

# Faire de la mobilité active une clé du succès de la mobilité collective

Mémoire présenté à la Ville de Québec dans le cadre des consultations sur la vision de la mobilité active.

Mars 2021

The logo for 'trajectoire' features the word in a bold, lowercase, sans-serif font. Above the letters 't' and 'r' is a white, curved line that arches over the top of the word, resembling a stylized path or trajectory.

[info@trajectoire.quebec](mailto:info@trajectoire.quebec)



[trajectoire.quebec](http://trajectoire.quebec)



514-932-8008

---

# PRÉSENTATION DE TRAJECTOIRE

Trajectoire Québec est une association qui intervient dans la représentation des citoyens et la promotion de leurs intérêts en matière de transports collectifs partout au Québec. Fondée en 1977 l'association soutient l'accès à des services de mobilité abordables, sécuritaires et de qualité, en plus de rassembler et de mobiliser citoyens, associations et corporations grâce à son expertise en mobilité citoyenne.



L'association agit par des représentations, des mobilisations, des interventions médiatiques et par la remise annuelle des Prix Guy-Chartrand, qui visent à honorer les citoyens et organisations qui contribuent à l'amélioration de l'offre de service en mobilité durable au Québec. Trajectoire fait aussi partie d'un réseau d'associations pour qui les transports collectifs doivent s'imposer, aussi bien pour des impératifs économiques, sociaux, qu'environnementaux.

La mission de Trajectoire est de contribuer au développement global des transports collectifs au Québec ainsi qu'à l'amélioration des services offerts aux utilisateurs, en nous assurant que leur point de vue est pris en compte. L'association travaille pour une meilleure mobilité citoyenne.

*Ce mémoire a été rédigé par Sarah V. Doyon, directrice générale avec la précieuse collaboration de Pierre Baillargeon, membre de Trajectoire.*

# INTRODUCTION

Depuis plusieurs années, la Ville de Québec a développé de nombreux plans et stratégies afin de favoriser la mobilité et rendre la ville plus conviviale pour ses résidents. La mobilité durable peut effectivement jouer un rôle important dans l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Ainsi, il est tout à fait pertinent de se doter d'une vision forte de la mobilité active. Toutefois, pour véritablement compétitionner la voiture, il faut voir la mobilité active et la mobilité collective comme se complétant et se renforçant. Ainsi, nous sommes enchantés de voir qu'un des piliers de la vision de la mobilité active est l'intermodalité.

En tant qu'organisation vouée à la promotion des droits des usagers du transport collectif, nos interventions dans le cadre de cette consultation seront surtout relatives à l'intermodalité et à l'accès au réseau de transport collectif pour les citoyennes et citoyens. En effet, notre intérêt est de nous assurer qu'un plus grand nombre de personnes dispose de plus d'options pour accéder au système de transport en commun de la Ville de Québec.

La mobilité active est donc d'un grand intérêt puisqu'elle couvre les options de la marche et du vélo utilitaire dans un déplacement intermodal axé sur le transport en commun.

Notre mémoire présentera donc les grands principes qui devraient guider la vision de la mobilité active avant de se concentrer plus spécifiquement sur les enjeux liés à l'intermodalité, soit le premier et dernier kilomètre, l'amélioration de l'attractivité du réseaux de transport collectif par les modes actifs et finalement nous présenterons quelques exemples et contre-exemples spécifiques à la Ville de Québec.



# SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

## RECOMMANDATION 1

Doter la VMA d'objectifs ambitieux, clairs et mesurables et des moyens conséquents pour les atteindre.

## RECOMMANDATION 2

Développer une VMA qui tient compte des quatre saisons et de leurs particularités pour qu'elle bénéficie aux citoyens tout au long de l'année.

## RECOMMANDATION 3

Assurer que la VMA réponde aux besoins spécifiques des usagers les plus vulnérables en inversant la pyramide des modes de transports et en appliquant une ADS+ à toutes les étapes de planification et de mise en œuvre de la VMA.

## RECOMMANDATION 4

Prévoir dès maintenant les aménagements piétons et vélos pour accéder aux futures stations du tramway de Québec.

## RECOMMANDATION 5

Favoriser la réduction des temps de parcours piétons par la réduction du temps d'attente aux intersections.

## RECOMMANDATION 6

Mettre en place des rues partagées ou des rues conviviales permettant de joindre les stations de transport en commun aux grands générateurs de déplacements.

## RECOMMANDATION 7

Déployer le système de vélopartage àVélo de façon pleinement intégrée au système de transport en commun structurant.

## RECOMMANDATION 8

Favoriser l'utilisation du vélo pour accéder au système de transport en commun en installant des infrastructures pour accéder aux stations et pour y laisser son vélo de façon confortable et sécuritaire.

# LES GRANDS PRINCIPES

## Des cibles ambitieuses et des moyens financiers pour les atteindre

Pour casser le réflexe du tout à l'auto et réussir le véritable virage vers la mobilité durable, la Ville de Québec doit effectivement se doter d'une vision forte de la mobilité active. Pour se faire, celle-ci doit être ambitieuse et remettre les déplacements à échelle humaine au cœur de ses priorités. Il s'agit du seul chemin possible pour voir un réel changement de comportement chez les citoyens et induire un transfert modal vers les modes plus durables. Ainsi, la VMA devrait être dotée de cibles ambitieuses et de moyens financiers pour les atteindre. Plus spécifiquement, la vision devrait s'étendre sur le même horizon que la Stratégie de sécurité routière, soit 2040, et comporter des objectifs intermédiaires par mode de transport. Un plan d'action détaillé doit accompagner la vision et identifier les actions prioritaires, y accorder les budgets conséquents, déterminer le service responsable et fixer des indicateurs de performance clairs et mesurables.

### RECOMMANDATION 1

**Doter la VMA d'objectifs ambitieux, clairs et mesurables et des moyens conséquents pour les atteindre.**

## Une vision quatre saisons

Il peut sembler évident que la VMA doit prendre en compte les particularités des quatre saisons présentes au Québec. Toutefois, on semble souvent oublier que les déplacements actifs et collectifs doivent pouvoir être effectués facilement autant l'été que l'hiver. Il faut donc que la vision prenne en compte les spécificités de chaque saison et s'y attache afin de réduire au minimum les embûches à l'utilisation des modes actifs et collectifs tout au long de l'année.

Tel que mentionné dans la Politique de viabilité hivernale de la Ville de Québec, « la valorisation des déplacements actifs est considérée comme une alternative concrète au déplacement automobile. »<sup>1</sup> Ainsi, assurer le déneigement prioritaire des accès au transport collectif et des arrêts d'autobus est essentiel pour offrir aux citoyens une expérience agréable et sécuritaire du transport collectif. Toujours en cohérence avec la Politique de viabilité hivernale, il faut considérer les besoins spécifiques des clientèles les plus vulnérables.

1. Ville de Québec. Politique de viabilité hivernale, À Québec, on vit l'hiver! Québec, 2020. En ligne. <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/deneigement/politique.aspx>

Par ailleurs, les déplacements à vélo l'hiver doivent aussi être favorisés notamment par la mise en place d'un réseau blanc déployé à grande échelle à travers la ville. De plus, des abris pour vélos sécurisés aux abords des stations de transport collectif auraient certainement pour effet d'encourager l'accès au réseau de transport en commun par le vélo.

Rappelons que l'hiver n'est pas la seule saison à comporter des obstacles aux déplacements actifs. Le printemps avec la fonte des neiges amène aussi son lot de défis, particulièrement pour les piétons, qui doivent parfois composer avec d'importantes accumulations d'eau, rendant difficile la traversée d'intersections, ce qui nuit à la sécurité et au confort.

### RECOMMANDATION 2

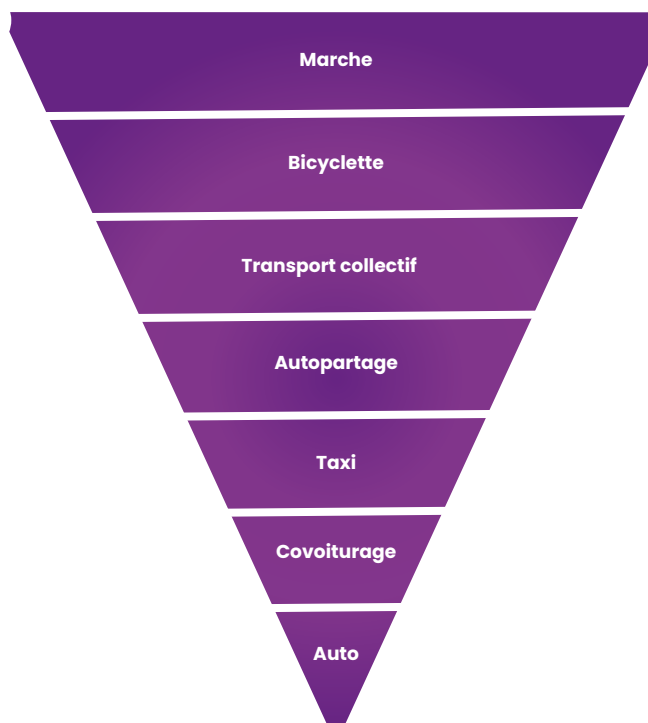
**Développer une VMA qui tient compte des quatre saisons et de leurs particularités pour qu'elle bénéficie aux citoyens tout au long de l'année.**



## Répondre aux besoins des usagers les plus vulnérables

La Vision de la mobilité active devrait prendre en compte les besoins des usagers les plus vulnérables dans une optique d'inclusivité, d'accessibilité et d'équité. Ainsi, la Ville de Québec, à travers sa VMA, devrait inverser la pyramide des modes de transport afin de favoriser les modes actifs et collectifs plutôt que les modes motorisés individuels. Cela signifie que la Vision de la mobilité active devrait hiérarchiser les modes de transport urbains, afin de prioriser les modes de transport les plus bénéfiques pour la société en se souciant des populations les moins mobiles. Il est important de comprendre qu'il s'agit ici de hiérarchiser les modes et non les usagers. Soulignons que les modes actifs et collectifs sont ceux ayant l'impact le plus positif sur la santé des individus et sur l'environnement. Pourtant, la majorité de nos infrastructures sont aménagées en fonction des besoins des véhicules motorisés et dans l'optique de favoriser la fluidité de la circulation. Accorder la priorité à la fluidité de la circulation se fait généralement au détriment de la sécurité des usagers de la route, particulièrement les plus vulnérables, que sont les piétons. Les usagers du transport collectif étant nécessairement piétons sur une partie de leur trajet, assurer leur sécurité nécessite d'assurer la sécurité des piétons.

Il est aussi important de mentionner que les femmes et les hommes ont des comportements de mobilité très différents et que les besoins des femmes en matière de mobilité sont généralement moins bien répondus par les services et infrastructures en place. Ainsi, pour contrer ce phénomène, il serait important d'introduire une analyse différenciée selon les sexes dans une perspective d'intersectionnalité (ADS+) dans toutes les étapes de conception et de mise en œuvre de la VMA. L'ensemble des besoins des usagers vulnérables devrait être pris en compte dans la Vision de la mobilité active, qu'on parle des aînés, des enfants, des personnes ayant une limitation fonctionnelle, etc.



### RECOMMANDATION 3

**Assurer que la VMA réponde aux besoins spécifiques des usagers les plus vulnérables en inversant la pyramide des modes de transports et en appliquant une ADS+ à toutes les étapes de planification et de mise en œuvre de la VMA.**







## Intermodalité

Compte tenu de sa mission de promotion du transport collectif et de défense des droits de ses usagers, Trajectoire concentre ses interventions sur l'aspect intermodalité de la Vision de la mobilité active. L'intermodalité consiste à combiner plusieurs modes de transport pour réaliser un déplacement. Ainsi, on comprend que le transport actif vient alimenter le transport collectif et vice-versa. Pour renforcer ce cercle vertueux de l'intermodalité, il faut absolument s'assurer que les réseaux de transport actifs et collectifs s'arriment et se complètent.

Une des difficultés pour assurer l'accès des citoyens aux services de transport collectif est souvent de desservir ce qu'on appelle « le premier et dernier kilomètre ». Il s'agit du trajet entre le point de départ et l'arrêt de transport collectif ou du trajet entre un arrêt de transport collectif et la destination finale. Pour qu'un citoyen choisisse le transport en commun plutôt que l'automobile, il doit considérer les options de transport pour l'ensemble de son trajet. L'attractivité du transport collectif, même s'il s'agit d'un réseau public à haute capacité et à haute fréquence, demeure en grande partie tributaire de l'aménagement urbain autour des stations du service de transport en commun et des contextes et contraintes de déplacements propres à chaque citoyen.

Les modes actifs, la marche et le vélo, doivent être vus par les pouvoirs publics et les citoyens comme une solution à la problématique du premier et dernier kilomètre. La Vision de la mobilité active devrait donc viser à réduire les barrières du premier et dernier kilomètre afin de favoriser l'utilisation du transport en commun dans une perspective d'intermodalité. D'autant plus que la Ville de Québec s'apprête à implanter un réseau structurant de transport collectif, il est important d'en réfléchir dès maintenant l'accès par les modes actifs afin de favoriser l'achalandage et élargir son bassin de desserte.



### RECOMMANDATION 4

**Prévoir dès maintenant les aménagements piétons et vélos pour accéder aux futures stations du tramway de Québec.**

## Améliorer l'attractivité du transport collectif par la marche

Pour améliorer l'attractivité du transport collectif par la marche, il faut d'abord s'assurer que les parcours piétons pour accéder au réseau de transport en commun soient sécuritaires pour tous les usagers. Il faut réduire les freins à l'utilisation du transport collectif en éliminant les barrières à l'accès tout au long du déplacement d'un usager. Certains arrêts de bus sont situés sur des rues passantes, ou les véhicules circulent à haute vitesse, sans trottoirs pour assurer que les usagers s'y rendent de façon sécuritaire et puissent attendre l'autobus dans craindre de se faire happer par un véhicule. D'autres sont certes munis de trottoirs, mais ceux-ci sont trop étroits ou encombrés pour permettre l'accès d'usager à mobilité réduite ou d'un parent avec une poussette par exemple.



Il ne suffit pas de rendre les trajets sécuritaires pour assurer l'attractivité de la marche comme mode de déplacement utilitaire vers le transport collectif. Pour compétitionner l'automobile, il faut offrir aux usagers du transport collectif des temps de déplacement compétitifs. Ainsi, pour favoriser la mobilité durable et l'intermodalité, il est essentiel de **réduire les temps de parcours piétons** et rendre les trajets plus agréables vers les arrêts ou stations de transport collectif.

Une façon simple et efficace de réduire les temps de parcours piétons sans compromettre la sécurité de ceux-ci se trouve dans la gestion des feux piétons aux intersections. La Ville de Québec a décidé d'introduire de façon presque systématique des cycles piétons commandés par bouton. Même si l'intention est louable, beaucoup trouvent que ceci entrave la vitesse de déplacement dans les intersections où il y a moins de mouvement automobile et où un passage sur la lumière verte serait plus efficace. Par ailleurs, même si la traversée en diagonale est interdite, plusieurs piétons le font, car ils sont peu enclins à attendre deux cycles complets de feux piétons pour pouvoir traverser une intersection. Par ailleurs, il faut s'assurer de laisser suffisamment de temps aux piétons pour traverser aux intersections. Il est donc essentiel de prévoir des feux piétons d'une durée adéquate pour laisser la chance aux usagers les plus vulnérables de traverser en toute sécurité. Il semble que les temps de traverse aux intersections en T soient particulièrement courts.

## RECOMMANDATION 5

### **Favoriser la réduction des temps de parcours piétons par la réduction du temps d'attente aux intersections.**

De plus, les gens sont plus enclins à la marche si le parcours est agréable et efficace. Selon Jan Gehl, architecte et urbaniste, « Si la surface est de bonne qualité et que le parcours est intéressant, on accepte souvent de marcher plus longtemps. Inversement, si le chemin est ennuyeux et que, de ce fait, semble éreintant, le désir de marcher diminue considérablement. »<sup>2</sup>

Pour améliorer l'expérience de la marche, la mise en place de rues conviviales et de rues partagées est une excellente avenue. Mentionnons que l'initiative du réaménagement de la rue de la Couronne semble prometteuse.



## RECOMMANDATION 6

### **Mettre en place des rues partagées ou des rues conviviales permettant de joindre les stations de transport en commun aux grands générateurs de déplacements.**

2. GEHL, Jan. *Pour des villes à échelle humaine*, Écosociété, 2012



## Améliorer l'attractivité du transport collectif par le vélo

Tout comme la marche, le vélo utilitaire peut constituer une option intéressante pour desservir le premier et le dernier kilomètre d'un trajet intermodal en transport collectif. Ainsi, pour améliorer l'attractivité du transport collectif grâce au vélo, il faut s'assurer d'offrir autour des stations et arrêts principaux des infrastructures cyclables de qualité et sécuritaires pour en favoriser l'accessibilité.

Trajectoire Québec se réjouit d'ailleurs de l'annonce du déploiement du service de vélopartage àVélo dès 2021. En effet, dans plusieurs villes du monde, le dernier kilomètre entre les stations de transport en commun et les destinations est souvent fait par un système de vélopartage bien intégré au système de transport collectif.

### RECOMMANDATION 7

**Déployer le système de vélopartage àVélo de façon pleinement intégrée au système de transport en commun structurant.**



Enclos à vélos couvert - Université Laval





Parc-O-Bus de la Faune



Parc-O-Bus Sainte-Anne

Par ailleurs, il est essentiel de s'assurer que les stations de transport collectif soient munies de supports à vélo sécuritaires si on veut favoriser l'utilisation du vélo pour rejoindre les services du RTC. Nous sommes donc ravis de l'initiative d'implanter 8 vélos stations offrant 500 places de stationnement sécurisées. D'autres aménagements pourraient être prévus pour améliorer le confort et la sécurité des vélos. Notamment, des enclos couverts ou des stationnements vélos entièrement sécurisés. De plus, les nouveaux Parc-O-Bus sont dotés de caméras de sécurité. Trajectoire a noté que ces caméras permettaient la surveillance des quais et des stationnements automobiles, mais pas les espaces de stationnement vélo. Étant donné que le vol de vélo est une réalité et fait partie des barrières à l'adoption de ce mode de transport, il serait intéressant que la Ville, en collaboration avec le RTC, améliore la surveillance des parcs vélos aux stations.

Finalement, en vue de l'arrivée du tramway dans la Ville de Québec, il sera important de permettre aux usagers d'y transporter leur vélo. Il faudra donc prévoir de la communication à cet effet, et indiquer clairement les wagons dans lesquels les vélos sont autorisés.

## RECOMMANDATION 8

**Favoriser l'utilisation du vélo pour accéder au système de transport en commun en installant des infrastructures pour accéder aux stations et pour y laisser son vélo de façon confortable et sécuritaire.**

# CONCLUSION

En somme, Trajectoire Québec salue la volonté de la Ville de Québec de voir la mobilité durable comme une composante essentielle d'une ville conviviale pour ses citoyennes et citoyens, une ville à échelle humaine. Ainsi, la Vision de la mobilité active doit permettre d'offrir à la population de Québec d'avoir accès à plus d'options pour se déplacer. La mobilité active et la mobilité collective sont des réseaux alliés qui doivent se compléter et se renforcer l'un l'autre pour en optimiser les bénéfices. Ainsi, on permet aux modes actifs de faire partie de la solution pour résoudre l'enjeu du premier et dernier kilomètre, difficile à desservir en transport collectif.

Pour être un succès, la VMA devra toutefois être dotée d'objectifs clairs et ambitieux et des moyens conséquents pour les atteindre. Elle devra prendre en compte les défis des quatre saisons et s'assurer de répondre aux besoins spécifiques des usagers les plus vulnérables. La VMA doit permettre à tous les usagers de se déplacer de façon autonome, sécuritaire et conviviale à travers la ville et ses différentes options de transport actif et collectif.





info@trajectoire.quebec

514-932-8008

50 rue Sainte-Catherine O.

Bureau 480

Montréal H2X3V4