

**Plan de mobilité durable de la
Ville de Québec**

Le commentaire de Vélo Québec



SEPTEMBRE 2010

Table des matières

Avant-propos	3
1. Vélo Québec	4
2. Le Plan de mobilité durable dans son ensemble	5
3. Mobilité à vélo : d'accord avec le diagnostic!	6
4. L'approche à préconiser	6
5. Des mythes à déboulonner : les distances, l'hiver et les côtes!	7
6. Le cas précis Sainte-Foy/centre-ville	8
Conclusion	12

Avant-propos

Vélo Québec est heureux de participer à la présente consultation et de commenter l'énoncé des orientations stratégiques du *Plan de mobilité durable de la Ville de Québec*.

Nous formulons d'abord un commentaire sur la démarche en général du *Plan de mobilité durable*. Nous portons ensuite notre propos sur les mesures envisagées pour favoriser les modes actifs de déplacement et livrons les résultats de notre analyse, réalisée sur le terrain, sur les scénarios de liaison entre l'arrondissement de Sainte-Foy et le centre-ville.

Notre intervention se situe dans la continuité des commentaires que nous avons formulés lors des consultations publiques sur le *Plan directeur du réseau cyclable* en novembre 2007.

1. Vélo Québec

D'entrée de jeu, nous croyons utile de présenter brièvement Vélo Québec et de situer notre intervention dans le contexte de nos activités à Québec au cours de dernières années.

Fondé il y a 43 ans (1967), Vélo Québec est composé d'une association, constituée de membres individuels provenant de toutes les régions du Québec, d'un organisateur d'événements, d'une agence de voyages et d'une maison d'édition. Au fil des ans, Vélo Québec a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Québécois. Que ce soit par le biais des événements que nous avons mis sur pied ou de l'expertise originale que nous avons développée en promotion du vélo et dans le domaine de la planification des aménagements, Vélo Québec est devenu un collaborateur incontournable pour de nombreuses administrations publiques et entreprises privées qui choisissent de prendre le virage du transport actif. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler très étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes de l'élaboration d'un plan vélo. L'excellente collaboration que nous avons eue avec les acteurs locaux fait que la région de la Capitale-Nationale s'impose comme une plaque tournante de la Route verte, le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre la notion de « transport actif » et par le fait même toute la question des déplacements à pied dans la ville. À l'intérieur des différents projets que nous mettons de l'avant, nous voyons maintenant à l'intégration du vélo avec ses alliés naturels que sont les piétons et les usagers du transport en commun. C'est dans ce contexte que nous réalisons, en partenariat avec différents organismes publics et parapublics, le programme *Mon école à pied, à vélo!* déployé sur le territoire de la Ville de Québec avec la collaboration d'*Accès transports viables*. *Mon école à pied, à vélo!* est une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile dans les trajets quotidiens vers l'école et comporte un volet sensibilisation/animation. La démarche conduit aussi à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo.

Vélo Québec travaille aussi de près avec des employeurs à travers le Québec dans le cadre de l'Opération vélo-boulot pour inciter les organisations à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif. Plusieurs organisations de la région de Québec participent à cette initiative, et une de ses grandes institutions, l'Université Laval, a reçu cette année le prix *Entreprise vélosympathique* décerné par Vélo Québec pour souligner les efforts des organisations les plus dynamiques à cet égard.

Au-delà de ce travail réalisé pour favoriser le vélo et la marche vers l'école et le travail, Vélo Québec intervient régulièrement dans les débats cyclistes à Québec, en plus de réaliser des activités spéciales ou récurrentes. À titre d'exemples, soulignons un travail de collaboration avec la Ville dans la planification, la signalisation et la mise en valeur de la Route verte. Mentionnons également la tenue de cours en mécanique vélo offerts au grand public, en collaboration avec Cyclo-Services, et l'organisation de conférences et causeries sur les destinations que nous

proposons aux amateurs de vacances à vélo. Nous pouvons compter sur la collaboration de la Ville de Québec dans le cadre de la réalisation de *L'état du vélo*, une grande enquête à laquelle est associée la Ville pour une troisième édition (2000, 2005 et 2010). Enfin, soulignons la participation de la Ville de Québec au comité d'experts de l'ouvrage *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* (2010) dont nous avons fait mention plus haut.

2. Le Plan de mobilité durable dans son ensemble

Favoriser le vélo et les déplacements actifs est une chose. Intégrer cette préoccupation dans un plan d'ensemble de la mobilité est évidemment un geste beaucoup plus fort. Et nous saluons l'audace de l'administration de la Ville de Québec pour cette vision et pour sa volonté également de mettre le vélo en lien avec la marche et les transports publics. Nous sommes évidemment toujours convaincus des bienfaits du vélo au quotidien, mais si l'on veut en tirer tout le potentiel et bien cibler les gains qui peuvent être faits, il faut obligatoirement parler de synergie entre les modes actifs et collectifs. Le *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec s'inscrit dans cette approche.

Si cette vision avait été présentée il y a quelques années, nous aurions aussi dit *bravo!* Mais ce n'est pas certain que l'opinion publique l'aurait bien reçue. Aujourd'hui, le contexte est différent, le terreau est plus fertile. Les questions environnementales rejoignent maintenant un public de plus en plus large et les dossiers que nous livrent maintenant les médias sur tous les inconvénients et les nuisances qui résultent de l'activité humaine font partie de notre quotidien. Donc, l'idée d'un plan de mobilité durable qui sonne la fin du *tout-à-l'automobile*, est évidemment très bienvenue. Nous ne pouvons que saluer ce changement d'approche qui touche directement l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, la quiétude et la sécurité de quartiers, mais aussi l'efficacité des déplacements : une ville congestionnée coûte cher aux travailleurs et aux entreprises qui y œuvrent. À l'heure où la compétitivité des villes passe non seulement par la vitalité économique, mais aussi par la qualité de vie qu'elles procurent, nous appuyons la démarche entamée par la Ville de Québec avec son *Plan de mobilité durable*.

Dans les pages qui suivent, nous nous attarderons plus particulièrement sur la mobilité des gens qui se déplacent à pied et à vélo et sur les scénarios de liens cyclables entre l'arrondissement Sainte-Foy et le centre-ville. Dans ce dernier cas, nous présenterons les résultats de notre réflexion à la suite d'un atelier pratique sur le terrain, en août dernier, en collaboration avec nos collègues de l'organisation Accès transports viables et Promo vélo.

3. Mobilité à vélo : d'accord avec le diagnostic!

Le *Plan directeur du réseau cyclable* publié pour consultation en juin 2008 établit un excellent portrait de la pratique du vélo à Québec et de son potentiel si de tels déplacements étaient réellement valorisés et facilités.

Un autre point intéressant de ce document est la mise en contexte de Québec par rapport à des villes de même taille en Europe et en Amérique du Nord. Mais bien que certains quartiers de Québec ont des formes urbaines que l'on retrouve en Europe, notre culture et notre façon de voir la mobilité est davantage nord-américaine. Et c'est pourquoi les exemples de Victoria, Ottawa ou Portland (OR) aux États-Unis peuvent être inspirants. Et même si cela pourrait faire sourire, certains aménagements réalisés à Montréal ces dernières années, dans le périmètre du centre-ville et de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, peuvent aussi amener de l'eau au moulin et quelques idées! Des villes comparables à Québec ont réussi à accroître la part modale du vélo en mettant en place un train de mesures facilitant les déplacements à vélo : stationnements, voies réservées autobus-taxi-vélo, bandes et pistes cyclables, accès au transport en commun, vélos en libre-service, etc. Cela est tout à fait en accord avec la vision que propose le *Plan de mobilité durable*.

4. L'approche à préconiser

À notre avis, l'amélioration de la mobilité à vélo sur le territoire de Québec doit s'appuyer sur les constats publiés dans le *Plan directeur du réseau cyclable* (2008) et sur les principes suivants qui sont souvent la base d'intervention de Vélo Québec pour ce type d'enjeu :

Améliorer le confort (sécurité perçue) et la sécurité objective des cyclistes

Le côté pratique et les bienfaits qu'il procure sont les plus importants facteurs du choix du vélo comme mode de déplacement. En contrepartie, l'insécurité réelle ou perçue en est le principal obstacle. Des aménagements qui séparent les cyclistes de la circulation automobile, qui offrent un espace réservé à même la chaussée ou qui réduisent la circulation sur les rues où il y a partage de la chaussée améliorent le confort et la sécurité des cyclistes. Les corridors ou les parcours marqués et signalisés ont également, dans certains environnements et certaines conditions, des effets similaires.

Légitimer la présence des cyclistes

La géométrie actuelle de nos rues a été prévue d'abord en fonction des besoins des automobilistes, ce qui amène certains d'entre eux à croire que les cyclistes n'ont pas leur place au centre de nos villes. On peut planifier un réseau de parcours cyclables en considérant, par exemple, quels sont les générateurs de déplacements. On peut aussi voir où circulent déjà les cyclistes et faire en sorte de légitimer leur présence et améliorer la sécurité et le confort sur ces axes. À notre avis, les deux approches doivent se compléter.

Assurer la continuité, l'homogénéité et l'efficacité des itinéraires cyclables

La continuité des itinéraires, leur efficacité (desserte des destinations) et l'homogénéité des aménagements qui les constituent sont des principes de base de la planification des réseaux

cyclables. Le respect de ces principes assure l'utilité des aménagements pour les cyclistes et par le fait même la rentabilité des investissements de la ville.

Respecter la priorité des piétons et assurer une cohabitation harmonieuse entre piétons et cyclistes

Le Code de la sécurité routière prévoit la priorité des piétons sur les autres modes de transport. Cette priorité est d'autant plus logique au centre-ville, où la marche est le moyen de déplacement le plus efficace à cause de la densité du bâti. Le document de consultation présente différentes mesures favorisant les déplacements à pied. Il est essentiel de faciliter les déplacements à pied, par des trottoirs de largeur suffisante et une priorité réelle sans qu'on ait, par exemple, à appuyer sur un bouton pour obtenir le feu vert, en plein centre-ville. Aussi, l'amélioration de la mobilité à vélo doit se faire sans restreindre ou mettre en péril celle des piétons. Des mesures appropriées, en particulier aux intersections, permettent une cohabitation harmonieuse de ces modes de transport alternatifs à l'automobile.

Respecter la priorité des transports en commun et assurer une cohabitation harmonieuse entre autobus, tramways et cyclistes

La loi donne la priorité aux autobus sur les autres modes de transport, parce qu'ils transportent fréquemment jusqu'à une soixantaine de personnes. L'amélioration de la mobilité à vélo doit se faire sans restreindre celle des usagers du transport en commun. Des mesures appropriées, notamment une sensibilisation des chauffeurs et des cyclistes, permettent une cohabitation harmonieuse de ces modes de transport alternatifs à l'automobile. Il est également nécessaire de prendre en compte l'opération des autobus (et éventuellement des tramways), en particulier dans les voies réservées et aux arrêts.

5. Des mythes à déboulonner : les distances, l'hiver et les côtes!

Promouvoir les déplacements à vélo, c'est souvent devoir défaire quelques mythes selon lesquels on voudrait faire pédaler tous les lecteurs de Tintin (7-77 ans) et notre vieille tante. Nous sommes pragmatiques et argumentons plutôt à partir des gains réels qui peuvent être faits.

La **distance** est souvent un enjeu. Nous savons que plus du tiers (37 %) ¹ des déplacements urbains sont de moins de cinq kilomètres et la moitié sont de moins de 7 kilomètres. Donc, lorsque nous parlons d'augmenter la part modale du vélo, c'est à ce type de trajets que nous faisons référence.

L'hiver est bien sûr une réalité à laquelle nous ne pouvons échapper. Mais l'hiver ne dure pas toute l'année et le vélo à Québec n'est pas réservé qu'aux vacanciers de juillet. Pour la plupart de ses utilisateurs, sans trop de fantaisie vestimentaire, nous estimons que la chaussée est sèche et dégagée de neige huit mois par année. Il peut rester des accumulations de neige sur

¹ Ville de Québec. Plan directeur du réseau cyclable. Service de l'aménagement du territoire. Juin 2008. 19pp.

les terrains, mais c'est la rue qui importe. L'ouverture des voies cyclables pendant cette période est une question de volonté et d'organisation. Le vélo est donc possible à Québec entre avril et la fin novembre, selon les années et le climat. Au-delà de cette période, il faut prévoir le déneigement des voies cyclables.

Il faut constater aussi que les équipements, que l'on parle de vélos ou de vêtements, sont maintenant beaucoup mieux adaptés, si bien que de plus en plus de gens se déplacent à vélo souvent jusqu'à dix et même douze mois par année. Autre réalité documentée par *L'état du vélo*² : le principal frein à l'usage du vélo tard en automne n'est pas tant le climat que la diminution de la durée des jours.

Bien sûr, on ne fera pas la **topographie** de Québec. Impossible de s'attaquer à l'élimination des côtes! Mais il faut entrevoir l'enjeu de la topographie d'abord avec le type de vélos que l'on retrouve maintenant sur le marché. Les vélos multivitesses, même ceux de ville, sont plus légers et plus performants. Aussi, le vélo à assistance électrique progresse doucement et sûrement sur le marché et dans les rues. On ne peut le nier, cette nouveauté mettra en selle des gens qui, pour des raisons de santé ou autre, ne feraient pas de vélo. Ensuite, il est possible de réaliser des aménagements qui permettent le franchissement de certaines pentes. La bande cyclable de la côte de la Pente Douce ou la piste aménagée récemment entre le Parcours du Littoral et l'Aquarium en sont d'excellents exemples. À Berne, en Suisse, où le relief fait un peu penser à Québec, un magnifique passage en lacets a été aménagé pour gravir le plateau de la vieille ville depuis les rives de l'Aar. À San Sebastian, dans le Pays Basque (Espagne), ce sont les liens mécaniques (ascenseurs) qui permettent des franchissements plus aisés. Le Plan directeur du réseau cyclable (2008) fait d'ailleurs référence à ces types de liaisons possibles, des systèmes qui pourraient améliorer grandement la vie non seulement des cyclistes, mais aussi l'accessibilité des piétons à différents sites dans la ville. Pourquoi d'ailleurs ne pas débiter en adaptant et en modernisant l'ascenseur du Faubourg actuellement interdit aux cyclistes?

6. Le cas précis Sainte-Foy/centre-ville

L'idée d'un lien cyclable entre Sainte-Foy et le centre-ville de Québec ne date pas d'hier. En 1989, Vélo Québec avait initié un groupe de travail qui confirmait que ce lien était identifié comme prioritaire depuis quelques années déjà. Longtemps considérée comme un enjeu et un défi intermunicipal, nous considérons maintenant cette liaison comme réaliste et essentielle au démarrage de tout plan vélo à Québec. Cela doit devenir, à notre avis, le modèle de ce qui constituera dorénavant un réseau de transport à vélo à Québec.

Le document de référence des consultations sur le Plan de mobilité durable présente deux scénarios pour réaliser cette liaison. Nous avons choisi d'aborder l'enjeu, non pas avec un choix à faire, mais plutôt en appliquant l'esprit du Plan dans son ensemble. Le vélo est un mode attractif dont le potentiel mérite d'être développé, surtout lorsque l'on tient compte des populations et des institutions qui vivent et se déplacent dans le corridor Sainte-Foy/centre-ville.

² Vélo Québec Association. L'état du vélo au Québec en 2005.

Comment peut-on alors faciliter une meilleure mobilité à vélo dans ce corridor? C'est la question que nous nous sommes posée.

Dans l'esprit de mettre à profit tout le savoir et l'expertise en vélo et en mobilité active, l'organisme Accès transports viables, Promo vélo et Vélo Québec ont fait ensemble un premier exercice de réflexion le 19 août dernier. Cette charrette sur deux roues, type d'exercice qui allie la réflexion aux applications pratiques d'un concept, a porté sur les possibilités de liaisons entre Sainte-Foy et la Colline Parlementaire.

Bien que nos commentaires et nos recommandations s'appuient sur des normes et des principes techniques reconnus au Québec, au Canada, aux États-Unis ou en Europe, nous ne livrons pas ici un rapport technique, étape qui devrait plutôt venir à la suite des présentes consultations.

Au départ, nous avons donc pris en compte les éléments suivants :

- **Les constats** présentés dans le projet de Plan directeur du réseau cyclable (2008).

- **Les populations desservies** et les institutions

Les documents de référence de la présente consultation l'abordent : la densité de la population, le grand nombre d'institutions et d'employeurs et les générateurs de déplacements d'une façon globale, bref tous les facteurs justifient l'importance de faciliter la mobilité à vélo dans ce corridor. Il est clair que la réfection et le parachèvement d'axes cyclables dans les quartiers centraux et vers les pôles majeurs de destination (Université Laval, par exemple) constitueront un incitatif important pour ceux et celles qui hésitent encore à faire un usage plus quotidien de leur vélo.

- **Les clientèles**

Plusieurs types de cyclistes sont à considérer avant de privilégier un parcours ou un aménagement. Le degré de tolérance à la circulation est en général variable selon le degré d'expérience. L'attention portée aux cyclistes les moins assidus, qui constituent la portion la plus importante au sein de la population, est garante d'un succès de fréquentation et d'augmentation significative de la part modale du vélo dans cet axe. Cet aspect des déplacements à vélo ne peut être négligé si on veut atteindre les objectifs que s'est fixés la Ville de Québec.

- **La permanence des aménagements**

La permanence des aménagements au fil des saisons est une notion que nous cherchons à introduire peu à peu lorsque nous abordons un plan vélo à l'échelle municipale. Même s'il n'est pas à priori destiné à un usage hivernal, un aménagement cyclable (bande) peut être conçu de façon à permettre aux cyclistes d'y circuler au-delà de la date théorique d'ouverture, jusqu'aux premières chutes de neige. De la même façon, on peut y circuler de nouveau dès que les surfaces sont dégagées au printemps.

À partir de ces considérations, des observations réalisées sur le terrain et de l'analyse des avantages et des inconvénients de différentes options, nous proposons à la Ville de formaliser trois (3) axes de déplacements à vélo dans le corridor Sainte-Foy/centre-ville, à partir de l'approche suivante :

1. Consolider l'axe Père-Marquette.
2. Faire du boulevard René-Lévesque un corridor à priorité transports collectifs et transports actifs.
3. Légitimer la présence des cyclistes sur le chemin Sainte-Foy.

1. Consolider l'axe Père-Marquette

Actuellement, cet axe est bien utilisé et a son lot d'usagers à vélo malgré les nombreuses interruptions qui subsistent et quelques déviations. Une signalisation aérienne parfois interrompue est le seul aménagement qui identifie cet axe. Nous proposons d'en faire un véritable corridor vélo (*Bike boulevard*) avec mesures préférentielles pour les cyclistes aux carrefours et implantation de mesures de modération de la circulation sur certaines portions. Si on ralentit ou décourage la circulation de transit en auto sur certaines portions, ce concept ne devrait pas nécessiter le retrait d'espaces de stationnement automobile. L'amélioration de cet axe comporte possiblement en deux endroits la négociation de droits de passage. Nous croyons que cette option peut être inaugurée et mise en opération au cours de l'année 2011.

2. Boulevard René-Lévesque : priorité bus et transports actifs!

Nous adhérons bien sûr à l'option de créer un axe majeur à priorité pour les transports collectifs, les piétons et les cyclistes. Nous privilégions un aménagement différent de celui présenté dans le document de consultation et qui aurait plusieurs avantages :

- pourrait être déployé graduellement, par sections;
- faciliterait les mouvements aux intersections;
- serait facile d'entretien;
- ne générerait pas l'enlèvement de la neige et permettrait même un entreposage du moins temporaire de la neige;
- offrirait le moins de contraintes possible aux autres usagers;
- permettrait le maintien, sur certaines portions, de deux voies de circulation automobile.
- améliorerait le confort des piétons (distance entre le trottoir et la circulation motorisée);
- aurait l'avantage de pouvoir être modulé en fonction d'un parcours éventuel de tramway en mail central;
- pourrait être utilisable à l'année.

De l'extérieur vers le centre de la rue, le partage des voies serait le suivant :

- trottoir;
- piste cyclable (unidirectionnelle) à mi-hauteur (entre hauteurs de la chaussée et celle du trottoir) avec bordure franchissable entre la piste et la chaussée;
- voie de bus
- voie(s) de circulation automobile.

Pour ces raisons, cette configuration, inspirée du modèle de Copenhague, serait plus avantageuse à tous points de vue que le scénario présenté dans le document de consultation.

3. Légitimer la présence des cyclistes sur le chemin Sainte-Foy

Le cas du chemin Sainte-Foy est particulier. Il est au cœur des quartiers habités et dessert plusieurs institutions (pavillons de l'Université, 2 cégeps, 1 école secondaire, 3 écoles primaires, nombreux commerces et services de proximité). L'enjeu est que, malgré sa géométrie pas toujours avantageuse, il est utilisé par les cyclistes. Et même pour ceux qui ne souhaitent pas ce type de parcours, certaines destinations n'offrent souvent pas d'autres possibilités. Pour ces raisons, nous croyons qu'il est possible, partout où la géométrie le permet de légitimer la présence des cyclistes et sécuriser l'itinéraire par des aménagements ponctuels. Notons la nécessité d'assurer une transition adéquate à l'extrémité *est* de la piste existante et la possibilité d'améliorer les intersections pour mieux prendre en compte les mouvements cyclistes.

Conclusion

Faire le virage et marquer le coup rapidement

Réaliser un virage en faveur du vélo à Québec est quelque chose de réaliste et absolument nécessaire. Nous en connaissons tous les bénéfices : pour la santé des gens, la qualité de vie dans les quartiers et l'efficacité des déplacements. Avec une approche favorisant jusqu'à maintenant la fluidité des déplacements en auto et un développement impressionnant du réseau de voies rapides sur son territoire par le ministère des Transports, Québec a relégué la circulation cycliste majoritairement en périphérie, sur les voies cyclables récréatives ou touristiques. Ces aménagements sont des acquis importants et l'idée n'est pas d'en dénigrer l'existence. Elles sont devenues partie intégrante de l'offre touristique à Québec. Elles ont contribué et contribuent chaque jour à amener des gens au vélo et cela est majeur. C'est ce qui contribue à l'émergence d'une culture vélo. Ces trajets récréatifs et ces cyclistes récréatifs ou sportifs peuvent et doivent maintenant être « transformés » en cyclistes quotidiens. Le terreau est fertile.

Dans le document du Plan directeur du réseau cyclable (2008), on parle de capital santé, économique, social et environnemental du vélo. Tout y est. Il faut maintenant passer à l'action, planifier autrement à long terme, intégrer le vélo dans la chaîne de la mobilité et poser des gestes concrets à court terme. Nous avons fait référence à 2011 pour certains éléments du lien Sainte-Foy/Québec. Le déploiement, également en 2011, d'un certain nombre de stationnements vélo sur rue est nécessaire.

Avec son *Plan de mobilité durable*, la Ville de Québec a les moyens de se positionner parmi les villes modernes, en Amérique du Nord et en Europe, qui ont pris le pari que l'amélioration de la vie en ville passe par de nouvelles formes de mobilité. La question du financement de ce plan audacieux demeure évidemment un enjeu. Mais étant donné que les aménagements en faveur des modes actifs requièrent des budgets modestes, si on les compare aux infrastructures routières, nous croyons que plusieurs éléments de ce plan peuvent être amorcés graduellement avec la mise en action du *Plan directeur du réseau cyclable*.

Enfin, la mobilisation est une des clés du succès d'un plan de mobilité ambitieux. Pour maximiser la progression du vélo à Québec, il est impératif de réunir les forces vives et ne pas négliger de mettre à profit l'expertise des organisations qui sont en mesure de contribuer aux réflexions et aux travaux qui permettront de gagner ce pari de la mobilité durable.