



DÉVELOPPER ET SOUTENIR LA MOBILITÉ ACTIVE POUR LES CITOYENS DE LA VILLE DE QUÉBEC

Mémoire déposé par Vélo Québec à la Ville de Québec dans le cadre des consultations publiques sur la Vision de mobilité active



Vélo Québec

/ MARS 2021

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis plus de 50 ans Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation du vélo afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses événements (Tour de l'Île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières. Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.

RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

Par l'élaboration de sa Vision de mobilité active, la Ville de Québec reconnaît la nécessité de développer son action en faveur de la marche et du vélo, ainsi que la complémentarité de ces modes avec les transports collectifs. Essentiel à la définition d'une mobilité plus résiliente au niveau climatique et contribuant à la mise en place de milieux de vie à échelle humaine, l'essor des transports actifs doit être soutenu adéquatement par la Ville. Pour ce faire, il s'agit de poursuivre l'étendue des réseaux piétonnier et cyclable structurants, sécuritaires et accessibles à tous les types d'utilisateurs. Il convient également de mieux structurer le développement de ces modes à travers une planification intervenant sur tous les leviers essentiels au développement d'une culture de la mobilité active et appuyée de budgets conséquents avec les ambitions qu'elle porte. Plus encore, la Vision de mobilité active doit amener la Ville à briser les silos et profiter pleinement de l'expertise des différentes organisations engagées en mobilité durable.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 : Accélérer le déploiement des réseaux cyclables et piétonniers ainsi que la mise à jour des aménagements existants afin de les rendre plus efficaces, sécuritaires et confortables.

RECOMMANDATION 2 : Étendre le réseau cyclable quatre saisons et améliorer les pratiques de déneigement des aménagements destinés aux piétons.

RECOMMANDATION 3 : Assurer la disponibilité de stationnements pour vélos sur le territoire de la collectivité en prévoyant des seuils minimums selon les types de bâtiments au règlement d'urbanisme de la Ville.

RECOMMANDATION 4 : Bonifier les budgets accordés au développement de la pratique du vélo et prévoir des sommes pour des actions dans les différents champs nécessaires au développement d'une culture vélo.

RECOMMANDATION 5 : Renforcer la vision de mobilité active en adoptant un plan d'action déclinant des mesures, des objectifs et des échéanciers dans les différents champs nécessaires au développement d'une culture vélo.

RECOMMANDATION 6 : Mettre sur pied un comité consultatif réunissant des services de la Ville, des élus, des représentants des communautés cycliste et piétonne, ainsi que les autres acteurs de Québec engagés dans le développement de la mobilité durable.

RECOMMANDATION 7 : Mettre à jour le *Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec* afin d'y intégrer les meilleures pratiques en matière d'aménagement pour les piétons et les cyclistes.

RECOMMANDATION 8 : Améliorer l'accessibilité, la sécurité et le confort pour les piétons et les cyclistes aux abords des stations intermodales et des arrêts de transports collectifs.

RECOMMANDATION 9 : Faire appel à des aménagements temporaires et des projets pilotes afin d'explorer des solutions innovantes favorisant la mobilité active.

RECOMMANDATION 10 : Mener une analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle, ainsi que des considérations quant à l'équité dans la planification de la mobilité active.

RECOMMANDATION 11 : Accompagner les entreprises et les commerces dans l'acquisition de stationnements pour vélo à travers un programme de subvention et amener les grands générateurs de déplacements à œuvrer avec les organisations engagées en mobilité durable.

RECOMMANDATION 12 : Engager la Ville de Québec dans la démarche de certification VÉLOSYPATHIQUE afin de structurer son action en matière de vélo.

RECOMMANDATION 13 : Intervenir auprès de ses propres installations et employés afin que la Ville se pose comme un exemple à suivre en matière de mobilité durable.

RECOMMANDATION 1 : ACCÉLÉRER LE DÉPLOIEMENT DES RÉSEAUX CYCLABLES ET PIÉTONNIERS, AINSI QUE LA MISE À JOUR DES AMÉNAGEMENTS EXISTANTS AFIN DE LES RENDRE PLUS EFFICIENTS, SÉCURITAIRES ET CONFORTABLES.

Impératifs à l'essor de la mobilité active, la croissance des réseaux cyclables et piétonniers doit inexorablement se trouver au cœur de la Vision de mobilité active de la Ville de Québec. Ajoutons à cela que ces réseaux doivent être étendus dans l'optique de faire de la marche et du vélo des modes de déplacement à part entière. Ils doivent permettre de se rendre de façon efficiente d'un point à une autre, être sécuritaires pour les usagers de toutes conditions et être confortables pour permettre des déplacements conviviaux.

Il convient aussi de garantir le caractère structurant du développement des réseaux cyclable et piétonnier. Pour ce faire, un souci particulier quant à leur connectivité entre les différents arrondissements doit être porté par la Vision de mobilité active de la Ville de Québec. Il s'agit de s'attaquer aux barrières physiques limitant les déplacements à travers la collectivité à pied ou à vélo en reliant les différents tronçons existants et en desservant mieux les quartiers périphériques. Il est aussi de mise d'intervenir sur les feux de signalisations aux intersections afin de réduire le temps d'attente et y améliorer la sécurité des usagers vulnérables.

De surcroît, le développement des aménagements pour les piétons et les cyclistes doit se faire sur l'emprise de la voiture, afin de réduire la prépondérance de l'espace occupé par l'automobile. En d'autres termes, afin d'induire un transfert modal en faveur des transports durables, il est impératif de retrancher de l'espace à l'auto au profit de ces modes. Il s'agit également de faire primer la sécurité des usagers sur la fluidité des déplacements. Nous recommandons ainsi d'adopter la Vision zéro comme principe directeur dans la conception et la réfection des voies routières. Cela permettra d'assurer une cohabitation harmonieuse des piétons et des cyclistes avec les autres modes de transport.

RECOMMANDATION 2 : ÉTENDRE LE RÉSEAU CYCLABLE QUATRE SAISONS ET AMÉLIORER LES PRATIQUES DE DÉNEIGEMENT DES AMÉNAGEMENTS DESTINÉS AUX PIÉTONS.

Conformément à ce qui est énoncé dans la Politique de viabilité hivernale, la Vision de mobilité active de la Ville de Québec doit porter des engagements clairs et ambitieux en matière de développement d'un réseau cyclable quatre saisons. Alors que la pratique du vélo d'hiver croît de façon constante depuis plusieurs années, il importe que la Ville étende ses pratiques de déneigement et de déglçage des voies cyclables de façon à permettre des déplacements continus et efficaces à vélo durant la saison froide. Ajoutons aussi la nécessité de concevoir les futurs aménagements cyclables de façon à en faciliter le déneigement éventuel. Il est attendu que la Ville se fixe des objectifs de proportion de déneigement de son réseau cyclable afin d'offrir à ses citoyens un réseau cyclable quatre saisons croissant et faisant du vélo une option de transport à part entière 12 mois par année.

Similairement, les pratiques de déneigement pour les piétons doivent être renforcées. Il est nécessaire que l'entretien hivernal assure un meilleur déneigement et déglçage des trottoirs. Le déneigement doit aussi prévenir les bris de connectivité en raison de l'accumulation de neige à travers le réseau piétonnier. Ajoutons également qu'une attention particulière doit être apportée aux intersections et aux abords des arrêts de transports collectifs pour en assurer la sécurité et l'accessibilité.

RECOMMANDATION 3 : ASSURER LA DISPONIBILITÉ DE STATIONNEMENTS POUR VÉLOS SUR LE TERRITOIRE DE LA COLLECTIVITÉ EN PRÉVOYANT DES SEUILS MINIMUMS SELON LES TYPES DE BÂTIMENTS AU RÈGLEMENT D'URBANISME DE LA VILLE.

Pour que les citoyens de Québec se tournent vers le vélo pour leurs déplacements de tous les jours, il faut que ces derniers aient accès à des stationnements pour vélos à travers l'ensemble du territoire de la ville. Il convient donc de bonifier le nombre de supports pour que les cyclistes puissent barrer leur monture une fois à destination.

Pour améliorer la disponibilité d'endroits pour barrer son vélo à Québec, nous recommandons que la Vision de mobilité active prévoie l'intégration de seuils minimaux de places de stationnement pour vélos au règlement d'urbanisme de la Ville. Par exemple, il serait possible d'exiger, à l'instar de certains arrondissements montréalais ou encore la Ville de Gatineau, un nombre minimal de places de stationnements pour vélo dans les bâtiments à usage commercial, industriel et résidentiel multifamilial¹. Nous recommandons aussi de prévoir des critères de conception pour assurer que les supports installés soient conviviaux et permettent de prévenir adéquatement le vol.

¹ Voir : <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/reglements-durbanisme-en-faveur-du-stationnement-pour-velos/>

RECOMMANDATION 4 : BONIFIER LES BUDGETS ACCORDÉS AU DÉVELOPPEMENT DE LA PRATIQUE DU VÉLO ET PRÉVOIR DES SOMMES POUR DES ACTIONS DANS LES DIFFÉRENTS CHAMPS NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT D'UNE CULTURE VÉLO.

Pour assurer l'essor de la pratique du vélo, il importe que la Vision de mobilité active prévoie l'octroi de sommes adéquates. À l'heure actuelle, les budgets accordés aux aménagements cyclables sont insuffisants pour soutenir le développement du vélo. Ainsi, nous recommandons que la Ville de Québec débloque un budget par habitant qui soit comparable aux autres grandes villes de la province s'étant engagées à faire du vélo un mode de transport à part entière, telles que Montréal, Laval ou Gatineau.

De plus, la Ville de Québec doit prévoir des montants pour financer adéquatement des mesures dans tous les champs d'action nécessaires à l'émergence d'une véritable culture vélo. Autrement dit, un tel budget dédié au vélo ne doit pas seulement se restreindre à financer l'environnement bâti. En effet, il s'agit aussi de financer des mesures en éducation, encouragement, encadrement, ainsi qu'en évaluation et planification. Ces cinq « E » constituent les axes devant être investis pour développer efficacement la pratique du vélo².

² Voir : Les cinq « E » sont au cœur de programme d'accompagnement des municipalités en matière de vélo, tel que les programmes *Bicycle Friendly Communities* déployés aux États-Unis et en Ontario, ainsi que le mouvement VÉLOSYMPATHIQUE au Québec. Pour en apprendre davantage sur les cinq « E » : <https://velosympathique.velo.qc.ca/collectivite/>

RECOMMANDATION 5 : RENFORCER LA VISION DE MOBILITÉ ACTIVE EN ADOPTANT UN PLAN D'ACTION DÉCLINANT DES MESURES, DES OBJECTIFS ET DES ÉCHÉANCIERS DANS LES DIFFÉRENTS CHAMPS NÉCESSAIRES AU DÉVELOPPEMENT D'UNE CULTURE VÉLO.

Afin que les ambitions qui seront portées par la Vision de mobilité se concrétisent, cette dernière doit être accompagnée d'un plan d'action. Un tel plan permet de structurer la démarche et d'éviter que les interventions se fassent à la pièce, ce qui aurait pour effet de limiter leur portée.

Ainsi, similairement à ce qui est mentionné à la recommandation précédente, le plan d'action doit comporter des mesures dans tous les champs d'action nécessaires au développement d'une culture de la mobilité active : en environnement bâti, en éducation, en encouragement, en encadrement, ainsi qu'en évaluation et planification. Précisons aussi que chaque action doit servir l'atteinte d'objectifs. Notamment, des objectifs de transfert modal de l'auto-solo vers les modes durables doivent être prévus. Il convient aussi de prioriser les actions à travers un échéancier détaillant le rôle des différents services de la ville dans la réalisation de chacune. Par ailleurs, un suivi doit également être fait quant au respect de cet échéancier. La mise sur pied d'un comité consultatif sur la mobilité active, comme exposé dans la recommandation 6, peut grandement faciliter ce point.

RECOMMANDATION 6 : METTRE SUR PIED UN COMITÉ CONSULTATIF RÉUNISSANT DES SERVICES DE LA VILLE, DES ÉLUS, DES REPRÉSENTANTS DES COMMUNAUTÉS CYCLISTE ET PIÉTONNE, AINSI QUE LES AUTRES ACTEURS DE QUÉBEC ENGAGÉS DANS LE DÉVELOPPEMENT DE LA MOBILITÉ DURABLE.

Pour agir concrètement et de manière efficiente en transport actif, il convient de rassembler les différents intervenants concernés. Alors que les questions de mobilité active touchent une grande variété d'acteurs, le travail en silo nuit inévitablement à la portée des efforts déployés.

La Ville de Québec doit donc mettre sur pied un comité consultatif à l'échelle regroupant les acteurs de la Ville impliqués dans le développement de la mobilité : élus municipaux, services des transports, de l'aménagement, des loisirs, etc. Doivent également être présents des représentants de la communauté comme le Réseau de transport de la Capitale, des organismes engagés en mobilité durable, des citoyens, la santé publique, ainsi que des organisations représentant les cyclistes et les piétons.

Ce comité permettra une plus grande concertation dans l'élaboration des politiques, plans ou autres actions en mobilité active et contribuera à la définition des interventions prioritaires. Un comité consultatif doit également assurer un suivi de la mise en œuvre des actions détaillées dans la planification de la collectivité.

RECOMMANDATION 7 : METTRE À JOUR LE *GUIDE DE CONCEPTION GÉOMÉTRIQUE DES RUES DE LA VILLE DE QUÉBEC* AFIN D'Y INTÉGRER LES MEILLEURES PRATIQUES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES.

Alors que la Ville de Québec souhaite développer la marche et le vélo comme mode de déplacement utilitaire, il est essentiel que cette dernière se dote des outils adéquats pour assurer la sécurité des usagers et la convivialité des aménagements. Il importe que les services des transports et de l'aménagement de la Ville se basent sur des directives et des règles de conception rigoureuses. À ce propos, le guide de référence pour la conception et l'aménagement des voies de circulation et des intersections actuelles, soit le *Guide de conception géométrique des rues de la Ville de Québec*, date de 2008. Or, depuis 13 ans, les pratiques en la matière ont évolué. Une mise à jour de ce document phare pour l'avenir de la mobilité se pose comme nécessaire.

Afin de réviser les pratiques présentées dans son guide de conception, la Ville de Québec est invitée à s'appuyer sur le plus récent guide technique développé par le service des expertises de Vélo Québec. Paru en 2019, le guide [*Aménager pour les piétons et les cyclistes*](#) recense les meilleures pratiques permettant de répondre aux besoins des piétons et des cyclistes. Issue de l'expertise de pointe de Vélo Québec en aménagement pour le transport actif, ce guide constitue la source la plus complète sur le sujet au Québec.

RECOMMANDATION 8 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ, LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT POUR LES PIÉTONS ET LES CYCLISTES AUX ABORDS DES STATIONS INTERMODALES ET DES ARRÊTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS.

Comme énoncé par la Ville dans son appel à consultation, la complémentarité entre le transport actif et collectif est évidente : les usagers du transport collectif font inévitablement appel à la marche ou au vélo pour franchir les premiers et derniers kilomètres lors de leur navettage quotidien. Conséquemment, il est essentiel de prévoir des aménagements facilitant la transition entre ces modes si la Ville aspire à un transfert modal au profit des transports durables.

Les accès vers les stations et arrêts de transports collectifs actuels et futurs doivent répondre aux besoins en matière de confort, d'efficacité et de sécurité des piétons et des cyclistes. Précisons qu'il est aussi important de garantir des accès sécuritaires sur les sites mêmes des infrastructures de transports collectifs, comme dans les stationnements incitatifs, par exemple. Ces accès doivent également répondre aux besoins des usagers en toutes saisons. Aussi, il convient d'implanter des aménagements à destinations répondants aux impératifs du cocktail transport. Cela signifie de prévoir des supports pour vélos en quantité suffisante et qui répondent aux meilleurs critères de conception, des bornes de réparation vélo, ainsi que des stationnements couverts et vélostations aux endroits appropriés. Rappelons que, si ces installations sont peu coûteuses, elles ont un impact significatif dans les choix de mobilité des citoyens.

Pour favoriser une plus grande intermodalité, il faut aussi permettre de transporter son vélo à bord des transports en commun. Il sera d'ailleurs assurément important de considérer cette question pour le futur tramway de Québec.

RECOMMANDATION 9 : FAIRE APPEL À DES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES ET DES PROJETS PILOTES AFIN D'EXPLORER DES SOLUTIONS INNOVANTES FAVORISANT LA MOBILITÉ ACTIVE.

Dans sa Vision de mobilité active, il importe que la Ville de Québec s'assure de laisser place à l'innovation dans le développement d'aménagements destinés aux transports actifs. Pour ce faire, nous recommandons de faire appel à des aménagements temporaires et pilotes. Il importe aussi de prévoir un travail d'évaluation tant en amont qu'en aval de ces projets, ce qui peut être fait en collaborant avec des organismes disposant d'une expertise en la matière³. Cette façon de procéder permet d'explorer différentes mesures favorisant la mobilité active, tout en favorisant l'acceptabilité sociale.

Ajoutons également qu'il est important d'aborder ces aménagements temporaires en ayant un souci pour la pérennisation du projet, advenant que ce dernier soit concluant. Alors que la Ville de Québec a mis en place plusieurs initiatives en ce sens depuis le début de la pandémie - implantation de rues partagées, d'une trentaine de rues piétonnes et d'une vélorue – il s'agit de poursuivre cet élan d'innovation au-delà du contexte sanitaire actuel.

³ Voir : À ce propos, le [Guide pratique sur les mesures temporaires pour les piétons et les cyclistes](#), publié par Vélo Québec au printemps 2020 peut assurément aider le déploiement de tels d'aménagements.

RECOMMANDATION 10 : MENER UNE ANALYSE DIFFÉRENCIÉE SELON LES SEXES ET INTERSECTIONNELLE, AINSI QUE DES CONSIDÉRATIONS QUANT À L'ÉQUITÉ DANS LA PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ ACTIVE.

Afin que les efforts de la collectivité en matière de mobilité active bénéficient à l'ensemble de ses citoyens de Québec, il est impératif que la planification des actions en ce sens comporte des considérations en matière d'équité. La mobilité est un enjeu touchant d'une multitude de façons les différents groupes socio-économiques de la population et il convient de développer des mécanismes permettant de prévoir des solutions assurant un accès pour tous à une mobilité décente. Par ailleurs, la récente plateforme [Femme et mobilité](#) met en lumière l'ampleur de cet enjeu dans la Capitale-Nationale et de la nécessité de s'attaquer à la problématique du déficit de mobilité.

Concrètement, nous recommandons que la Vision de mobilité active assure l'usage d'une démarche d'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+) dans la planification d'actions en mobilité durable. Une démarche ADS+ est un processus d'analyse visant à identifier les effets distincts d'un projet sur les hommes et les femmes issues de différentes situations socio-économiques. Une telle analyse doit être menée lors de l'élaboration, de la mise en œuvre et de l'évaluation d'un projet. Lorsque applicable, cet exercice mène à la prévision de mesures distinctes pour certains groupes afin d'assurer une plus grande équité.

Une telle démarche aide à prendre en compte les besoins des groupes vulnérables, sous-représentés ou pouvant faire l'objet d'exclusion et ainsi prévenir les risques de discrimination. Ajoutons également que, lorsque des dispositions différentes sont prévues ou que des actions sont mises en place dans un souci de renforcement de l'équité en mobilité active, cela doit être clairement énoncé et communiqué par la Ville dans ses documents de planification.

RECOMMANDATION 11 : ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES ET LES COMMERCES DANS L'ACQUISITION DE STATIONNEMENTS POUR VÉLO À TRAVERS UN PROGRAMME DE SUBVENTION ET AMENER LES GRANDS GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS À ŒUVRER AVEC LES ORGANISATIONS ENGAGÉES EN MOBILITÉ DURABLE.

Pour qu'un plus grand nombre se tourne vers le vélo au quotidien, il importe que la Ville de Québec bonifie son parc de stationnement pour vélos. Pour ce faire, elle doit mettre en place un programme subventionnant l'acquisition de supports à vélo pour les commerces. Il serait possible, par exemple, de s'inspirer du programme de la Ville de Sainte-Julie, [Mes emplettes à bicyclette](#), qui permet aux commerces d'acquiescer des stationnements pour vélos à un prix fortement réduit, soit 75 \$ ou 100 \$, selon le choix d'un support à cinq ou sept places.

Ajoutons aussi qu'une telle mesure, en plus d'encourager la mobilité active, bénéficie à l'économie locale. En effet, en offrant de telles installations pour les cyclistes, une municipalité contribue à la vitalité économique des commerces locaux, particulièrement dans les centres-villes. Cela s'explique par le fait que, si les gens se déplaçant de façon active dépensent généralement moins par visite dans un commerce, ils y retournent plus fréquemment. Cette conclusion est par ailleurs appuyée par divers exemples en Amérique du Nord⁴ et à travers le monde⁵.

Ensuite, il est indéniable que les secteurs de services, commerces, espaces verts, centre de loisirs et autres grands générateurs de déplacements ont un rôle à jouer afin de favoriser la mobilité durable auprès de leurs employés et visiteurs. Pour les épauler à cet égard, la Ville de Québec doit encourager ces acteurs à faire appel aux services d'organisations engagées en mobilité pouvant les accompagner. Notamment, l'administration municipale doit amener un plus grand nombre à se doter de plans de gestion de déplacement. Par cet exercice, les générateurs de déplacements entament une démarche structurante et prescrivant des actions concrètes en faveur de la mobilité durable.

⁴ Notons les récents travaux de la professeure Jenny Liu de l'Université Portland State.

Voir : <https://trec.pdx.edu/news/study-finds-bike-lanes-can-provide-positive-economic-impact-cities>

⁵ Voir : <https://www.bloomberg.com/news/articles/2015-03-13/every-study-ever-conducted-on-the-impact-converting-street-parking-into-bike-lanes-has-on-businesses>

RECOMMANDATION 12 : ENGAGER LA VILLE DE QUÉBEC DANS LA DÉMARCHE DE CERTIFICATION VÉLOSYPATHIQUE AFIN DE STRUCTURER SON ACTION EN MATIÈRE DE VÉLO.

Afin de soutenir de façon durable l'essor de sa la culture vélo, il importe que la Ville de Québec structure son action en ce sens. Par son expertise en la matière, le programme [mouvement VÉLOSYPATHIQUE](#) de Vélo Québec est tout désigné pour accompagner la collectivité. Implanté au Québec depuis 2015, ce programme œuvre avec les collectivités et organisations afin de faire du vélo une réelle option de transport et de loisir pour tous. Déployé à travers un processus de certification rigoureux et indépendant, le mouvement VÉLOSYPATHIQUE propose de la rétroaction, des outils et un soutien aux municipalités travaillant à l'essor de la pratique du vélo.

Québec est donc invité à déposer une candidature pour la certification VÉLOSYPATHIQUE afin de s'engager dans un processus de structuration et de rétroaction de ses efforts en matière de culture vélo. Il est également à noter que plusieurs entreprises et établissements post-secondaires établis à Québec ont déjà rejoint le mouvement.

RECOMMANDATION 13 : INTERVENIR AUPRÈS DE SES PROPRES INSTALLATIONS ET EMPLOYÉS AFIN QUE LA VILLE SE POSE COMME UN EXEMPLE À SUIVRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE.

Avec sa Vision de mobilité active, la Ville de Québec souhaite amener un plus grand nombre de ses citoyens à se tourner vers des modes durables pour ses déplacements quotidiens. Ainsi, elle doit se positionner comme un exemple à suivre auprès de ses employés et ses propres installations. Ainsi, à titre d'employeur, la Ville de Québec doit s'engager à promouvoir la mobilité active à son personnel en lui offrant un environnement allant en ce sens.

De plus, il est recommandé que la Ville planifie l'emplacement de ses bâtiments et installations de façon à ce qu'ils soient facilement accessibles en transport actif. Pour ce faire, il est possible de considérer le guide [Localisation écoresponsable des bureaux de Vivre en Ville](#). Il convient également que les bâtiments de la Ville comptent des aménagements à destination répondants aux besoins des cyclistes.