

VISION MÉTROPOLITAINE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Plan d'action 2024-2030



MOT DU PRÉSIDENT

En tant que pôle économique, administratif et touristique du Québec, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec) doit agir pour assurer un avenir durable à sa population. Elle se doit d'offrir un accès équitable à son territoire, des milieux de vie complets et attractifs et une vie communautaire forte. Au cœur de ces défis se trouve la mobilité : la capacité de se déplacer grâce à des options de transport adaptées à divers besoins.

C'est en mettant en œuvre des actions concrètes et ambitieuses pour améliorer les options de mobilité des citoyens que nous pourrions faciliter l'accès au territoire et promouvoir des milieux de vie durables, tout en relevant les défis climatiques.

Plusieurs régions métropolitaines à travers le monde ont su tracer la voie en développant des solutions intelligentes et axées sur une planification intégrée de l'aménagement et du transport afin d'assurer la mobilité des personnes dans les milieux de vie les plus éloignés de leur territoire, comme dans leurs centralités.

De Stoneham à Lévis, en passant par Saint-Tite-Caps, l'Île d'Orléans et le Vieux-Québec, il est possible d'améliorer les choix de mobilité des citoyens. Les usagers sont au rendez-vous lorsque les services de transport actif et collectif sont performants.

Au cours des 5 prochaines années, la CMQuébec amorcera les changements nécessaires pour offrir aux citoyens une mobilité plus durable et tendre vers les objectifs de sa Vision 2041.



Pour ce faire, la poursuite du travail concerté et complémentaire entre notre organisation et les différentes instances municipales et en transport sera fondamentale. Enfin, la CMQuébec travaillera en étroite collaboration avec le gouvernement du Québec pour trouver des moyens afin de lever les freins administratifs et financiers pour concrétiser ces changements durables en matière de mobilité.

J'invite donc tous nos précieux partenaires à se mobiliser pour la mise en œuvre de ce plan, à faire preuve d'audace et de détermination et à mettre en commun les différents efforts de planification dans une seule et même voie ; celle d'offrir les meilleures solutions de mobilité à chaque citoyen du territoire métropolitain.

Bruno Marchand,
Président de la CMQuébec et maire de la Ville de Québec

MOT DES COPRÉSIDENTS

Il y a tout juste un an, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec) se dotait de sa première Vision en mobilité durable. Cette vision n'était qu'un début car elle devait être assortie d'un ambitieux plan d'action et de mécanismes financiers pour en assurer la mise en œuvre. Aujourd'hui, nous sommes fiers de présenter le premier plan d'action qui sera déployé au cours des cinq prochaines années.

Véritable travail de concertation, ce sont plus d'une cinquantaine d'acteurs sociaux, économiques, institutionnels, politiques et citoyens qui ont participé au travail collectif dans la dernière année pour donner vie au présent document.

Découlant d'une vision concertée de la mobilité durable et axé sur des gestes concrets et accessibles, le plan 2025-2030 est l'assise qui permet de donner les premières impulsions vers cette transition qui transformera l'organisation de la mobilité sur le territoire métropolitain.

Sous les thèmes de la mobilité intégrée et de l'expérience des usagers, du transport collectif interterritoires, des déplacements actifs et en modes léger, de l'inclusion sociale et de l'équité territoriale du financement de la mobilité durable, nous avons devant nous les fondations pour poser les gestes prescrits. Ce premier plan d'action sera amené à évoluer après ce premier cycle afin de s'adapter au nouveau contexte qui prévaudra à ce moment.

Les silos ont été brisés, les acteurs régionaux sont mobilisés, nos objectifs et cibles sont clairs, la mise en œuvre peut maintenant débuter pour faire de la grande région métropolitaine de Québec un véritable modèle d'un territoire qui se développe autour d'une mobilité durable intégrée dans l'ensemble de ses types de milieux de vie (urbain, périurbain et rurbain).

Soyons courageux, soyons audacieux, soyons mobilisés et soyons engagés, car le chemin ne fait que débuter vers une mobilité digne du 21^e siècle.

Pierre-Luc Lachance
Élu répondant pour la Vision de la mobilité durable
Co-président de la démarche participative
Vice-président du comité exécutif de la Ville de Québec
Conseiller municipal à la Ville de Québec

Sandra Boucher
Co-présidente de la démarche participative
Directrice générale et greffière-trésorière de la
MRC de La Jacques-Cartier



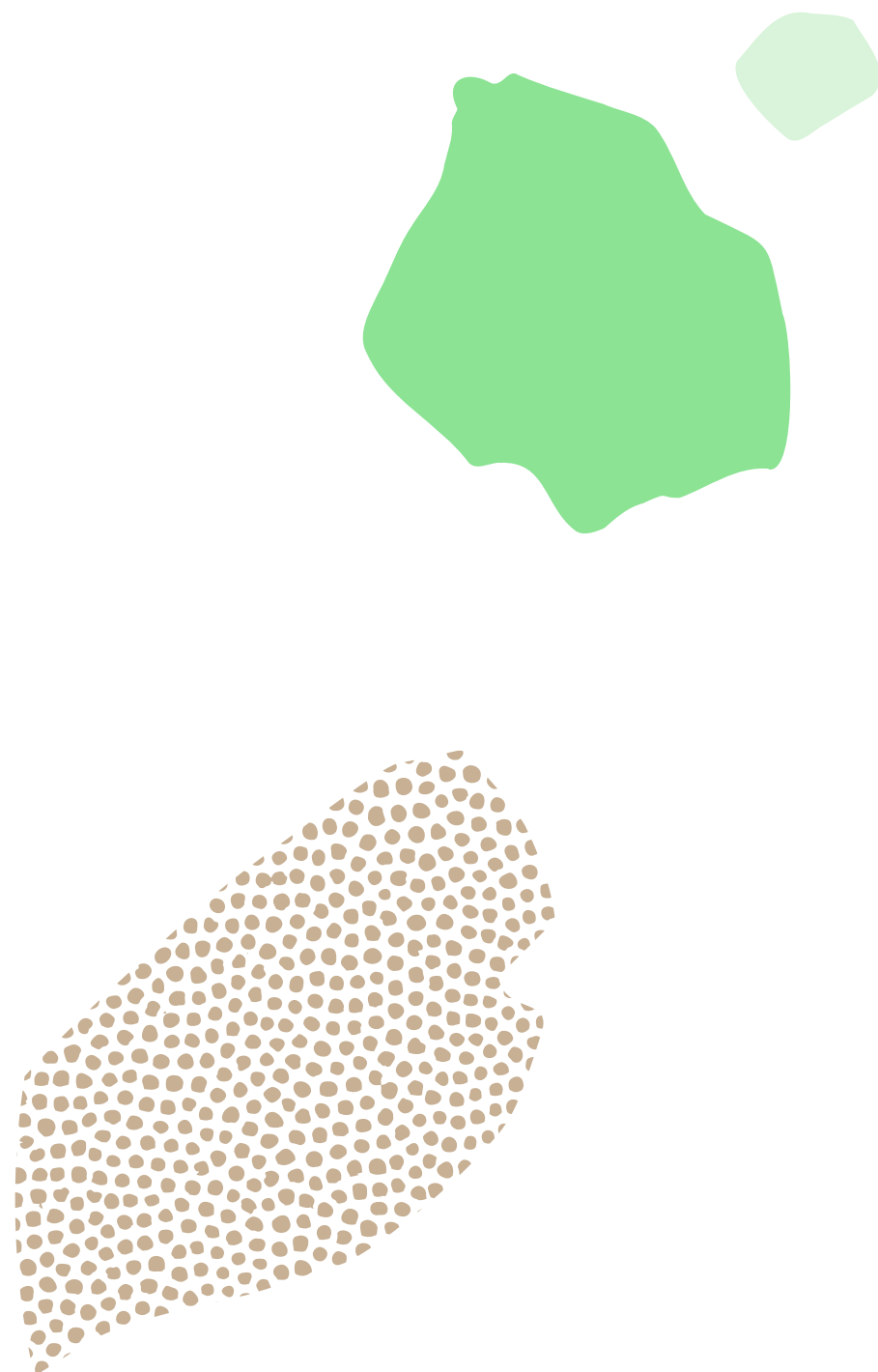


TABLE DES MATIÈRES

Mise en contexte	08
Faits saillants concernant la mobilité dans la CM Québec	10
Constats généraux	12
Constats et tendances	14
Vision métropolitaine de la mobilité durable	20
Actions porteuses	22
Plan d'action 2030-2035	40
Mise en oeuvre du plan d'action	41
Tableau de bord métropolitain de la mobilité durable	42
Comités	43

MISE EN CONTEXTE

En janvier 2023, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQuébec) se dotait d'une Vision métropolitaine de la mobilité durable (Vision) de façon à assurer une cohérence territoriale en matière de mobilité à l'échelle métropolitaine.

La Vision se veut une représentation de ce que la région envisage comme avenir et comme devenir en matière de mobilité durable à l'horizon 2041 et exprime la volonté des élus et des partenaires de la région de faire converger les efforts vers une mobilité axée sur le transport durable des personnes.

Afin de mettre en œuvre sa Vision et de se doter d'un plan d'action ancré dans la multiplicité de ses réalités territoriales, la Communauté a mis en place une démarche participative, axée sur le dialogue et la délibération, réunissant plus d'une trentaine d'acteurs issus des organisations de transport et des sphères municipales, civiles, économiques et gouvernementales. La démarche s'est échelonnée de novembre 2023 à mai 2024 et s'est articulée autour d'un comité de travail et d'un comité stratégique qui ont participé à cinq ateliers de travail.

Ce plan d'action est un premier pas vers une amélioration de la mobilité métropolitaine pour les cinq prochaines années. Comme la mise en œuvre de la Vision se doit d'être évolutive, le plan d'action sera réévalué à un intervalle de cinq ans.



FAITS SAILLANTS

La mobilité dans la CMQuébec!

Le territoire de la CMQuébec est constitué de l'Agglomération de Québec (qui comprend les villes de Québec, Saint-Augustin-de-Desmaures et L'Ancienne-Lorette), la Ville de Lévis ainsi que les MRC de La Jacques-Cartier, de L'Île-d'Orléans et de La Côte-de-Beaupré et est desservi par 5 organisations de transport collectif.

Le corridor Québec-Lévis est desservi par deux sociétés de transport, soit le Réseau de transport de la Capitale (RTC) et la Société de transport de Lévis (STLévis). Le RTC a dévolue les responsabilités de développer le système de vélos en libre-service àVélo et de développer une application de mobilité intégrée à Capitale Mobilité. En complément à ces services, la Société des traversiers du Québec (STQ) offre un service de traversier reliant Québec à Lévis. L'Agglomération de Québec est aussi reliée par des corridors de transport à trois MRC :

- MRC de La Jacques-Cartier
- MRC de L'Île-d'Orléans
- MRC de La Côte-de-Beaupré

Deux autorités organisatrices de transport en commun (AOT) desservent ces MRC, soit PLUmobilie pour les MRC de L'Île-d'Orléans et de La Côte-de-Beaupré et Transport collectif de La Jacques-Cartier (TCJC) pour la MRC de La Jacques-Cartier.



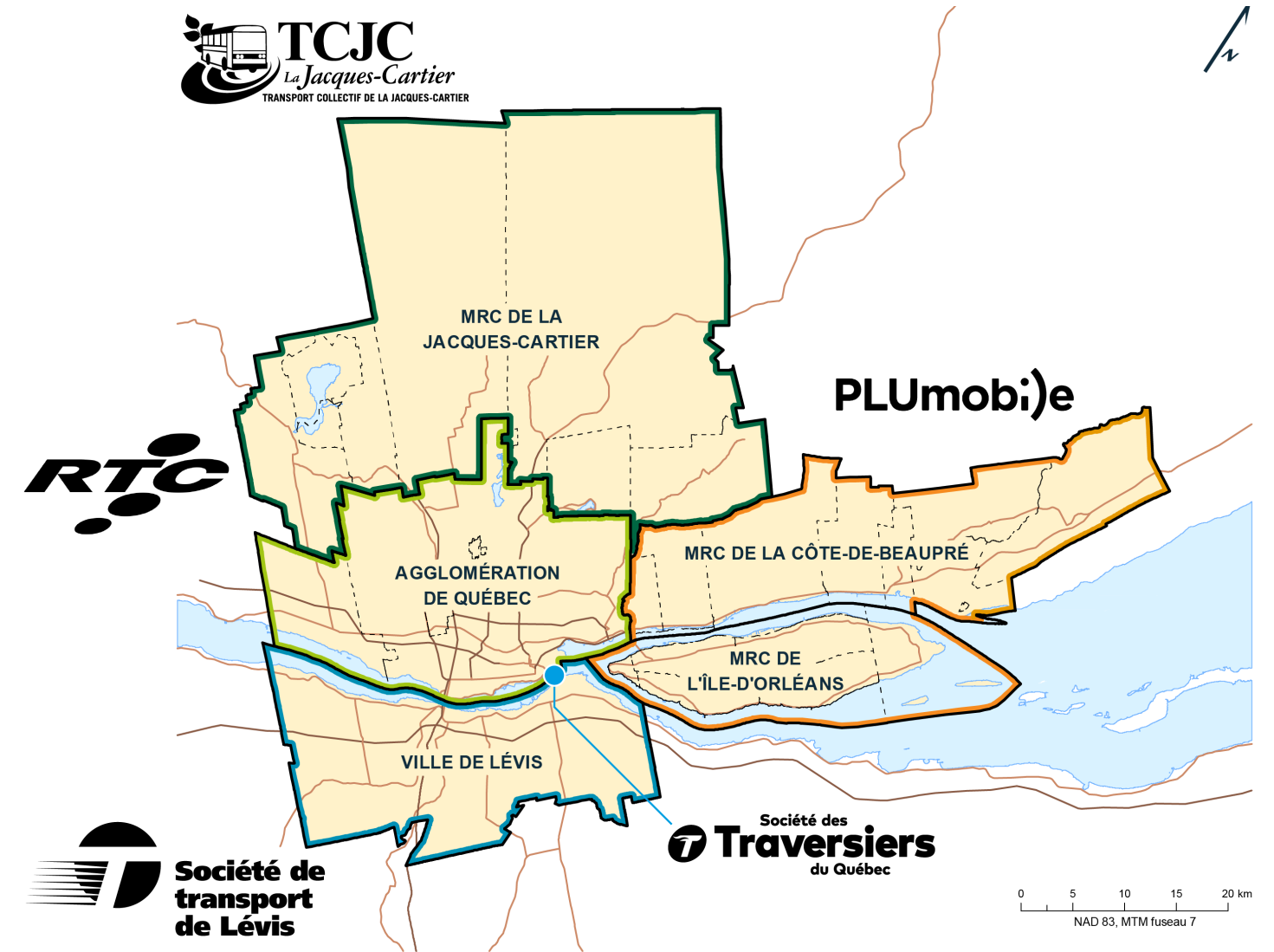
9 219 km² de superficie couverte



823 000 habitants
Population (2021)



1,3 M de déplacements quotidiens¹

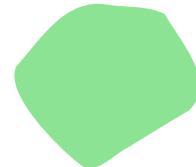


1. Données de l'enquête origine destination 2017 corrigées pour tenir compte de l'effet de la pandémie (analyse RCGT 2024 pour la CMQuébec).

CONSTATS GÉNÉRAUX

- La gouvernance interterritoires en transport et mobilité est actuellement informelle et davantage basée sur des échanges volontaires entre les AOT, les Villes et la CMQuébec.
- La structure du territoire, à l'échelle métropolitaine, prend largement appui sur les autoroutes et sur des voies d'importance métropolitaine qui mériteraient d'être repensées afin de favoriser les modes de déplacement actifs ou collectifs (Vivre en Ville, 2020).
- La plus grande part des déplacements effectués sur le territoire de la CMQuébec se fait en voiture et le plus souvent seul (enquête origine destination (EOD) 2017). Le nombre de véhicules de promenade en circulation sur le territoire de la CMQuébec est en augmentation, avec une croissance de 9 % entre 2011 et 2018 (SAAQ, 2019).
- En heure de pointe, les déplacements interterritoires représentent 11 % des déplacements réalisés dans la région métropolitaine pour un total de 151 400 déplacements quotidiens (données de l'EOD 2017, analyse RCGT pour la CMQuébec 2023).
- On prévoit une augmentation de la population d'ici 2041 qui sera plus marquée dans les MRC (projections démographiques 2021-2041, Institut de la statistique du Québec, 2022).
- L'accessibilité aux modes de transport actifs et collectifs varie grandement selon les particularités propres à chaque territoire dans la CMQuébec et, selon un sondage réalisé par Capitale Mobilité (2023), 28 % des répondants souhaiteraient que ce soit possible, plus facilement et plus efficacement, de combiner plusieurs modes de transport

- sur le territoire métropolitain.
- Dans la CMQuébec, les secteurs les plus défavorisés, selon l'indice de défavorisation matérielle et sociale, sont aussi des secteurs mal desservis en transports collectif et actif (Indice de défavorisation 2021 de l'INSPQ).
- À l'échelle métropolitaine, on constate une offre technologique diversifiée pour les différents services de transport, dans un écosystème technologique peu intégré entre les acteurs (Capitale Mobilité).
- De multiples applications et sites internet permettent les déplacements des usagers (planificateur d'itinéraires) avec différents modes de transport (chaque mode pouvant être planifié séparément), mais aucune n'offre encore un parcours fluide, combinant plusieurs modes de transport sur l'ensemble du territoire métropolitain (Capitale Mobilité).



Chiffres clés

70 % Croissance des déplacements de 2001 à 2017	Dans la CMQuébec, pour chaque 1\$ dépensé par l'utilisateur pour son déplacement, la collectivité paie :
1,41 Taux de motorisation par ménage (2017)	5,77 \$ pour le mode auto
78 % Part des déplacements en automobile (2017)	0,24 \$ pour le mode marche
207 M\$ Perte estimée dans la congestion en 2014 dans la CMQuébec	1,31 \$ pour le mode bus
	0,22 \$ pour le mode vélo



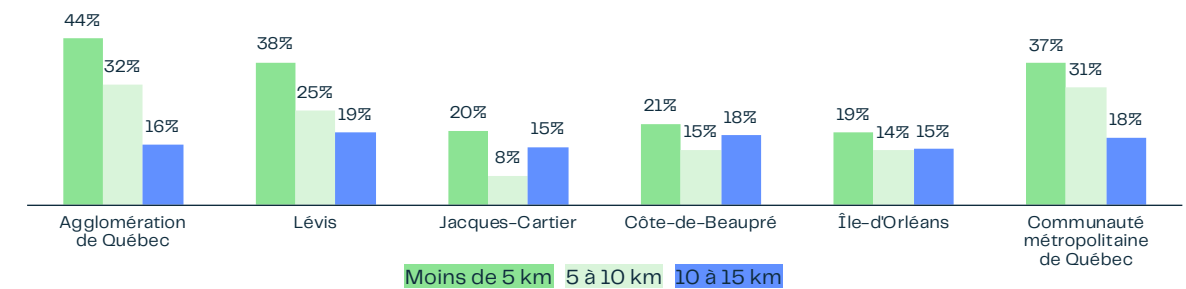
Selon un récent sondage réalisé sur le territoire métropolitain, le critère les plus important dans la sélection d'un mode de déplacement est :

- Que le trajet soit le plus **rapide** (21 %)

Sources des données : EOD 2001 et 2017 et Dubé, J. Coelho, L., Voisin, M. (2020)

- Sur une distance de 500 mètres et moins, la marche est considérée comme le mode de transport le plus efficace et sur une distance de moins de 5 km, il s'agit du vélo (Vélo Québec, 2009). De 5 à 15 km, le vélo électrique s'avère être une alternative efficace, avec une moyenne de 30 minutes sur une distance de 10 km et de 45 minutes pour un trajet de 15 km. Sur le territoire de la CMQuébec, 37 % de la population habite à moins de 5 km de son lieu de travail, 31 % à une distance entre 5 et 10 km et 17 % entre 10 et 15 km (selon la médiane) (Statistique Canada, recensement de 2021), ce qui représente un potentiel de transfert modal considérable en faveur des déplacements actifs même si les distances réelles sont sous-estimées².

Pourcentage de la population habitant à moins de 5 km, entre 5 et 10 km et entre 10 et 15 km de son lieu de travail dans la CMQuébec



Source : Statistique Canada. Recensement de la population de 2021. Données compilées par la CMQuébec.

2. La distance du domicile au travail est calculée en ligne droite. Dans la plupart des cas, ce calcul sous-estime la distance de navettage parce que les travailleurs empruntent rarement un trajet en ligne droite entre leur résidence et leur lieu de travail. La distance est calculée selon la médiane qui exclue les valeurs extrêmes.

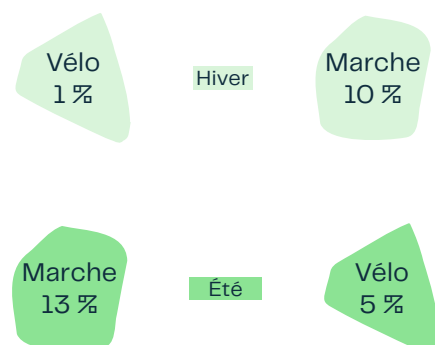
CONSTATS ET TENDANCES

Mobilité active

- Entre 2011 et 2017, dans la CMQuébec, on observe une légère croissance des déplacements actifs, avec un taux passant de 9,8 % à 10,3 % pour tous motifs et une hausse de 7,5 % à 7,7 % pour les déplacements domicile-travail (EOD 2011 et 2017).
- On constate un engouement pour le système de vélos en libre-service à Vélo avec plus de 26 000 clients qui ont réalisé un total de 670 782 déplacements en 2023 et Capitale Mobilité prévoit une augmentation de 115 stations et 1 300 vélos pour la saison 2025 (Capitale Mobilité).
- D'autres organisations municipales du territoire métropolitain ont manifesté un intérêt pour se doter d'un système de vélos en libre-service.
- Dans la CMQuébec, on observe un taux de marche utilitaire environ 33 % plus élevé en été qu'en hiver et un taux de cyclisme utilitaire environ 5 fois plus élevé en été qu'en hiver (Capitale Mobilité, 2023).



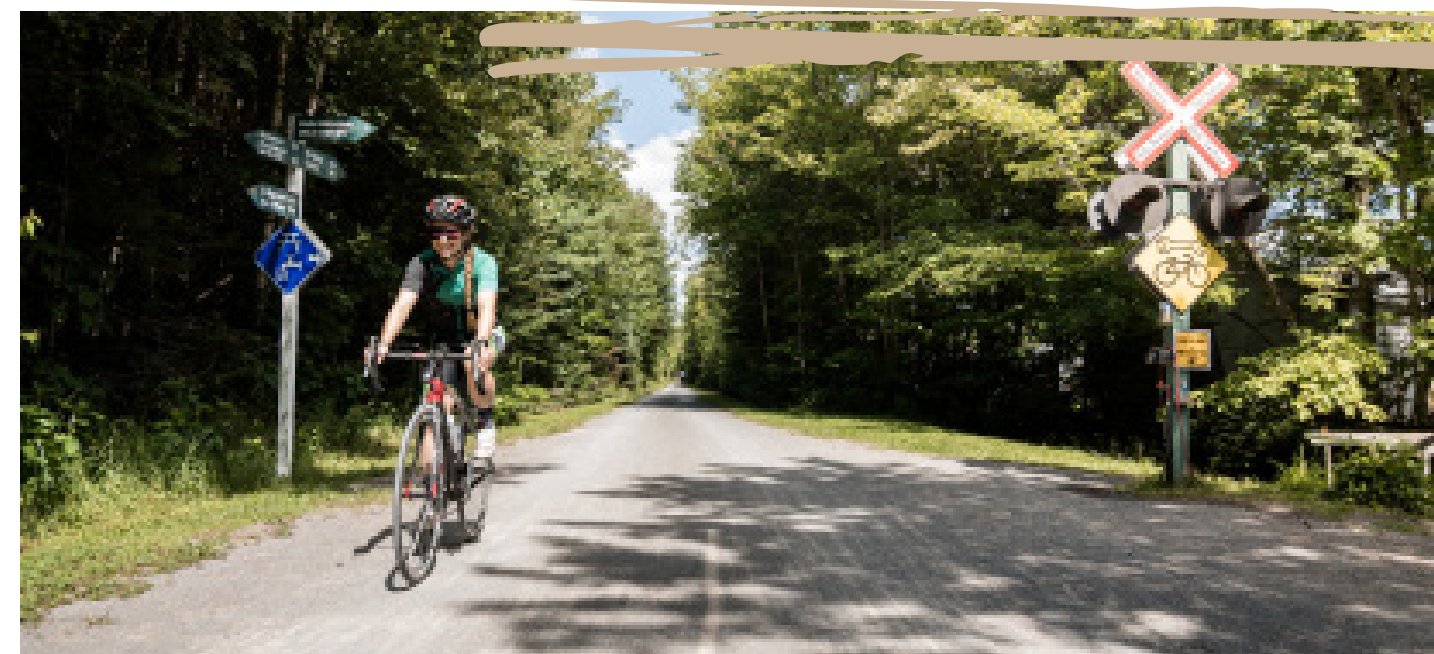
Taux de déplacements à pied et en vélo sur le territoire métropolitain (en été et en hiver)



Source : Capitale Mobilité (2023)

Réseau cyclable métropolitain

- Le réseau totalise 341 km, dont 62 % fait partie de la Route verte, soit un réseau à vocation récréotouristique en grande partie. Il est composé à 57 % de voies cyclables sur routes et à 43 % de pistes cyclables en site propre (Vélo Québec, 2016).
- Le réseau est généralement excentré par rapport aux principales zones d'activités (commerces, pôles d'emplois, etc.) des secteurs centraux de Québec et de Lévis.
- Une portion du réseau cyclable métropolitain comporte des enjeux de sécurité et de confort en particulier sur plusieurs tronçons de l'île d'Orléans et sur le pont de Québec (Vélo Québec, 2016).
- Actuellement, il y a peu ou pas de coordination effectuée à l'échelle métropolitaine pour assurer la cohérence entre le développement des différents réseaux cyclables municipaux et entre les différents réseaux piétonniers municipaux. La gestion du réseau cyclable métropolitain est aussi partagée par de nombreux acteurs sur le territoire ce qui en résulte par un entretien et une qualité inégale sur le réseau (Vélo Québec, 2016).
- L'effort fiscal que doivent fournir les composantes³ pour assurer l'entretien de leur réseau varie énormément d'un territoire à l'autre et on constate que le poids fiscal de l'entretien est beaucoup plus grand pour les composantes qui ont un grand territoire et une faible densité de population (Vélo Québec, 2016).






© Audrey Dionne : Véloporteur Jacques-Cartier Portneuf




3. Correspondent aux composantes géographiques formant le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, soit : l'Agglomération de Québec, la Ville de Lévis, la MRC de La Jacques-Cartier, la MRC de La Côte-de-Beaupré et la MRC de L'Île-d'Orléans.

**Réseaux cyclables
métropolitain et municipaux**



Réseau cyclable

-  Réseau cyclable métropolitain
-  Réseaux cyclables municipaux
-  Liens d'interconnexions envisagés (conceptuel) selon l'étude de 2016






Réseau routier

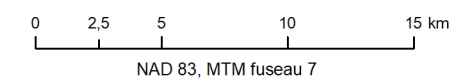
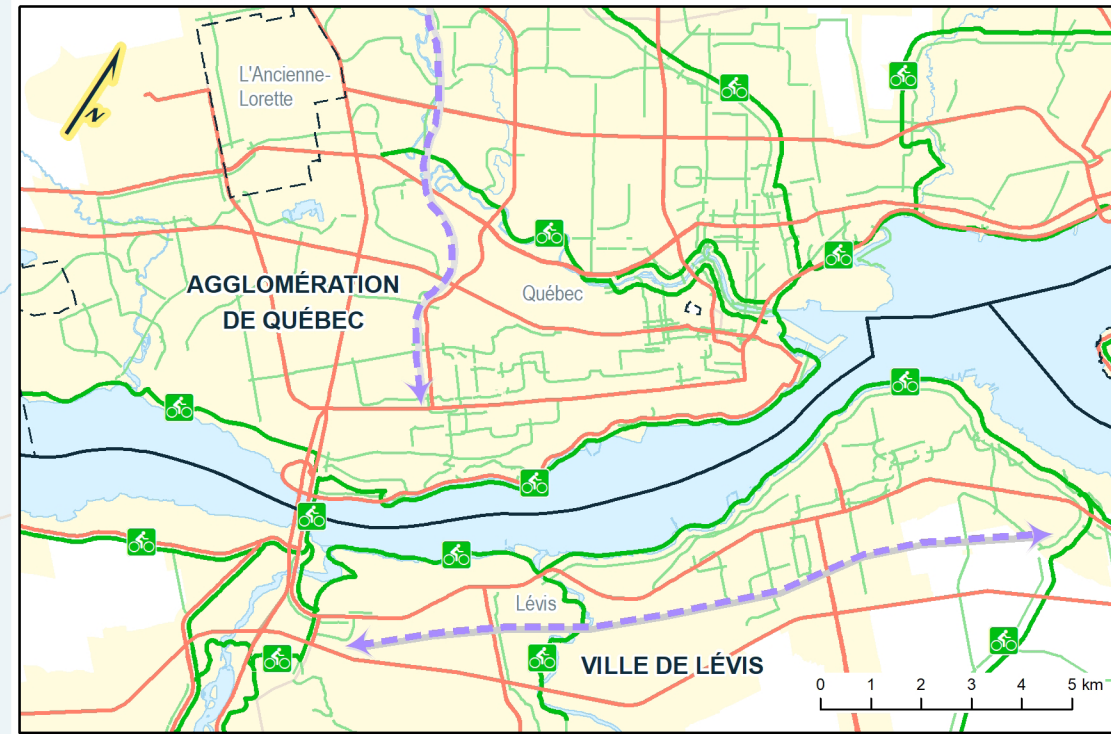
-  Réseau routier d'intérêt métropolitain
-  Autoroute
-  Route nationale et régionale

Hydrographie

-  Cours d'eau
-  Plan et cours d'eau

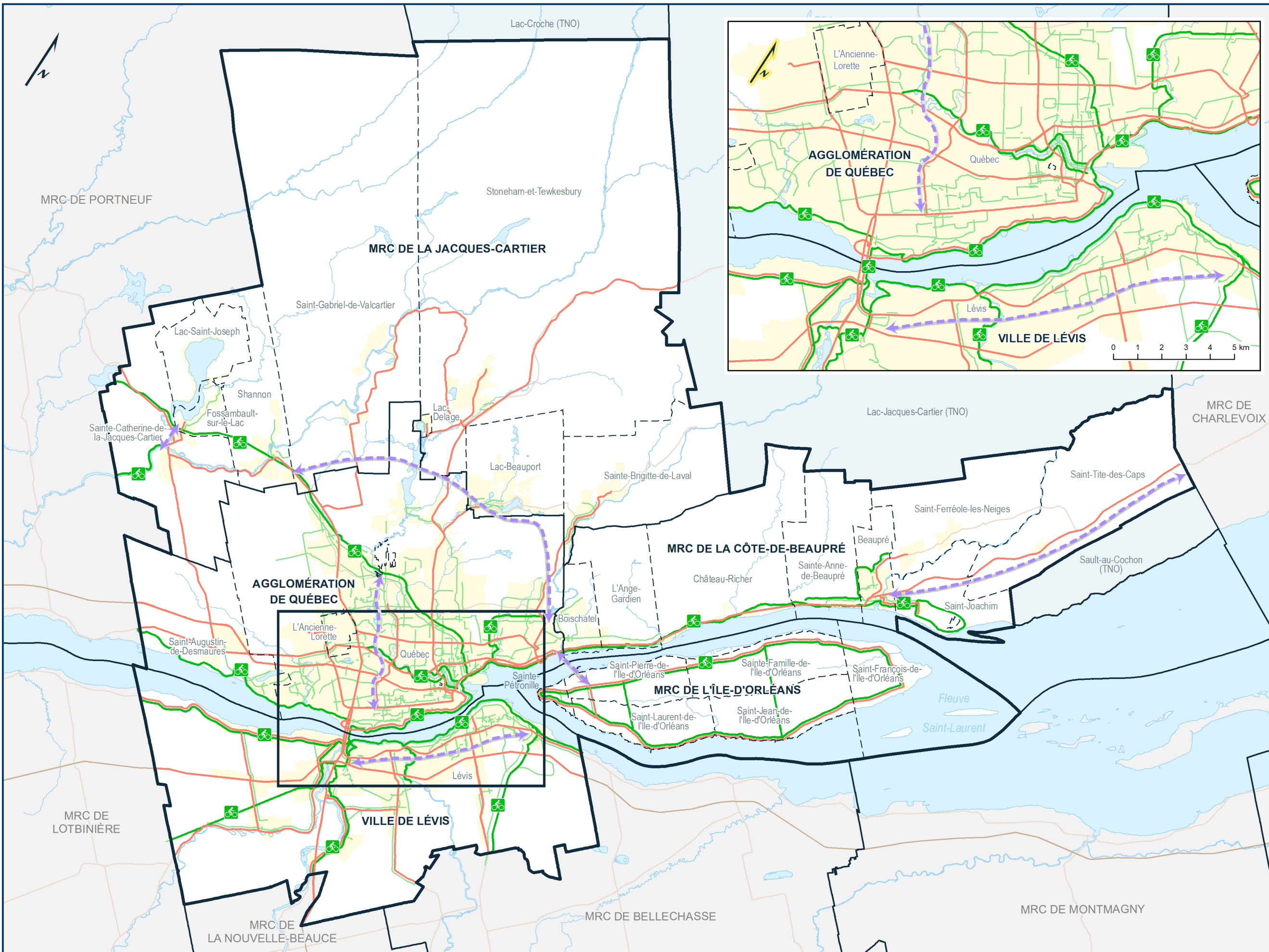
Limites administratives

-  Communauté métropolitaine de Québec
-  MRC
-  Municipalité
-  Périmètre d'urbanisation métropolitain
-  Territoire non organisé (TNO)



Sources :
Communauté métropolitaine de Québec, 2023
Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, 2020

© Communauté métropolitaine de Québec
Réalisé le 15 mars 2023 (VT), modifié le 14 juin 2024 (ST/LD)
Nom du document : Plan_action_reseaux_cyclables.mxd



Transport collectif

- À l'intérieur de la CMQuébec, plusieurs projets de transport structurant⁴ ont été étudiés à travers le temps, toutefois, aucune planification consensuelle d'un réseau de transport structurant desservant l'ensemble de la région métropolitaine n'est en vigueur.
- En juin 2024, la CDPO Infra a déposé un plan directeur visant à améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire de la CMQuébec, soit le Plan Circuit intégré de transport express (CITÉ) qui vise à déployer, en trois phases, une nouvelle offre de transport collectif structurant et un réseau de près de 100 km de corridors dédiés au transport collectif. À ce jour, le gouvernement s'est seulement engagé à mettre en œuvre la phase 1 et la Communauté est toujours en attente de précisions concernant la gouvernance et le financement du projet.
- La proportion de déplacements interterritoires réalisés en transport en commun est de 1 % sur une période de 24 heures et de 10 % en période de pointe (RCGT pour la CMQuébec, 2023).
- Depuis la baisse importante de tarif du laissez-passer mensuel métropolitain et la mise en place des lots de billets métropolitains, en février 2024, on constate un engouement important pour ces titres de transport collectifs interréseaux⁵ à l'intérieur du territoire métropolitain. Les systèmes billettiques dont sont pourvus TCJC et PLUmobile ne permettent toutefois pas leur intégration au lot de billets métropolitain pour l'instant.
- Dans certaines portions du territoire de la CMQuébec, on note la présence d'options de transport alternatif à la voiture, en plus du transport collectif par autobus, tels que Communauto, Flexibus (RTC), le traversier entre Québec et Lévis, etc.
- Les services de covoiturage avec chauffeur (Uber, Lyft, Netlift) et de covoiturage (Amigo Express, Allo Stop, Caribook) connaissent un intérêt marqué (RTC, 2018).
- Plusieurs sites récréatifs et touristiques à rayonnement régional ou suprarégional sont situés en périphérie et sont mal desservis en transport alternatif à l'automobile, ce qui représente autant un enjeu pour les visiteurs que pour le recrutement des travailleurs. Ces sites sont autant fréquentés par les visiteurs en provenance de l'extérieur de la CMQuébec que par les résidents.

- Les secteurs industriels sont particulièrement marqués par la dépendance à l'auto. Ce sont aussi des emplois où le télétravail n'est souvent pas une option (Mobili-T, 2019).
- Dans la région métropolitaine, on constate un intérêt croissant pour les déplacements en navette fluviale, encore essentiellement axés sur le récréotourisme.
- Les quais des navettes fluviales, actuelles et projetées, sont parfois localisés à une certaine distance des principaux pôles d'emploi et d'attraction ou ils en sont séparés par des contraintes de terrain (ex. : pentes abruptes) qui limitent la capacité des marcheurs et des cyclistes à rejoindre leurs destinations, bien qu'ils en soient les utilisateurs envisagés.



4. La notion de réseau structurant de transport en commun réfère à un ou un ensemble de modes de transport collectifs et de parcours complémentaires offrant un niveau de service élevé. Un mode de transport n'est pas structurant en soit, cette caractéristique découle plutôt de la qualité de l'offre de services et de l'interrelation entre la planification de l'aménagement du territoire et de la mobilité (Vivre en ville, 2013).

5. Les titres de transport en commun métropolitains permettent une utilisation de plusieurs réseaux de transport collectifs à moindre coût par rapport à l'achat de 2 laissez-passer locaux et simplifie l'achat de titres de transport pour les déplacements interréseaux.

VISION MÉTROPOLITAINE DE LA MOBILITÉ DURABLE

La Vision métropolitaine de la mobilité durable prend principalement appui sur la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec et sur les efforts de planification stratégique des municipalités constituantes et des partenaires de la CMQuébec. Elle s'insère également dans la conversation nationale ayant mené, en 2022, à l'adoption par le gouvernement de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire. Elle est aussi le fruit d'un exercice de cueillette de données, de synthèse et de réflexions prospectives qui s'est échelonné sur plusieurs mois. La consultation des partenaires clés de la région a permis également de dégager les grands éléments d'une lecture commune de la situation actuelle et des défis que pose, pour les 20 prochaines années, le développement intégré et harmonieux du territoire de la CMQuébec.

L'énoncé de Vision se veut ainsi l'expression d'une volonté commune des élus et des partenaires de la région de faire converger leurs efforts pour construire ensemble une communauté plus durable. En raison de l'échelle de planification de la CMQuébec, la Vision se décline en 2 axes, 3 orientations et 8 objectifs qui visent ultimement des interventions facilitant les déplacements sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Voici les axes et orientations de la Vision :

Axe 1 → Une planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports des personnes les plus respectueux de l'environnement.

Orientation 1. Une consolidation prioritaire des milieux les plus propices à la mobilité durable.

Axe 2 → Une offre en infrastructures et services de mobilité durable intégrée et optimisée à l'échelle métropolitaine.

Orientation 2. Des réseaux structurants de transport en commun comme leviers à l'amélioration de l'offre en infrastructures et services de mobilité durable.

Orientation 3. Une expérience client facilitée et améliorée à l'échelle métropolitaine.



ÉNONCÉ DE VISION

Pour 2041, la CMQuébec et ses organismes partenaires des différents territoires de la région métropolitaine visent, grâce à leurs interventions concertées, un territoire structuré selon une approche de planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports qui respecte l'environnement et considère la diversité des enjeux sociaux et géographiques.

L'urbanisation est alors plus concentrée au cœur de pôles et noyaux métropolitains, ainsi qu'aux abords de réseaux structurants de transport en commun, afin d'optimiser les déplacements en modes durables.

Grâce à un financement adéquat, les infrastructures et services de transport collectif et actif sont adaptés aux différentes réalités locales et optimisés pour faciliter les déplacements métropolitains.

Une offre multimodale et intermodale est accessible, inclusive des populations plus vulnérables et adaptée à la variété des besoins de déplacement des citoyens

L'expérience client est facilitée grâce à l'interconnexion et l'harmonisation des services, ainsi que l'interopérabilité des systèmes et applications numériques en soutien à la mobilité durable.

Des milieux de vie durables et un écosystème de transport performant et sobre en carbone contribuent au bien-être de la population, de même qu'à la prospérité et à l'attractivité de la région.

ACTIONS PORTEUSES

En plus de répondre aux axes et orientations de la Vision, les 16 actions du plan découlent des cinq ateliers de travail qui se sont tenus dans le cadre de la démarche participative et qui portaient sur les thèmes transversaux des transports actifs et collectifs, de la mobilité intégrée, du financement de la mobilité durable, de l'inclusion sociale ainsi que des changements de comportements.

Le plan d'action propose des solutions qui visent à favoriser les déplacements interterritoires (entre les territoires des composantes) et à améliorer l'expérience des usagers, notamment par une meilleure coordination des projets de mobilité durable à l'échelle métropolitaine et par le développement et la consolidation des réseaux de transport actif et collectif existants. Les actions seront à mettre en œuvre soit par la Communauté et/ou par ses partenaires et composantes. Le plan prévoit également qu'un réseau de transport structurant doit être déployé à l'échelle métropolitaine et certaines actions à mettre en œuvre s'articuleront autour de ce projet.



© Capitale Mobilité

ACTION 1

Assurer une gouvernance collaborative et multipartite de la mobilité durable dans la région métropolitaine, supportée par la CMQuébec avec les instances du territoire, pour assurer un développement de l'offre de mobilité concerté, intégré et axé sur les besoins de la population

Conditions de succès :

- Engagement des instances du territoire et en transport dans la démarche et participation active aux rencontres.
- Forme de gouvernance qui répond aux besoins des instances du territoire.
- Bénéfices clairement établis pour les organisations participant à la gouvernance.

Moyens de mise en œuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC ¹	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Créer une table régionale, pilotée par la CMQuébec, à laquelle participeront les instances du territoire pour améliorer la mobilité durable dans la région en offrant un lieu d'échange, de concertation et d'arrimage des planifications et du développement des projets et des services de mobilité.	●	*	*	*	* ²	CT	Rencontres de suivi tenues annuellement où un bilan sera présenté. Taux de participation des partenaires aux rencontres. Taux de satisfaction des partenaires concernant les mécanismes d'échange mis en place.
Tenir des rencontres annuelles visant le suivi du plan d'action, le partage d'un bilan annuel de la mobilité à l'échelle métropolitaine (données, statistiques, projets en cours ou complétés, financement, etc.) et visant les échanges autour d'enjeux prépondérants et de solutions potentielles.	●	*	*	*	* ²	∞	
Formuler des recommandations visant un arrimage plus intégré de la mobilité et un meilleur partage des planifications en transport actif et collectif (ex. : création de comités techniques thématiques).	●	●	●	●	● ³	∞	

1. Cette catégorie réfère uniquement aux MRC, à l'agglomération de Québec et à la Ville de Lévis.
 2. STQ, Capitale Mobilité et autres organisations concernées.
 3. Organisations concernées selon les recommandations qui seront formulées.

	∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente		D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030



ACTION 2

Piloter les travaux visant la mise en place de solutions financières permettant de soutenir la mobilité durable

Condition de succès :

- Vision commune des composantes et partenaires en transport collectif concernant les leviers à mobiliser.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Réaliser une analyse d'opportunités élargie sur différents mécanismes fiscaux ou opportunités financières (à toutes les échelles) à déployer pour soutenir la mobilité. Cette analyse devra prendre en compte les principes d'inclusion sociale. Mettre en œuvre les recommandations qui seront issues de cette analyse.	●	*		*	* ¹	MT	Analyse d'opportunité réalisée. Offre de service augmentée par les AOT. Valeur des sommes mobilisées annuellement.

1. CIUSSS de la Capitale-Nationale.

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030

ACTION 3

Soutenir le déploiement d'un réseau de transport structurant et de réseaux de transport collectif périphériques et assurer l'arrimage et l'efficacité du transport collectif à l'échelle métropolitaine

Condition de succès :

- Adhésion, implication et bénéfices des AOT dans la démarche de concertation.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Établir une liste des actions prioritaires visant à répondre rapidement aux besoins des citoyens et à améliorer l'efficacité des interconnexions en transport collectif.	●			●		CT	Objectifs et méthode de travail précisés conjointement avec les AOT. Grandes étapes de réalisation de la stratégie définies conjointement.
Par la concertation des AOT, établir une stratégie pour assurer la complémentarité de leurs planification afin d'améliorer la connectivité entre les différents territoires de la région métropolitaine.	●			●		LT	Recommandations issues de la stratégie suscitant l'adhésion des partenaires en transport.

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030



ACTION 4

Déployer une application de mobilité intégrée (guichet unique) qui intègre différents modes de transport en un seul trajet

Conditions de succès :

- Financement suffisant et pérenne pour assurer le déploiement et le fonctionnement de l'application.
- Entrée en fonction d'une première version du guichet unique et inclusion des produits métropolitains et de toutes les AOT du territoire selon les échéances prévues.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Développer une application de mobilité intégrée et réaliser un montage financier, en collaboration avec le gouvernement, pour assurer son financement pérenne. L'application de mobilité intégrée aura comme objectif d'accompagner le citoyen dans la planification de ses déplacements dans la région, et ce, d'une façon simple et efficace, lui permettant de combiner différents modes et de payer facilement. Assurer les conditions de succès, au niveau technologique, pour un déploiement ultérieur d'un paiement post-usage.	*			*	● ¹	CT	Respect des étapes de déploiement prévues par Capitale Mobilité. Nombre de téléchargements, d'abonnés actifs, de transactions et de planifications de trajets. Ententes négociées et conclues avec des partenaires locaux, régionaux et extra-territoriaux.
Intégrer progressivement les interfaces numériques du RTC, de la STLévis et des organisations de transport du territoire (STQ, Flexibus, Communauto, STAC, etc.) et intégrer PLUmobile et TCJC. Le déploiement devra se faire dans le respect des capacités et de l'agilité de gestion des AOT.	*			*	● ²	LT	Nombre de partenaires en mobilité intégrés à l'application.

1. Capitale Mobilité.
2. Capitale Mobilité (porteur) et organisations en transport concernées (partenaires).

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030

ACTION 5

Réaliser l'intégration tarifaire sous forme de reconnaissance des titres de transport en commun

Conditions de succès :

- Adhésion et participation des AOT à la démarche.
- Montage financier permettant un financement pérenne.
- Soutien du gouvernement du Québec.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Mettre à jour le dossier d'affaires sur la reconnaissance des titres de transport en commun (2024). S'assurer que les conditions de succès concernant le déploiement ultérieur d'un paiement post-usage multimodal soient prises en compte.	●			*		CT	Dossier d'affaires mis à jour et proposant au moins un scénario répondant aux besoins de la CMQuébec et des AOT. Sécurisation d'un fonds pérenne suffisant pour assurer la contribution financière métropolitaine à la reconnaissance des titres de transport en commun.
Établir un montage financier, comprenant un soutien financier du gouvernement du Québec, pour permettre le déploiement de la reconnaissance des titres de transport en commun et la déployer.	●	*	*	*		MT	Montant du financement obtenu dans la région grâce aux modifications effectuées aux programmes de financement.
Effectuer des représentations auprès du gouvernement afin que les programmes de financement soient adaptés pour soutenir la reconnaissance des titres de transport en commun.	●			*		CT	Reconnaissance des titres de transport en commun réalisée entre les AOT du territoire.
Évaluer la faisabilité d'assurer une tarification sociale harmonisée sur les différents territoires et une tarification sociale pour les titres métropolitains.	●			●		MT	Entente sur la reconnaissance des titres de transport en commun élaborée et signée par les partenaires en transport. Nombre annuel de déplacements interréseaux.

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030



ACTION 6

Se doter d'outils visant à soutenir le développement de milieux de vie complets⁶ et à favoriser l'aménagement et la requalification des quartiers autour de la mobilité durable

Conditions de succès :

- Intérêt du milieu municipal envers les indices de milieux de vie complets.
- Facilité à intégrer ces outils dans la planification régionale et locale.
- Intégration des indices de milieux de vie complets dans la planification régionale et locale.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Assurer la diffusion des indices de milieux de vie complets basés sur l'accessibilité piétonne auprès des organisations municipales et des organisations concernées, à l'aide des indices d'accessibilités suivantes : - Conviviale aux commerces et services; - Transport collectif; - Réseau cyclable; - Parcs et espaces verts; - Infrastructures scolaires; - Indice d'accessibilité pondéré (global) qui intègre les indices précédents.	●	*	*			∞	Indice d'accessibilité piétonne développé et partagé avec les organisations.
Lors de la révision des documents de planification des différents paliers municipaux, favoriser l'amélioration de milieux de vie complets, notamment par un accompagnement concernant l'utilisation des différents outils disponibles.	●	●	*			∞	
Répertorier et développer des outils d'aide à la décision pour la planification de milieux de vie complets à disposition des partenaires municipaux.	●	*	*			MT	
Sensibiliser les promoteurs aux bénéfices des milieux de vie complets.	*	●	●			LT	

6. Milieu où il est possible à la fois d'habiter et d'effectuer la majorité de ses activités quotidiennes (consommer, se récréer, aller à l'école primaire, voire secondaire) à distance de marche.

ACTION 7

Soutenir, promouvoir et encourager les grands générateurs de déplacements (entreprises et espaces industriels, institutionnels et commerciaux) à offrir des modes de transport durables et flexibles en partenariat

Conditions de succès :

- Financement des plans de gestion des déplacements en entreprise.
- Mise en œuvre des plans effectuée par les grands générateurs de déplacements.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Collaborer au projet-pilote du plan d'action de la ZEM (Secrétariat à la Capitale-Nationale (SCN)) visant l'élaboration d'un plan de gestion des déplacements à l'échelle d'un espace industriel. Selon les recommandations qui ressortiront de ce projet-pilote, collaborer à d'autres plans de gestion des déplacements à l'échelle d'espaces industriels ou commerciaux.	●				* ¹	CT	Nombre d'ententes conclues avec les espaces industriels et les espaces commerciaux sur le territoire de la CMQuébec.
Évaluer la pertinence d'ajuster le financement des plans de gestion des déplacements en entreprise et encourager les partenariats public-privé pour le financement des plans de gestion des déplacements.	●				* ²	∞	
Encourager les partenariats public-privé pour le financement des stations de vélopartage, des stationnements sécurisés pour vélo et des stations d'abribus tempérées.		*		●	* ³	∞	
Promouvoir les bonnes pratiques à l'attention des générateurs de déplacements de la CMQuébec.	●				● ²	∞	

1. SCN et Mobili-T ou autre OBNL compétent et désigné.
 2. Mobili-T ou autre OBNL compétent et désigné.
 3. Capitale Mobilité.

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030



ACTION 8

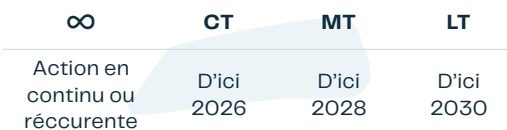
Développer la mobilité partagée (covoiturage, autopartage, vélopartage, etc.) sur les différents territoires avec des options adaptées à chaque milieu

Condition de succès :

- Intérêt du milieu municipal envers les mobilités partagées.
- Financement pérenne des infrastructures de mobilité partagée et des coûts d'opération de ceux-ci.
- Mise en place des ressources humaines et financières nécessaires pour la gestion de ces équipements.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Déployer progressivement le vélopartage sur les différents territoires avec des options adaptées à chaque milieu.		*	*		● ¹	∞	Nombre de nouvelles stations de vélopartage déployées annuellement par territoire de villes et de MRC. Nombre de voies réservées au covoiturage incluses dans la planification métropolitaine du réseau structurant.
Effectuer un inventaire des plateformes concernant la mobilité partagée (covoiturage, autopartage, vélopartage, etc.) pouvant être déployées dans la région métropolitaine.	●					MT	
Réaliser une analyse d'opportunité sur le déploiement d'une plateforme de covoiturage pour de courtes distances et de mise en commun des véhicules personnels, incluant les vélos.	●				* ¹	LT	
Effectuer des représentations auprès du gouvernement pour soutenir le covoiturage dans les principales voies réservées du réseau structurant de la région métropolitaine.	●					LT	

1. Capitale Mobilité ou autres organismes gestionnaires de flottes de vélopartage



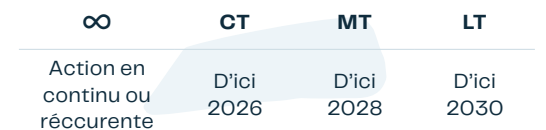
ACTION 9

Soutenir le déploiement du transport à la demande pour mieux desservir les quartiers périphériques

Condition de succès :

- L'adaptation des programmes de financement par le gouvernement.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Effectuer des représentations auprès du gouvernement du Québec afin que le transport à la demande soit mieux soutenu dans les programmes de financement publics, en particulier dans les programmes qui visent les milieux périurbains, et afin qu'il reconnaisse le caractère distinct du transport à la demande par rapport au transport collectif pour les organismes municipaux et intermunicipaux de transport.	●			●		CT	Nouveau programme du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) (ou programme existant modifié) reconnaissant le caractère distinct du transport à la demande par une enveloppe séparée de celle du transport collectif.
Évaluer les besoins à combler et les secteurs à privilégier pour le déploiement du transport à la demande selon les différents territoires.	*			●		MT	Nombre de déplacements en transport à la demande effectués annuellement.





ACTION 10

Favoriser la continuité et l'interconnexion des réseaux cyclables existants, améliorer les interconnexions multimodales et mettre en valeur les parcours cyclables métropolitains

Conditions de succès :

- Collaboration des différents partenaires concernés à l'étude sur le réseau cyclable métropolitain.
- Recommandations concrètes et répondant aux besoins du milieu issues de l'étude.
- Projets visant le développement ou l'amélioration du réseau cyclable métropolitain mis en œuvre par les municipalités en conformité avec les recommandations de l'étude.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Actualiser l'étude sur le réseau cyclable métropolitain (2016) en axant davantage l'analyse sur les déplacements utilitaires. L'étude devra notamment comprendre l'identification de nouveaux segments interterritoires visant les déplacements utilitaires et récréatifs. Les recommandations devront également permettre de sécuriser les déplacements en vélo sur le réseau et d'améliorer la desserte des principales destinations récréatives et touristiques à rayonnement régional ou suprarégional en vélo.	●	*	*		* ¹	CT	Nombre de nouveaux segments interterritoires proposés dans l'étude. Nombre de projets visant le développement ou l'amélioration du réseau cyclable métropolitain réalisés. Nombre de nouveaux liens cyclables interterritoires aménagés. Nombre de nouvelles interconnexions multimodales.
Identifier de nouvelles sources de financement et contribuer au financement des projets d'interconnexion, de prolongement ou d'amélioration du réseau cyclable métropolitain qui répondront aux recommandations de l'étude.	●	*	*			MT	
Partager les recommandations issues de l'étude sur le réseau cyclable métropolitain et travailler en concertation avec le gouvernement concernant la sécurisation des voies cyclables situées sur le réseau du MTMD.	●	*	*		* ²		

1. Vélo Québec et OBNL gestionnaires de réseaux cyclables.
 2. Ministère des Transports et de la Mobilité durable.

	∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente		D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030

ACTION 11

Encourager le développement et la valorisation de réseaux de transport actif accessibles et sécuritaires pour tendre vers une utilisation pendant les quatre saisons

Condition de succès :

- Leadership et implication des partenaires municipaux dans la mise en œuvre de cette action.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Évaluer la possibilité d'étendre la période d'ouverture des pistes cyclables.		●	●			CT	Nombre de jours d'ouverture des réseaux cyclables par année. Portions des réseaux cyclables mieux éclairés par rapport aux tronçons ciblés. Satisfaction des partenaires municipaux concernant l'échange de bonnes pratiques.
Cibler les portions des réseaux cyclables qui nécessitent un meilleur éclairage, identifier les lieux propices à la mise en place de points de connexion cellulaire sécurisés et de points d'approvisionnement en eau.		●	●			MT	
Améliorer graduellement l'éclairage des réseaux cyclables existants et prévoir un éclairage adéquat lors du développement de nouvelles pistes cyclables, lorsque possible. Mettre en place des points de connexion cellulaires sécurisés et des points d'approvisionnement en eau, lorsque possible.		●	●			∞	
Promouvoir l'échange de bonnes pratiques concernant l'amélioration et la standardisation de l'affichage le long des réseaux cyclables, la sécurisation des intersections et l'aménagement des parcours scolaires.	●	●	*		* ¹	LT	

1. OBNL gestionnaires d'un réseau cyclable et centres de services scolaires.

	∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente		D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030



ACTION 12

Soutenir le développement du transport de personnes par navettes fluviales, son intégration aux réseaux de transport actif et collectif ainsi qu'une meilleure connexion avec les pôles d'emploi situés à proximité des lieux d'embarquement et de débarquement

Conditions de succès :

- Collaboration des différents partenaires concernés à l'étude sur le développement du transport de personnes par navettes fluviales et définition conjointe des besoins.
- Recommandations réalistes issues de l'étude permettant d'améliorer concrètement la connexion entre les navettes fluviales, les pôles d'emploi et les réseaux de transport collectif et actif.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Réaliser une étude portant sur la géographie des lieux d'embarquement et de débarquement envisagés des navettes fluviales et sur des solutions visant une meilleure connexion avec les pôles d'emploi situés à proximité et leur intégration aux réseaux de transport collectif et actif.	●	*	*	*	* ¹	LT	Étude réalisée. Nouveau programme du MTMD (ou programme existant modifié) reconnaissant le transport par navette fluviale par un financement conséquent
Effectuer des représentations auprès du gouvernement afin que le transport par navette fluviale soit reconnu dans les programmes de financement du transport collectif.	●			*	*	LT	

1. Opérateurs de navettes fluviales et STQ.

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030

ACTION 13

Améliorer la desserte des destinations récréatives et touristiques à rayonnement régional ou suprarégional en modes de transport durables

Condition de succès :

- Participation des principaux acteurs du milieu récréotouristique et des partenaires en transport à l'analyse d'opportunité.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Réaliser une analyse d'opportunité et de faisabilité sur le potentiel d'amélioration de la desserte des principales destinations récréatives et touristiques à rayonnement régional ou suprarégional en modes de transport durables afin d'identifier les destinations touristiques à plus haut potentiel d'amélioration de leur desserte et des solutions pour mieux les desservir.	●	*	*	*	* ¹	MT	Lorsque possible, intégrer les recommandations issues de l'analyse d'opportunité à la planification des réseaux de transport collectifs et actifs.
Lorsque possible, intégrer les recommandations issues de l'analyse d'opportunité à la planification des réseaux de transport collectifs et actifs.	*	●	●	●	● ²	LT	

1. Capitale Mobilité, Destination Québec Cité et Tourisme Chaudières-Appalaches.
2. Capitale Mobilité.

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030



ACTION 14

Améliorer l'accessibilité universelle⁷ aux modes de transport durables

Condition de succès :

- Ouverture des organisations et des intervenants en aménagement du territoire et en transport à adapter leurs pratiques.
- Recommandations réalistes issues du bilan sur l'accessibilité universelle qui répondront aux besoins diversifiés des citoyens, en particulier les plus vulnérables, tout en prenant en considération les contraintes liées à l'implantation et au développement des services de mobilité durable.
- Intégration de la volonté de maintenir des solutions alternatives à la possession d'outils numériques dans les documents de planification de chaque AOT.



Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Outiller les principaux intervenants en aménagement du territoire et en transport du territoire métropolitain aux principes de l'analyse différenciée selon les sexes dans une perspective intersectionnelle (ADS +) afin de prendre en compte la réalité propre aux différents groupes dans l'élaboration de politiques, de plans, de services ou de projets.	●	*		*	* ¹		Proportion d'organisations ayant des intervenants formés en ADS +. Bilan complété et nombre de recommandations pertinentes issues de celui-ci.
Réaliser un bilan de l'accessibilité universelle aux services de mobilité déjà offerts, et cibler les secteurs et équipements pouvant faire l'objet d'améliorations en tenant compte des différentes contraintes liées à l'implantation et au développement des services de mobilité. Identifier de nouvelles sources de financement en vue de mettre en œuvre les recommandations qui seront issues du bilan.	●	*		*	* ²		

1. Capitale Mobilité
2. Capitale Mobilité, CIUSSS et OBNL concernés.

7. Le principe d'accessibilité universelle fait référence au principe selon lequel les environnements, les produits, les services et les technologies doivent être conçus de manière à être utilisables par le plus grand nombre de personnes possible, quels que soient leur âge, leur capacité physique ou cognitive, leurs compétences linguistiques ou leurs aptitudes.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Assurer le maintien de solutions alternatives à la possession individuelle d'outils numériques et de cartes de crédit pour planifier, accéder et utiliser le transport collectif (usage unique et abonnement).				●		∞	Nombre de solutions alternatives à la possession d'outils numériques conservées par les organisations de transport. Nombre de projets visant à accompagner les citoyens ayant des besoins particuliers et à simplifier la compréhension des services de mobilité recensés et diffusés.
Recenser, mieux faire connaître et promouvoir les projets visant à accompagner les citoyens ayant des besoins particuliers et à faciliter l'appropriation des services de mobilité offerts dans la CMQuébec.	●			*	* ¹	LT	

1. OBNL concernés.

	∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente		D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030



ACTION 15

Améliorer l'expérience usager pour les déplacements intermodaux ou entre différents réseaux de transport

Condition de succès :

- Collaboration des différents partenaires en transport collectif et actif à la définition des critères.
- Bonne compréhension des besoins des usagers.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
Définir conjointement des critères visant à favoriser la sécurité, le confort et la localisation optimale des points de connexion intermodale.	●	*		*		MT	Critères de sécurité, de confort et de localisation définis conjointement avec les AOT et les composantes. Nombre de points de connexion multimodale améliorés ou développés en tenant compte des parcours des utilisateurs (<i>journey map</i> ⁸).
En concertation avec les Villes et municipalités, collaborer au développement et à l'amélioration des points de connexion intermodale, incluant l'implantation de stationnements sécurisés pour vélos à des lieux stratégiques.	●	*	*	*	* ¹	LT	Nombre de nouveaux pôles multimodaux construits ou améliorés par rapport aux besoins estimés. Nombre de points d'interconnexions multimodales améliorés ou aménagés. Nombre de stationnements pour vélos sécurisés implantés.

1. Capitale Mobilité.

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030

ACTION 16

Promouvoir les initiatives et les bienfaits des modes de transport actifs et collectifs sur la santé, sur l'environnement et sur les finances publiques

Conditions de succès :

- Adéquation entre les actions à promouvoir, la clientèle cible et les outils de communication mis à profit.
- Bénéfices perçus par la clientèle cible à adopter des modes de transport durables.

Moyens de mise en oeuvre	Porteurs (●) et Partenaires (*)					Échéance	Indicateurs de suivi
	CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)		
En concertation avec les organisations municipales et les AOT, promouvoir les initiatives et les bienfaits des modes de transport actifs et collectifs sur la santé, sur l'environnement et sur les finances publiques avec une réflexion « marketing social »	●	●		●		MT	Actions et clientèles cibles définies. Outils de communication ciblés conjointement et mis à profit.
En concertation avec les organisations municipales et les AOT, déterminer les outils de communication pouvant être mis à profit, de façon conjointe, pour promouvoir les actions du plan et soutenir les changements de comportements en faveur des modes de transport durables.	●	●		●		LT	Proportions des actions promues par rapport à celles visées.

∞	CT	MT	LT
Action en continu ou récurrente	D'ici 2026	D'ici 2028	D'ici 2030

8. Le *journey map* est une méthode de cartographie ou de représentation visuelle du parcours des usagers et de leurs interactions avec leur environnement, par exemple, avec les services et infrastructures de transport. Cette méthode permet de visualiser l'expérience de l'utilisateur de son point de vue.

PLAN D'ACTION 2030-2035

Le présent plan d'action s'échelonne jusqu'en 2030. Au-delà de ce terme, le plan devra être révisé afin de se doter de nouvelles actions et de moyens permettant d'atteindre les objectifs ciblés par la Vision 2041. Néanmoins, certains moyens de mise en œuvre sont déjà envisagés pour le plan d'action 2030-2035 puisqu'ils seront déployés dans la continuité d'actions entamées au premier plan.

Moyens de mise en œuvre prévus au Plan 2030-2035	Action associée au Plan 2024-2030	Porteurs (●) et Partenaires (*)				
		CMQuébec	Villes et MRC	Municipalités	AOT	Autre(s)
Mettre en œuvre la stratégie concertée d'arrimage des planifications locales de transport collectif selon le financement disponible.	Action 3	*			●	
Selon les résultats de l'étude de faisabilité concernant une tarification sociale harmonisée sur les différents territoires et une tarification sociale pour les titres métropolitains, mettre en place celles-ci.	Action 5	●			●	
Selon les résultats de l'analyse d'opportunité sur le déploiement d'une plateforme de covoiturage pour de courtes distances et de mise en commun des véhicules personnels (incluant les vélos), soutenir le déploiement de cette plateforme et son intégration à l'application de mobilité intégrée, le cas échéant.	Action 8	●				● ¹
Soutenir le déploiement du transport à la demande selon les leviers financiers disponibles.	Action 9	●				
Intégrer les recommandations pertinentes et réalistes à la planification urbaine et à la planification en transport qui seront issues de l'étude sur la géographie des lieux d'embarquement et de débarquement envisagés des navettes fluviales.	Action 12	*	●	●	●	● ¹
Évaluer la possibilité d'inclure le transport par navette fluviale au titre métropolitain.	Action 12	●			*	* ²
Recenser et diffuser les projets novateurs qui s'offrent ailleurs concernant l'accessibilité universelle aux modes de transport durables, notamment ceux visant l'accompagnement des citoyens ayant des besoins particuliers	Action 14	●			*	* ³

1. Capitale Mobilité
 2. STQ et opérateurs de navettes fluviales
 3. OBNL concernés.

MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACTION

Une responsabilité partagée !

Afin de soutenir adéquatement les différentes options de mobilité durable dans la région métropolitaine, le déploiement d'actions complémentaires de la part du gouvernement, des différentes échelles municipales et des organisations de transport sera essentiel. À l'échelle du gouvernement du Québec, ce dernier pourra entre autres agir en supportant le déploiement d'un réseau de transport lourd structurant et en adaptant certains programmes d'aide financière pour appuyer la reconnaissance des titres de transport en commun et répondre aux besoins des différents territoires de la région métropolitaine. À l'échelle locale, l'aménagement et l'amélioration des infrastructures de soutien au transport actif et à l'intermodalité permettront, par exemple, aux usagers d'effectuer des déplacements fluides, sécuritaires et confortables. Plusieurs mesures visant à soutenir l'intégration de l'aménagement du territoire et du transport auront également un impact déterminant sur le choix de mobilité des personnes.

Enfin, les organisations en transport pourront notamment travailler à bonifier l'offre en transport collectif et à améliorer les connexions interréseaux. Notons que l'ensemble des mesures déployées par les différentes organisations du territoire métropolitain contribuera également à une diminution des émissions de gaz à effet de serre attribuables au secteur du transport terrestre des personnes.





TABLEAU DE BORD MÉTROPOLITAIN



Le tableau de bord métropolitain de la mobilité durable permettra d'apprécier l'effet combiné de l'ensemble des actions du plan métropolitain avec celles des plans locaux, régionaux et gouvernementaux de mobilité durable et/ou d'aménagement du territoire à l'aide d'indicateurs de performance. Ces indicateurs feront l'objet d'un suivi annuel, ou d'un suivi selon la disponibilité des données à jour, et les résultats seront diffusés auprès de nos composantes et de nos partenaires. Les cibles se rapportent à l'horizon de la Vision de la Mobilité durable, soit 2041.

Indicateur de suivi	Cible
Proportion des déplacements totaux réalisés en transport actif.	La proportion des déplacements effectués en transport actif aura doublé d'ici 2041.
Proportion des déplacements totaux réalisés en transport collectif.	La proportion des déplacements effectués en transport collectif aura augmenté de 50 % d'ici 2041.
Proportion de nouveaux logements construits dans les pôles et noyaux métropolitains et dans les corridors de mobilité durable.	65 % des nouveaux logements construits seront situés dans les milieux plus propices à la mobilité durable d'ici 2041.
Sommes investies pour développer les services de transports collectif et actif, une fois la gestion des opérations assurée.	Financement suffisant pour assurer la gestion pérenne des opérations et nouvelles sources de revenus mises en place pour assurer le développement des services de transport collectif et actif.
Part des milieux de vie matériellement et socialement défavorisés desservis par du transport collectif.	Augmentation de la proportion des milieux de vie matériellement et socialement défavorisés qui sont desservis par du transport collectif.

COMITÉS

Depuis le tout début, l'élaboration de ce plan d'action est soutenue par une démarche participative. Un comité de travail a été mis à contribution pour trouver des solutions concrètes, réalistes et novatrices pour répondre aux enjeux de mobilité durable qui étaient traités lors des ateliers thématiques. Le comité stratégique a, quant à lui, sélectionné les solutions proposées par le comité de travail en fonction, notamment, de la faisabilité et de l'applicabilité de celles-ci à l'échelle métropolitaine, et ce, en cohérence avec la Vision métropolitaine de la mobilité durable à l'horizon 2041. Il a facilité la prise de décision en formulant des recommandations concrètes, progressistes et pragmatiques au conseil de la CMQuébec. Des spécialistes en lien avec les thématiques ont été invités à se joindre au comité de travail de façon ponctuelle.

Comité stratégique

- Pierre-Luc Lachance, président / CMQuébec
- Sandra Boucher, coprésidente / MRC de La Jacques-Cartier
- Valérie Blanchet, MRC de La Jacques-Cartier pour Transport collectif de La Jacques-Cartier
- David Boudreault, Ville de Lévis
- Caroline Brodeur, CMQuébec
- Chantale Cormier, MRC de L'île-d'Orléans
- Michel de Mauraige, Capitale Mobilité
- Jean-François Guillot, MRC de La Côte-de-Beaupré
- Brigitte Lemay, Réseau de transport de la Capitale
- Sylvain Lévesque, Société de transport de Lévis
- David O'Brien, Ville de Québec
- Bernard Paré, Développement Côte-de-Beaupré pour PLUmobile
- Nicolas Talbot, MRC de La Jacques-Cartier

Comité de travail

- Pierre-Luc Lachance, membre du conseil de la CMQuébec et président de la démarche
- Sandra Boucher, MRC de La Jacques-Cartier et coprésidente de la démarche
- Valérie Blanchet, MRC de La Jacques-Cartier pour Transport collectif de La Jacques-Cartier
- Marc-André Bouchard, Chambre de commerce de L'Île-d'Orléans
- David Boudreault, Ville de Lévis
- Monica Breton, Secrétariat à la Capitale-Nationale
- Josée Breton, Conseil régional de l'environnement de Chaudière-Appalaches
- Caroline Brodeur, CMQuébec
- Alexandre Carignan, Ministère des Transports et de la Mobilité durable
- Bernard Chartier, Chambre de commerce de La Jacques-Cartier
- Pierre-Alexandre Côté, Municipalité de Boischatel
- Sébastien Couture, CMQuébec
- Michel de Mauraige, Capitale Mobilité
- Audrey-Anne Després, Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux
- Brigitte Duchesneau, CMQuébec
- Martin Gauthier, Société des traversiers du Québec
- Samuel Gilbert, Confédération des Associations d'étudiants et étudiantes de l'Université Laval
- Claudia Gros-Louis, Conseil de la Nation huronne-wendat
- Jean-François Guillot, MRC de La Côte-de-Beaupré
- Steeve Lavoie, Chambre de commerce de Québec
- Brigitte Lemay, Réseau de transport de la Capitale
- Simon Lemieux, MRC de L'Île-d'Orléans
- Sylvain Lévesque, Société de Transport de Lévis
- Valérie Marcon, Mobili-T
- Marie-Josée Morency, Chambre de commerce de Lévis
- David O'Brien, Ville de Québec
- Gaétan Pageau, CMQuébec
- Bernard Paré, Développement Côte-de-Beaupré pour PLUmobilier
- Angèle Pineau-Lemieux, Accès transport viable
- Jean-Philippe Robin, Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
- Maya Salloum, Coop Carbone
- Nicolas Talbot, MRC de La Jacques-Cartier
- Pierre-Luc Therrien, Ville de Lévis
- Alexandre Turgeon, Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale
- Dominic Villeneuve, Université Laval, École supérieure d'aménagement du territoire et de développement régional

Invités aux ateliers de travail

- Ariane Bélanger-Gravel, Université Laval
- Laurence Bolduc, Regroupement des maisons de jeunes de la Capitale-Nationale
- Lucie Charland, Croisières AML
- Heidi Comtois, Vivre en Ville
- Virginie Cousineau, Caisse de dépôt et placement du Québec
- Min Janie Crosnier, Carrefour d'actions interculturelles
- Vanessa Delisle-Helie, CMQuébec
- Johanne Devin, Retraitée engagée
- Catherine Ferland-Blanchet, Collectif pour l'inclusion et le développement social dans la Capitale-Nationale
- Marie-Soleil Gagné, Accès transport viable
- Édouard Garneau, Caisse de dépôt et placement du Québec
- Annie Gélinas, Destination Québec Cité
- Marianne Julien, Mobilisation régionale et locale sur les saines habitudes de vie, le poids et la santé de la Capitale-Nationale
- Sébastien Mackey, Société de transport de Lévis
- Jean-Baptiste Maur, Réseau de transport de la Capitale
- Charles Morissette, Ville de Québec
- Delphine Vaillancourt, Communauto
- Véronique Vézina, ROP-03

Équipe de la CMQuébec

- Carole Beauregard, coordonnatrice de projets en aménagement du territoire
- Simon Couture, conseiller en gestion de risques et vulnérabilités
- Michel Desprès, conseiller en aménagement du territoire, transport et mobilité durable
- Anthony Kish, conseiller en environnement et aménagement du territoire
- Marie-Andrée Lamy, conseillère en développement économique et fiscalité
- Katy Langlois, conseillère en aménagement du territoire, transport et mobilité durable
- Lisa Lavoie, coordonnatrice en développement social – Soutien financier et développement stratégique
- Antoine Verville, directeur de la planification territoriale, de la mobilité durable et du développement social et économique



VISION MÉTROPOLITAINE DE LA MOBILITÉ DURABLE

Plan d'action 2024-2030