

Le plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville de Montréal

Mémoire déposé par Vélo Québec à l'Office de consultation publique
de Montréal dans le cadre des consultations publiques sur le Plan
d'urbanisme et de mobilité 2050



Vélo Québec

/ SEPTEMBRE 2024

Table des matières

À propos de Vélo Québec	3
Sommaire des recommandations	4
Introduction	5
Développement inclusif des réseaux de transport actifs	6
Repartager la rue et l'espace public au profit des modes durables	8
Soutenir l'adoption et l'accessibilité du vélo	10
Intermodalité et aménagements à destination	12
Véhicules lourds et logistique	15
Conclusion	17

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.

Sommaire des recommandations

RECOMMANDATION 1 : Développer des lignes directrices de conception des aménagements destinés aux modes actifs basées sur le guide de Vélo Québec. Aménager pour les piétons et les cyclistes.

RECOMMANDATION 2 : Déployer une planification récurrente de mise à niveau des aménagements dédiés aux modes actifs.

RECOMMANDATION 3 : Encourager les arrondissements à adopter des mesures d'écofiscalité dans la gestion du stationnement automobile sur la voie publique.

RECOMMANDATION 4 : Adopter la méthodologie de sécurisation des abords des écoles de Vélo Québec, telle que présentée dans son prochain guide.

RECOMMANDATION 5 : Soutenir l'adoption de la mobilité active en développant des espaces sécurisés dédiés à l'apprentissage du vélo et de la sécurité routière.

RECOMMANDATION 6 : Soutenir l'accès aux vélos à assistance électrique en déployant un programme d'accès financier.

RECOMMANDATION 7 : Prévoir un plan de développement et de mise à niveau des équipements intermodaux.

RECOMMANDATION 8 : Améliorer l'intégration des modes collectifs par une intégration tarifaire entre le transport collectif, le vélo en libre-service et l'autopartage.

RECOMMANDATION 9 : Offrir du stationnement pour vélos sécurisé en secteur résidentiel.

RECOMMANDATION 10 : Appliquer progressivement la norme sur la sécurité des véhicules lourds en cours de finalisation par le Bureau de Normalisation du Québec.

RECOMMANDATION 11 : Autoriser le déchargement sur rue pour les micro-centres de distribution urbaine.

Introduction

Le Plan d'urbanisme et de mobilité (PUM) 2050 est un levier névralgique pour accélérer le développement d'une mobilité inclusive et mener une réallocation de l'espace public au bénéfice de l'ensemble de la population. Conséquemment, Vélo Québec est heureux de l'ambition portée par le document soumis pour consultation publique. Par ailleurs, soulignons l'importante bonification de la vision et des orientations depuis la consultation publique sur le projet de ville. Qui plus est, nous nous réjouissons de l'intégration de plusieurs recommandations du mémoire déposé par Vélo Québec en octobre 2022¹.

Notamment, l'intégration de l'approche réduire-transférer-améliorer (RTA) et la volonté de décarboner la mobilité montréalaise à travers le prisme de l'équité territoriale constituent des assises solides pour la vision du PUM 2050. Plus encore, la volonté manifeste d'accélérer le développement des réseaux de mobilité durable afin que plus des deux tiers (69 %) des déplacements se fassent de façon active ou collective est un objectif concordant avec l'impératif de rendre notre mobilité plus sécuritaire, inclusive et sobre en carbone.

Vélo Québec salue également la mise en relief d'un nécessaire repartage de la voie publique au profit des usages collectifs et des modes durables. L'affirmation claire de cet enjeu à travers l'orientation 5, ainsi que la cible de dédier 30 % de l'emprise publique aux infrastructures vertes et à la mobilité durable est un engagement significatif. Poursuivre un tel objectif contribuera à bonifier les options de mobilité et permettra à une plus grande diversité de personnes de s'approprier leur milieu de vie.

Ainsi, le présent avis témoigne de l'appui de Vélo Québec aux mesures phares du PUM en mobilité, tout en apportant des pistes de solutions et de consolidations des mesures prévues afin de maximiser la portée de ce document clé pour l'essor de notre métropole pour les 25 prochaines années.

¹Pour consulter le mémoire de Vélo Québec sur le projet de ville : <https://www.velo.qc.ca/categorie/enjeux-et-positions/consultations-publiques-et-memoires/>

Développement inclusif des réseaux de transport actifs

Vélo Québec tient d'abord à souligner l'ambition portée par le PUM en matière d'essor du réseau cyclable montréalais. L'objectif 1.2 *Aménager un réseau cyclable complet et inclusif à l'horizon 2050* cadre bien le besoin d'accélérer le développement des réseaux cyclables supérieurs, secondaires et locaux dans une perspective d'équité territoriale et selon les principes d'aménagement cyclable inclusif.

L'engagement de mener une bonification au fil des prochaines années du financement dédié à ce chantier est notable. Plus largement, Vélo Québec est heureux de constater l'engagement à systématiser des aménagements permettant de couper la circulation de transit, réduire les vitesses et apaiser la circulation dans les rues (objectif 1.1 *Assurer le confort du réseau piétonnier, en toutes saisons*). La révision de la Politique de déneigement pour mener une priorisation outrepassant les limites des arrondissements et prenant en compte l'analyse différenciée selon les sexes et intersectionnelle (ADS+) (Mise en œuvre, objectif 5.2 *Faire plus de place à la mobilité active, collective et partagée*) est aussi une excellente mesure pour servir la mobilité d'un plus grand nombre.

Conjuguée aux éléments ci-dessus, l'élaboration de lignes directrices quant à l'implantation et la réalisation d'aménagements dédiés à la mobilité active de qualité (Mise en œuvre, objectifs 1.1 et 1.2) est une mesure clé. Pour guider cette mesure, l'expertise de Vélo Québec doit être un levier sur laquelle la Ville de Montréal s'appuie. Tout spécialement, le guide de Vélo Québec à cet effet est une référence incontournable, d'autant plus qu'il fait l'objet de révisions au fil de ses éditions afin de correspondre aux meilleures pratiques.

Recommandation 1

Développer des lignes directrices de conception des aménagements destinés aux modes actifs basées sur le guide de Vélo Québec *Aménager pour les piétons et les cyclistes*

Cela dit, si de telles lignes directrices contribueront à l'implantation d'aménagements qui répondent à des standards de conception élevés, il demeure que les infrastructures existantes doivent aussi être revues. Le PUM se doit ainsi d'assurer le rehaussement de la qualité des infrastructures existantes aux meilleures pratiques de conception afin de renforcer la sécurité des personnes se déplaçant à pied et à vélo. Un plan de maintien et de mise à niveau des aménagements piétonniers et cyclistes doit ainsi permettre une révision soutenue de leur qualité de conception.

Recommandation 2

Déployer une planification récurrente de mise à niveau des aménagements dédiés aux modes actifs

Repartager la rue et l'espace public au profit des modes durables

Comme il l'est exposé dans l'introduction du présent avis, Vélo Québec se réjouit de l'engagement à réallouer l'espace de la voie publique au profit des modes durables. En ce sens, les actions cibles visant à réduire la place démesurée dédiée à la circulation des voitures et leur stationnement sur la voie publique sont plus que nécessaires. Plus précisément, la mesure associée à l'objectif 5.1 Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile qui encourage les arrondissements à adopter une stratégie d'implantation de stationnement sur rue est cruciale. Pour ce faire, il est possible de renforcer le PUM en intégrant l'objectif de tarifier plus largement le stationnement à Montréal, qui ne l'est que très peu à l'heure actuelle². Cela pose aussi la possibilité d'encourager les arrondissements à recourir à des mesures d'écofiscalité contribuant à combattre la surmotorisation. Similairement, la tarification du stationnement sur rue est une occasion de lutter contre le surdimensionnement des véhicules et le risque accru que représentent les gros véhicules pour les personnes non-protégées à travers les rues de la ville³.

Recommandation 3

Encourager les arrondissements à adopter des mesures d'écofiscalité dans la gestion du stationnement automobile sur la voie publique

²Le Projet de ville de 2022 suggérait à cet effet que plus de 90 % des places de stationnement pour auto sur rue n'étaient pas tarifés à Montréal.

³À ce propos, le mémoire de 2022 de Vélo Québec sur le Projet de ville suggérait de s'inspirer de la tarification écofiscale du stationnement sur rue du Plateau-Mont-Royal basée sur la taille des cylindrés.

La révision de la trame de rues pour répondre aux multiples usages de la population afin qu'elle soit réellement un espace de proximité est à saluer. L'objectif 5.4 *Renforcer l'aménagement d'espaces réservés à la tenue d'activités collectives*, dans la Stratégie montréalaise énonce d'ailleurs bien cette valeur à travers la notion de « deuxième peau » pour caractériser les abords des parcs, écoles, bibliothèques, rues commerciales, stations de métro, équipements sportifs et communautaires. Cette appréciation englobant les rues avoisinantes d'un générateur de déplacements est certainement une bonne approche pour favoriser leur accès sécuritaire et universel.

Pour alimenter les efforts de sécurisation et de réallocation d'espace, Vélo Québec propose de recourir à son prochain guide sur la sécurisation des abords des écoles. Celui-ci propose une méthode pour définir les corridors scolaires, mais suggère aussi un regard sur les besoins de mobilité des enfants afin inciter à la mobilité active vers l'école.⁴ Le guide vise également, dans une certaine mesure, la réappropriation par les enfants des rues et de l'espace public en y détaillant des aménagements conviviaux et sécuritaires pour eux.

Recommandation 4

Adopter la méthodologie de sécurisation des abords des écoles de Vélo Québec, telle que présentée dans son prochain guide

⁴Actuellement en finalisation de rédaction, le Guide de sécurisation des abords des écoles devrait être publié au début de 2025 et sera rendu disponible depuis le site web de Vélo Québec.

Soutenir l'adoption et l'accessibilité du vélos

L'objectif 1.3 *Soutenir l'usage du vélo au quotidien, en toutes saisons, pour l'ensemble de la population* propose des pistes très pertinentes, tel que présenté dans le chapitre de la Stratégie montréalaise. En plus des considérations relatives à l'essor du réseau cyclable, il y est question de rejoindre les besoins des personnes davantage éloignées de la pratique et de miser sur le développement d'une culture vélo. Afin de soutenir les éléments relevant davantage de la dimension sociale de la culture vélo, le PUM pourrait être renforcé certaines mesures éprouvées.

En ce sens, il serait pertinent de prévoir des espaces qui permettront à des personnes de tout âge de se familiariser avec la pratique du vélo et de développer la confiance nécessaire à son adoption sur la voie publique. Ainsi, Vélo Québec resoumet sa recommandation de 2022 de soutenir la mise en place de parcs d'éducation cyclistes. À la lumière du Jardin du Petit monde à bicyclette situé au parc La Fontaine, l'intégration de ce type d'espace se pose comme un levier fort pour soutenir l'émergence d'une culture vélo pour une diversité de personnes. Par ailleurs, si les parcs d'éducation cyclistes sont généralement conçus pour le développement des compétences cyclistes des enfants, ils servent bien souvent une plus large clientèle, que ce soit pour du jeu libre, des cours de vélo, ou simplement comme lieu de rencontre. Le guide de Vélo Québec *Concevoir un parc d'éducation cycliste* se pose d'ailleurs comme un document de référence afin de poursuivre l'implantation réussie de ces espaces⁵.

Recommandation 5

Soutenir l'adoption de la mobilité active en développant des espaces sécurisés dédiés à l'apprentissage du vélo et de la sécurité routière

⁵Pour découvrir le guide : <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/parc-education-cycliste/>

Afin de favoriser l'accès au vélo, Vélo Québec salue l'expansion continue des services de vélo en libre-service et, tout spécialement, le projet d'introduire des vélos-cargos, notamment aux abords des secteurs commerciaux et aux futurs pôles de mobilité (objectif 10.2 *Accroître la disponibilité des services de mobilité partagée alternatifs à la possession automobile*). Vélo Québec suggère d'en assurer aussi la disponibilité près des secteurs d'habitation de moyenne et haute densité afin de les rendre disponibles pour le transport des enfants et ainsi soutenir la démotorisation des familles.

Dans cette même veine, il est recommandé de soutenir l'accessibilité financière des vélos électriques, incluant les vélos adaptés et cargo. Pour que cette mesure profite prioritairement aux personnes en ayant le plus besoin, il serait possible de la soumettre à un universalisme ciblé selon des paliers de revenu. Cela mènerait à d'importants co-bénéfices en matière d'abordabilité en prévoyant de plus forts montants pour les personnes à faible revenu. Une telle mesure pourrait également avoir un impact important sur la décarbonation de la mobilité. Il serait possible de s'inspirer de cas probant comme celui de la Ville de Denver au Colorado. Cette ville, qui déploie ce programme depuis son plan de réduction des gaz à effet de serre depuis 2022, estime que cette mesure a permis, dans la première année, de remplacer 3,4 déplacements motorisés par semaine pour les bénéficiaires, soit une atténuation de GES de près de 2,000 tonnes, l'équivalent de 435 autos⁶.

Recommandation 6

Soutenir l'accès aux vélos à assistance électrique en déployant un programme d'accès financier

⁶Denver Government (2023). [En ligne], URL : <https://www.denvergov.org/Government/Agencies-Departments-Offices/Agencies-Departments-Offices-Directory/Climate-Action-Sustainability-Resiliency/Sustainable-Transportation/Electric-Bikes-E-Bikes-Rebates>

Intermodalité et aménagements à destination

Pour soutenir la chaîne des déplacements, la Stratégie montréalaise reconnaît l'importance du renforcement d'une mobilité intermodale. La prévision de pôles de mobilité constitue d'ailleurs une mesure significative en ce sens (Objectif 10.2 *Accroître la disponibilité des services de mobilité partagée alternatifs à la possession automobile*). Néanmoins, Vélo Québec est d'avis qu'il serait possible de renforcer le PUM en matière d'intermodalité.

L'intégration des modes durables revêt une importance capitale pour assurer leur adoption non seulement sur l'île, mais aussi pour les navetteurs en provenance des couronnes. La mesure prévue dans la Mise en œuvre à l'objectif 1.3 Soutenir l'usage du vélo au quotidien voulant développer une stratégie coordonnée avec les différents partenaires concernés par les équipements et aménagements pour vélos sur le territoire de Montréal est bonne. Pour aller plus loin, il convient de renforcer cette action en prévoyant au PUM un plan de mise en œuvre de cette stratégie avec des visées claires. Ce dernier devra contenir des cibles comme un seuil minimal de places de stationnement pour vélos sécurisés correspondant à 1 % à 5 %⁷ du nombre d'embarquements aux gares et stations, des mesures permettant le transport de vélo dans les bus, rames et trains, l'installation de goulottes pour vélos dans les escaliers d'accès, ou encore l'installation de bornes de réparation mécanique à même les stations.

Recommandation 7

Prévoir un plan de développement et de mise à niveau des équipements intermodaux

⁷Ce ratio correspond à la recommandation minimale de Vélo Québec, mais doit faire l'objet de révision à la hausse selon l'augmentation de la demande.

La multimodalité et l'intermodalité de la population pourraient et devraient également être encouragées par une véritable intégration tarifaire des modes collectifs, actifs et partagés. De la même façon qu'il est possible de combiner différents modes collectifs (bus, métro) pour les différents segments d'un déplacement sans coût supplémentaire, il devrait être possible d'utiliser le vélopartage pour initier ou compléter sa chaîne de déplacement, sans frais additionnel. Des forfaits comprenant l'ensemble des modes durables, incluant un certain recours à l'autopartage, devraient être accessibles sans devoir multiplier les abonnements ou les trajets unitaires.

Recommandation 8

Améliorer l'intégration des modes collectif par une intégration tarifaire entre le transport collectif, le vélo en libre-service et l'autopartage.

La mesure au Document complémentaire exigeant la modification des règlements d'urbanisme des arrondissements afin de prévoir des dispositions en regard aux aménagements à destination et au stationnement pour vélos à la construction, l'agrandissement ou le changement d'usage d'un bâtiment est une excellente mesure. Vélo Québec souligne aussi l'exigence de ratios minimaux pour les vélos surdimensionnés, la sécurisation des unités et l'accès à du branchement pour les vélos électriques. Parallèlement, l'élimination de seuils minimaux de cases de stationnement automobile pour tous les usages (sauf industriel), ainsi que leur plafonnement, est à saluer.

Pour aller plus loin, il serait à prévoir que les arrondissements intègrent également des critères de conception des supports pour vélos. Cela assurerait une convivialité et une sécurité accrue de ces aménagements, puisque certains modèles de mauvaise conception ne répondent pas aux besoins des cyclistes. Pour ce faire, il est possible de suggérer l'adoption des critères de Vélo Québec⁸.

Également, Vélo Québec enjoint la Ville de Montréal à rehausser le ratio de places de stationnement pour vélo aux usages résidentiels, et surtout, la proportion devant être à accès sécurisé. Celui-ci est présentement de 1 place par 35 m² avec la prévision d'un ratio de places sécurisées de 50 % pour les bâtiments de 40 places ou plus. En ce sens, il est suggéré de s'inspirer du règlement d'urbanisme de la Ville de Laval qui prévoit un nombre minimal défini selon le nombre de logements ou de chambres, avec un ratio d'unité sécurisé à 90 %.⁹

Également, considérant les besoins des personnes qui vivent dans des immeubles déjà existants, le développement de stationnement pour vélos à accès contrôlé sur la voie publique devrait être prévu au PUM.

Recommandation 9

Renforcer les mesures visant le déploiement d'une offre de stationnement pour vélos sécurisés en secteur résidentiel

⁸Les critères de conception d'un support pour vélos sont accessibles depuis cette fiche informative : <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/stationnement-pour-velos/>

⁹Voir Art. 477, accessible depuis : <https://www.laval.ca/Pages/Fr/Citoyens/code-urbanisme-reglementation.aspx#code>

Véhicules lourds et logistique

Le PUM prévoit plusieurs mesures afin de limiter l'exposition et les interactions avec les véhicules lourds afin de favoriser la sécurité. La volonté affichée de miser sur des modes légers et décarbonés dans les secteurs denses et d'habitation est d'ailleurs une bonne piste. Ajoutons aussi qu'il est notable que la Mise en œuvre prévoit la révision de la carte du camionnage de Montréal et de collaborer avec le gouvernement provincial pour amener une révision de la Politique sur la circulation des véhicules lourds pour mieux encadrer l'accès aux réseaux viaires municipaux, notamment dans une optique de sécurisation (Mise en œuvre, objectif 10.4 *Favoriser une logistique urbaine décarbonée, efficace et adaptée au contexte*).

Cela étant, pour rejoindre les objectifs portés par la Vision zéro en matière de sécurité routière, il convient aussi d'intervenir directement sur la conception des camions. Pour ce faire, Vélo Québec propose que le PUM prévoit l'application progressive de la norme sur la sécurité des véhicules lourds¹⁰ en cours de finalisation par le Bureau de normalisation du Québec (BNQ), notamment avec la participation de la Ville de Montréal. Cela doit d'abord se traduire par l'intégration de la norme aux critères d'achat de véhicules de la Ville afin d'y conformer progressivement sa flotte au fil de son renouvellement. Dans un second temps, des critères s'appuyant sur la norme devrait être utilisés dans les appels d'offres faisant appel aux véhicules lourds de fournisseurs externes. À moyen terme, la norme devrait enfin être utilisée pour restreindre l'accès des véhicules les plus dangereux dans les secteurs tels que les zones piétonnes, à faible émission ou à grande densité de mobilité active, secteurs qui pourraient progressivement s'étendre à l'ensemble des zones denses.

Il est aussi à noter qu'en intégrant une telle norme, la Ville de Montréal se dote d'un levier pour intervenir sur la géométrie des véhicules lourds et, par le fait même, celle de la trame des rues. Tel qu'énoncé à l'objectif 5.1 *Soutenir l'augmentation des bénéfices collectifs par la réduction de la place de l'automobile, pour revoir la géométrie des rues, il est indispensable de revoir les normes et donc la taille des véhicules*¹¹. Une telle mesure servira donc à la fois des objectifs de sécurité routière, mais aussi de réallocation de l'espace de rue.

Recommandation 10

Appliquer progressivement la norme sur la sécurité des véhicules lourds en cours de finalisation par le Bureau de Normalisation du Québec

¹⁰<https://bnq.qc.ca/fr/normalisation/protection-et-surete/securite-des-vehicules-lourds.html>

¹¹Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité, Chapitre 7 – La mise en œuvre, p. 41.

Toujours dans l'esprit de favoriser un transport de marchandises plus sécuritaire et résilient, le PUM souligne le rôle des micro-centres de distribution urbaine, logeant notamment des services de cyclogistique, et les comptoirs de collecte (objectif 10.1 : *Favoriser une logistique urbaine décarbonée, efficace et adaptée au contexte*). Il est d'ailleurs à reconnaître que le PUM prévoit au Document complémentaire la révision des règlements d'urbanisme pour en faciliter l'implantation en les autorisant dans une catégorie d'usage de type « commerce » pour favoriser la livraison décarbonée dans le dernier kilomètre (*DC, 10.6 Espaces logistiques de proximité*). Cela contribuera à abattre un obstacle de taille pour l'implantation de micro-centres. Pour faciliter l'aménagement de tels sites, il reste à autoriser le déchargement de camions sur la voie publique à leurs abords. Cela importe pour le déchargement initial afin d'acheminer les marchandises vers les vélos-cargo, situés à l'intérieur du bâtiment. Rappelons que cette étape est comparable à une livraison de moins de 15 minutes et permettrait d'aménager des micro-centres de distribution sans prévoir un espace pouvant loger un camion à même le site.

Recommandation 11

Autoriser le déchargement sur rue pour les micro-centres de distribution urbaine

Conclusion

En conclusion, Vélo Québec réitère son appui à la démarche entourant le PUM 2050 qui comprend pour la première fois une planification maillant urbanisme et mobilité. Indissociables, ces éléments doivent être réfléchis de manière conjointe pour offrir un environnement favorisant l'appropriation citoyenne et où il est facile de se déplacer de façon efficiente, conviviale et sécuritaire.

Par ses recommandations exposées au fil des pages précédentes, Vélo Québec aspire à ce que le PUM permette de déployer des actions concrètes pour une mobilité servant les besoins des personnes de tout âge et capacité, partout sur le territoire. À cet égard, rappelons que la mobilité est à la fois un droit et un levier socio-économique incontournable pour ériger des milieux de vie sécuritaires et équitables, tant à l'échelle des quartiers que de la métropole.

Un important défi à venir sera celui d'articuler les orientations du PUM à travers les exercices de planification. Tout particulièrement, le ruissellement des ambitions en mobilité du PUM dans les Plans locaux d'urbanisme et de mobilité (PLUM) ainsi que dans les règlements d'urbanisme des arrondissements nécessitera un travail d'envergure, mais névralgique. Ces traductions locales de la poursuite des objectifs sont primordiales pour achever des réseaux de mobilité active de qualité en toute saison, offrir des installations à destination accessibles et sûres, des rues sécuritaires, lutter contre la surmotorisation des ménages et soutenir l'implantation de solutions de logistique de proximité agiles.

Finalement, dans l'esprit du pacte social que constitue le PUM, l'accompagnement du changement auprès des populations sera un travail non négligeable, lui aussi. La communication des solutions de mobilité accompagnant les transformations de la ville sera cruciale pour conserver le cap sur les objectifs prévus pour 2050. Ce travail devra faire l'objet d'efforts soutenus, bien au-delà des exercices de révision quinquennaux. En ce sens, Vélo Québec continuera d'agir à titre de partenaire et d'œuvrer à l'accompagnement des différents milieux et de la population dans l'essor d'une mobilité sobre et inclusive à laquelle nous nous devons d'aspirer.