

Déconstruire les mythes en mobilité durable

Piétons Québec
Trajectoire Québec
Vélo Québec



Webinaire à destination des élu.e.s » Mercredi 4 mai – 9 h à 10 h 30

Plan de la présentation

Introduction

1. Mise en contexte
2. Les mythes en mobilité durable
3. Des solutions pour la mobilité durable: les grands principes
4. Des outils pour vous accompagner

Conclusion

Introduction



Qui sommes-nous?



Je m'engage pour la mobilité durable

Sondage sur les priorités en mobilité durable de la population en avril 2021

- 2 000 répondant.e.s
- 90 % en faveur d'une bonification des investissements dans la mobilité durable
- 87 % en faveur d'une augmentation de l'espace alloué au transport actif et 84 % pour le transport collectif

Campagne de mobilisation lors des élections municipales 2021

- Invitation aux candidat.e.s à s'engager pour la mobilité durable
- Diffusion d'une liste des grands principes transversaux liés à la mobilité active et collective

Nouvelle plateforme!

Aux élections municipales:



**Je m'engage
pour la mobilité durable!**

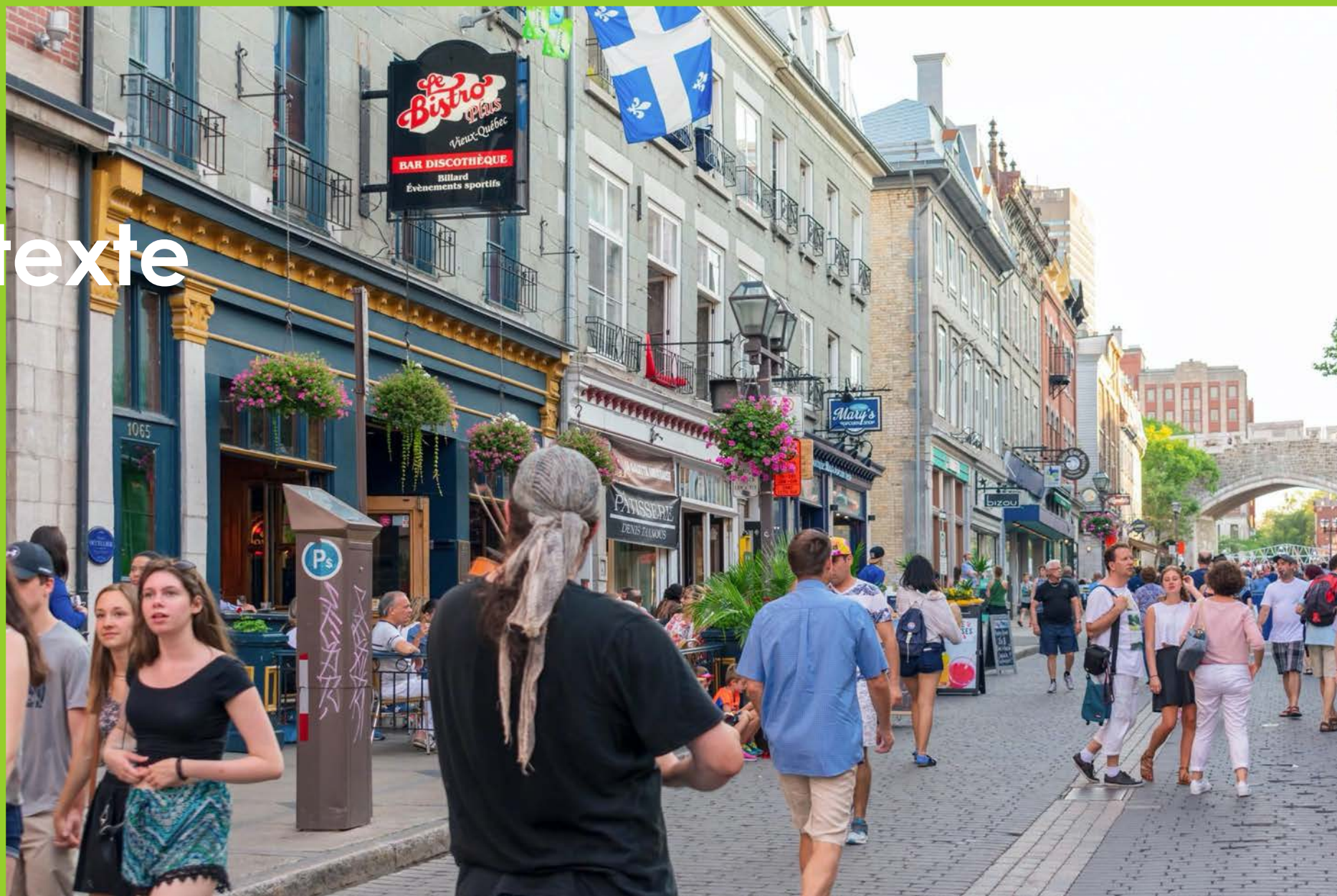
jemengagemobilite.org

Une initiative de:

PIÉTONS QUÉBEC trajectoire Vélo Québec



1. Mise en contexte



1.1 La politique de mobilité durable

2018: adoption de la politique de mobilité durable 2030

S'appuie sur l'approche Réduire - Transférer - Améliorer (RTA)



TRANSPORTER LE QUÉBEC
VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

1.1 La politique de mobilité durable – Objectifs

70 % de la population a accès à au moins quatre services de mobilité durable

Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen domicile – travail

Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017

Diminution de 20 % de la part des déplacements en auto solo

Réduction de 37,5 % des émissions de GES en transports sous le niveau de 1990

Réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages en transport

2. Les mythes en mobilité durable



2.1 Le transport collectif et actif, ce n'est que pour les grandes villes

La distance domicile - travail, moins grande qu'on peut le penser!

- À pied: 7,5 % à moins de 1 km et 23% à moins de 3 km
- À vélo: 36 % à moins de 5 km

Combiner les modes actifs et collectifs pour répondre aux besoins de mobilité

- représente des investissements peu coûteux
- Diversifie les options pour une mobilité plus inclusive

Les modes durables, pas seulement pour se rendre au travail!



2.2 Les modes actifs et collectifs présentent de trop grands risques pour la sécurité

Tout est une question d'aménagements!

Développer la mobilité durable, une mesure de sécurité routière

Des bénéfices plus importants que les risques!

Réduire et apaiser la circulation automobile tout en soutenant les modes durables pour des communautés plus sécuritaires



2.3 Les modes actifs et collectifs ne sont que pour une minorité et ne permettent pas d'atténuer significativement les émissions de GES

Le transport collectif comme mesure d'atténuation des émissions en transport

- Un bus = 40 voitures

Le vélo, toujours plus populaire!

- 5 millions de personnes à vélo, dont 2,7 millions à chaque semaine

La marche, la base de la mobilité de tout le monde!

- Des milieux de vies compacts pour réduire nos GES

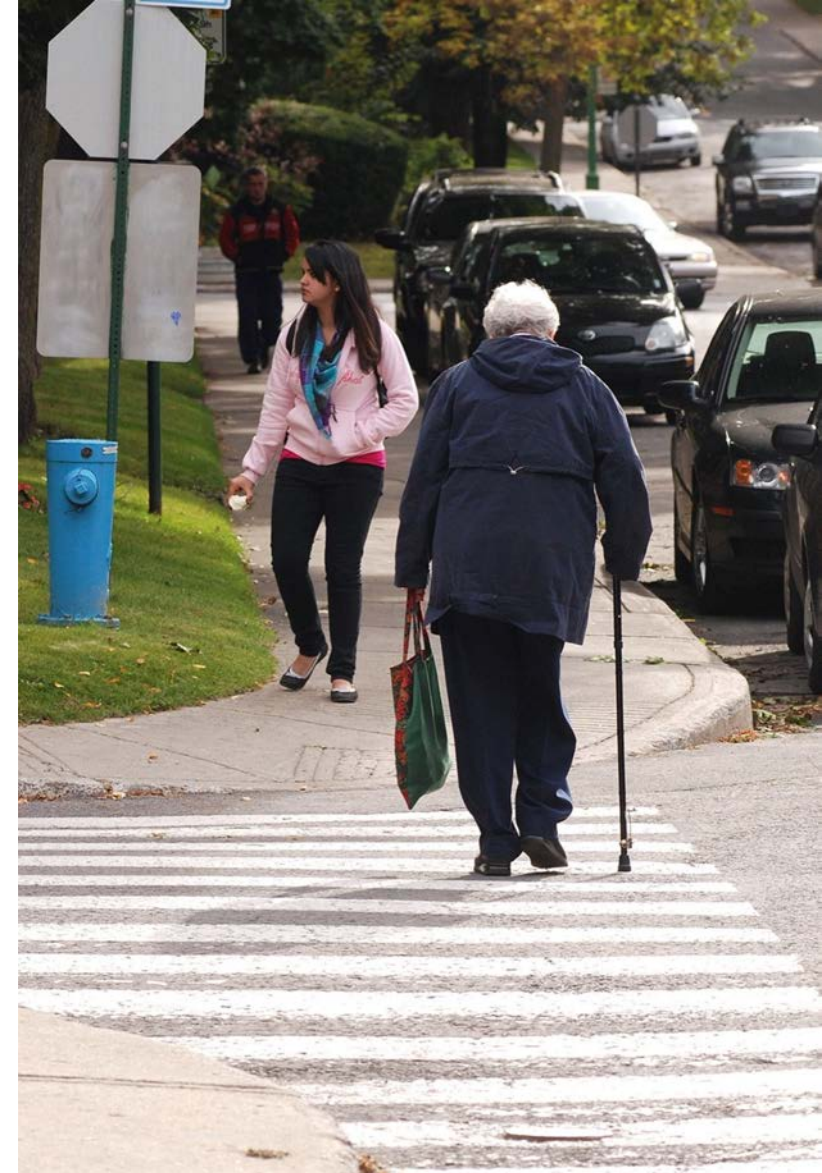


2.4 Les transports actifs et collectifs nuisent à l'accessibilité et ne sont pas inclusifs

Oublier les déplacements actifs et collectifs, c'est nier le droit à la mobilité des personnes

Les modes durables sont une aide à la mobilité autonome et contribuent à l'accessibilité des services essentiels

Les modes durables réduisent les dépenses liées au transport des ménages



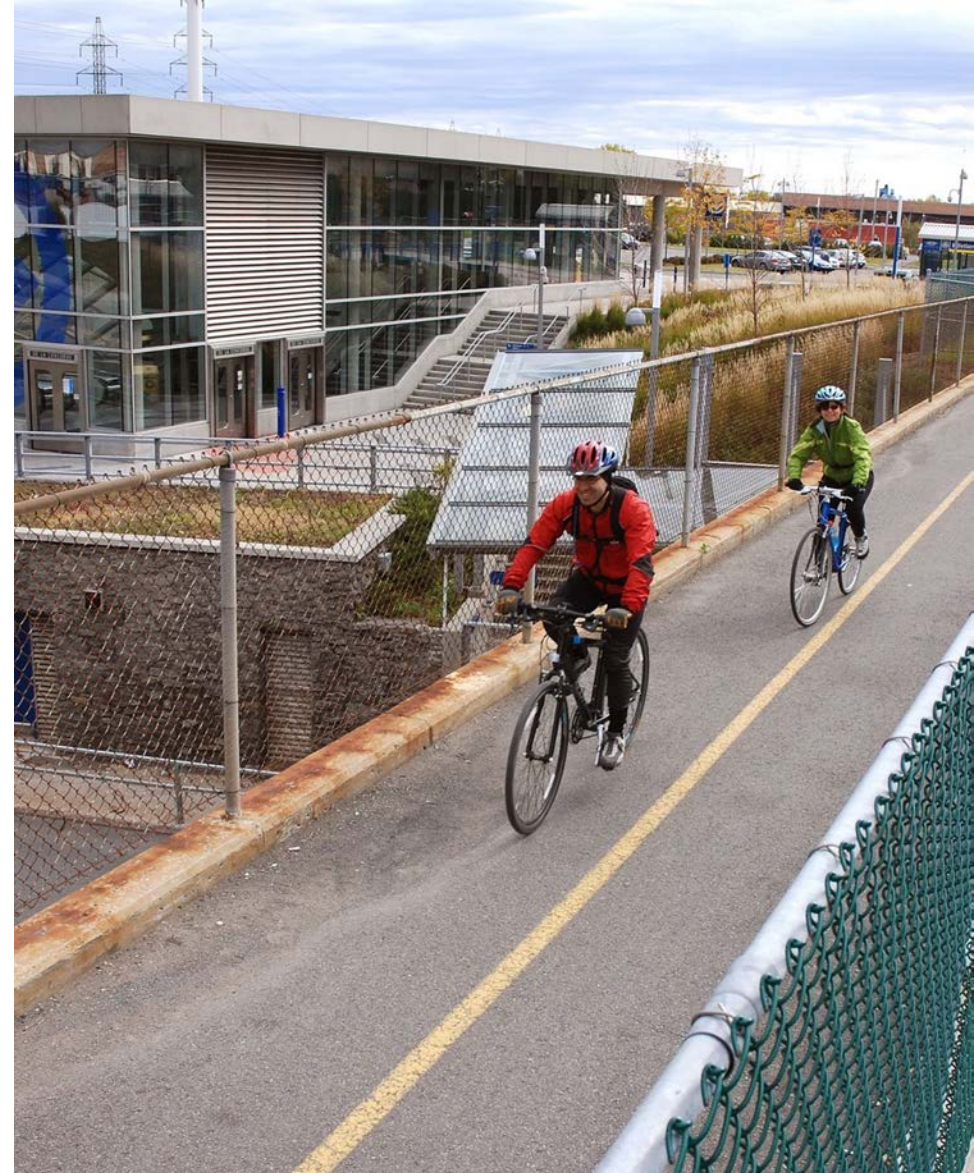
2.5 Les personnes utilisant les modes actifs et collectifs ne contribuent pas à leur financement

Les infrastructures de transport sont financées par les municipalités, ainsi que notre portefeuille collectif

- Moins de 15% est financée par les droits de permis et d'immatriculation

Le transport collectif est financé de 30 à 35% par les personnes qui l'utilisent

Les transports durables représentent un investissement collectif par leurs gains socio-économiques



2.6 Accorder plus de place aux modes durables menace la vitalité économique

Le transport en commun génère des impacts économiques positifs

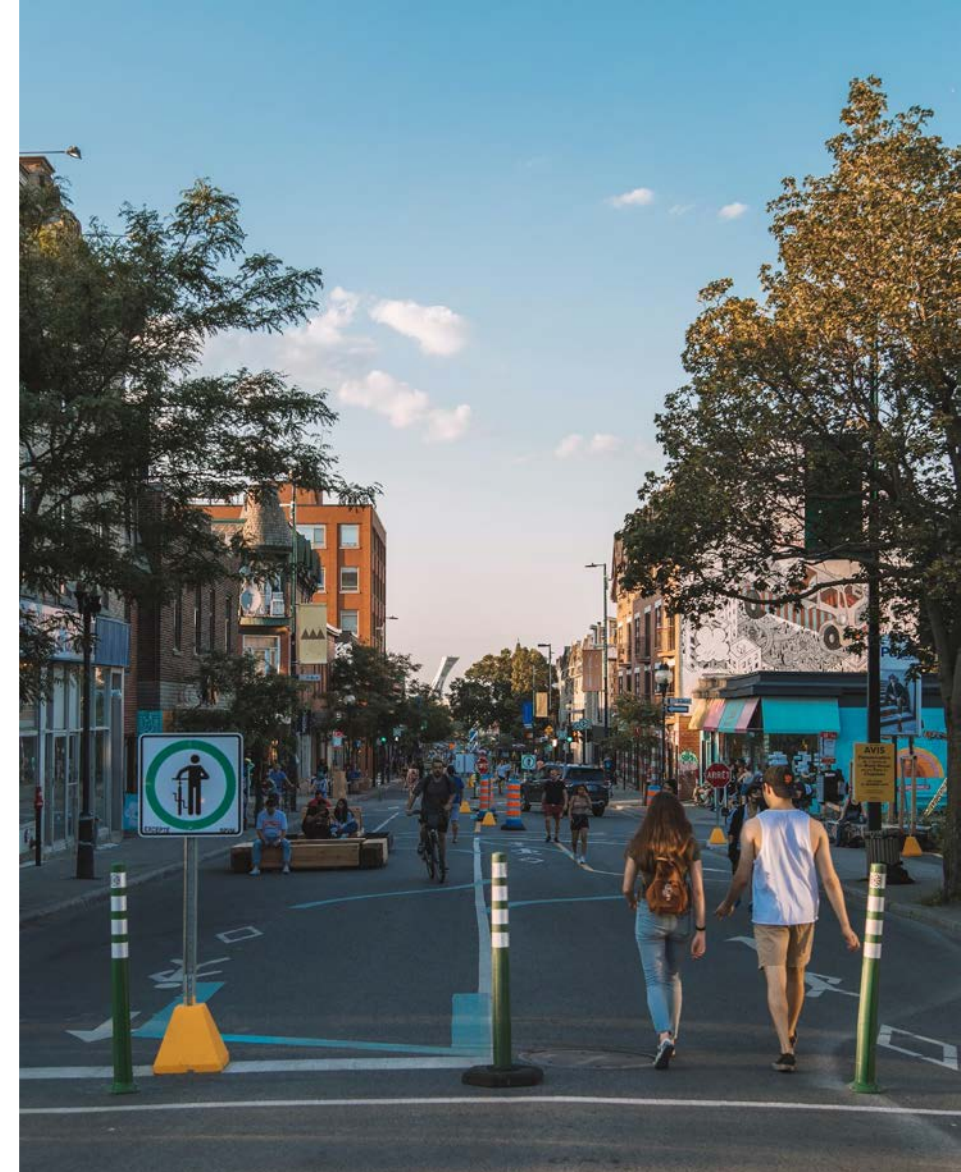
- Jusqu'à trois fois supérieur à celui de l'automobile

Les modes actifs dynamisent l'économie des centre-villes et commerces locaux

- Clientèle qui dépense moins, mais plus souvent

Piétonner, c'est revitaliser!

- Reconstitution de nombreux projets de rue piétonnes initiés durant la pandémie

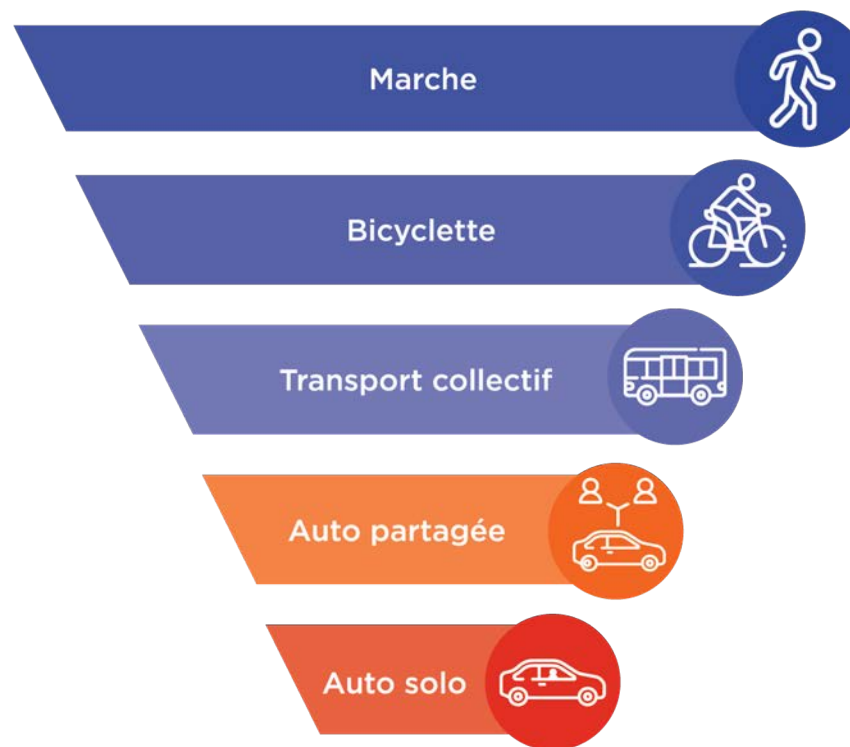


3. Des solutions pour la mobilité durable: les grands principes



3.1 Inverser la pyramide des modes de déplacement

Déplacement des personnes



L'inversion de la pyramide des modes de déplacements est nécessaire afin de redistribuer l'espace public en priorisant les usagers vulnérables pour améliorer la sécurité de tous.

3.2 Adopter l'approche vision zéro

	Vision zéro	Approche traditionnelle
Priorités des interventions	Sites avec des caractéristiques propices aux collisions	Sites avec un historique de collisions
Conception des aménagements	Prend en compte la vulnérabilité, les besoins et les capacités des usagers	Suppose que les usagers se conforment aux règles
Analyse des collisions	L'ensemble du système pris en compte	Place la responsabilité sur l'utilisateur du système routier
Actions post-collision	Prend une approche systémique	Privilégie les lieux « accidentogènes »

3.3 Miser sur l'approche Réduire - Transférer - Améliorer

RÉDUIRE les déplacements motorisés ou les distances à parcourir

TRANSFÉRER les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores comme le transport actif ou collectif

AMÉLIORER l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone

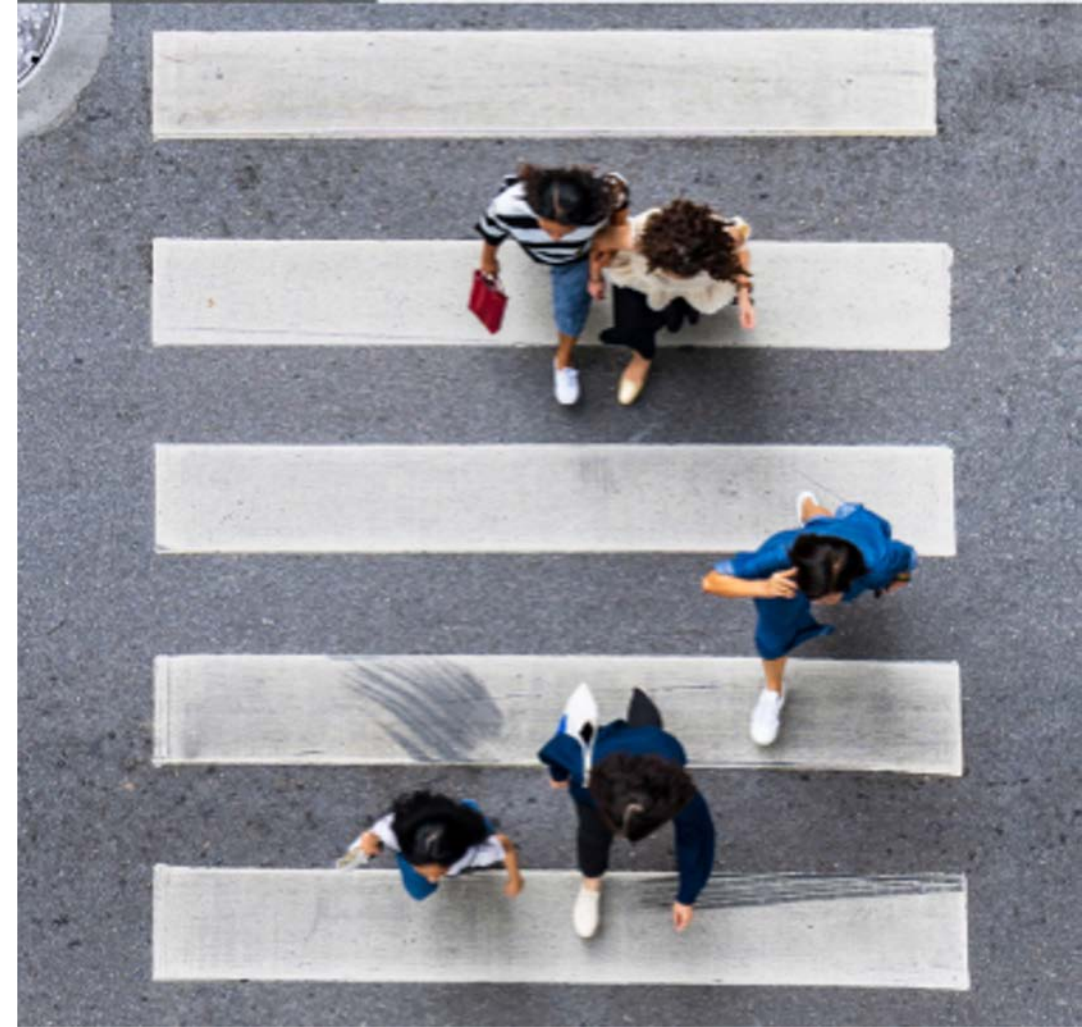


3.4 Développer un plan de mobilité durable

Définir les orientations et les actions en faveur de la mobilité durable à travers une planification

Associer des ressources pour en assurer la réalisation

Prévoir des objectifs mesurables et circonscrits dans le temps



3.5 Penser les services en fonction des territoires naturels de déplacements

Les transports sont organisés en fonction des territoires, mais les gens se déplacent au-delà des limites administratives

Arrimer les services au-delà des frontières administratives des villes ou des MRC

Connecter les réseaux de transport actif entre les municipalités



3.6 Prévoir des ressources humaines et financières

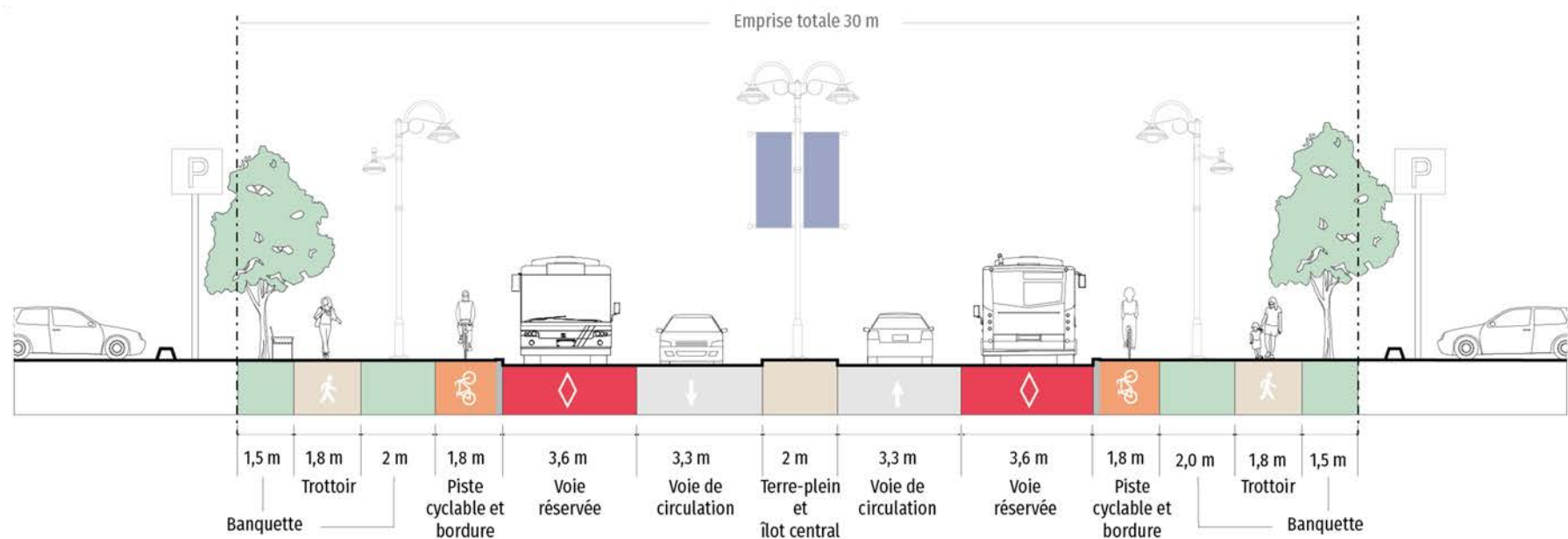
Désigner des personnes chargées de coordonner l'essor de la mobilité durable

Regrouper les acteurs concernés par la mobilité afin de réfléchir de façon concertée et intégrée

Prévoir des sommes au plan triennal d'immobilisation pour la mobilité durable



3.7 Appliquer le principe de rue complète lors de la réfection ou la construction de rues



4. Des outils pour vous accompagner



4.1 Piétons Québec

Boîte à outils et fiches informatives

<https://www.pietons.quebec/boite-outils>



Guide *Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour personnes âgées*

<https://www.pietons.quebec/outils/2021/amenager-rues-conviviales-securitaires-pour-les-personnes-ainees>

Campagne *Tous piétons!*

<https://www.pietons.quebec/campagne-tous-pietons>

4.2 Trajectoire Québec

Du transport collectif régional efficace et attrayant? Oui, c'est possible!
<https://centdegres.ca/ressources/du-transport-collectif-regional-efficace-et-attrayant-oui-c-est-possible>

La mobilité intégrée, pas seulement l'affaire des grandes villes
<https://ouq.qc.ca/wp-content/uploads/2020/05/urbanite-hiver2020.pdf>

Guide de bonnes pratiques en consultation publique en transport collectif
À venir

Trousse de mobilisation – Outil d'aide à la mobilisation citoyenne
<https://trajectoire.quebec/publication/trousse-mobilisation-outil-daide-mobilisation-citoyenne>



4.3 Vélo Québec

mouvement VÉLOSYMPATHIQUE et ses ressources

www.velosympathique.com

Formations professionnelles

<https://www.velo.qc.ca/type-formation/formations-professionnelles/>

Service-conseil

<http://service-conseil.velo.qc.ca/>



Conclusion



Sources

[Association canadienne de santé publique. Le transport en commun – fiche d'information, 2021](#)

[Bérubé, Nicolas. Le vélo, machine anticancer, La Presse, 2017](#)

[Bilodeau, Maxime. Fermer les rues aux voitures : mauvais pour le commerce ? Faux, Agence Science-Pressé, 2020](#)

[Chambre de commerce du Montréal métropolitain. Impact économique et financement du transport en commun, Montréal, 2010](#)

[Champagne, Éric-Pierre. Nouveau rapport du GIEC : Les villes au cœur de la lutte, La Presse, 2022](#)

[Conseil régional de l'environnement de Montréal. Le stationnement, un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables, Montréal, 2014](#)

[Drouin, Louis. Pour une approche globale de la sécurité routière \[...\], Montréal, Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Direction de la santé publique, 2007](#)

[Lecavalier, Charles. Québec loin de sa propre cible, La Presse, 2022](#)

Sources (suite)

[Lee, Alison. Economic benefits of dining parklets, bike parking and car parking, Urbis, 2021](#)

[Liu, Jenny H. and Shi, Wei. Understanding Economic and Business Impacts of Street Improvements for Bicycle and Pedestrian Mobility - A Multi-City Multi-Approach Exploration, Portland, 2020](#)

[Martin, Stéphanie. Le transport routier coûte 5 fois plus cher à la société que le transport collectif, Journal de Québec, 2021](#)

[Ministère des Finances. Un Québec résilient et confiant – Budget 2021-2022, Gouvernement du Québec, 2022](#)

[Service de l'environnement de la Ville de Laval. Guide des pratiques écoresponsables dans les transports, Ville de Laval, Laval](#)

[Société de l'assurance automobile du Québec. Nombre de titulaires d'un permis de conduire \[...\], Banque de données des statistiques officielles sur le Québec, 2020](#)

[Société de transport de Montréal. Étude sur les GES évités par le transport collectif, Montréal, 2016](#)

[Statistique Canada. Principal mode de transport \[...\], Canada, 2016](#)

Sources (suite)

[Vélo Québec. L'état du vélo au Québec en 2020, Montréal, 2021](#)

[Wheels for Wellbeing. A Guide to Inclusive Cycling, Royaume-Uni, 2020](#)