

Mobilité active 101:

pistes d'actions pour les
personnes élues au municipal

Une publication de :



En collaboration avec :



Avec la contribution de :



La série de documents sur la « Mobilité active 101: pistes d'actions pour les personnes élues au municipal » est une production du comité de travail sur la mobilité active issu de la Table sur le mode de vie physiquement actif (TMVPA).

Développement du contenu et rédaction :

Séverine Renard, chargée en transmission et valorisation de connaissances, Piétons Québec

Chloé Fortin-Côté, chargée de communication et affaires publiques, Piétons Québec

Avec la contribution de :

Magali Bebronne, directrice des programmes, Vélo Québec

Sandrine Cabana-Degani, directrice générale, Piétons Québec

Pierre-Yves Chopin, conseiller senior - mobilité et aménagement, Vivre en Ville

Julie Roy, chargée de projets, Piétons Québec

Gabrielle Brisebois, mairesse, Ville de Montmagny

Les autres organisations représentées au comité Mobilité active de la TMVPA sont :

- Union des municipalités du Québec
- Capsana
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable
- Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
- M361
- Centre d'écologie urbaine

Révision linguistique : Révision AM

Graphisme : Corsaire Design

Illustrations : Coralyne Bienvenu (Fig. 4 et 5)

Table des matières

4

Introduction

5

Fiche 01

Pourquoi agir en faveur de la mobilité active ?

9

Fiche 02

Comment favoriser la mobilité active ?

18

Fiche 03

Astuces pour un virage actif réussi

22

Ressources additionnelles

Introduction

Le territoire québécois se transforme en faveur de la mobilité active : les bons exemples se multiplient !

« Il y a tant à faire, nous avons hérité d'un territoire conçu uniquement pour l'automobile ! »

« Il n'est jamais trop tard pour inverser la tendance, chaque geste compte ! »

Favoriser la mobilité active en milieu municipal, c'est agir sur l'environnement et les politiques de façon que la population puisse choisir d'adopter la marche et le vélo. Toutes les occasions sont bonnes pour augmenter la sécurité et le confort des personnes usagères.

L'offre de **conditions sécuritaires et confortables** constitue le levier essentiel pour accroître la part modale des déplacements actifs. Dans les dernières années, plusieurs municipalités, petites et grandes, se sont dotées d'infrastructures qui favorisent une telle augmentation de la part modale. Loin d'être l'apanage des grandes villes, ces nouvelles infrastructures se sont multipliées partout au Québec, démontrant qu'il est possible et nécessaire de considérer les déplacements à pied et à vélo dans nos cœurs de villages tout comme dans nos grands centres urbains ! De nombreuses personnes vivent à proximité des services au cœur des municipalités et n'ont que de courtes distances à parcourir pour accéder à leurs commerces locaux. Au Québec, **une personne sur cinq habite à moins de 3 km de son lieu de travail**.¹ Malgré cela, la moitié des déplacements de moins de 1km se font en voiture. **Le potentiel de conversion vers les modes de transport actifs s'avère significatif à l'échelle du Québec !**



Fig. 1 - Rue piétonne

© Louis Jalbert



Fig. 2 - Traverse piétonne surélevée devant une école

© Piétons Québec



Fig. 3 - Déneigement de trottoir

© Piétons Québec

Ce guide, conçu spécifiquement pour les personnes élues, s'articule autour de trois volets stratégiques :

- **Fiche 1 : « Pourquoi favoriser la mobilité active ? » (p. 5 à 8)**
Démontrer les bénéfices concrets pour l'autonomie et la liberté de toute la population.
- **Fiche 2 : « Comment favoriser la mobilité active ? » (p. 9 à 17)**
Distinguer les aménagements physiques des leviers de gouvernance et de sensibilisation.
- **Fiche 3 : « Astuces pour un virage actif réussi » (p. 18 à 22)**
S'équiper pour planifier vos projets et répondre aux préoccupations citoyennes.

Fiche 1

Pourquoi agir en faveur de la mobilité active ?

« C'est trop loin, trop dangereux, trop désagréable de s'y rendre à pied ou à vélo ». Cette perception revient souvent dans l'espace public et se trouve parfois amplifiée dans certains discours médiatiques. Pourtant, la mobilité est d'abord une question de liberté, d'autonomie et d'accès équitable au territoire. **Cette fiche démontre les bénéfices concrets d'investir dans la mobilité active pour offrir de réelles options de déplacement à l'ensemble de la population.**

1.1. Vos citoyens et citoyennes veulent marcher et faire du vélo !

La population du Québec exprime le souhait de privilégier les déplacements actifs en plus de voir ses quartiers apaisés. Selon un sondage réalisé auprès de la population québécoise, les trois quarts des personnes répondantes (77 %) veulent que les municipalités mettent en place des aménagements visant à améliorer la sécurité des personnes qui se déplacent à pied ou à vélo (Source : [Vivre en Ville](#)). Un sondage réalisé en juillet 2025 a permis de constater qu'une majorité de personnes au Québec (67 %) aimeraient pouvoir marcher davantage dans leur municipalité (Source : [Piétons Québec](#)). De plus, la pratique du vélo et de la marche progresse partout : dans les centres urbains, les banlieues et les milieux ruraux.

Des mythes à déconstruire

Perception

Le vélo/la marche, ce n'est pas réaliste hors des grandes villes.

Réalité

De nombreuses personnes vivent à proximité des services au cœur des municipalités et n'ont que de courtes distances à parcourir pour accéder à leurs commerces locaux. 36 % de la population active du Québec rallie son lieu de travail à partir de son domicile en moins de 5 km. Cette proportion atteint 44 % et plus dans les villes de taille moyenne comme Saguenay, Trois-Rivières et Sherbrooke. Dans des villes plus petites, le taux de personnes habitant à moins de 5 km de leur lieu de travail est encore plus élevé : il dépasse 60 % à Sept-Îles, Saint-Hyacinthe, Matane, Val-d'Or, Victoriaville, Saint-Georges et Dolbeau-Mistassini (Source : [État du vélo 2020](#)).

Perception

Les rues commerciales ont besoin de stationnement pour demeurer viables.

Réalité

La plupart des propriétaires de commerces surestiment la part de leur clientèle qui vient en voiture par rapport à la mobilité active. Selon un sondage réalisé sur des rues piétonnes en 2021, moins de 20 % des personnes qui ont fréquenté les artères commerciales s'y sont déplacées en véhicule motorisé (Source : [Rapport L'Observateur](#)). De plus, les propriétaires de commerces peuvent avoir tendance à surestimer le nombre de personnes qui viennent en voiture (jusqu'à 15 %) et sous-estimer les personnes qui viennent en mobilité active, comme démontre une étude à Berlin et Toronto (Source : [Greater Greater Washington](#)). Autres ressources : [Rapport d'Arpent / PhysOrg](#).

« L'aventure commence dès que je sors de la maison, pas juste à l'arrivée ! »

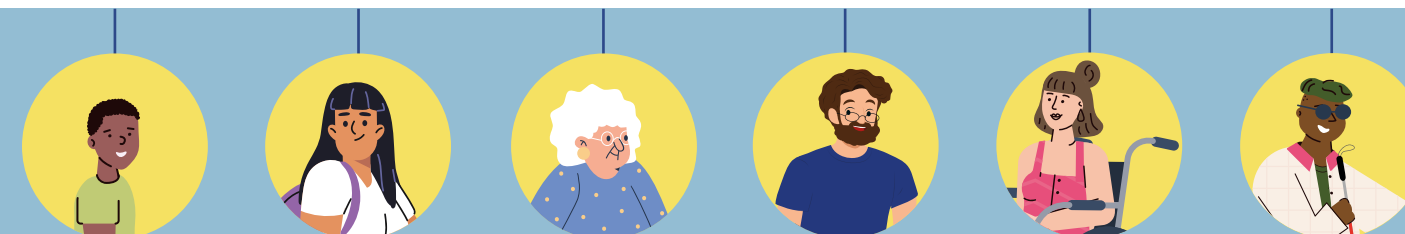
« Enfin libre de me déplacer sans demander un lift à mes parents ! »

« Je peux aller faire mes courses sans ma voiture. Je garde mon autonomie. »

« Je sais que mes proches sont en sécurité dans leurs quartiers, ça m'enlève un poids. »

« Le design inclusif, c'est la preuve que j'ai ma place ici. »

« Ma ville a pensé à moi ! »

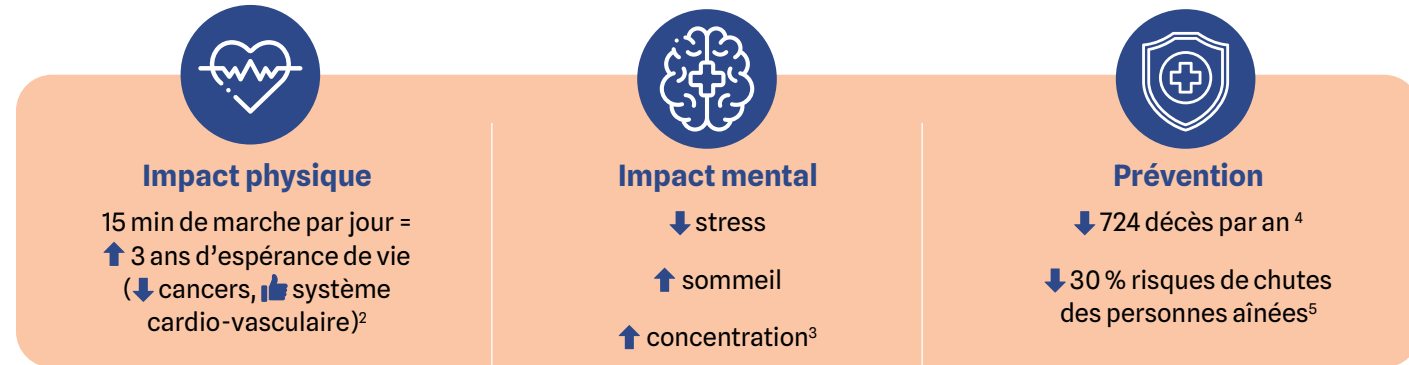


1.2. La mobilité active, c'est bien plus qu'un simple déplacement !

Favoriser la marche, le vélo et les autres transports actifs, c'est redessiner nos villes pour la population humaine. Ce n'est pas qu'une question de transport, c'est un projet de société.

Bon pour la santé

Le « design actif » transforme la ville en salle de sport à ciel ouvert et encourage l'adoption de saines habitudes de vie.



Bon pour la sécurité et la cohabitation

Concevoir l'espace public en priorité pour le confort et la sécurité de l'usager le plus vulnérable, garantissant ainsi un environnement protégé et accessible pour l'ensemble de la collectivité.



Bon pour l'économie

Dynamiser la vitalité commerciale et collective en misant sur une mobilité qui optimise le pouvoir d'achat des citoyens et la rentabilité collective des infrastructures.



Bon pour l'environnement et la résilience climatique

La mobilité active, surtout lorsque combinée avec les autres modes durables, est un outil efficace pour décarboner nos vies (le transport représente 43 % des GES au Québec).⁹



Bon pour l'équité et l'inclusion sociale

La mobilité ne doit pas être un privilège lié au permis de conduire, c'est un droit pour tous, quels que soient leur âge, leur situation économique, leur choix personnel ou leurs capacités.



¹ Statistique Canada. (2017). *Distance du domicile au travail (12) au Québec, Recensement de 2016*. Produit numéro 98-400-X2016326 au catalogue de Statistique Canada [tableau de données]. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/dt-td/Rp-fra.cfm?TABID=2&LANG=F&A=R&APATH=3&DETAIL=0&DIM=0&FI=A&FREE=0&G=C-24&GL=-1&GID=1341684&GK=1&GRP=1&O=D&PID=110713&PRID=10&PTYPE=109445&S=0&SHOWALL=0&SUB=0&Temporal=2017&THEME=125&VID=0&VNAMEF=&VNAMEF=&D1=0&D2=0&D3=0&D4=0&D5=0&D6=0>

² Wen, C. P., Wai, J. P. M., Tsai, M. K., & Chen, C. H. (2014). *Minimal Amount of Exercise to Prolong Life: To Walk, to Run, or Just Mix It Up?*. *Journal of the American College of Cardiology*, 64(5), 482-484. <https://doi.org/10.1016/j.jacc.2014.05.026>

³ Hori H, Ikenouchi-Sugita A, Yoshimura R, et al. (2016). *Does subjective sleep quality improve by a walking intervention? A real-world study in a Japanese workplace*. 2016 Oct 24;6(10):e011055. <https://doi.org/10.1136/bmjopen-2016-011055>

⁴ United Kingdom Department of Health (2019). *UK Chief Medical Officers' Physical Activity Guidelines*. <https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5d839543ed915d52428dc134/uk-chief-medical-officers-physical-activity-guidelines.pdf>

⁵ Vélo Québec (2020). *L'état du vélo au Québec en 2020*, p.29. www.velo.qc.ca/salle-de-presse/etat-du-velo/etat-du-velo-au-quebec-en-2020/

⁶ United Kingdom Department of Health, op. cit.

⁷ Transport for London (2014). *Walking & cycling: the economic benefits*. [En ligne] <https://content.tfl.gov.uk/walking-cycling-economic-benefits-summary-pack.pdf>

⁸ Equiterre (2025). *Redécouvrir le pouvoir du vélo*. [En ligne] <https://www.equiterre.org/fr/articles/redecouvrir-le-pouvoir-du-velo>

⁹ Geoffroy Boucher (2025). *En panne de mobilité : les inégalités en matière de transport au Québec, Montréal, Observatoire québécois des inégalités*. [En ligne] <https://observatoiredesinegalites.com/en-panne-de-mobilite/>

¹⁰ Gouvernement du Québec (2026). *Réduire les GES en transport*. [En ligne] www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/actions-lutter-contre-change-climatiques/reduire-ges-transport

¹¹ Lavolette, Jérôme (2020). *L'état de l'automobile au Québec : constats, tendances et conséquences*. Fondation David Suzuki. https://fr.davidsuzuki.org/wp-content/uploads/sites/3/2020/10/Rapport_Fondation-David-Suzuki-Final-Part1-Dependance-auto-10.2020.pdf

¹² Geoffroy Boucher, op. cit.

UNE PERSONNE, PLUSIEURS RÔLES



Fig. 4 – Une personne peut utiliser plusieurs modes de déplacement

© Piétons Québec

Fiche 2

Comment favoriser la mobilité active ?

« J'aimerais qu'il y ait plus d'infrastructures de mobilité active dans ma municipalité, mais par où commencer et quel est mon rôle par rapport à celui des professionnels en aménagement ? » La mobilité active ne se limite pas à l'aménagement d'infrastructures ; elle s'inscrit dans une vision politique et administrative globale. Si la sécurité des piétones et piétons et des cyclistes passe par des aménagements physiques concrets, elle dépend tout autant d'une planification rigoureuse, de budgets cohérents et d'une culture municipale forte. Cette fiche détaille les composantes de cette stratégie, en distinguant le volet infrastructurel du volet de gouvernance et de sensibilisation.

2.1. Les infrastructures permettant des déplacements sécuritaires et confortables

L'implantation de structures permanentes ou semi-permanentes en faveur de la mobilité active varie selon les besoins de planification et d'entretien, ainsi que les disponibilités budgétaires. Voici des mesures applicables au Québec pour sécuriser les parcours et optimiser le confort.

Sécuriser par la réduction de vitesse

Pourquoi ?

- Préviend les collisions et réduit la gravité des blessures en cas de collisions inévitables, même si la réduction de la vitesse pratiquée est de quelques kilomètres par heure.
- Améliore la sécurité réelle et perçue et apaise la rue.
- Offre un espace équilibré permettant d'intégrer une banquette végétalisée, du mobilier urbain ou d'élargir les voies dédiées aux modes actifs.

Comment ?

- Réduire la limite de vitesse, une stratégie plus efficace lorsqu'elle est appliquée à tout un secteur ou à l'ensemble d'une catégorie de rues (ex. : réduction de la vitesse de toutes les rues résidentielles à 30 km/h et de toutes les collectrices à 40 km/h)
- Ajouter des mesures d'apaisement comme des saillies de trottoir et des dos d'âne allongés
- Réduire la largeur et le nombre de voies
- Encadrer le champ visuel par la végétation, le mobilier ou les bâtiments
- Ajouter des voies cyclables et élargir les trottoirs
- Ajouter des rues priorisant la mobilité active (rue partagée à 20 km/h ou vélorue à 30 km/h)

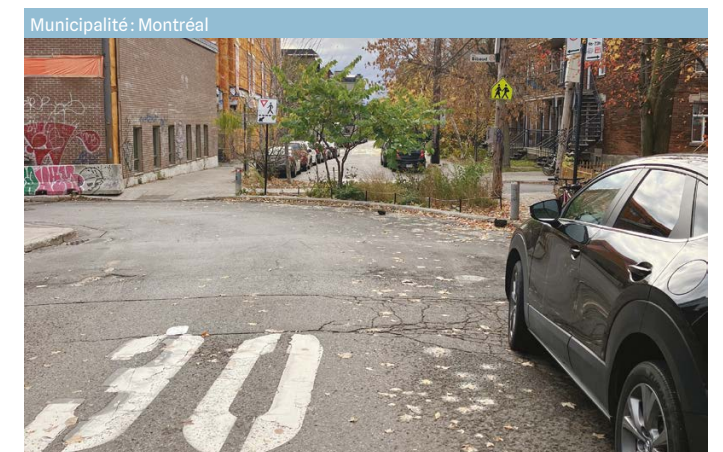


Fig. 5 – Rue apaisée à 30 km/h avec déviateur

© Piétons Québec

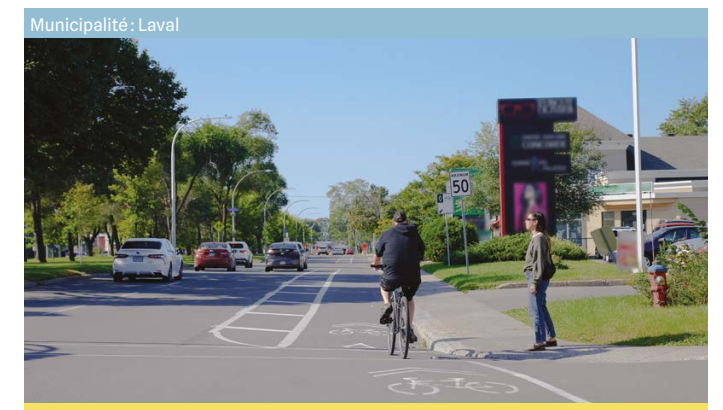


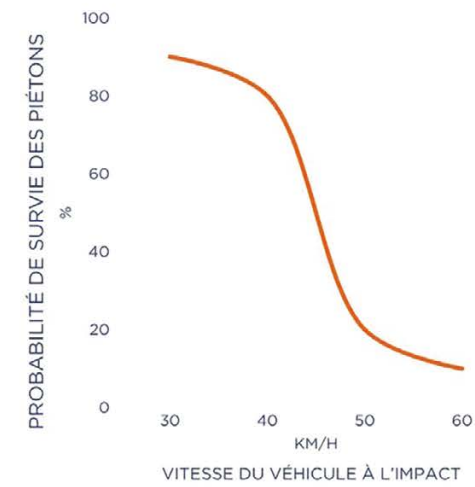
Fig. 6 – Boulevard apaisé par l'ajout de piste cyclable.

© Pété photographie

Comment la vitesse tue

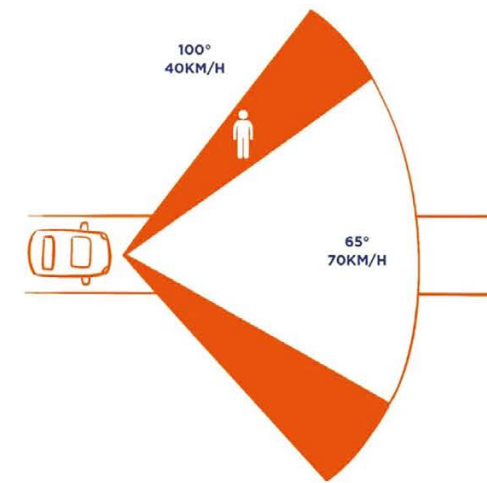
1. La force de l'impact

Plus la vitesse est élevée, plus les blessures sont mortelles.

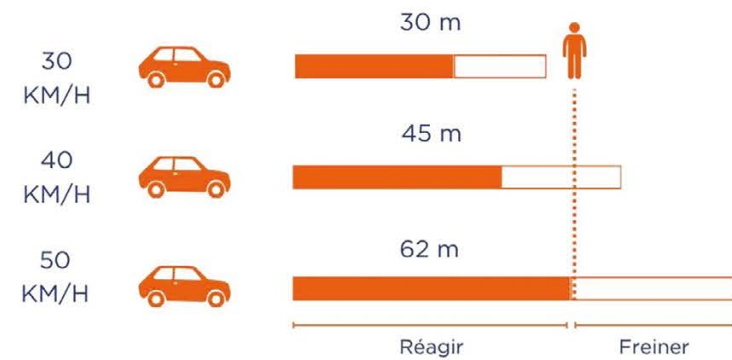


2. Le champ de vision

Plus la vitesse est élevée, plus le champ de vision est étroit.



3. La distance de réaction et freinage



Plus la vitesse est élevée:

- Plus la distance parcourue avant de réagir est longue
- Plus la distance de freinage est longue.

Source: Piétons Québec
Données:
SAAQ. (2024). Lois de la physique et vitesse. [saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/vitesse/lois-physique](https://www.saaq.gouv.qc.ca/securite-routiere/comportements/vitesse/lois-physique)
MTMD. (2015). Guide à l'intention des municipalités - Gestion de la vitesse sur le réseau routier municipal en milieu urbain.
Image originale : Adapté et traduit de @NACTO (2021) <https://x.com/nacto/status/1367951387125022720>

Fig. 7 - Comment la vitesse devient mortelle

© Piétons Québec

Séparer les modes de déplacement selon les risques

Pourquoi ?

- Améliore la cohabitation et réduit les conflits entre les personnes usagères
- Renforce la sécurité, surtout dans les secteurs avec une forte présence de personnes usagères plus vulnérables (ex. : corridor scolaire, zone santé)
- Apaise la circulation
- Protège les personnes vulnérables face au trafic automobile en leur réservant des corridors de déplacement exclusifs, limitant ainsi leur exposition directe aux véhicules

Comment ?

- Hiérarchiser les réseaux structurants (de transit) et de desserte (locale) afin de planifier des corridors protégés séparés selon la vitesse et le débit
- Dévier, au besoin, la circulation véhiculaire sur les réseaux de desserte par l'ajout de sens uniques ou de déviateurs, afin d'apaiser la rue tout en préservant la continuité des cheminements à pied et à vélo (voir fig. 5)
- Segmenter par défaut les espaces en aménageant des corridors pour les personnes à pied et pour les personnes utilisatrices de micromobilité (vélo, quadriporteurs, triporteurs, trottinette électrique, patins à roulettes, etc.) et là où la vitesse pratiquée est supérieure à 30 km/h
- Identifier les lieux à haut potentiel de cohabitation pour l'implantation d'espaces partagés (présence importante de personnes à pied ou à vélo, espaces dédiés insuffisants, vitesse de circulation naturellement basse et faible débit véhiculaire)

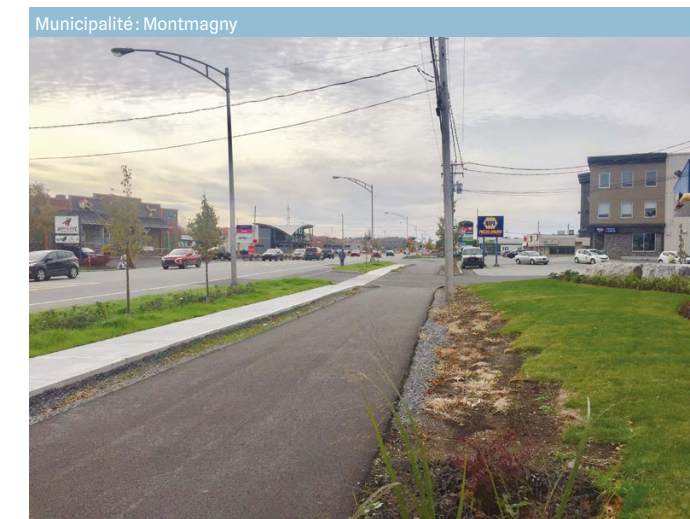


Fig. 8 - Corridor de mobilité active segmenté selon les usages

© Piétons Québec



Fig. 9 - Rue locale partagée

© Piétons Québec

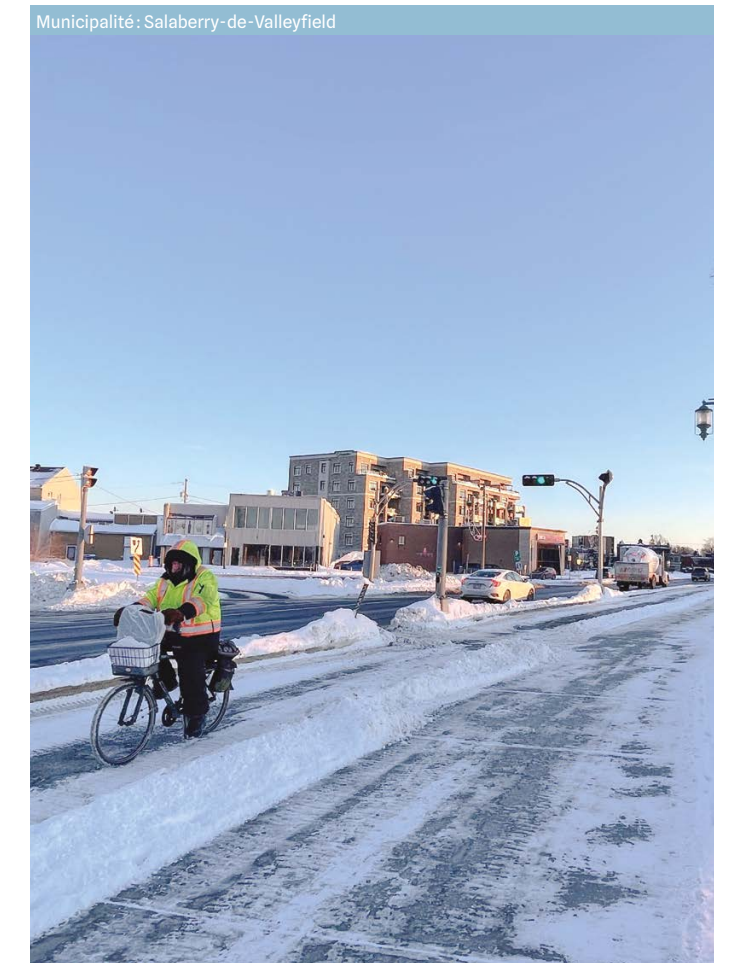


Fig. 10 - Corridor de mobilité active segmenté selon les personnes usagères et déneigé l'hiver

© Piétons Québec

Améliorer le confort

Pourquoi ?

- Augmente l'attractivité des modes actifs et collectifs
- Participe au renforcement du tissu social
- Permet aux personnes de tous âges et toutes habiletés d'adopter la mobilité active

Comment ?

- Respecter les principes de design universel (ex. : assurer un aménagement des trottoirs et des pistes cyclables larges, rectilignes et sans obstacle)
- Installer du mobilier urbain et donner accès à des services essentiels (supports à vélo, bancs, abreuvoirs, placotoirs, téléphones publics, toilettes, abribus accessibles, arcade piétonne, art public, stations de réparation de vélo, placettes publiques)
- Ajouter de la végétation
- Créer des lieux de rencontre
- Prévoir des points de repos couverts pour se protéger des intempéries
- Concevoir les infrastructures pour garantir leur usage en hiver (ex. : corridors suffisamment larges, plane et sans obstacle pour faciliter le passage des chenillettes) et assurer l'entretien, le déneigement et le déglacage à l'année
- Aménager des infrastructures piétonnes et cyclistes séparées lorsqu'un fort achalandage est attendu afin de faciliter la cohabitation
- Garantir la continuité des trajets et éviter au maximum les détours



Fig. 11 - Trottoir déneigé, rectiligne avec saillie de trottoir

© Piétons Québec



Fig. 12 - Mobilier urbain devant une bibliothèque

© Piétons Québec

Faciliter la traversée de la rue

Pourquoi ?

- Sécurise la traversée de la rue, moment le plus critique où les personnes usagères de modes actifs sont exposées aux véhicules
- Améliore la visibilité entre personnes usagères
- Diminue l'exposition de la personne vulnérable au risque de collision
- Multiplie les endroits où les personnes usagères peuvent traverser et permet de répondre aux lignes de désirs
- Incite à adopter des comportements sécuritaires
- Réduit les risques de collisions aux artères, lieux les plus accidentogènes

Comment ?

- Prévoir des îlots refuges et des feux piétons et cyclistes aux intersections et traverses
- Augmenter l'éclairage afin de mieux voir la personne usagère vulnérable
- Augmenter le temps alloué au feu piéton
- Réduire la longueur de la traverse (ex. : par l'ajout de saillies de trottoir, le retrait de voies de circulation, etc.)
- Ajouter des signaux sonores et des plaques podotactiles
- Aménager des intersections ou traverses surélevées
- Multiplier les traverses sécurisées idéalement aux 100 mètres, notamment par l'ajout de passages pour personnes entre deux intersections au besoin
- Assurer le dégagement obligatoire de 5 m aux intersections (ex. : par l'aménagement d'une saillie de trottoir, voir fig. 11)

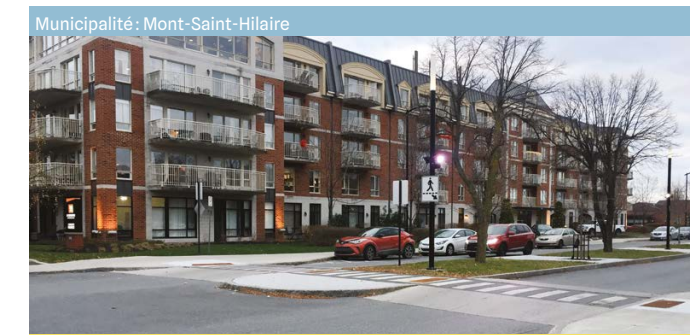


Fig. 13 - Traversée piétonne surélevée avec îlot refuge et éclairée le soir

© Piétons Québec



Fig. 14 - Traversée piétonne surélevée avec îlot refuge

© Piétons Québec

Consultez le « Répertoire - Aménagement de rues » de *Vivre en Ville* sur le portail Carrefour.

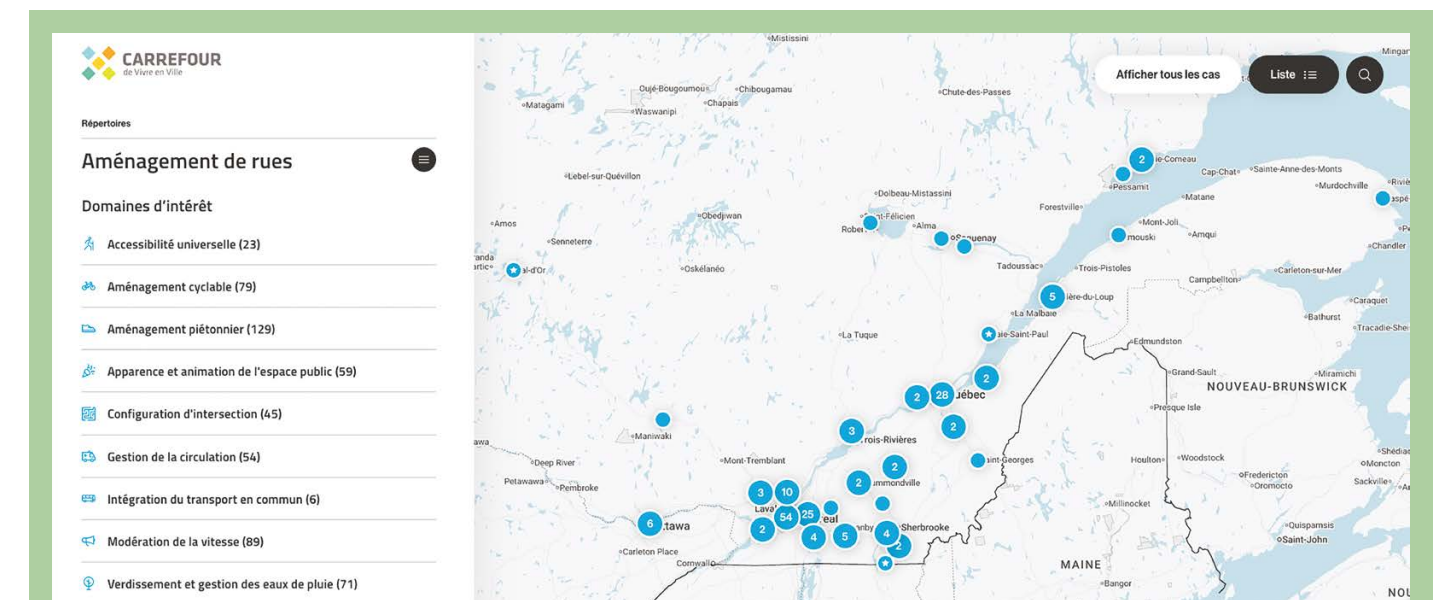


Fig. 15 - Capture d'écran du Répertoire - Aménagement de rues

Un mythe à déconstruire

Perception

Les personnes à pied et à vélo ne paient pas pour les infrastructures. Ce sont les automobilistes qui paient pour les infrastructures de mobilité active à travers leur immatriculation et leur permis de conduire.

Réalité

Les infrastructures cyclables et piétonnes sont situées en immense majorité sur le réseau municipal, lequel est financé par la taxe foncière, que paient tous les propriétaires (et les locataires indirectement) qui habitent sur le territoire, sans égard à leur moyen de transport. Les coûts associés aux infrastructures actives ne représentent qu'une portion des coûts de développement et de maintien du réseau routier.

Les frais d'immatriculation et de permis de conduire servent en grande partie à payer les primes d'assurance pour indemniser les victimes de collisions routières. Une part des montants va au FORT (Fonds des réseaux de transport terrestre), qui soutient le développement et l'entretien des routes intermunicipales (qui compte peu d'infrastructures de mobilité active). Qui plus est, ce fonds **est désormais déficitaire** : ce sont donc l'ensemble des contribuables qui assument le manque à gagner et contribuent donc à financer les routes nationales. (source : [Mobilité Montréal : les coûts sociaux des transports](#), HEC Montréal)

2.2. Accompagner la vision politique par un cadre de planification formelle de la mobilité active

L'intégration de la mobilité active dans les cadres de planification formelle constitue un levier décisionnel puissant. Cela permet de saisir toutes les possibilités et d'assurer la cohérence des interventions. Il s'agit d'un levier stratégique pour bâtir une collectivité sécuritaire, résiliente et financièrement responsable.

À l'échelle locale, la municipalité assume la gestion opérationnelle de la voirie (signalisation, limites de vitesse) et l'application des outils d'urbanisme (plan d'urbanisme, zonage), garantissant ainsi la mise en œuvre concrète des stratégies de mobilité durable sur son territoire, en collaboration avec des partenaires (gouvernement du Québec, MRC, etc.). À l'exception des routes nationales, la municipalité détient les prérogatives pour intervenir sur la sécurité routière, bien que ses interventions doivent se conformer aux normes et standards établis à l'échelle provinciale. À ne pas oublier, la ville a aussi un poids symbolique, elle peut utiliser son pouvoir d'influence pour demander à d'autres d'agir.

Avantages de la planification formelle :

- **Légitimité** : Ancre la volonté politique et garantit l'allocation d'espaces dédiés et de budgets. Permet aussi de consulter la population et de créer une compréhension commune sur la vision
- **Sérieux** : Élève la marche et le vélo au rang de modes de transport efficaces offrant une option de rechange réelle au transport automobile ou un complément au transport collectif.
- **Équité** : Évite la sous-planification de la marche face au vélo, et des modes actifs face à l'automobile. Garantit une desserte équilibrée pour tous les profils (enfants, personnes âgées, travailleur·euses) et prévient la marginalisation. Permet à la population de valoriser de saines habitudes de vie et de faire des choix en adéquation avec ses valeurs, notamment écologiques.
- **Harmonie** : Prévient les conflits d'usage en organisant l'espace de façon proactive plutôt qu'en gérant de façon réactive face à des demandes à la pièce

Interventions possibles à l'échelle municipale



Urbanisme et réglementation municipale

Leviers

Plan d'urbanisme, Plan ou politique de mobilité, Plans directeurs spécifiques (piéton·nes, cyclistes, parcs, etc.), Politique Vision zéro décès et blessés graves

Pistes d'action

- Favoriser la mixité et la densité pour rapprocher les services de la population
- Modifier la réglementation pour réduire la vitesse dans les quartiers (30 km/h), dans le cas où l'investissement en signalisation est trop grand, aménager les rues pour inciter une vitesse pratiquée de 30 km/h
- Prioriser une sécurisation systémique des intersections plutôt que les lieux où se sont produites des collisions
- Adopter une politique de « rues complètes » garantissant la prise en compte de tous les modes lors de réfection de rues



Implication de la communauté

Leviers

Comité de sécurité routière, consultations publiques, événements de rencontre avec les personnes élues, mobilisation du milieu des affaires

Pistes d'action

- Faire participer la population dès les phases de développement pour assurer une meilleure adéquation entre les projets et les préoccupations réelles de la population
- Collaborer avec les propriétaires de commerces et employeurs pour offrir des services aux personnes usagères de mobilité active (ex. : table de pique-nique, stationnement vélo, eau potable, bancs, aires de repos, ombre, toilettes)



Influence municipale

Leviers

Interventions auprès du gouvernement du Québec et de la MRC

Pistes d'action

- Soumettre des projets de la municipalité aux principaux programmes de financement
- Faire état des besoins de mobilité active de la population locale afin qu'ils soient mieux pris en compte sur les routes du réseau supérieur qui traversent la municipalité
- Adopter une résolution pour soutenir une initiative visant à changer la législation
- Participer à l'élaboration du Plan régional de mobilité active de la MRC



Politique transversale

Leviers

Politiques sociales (famille, personnes âgées, inclusion sociale, etc.),
Politiques de résilience climatique

Pistes d'action

- Concevoir des milieux inclusifs basés sur l'accessibilité universelle et penser des aménagements répondant aux besoins des 9 à 99 ans
- Viser le transfert modal pour atteindre les cibles de réduction de gaz à effet de serre
- Améliorer la qualité de l'air et le climat sonore
- Favoriser la mobilité active à longueur d'année et tenant compte du climat extrême
- Animer et aménager des espaces publics conviviaux



Opérations, entretien et approvisionnement

Leviers

Chantiers, entretien hivernal, équipement municipal

Pistes d'action

- Prioriser le déneigement et le déglacage des corridors actifs autour des services essentiels et générateurs de déplacement
- Exiger le maintien et l'accessibilité des liens actifs dans les devis d'entrepreneurs 365 jours par an pour garantir la continuité du réseau, peu importe la saison, et lors des travaux
- Se munir de machinerie adaptée aux besoins d'entretien des infrastructures de mobilité active
- Revoir les gabarits des véhicules municipaux pour faciliter l'implantation d'aménagements cyclables et piétons
- Prioriser des véhicules de petite taille pour la flotte municipale



Finances et investissements municipaux

Leviers

Budget municipal,
Plan triennal d'immobilisations (PTI)

Pistes d'action

- Allouer un budget dédié à la mobilité active qui, souvent, ne représente qu'une fraction marginale du budget total dédié aux infrastructures
- Profiter des travaux pour remplacer les infrastructures souterraines pour revoir les aménagements de surface et repartager l'espace en faveur des modes actifs à très faibles coûts



Organisation municipale

Leviers

Processus organisationnels,
formation du personnel

Pistes d'action

- Prévoir des occasions d'échange de tous les partenaires clés dès le début du projet, y compris ceux et celles des différents services municipaux (ex. : penser à inclure les travaux publics dès la conception de l'aménagement), et parties prenantes externes comme la santé publique, la sécurité publique et autres instances gouvernementales (MRC, MTMD, etc.)
- Structurer le cycle de vie du projet en évaluant la pertinence d'une phase transitoire, tout en garantissant un processus d'évaluation continue
- Former les services techniques municipaux aux nouvelles normes de conception d'aménagements actifs et les besoins des personnes vulnérables (ex. : formation ADS+, visites terrain, marches exploratoires)
- Créer des canaux de communication interservices (ex. : comités) et des mécanismes de communication permettant de récolter les préoccupations réelles des professionnels municipaux

À ne pas oublier : l'importance des données probantes !

La création d'un argumentaire rigoureux en faveur de la mobilité durable exige une culture de la donnée omniprésente à chaque étape de l'action municipale. Il est impératif de mobiliser l'écosystème de collecte de données en sollicitant des partenaires clés tels que la SAAQ, la santé publique, la Sûreté du Québec, les services de police et le milieu académique afin de consolider les diagnostics. Prévoir une évaluation des projets de mobilité active dès leur planification garantit une collecte de données probantes qui permettent de valider le succès des projets, d'apporter des ajustements au besoin, puis de justifier de futurs projets ou la mise à l'échelle de pilotes. Enfin, le maintien d'un inventaire de l'état d'infrastructures actuelles s'avère essentiel pour optimiser la planification et assurer une communication transparente auprès de la population concernant les interventions à venir.

Fiche 3

Astuces pour un virage actif réussi

« Il faut une approche équilibrée entre les modes de transport ». L'aménagement du territoire québécois, historiquement centré sur l'automobile, a engendré une dépendance marquée et une répartition inéquitable de l'espace. Aujourd'hui, de nombreuses municipalités tentent de corriger ce déséquilibre pour répondre aux objectifs de vieillissement actif, d'économie, de santé, d'environnement et de sécurité. Plutôt que de maintenir des milieux qui forcent le recours à l'automobile, elles s'efforcent de rééquilibrer l'espace afin d'offrir un maximum de liberté et de choix à tout le monde. Toutefois, l'amorce de ces changements peut soulever des préoccupations légitimes au sein de la population. Cette fiche propose des pistes de réflexion pour vous équiper lors de la planification d'un projet de mobilité active et vous préparer à un accueil parfois mitigé.

3.1. Changer le narratif

Les conflits entre personnes usagères (piéton·nes, cyclistes, automobilistes) découlent avant tout d'une carence d'infrastructures dédiées au transport actif. En reléguant les modes actifs à des espaces résiduels, l'aménagement contribue à créer des frictions. Pour désamorcer ces résistances et changer les habitudes, la solution réside dans une redistribution audacieuse de l'espace, car élargir l'offre pour les modes actifs permet, ultimement, de réduire les tensions sociales et environnementales. D'autant plus que la volonté d'agir est là : plusieurs municipalités, ainsi que le gouvernement du Québec se sont engagés à créer un système routier plus sûr, à améliorer l'offre de mobilité durable, et à créer des milieux de vie favorables plus inclusifs pour les familles, personnes âgées et personnes en situation de handicap.

Au-delà de l'infrastructure, le changement d'habitude de transport est un processus psychologique complexe. L'automobiliste craint souvent une perte de liberté ou de temps (biais de statu quo). Le succès de la transition repose sur la promotion d'un cocktail de mobilité diversifié. Puisqu'aucun mode alternatif ne peut, à lui seul, répondre à l'ensemble des besoins de déplacements, l'offre combinée (marche, vélo, transport collectif) doit être structurée pour devenir une option sécuritaire, fiable et globalement plus compétitive que l'automobile.

Des mythes à déconstruire

Perception

« Ras-le-bol de la guerre à l'auto ! »

Réalité

Loin d'une confrontation, il s'agit d'une nécessaire redistribution de l'espace. Si la dépendance à la voiture est une réalité historique, on voit désormais émerger des initiatives visant à s'en défaire. Les chiffres illustrent toujours un déséquilibre marqué en faveur de la motorisation. Par exemple, à Montréal, moins de 2% de l'espace public est dédié aux cyclistes. 18,8% de celui-ci est consacré aux piéton·nes (trottoirs et zone piétonne). Les véhicules (voirie et stationnement), pour leur part, accaparent un écrasant 73,8% de l'espace public (Source: [La Presse](#)). Ce déséquilibre est d'autant plus marqué que les parts modales de ces modes actifs sont en croissance, révélant une disproportion majeure entre l'espace alloué et l'usage réel de la rue.

Perception

« Nous devons augmenter la capacité routière pour réduire la congestion ! »

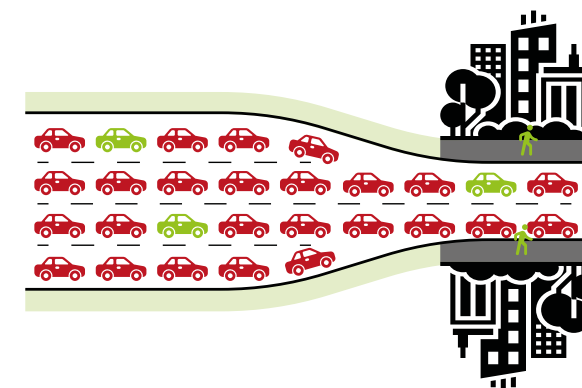
Réalité

Contrairement à ce que l'on peut penser, chaque nouvelle voie de circulation construite va, à long terme, augmenter la congestion routière. C'est le concept de la demande induite: plutôt que de simplement donner plus d'espace aux automobilistes, une nouvelle voie de circulation a plutôt des effets multiples sur l'aménagement du territoire et sur les habitudes de déplacement. En effet, maintenant qu'il est plus « rapide » de se déplacer d'un point A au point B, de nouveaux ensembles résidentiels voient le jour, ce qui, à terme, augmentera le nombre de personnes qui empruntent l'axe routier, augmentant ainsi la circulation. C'est cette génération de nouveaux déplacements qui causera la congestion, à terme, de l'infrastructure élargie (Source: [Radio-Canada](#)). À l'inverse, les projets qui réallouent une partie de l'espace aux modes actifs ou collectifs peuvent entraîner une « évaporation du trafic », la population modifiant ses habitudes de déplacement et adoptant des modes qui sont plus efficaces et occupent moins d'espace sur la chaussée.

Le goulot

Si c'est votre problème...

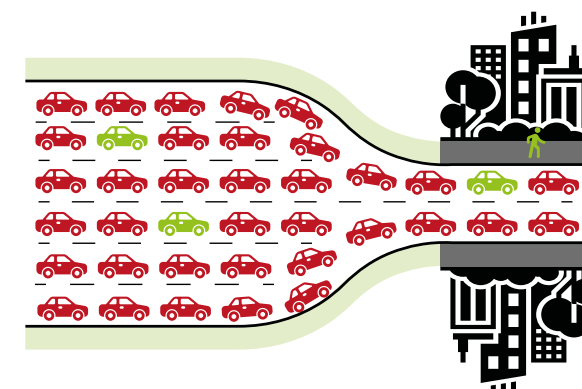
AUTOROUTE



MILIEU URBAIN

...ceci n'est pas votre solution...

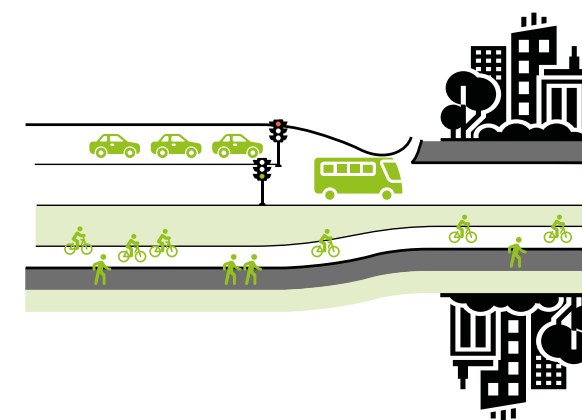
AUTOROUTE



MILIEU URBAIN

Ceci l'est !

AUTOROUTE



MILIEU URBAIN

Fig. 16 - Le goulot

Source: Piétons Québec
Adapté et traduit de: Thalia Verkade
en Marco te Brömmelstroet, Het recht
van de snelste (De Correspondent
Uitgevers, 2020).

3.2. Conditions de réussite pour favoriser l'adhésion sociale au changement

La réussite de la transition repose sur une approche globale intégrant la compréhension de la culture automobile, une vision systémique des bénéfices de la mobilité durable et un engagement transdisciplinaire des parties prenantes. Cette démarche nécessite de réformer les pratiques internes et de s'appuyer sur une collecte de données rigoureuse pour quantifier les évolutions.

1. **Communication positive**
Valoriser les gains concrets (santé, économies, qualité de l'air) plutôt que de stigmatiser l'usage de la voiture et adapter les messages aux différents publics. Exemples : « on maintient 95 % des stationnements » plutôt que « on retire 5 % des stationnements ».
2. **Soutien à la transition**
Offrir des solutions facilitatrices telles que des incitatifs financiers, l'accès à l'autopartage et une signalisation claire vers les stationnements alternatifs.
3. **Dialogue**
Instaurer un dialogue transparent en impliquant des personnes professionnelles du monde municipal sensibilisées lors de marches exploratoires ou de porte-à-porte. Le partage de données existantes (ex. : taux d'occupation des stationnements, modes de déplacement de la clientèle) et la présence terrain renforcent la confiance mutuelle et diminuent les biais perceptuels.
4. **Acceptabilité par l'expérience**
Utiliser l'urbanisme transitoire pour permettre à la population de tester de nouveaux comportements sans la crainte du « définitif ». Cette approche de projet-pilote permet de tester des aménagements légers avant de les pérenniser pour démontrer l'efficacité et ajuster, si nécessaire. Cette démarche peut contribuer à désamorcer les résistances liées à l'inconnu, facilite l'adaptation psychologique et octroie un droit à l'erreur (voir encadré ci-dessous).
5. **Participation citoyenne stratégique**
Planifier et budgéter dès le départ une démarche participative inclusive qui cible la « majorité silencieuse » et qui valorise l'expérience de la population. En consultant tôt sur des enjeux globaux, la municipalité transforme les contraintes techniques en choix partagés (voir encadré p.21).

Conditions de réussite pour les projets de transition

- **Évaluer par les données** : croiser les analyses quantitatives (comptages, vitesse, accidentologie) et qualitatives (retours citoyens) pour valider les effets.
- **Privilégier l'agilité** : opter pour des aménagements légers afin de faciliter les ajustements techniques et limiter les coûts.
- **Adopter une approche incrémentale** : reconnaître qu'un projet isolé ne transforme pas les habitudes instantanément ; c'est la somme des interventions qui permet d'atteindre l'objectif final.
- **Valoriser la maturation** : éviter la gestion en silos ou la précipitation ; chaque projet doit être vu comme une étape transitoire nécessaire vers une solution permanente.
- **Accompagner les communications publiques** : recueillir des informations pour mieux comprendre les besoins de la population et diffuser celles qui valorisent ses retombées.

Exemple

En 2020, de nombreux Québécois et Québécoises ont redécouvert les vertus de la marche, que ce soit pour explorer leur propre quartier ou pour préserver leur santé physique et mentale. Malgré des défis de taille, la période pandémique a permis d'expérimenter de nouveaux types d'aménagements et de tester des manières innovantes de partager l'espace public grâce à l'urbanisme tactique. Plusieurs de ces projets sont d'ailleurs toujours en place aujourd'hui et ont été ajustés au fil des ans afin de mieux répondre aux besoins des parties prenantes. C'est notamment le cas de la piétonnisation de la rue Wellington à Sherbrooke ou de l'avenue Principale à Rouyn-Noranda. Depuis 2020, ces initiatives font le bonheur d'une majorité de propriétaires de commerces, de la population riveraine et de personnes en visite en offrant des espaces verdés et une programmation culturelle dynamique. Pour découvrir d'autres exemples, il est possible de consulter la fiche « Les aménagements piétons en contexte de crise sanitaire » publiée par Piétons Québec en 2020.

Exemples d'actions participatives lors de projets d'aménagement

Étapes du projet	Avant	Pendant	Après
Consulter	<ul style="list-style-type: none"> → Tenir des ateliers consultatifs avec différents partenaires → Organiser des marches exploratoires → Mobiliser les entreprises et les organismes communautaires pour cocréer des solutions adaptées aux besoins réels du terrain → Bien présenter la consultation comme une occasion de bonifier le projet 	<ul style="list-style-type: none"> → Possibilité de procéder par « étapes », avec un projet pilote moins contraignant (urbanisme tactique) → Évaluer le projet et s'ajuster, au besoin 	<ul style="list-style-type: none"> → Évaluer le projet et la perception citoyenne par le biais de sondages, de rencontres avec des groupes ciblés, de récolte de données terrain, etc.
Informier	<ul style="list-style-type: none"> → Rappeler les politiques adoptées, les orientations générales de la municipalité et les promesses électorales. → Présenter des données probantes, les conclusions ressortant des consultations publiques passées, des statistiques et des constats qui justifient le projet → Assurer une présence sur le web (page web / site internet), sur les réseaux sociaux → Tenir des séances d'information de type « portes ouvertes » 	<ul style="list-style-type: none"> → Informer régulièrement de l'état des travaux sur le web et sur les réseaux sociaux → Prévoir une signalisation sur le site des travaux rappelant les objectifs du projet et les informations essentielles pour les détours 	<ul style="list-style-type: none"> → Présenter des témoignages positifs de personnes citoyennes qui apprécient le nouvel aménagement ou la nouvelle politique
Accompagner	<ul style="list-style-type: none"> → Campagnes de promotion de la mobilité active favorisant non seulement le vélo et la marche comme activité de loisir, mais aussi les déplacements utilitaires (ex. : pour aller au travail, faire ses commissions, aller à un rendez-vous) → Appuyer les collectifs citoyens et organismes communautaires qui favorisent les saines habitudes de vie et déplacements actifs → Offrir des formations sur la pratique de la marche et du vélo en milieu scolaire pour que les futures personnes usagères soient responsables et en confiance → Accompagner les personnes âgées dans la poursuite de leurs activités après la perte de leur permis de conduite par la marche, le vélo et le transport collectif 		

Point de vigilance : Consultation ne veut pas dire consensus !

Il est impossible de satisfaire tout le monde. Par exemple, il est nécessaire de distinguer une opposition totale à la mise en place d'un aménagement de celle aux détails de l'aménagement. Car, si la majorité s'oppose à un aspect ou un détail de design de l'aménagement et non à l'aménagement en soi, il sera peut-être facile, en modifiant légèrement l'aménagement, d'obtenir l'adhésion au projet. De plus, plusieurs personnes peuvent bien décrire qu'elles n'ont pas été consultées alors que ce sont plutôt les décisions qui ont été prises qui ne leur conviennent pas. Nous devons aussi rappeler que, dans plusieurs cas, le statu quo n'a pas été soumis à la consultation, même si celui-ci ne répond peut-être pas aux besoins de la majorité. Il y a aussi des cas où la consultation a bel et bien eu lieu, mais que des changements démographiques sont survenus entre le moment de la consultation et les années de réalisation du projet, ce qui réitère l'importance de maintenir un contact avec la population concernée par les changements. S'il est important de consulter la population riveraine d'un projet, nous invitons les municipalités à consulter aussi les personnes qui pourraient bénéficier d'un réaménagement, bien que ce soit difficile, puisque les bénéficiaires peuvent être insoupçonnés et toucher des populations auxquelles nous ne pensions pas.



Vous souhaitez aller plus loin ? Consultez ces ressources supplémentaires !

AQTr. « Franchir un nouveau cap en sécurité routière », 2023. https://www.aqtr.com/fr/publications/memoire_securite_routiere_aqtr/

Gouvernement du Québec, ministère des Transports et de la Mobilité durable. « Corridors scolaires et zones scolaires sécuritaires : Guide à l'intention des gestionnaires de réseaux », 2025. https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/ministere-des-transports/Plan-action-securite-routiere/Guide_Corridors-scolaires.pdf

Institut national de la santé publique du Québec. Activité physique de transports. En ligne. <https://www.inspq.qc.ca/habitudes-de-vie/activite-physique/transports>

L'école de l'environnement Bieler de l'Université McGill, l'Initiative de croissance durable de McGill et Vélo Québec. « ACCEPTER le vélo : résultats et perspectives de recherche ». En ligne. <https://www.mcgill.ca/desautels/fr/channels/event/accepter-le-velo-resultats-et-perspectives-de-deux-annees-de-recherche-365727>

Piétons Québec, Vélo Québec, Trajectoire Québec. Webinaire Déconstruire les mythes en mobilité durable, 2022. Piétons Québec. Boîte à outils. En ligne. <https://www.pietons.quebec/boite-outils>

Piétons Québec. Valoriser le potentiel des déplacements à pied dans les cœurs de municipalités. 2024. <https://www.pietons.quebec/outils/2024/valoriser-potentiel-deplacements-pied-les-coeurs-municipalites>

Piétons Québec. Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées. 2022. <https://www.pietons.quebec/outils/2021/amenager-rues-conviviales-securitaires-pour-les-personnes-ainees>

Vélo Québec. État du vélo au Québec en 2020. <https://www.velo.qc.ca/salle-de-presse/etat-du-velo/etat-du-velo-au-quebec-en-2020/>

Ville de Montréal. Répertoire des pratiques d'aménagement de la rue. En ligne. <https://montreal-amenagement-rues.powerappsportals.com/>

Vivre en Ville. Bâtir au bon endroit. Collection « Outiller le Québec », 2013, 107 pages. <https://carrefour.vivreenville.org/publication/batir-au-bon-endroit>

Vivre en Ville. Compacité / Densité. En ligne. <https://collectivitesviables.org/sujets/compacite-densite.aspx>

Vivre en Ville. Planifier pour la mobilité durable. En ligne. <https://carrefour.vivreenville.org/dossier/planifier-la-mobilite-durable>

Vivre en Ville. Carrefour. En ligne. <https://carrefour.vivreenville.org/>