



Le vélo dans l'avenir des villes

**Propositions 2014-2021
de Vélo Québec**

Septembre 2013



Des élections municipales importantes

Vélo Québec profite des élections municipales qui ont lieu en novembre prochain partout au Québec pour soumettre quelques idées visant **à faire plus de place au vélo dans nos villes**. L'expérience récente démontre clairement que lorsque des aménagements sont faits pour favoriser le transport à vélo, le nombre de cyclistes en ville augmente systématiquement. Et ce, encore plus, quand on bâtit un réseau cohérent qui permet les déplacements vers les pôles d'emploi, les rues commerçantes et les écoles. Plus il y a de pistes, plus les gens seront nombreux à se déplacer à vélo. C'est mathématique.

Pour aider les villes du Québec à accroître les déplacements à vélo, Vélo Québec leur propose un plan qui repose essentiellement sur deux idées maîtresses :

- ① Accroître significativement la part du vélo dans les déplacements des Québécois en visant 5 % pour l'ensemble des villes du Québec.
- ② Investir dans les aménagements cyclables et la modération de circulation.

Ces idées comprennent chacune une série de propositions concrètes applicables dans tous les milieux urbains.

Nous avons fixé un horizon de huit ans (2014-2021) aux villes du Québec pour réaliser ces propositions. Deux mandats nous semblent suffisants pour planifier et développer efficacement le transport actif dans toutes les villes du Québec, indépendamment de leur taille. Nous attendons des élus un engagement ferme envers le vélo et le courage politique de changer les choses.

D'ici 2021, nous souhaitons que le Québec pose des gestes pour favoriser le transport actif, améliorer l'offre de transport collectif, diminuer l'espace consacré à l'auto en solo et réduire les gaz à effet de serre. En un mot, les villes de demain doivent être plus conviviales en accordant notamment plus de place aux vélos et moins aux autos.



L'état du vélo dans nos villes

Le Québec compte une population de 8 millions d'habitants concentrés autour du 45^e parallèle, dans la vallée du fleuve Saint-Laurent. Malgré ses hivers rigoureux qui imposent un important ralentissement de l'activité cycliste, le Québec a bâti une culture cycliste unique en Amérique du Nord.

L'enquête *L'état du vélo au Québec en 2010*¹ nous révèle les informations suivantes.

- ⊙ Le Québec compte 4 millions de cyclistes;
- ⊙ Depuis 2005, le nombre de cyclistes adultes a augmenté de 19 %;
- ⊙ Deux millions d'adultes font du vélo au moins une fois par semaine;
- ⊙ 1,3 million de personnes font régulièrement ou occasionnellement des déplacements utilitaires à vélo;
- ⊙ Entre 2000 et 2010, la proportion de cyclistes qui utilisent le vélo à des fins de transport est passée de 18 à 37 % au Québec et de 25 à 53 % à Montréal.

Pourcentage des cyclistes qui utilisent leur vélo à des fins de transport

	2010
MONTRÉAL	53 %
LAVAL	46 %
QUÉBEC	40 %
LONGUEUIL	39 %
MOYENNE QUÉBÉCOISE	37 %
GATINEAU	36 %

- ⊙ Le réseau cyclable québécois a pratiquement doublé de 2000 à 2010, passant de 5000 à 9250 kilomètres.
- ⊙ L'aménagement d'environnements plus favorables contribue à accroître la popularité du vélo dans toutes les régions du Québec.
- ⊙ Plus de deux Québécois sur trois (70 %) seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires. Aussi, 84 % des Québécois se disent d'accord pour que le réseau de pistes cyclables soit davantage développé dans leur municipalité².

L'usage du vélo connaît une croissance fulgurante. La fréquentation des pistes cyclables a augmenté de 30 % entre 2011 et 2012. Les pistes cyclables sont tellement populaires que des bouchons de circulation s'y forment aux heures de pointe.

- Montréal complètement vélo,
La Presse, 13 août 2012



Lancée en 2007, la Route verte s'étend maintenant sur plus de 5000 kilomètres. Très populaire auprès des cyclistes, elle a suscité rapidement l'intérêt de plus de 300 municipalités et MRC qui ont participé à son aménagement. Dans plusieurs cas, la Route verte a été l'élément déclencheur d'une implication municipale auprès des cyclistes.

Les aménagements cyclables réalisés par les villes sont vite devenus très populaires au Québec. C'est par milliers et par centaines de milliers que les cyclistes prennent d'assaut les pistes à Montréal, Gatineau, Longueuil, Laval, Québec, Lévis, Sherbrooke, au Lac-Saint-Jean et partout ailleurs. On sent les gens stimulés par le vélo : plus ils en découvrent les possibilités, plus ils veulent pédaler. La demande dépasse l'offre. Les villes doivent en être conscientes et agir en conséquence.

De 1987 à 2010, le nombre de vélos a plus que doublé au Québec. Quant au nombre de cyclistes réguliers, il a augmenté de 50 %. Fait intéressant, on a constaté sur la même période une diminution de 58 % du nombre de décès reliés aux accidents cyclistes. De plus, les blessures graves ont chuté de 72 % et les blessures légères de 52 %. L'évolution se fait donc dans le bon sens.

Les études démontrent que la priorité des cyclistes est de se sentir protégé du trafic. Montréal est la preuve qu'en offrant un réseau de pistes cyclables interreliées, on augmente la pratique cycliste en ville.

- Separated bike lanes are the way,
The Globe and Mail, 22 juillet 2012

¹Vélo Québec. *L'état du vélo au Québec en 2010*, Montréal, 2011. (Vélo Québec réalise cette enquête aux 5 ans depuis 1995).

²Id. p. 15

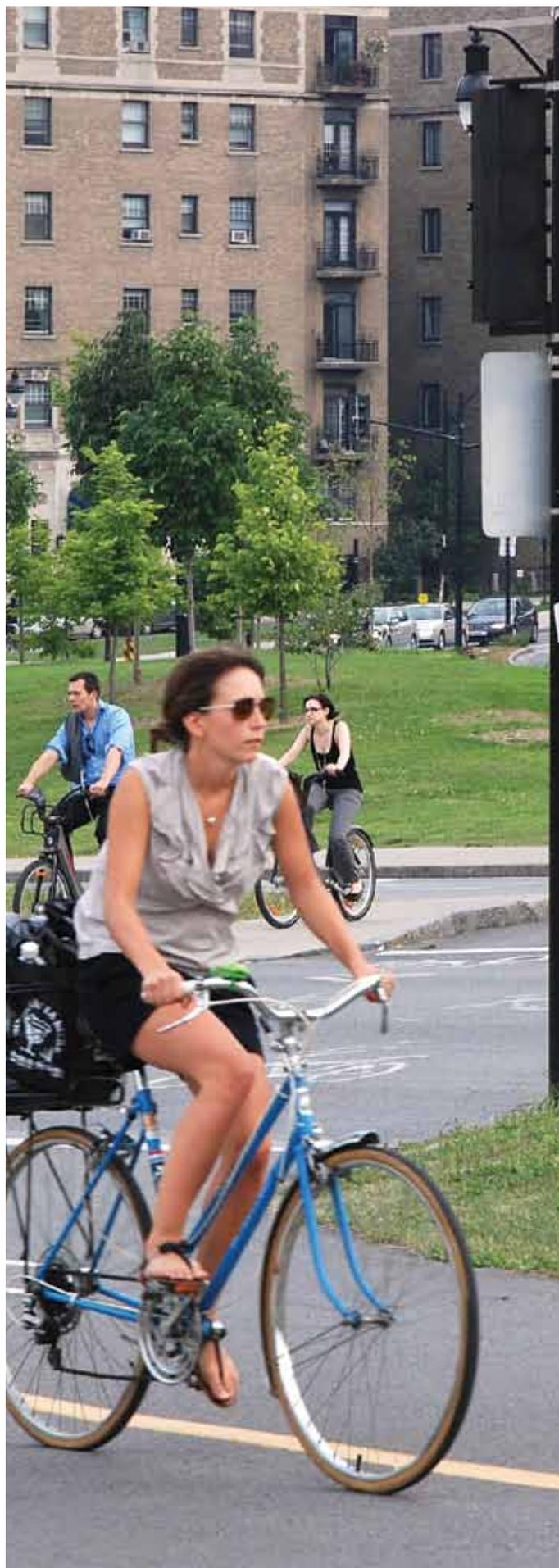
Un modèle de développement urbain périmé

L'urbanisme moderne est né et s'est développé en même temps que l'auto durant le 20^e siècle. En aménageant l'espace public pour répondre aux besoins de l'automobile, les villes ont privé progressivement la rue de son activité sociale axée sur les services de proximité et le transport en commun. La ville traditionnelle où on pouvait tout faire à pied, à vélo, en tramway ou en autobus s'est progressivement transformée en ville *moderne* bardée de grands boulevards, de terrains de stationnement et d'autoroutes. Parallèlement, la population s'est déplacée progressivement vers les banlieues conçues en fonction des déplacements en automobile.

Ce modèle de développement qui consomme beaucoup d'espace et crée de la congestion routière a commencé à être remis en question au début des années 70. Est apparu alors un nouvel urbanisme qui prône l'amélioration de l'environnement urbain et une densification des milieux de vie pour rapprocher la population des services. Vélo Québec se reconnaît dans cet urbanisme qui favorise les déplacements actifs. Nous souhaitons que les villes rendent leurs rues plus sécuritaires et conviviales et qu'elles incitent les gens à se déplacer à pied, à vélo ou en transport en commun. Tout récemment, l'adoption des plans métropolitains d'aménagement et de développement (PMAD) de Montréal et de Québec et le projet de *Politique de mobilité durable du ministère des Transports du Québec*³ ont confirmé qu'il fallait densifier et orienter prioritairement le développement de nos villes en fonction de la mobilité active et des transports publics.

Les familles avec jeunes enfants et une bonne proportion de la clientèle adulte et aînée se déplacent en vélo principalement sur les pistes et bandes cyclables. En ce sens, le prolongement du réseau cyclable entraîne une double conséquence : l'amélioration de l'attrait du vélo comme mode de déplacement sécuritaire et l'encouragement à la mobilité active.

- Rimouski ville active, 2011



³Ministère des Transports du Québec. *Politique québécoise de mobilité durable* – Document de consultation, Québec, 2013.

La réalité cycliste en ville

Les mesures pour favoriser les déplacements actifs varient beaucoup d'une ville à l'autre. Les problèmes sont nombreux et récurrents : trop peu d'investissements publics dans le transport actif en général, aménagements cyclables pas toujours fonctionnels et sécuritaires, liens cyclables manquants, signalisation déficiente, stationnements pour vélos insuffisants ou de conception inadéquate, encore trop peu de compatibilité avec le transport collectif et difficulté de cohabitation avec les automobiles. Dans les villes du Québec (et ceci inclut celles qui ont adopté des plans de mobilité active ou durable), les mesures concrètes pour améliorer la circulation à vélo de façon *significative* se font encore attendre. En fait, la part modale du vélo en ville est de l'ordre de 1 à 9 % au Québec, alors que de 30 à 55 % des déplacements inférieurs à un kilomètre s'y font en auto. Manifestement, il y a place à amélioration.

En fait, le principal problème est que le vélo n'est généralement pas considéré sérieusement comme un mode de transport. À Montréal, il a fallu l'arrivée d'un service de vélos en libre-service comme BIXI (4,4 millions de déplacements en 2012!) pour que tous constatent l'accessibilité et l'efficacité du vélo comme mode de transport urbain. Paradoxalement, l'augmentation de la présence de cyclistes en ville contribue à améliorer leur sécurité, ceux-ci étant plus visibles et conséquemment mieux respectés.



L'ère du transport actif

De nos jours, la réduction des gaz à effet de serre et les notions de transport actif, de mobilité durable et l'adoption de saines habitudes de vie font partie du discours des élus à tous les paliers. D'ailleurs, plusieurs villes du Québec (Gatineau, Laval, Longueuil, Montréal et Rimouski) ont pris position pour le vélo dans leur plan de mobilité durable. Une fois cette intention affirmée, il reste à intégrer le tout systématiquement aux processus de planification de la mobilité des personnes.

Donner plus de place aux vélos sur l'espace public signifie évidemment de changer la façon dont on conçoit l'usage de l'auto solo. Dans les nouveaux quartiers, on doit voir le rôle du vélo dès la phase de conception, ce qui est manifestement plus efficace que d'avoir à tout reprendre quelques années plus tard. Dans l'environnement bâti et sur les chaussées existantes, intégrer le vélo est plus simple qu'on ne le croit. L'expérience démontre de plus en plus que le retrait de quelques espaces de stationnements, la réduction des largeurs de voies automobile ou même l'élimination d'une voie de circulation ne provoque pas le chaos appréhendé ni le déclin du commerce que prédisent certains. Même dans des villes américaines ultra-motorisées, la technique de *mise à la diète* (road diet) fait des petits un peu partout en diminuant l'espace consacré à l'auto et en augmentant celle dédiée au vélo. Ces décisions demandent un certain courage politique et un réel engagement envers le transport actif. Mais n'est-ce pas la suite logique à tous ces plans sur la mobilité durable?

À ceux-ci s'ajoute le projet de Plan de mobilité durable du ministère des Transports du Québec qui reconnaît l'importance d'augmenter la part des transports actifs dans les déplacements utilitaires. Le ministère y affirme que « les transports actifs ne comportent que des avantages et... n'entraînent que des bénéfices pour la collectivité ».

Tout est donc en place pour que les choses changent et que le ministère des Transports et les municipalités agissent en fonction des mêmes objectifs. Un financement adéquat et récurrent, une mise à jour du Code de la sécurité routière et des engagements fermes sont attendus de nos élus.

Les propositions 2014-2021 de Vélo Québec

Accroître significativement la part du vélo dans les déplacements des Québécois

1. Viser une part modale du vélo de 5 % dans les villes du Québec.
2. Viser une part modale du vélo de 10 % dans les arrondissements centraux de Montréal⁴ (qui comptent 700 000 habitants).
3. Viser une part modale de 15 % dans le Plateau Mont-Royal.

Investir dans les aménagements cyclables et la modération de circulation

Pour accroître la part modale du vélo, il faut accroître les réseaux cyclables et les rues où il est agréable de circuler à vélo.

4. Viser un objectif de 50 % de rues dotées de voies cyclables ou de modération de circulation.
5. Consacrer 2 % du budget de transport des municipalités aux aménagements cyclables (vélorues⁵, pistes et bandes cyclables), notamment pour développer les réseaux et mettre aux normes les aménagements désuets et vieillissants.
6. Consacrer 2 % du budget de transport des municipalités à la modération de circulation et à l'aménagement de rues piétonnes, de zones de rencontre et de zones 30.
7. Consacrer 1 % du budget de transport des municipalités à l'amélioration de la sécurité aux intersections, à l'aide de feux prioritaires pour piétons et cyclistes, de marquage sur la chaussée et de zones de refuge pour les vélos (sas vélo).
8. Autoriser la circulation à vélo sur les voies réservées aux autobus.
9. Assurer une offre de stationnement vélo adéquate pour satisfaire les besoins :
 - a. de l'équivalent de 5 % des usagers, des employés et de la clientèle des immeubles municipaux et publics;
 - b. des clients des rues commerçantes, à raison de 5 à 20 places de stationnement vélo sur trottoir ou dans la rue par 100 m de façade commerciale sur ces rues;
 - c. des usagers du transport en commun, en implantant :
 - des stationnements vélo à tous les stationnements incitatifs des 9 sociétés de transport;
 - une nouvelle vélostation par année dans le réseau de train de l'AMT;
 - une nouvelle vélostation par année dans le réseau de métro de la STM.
10. Imposer par réglementation un nombre minimal de places de stationnements vélo dans toute nouvelle construction.
11. Installer des supports à vélo sur les autobus des 9 sociétés de transport en commun membres de l'ATUQ (Montréal, Québec, Laval, Longueuil, Gatineau, Sherbrooke, Trois-Rivières, Lévis, Saguenay).
12. Augmenter la plage horaire de l'accès au métro et aux trains de banlieue en vélo.

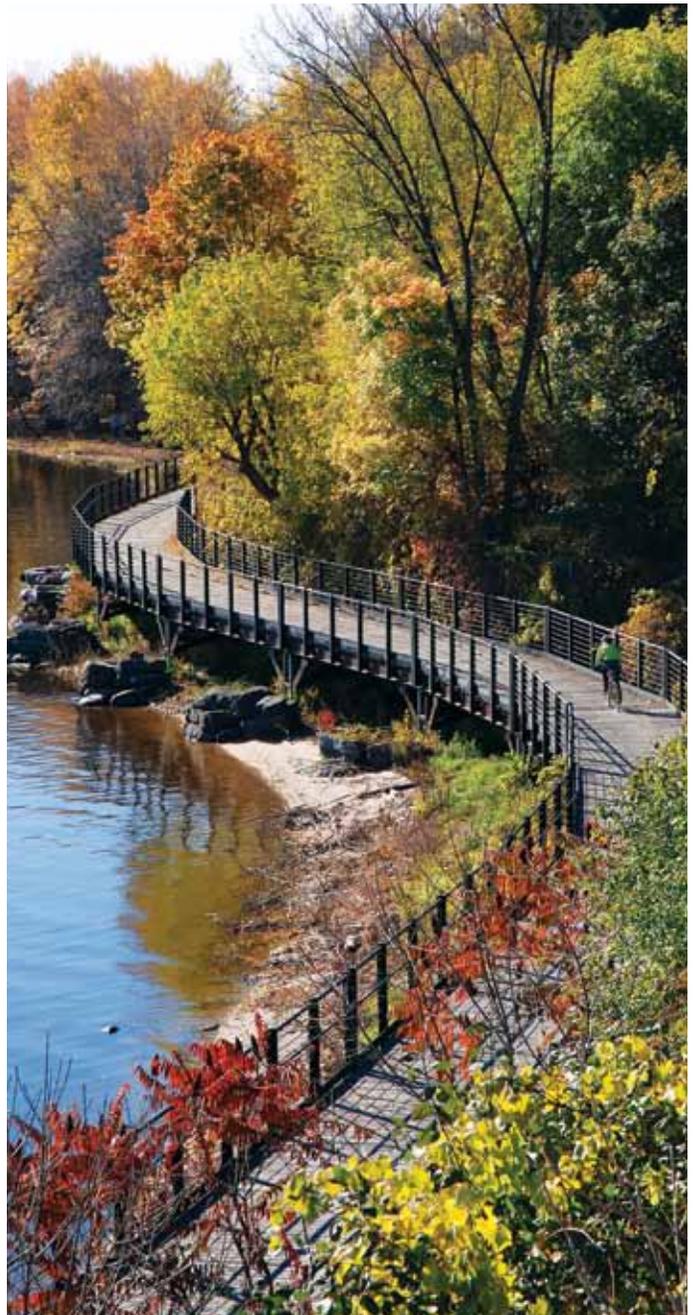
⁴Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Le Plateau-Mont-Royal, Le Sud-Ouest, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Outremont, Rosemont–La Petite-Patrie, Verdun, Ville-Marie et Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension.

⁵Vélorues : rues locales aménagées pour favoriser la circulation de transit des cyclistes et décourager la circulation de transit des automobiles.

À vélo à Gatineau

Bien que les villes de Gatineau et d'Ottawa soient liées à bien des égards dans la vie de tous les jours, les parts modales du vélo à Gatineau sont continuellement en deçà de celles d'Ottawa. Bien que comparables, voire supérieures, à d'autres villes du Québec (Sherbrooke et Québec, notamment), les modes actifs à Gatineau n'atteignent tout simplement pas les niveaux attendus d'une ville qui était à la fin des années 1980 l'un des fleurons du Québec en la matière. Pourtant, le potentiel est grand et toujours présent. Près du tiers des travailleurs (32 %) habitent à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail : ce qui représente 36 000 personnes. Si on considère qu'un fort pourcentage des déplacements à vélo (88 %) se fait sur le réseau cyclable, on peut penser que l'amélioration et l'augmentation du réseau cyclable vers les lieux de destination pourrait convaincre un certain nombre de citoyens de se mettre au vélo pour les déplacements vers le travail, les études et les courses!

Dans le diagnostic posé dans le document de consultation de la ville sur le Plan de déplacements durables, on souligne que «la faible part de marché des actifs reflète une forme et un design urbains encore axés sur l'automobile (...)». Nous ajouterons que la Ville de Gatineau est probablement bien intégrée au réseau de sentiers récréatifs de la Commission de la Capitale nationale, mais qu'en revanche, la géométrie des voies automobile au centre et à proximité du centre-ville laisse très peu de place à la circulation à vélo.



Quelques données

À Gatineau, 91 000 personnes font du vélo (soit 48 % de la population adulte), ce qui se situe légèrement sous la moyenne québécoise. En 2010, on comptait 65 % des jeunes Gatinois de 6 à 17 ans qui faisaient du vélo au moins une fois par semaine. Comme dans la plupart des centres urbains du Québec, on note à Gatineau un bon nombre de déplacements qui font moins de 5 kilomètres. Quelques autres indicateurs :

- ⊙ 5,5 km : la distance moyenne parcourue par les cyclistes de Gatineau dans leurs déplacements utilitaires;
- ⊙ 1,4 % : proportion des déplacements à vélo (ensemble du Québec : 1,4 %);
- ⊙ 848 km : distance annuelle parcourue par les cyclistes de Gatineau.

Les propositions de Vélo Québec et d'Action vélo Outaouais

Le document de consultation sur le *Plan de déplacements durables* (PDD) de Gatineau renferme d'excellents principes et est exhaustif, notamment sur les façons de promouvoir le transport actif. La ville y souhaite renverser la tendance et faire passer de 1,4 à 3 % la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens. Nous estimons que la ville doit augmenter cet objectif à 5 % et accélérer le rythme de réalisation des travaux en conséquence.

Il est également question dans le PDD de la mise sur pied de comités qui viendront soutenir le travail de la Ville de Gatineau. Malgré certaines déceptions vécues au cours des dernières années, Action vélo Outaouais et Vélo Québec accueillent favorablement de tels mécanismes de dialogue entre les cyclistes et les représentants de la Ville de Gatineau.

Nous saluons la mise à jour du plan directeur des voies cyclables de 2007. Mais il y a lieu de se questionner sur les montants prévus pour mettre en œuvre les différents aménagements (environ 1M\$ par an) et proposons que la Ville de Gatineau augmente son budget d'aménagement de voie cyclable à 2M\$ afin d'atteindre ses objectifs. De plus, la Ville de Gatineau doit consacrer davantage de ressources humaines tant au niveau de la planification et des liens avec les cyclistes qu'au niveau des ressources techniques qui pourront assurer les suivis nécessaires pour atteindre les échéanciers.



Des aménagements à réaliser

- ⊙ Le raccordement du réseau. Bien qu'il s'agisse ici de plusieurs petits chantiers, les tronçons manquants constituent une problématique majeure et récurrente pour les cyclistes. Le plan directeur des voies cyclables devra s'y attarder de façon prioritaire.
- ⊙ La réalisation des aménagements cyclables prévus et recommandés par le BAPE dans le cadre des travaux de réaménagement du chemin Pink et ceux de la rue Jacques-Cartier.
- ⊙ Les liens du réseau de voies cyclables de la Ville de Gatineau avec la voie cyclable du Rapibus (projet de la STO) s'étendant du secteur Gatineau au secteur Hull. Ceci permettra d'assurer des accès en provenance des quartiers résidentiels vers les pôles de travail situés en grande partie dans le secteur Hull et Ottawa centre. De plus, nous encourageons fortement la Ville de Gatineau et la Société de transport de l'Outaouais à promouvoir de façon importante cet aménagement cyclable de grande qualité et unique au Québec.

Nous sommes convaincus qu'en y consacrant les ressources (comme on le fait dans toutes les villes du monde où l'on choisit de mettre le vélo de l'avant), on peut rapidement poser des gestes qui permettront de :

- ⊙ formaliser l'accès vélo au centre-ville;
- ⊙ étendre le réseau cyclable pour que l'ensemble des résidents de Gatineau aient accès à des infrastructures cyclables les amenant rapidement à destination.

Enfin, nous tenons à souligner l'importance pour la Ville de soutenir les nombreuses initiatives du milieu cycliste notamment la présentation du Réseau vélo-boulot qui vise à sensibiliser la population aux bienfaits des déplacements actifs et de soutenir les travailleurs qui s'engagent à prendre régulièrement leur vélo pour aller au travail, la vélo patrouille de Vélo services ainsi que le déploiement de la Route verte sur son territoire.

Action vélo Outaouais et Vélo Québec croient au grand potentiel de la Ville de Gatineau à retrouver son statut de ville conviviale aux cyclistes et de destination vélo par excellence au Québec. Ne reste maintenant pour elle qu'à donner suite à ses ambitions en y consacrant les ressources nécessaires et, surtout, l'engagement politique pour concrétiser sa vision du développement vélo.

À vélo à Laval

Même s'il subsiste encore quelques petites routes bucoliques, se déplacer à vélo d'un quartier à l'autre à Laval n'est pas toujours de tout repos. Le territoire lavallois dispose d'un réseau cyclable à vocation principalement récréative. Pour ceux et celles qui choisissent de se déplacer quotidiennement à vélo, vers le travail ou l'école, les barrières physiques sont nombreuses : autoroutes, grands boulevards, voies ferrées, bref tout pour rendre les trajets compliqués et inconfortables. La Route verte, qui traverse l'Île Jésus du nord au sud, est ce petit oasis qui, malgré son caractère récréatif, offre un axe de déplacement quotidien pour plusieurs. Autre bonne nouvelle : les Lavallois veulent des pistes! Lorsque l'on demande aux citoyens de Laval, cyclistes ou non, si ce réseau devrait être plus développé, 91 % d'entre eux se disent tout à fait d'accord (58 %) ou assez d'accord (33 %).

En adoptant récemment son *Plan de mobilité active*, Laval entend donner une meilleure place aux déplacements actifs à pied et à vélo, en complément avec les transports publics.

Quelques données

À Laval, 129 000 personnes font du vélo (soit 46 % de la population adulte), dont 37 000 de façon assidue pour des fins de transport. En 2010, on comptait 81 % des jeunes Lavallois de 6 à 17 ans qui faisaient du vélo. Quelques autres indicateurs :

- ⊙ 4 km : distance moyenne parcourue par les cyclistes de Laval dans leurs déplacements utilitaires;
- ⊙ 0,7 % : proportion des déplacements à vélo vers le travail (ensemble du Québec : 1,4 %);
- ⊙ 744 km : distance annuelle parcourue par les cyclistes lavallois;
- ⊙ 55 % des déplacements de moins de 1 km se font en automobile;
- ⊙ 175 km : le réseau cyclable actuel.

Le point de vue de Vélo Québec

Vélo Québec a été associé à la réalisation du *Plan de mobilité active de Laval* et nous sommes convaincus que les objectifs et les principes qu'il soutient vont définitivement dans la bonne direction. Il ne manque que l'appui et le leadership de la prochaine administration pour qu'il puisse être mis en application, de même que des objectifs temporels plus audacieux.

Les principes de base du plan sont clairs : reconnaître et légitimer les déplacements à vélo, assurer la connectivité des chemins cyclables d'un quartier à l'autre, prévoir de façon systématique l'intégration des déplacements à vélo dans les nouveaux quartiers. Tout est là. Reste l'application concrète et efficace de ces principes.



Les propositions de Vélo Québec

Viser des objectifs plus ambitieux

L'objectif principal du plan est de doubler la part modale de la mobilité active dans son ensemble. Pour le vélo, la part modale dans les déplacements vers le travail est actuellement de 0,7 %. Doubler la part modale en 20 ans, c'est bien peu. Nous proposons un plan plus audacieux qu'il est définitivement possible de déployer pour une ville de la taille de Laval. Pour ce qui est du vélo seul, nous croyons qu'il faille viser une part modale de l'ordre de 4 à 5 %, pour les quartiers centraux de Laval. Nous estimons que Laval est en mesure d'ajouter 25 km d'aménagements cyclables par année dans les 8 prochaines années.

Plus précisément, nous proposons que le *Plan de mobilité active* mette l'accent sur l'aménagement d'axes cyclables vers les grands pôles de destination que sont les trois stations de métro, le Cégep Montmorency, la Cité de la Santé et le parc industriel. Ce rabattement des clientèles dans un rayon de quelques kilomètres seulement (3-5 km) peut avoir un effet considérable sur l'augmentation de la part modale à vélo et ce, à très court terme.

Marquer le coup dès 2014

La mise en place, dès 2014, d'une première phase du *Plan de mobilité active* est essentielle pour assurer toute la crédibilité à l'ensemble de la démarche. Aussi, la place du vélo doit apparaître sur chaque nouveau projet de la ville ou projet de développement domiciliaire qui réclame des permis de construction. C'est à la façon dont Laval intégrera le vélo à son développement urbain en général qu'on jugera de la crédibilité du Plan de mobilité active et de toute la démarche **ÉVOLUCITÉ**.



À vélo à Longueuil

Longueuil a jeté les bases de son réseau cyclable vers la fin des années 1990, ce qui en a permis l'émergence d'une culture cycliste. Avec 57 % des adultes qui font du vélo, le taux de pratique à Longueuil est légèrement supérieur à la moyenne québécoise. La ville s'est souciée de planifier et de mettre en place des liens cyclables avec les municipalités voisines, notamment pour la réalisation de la passerelle au-dessus des autoroutes 112-116 et pour la navette fluviale vers Montréal. Mais il reste encore beaucoup à faire pour relier entre eux les arrondissements qui sont souvent isolés par des barrières infranchissables à vélo.

Quelques données

À Longueuil, 101 000 personnes font du vélo, soit 57 % de la population adulte. De ce nombre, plus du tiers sont des cyclistes assidus qui en font plus d'une fois par semaine. On comptait 80 % de jeunes Longueillois de 6 à 17 ans qui faisaient du vélo.

Voici quelques autres indicateurs :

- 1,7 % : part modale des déplacements à vélo;
- 597 km : distance annuelle parcourue par les cyclistes longueillois;
- 3,2 km : distance moyenne parcourue à vélo par les cyclistes longueillois dans leurs déplacements utilitaires;
- 92 % des cyclistes longueillois utilisent le réseau cyclable de la Ville.



Le point de vue de Vélo Québec

Le réseau longueillois a vieilli. Il a non seulement besoin d'être étendu, mais ses tronçons actuels doivent être raccordés entre eux. Les cyclistes se plaignent souvent que les pistes les font tourner en rond dans les quartiers résidentiels, alors qu'elles sont carrément absentes sur les artères à haut débit de circulation. Le réseau actuel compte 151 km de voies cyclables, la plupart permettant de se déplacer à vélo relativement bien d'est en ouest. Le problème est surtout dans l'axe nord-sud, à proximité des zones industrielles et commerciales, aux intersections des boulevards Roland-Therrien, Fernand-Lafontaine, Curé-Poirier, Taschereau et Vauquelin. L'accès au métro Longueuil et au pont Jacques-Cartier par l'est est toujours aussi problématique, même si tout le monde s'entend pour dire qu'il doit être corrigé.

La Ville possède un *Plan de mobilité active* qui est bien fait et qui présente de façon claire les problèmes de la circulation à vélo sur le territoire en utilisant notamment les données d'un sondage auprès des cyclistes. La Ville y identifie les solutions à apporter, mais se donne jusqu'en 2035 pour doubler la longueur du réseau cyclable de 150 km. C'est vraiment très peu : nous croyons que Longueuil doit prendre les moyens pour viser une part modale du vélo de 5 % dans les 8 prochaines années en accélérant significativement la réalisation des actions prévues dans son *Plan de mobilité active*.



Les propositions de Vélo Québec

- Concevoir et mettre en valeur un réseau cyclable utilitaire relié au réseau résidentiel existant et permettant de rejoindre rapidement et en sécurité les pôles d'emploi, notamment les zones industrielles et les grandes institutions scolaires.
- Offrir un accès sécuritaire au pont Jacques-Cartier et au métro depuis le fleuve et le réseau routier.
- Rajeunir le réseau existant en le rendant conforme aux normes :
 - Sécuriser les intersections le long des boulevards Roland-Therrien, Fernand-Lafontaine, Curé-Poirier, Taschereau et Vauquelin.
 - Améliorer la signalisation, notamment sur la Route verte, sur les axes majeurs et à la sortie du pont Jacques-Cartier où une confusion existe avec la signalisation de la Route verte.
 - Accélérer le marquage des pistes cyclables au printemps.
- Consolider la Route verte
 - Créer des liens sécuritaires avec Saint-Bruno, Boucherville et les arrondissements séparés par l'axe des routes 112 et 116.
 - Favoriser l'accès au fleuve par des passerelles conçues pour des déplacements à vélo.
 - Corriger l'interruption du lien cyclable à la hauteur de la marina de Longueuil sur la piste longeant le fleuve.



De façon spécifique

- Rendre sécuritaire l'accès à vélo au métro en provenance de l'est et à partir de la piste cyclable Desaulniers (notamment par Marquette).
- Terminer la piste cyclable sur le chemin du Tremblay, entre le boulevard Jacques-Cartier et Boucherville afin de sécuriser l'accès à un pôle d'emplois important.
- Sécuriser la circulation à vélo sur le boulevard de Roberval entre Roland-Therrien et le chemin Chambly.
- Sécuriser la traversée du viaduc de l'autoroute A-20 sur De Mortagne vers Boucherville où les feux prioritaires pour piétons et cyclistes sont beaucoup trop courts. (Un cycliste y est d'ailleurs décédé lors d'un accident à l'intersection de Volta et De Mortagne il y a quelques années).
- Aux intersections, lorsque la priorité est donnée aux piétons et aux cyclistes, interdire le virage à droite au feu rouge pour les autos.
- Sécuriser l'accès à Saint-Bruno à partir de l'aéroport de Saint-Hubert avec une piste cyclable sur la route de l'Aéroport ou sur de la Savane reliée au chemin Chambly à Longueuil.
- Doter la station de métro et la gare de train à Saint-Hubert de stationnements vélo en quantité suffisante.
- Doter le métro de Longueuil d'une vélo station.
- Doter les édifices publics municipaux de stationnements vélo en quantité suffisante pour que 5 % des employés et de la clientèle puisse garer son vélo en toute sécurité.
- Assurer une offre de stationnement vélo adéquate pour satisfaire les besoins des employés et des clients des rues commerçantes, en offrant 5 à 20 places de stationnement sur trottoir ou dans la rue par 100 m de façade commerciale sur ces rues.

À vélo à Montréal

Le vélo est devenu l'un des symboles de la vie montréalaise. Suspendus aux balcons, verrouillés dans tous les stationnements disponibles ou défilant les rues par essaim, les vélos sont partout dans le paysage montréalais. Les 29 éditions du Tour de l'Île de Montréal et tout le mouvement d'animation urbaine qu'il a généré ont contribué de façon significative à la démocratisation du vélo et à la naissance d'une culture du vélo à Montréal. La mise en place des infrastructures (pistes et bandes) et l'éclosion de BIXI ont aussi joué un rôle essentiel dans le développement de la réputation de Montréal comme capitale du vélo en Amérique du Nord.



Quelques données

À Montréal, 731 000 personnes font du vélo, soit 52 % de la population adulte. De ce nombre, plus des deux tiers font du vélo plus d'une fois par semaine. En 2010, on comptait 82 % des jeunes montréalais de 6 à 17 ans qui faisaient du vélo. Quelques autres indicateurs :

- ⊙ 3,3 km : distance moyenne parcourue par les cyclistes de Montréal dans leurs déplacements utilitaires (travail, école, magasinage);
- ⊙ 2,2 % de la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail pour l'île dont :
 - 9,7 % dans l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal;
 - 4,7 % dans l'arrondissement Rosemont-La Petite-Patrie;
 - 3,8 % dans l'arrondissement Ville-Marie.
- ⊙ En 2012, les 49 000 abonnés et usagers occasionnels de BIXI ont fait 4,4 millions de déplacements.

Le point de vue de Vélo Québec

Le réseau montréalais a un beau potentiel. De fait, 86 % des cyclistes l'utilisent pour leurs déplacements. Par exemple, en 2012 on a dénombré plus d'un million de passages de cyclistes sur la piste Claire-Morissette (boul. De Maisonneuve) entre les rues Peel et Stanley. Et les voies cyclables du centre-ville et de ses abords ont connu une progression d'achalandage de plus de 72 % de 2008 à 2012.

Par contre, le rythme de progression du réseau cyclable prévu au plan de transport inquiète, alors que la Ville n'a réalisé que 186 des 400 km prévus en 5 ans. La nouvelle administration doit s'engager à réaliser ces travaux d'ici 2015, à raison de 50 nouveaux km par année.

Les propositions de Vélo Québec

⊙ De façon générale

- Viser une part modale de 5 % pour l'ensemble de l'île.
- Viser une part modale du vélo de 10 % dans les quartiers centraux qui regroupent près de 40 % de la population de l'île, soit 700 000 personnes.
- Viser une part modale de 15 % pour l'arrondissement Plateau-Mont-Royal.
- Mettre en place une stratégie et des actions afin d'offrir aux cyclistes montréalais un véritable réseau cyclable utilisable à l'année.
- Au printemps, à la fin mai au plus tard effectuer et compléter le marquage au sol des voies cyclables.
- Mettre aux normes les aménagements les plus vieux, notamment ceux des rues Gouin, Notre-Dame, Berri, Christophe-Colomb et sur la rue Rachel entre la rue Boyer et le viaduc de la voie ferrée.
- Accroître la sécurité des cyclistes dans les viaducs et tunnels qui franchissent autoroutes et voies ferrées, qui sont souvent les seuls liens entre les quartiers.
- Installer suffisamment de stationnements pour vélo sur les rues commerciales pour répondre à la demande (5 à 20 places par 100 m de façade commerciale).
- Améliorer les méthodes et les matériaux de marquage pour assurer la permanence des lignes, chevrons et sas vélo qui composent une bonne partie du réseau cyclable.
- Réaliser des vélorues⁶ dans les arrondissements centraux de Montréal.
- Élaborer les critères et mettre en place la signalisation permettant la circulation cycliste à double sens sur les rues tranquilles à sens unique, en particulier celles où le sens de circulation change d'un segment à l'autre pour décourager la circulation de transit des automobiles.

⊙ Des liens cyclables à réaliser en priorité

- Autour du parc Laurier
- Sur la rue Saint-Urbain entre la rue Sainte-Catherine et le Vieux-Montréal
- Axe du boulevard Saint-Laurent, du Vieux-Montréal à la rue Bellechasse.
- Rue De Bleury, entre l'avenue des Pins et le Vieux-Montréal.
- Lien est-ouest entre les intersections Cherrier/Berri et Saint-Laurent/Prince-Arthur.
- Boulevard De Maisonneuve, aux abords du métro Vendôme et à l'ouest de Décarie.
- Sur le boulevard De Maisonneuve entre les rues Berri et Fullum.
- Sur le chemin de la Côte Sainte-Catherine, de l'avenue Villeneuve à l'avenue du Parc, incluant le réaménagement de l'intersection des avenues du Parc et Mont-Royal.
- Axe de la voie du CP entre le pont de l'Île Perry et la rue Notre-Dame. Profiter des fêtes du 375^e de Montréal pour réaliser cet aménagement majeur pour Montréal qui permettra de traverser l'île à pied et à vélo sans intersection.



⁶Vélorues : rues locales aménagées pour favoriser la circulation de transit des cyclistes et décourager la circulation de transit des automobiles.

À vélo à Québec

Les cyclistes de Québec sont sportifs, non seulement en raison de la topographie mais également en raison du kilométrage annuel parcouru, le plus élevé parmi les sept villes qui ont été examinées par Vélo Québec dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2010*. Alors que la moyenne de kilométrage parcouru au Québec est de 624 kilomètres, les cyclistes de Québec parcourent en moyenne 1000 kilomètres!

Au fil des ans, la Ville de Québec s'est dotée d'un réseau cyclable récréatif et touristique hors du commun. Il permet de découvrir en toute sécurité et sur des aménagements de très grande qualité, l'environnement exceptionnel de la Capitale. Ce qui manque toujours cependant est un plan audacieux qui permettra d'augmenter la part de déplacements quotidiens à vélo vers les lieux d'emploi et les institutions d'enseignement. Le vélo-boulevard de la rue Père-Marquette est un début et il doit être complété. La prochaine administration municipale devra mettre les bouchées doubles et faire en sorte de concrétiser les autres actions prévues au Plan directeur du réseau cyclable.

Quelques données

À Québec, 232 000 personnes font du vélo (soit 58 % de la population adulte). Parmi ceux-ci, près de 40 % l'utilisent pour des fins utilitaires. En 2010, on comptait 84 % des jeunes de 6 à 17 ans qui faisaient du vélo. La part modale du vélo varie selon les quartiers. Étant en moyenne de 2 % dans les secteurs centraux, elle est inférieure à 1 % dans la plupart des quartiers périphériques, caractérisés par un plus fort taux de motorisation et des distances à parcourir plus grandes.

Voici quelques autres indicateurs :

- ⊙ 1 % : part modale du vélo dans les déplacements vers le travail à Québec dont;
 - 2 % dans les secteurs centraux;
 - 1 % dans les quartiers périphériques;
- ⊙ 2,8 km : distance moyenne parcourue par les cyclistes de Québec dans leurs déplacements utilitaires;
- ⊙ 624 km : distance annuelle parcourue par les cyclistes de Québec dans leurs déplacements utilitaires;
- ⊙ 84 % des cyclistes utilisent le réseau cyclable de la Ville.



Le point de vue de Vélo Québec et de Accès transports viables

En 2008, Vélo Québec a salué le projet de *Plan de mobilité durable* proposé par la Ville de Québec. Toutefois, aussitôt le document de consultation dévoilé, la controverse a éclatée à propos de l'aménagement d'une éventuelle voie cyclable sur le boulevard René-Lévesque. Bien que nous étions déçus du recul de la Ville dans cette idée, nous avons tout de même appuyé l'option alternative du «vélo-boulevard» Père-Marquette. Et force est d'admettre que le «vélo-boulevard» Père-Marquette a été LE projet vélo qui a capté l'attention de tous au cours des trois dernières années. Lorsqu'il sera complété, cet aménagement amènera sûrement une nouvelle clientèle à utiliser le vélo quotidiennement, mais il faut déjà penser à la suite.

Le plan d'action du Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec prévoyait l'ajout de 338 kilomètres de voies cyclables sur une période de 10 ans, s'échelonnant de 2009 à 2018. À la fin de l'année 2013, soit à la moitié de l'échéance du plan d'action, la Ville de Québec aura réalisé moins de 50 km de voies cyclables. Nous proposons de viser 6M\$ d'investissement par an afin de rattraper le retard pris dans la réalisation du Plan directeur du réseau cyclable. Cette enveloppe annuelle permettra d'accélérer le déploiement du réseau à raison de 50 km de voies cyclables par année au cours des 5 prochaines années.

Les propositions de Vélo Québec et de Accès transports viables

Ces investissements devront être prioritairement faits là où le potentiel de nouveaux cyclistes est le plus élevé, c'est-à-dire au centre-ville, là où le taux de motorisation est le plus faible et où les distances moyennes parcourues peuvent être plus facilement franchies à vélo. Pour ces raisons, nous proposons que soit priorisée la réalisation des liens suivants :

- ⦿ Lien Colline parlementaire/Sainte-Foy (boulevard René-Lévesque)
- ⦿ Lien est-ouest en Haute-Ville (rue Saint-Jean)
- ⦿ Lien est-ouest en Basse-ville de Québec (boulevard Charest ou rue Saint-Joseph)
- ⦿ Lien entre Limoilou et Saint-Roch (3^e Avenue/rue du Pont)

Il permettrait également de s'attaquer à l'élimination de barrières physiques qui rendent impossibles les cheminements confortables à vélo. Par conséquent, nous proposons les actions suivantes le plus rapidement possible :

- ⦿ Finaliser le lien dans l'axe du boulevard Pierre-Bertrand;
- ⦿ Créer un lien cyclable nord-sud dans l'axe de l'autoroute Robert-Bourassa (envisagé lors des travaux de réfection de l'autoroute mais non réalisé);

- ⦿ Créer un lien cyclable nord-sud dans l'axe de la rue Seigneuriale.

De la même façon, la réalisation d'un lien mécanique entre la Basse-ville et la Haute-ville, comme cela avait été annoncé en 2008, permettrait de faciliter le transit en vélo entre ces deux secteurs de la ville.

En complément au déploiement du réseau cyclable, nous proposons de revoir la politique de sécurité routière en adoptant une position forte en faveur d'un plan :

... pour l'apaisement de la circulation

Afin de permettre la cohabitation entre cyclistes et automobilistes sur la majeure partie du réseau routier, il est impératif que la Ville prenne publiquement position en faveur de tous les aménagements réduisant le débit et la vitesse de circulation sur le réseau routier secondaire et mettant de l'avant la sécurité des piétons des cyclistes.

...et multiplier les double sens cyclables

En 2013, la Ville de Québec a inauguré ses premiers double sens cyclables. Une très bonne nouvelle qui a semblé faire plaisir à plusieurs puisque ces rues ont été rapidement utilisées. Il faut souligner que ces voies à double sens sur des rues à sens unique pour les autos venaient légitimer et encadrer une pratique déjà existante. Il est essentiel que d'autres double sens cyclables soient rapidement mis en place, notamment sur la rue Saint-Jean (dans le Faubourg Saint-Jean-Baptiste), sur la rue Saint-Joseph (dans le quartier Saint-Roch) et sur l'ensemble de la rue Fraser (dans le quartier Montcalm).

En complément à ces interventions et conformément au *Plan directeur du réseau cyclable*, nous estimons qu'il est essentiel d'augmenter de façon substantielle le nombre de supports à vélos près des générateurs de déplacement et même prévoir des emplacements réservés sur rue où il est possible d'accommoder une dizaine d'emplacements pour vélos dans l'espace d'une seule automobile.

Aussi, nous proposons que soit revue la période d'ouverture du réseau cyclable de façon à ce que cela reflète mieux l'usage réel. Le réseau devrait pouvoir être accessible du 1^{er} avril au 30 novembre.

Enfin, en s'inspirant du comité de suivi du «vélo-boulevard», la Ville de Québec devrait mettre sur pied une Table réunissant des citoyens, des représentants des grands générateurs de déplacements, des organisations de défense des cyclistes, de la santé publique, du ministère des Transports, et de la Ville de Québec, où pourront être abordées les différentes questions touchant aux réalisations en faveur du vélo.