

Commentaires de Vélo Québec sur le Plan directeur du transport actif de la Ville de Sherbrooke

3 novembre 2015

Introduction

Le vélo dans l'avenir des villes

En septembre 2013, Vélo Québec publiait *Le vélo dans l'avenir des villes*, un document qui avait pour objectif d'inspirer les administrations municipales dans le déploiement d'une stratégie visant à accroître la part modale du transport actif. Une stratégie qui ne se limiterait pas à améliorer la situation des gens qui marchent ou qui se déplacent déjà à vélo sur le parcours quotidien du travail ou de l'école, mais une stratégie qui amènerait de nouvelles personnes à opter pour la mobilité active. Puisque l'expérience récente le démontre : plus il y a de pistes et d'aménagements dédiés, plus les gens sont nombreux à se déplacer à vélo. Pour en assurer le succès, il faut que le réseau soit cohérent, qu'il permette les déplacements entre les pôles d'emploi, vers rues commerçantes et les écoles.

Même si le document de 2013 ne s'adressait pas directement à la Ville de Sherbrooke, les principes évoqués demeuraient transposables à peu près partout, avec deux idées maitresses, toujours d'actualité :

- **Accroître** significativement la **part du vélo** dans les déplacements des Québécois en visant 5 % pour l'ensemble des villes du Québec.
- **Investir** de façon substantielle dans les aménagements cyclables et la modération de circulation.

Ces deux idées s'accompagnaient chacune d'une série de propositions qu'il est possible ici d'adapter au contexte sherbrookois.

1•Fixer une cible dans l'augmentation de la part modale

Le PDTA contient la mention suivante :

« À terme, le réseau cyclable proposé offrira un lien cyclable utilitaire à moins de 300 mètres d'un logement pour 80 % des logements sur le territoire urbain sherbrookois. »

Nous proposons d'y greffer un objectif double :

- déterminer un objectif d'augmentation de la part modale du vélo. Par exemple, viser 3,5% d'ici 2021;
- viser un objectif de pourcentage de rues avec aménagements cyclables ou avec modération de circulation. Par exemple, 50% des rues d'ici 2021.

2•-Déterminer une cible budgétaire.

Actuellement le PDTA indique : « Une priorisation annuelle devra ainsi être proposée en fonction des opportunités, des disponibilités budgétaires et des besoins. »

Nous proposons que la Ville de Sherbrooke établisse plutôt une stratégie budgétaire qui fera changer les choses et qui appuiera l'objectif d'augmentation de la part modale du vélo. Nous proposons de viser un objectif d'investissement minimal de 1M\$ à 2M\$ annuellement pour les trois prochaines années et qu'au terme de cette période une évaluation soit faite.

L'énoncé de vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social du territoire a inscrit, parmi ses stratégies, de privilégier les transports actifs et collectifs. Voilà pourquoi des budgets adéquats doivent être consentis

3•Un plan qui s'appuie sur des objectifs solides

Nous réitérons ici des préoccupations qui ont été soulevées lors des premières étapes de consultation sur le PDTA. Plus particulièrement :

- Aménager de la manière la plus directe possible et assurer la desserte des pôles de destination
- Relier les tronçons existants
- Compter sur un réseau utilitaire efficace et bien entretenu
- Conserver les liens intermunicipaux existants
- Sécuriser la traversée des intersections
- Accorder une attention particulière aux parcours scolaires
- Augmenter les saisons d'utilisation du réseau cyclable.
- S'assurer de la mise aux normes des aménagements existants.
- Assurer confort et sécurité sur les ponts et dans les viaducs
- Privilégier les pistes et les bandes unidirectionnelles
- Éliminer les voies de virages à droite pour automobiles

4•Parler de mobilité à vélo

Le projet de PDTA fait la distinction entre les déplacements de type récréatif et de type utilitaire. Nous ne croyons pas que cette nuance devrait conditionner l'élaboration du PDTA ni son déploiement.

-Un déplacement à vélo entre la maison et un parc (pour aller jouer au soccer, faire un pique-nique...ou pour rejoindre la piste cyclable sur le bord de l'eau) est un déplacement UTILITAIRE, comme le serait le même déplacement effectué en auto (avec le vélo sur un support si on se rend à la piste cyclable). Idem pour se rendre chez un ami.

-Un axe cyclable conçu comme récréatif peut très bien être utilisé à des fins de transport s'il correspond à un corridor permettant de réaliser plusieurs déplacements se faisant actuellement par un autre mode de transport. C'est le cas d'éventuels raccordements permettant d'accéder aux pistes cyclables dites « récréatives ».

-L'utilisation d'un corridor à des fins de loisirs permet d'en faire découvrir le potentiel à des fins de transport et accroît le confort et la sécurité de tous les cyclistes, y compris ceux qui se déplacent à des fins de transport, par l'effet du nombre : il est plus agréable de circuler avec d'autres cyclistes et on a alors un plus grand sentiment de sécurité.

5•Une approche à valoriser, des mythes à déboulonner !

À notre avis, l'amélioration de la mobilité à vélo sur le **territoire de Sherbrooke** doit s'appuyer 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. 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 et cyclistes

Le Code de la sécurité routière donne la priorité aux autobus sur les autres modes de transport. L'amélioration de la mobilité à vélo doit se faire sans restreindre celle des usagers du transport en commun, mais une cohabitation harmonieuse doit être favorisée. La sensibilisation des chauffeurs et des cyclistes peut favoriser cette cohabitation harmonieuse sur les rues en général et dans les voies réservées, de façon plus particulière.

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). Nous sommes pragmatiques et argumentons plutôt à partir des gains réels qui peuvent être faits.

La **distance** est souvent un enjeu. Au moment de la prise de données dans *L'état du vélo au Québec en 2010 – Zoom sur Sherbrooke*, près de la moitié des travailleurs habitaient à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail, avec des distances moyennes parcourues en voiture de 5,4 kilomètres. C'est sur ce type de trajets que nous proposons de travailler pour augmenter les parts modales de la mobilité active.

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 Sherbrooke 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 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 Sherbrooke 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.

Bien sûr, on ne refera pas la **topographie** de Sherbrooke. 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. À Berne, en Suisse, où le relief est bien réel, un magnifique passage en lacets a été aménagé pour gravir le plateau de la vieille ville depuis les rives de l'Aar. À Québec, une piste cyclable de ce type est en cours de réalisation à proximité de la Côte Gilmour, entre les rives du Saint-Laurent et le Parc de Champs de Bataille.

En conclusion, nous nous réjouissons de la démarche entreprise par la Ville de Sherbrooke. Il faut bien voir cependant que les objectifs de ce plan vont de pair avec des changements de comportements qui ne pourront se faire sans une volonté ferme de l'administration de la Ville et sans non plus les investissements requis. Nous le disons une fois de plus. L'enjeu n'est pas simplement d'améliorer le sort de gens qui se déplacent à vélo. Il faut offrir une possibilité réelle à tout ceux et celles qui souhaiteraient le faire mais qui ne le font pas, faute d'infrastructures adéquates. C'est avec cette prémisse que des gains réels seront obtenus.

Vélo Québec – 3 novembre 2015