attention particulière quant à la conception des infrastructures et à leur entretien.

## **Rôle du gouvernement du Québec en transport actif**

Le gouvernement du Québec est un agent important du développement du transport actif au Québec. Avec l'adoption et la réalisation de la Route verte, en partenariat avec le monde municipal et régional, le gouvernement du Québec, notamment le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), a permis aux municipalités du Québec de s'initier au développement du transport actif en participant à ce vaste réseau. En 2015, deux Québécois sur trois habitent une ville qui s'est dotée de politiques préconisant l'implantation d'infrastructures de transports actifs ou d'apaisement de la circulation<sup>3</sup>.

### **> Encadrement législatif**

Le MTMDET et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) sont responsables du Code de la sécurité routière (CSR). Le CSR établit les conditions liées aux déplacements actifs sur le réseau routier, notamment la place du cycliste et du piéton dans l'espace public qu'est la rue, ses responsabilités face aux autres usagers et les droits qui lui sont conférés.

Outre le CSR, de nombreuses lois encadrent le développement du territoire urbain et régional, contribuant à façonner un territoire qui peut s'avérer propice ou réfractaire aux déplacements actifs. Parmi ces lois, on compte la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (A-19.1), la Loi sur les cités et villes (C-19) et les chartes des villes de Gatineau, Lévis, Longueuil, Montréal et Québec (C-11.x).

### **> Politiques et programmes**

Bien que le MTMDET n'ait jamais adopté de politique à l'égard des piétons, une politique sur le vélo a été adoptée dès 1995, soit au même moment où le gouvernement du Québec adoptait le projet de la Route verte, une idée originale de Vélo Québec de doter le Québec d'un itinéraire cyclable national de plus de 5 000 km. La Politique sur le vélo, révisée en 2008, encadre les actions du MTMDET sur ses propres routes, de manière à prévoir, dans ses projets routiers, les interventions susceptibles d'améliorer la sécurité et la mobilité des cyclistes. Cette politique a également permis d'établir des objectifs, des orientations et des énoncés couvrant différents aspects des déplacements à vélo, dont :

- l'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport;
- la promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route;
- l'amélioration du système de transport pour les cyclistes.

---

3. Vélo Québec, *op. cit.*

Pour arriver à ses fins, le MTMDET s'est doté de nombreux programmes destinés aux municipalités afin de les soutenir dans la réalisation de projets susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs du MTMDET. Parmi ceux-ci, le Programme d'aide financière au développement de la Route verte (1999), le Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte (2001), le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (2006), le Programme d'aide financière aux infrastructures de transport actif (2013) et le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (2017) ont largement contribué à développer et maintenir un environnement favorable aux transports actifs au Québec.

### > Rôle des partenaires

Les municipalités sont les principaux interlocuteurs du gouvernement en matière de transport actif. Les déplacements à pied et à vélo, pour les déplacements utilitaires, sont résolument à l'échelle urbaine. Les municipalités ont donc un très grand rôle à jouer dans le façonnement d'environnements favorables à ce type de déplacements. C'est la raison pour laquelle l'ensemble des programmes d'aide s'adressent à elles en premier lieu. Les municipalités régionales de comté (MRC), de par leur rôle d'intégration de la planification des transports et de l'aménagement du territoire, participent à la planification des réseaux de transport actifs d'intérêt régional. Cette planification peut être coordonnée avec le financement de ces infrastructures à l'échelle municipale.

Outre les municipalités, des partenaires du milieu associatif et d'affaires, comme Vélo Québec, l'Association des réseaux cyclables du Québec ou Piétons Québec, apportent leur contribution à l'animation, à la formation et à la sensibilisation des décideurs et de la population en général en matière de déplacement actif et de milieux urbains à échelle humaine.

Enfin, l'industrie touristique est très présente dans le domaine du transport actif, notamment dans le soutien au développement des régions en bonifiant l'offre cyclotouristique, par l'offre d'hébergement, de forfaits et d'activités augmentant la rétention de la clientèle à vélo. Le Québec s'est doté d'un réseau de 500 établissements « Bienvenue cyclistes ! », à l'initiative de Vélo Québec, permettant aux cyclotouristes de trouver un hébergement adapté à leurs besoins. Les dépenses touristiques liées au vélo étaient estimées à 700 millions de dollars en 2015, avec 1,6 million de nuitées. Par ailleurs, plusieurs sièges sociaux d'entreprises qui produisent ou assemblent des vélos ou des accessoires sont bien présents au Québec. Bien que, à l'instar d'autres grappes industrielles, la production manufacturière dans le domaine du vélo se soit en grande partie déplacée vers l'Asie, la consommation locale s'est maintenue, avec plus de 600 000 vélos vendus annuellement au Québec, ce qui est 1,5 fois plus qu'aux États-Unis au prorata de la population et qui représente, ici, une industrie procurant 3 400 emplois. Les dépenses annuelles des cyclistes québécois sur le marché du vélo et des équipements représentent 500 millions de dollars additionnels, pour un total de dépenses de 1,2 milliard de dollars par année<sup>4</sup>.

### **L'adéquation entre la sécurité et la mobilité des piétons et des cyclistes sur le territoire**

Ce principe d'équilibre entre la sécurité et la mobilité est intimement lié à l'attrait que peut avoir le transport actif dans un milieu donné. Ce principe est respecté dans la mesure où les projets routiers réalisés par les gestionnaires de routes au Québec (Ministère, municipalités) visent principalement à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Toutefois, la fonctionnalité des aménagements de

---

4. Étude des retombées économiques du cyclotourisme et du vélo au Québec. Chaire de tourisme Transat-ESG-UQÀM, février 2016.

transport actif, notamment en milieu urbain, peut parfois être réduite en raison de la pression induite par le nombre de véhicules routiers à faire passer sur des routes ou des rues fortement sollicitées. En effet, pour augmenter la capacité du réseau routier d'accueillir un plus grand nombre de véhicules, on en élargit la plate-forme, on synchronise les feux de circulation et on gère les voies et le stationnement sur rue de manière à optimiser la voirie urbaine. Cependant, cette optimisation face à la pression ne doit pas se faire au détriment des usagers les plus vulnérables. Ainsi, des facteurs contributifs à l'insécurité ou à l'inefficacité des déplacements actifs ne permettent pas d'assurer l'équilibre recherché :

- prépondérance de l'affectation de l'espace dans l'emprise aux voies de circulation et de stationnement des véhicules routiers, au détriment de l'espace cyclable (bande cyclable, piste, accotement) et piéton (trottoirs, banquettes gazonnées, mobilier urbain, avancées de trottoir aux intersections);
- durée limitée des cycles de passages pour les piétons et les cyclistes aux intersections avec feux de circulation (temps de passage limités et temps d'attente allongés) pour favoriser un plus grand écoulement des flux de véhicules;
- déstructuration des grands axes routiers, où sont situés les principaux commerces et services, et redirection des cyclistes et des piétons vers des rues résidentielles avoisinantes, négligeant l'accessibilité au profit de la sécurité, etc.

Ce principe doit être renforcé si le Québec souhaite un essor véritable du transport actif, notamment en procurant à la population des infrastructures piétonnes et cyclables efficaces, sécuritaires et attrayantes pour l'ensemble de la population et convenant à l'ensemble des déplacements.

### **L'adéquation entre les coûts liés à l'offre en matière d'infrastructures de transport actif et les bénéfices en matière de déplacements actifs sécuritaires**

Ce principe est en lien avec les investissements récurrents du MTMDET et des municipalités pour améliorer les environnements favorables au transport actif. Toutefois, les bénéfices économiques et sociaux de ces investissements pour l'ensemble de la population et les gouvernements sont souvent sous-estimés. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) s'intéresse à la valeur de la convivialité des milieux pour la marche et le vélo et les retombées de ces milieux favorables sur la santé des populations. En effet, le transport actif allie la nécessité de se déplacer à l'activité physique nécessaire pour maintenir une bonne santé. Selon l'État du vélo au Québec en 2015, le vélo à lui seul représente une valeur de 2,6 milliards de dollars par année en appliquant la méthode de l'OMS (HEAT). Si la valeur du vélo et de la marche pour la population est si grande (prévention en santé, qualité de vie, environnement), on pourrait penser qu'une telle adéquation devrait se traduire par des investissements en conséquence des bénéfices retirés pour la population en général. Selon une étude danoise, chaque km parcouru à vélo rapporte des bénéfices de 0,24 \$ à la société alors que chaque km parcouru en véhicule automobile en coûte 0,84 \$<sup>5</sup>.

---

5. Stefan Gossling, Urban Transport transitions : Copenhagen, City of Cyclists. Journal of Transport Geography, 2013.

## Tendances et prospective d'ici 2030

L'analyse des plus récentes enquêtes origine-destination démontre une forte adéquation entre la forme des villes et la part des déplacements pouvant se faire à pied et à vélo. Il est donc tout aussi important de construire les villes pour permettre un meilleur accès à ses différentes fonctions que d'abattre les barrières physiques et anthropiques, et aménager des infrastructures propres aux déplacements actifs.

### Tendance 1 : Augmentation de la part modale du transport actif

Alors que la marche semble le fait des plus jeunes (moins de 15 ans) et des plus vieux (plus de 65 ans), le vélo est surtout populaire chez les hommes, particulièrement chez les 15-19 ans. Cette répartition peut être en lien avec la témérité nécessaire pour effectuer des déplacements à vélo dans certains contextes urbains tels qu'on les connaît aujourd'hui (larges boulevards, voies de circulation étroites ne favorisant pas le partage entre les vélos et les véhicules routiers, intersections larges et mouvement de virage complexes pour les cyclistes et les automobilistes, etc.). Alors que le vélo est utilisé pour 2,3 % (2013) de l'ensemble des déplacements chez les hommes, la proportion n'est que de 1,2 % chez les femmes. Cependant, l'écart s'amenuise entre la part modale du vélo chez les hommes et chez les femmes, entre les enquêtes origine-destination de 1998 et 2013 à Montréal, puisque la part modale chez les femmes (0,7 à 1,2 %) progresse plus vite que chez les hommes (1,6 à 2,3 %). Cette tendance au nivellement peut s'expliquer par les investissements massifs réalisés par la Ville de Montréal dans son réseau cyclable durant cette période. Dans les pays où les infrastructures cyclables sont les plus développées (Finlande, Suède, Allemagne), le ratio est d'environ 50-50 et il est plus élevé chez les femmes que chez les hommes au Danemark et aux Pays-Bas (55 %).

Par ailleurs, bien que les enfants forment encore une des plus importantes cohortes de marcheurs, on remarque que le taux d'enfants qui marchent ou qui pédalent vers l'école va constamment en diminuant. Cette situation est préoccupante, notamment dans un contexte d'obésité infantile encore très présent en Amérique du Nord. Les causes de cette diminution sont nombreuses, mais les études récentes démontrent que l'insécurité ressentie par les parents à l'égard des trajets scolaires est une des premières causes de ce déclin du transport actif chez les jeunes.

La cible de l'augmentation de 50 % de la part modale du vélo, inscrite dans la Politique sur le vélo de 2008, pouvait paraître ambitieuse, d'autant plus que les tendances des enquêtes origine-destination réalisées au cours des dernières années démontraient une part toujours accrue des déplacements en automobile (conducteur et passager). À cette tendance s'ajoutait la diminution des déplacements pour les études, auxquels étaient en grande partie associés les déplacements actifs.

Or, l'enquête origine-destination de la région de Montréal démontrait déjà en 2013 une progression amenant la part modale du vélo presque à la hauteur de la cible fixée pour 2020. En effet, le vélo est le seul mode de transport autre que l'automobile ayant connu une hausse de sa part des déplacements dans la région de Montréal entre 2008 et 2013.

Bien que le taux de déplacements à vélo puisse paraître modeste (1,7 % en 2013 à Montréal pour une cible de 1,8 % en 2020), il faut noter :

- que ce taux varie grandement sur le territoire visé, qui inclut les lointaines banlieues autant que les secteurs centraux. Par exemple, pour des secteurs comme le centre-ville et le Plateau-Mont-Royal, la part modale du vélo peut dépasser 7 %, réparti sur l'ensemble de la période (données de 2008);
- que ce taux varie dans le temps tout au long de la période de sondage de ces enquêtes (de septembre à décembre). Par exemple, au cours de l'enquête de 2013 pour l'ensemble de la



grande région de Montréal, le taux de déplacements faits à vélo passe de 2,5 % en septembre à moins de 0,5 % en décembre.

Il faut ajouter que la part modale du vélo dans les agglomérations urbaines du Québec est relativement faible, en comparaison de celles observées à cette époque dans certaines villes européennes (27 % pour Amsterdam et 29 % pour Copenhague entre 2000 et 2005<sup>6</sup>).

De la même manière, la part des déplacements faits à pied varie grandement à l'intérieur d'une même agglomération. Par exemple, pour la région métropolitaine de Montréal en 2008, la part des déplacements qui sont faits à pied est de 11,5 %, mais cette proportion passe à plus de 20 % dans les quartiers centraux et à 30 % au centre-ville de Montréal. Avec 80 % des déplacements à pied qui font moins d'un km, on comprend qu'un secteur présentant une bonne densité et une bonne mixité des fonctions urbaines incitera les gens à se rendre à leur destination sans avoir recours à des modes de transport motorisés.

### **Tendance 2 : Augmentation des déplacements utilitaires à vélo**

La part des déplacements à vélo à des fins utilitaires (travail, études, affaires, emplettes, etc.) est basée sur les déclarations des personnes sondées dans le cadre de l'enquête ménage, menée tous les cinq ans pour L'État du vélo au Québec. Ce taux de déplacements a connu un bond important lors de l'étude de 2010, faisant de cette cible une des premières atteintes par la Politique sur le vélo, qui était d'augmenter de 10 % ce type de déplacement.

- 17 % en 2005
- 37 % en 2010
- 26 % en 2015

La fluctuation est attribuable en partie à la définition donnée par le sondeur lors des enquêtes successives. Nonobstant ces fluctuations, on note une tendance à l'affermissement de l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport. La progression de cet indicateur a largement profité des aménagements cyclables en milieu urbain, puisque c'est dans ces milieux denses et diversifiés que les déplacements utilitaires à vélo sont le plus susceptibles de se développer, en raison des distances plus courtes à parcourir pour atteindre une destination donnée (travail, étude, magasinage).

### **Tendance 3 : Diminution du nombre de décès et de blessés graves**

Le bilan de sécurité routière pour les piétons s'est amélioré en 2016 par rapport aux cinq années précédentes, présentant une diminution de 13,3 % des décès et des blessés graves lors d'un accident impliquant un véhicule routier. Malgré cette performance, le bilan dénote une forte proportion des décès parmi les personnes âgées de 65 ans et plus. Le MTMDET n'a jamais adopté une politique à l'égard du piéton, mais les projets routiers qu'il réalise en milieu urbain comportent souvent des infrastructures piétonnes. De plus, des programmes d'aide comme le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transports alternatifs à l'automobile (2006-2013), le Programme d'aide financière aux infrastructures de transport actif (2013-2016) et le Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (depuis 2017) ont soutenu les

---

6. J. Putter, et R. Buehler (2008). « Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany ». Transport Reviews, volume 28.

municipalités dans la planification et la réalisation de mesures à l'égard des piétons, notamment l'apaisement de la circulation dans les corridors scolaires.

La Politique sur le vélo de 2008 statuait sur une diminution de 30 % du nombre de décès et de blessés graves pour 2020 parmi les cyclistes impliqués dans un accident avec un véhicule routier. Cette cible était également considérée comme une cible ambitieuse au départ, puisqu'elle devait composer avec une augmentation constante de l'utilisation de la bicyclette et du nombre de km parcourus en véhicules routiers, augmentant de ce fait l'exposition au risque. Ainsi, ce nombre devait passer de 189 (moyenne 2002-2006) à 132. Ce niveau a été atteint dès 2011.

Pour éviter une trop forte fluctuation liée à des nombres relativement restreints de décès et de blessés graves annuellement, il a été convenu dès le départ de comparer l'évolution des moyennes quinquennales du nombre de victimes.

Évolution du nombre de cyclistes victimes d'accident avec un véhicule routier, blessés graves et décès									
	2004-2008	2005-2009	2006-2010	2007-2011	2008-2012	2009-2013	2010-2014	2011-2015	2012-2016
Blessés graves	155	139	126	115	107	106	101	102	100
Décès	16	16	17	17	16	18	17	14	12
<b>Total</b>	<b>171</b>	<b>156</b>	<b>143</b>	<b>132</b>	<b>123</b>	<b>124</b>	<b>118</b>	<b>116</b>	<b>112</b>

Pour contribuer à cette performance de l'indicateur, parmi l'ensemble des mesures de la Politique sur le vélo, le MTMDET est surtout intervenu sur l'amélioration des environnements (implantation de voies cyclables, amélioration de la convivialité du réseau routier), tant sur le réseau routier sous sa responsabilité que celui des municipalités, par l'intermédiaire des programmes d'aide financière.

#### **Tendance 4 : Augmentation du nombre de km d'infrastructures**

Il existe peu de données sur les infrastructures piétonnes. Aucun bilan exhaustif du nombre de km de trottoir n'est disponible. Outre cette lacune de données quantitatives, le portrait de l'environnement favorable pour les piétons repose aussi sur des données qualitatives inexistantes, comme les rues où la circulation a été apaisée par des mesures d'atténuation (dos d'âne allongé, avancée de trottoir aux intersections pour raccourcir le passage pour piétons, traitement des corridors visuels par du mobilier urbain et de la végétation, repères tactiles pour les malvoyants, élimination des obstacles pour les personnes à mobilité réduite, etc.).

Par ailleurs, ces données quantitatives existent pour le vélo, puisqu'il s'agit d'un indicateur de la Politique sur le vélo de 1995. Cet indicateur est, de tous ceux de la Politique sur le vélo, celui qui a connu la plus forte progression, en plus d'être celui sur lequel le MTMDET a la plus forte influence directe. En tant que gestionnaire de route, et en vertu des orientations qu'il s'est lui-même données pour la prise en considération des besoins des cyclistes dans ses projets routiers, le MTMDET a contribué largement et directement à l'amélioration des conditions d'utilisation de la bicyclette au Québec, notamment en investissant près de 90 millions de dollars au cours de la période 2008-2016, contribuant à l'ajout de 1175 km au réseau cyclable du Québec, dont près de la moitié sur l'itinéraire de la Route verte.

Par l'intermédiaire des programmes d'aide, le MTMDET a également accompagné les partenaires municipaux dans ce virage vers la prise en considération des besoins des cyclistes à l'échelle municipale, que ce soit pour le développement et l'entretien des segments de la Route verte relevant de leur responsabilité ou pour le développement de liens cyclables locaux à l'intérieur des périmètres d'urbanisation. Pour la même période entre 2009 et 2016, c'est près de 59 millions de dollars qui ont été

engagés dans les programmes d'aide à la Route verte et ceux découlant du Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020 (PACC 2013-2020).

## 2. Les enjeux de mobilité durable en transport actif

Le principal enjeu de mobilité durable réside dans l'attrait du transport actif pour les déplacements quotidiens. Pour que le transport actif devienne une option valable pour la population en général, et qu'il devienne plus significatif dans la part qu'il occupe dans les moyens privilégiés de déplacement, l'aménagement des villes et des infrastructures de transport doit favoriser la marche et le vélo :

- par une préoccupation à l'endroit des populations les plus sensibles à leur environnement sécuritaire (enfants, personnes âgées, femmes, cyclistes occasionnels) dans la planification de l'utilisation du sol et des infrastructures;
- par un choix judicieux des aménagements offerts, notamment :
  - des aménagements indépendants de la chaussée (trottoirs, pistes cyclables séparées de la chaussée), efficaces et sécuritaires sur les grandes artères urbaines donnant accès aux destinations recherchées (commerces, services, pôles d'emploi et d'étude);
  - des aménagements intégrés à la rue dans les quartiers résidentiels en y apaisant la circulation et en déviant le trafic de transit vers les rues collectrices et artérielles (rue partagée, vélorue).
- par un souci d'assurer des liens fluides et rapides, accordant au transport actif une importance au moins aussi grande qu'aux déplacements motorisés;
- par un entretien minutieux de ces aménagements, tant estival qu'hivernal (pérennité et permanence des aménagements).

### Enjeu 1 : Un cadre législatif québécois en faveur du transport actif

Cet enjeu est en lien avec la préoccupation que doivent avoir les instances responsables quant à la place qui est accordée au transport actif dans l'organisation des transports au Québec. On dispose d'une très bonne part modale des transports actifs dans les enquêtes origine-destination et d'un très bon taux d'usage de la bicyclette par rapport aux autres provinces et États voisins. Cependant, pour assurer l'essor de ces modes non intrusifs, durables et bénéfiques à tous les égards, les conditions doivent être mises en place pour légitimer la marche et le vélo dans l'espace public. Pour que le transport actif constitue une véritable option, il faut un cadre favorable, notamment appuyé par la législation, l'éducation, la promotion et les opérations (l'entretien notamment).

### Enjeu 2 : Un transport actif reconnu et valorisé

Le transport actif est peu visible dans la chaîne des déplacements, le piéton et le cycliste étant généralement en marge de la chaussée, sur un trottoir ou une piste parallèle à la chaussée, voire dans les quartiers limitrophes aux grandes artères pour rechercher des trajets plus conviviaux. Par ailleurs, la valeur du transport actif est souvent ternie par le comportement délinquant de certaines personnes qui, à pied ou à vélo, dérogent aux règles de circulation pour réduire la longueur et le temps de leurs déplacements, souvent dans les milieux les moins bien aménagés pour leur sécurité (larges boulevards). Un transport actif reconnu et valorisé signifie qu'une attention est accordée à l'aménagement des milieux urbanisés pour amoindrir les contraintes aux déplacements actifs afin d'en encourager l'usage sans engendrer des comportements conflictuels. Mais c'est aussi reconnaître le plein droit d'usage de

l'espace public qu'est la rue pour les piétons et les cyclistes, reconnaître qu'un déplacement à pied ou à vélo est le déplacement d'une personne tout comme s'il se faisait à bord d'un autobus ou d'un véhicule automobile.

### Enjeu 3 : Des environnements favorables au transport actif partout au Québec

En lien avec le premier enjeu, l'essor du transport actif passe par le développement d'environnements favorables, que ce soit l'organisation du territoire (tissu urbain dense, bonne mixité des fonctions urbaines pour une accessibilité de proximité aux commerces, aux services et aux pôles d'emploi) ou l'intégration des besoins des piétons et des cyclistes dans la création d'infrastructures de transport :

- voies piétonnes et cyclables indépendantes de la chaussée des véhicules automobiles sur les grandes artères, en lien avec les destinations recherchées pour les déplacements;
- déplacements actifs mis en priorité sur les déplacements motorisés dans les quartiers résidentiels, par l'apaisement de la circulation et le rabattement du transit vers les grands axes routiers;
- création de raccourcis entre les quartiers pour créer un avantage aux déplacements actifs, que ce soit par des infrastructures (ponts, tunnels, sentiers en bout de cul-de-sac, etc.) ou des mesures législatives (autorisation de circuler à contre-sens sur des rues à sens unique).

La Route verte a permis de créer, au Québec, un réseau cyclable mobilisateur dans la plupart des régions. Malgré qu'il s'agisse de tourisme et de loisir davantage que de transport, la Route verte a été le moteur du développement du transport actif au Québec au cours des 20 dernières années et a souvent constitué le premier jalon des infrastructures mises en place par certaines municipalités, donnant lieu à la planification d'autres liens cyclables et piétonniers en marge de l'itinéraire national de la Route verte. Cette infrastructure est un acquis, tant pour les infrastructures que pour le bassin d'adeptes des transports qu'elle a créés, et le Québec doit saisir l'opportunité de bâtir sur ces acquis pour augmenter la part des déplacements faits à pied et à vélo.

## 3. Plan d'action (2018-2023) en transport actif

### Indicateur global et cible

- > **Augmenter la part des déplacements actifs par rapport aux autres modes de transport en doublant les déplacements faits à vélo et en maintenant à 10,3 % la part des déplacements faits à pied**

Cette augmentation de la part modale des transports actifs en 2030, par rapport au niveau de 2017, doit se refléter dans les déplacements quotidiens enregistrés dans les plus récentes enquêtes origine-destination des différentes agglomérations du Québec. Par exemple, le nombre de déplacements à pied et à vélo pour une journée typique de l'enquête de 2013 dans la région métropolitaine de Montréal était de 1 169 400, dont 165 000 étaient faits à vélo. Ce nombre devrait être de 330 000 dans l'enquête de 2028 (enquête la plus proche de la cible). Par ailleurs, le taux de déplacements faits à pied était de 10,3 % en 2013 dans la région métropolitaine de Montréal, taux qui connaît une régression depuis 10 ans. La cible est de limiter cette diminution de la part modale de la marche en augmentant proportionnellement le nombre de déplacements à pied pour en maintenir la part modale au niveau de 2013, soit 10,3 %.

**> Réduire de 25 % le nombre de victimes chez les piétons et les cyclistes dans le bilan routier**

Cette réduction du nombre total de victimes (blessés légers, graves ou décès) chez les piétons et les cyclistes devra se traduire dans le bilan routier de 2030, par rapport à la moyenne quinquennale 2012-2016. Par exemple, cette moyenne était de 4 683 victimes pour la période 2012-2016. Elle devra passer à moins de 3 512 pour 2026-2030.

**> Assurer la consolidation et l'expansion de la Route verte en y ajoutant 858 km**

La cible pour la Route verte est donc d'avoir terminé la réalisation des 5 308 km du schéma de 2008 d'ici 2023 (232 km à implanter) ainsi que la mise en place du cadre d'expansion (858 km à implanter) pour 2030. À cette cible s'ajoute celle de raccorder, de soutenir et de reconnaître les réseaux régionaux structurants pouvant bonifier le réseau national de la Route verte, soit 473 km de pistes cyclables en site propre et 185 km de voies cyclables aménagées sur le réseau routier. Enfin, des efforts doivent être poursuivis pour améliorer l'ensemble du réseau, souvent en revoyant la conception des segments actuels, dans le but d'améliorer l'expérience cyclotouristique des usagers et maintenir la qualité du réseau à la hauteur de sa renommée mondiale.

## **Enjeu 1 : Un cadre législatif québécois adapté au transport actif**

### **AXE D'INTERVENTION 1.1 : INCLURE LA NOTION DE LA MOBILITÉ ACTIVE DANS LA PLANIFICATION ET DANS LES LOIS ENCADRANT LE MILIEU MUNICIPAL**

Cet axe suppose que la planification régionale et municipale du territoire devra dorénavant s'assurer que la dimension du transport actif sera pleinement considérée, que ce soit dans les schémas d'aménagement et de développement et les plans d'urbanisme ou par l'entremise de plans de mobilité durable ou de plans de transport étendus. Cette obligation devrait permettre à toute MRC et à toute municipalité de bien déterminer les contraintes (barrières infranchissables, qu'elles soient naturelles ou anthropiques, topographie, distances, friches urbaines) et les potentiels (raccourcis, zones de densification, concentrations d'établissements d'enseignement, pôles d'emploi, pôles d'intermodalité avec le transport collectif, etc.) liés à la marche et au vélo. Cette préoccupation devra être présente autant pour les nouveaux développements que pour les projets d'intervention dans le milieu bâti (redéveloppement, densification, requalification urbaine).

#### **Mesure 1 : Plans de mobilité durable intégrée**

Avec ce nouveau programme, le MTMDET, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT), offrira une aide financière au milieu municipal pour le développement de plans de mobilité durable intégrée sur leur territoire. Ces plans seront complémentaires aux outils de planification actuels en aménagement du territoire que sont les plans métropolitains d'aménagement et de développement, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme. Ils couvriront autant le transport des personnes que des marchandises en considérant l'ensemble des solutions et des modes de transport.

Ce programme comportera une enveloppe de 50 millions de dollars pour les cinq premières années. Un montant de 2,5 millions de dollars est aussi déjà prévu pour des services d'accompagnement pour la réalisation des plans et l'élaboration de guides et de recensions des meilleures pratiques de mobilité durable. Ces outils seront élaborés par le MAMOT en collaboration avec le MTMDET.

**Indicateur** : Nombre de plans adoptés  
**Cible** : 100 % des MRC  
**Budget** : 2,5 M\$ (sommés actuelles); 50 M\$ (sommés additionnelles)

**Mesure 2 : Modifier les lois pour systématiser la prise en compte des transports actifs dans la planification du territoire, de même que la planification, la conception et l'exploitation des infrastructures de transport**

Cette mesure concerne, entre autres, les lois suivantes :

- Loi sur l'aménagement et l'urbanisme
- Loi sur la voirie
- Loi sur les cités et villes
- Loi sur le ministère des Transports
- Code municipal
- Chartres municipales

La modification des lois est l'élément principal, mais l'énoncé des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire doit également être au diapason et donner une place prépondérante aux transports actifs.

**Indicateur** : Propositions législatives  
**Cible** : Propositions législatives pour 2021

## **Enjeu 2 : Un transport actif reconnu et valorisé**

### **AXE D'INTERVENTION 2.1 : PROMOUVOIR LES BONS COMPORTEMENTS DES DIFFÉRENTS TYPES D'USAGERS DE LA ROUTE ET LES INFORMER QUANT AUX NOUVELLES RÈGLES DE PARTAGE DE LA RUE**

Cet axe fait référence aux dispositions législatives actuelles (obligation de respecter la signalisation routière pour tous, priorité des piétons aux passages, distance à préserver lors du dépassement d'un cycliste, amendes liées à l'emportierage) et à celles qui seront adoptées dans le futur (rue partagée, vélorue, dépassement des piétons, etc.). Elle vise aussi les usagers du transport actif afin de les responsabiliser dans leur usage de l'espace public qu'est la rue, en contrepartie des privilèges accrus, autant en matière de législation que d'infrastructure. Cette promotion devrait commencer dès le primaire, pour l'apprentissage, et se poursuivre au secondaire pour le développement des habiletés et des responsabilités liées à l'utilisation du réseau routier pour le transport actif (autonomie des jeunes pour assumer leur mobilité). Cette préoccupation sera intégrée dans les efforts consentis par le MTMDET et la SAAQ en matière de sécurité routière, notamment dans le cadre de la mise en place des nouvelles dispositions du Code de la sécurité routière en 2018.

### **AXE D'INTERVENTION 2.2 : VÉHICULER UN MESSAGE POSITIF ET ENCOURAGEANT À L'ÉGARD DU TRANSPORT ACTIF DANS LE RÔLE IMPORTANT QU'IL REPRÉSENTE EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS, D'ENVIRONNEMENT, DE QUALITÉ DE VIE, DE SANTÉ ET D'ÉCONOMIE**

Le transport actif est un moyen de transport simple, à la base même du déplacement des personnes, sans nécessité de grandes infrastructures et faisant appel aux principes mêmes du développement durable. En effet, le déplacement actif ne consomme aucune énergie, sauf le vélo assisté ou l'aide à la

mobilité motorisée (AMM), il est accessible universellement et il contribue même à l'essor de l'industrie locale, puisque le Québec est omniprésent sur le marché des vêtements et des équipements de plein air et de vélo au Canada, voire en Amérique du Nord. Le gouvernement doit également faire la promotion de la marche et du vélo comme moyens de se déplacer intelligemment dans la ville. Des mesures doivent être mises en place parallèlement au développement d'environnements favorables à la marche et au vélo, de manière à susciter un changement dans les choix de mobilité de la population.

**Mesure 3 : Instaurer un groupe de travail sur les outils économiques susceptibles de favoriser l'accessibilité au transport actif et sa mise en valeur au sein de la population.**

Cette action vise à déterminer et à analyser les outils économiques permettant de favoriser le transport actif dans les choix de mobilité de la population, y compris les mesures de lutte contre l'isolement et d'inclusion sociale des plus démunis.

**Indicateur** : Groupe de travail mis sur pied  
**Année de mise en œuvre** : Création d'un groupe de travail pour 2019

**Mesure 4 : Déployer des mesures favorisant l'usage des transports actifs, notamment dans les lieux d'affaires du gouvernement du Québec**

Cette action vise à doter les bureaux du gouvernement du Québec d'infrastructures d'accueil susceptibles de favoriser l'utilisation des modes de transport actif pour se rendre au travail. Les services offerts en milieu de travail visent à abattre les différentes contraintes généralement associées au transport actif pour se rendre au bureau, notamment la crainte de se faire voler son vélo ou de le laisser exposé aux intempéries, la nécessité d'avoir un endroit pour se laver et se changer si la distance parcourue à pied ou à vélo est importante. Ces services peuvent même s'étendre à l'offre de vélos prêtés par l'employeur pour les déplacements pendant les heures de bureau, en l'absence de flotte publique de vélos en libre-service.

Cette mesure vise donc principalement l'offre de stationnements pour vélos en nombre suffisant, pour les employés comme pour les visiteurs, et de vestiaires offrant toutes les commodités. La concrétisation de cette mesure passe par le déploiement de ces services dans tous bureaux du gouvernement du Québec, comme mesure d'exemplarité.

**Indicateur** : Nombres de nouvelles installations  
**Cible** : Nouvelles installations en milieu de travail à partir de 2019  
**Budget** : Inclus dans les coûts de rénovation ou de location des places d'affaires gouvernementales

**Mesure 5 : Extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec**

Cette action vise à soutenir les municipalités dans le développement d'une offre de vélo en libre-service, tant pour les agglomérations où le projet est d'amorcer un tel service ou que pour celles où il s'agit de compléter les activités déjà établies. Cette mesure pourra être appliquée afin, entre autres critères, de bénéficier d'une bonne densité urbaine et d'une concentration de destinations recherchées (établissements d'enseignement, lieux de travail, commerces et services, etc.).

**Budget** : 13 M\$ sur 5 ans (sommés additionnelles)

## Enjeu 3 : Des environnements favorables au transport actif

### **AXE D'INTERVENTION 3.1 : Doter les gestionnaires d'infrastructures de transport d'outils normatifs modernes permettant de mieux prendre en considération les besoins des piétons et des cyclistes**

Cet axe vise autant les normes du MTMDET que les différents guides mis à la disposition des municipalités. Ces guides et ces normes pourraient bénéficier des plus récents développements internationaux quant aux infrastructures adaptées aux transports actifs, que ce soit en matière de planification du territoire, de conception routière (diversification des profils de rue en milieu urbain, mesures d'apaisement de la circulation, etc.), de signalisation (délais d'attente réduits pour les feux piétons, feux de circulation synchronisés à la vitesse de déplacement des vélos, sens uniques limités aux véhicules, etc.) ou de concept de requalification urbaine (rue partagée, vélorue, quartier développé en fonction des transports collectif et actif, etc.).

#### **Mesure 6 : Modifier les normes de conception et de signalisation pour rétablir la place des transports actifs dans la conception des infrastructures de transport**

Cette mesure découle des modifications législatives envisagées dans le Code de la sécurité routière, notamment pour introduire les notions de rue partagée et de vélorue. Au-delà de ces concepts, les normes devront être revues pour réduire au maximum les contraintes, les inconforts et les entraves limitant l'accessibilité à pied, à vélo ou en fauteuil roulant, réduisant de ce fait l'attrait des transports actifs. Ces considérations touchent notamment les dévers des trottoirs, les rayons de courbure en milieu urbain, la ségrégation des aménagements cyclables pour en améliorer l'attrait pour une plus grande partie de la population, des cycles de feux répondant davantage à la présence et aux besoins des cyclistes et des piétons, l'aménagement des passages (trottoirs traversants, réduction de la longueur des passages, renforcement des priorités aux transports actifs, etc.) ou toute autre particularité du design routier pouvant améliorer les conditions pour le transport actif.

**Indicateur** : Normes modifiées

**Cible** : Normes modifiées en 2019

#### **Mesure 7 : Renforcer les partenariats avec les organismes du milieu pour le renforcement et la diffusion de l'expertise en transport actif auprès du milieu municipal et régional**

Cette mesure vise à soutenir techniquement les initiatives des partenaires du milieu pour l'élaboration de guides de planification, de conception, de réalisation et d'exploitation des territoires et des infrastructures en faveur des piétons et des cyclistes, y compris les adaptations nécessaires pour l'ensemble de la clientèle présentant une déficience motrice, sensorielle ou intellectuelle, de même que l'arrimage du transport actif avec les autres modes de transport. Ce partenariat sous-tend également les activités de formation en milieu municipal.

**Indicateur** : Nombre de guides et documents techniques publiés



### **AXE D'INTERVENTION 3.2 : PRENDRE EN CONSIDÉRATION LES BESOINS DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES DANS TOUT PROJET DE CONSTRUCTION ET DE RÉFECTION D'INFRASTRUCTURES À L'INTÉRIEUR DES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION**

Que ce soit sur le réseau routier supérieur, un réseau artériel, collecteur ou même sur des rues résidentielles ou locales, la place du piéton et du cycliste devrait être systématiquement prise en compte dès qu'on intervient dans les limites d'un périmètre d'urbanisation identifié au schéma d'aménagement et de développement. Cette prise en compte ne signifie pas automatiquement la mise en place de trottoirs ou de voies cyclables, bien que ce soit souvent la seule solution pour les déplacements actifs sur les grandes artères. Cela peut également se traduire par des aménagements d'apaisement de la circulation ou de déviation du trafic de transit hors des rues les plus locales et résidentielles, rendant celles-ci plus conviviales pour les cyclistes et les piétons même sans corridor réservé. Sur les routes du réseau supérieur, cette prise en compte peut aussi se traduire par un souci constant d'améliorer la convivialité des routes pour les cyclistes, autant sur les itinéraires cyclables (Route verte ou autres) que sur le réseau en général.

#### **Mesure 8 : Adopter un cadre de gestion pour encadrer tout projet routier du MTMDET**

Cette mesure s'inscrit dans la continuité des orientations déjà inscrites dans la Politique sur le vélo du MTMDET depuis 1995 et s'étend à l'ensemble des transports actifs. Cette mesure signifie, du moins pour le MTMDET, l'adoption d'un cadre de gestion assurant cette prise en compte dans les projets inscrits à sa programmation routière. Ce cadre devra prévoir une prise en compte systématique de la présence de piétons et de cyclistes dès qu'un projet routier est réalisé à l'intérieur des périmètres urbains, que ce soit en section, aux intersections, sur les structures ou pour le franchissement des autoroutes traversant les périmètres urbains. En lien avec les objectifs de la présente politique, le MTMDET devra établir clairement les règles qui régiront la conception et le financement des aménagements routiers qu'il réalise, autant hors agglomération qu'en milieu urbanisé. Dans ce dernier cas, dès qu'un projet routier est réalisé à l'intérieur des limites d'un périmètre d'urbanisation, une attention particulière devra être accordée aux déplacements des piétons et des cyclistes, que ce soit par des aménagements intégrés au corridor routier ou, dans le cas des réseaux autoroutiers, par des aménagements permettant de franchir ces ouvrages et d'améliorer la connectivité entre les quartiers que ces infrastructures viennent scinder. Cette préoccupation devra se faire nonobstant la planification ou non, par la municipalité, de réseaux réservés au vélo ou à la marche sur son territoire. En ce sens, le MTMDET devra assumer un rôle de leader en transport actif et ses interventions pourront, parfois, servir de point de départ à une telle planification par la municipalité. Les municipalités devraient être assujetties à cette mesure par des cadres légaux adaptés (voir mesure 2).

En dehors des agglomérations, le MTMDET devra poursuivre ses interventions pour adapter ses routes à la présence des cyclistes sur les grands itinéraires national (Route verte), régionaux et locaux planifiés par les instances municipales. Il devra également avoir le souci d'améliorer la convivialité de ses routes pour les cyclistes par des aménagements susceptibles de bonifier les cotes attribuées à celles-ci dans l'application développée sur Québec 511.

**Indicateur** : Cadre de gestion adopté

**Cible** : Adopter un cadre de gestion en 2019

**Budget** : Aucun coût pour le cadre de gestion, mais les travaux qui en découlent sont intégrés aux coûts des projets routiers

### **Mesure 9 : Soutenir les municipalités dans l'adaptation des infrastructures de transport en milieu urbanisé au profit des transports actifs**

Cette mesure signifie le prolongement et l'intensification du Programme d'aide financière au développement des transports actifs dans les périmètres urbains, une mesure du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Ce programme devra être bonifié, tant sur le plan du contenu que du financement, et prolongé au-delà de la période actuelle du PACC 2013-2020, pour répondre adéquatement aux demandes des municipalités.

**Indicateur** : Programme mis en application

**Cible** : Programme bonifié en 2021

**Budget** : 10 M\$/ an jusqu'en 2020 (sommes déjà prévues); 38,5 M\$ sur 5 ans (sommes additionnelles)

### **Mesure 10 : Amender les programmes d'aide financière à la voirie urbaine (réseau routier municipal, aqueduc et égout) pour que le principe de rue complète soit systématiquement appliqué à tout nouveau projet**

Cette mesure fait cheminer l'idée que le transport actif doit être une composante de tout projet de voirie urbaine à l'intérieur des périmètres urbains et doit devenir une préoccupation de tout concepteur de projet d'infrastructure en milieu urbanisé. Cette mesure peut se traduire par l'introduction de trottoirs, de voies cyclables ou de mesures d'apaisement de la circulation dans tout nouveau projet de voirie subventionnés par l'État, que ce soit spécifiquement pour la voie de circulation ou pour tout autre projet nécessitant sa reconstruction.

**Indicateur** : Programmes amendés

**Cible** : Programmes amendés d'ici 2023

**Budget** : Intégrés dans les budgets alloués aux programmes actuels

### **AXE D'INTERVENTION 3.3 : S'ASSURER DE L'UNIVERSALITÉ D'ACCÈS POUR TOUT AMÉNAGEMENT DESTINÉ AU TRANSPORT ACTIF DANS LES PÉRIMÈTRES D'URBANISATION**

Cette préoccupation est d'autant plus importante avec le vieillissement de la population, qui s'accompagnera d'un accroissement des aides à la mobilité motorisées, de problèmes sensoriels ou tout simplement d'une perte d'aisance dans les déplacements. Il est tout aussi important de garder active la population présentant des limitations de mobilité que la population pouvant se déplacer à vélo et à pied sans contrainte. Ce souci de procurer des infrastructures de transport actif accessibles au plus grand nombre passe donc par une analyse différenciée selon la capacité, mais aussi selon le sexe, le revenu, l'origine culturelle ou l'âge, permettant ainsi d'intéresser des segments de la population préoccupés par leur capacité, leur confort et leur sécurité.

### **Mesure 11 : Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif (CITA)**

Le réseau cyclable québécois a été développé massivement au cours des 25 dernières années, notamment depuis l'adoption de la Politique sur le vélo et du projet de la Route verte en 1995. Bon nombre de ces infrastructures ont été mises en place sans égard aux normes de conception et de signalisation, ou en faisant des compromis qui, à l'usage, démontrent leur inefficacité ou un manque de

sécurité. De plus, des infrastructures vieillissantes ou mal entretenues nécessitent des interventions de restauration, de mise à la norme et d'amélioration. Enfin, les bouleversements climatiques entraînent parfois des épisodes météorologiques violents auxquels ces infrastructures ne résistent pas, causant fréquemment des érosions et des destructions de segments de voies cyclables ou de sentiers pédestres, coupant la continuité des réseaux. Le volet 3 du Programme Véloce II ciblait ce genre d'intervention de conservation sur les infrastructures de transport actif. Depuis la fin de ce programme, en mars 2016, aucune mesure n'a pris la relève. Un nouveau programme permettra de combler ce vide. En plus, un volet de fonds de réserve devra être créé pour suppléer aux interventions d'urgence des municipalités et des corporations gestionnaires de sentiers. Ce programme devra aussi favoriser l'asphaltage des pistes cyclables en poussière de pierre lorsqu'approprié pour en augmenter l'accessibilité, le confort et la pérennité.

**Indicateur** : Programme en vigueur

**Cible** : Programme en vigueur en 2018

**Budget** : 12,5 M\$ sur 5 ans (sommes déjà prévues); 3 M\$ sur 5 ans (sommes additionnelles)

#### **AXE D'INTERVENTION 3.4 : CONSOLIDER LE RÉSEAU CYCLOTOURISTIQUE QUÉBÉCOIS EN ADOPTANT UN CADRE D'EXPANSION DE LA ROUTE VERTE QUI MISE SUR SA CONSOLIDATION ET SON ARRIMAGE AVEC LES RÉSEAUX CYCLABLES RÉGIONAUX**

La Route verte aura bientôt 25 ans, et les derniers km devraient la compléter au cours des prochaines années. Un cadre d'expansion réaliste devrait permettre d'achever le schéma et de concentrer les efforts sur l'amélioration des différents segments, de manière à améliorer l'expérience des utilisateurs. En plus, il devrait permettre de relier la Route verte aux réseaux cyclables régionaux actuels, en développement et prévus afin de permettre l'atteinte d'un plus grand nombre d'objectifs et d'assurer un développement touristique durable partout au Québec.

#### **Mesure 12 : Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements (DERV)**

Le cadre d'expansion de la Route verte, réalisé dans le contexte du plan d'action 2017-2018 pour la réalisation de la Route verte, comporte des segments à ajouter (environ 900 km), mais également des orientations liées à la consolidation des segments existants et à la reconnaissance des réseaux régionaux structurants qui s'y rattachent. Le programme DERV permet la concrétisation, par les partenaires municipaux, de ce cadre d'expansion de la Route verte.

**Indicateur** : Programme en vigueur

**Cible** : Programme en vigueur en 2018

**Budget** : 12,5 M\$ sur 5 ans (sommes déjà prévues); 5 M\$ sur 5 ans (sommes additionnelles)

#### **AXE D'INTERVENTION 3.5 : ASSURER LA PÉRENNITÉ ET LA PERMANENCE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ACTIF**

Cet axe vise à favoriser le maintien des actifs et leur utilisation sur une plus longue période. Pour la Route verte et les réseaux cyclables régionaux, il s'agit de contribuer collectivement à une meilleure expérience cyclotouristique. Pour les aménagements de transport actif dans les périmètres d'urbanisation, c'est un entretien soutenu sur toute l'année qui est visé, notamment pour préserver le potentiel de déplacements actifs en hiver, que ce soit à pied (entretien des trottoirs) ou à vélo (entretien

des pistes cyclables). Les mesures visent donc également le maintien en opération de tous les trottoirs et de toutes les voies cyclables, justifiant parfois des aménagements plus durables et permanents que de simples voies cyclables délimitées par des repères amovibles.

**Mesure 13 : Poursuivre l'application du Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte et en étendre la portée aux réseaux cyclables régionaux se qualifiant à un standard minimal**

Depuis 2001, le MTMDET assure un soutien financier auprès des municipalités, équivalant à 50 % des coûts maximaux admissibles, pour l'entretien des portions de la Route verte relevant de leur responsabilité. En 2016, le budget annuel pour ces aides financières était de 2,5 millions de dollars permettant de financer l'entretien de 2 195 km de voies cyclables sur l'itinéraire de la Route verte. Le parachèvement de l'itinéraire actuel de la Route verte, son expansion anticipée (858 km) et l'admissibilité du programme étendue aux réseaux cyclables régionaux qualifiés s'y rattachant (658 km) devraient porter le nombre de km admissibles à plus de 3 000. Le budget requis pour que le MTMDET puisse assumer sa part du financement de l'entretien de ces segments est estimé à près de 4 millions de dollars par année à terme.

**Indicateur** : Programme révisé en vigueur

**Cible** : Programme révisé en vigueur pour 2019

**Budget** : 2,5 M\$/an (sommes déjà prévues jusqu'en 2021); 5,5 M\$ sur 5 ans (sommes additionnelles)

## TABLEAU SYNTHÈSE

Cadre d'intervention en transport actif	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable						
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes	
Enjeux, axes d'intervention et mesures									
<b>ENJEU 1 : Un cadre législatif québécois adapté aux transports actifs</b>									
<b>Axe d'intervention 1.1 : Inclure la notion de la mobilité active dans les lois encadrant le milieu municipal</b>									
Mesure 1 : Plans de mobilité durable intégrés (MTMDET, MAMOT)	Nombre de plans adoptés	100 % des MRC	X						
Mesure 2 : Modifier les lois pour systématiser la prise en compte des transports actifs dans la planification du territoire, de même que la planification, la conception et l'exploitation des infrastructures de transport (MTMDET)	Propositions législatives	Propositions législatives pour 2021			X				
<b>ENJEU 2 : le développement du transport collectif régional</b>									
<b>Axe d'intervention 2.1 : Promouvoir les bons comportements des différents types d'utilisateurs de la route et éduquer ceux-ci quant aux nouvelles règles de partage de la rue</b>									
<b>Axe d'intervention 2.2 : Véhiculer un message positif et encourageant à l'égard du transport actif dans le rôle important qu'il représente en matière de déplacements, d'environnement, de qualité de vie, de santé et d'économie</b>									
Mesure 3 : Instaurer un groupe de travail sur les outils économiques susceptibles de favoriser l'accessibilité au transport actif et sa mise en valeur au sein de la population (MTMDET)	Groupe de travail mis sur pied	Création d'un groupe de travail pour 2019							X
Mesure 4 : Déployer des mesures favorisant l'usage des transports actifs, notamment dans les lieux d'affaires du gouvernement du Québec (MTMDET)	Nombres de nouvelles installations	Nouvelles installations en milieu de travail à partir de 2019							X
Mesure 5 : Extension du réseau des vélos en libre-service dans les agglomérations du Québec (MTMDET)	s. o	s. o			X				

Cadre d'intervention en transport actif	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable				
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5
Enjeux, axes d'intervention et mesures							
<b>ENJEU 3 : Des environnements favorables au transport actif</b>							
<b>Axe d'intervention 3.1 : Des environnements favorables au transport actif</b>							
Mesure 6 : Modifier les normes de conception et de signalisation pour rétablir la place des transports actifs dans la conception des infrastructures de transport (MTMDET)	Normes modifiées	Normes modifiés en 2019	X				
Mesure 7 : Renforcer les partenariats avec les organismes du milieu pour le renforcement et la diffusion de l'expertise en transport actif auprès du milieu municipal et régional (MTMDET)	Guides et documents techniques publiés	s. o.					X
<b>Axe d'intervention 3.2 : Prendre en considération les besoins des piétons et des cyclistes dans tout projet de construction et de réfection d'infrastructures à l'intérieur des périmètres d'urbanisation</b>							
Mesure 8 : Adopter un cadre de gestion pour encadrer tout projet routier du MTMDET (MTMDET)	Cadre de gestion adopté	Adopter un cadre de gestion en 2019			X		
Mesure 9 : Soutenir les municipalités dans l'adaptation des infrastructures de transport en milieu urbanisé au profit des transports actifs (MTMDET)	Programme mis en application	Programme bonifié en 2021					
Mesure 10 : Amender les programmes d'aide financière à la voirie urbaine (réseau routier municipal, aqueduc et égout) pour que le principe de rue complète soit systématiquement appliqué à tout nouveau projet (MTMDET)	Programmes amendés	Programmes amendés d'ici 2023			X		

Cadre d'intervention en transport actif	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable						
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes	
Enjeux, axes d'intervention et mesures									
<b>Axe d'intervention 3.3 : S'assurer de l'universalité d'accès pour tout aménagement destiné au transport actif dans les périmètres d'urbanisation</b>									
Mesure 11 : Programme d'aide financière à la conservation des infrastructures de transport actif (CITA) (MTMDET)	Programme en vigueur	Programme en vigueur en 2018			X				
<b>Axe d'intervention 3.4 : Consolider le réseau cyclo-touristique québécois en adoptant un cadre d'expansion de la Route verte qui mise sur sa consolidation et son arrimage avec les réseaux cyclables régionaux</b>									
Mesure 12 : Programme d'aide financière au développement de la Route verte et de ses embranchements (DERV) (MTMDET)	Programme en vigueur	Programme en vigueur en 2018			X				
<b>Axe d'intervention 3.5 : Assurer la pérennité et la permanence des infrastructures de transport actif</b>									
Mesure 13 : Poursuivre l'application du Programme d'aide financière à l'entretien de la Route verte et en étendre la portée aux réseaux cyclables régionaux se qualifiant à un standard minimal (MTMDET)	Programme révisé en vigueur	Programme révisé en vigueur pour 2019			X				