



Le Grand chantier de la Route verte

Un projet collectif

Nicolas Audet
Coordonnateur, développement de la Route verte

Colloque
Transformer nos milieux de vie par le vélo
Drummondville, 25-26 octobre 2022



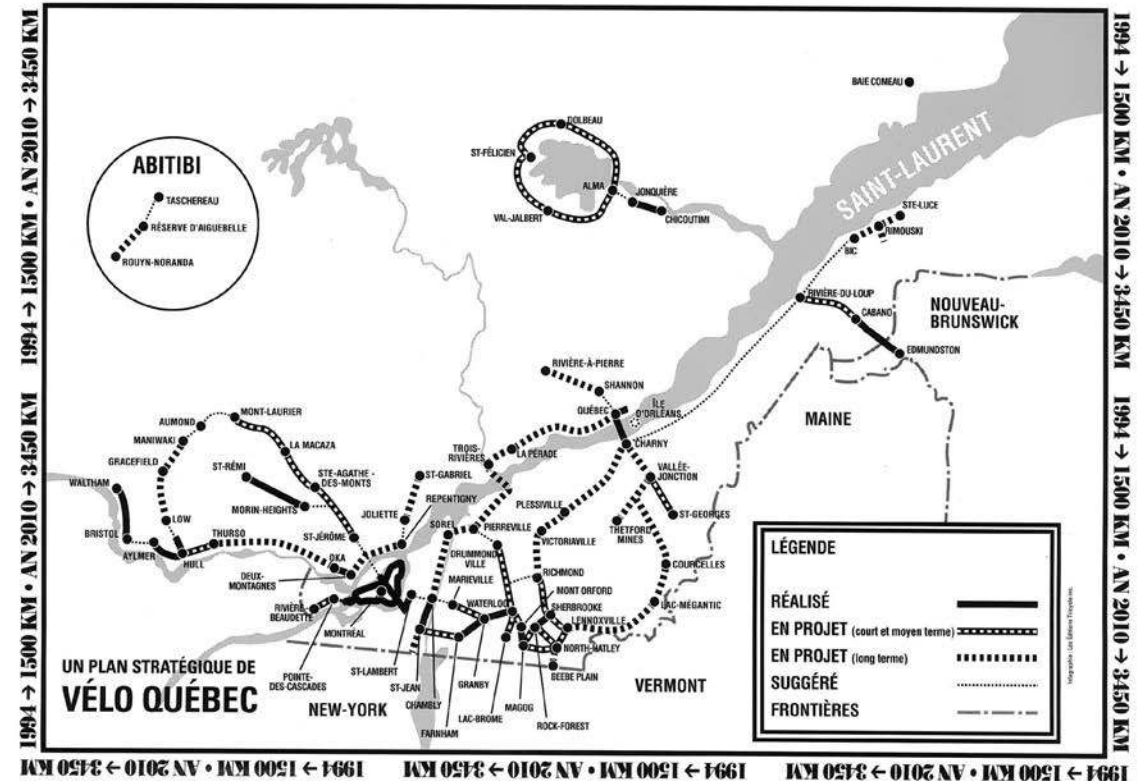


Un peu d'histoire...

1992



LE PLAN DU QUÉBEC CYCLABLE ET DES CORRIDORS VERTS DE L'AN 2000



1995



- Le Gouvernement du Québec annonce la mise en chantier de la Route verte
- Vélo Québec maître d'œuvre
- Mobilisation de centaines de partenaires et création de 15 comités régionaux

14 juin 1995, Montréal ce soir
Archives de Radio-Canada



1996



1997



1998



1999



2000



2001



2002



2003



2004



2006



2007



2007



2007

Inauguration de la Route verte

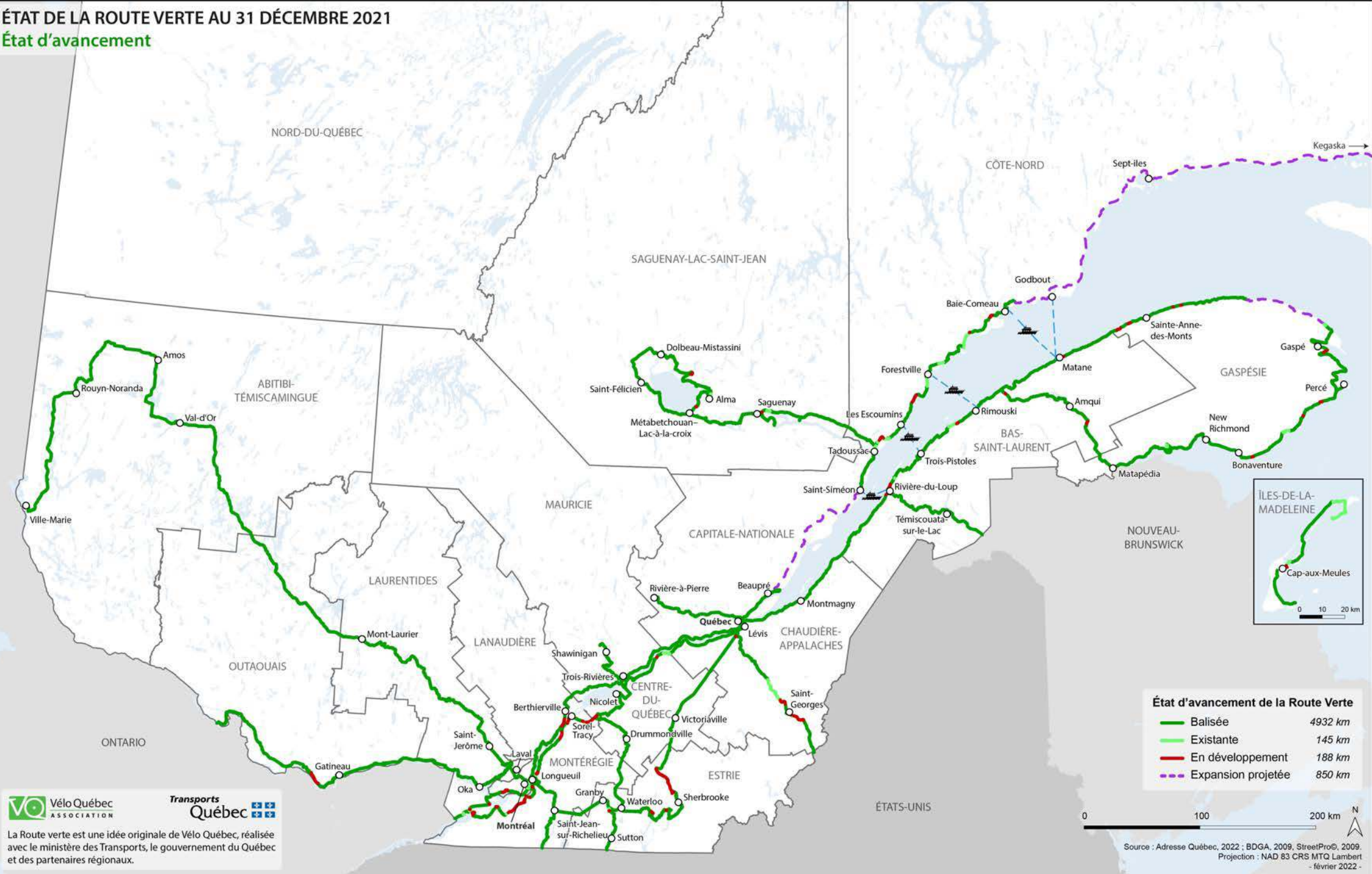




La Route verte aujourd'hui

ÉTAT DE LA ROUTE VERTE AU 31 DÉCEMBRE 2021

État d'avancement





- Le plus grand réseau cyclable en Amérique du Nord !
- 5300 km à travers le Québec
- 40% hors route et 60% sur route
- 382 municipalités, 81 MRC, 7 parcs nationaux
- Près de 500 hébergements
Bienvenue cyclistes!
- Un vecteur de tourisme, loisirs et transport actif
- Des retombées économiques et sociales
- Un effort collectif depuis... 27 ans !















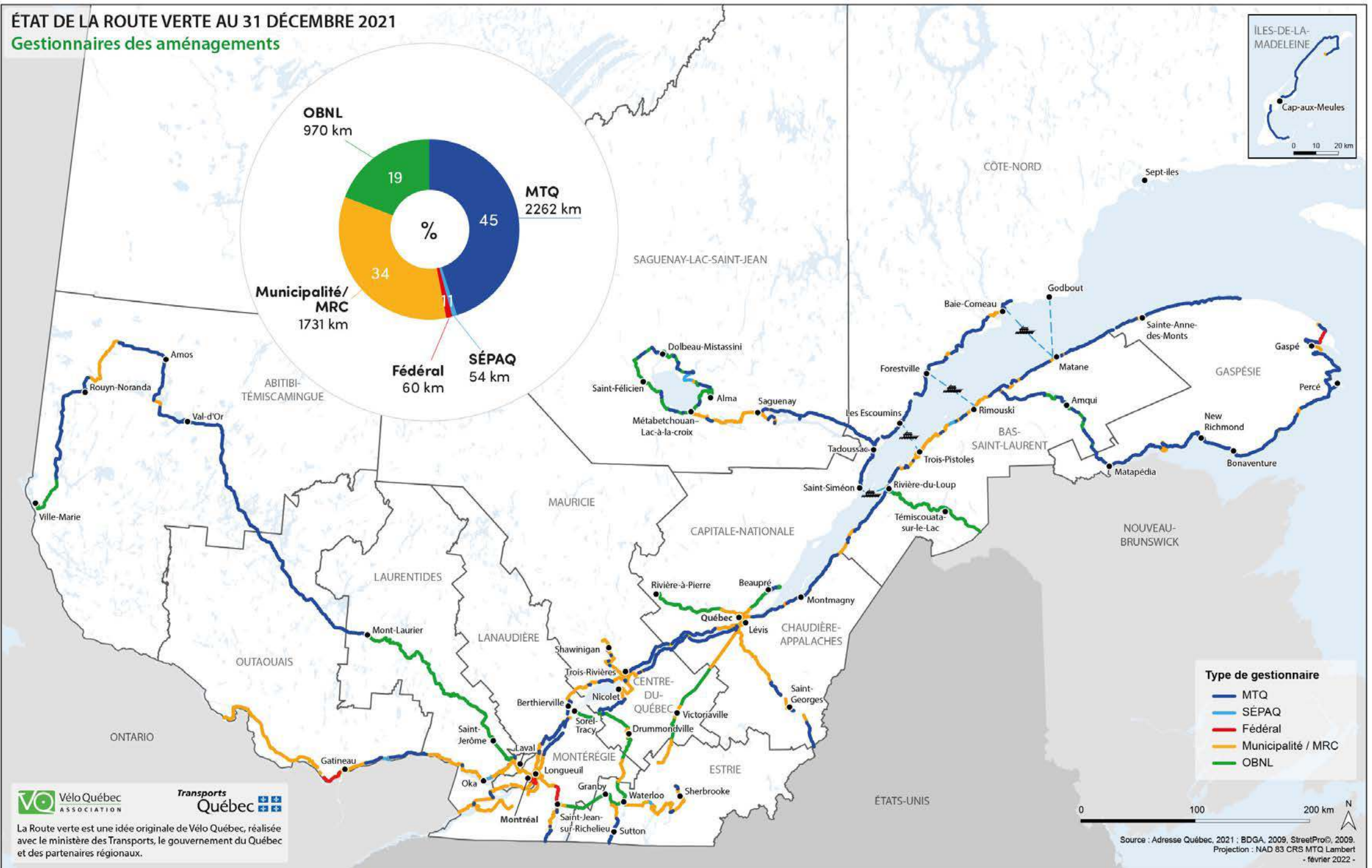
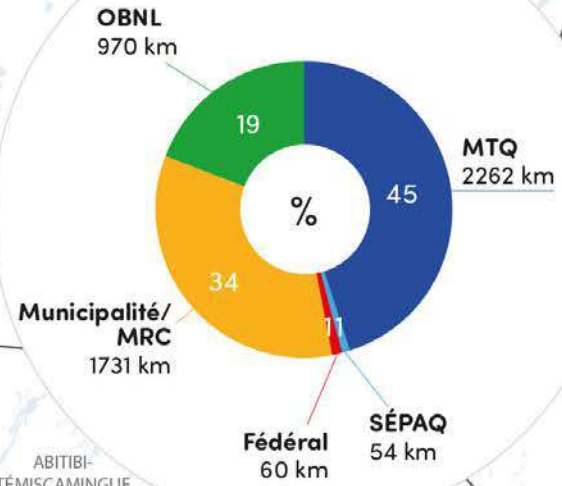
Enjeux et défis

- Hausse de l'achalandage
- Enjeux de cohabitation
- Hausse des débits véhiculaires
- Évolution des normes d'aménagement
- Dégradation de la chaussée
- Érosion, inondations, pentes, etc.
- Modifications de tracés
- Signalisation
- Entretien
- Etc.



ÉTAT DE LA ROUTE VERTE AU 31 DÉCEMBRE 2021

Gestionnaires des aménagements



Transports
Québec

La Route verte est une idée originale de Vélo Québec, réalisée avec le ministère des Transports, le gouvernement du Québec et des partenaires régionaux.

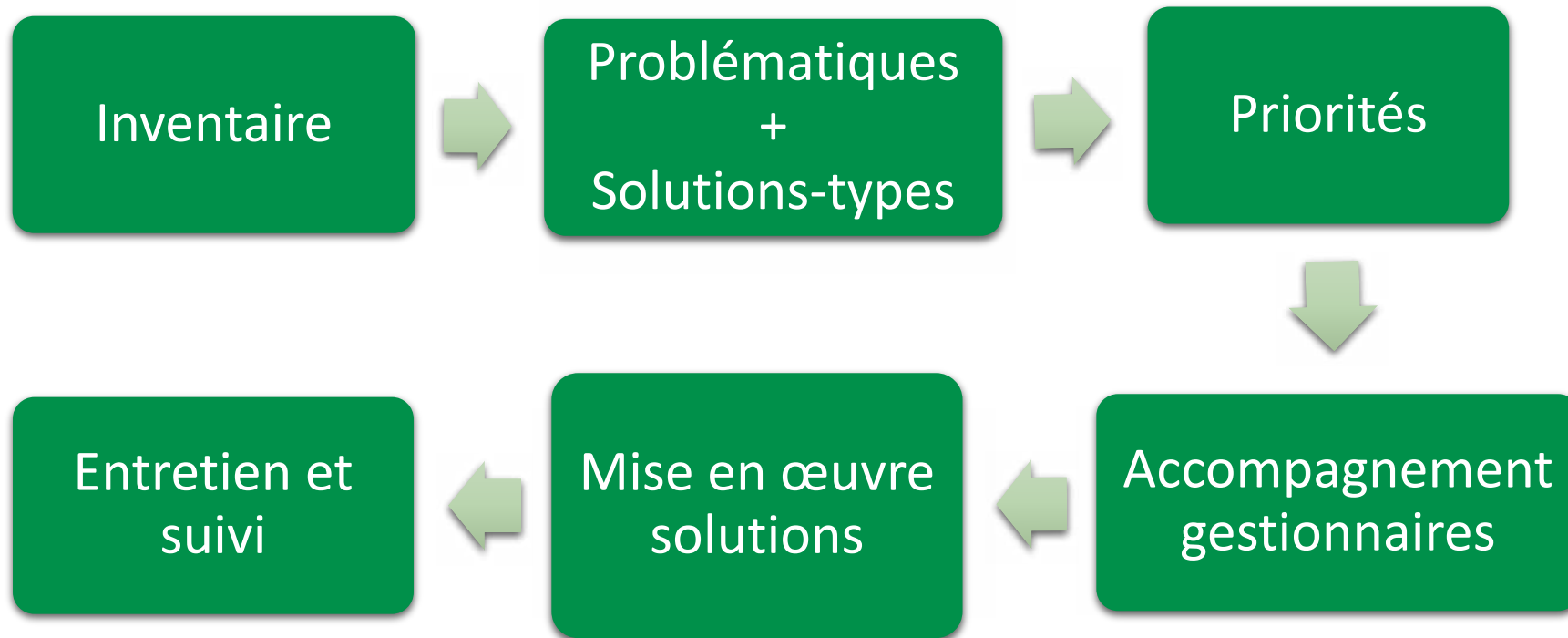
Source : Adresse Québec, 2021 ; BDGA, 2009, StreetPro©, 2009.
Projection : NAD 83 CRS MTQ Lambert
- février 2022 -



Qualité Route verte et Grand chantier

Le Grand chantier

Démarche collaborative de révision et de réfection des infrastructures pour consolider la qualité internationale de la Route verte





QUALITÉ ROUTE VERTE : un processus continu vers l'excellence !



Initiée en 1995, selon l'idée originale de Vélo Québec, la Route verte s'est déployée progressivement à l'échelle du Québec. Elle est aménagée et entretenue par des gestionnaires locaux et peut compter sur l'appui de tous les acteurs régionaux en matière de planification du territoire, d'animation et de promotion.

Pensée d'abord comme un itinéraire touristique et équipement de loisir, la Route verte est dorénavant aussi perçue par les cyclistes québécois comme un équipement régional favorisant le transport actif et les saines habitudes de vie. De plus, alors que sa notoriété dépasse largement nos frontières, la Route verte génère des retombées économiques et sociales importantes dans toutes nos régions.

Depuis le lancement de la Route verte, les normes de conception et d'aménagement des voies cyclables ont évolué, les méthodes d'entretien se sont professionnalisées, et force est d'admettre que des segments datant de plus de 25 ans auraient besoin d'une refonte, parfois légère, parfois majeure. Ces interventions sont nécessaires si l'on souhaite que la Route verte conserve son statut de véloroute de calibre international pour l'ensemble de son réseau.

C'est ici que l'appellation Qualité Route verte prend tout son sens. Celle-ci n'est pas une finalité en soi, mais plutôt un outil de travail pour améliorer l'expérience des cyclistes sur l'ensemble du réseau. C'est un processus continu vers l'excellence, basé sur le respect des normes d'aménagement cyclable et la mise en place d'un système de contrôle de qualité. Ce processus permettra d'assurer une cohérence dans le développement, l'amélioration, l'entretien et la pérennité de la Route verte.

Depuis ses débuts, la Route verte est l'heureux résultat d'un travail collectif québécois dont nous sommes tous fiers. Ensemble, amenons-la maintenant à un niveau supérieur!

© Magalie Dagenais/Vélo Québec



Qualité Route verte et Grand chantier

Qualité Route verte
Grand chantier

La permanence et l'accessibilité de la Route verte

Présence d'un gestionnaire
Inclusion au schéma d'aménagement
Droit de propriété ou de passage
Ouverture en tout temps
Partage de la voie
Permanence vs travaux / événements

Le confort et la sécurité des cyclistes

Tracé
Type de voie
Signalisation
Croisements de routes
Barrières d'accès
Revêtement
Pentes
Ponts, passerelles et tunnels





Permanence

- Chaque segment relève d'un organisme gestionnaire responsable de l'aménagement, la signalisation et l'entretien (municipalité, MRC, OSBL, MTQ, etc.)
- Inclusion aux schémas d'aménagement (SAD) et autres outils de planification territoriale
- Servitudes de 30 ans+ pour segments hors-route sur terre privées



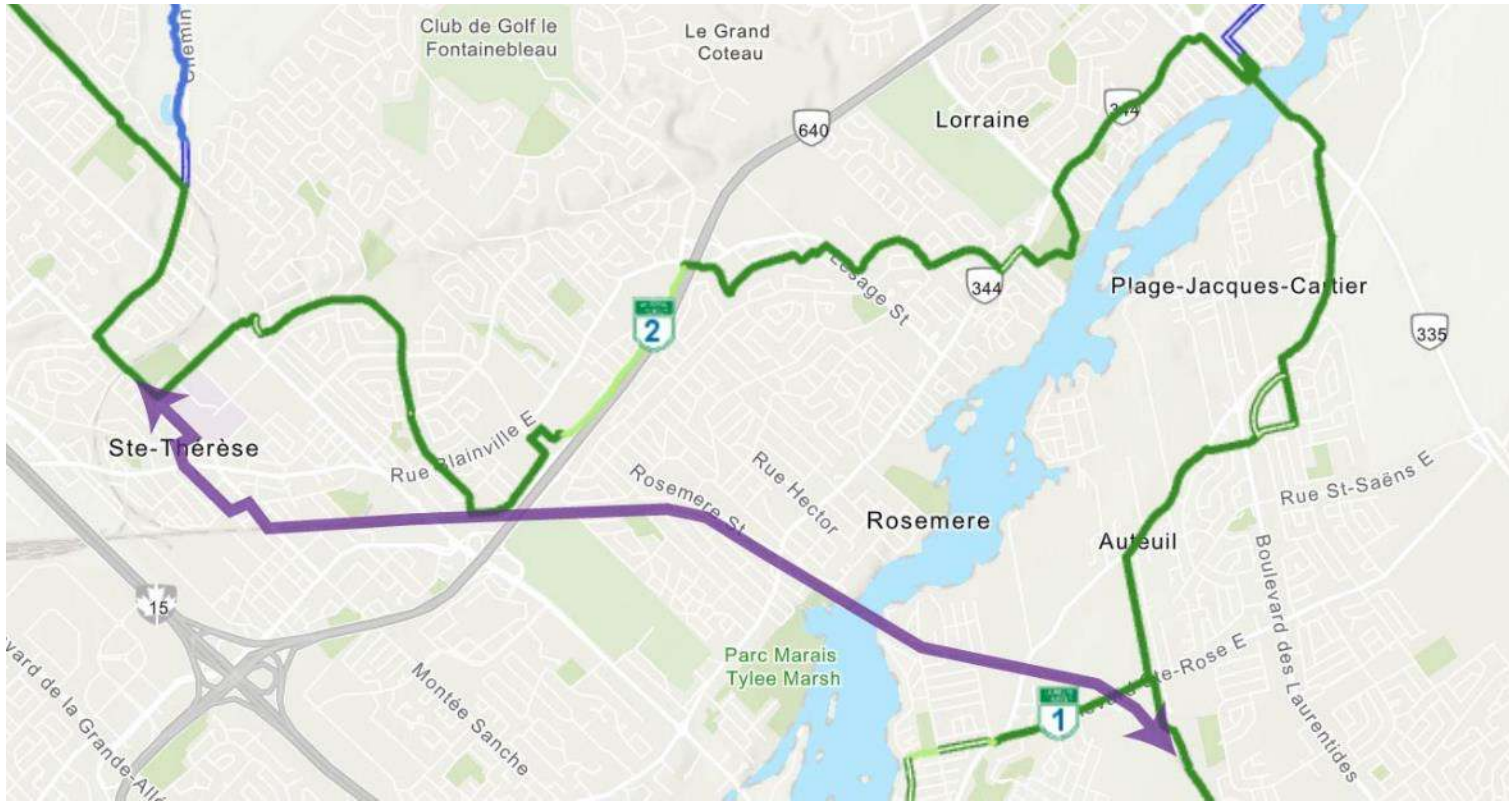
Photo : Jonathan B. Roy



Accessibilité

- Maximiser périodes d'ouverture
- Partage des sentiers polyvalents entre cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, vélos à assistance électrique, etc.
- Interdiction des véhicules motorisés : quads, motos, scooters, etc.



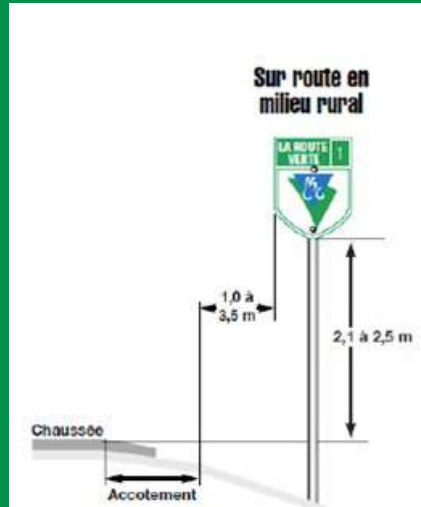


Basses-Laurentides

Optimiser le tracé

- Direct
- Dénivelé faible
- Services et attrait
- Paysage d'intérêt





Signalisation

- Inventaire des balises existantes
- Planification et révision du balisage
- Remplacement des balises détériorées/manquantes





Types de voies

Accotements asphaltés

Largeur selon débit et vitesse

Vitesse	< 2000 véhicules/j	> 2000 véhicules/j
70 km/h ou moins	1 m	1,5 m
Plus de 70 km/h	1,5 m	1,8 m



Route 132, Carleton-sur-Mer



Chemin Eardley, Gatineau



Bandes cyclables

- Milieux urbains
- Débit et vitesse modérés
- Largeur : 1,5 à 1,8 m
- Panneaux P-250-2
- Marquage macle-vélo-flèche ou chevrons



Pistes cyclables sur rue



Boulevard La Fayette, Longueuil

- Débit et vitesse élevés
- Unidirectionnelle
- Largeur
 - 1,5 m → cyclistes
 - 1,8 m → véhicules d'entretien
- Panneaux P-250-2
- Marquage macle-vélo-flèche ou chevrons



Pistes cyclables bidirectionnelles sur rue

Non recommandées sauf si :

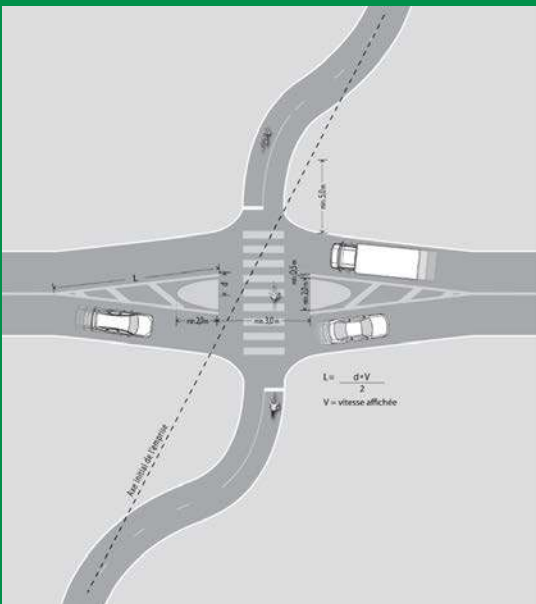
- Un croisement ou moins/300 m
- Séparation physique permanente et continue





Traverses de routes

- Perpendiculaire
- Panneaux et marquage
- Îlot refuge ?
- Passage contrôlé ?
- Passage dénivelé ?





Barrières d'accès

Conception de barrières qui

- Permet le passage de tous types de vélos, remorques enfants
- Ne permet pas passage des quads
- Réduit probabilité de blessure
- Facilite opération d'urgence/d'entretien





Ponts, passerelles et tunnels

- Approches
- Garde-corps
- Éclairage



Entretien \ contrôle de qualité

- Plan d'entretien
- Contrôle de qualité
- Système de suivi des problèmes



Revêtement



Végétation



Drainage



www.routeverte.com

Echier Edition Affichage Historique M

Découvrir - La Route Verte : La

Kerio RV VQA | réservation |

LA ROUTE VERTE™

RECHERCHE

DÉCOUVRIR

ROULER

SE LOGER

À PROPOS

Une idée originale de VQ Vélo Québec Québec

ESPACE GESTIONNAIRE

© Magalie Bagnard/Vélo Québec

LA ROUTE VERTE™

QUALITÉ ROUTE VERTE : un processus continu vers l'excellence !



Initiée en 1995, selon l'idée originale de Vélo Québec, la Route verte s'est déployée progressivement à l'échelle du Québec. Elle est aménagée et entretenue par des gestionnaires locaux et peut compter sur l'appui de tous les acteurs régionaux en matière de planification du territoire, d'animation et de promotion.

Pensée d'abord comme un itinéraire touristique et équipement de loisir, la Route verte est dorénavant aussi perçue par les cyclistes québécois comme un équipement régional favorisant le transport actif et les saines habitudes de vie. De plus, alors que sa notoriété dépasse largement nos frontières, la Route verte génère des retombées économiques et sociales importantes dans toutes nos régions.

Depuis le lancement de la Route verte, les normes de conception et d'aménagement des voies cyclables ont évolué, les méthodes d'entretien se sont professionnalisées, et force est d'admettre que des segments datant de plus de 25 ans auraient besoin d'une réfection, parfois légère, parfois majeure. Ces interventions sont nécessaires si l'on souhaite que la Route verte conserve son statut de véloroute de calibre international pour l'ensemble de son réseau.

C'est ici que l'appellation Qualité Route verte prend tout son sens. Celle-ci n'est pas une finalité en soi, mais plutôt un outil de travail pour améliorer l'expérience des cyclistes sur l'ensemble du réseau. C'est un processus continu vers l'excellence, basé sur le respect des normes d'aménagement cyclable et la mise en place d'un système de contrôle de qualité. Ce processus permettra d'assurer une cohérence dans le développement, l'amélioration, l'entretien et la pérennité de la Route verte.

Depuis ses débuts, la Route verte est l'heureux résultat d'un travail collectif québécois dont nous sommes tous fiers. Ensemble, amenons-la maintenant à un niveau supérieur !

VQ
Vélo Québec

FICHE D'ENTRETIEN LE FOSSE

CRITÈRES DE CONCEPTION

L'efficacité du fossé repose sur 2 éléments importants :

- 1) La capacité hydraulique (CAPACITÉ DE DRAINAGE)
Le fossé doit être suffisamment profond pour que le niveau maximal de l'eau n'atteigne pas la fondation (un minimum de 250 mm plus bas que la ligne d'infrastructure est requis).
Le fossé peut alors :
 - drainer la surface et la fondation de la piste,
 - véhiculer toutes les eaux de ruissellement provenant des terrains adjacents jusqu'au cours d'eau naturel via le fossé.La capacité hydraulique varie en fonction de la superficie mouillée et de la pente longitudinale.
 - Plus le fossé est profond et large, plus il a de la capacité.
 - Plus la pente longitudinale est accentuée, plus l'écoulement est rapide, plus la capacité hydraulique du fossé est grande.
 - Limiter la pente longitudinale (0,5% minimum : 100 m de long, baisse de 50 cm).
- 2) Le contrôle de l'érosion / stabilité
La pente latérale permet d'assurer la stabilité des parois du fossé.
Pente latérale maximale 2:1 (2 horizontal pour 1 verticale = pente de 30 degrés par rapport à l'horizontal = pente de 30%)

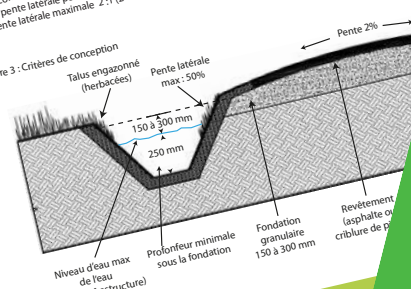


Figure 3 : Critères de conception

TALUS DU FOSSE

Un fossé est constitué de 2 talus : l'un côté piste (avec fondation et revêtement) et l'autre côté terrain (avec fondation et revêtement). La pente requise varie en fonction du type de sol variable : argile, roche, etc.). La pente requise varie en fonction du type de sol variable : argile, roche, etc.). La pente requise varie en fonction du type de sol variable : argile, roche, etc.).

Végétaliser les talus avec des plantes herbacées basses car les arbres favorisent l'érosion.

Recommandation de VQ Québec : les informations sont à consulter avec les gestionnaires régionaux de Québec (VQ) et les gestionnaires locaux.

Aménager pour les piétons et les cyclistes

Guide technique



VQ
Vélo Québec

Aide financière

- Programme d'aide aux infrastructures de transport actif (Véloce III)
 - Développement ...
 - Amélioration ...
 - Entretien ...
- Programme d'aide au développement des transports actifs dans les périmètres urbains (TAPU)
- Autres programmes sur :

routeverte.com/espace-gestionnaire



Merci !

