

Jalon 47

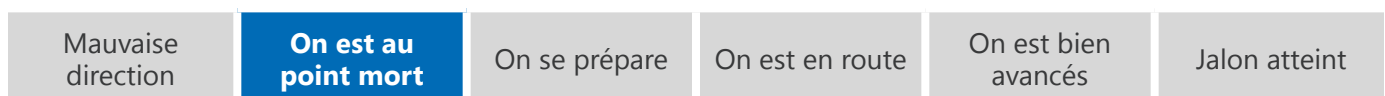
La **réallocation de l'espace** permet à la population, notamment les plus vulnérables, d'**accéder à la mobilité active**, de façon **efficace, confortable et sécuritaire**

La mobilité active (ou mobilité douce) est définie comme toutes les formes de déplacements qui impliquent une dépense énergétique par le biais d'un effort musculaire : la marche, le vélo, la planche à roulettes, le patin à roues alignées, la trottinette ou le ski de fond urbain.

Pourquoi ce jalon?

- L'aménagement urbain influence les choix de mobilité. Des milieux de vie accueillants pour les mobilités actives favorisent leur généralisation, et ainsi réduisent les émissions de GES, les risques d'accident, les nuisances sonores et les émissions de polluants atmosphériques. L'essor de la mobilité active comporte d'autres cobénéfices socio-sanitaires : amélioration de la santé physique (lutte contre la sédentarité) et mentale (réduction du stress). Les modes actifs sont accessibles, car peu onéreux.
- Les milieux de vie sont inégalement propices aux mobilités actives. De nombreux quartiers, notamment dans les territoires périurbains ou ruraux, sont encore peu ou pas pourvus en aménagements de qualité et sécuritaires pour les mobilités alternatives à l'automobile (trottoirs ou bandes cyclables). Le réseau des rues et routes en impasse n'y permet pas de développer une connectivité favorable au vélo ou à la marche. Dans les zones urbanisées denses, l'espace de circulation est une denrée rare et il est globalement alloué aux véhicules motorisés (stationnement et voies routières). Par exemple, sur l'île de Montréal, où le pourcentage de déplacements en voiture est parmi les moins élevés de la province, 78 % de la voirie lui est néanmoins consacrée¹. L'absence d'infrastructures adéquates nuit directement à la généralisation des mobilités actives, notamment si les piétons ou les cyclistes sont plus exposés à des risques de collision mortelle ou que le parcours est désagréable et bien plus long à faire qu'en voiture.
- Nous ne sommes pas tous égaux dans notre capacité de nous déplacer. Ce jalon est particulièrement crucial dans un contexte de vieillissement de la population. Les freins à la mobilité active sont majoritairement dus à des critères physiques (p. ex. pour les personnes à mobilité réduite comme les personnes âgées, handicapées ou les jeunes enfants), des compétences à acquérir (ex. savoir-faire du vélo) ou encore le sentiment d'insécurité dans l'espace public (où les femmes sont plus représentées que les hommes). Le critère socio-économique n'est pas à négliger non plus : bien que ce soient les gens avec un plus faible revenu familial qui utilisent davantage le transport actif, la recherche a démontré que sur l'île de Montréal, un plus grand nombre de piétons et piétonnes, de cyclistes et d'automobilistes se sont blessés à des intersections situées dans des quartiers défavorisés².

Niveau d'avancement



Qui doit être mobilisé?



Gouvernements provincial et fédéral



Gouvernements locaux et supralocaux



Société civile



Institutions d'éducation et de recherche



Individus



Secteurs de la construction, des transports et de l'environnement

Comment pourrait-on s'y rendre?

Plusieurs s'accordent à dire qu'il faudrait sortir d'une conception de l'environnement bâti centrée sur la capacité, la fluidité et la vitesse des véhicules automobiles, au profit d'une conception centrée sur les usagers et usagères, l'ensemble des modes de déplacement et les contextes particuliers des milieux de vie. Voici quelques pistes d'action concrètes en ce sens :

- **Réclamer aux décideurs élus municipaux des aménagements de mobilité active** au regard des engagements climatiques, de l'amélioration de la santé publique, du confort et de la revitalisation des quartiers.
- **Identifier des trajectoires prioritaires pour les réseaux cyclables ou piétons.**
 - Documenter de façon affinée et évolutive les besoins en déplacement des populations via des enquêtes régulières, des concertations ouvertes ou des applications mobiles.
 - Cartographier les milieux de vie et évaluer à quel point ils sont favorables aux mobilités actives – ex. Baromètre des villes et villages cyclables et villes et villages marchables.
 - Tracer des liens vers les centralités, les espaces verts, les parcs et les services publics (services de soin, santé, écoles).
 - S'assurer de connecter les infrastructures de mobilité active et les mailler avec le transport collectif pour favoriser l'intermodalité.
- **Appliquer dans chaque projet d'infrastructure de bonnes pratiques d'inclusion et une vision systémique pour viser l'accessibilité universelle.**
 - Mener des diagnostics « en marchant » dans les souliers des personnes à mobilité réduite ou à taille d'enfants.
 - Impliquer directement des personnes marginalisées (jalon 2) dans le design urbain, comme des personnes mineures, dans des ateliers de consultation³.
 - Appliquer l'analyse différenciée entre les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS+) dans la conception et la mise en œuvre de ces infrastructures.
- **Établir un moratoire sur la construction de nouvelles infrastructures majoritairement dédiées à l'automobile.**

➤ **Réduire l'espace de voirie pour les automobilistes et accroître le partage avec les autres usages de la route.**

- Apaiser la circulation automobile en créant des aménagements diminuant la vitesse : ralentisseurs, saillies, intersections sécuritaires.
- Réduire des places de stationnement et les dédier à d'autres usages. À cet égard, [le guide du CREDDO et du CRE Montréal 2019](#) présente tous les enjeux liés au stationnement et les meilleures pratiques d'aménagement pour favoriser la mobilité écologique.
- Piétonniser, de façon temporaire ou permanente, des rues et des artères fréquentées.
- Développer les rues partagées et vélorues.
- Ajouter ou allonger des infrastructures de mobilité active (pistes cyclables, trottoirs) en priorisant des aménagements sécuritaires^{4,5} (bordures, délinéateurs).
- Entretenir régulièrement les infrastructures de mobilité active : nettoyage, gestion des fissures dues au gel/dégel des trottoirs et des bandes cyclables en priorité.
- En zones rurales, l'enjeu est de transformer des chemins privés en voies partagées. Par exemple, passer d'un terrain ou d'un chemin privé à une servitude municipale pour en faire des trottoirs ou bandes cyclables.

➤ **Favoriser la résilience saisonnière via des aménagements quatre saisons⁶ :**

- Il serait important de démystifier l'importance du climat nordique comme barrière aux mobilités actives, tout en portant attention aux difficultés vécues par les publics à mobilité réduite. L'exemple d'Oulu en Finlande est parlant : dans cette ville périurbaine avec au moins 150 jours enneigés par an en moyenne et des températures qui frôlent les -30 °C, 22 % des déplacements quotidiens se font en vélo, y compris durant la saison hivernale⁷.
- En hiver, concevoir des infrastructures piétonnes évitant l'accumulation d'eau et de gadoue, assurer le déneigement en priorité des infrastructures piétonnes et cyclables, surtout dans les axes utilisés par des usagers et usagères vulnérables (abords des garderies, écoles, CHSLD, hôpitaux), installer des terrasses d'hiver, encourager le déplacement en ski de fond comme en Norvège. En été, s'assurer de la présence d'espaces ombragés et végétalisés, et d'un accès à de l'eau potable.
- Favoriser des matériaux résilients face aux stress et aléas climatiques grandissants, et le verdissement systématique des espaces de mobilité : phytotechnologies et bassins végétalisés pour prévenir les inondations, matériaux réfléchissants (ex. albédo) et perméables, et verdissement pour réduire les îlots de chaleur urbains.

➤ **Développer des infrastructures et milieux de vie agréables et au service des usagers et usagères.**

- Assurer un éclairage pour favoriser le sentiment de sécurité et éviter les accidents.
- Installer des mobiliers urbains et équipements spécifiques pour les personnes âgées (ex. des bancs).
- Sécuriser des itinéraires de « vélobus » ou « pédibus » pour permettre aux enfants d'aller à l'école à pied ou en vélo.
- Développer une signalétique avec des cartes de temps de parcours à pied ou à vélo dans la ville et des applications numériques d'itinéraires priorisant les déplacements à pied et vélo.

- Développer des quartiers esthétiques et conviviaux pour donner envie de les découvrir à pied ou à vélo : hauteur des bâtiments raisonnables, diversité architecturale, mise en valeur du patrimoine, propreté des rues, intégration d'art urbain, façades attrayantes⁸.
- Faire usage de la réglementation pour encourager voire imposer la présence de stationnements de vélos au sein des propriétés (comme aux Pays-Bas), et l'installation de douches dans les lieux de travail.

Qu'est-ce qui peut faciliter ce changement ?

- De nombreuses villes nord-américaines se mobilisent pour accroître la mobilité active. Par exemple, à New York, 330 miles de voies cyclables ont été créées ou améliorées entre 2015 et 2019, dont 65 miles de voies complètement sécurisées et protégées des voitures, et plusieurs règlements favorables à la pratique du cyclisme ont été adoptés.
- Le développement, y compris par des incitatifs financiers, du vélo électrique.
- L'urbanisme transitoire et les appropriations de l'espace public par les usagers et usagères.
- La mise en place de stratégies favorisant l'augmentation de la compacité, de la diversité d'usages et de la proximité des activités (jalons 36, 63 et 58).

Qu'est-ce qui peut freiner sa mise en œuvre ?

- Des défis de conciliation des réseaux actifs et collectifs. Par exemple, l'implantation de voies réservées pour bus et l'accroissement du réseau cyclable ne doivent pas être opposés. L'utilisation de vélos ou de trottinettes ne doit pas se faire au détriment des marcheurs.
- Si les activités ne sont pas localisées à proximité (jalon 58) et sans accroissement de la densité (jalon 36), les mobilités actives resteront moins efficaces. Dans les régions peu denses ou les zones périurbaines, le défi reste de taille.
- Le réaménagement des milieux de vie prend du temps et des moyens financiers qui peuvent inquiéter les municipalités au départ.
- La polarisation sociétale s'accroît autour des projets visant à réduire l'espace dédié à l'automobile.

Qu'est-ce qu'il reste à éclaircir ?

- Quel sera l'impact potentiel du développement de véhicules autonomes sur l'allocation de l'espace de circulation, y compris la place dédiée au stationnement ?

Sources et références

1. Lefebvre-Ropars, G., Morency, C. et Negron-Poblete, P. (2021). Caractérisation du partage de la voirie à Montréal : Note de recherche, Polytechnique Montréal, 15 pages
2. [Morency, P., Gauvin, L., Plante, C., Fournier, M., et Morency, C. \(2012\). Neighborhood Social Inequalities in Road Traffic Injuries: The Influence of Traffic Volume and Road Design. American Journal of Public Health](#)
3. Cloutier, M-S. et Torres, J. (2010). L'enfant et la ville : notes introductives, Enfances, Familles, Générations, 12, 15 p. <http://www.efg.inrs.ca/wp-content/uploads/2018/04/2010-12-Intro-Cloutier.pdf>
4. [INSPQ \(2019\) En route vers des environnements bâtis favorables à la mobilité durable](#)
5. [INSPQ \(2009\) Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité](#)
6. [Piétons Québec \(2021\) MARCHER EN TOUTE SAISON : AMÉNAGER POUR L'HIVER](#)
7. [VIDÉO. À vélo dans la neige : comment les enfants finlandais défient l'hiver arctique. Le Parisien \(7 février 2021\)](#)
8. [Gehl J. \(2013\). Pour des villes à échelle humaine. Écosociétés. 276 p.](#)

Autres ressources

[Piétons Québec \(2021\) Aménager des rues conviviales et sécuritaires pour les personnes âgées](#)

[Costes, R. et Noël-Letendre, G. \(2019\) Guide de mise en oeuvre d'un stationnement écoresponsable Réalisé par Pratiques d'aménagement et réglementations municipales des aires de stationnement en surface au Québec. CREDDO et CRE Montréal \(2019\) 49 p.](#)