

Ville de Québec

Vision des déplacements à vélo

Mémoire – Février 2016



COOP
ROUE • LIBRE

PRÉSENTATION DE LA COOP ROUE-LIBRE

La Coop Roue-Libre est l'un des plus importants ateliers de réparation en libre-service au Québec et le plus important atelier vélo universitaire au Québec. Depuis sa création, la coopérative a su diversifier ses activités auprès des cyclistes de la région de Québec et a acquis une solide réputation. Notre coopérative de solidarité rassemble plus de 2 000 membres utilisateurs et trois membres de soutien : la Confédération des associations d'étudiantes et d'étudiants de l'Université Laval (CADEUL), l'Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (ÆLIÉS) et la Coopérative Zone.

Située sur le campus de l'Université Laval, la Coop Roue-Libre vise à rendre autonomes et responsables ses membres dans l'entretien, la réparation et l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Cette entreprise d'économie sociale veut ainsi contribuer à l'augmentation de la pratique du vélo dans la ville de Québec et sa région. Dans cette même optique, la coopérative aspire à devenir une des références en matière de cyclisme utilitaire dans la province. À ce titre, elle soumet à la Ville de Québec (ci-après la « Ville ») ce mémoire, basé sur la connaissance et la pratique de ses membres.



Photo 1 - L'atelier en libre-service de la Coop Roue-Libre

INTRODUCTION

Québec compte une communauté de cyclistes dynamiques et passionnés dont la Coop Roue-Libre (CRL) est l'un des fiers représentants. À la suite de la publication de la *Vision des déplacements à vélo 2016-2021* (ci-après la « Vision ») par la Ville de Québec, la CRL a amorcé un processus de réflexion sur le sujet et nous vous présentons dans ce document notre contribution à la discussion.

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Le cyclisme utilitaire : une priorité

Nous saluons d'abord l'objectif de la Ville de prioriser le réseau utilitaire pour l'aménagement des voies cyclables : 68 projets ont été ciblés par la Ville pour atteindre cet objectif, ce qui représente un ajout total de 90 kilomètres de voies cyclables. La Ville vise également à coordonner les travaux de réfection du réseau routier avec l'aménagement de nouvelles voies cyclables. Dans le document présenté, la Ville réitère à plusieurs reprises sa volonté de « finaliser le maillage » des pistes cyclables existantes afin de contribuer au développement d'un réseau utilitaire. Nous notons à ce sujet une certaine lacune du fait qu'aucun plan d'ensemble cohérent n'a été proposé. La majorité des pistes cyclables à Québec ayant le loisir comme première vocation, on ne peut pas présumer que le simple fait de les raccorder entrainera une pratique accrue du cyclisme utilitaire.

Un objectif réaliste?

En outre, la CRL est préoccupée par la possibilité que le budget nécessaire pour la construction et l'amélioration de ces voies cyclables ne soit pas réellement investi. Dans le *Plan directeur du réseau cyclable de 2008* (ci-après le « Plan de 2008 »), on avait pour objectif d'ajouter 337 kilomètres de voies cyclables sur l'ensemble du réseau. Or, plus de cinq ans sont passés et seulement 41 kilomètres ont été réalisés : c'est donc uniquement 12 % des kilomètres prévus qui ont été ajoutés. Ce constat suscite certaines appréhensions face à la Vision dévoilée en décembre 2015, car l'administration municipale actuelle n'a pas atteint les résultats visés par le Plan de 2008.

De plus, nous nous expliquons mal que la Ville considère l'ajout de 41 kilomètres additionnels au réseau cyclable comme étant « respectable, eu égard au budget octroyé et aux moyens techniques disponibles [...] » (Ville de Québec, 2015, p. 10).

*Le financement du projet était-il suffisant eu égard aux objectifs fixés?
Quels sont les moyens techniques ayant limité l'ajout de telles infrastructures pour les cyclistes?*

Plus qu'une question de chiffres

Notons que 41 % des 41 kilomètres ajoutés au réseau cyclable sont des chaussées désignées. Ce type d'infrastructure a très peu d'impact sur la sécurité des cyclistes, comme en témoigne l'avis technique de Vélo-Québec commandé par la Ville : les chaussées désignées « semblent ne pas offrir beaucoup de valeur ajoutée aux cyclistes, ayant peu de mesures d'apaisement de la circulation et peu d'aménagements pour sécuriser et faciliter la traversée des artères » (Vélo-Québec, 2015).

Les principes directeurs

En somme, comme l'indique la Ville dans sa Vision, le vélo a comme bienfaits de favoriser l'activité physique, de dynamiser l'économie, de diminuer l'émission des gaz à effet de serre, en plus d'être un mode de transport performant. Comme pôle d'attraction de la communauté cycliste, la CRL est un témoin privilégié de ces impacts positifs tant à court qu'à long terme. De cette perspective, nous considérons que si la Ville réussit à implanter un réseau cyclable **sécuritaire**, **efficace** et **continu**, toutes ces retombées se feront sentir d'elles-mêmes.

« [S]i la Ville réussit à implanter un réseau cyclable **sécuritaire**, **efficace** et **continu**, toutes ces retombées se feront sentir d'elles-mêmes »



Photo 2 - Formation en mécanique à l'Université de Saint-Boniface (Winnipeg, Manitoba, 2015) ouverte au public. Nos remerciements au Conseil Jeunesse Provincial, au Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes et à la Caisse Groupe Financier.

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS

Financement adéquat

Nous saluons l'intention du comité exécutif de tripler les sommes consacrées au réseau cyclable en 2016 par l'investissement de trois millions de dollars pour l'aménagement et la mise à niveau des voies cyclables. Il faut toutefois reconnaître que ce montant correspond à 2,5 millions de dollars de moins que ce qui était prévu au Plan triennal d'immobilisation 2014-2016. Ajoutons qu'un million de dollars a été retranché aux quatre millions initialement budgétés à ce titre pour l'année 2017.

« La comparaison avec l'an dernier, où 2,7 kilomètres ont été ajoutés au réseau cyclable, illustre la grandeur des efforts qui devront être déployés par la Ville pour atteindre ses propres objectifs qui, sans contredit, nécessiteront qu'un financement adéquat soit prévu en conséquence »

Pour compléter ces 68 projets prioritaires, la Ville devra aménager plus de 90 kilomètres de voies cyclables, soit en moyenne 18 kilomètres annuellement. La comparaison avec l'an dernier, où 2,7 kilomètres ont été ajoutés au réseau cyclable, illustre la grandeur des efforts qui devront être déployés par la Ville pour atteindre ses propres objectifs. De plus, ceci nécessitera sans contredit qu'un financement adéquat soit prévu en conséquence. Pour cette raison, nous émettons certaines réserves quant au caractère réaliste des objectifs fixés.



Photo 3 - Atelier en libre-service de la CRL

Sécurité et efficacité

La sécurité est le facteur déterminant pour favoriser l'adoption du cyclisme utilitaire par la population. En outre, l'efficacité des infrastructures mises en place influence la perception de sécurité de la population. La Ville souligne d'ailleurs l'importance de l'efficacité, citant le corridor Père-Marquette (vélo-boulevard) « comme ayant gagné en efficacité » (Ville de Québec, 2015, p. 9). Cependant, comme mentionné précédemment, les chaussées désignées ne constituent pas un type d'infrastructure suffisamment sécuritaire pour la pratique du cyclisme utilitaire.

« [N]on seulement les trajets cyclables doivent-ils être sécuritaires, mais encore faut-il qu'ils soient efficaces pour qu'on puisse les qualifier d'utilitaires »

L'accroissement du sentiment de sécurité est central afin de favoriser l'adoption du vélo utilitaire par un plus grand nombre de cyclistes : « [p]our inciter plus de citoyens à faire du vélo (...) la clé est de créer des aménagements plus confortables, qui donnent un sentiment de sécurité accru à leurs utilisateurs » (Vélo-Québec, 2015).

Dans un premier temps, c'est par des aménagements plus sécuritaires que l'on peut inciter les citoyens à adopter le vélo pour leurs déplacements locaux. La Ville est tributaire de la construction de voies cyclables sécuritaires : en ce sens, elle est un acteur important afin de contrer les perceptions et les préjugés voulant que le cyclisme utilitaire soit une pratique dangereuse.



Photo 4 - Entrevue d'un des membres fondateurs de la CRL à Radio Canada-Winnipeg (2015)

Dans un second temps, pour qu'un véritable changement des mentalités s'opère, des campagnes de sensibilisation seront également nécessaires. Ces campagnes pourront être établies en partenariat avec les organismes locaux et provinciaux, tels que la CRL, Accès transports viables et la Société de l'assurance automobile du Québec, pour assurer un maximum d'impact chez la population.

Enfin, non seulement les trajets cyclables doivent-ils être sécuritaires, mais encore faut-il qu'ils soient efficaces pour qu'on puisse les qualifier d'utilitaires. En effet, un parcours qui, bien que sécuritaire, s'avère sinueux, indirect, trop incliné, parsemé d'arrêts ou dont la chaussée est enneigée ou endommagée sera délaissé par les cyclistes au profit des plus grandes artères. À titre d'exemple, force nous est de constater que plusieurs cyclistes dévient du corridor Père-Marquette pour rejoindre des voies plus directes qui ne sont toutefois pas sécuritaires (boulevard René-Lévesque, chemin Sainte-Foy).

Axe est-ouest

Un axe est-ouest efficace sans détour et direct entre la Colline Parlementaire et l'Université Laval est toujours manquant au réseau cyclable de Québec. Le vélo-boulevard mis en place sur l'axe Père-Marquette est emprunté et apprécié, mais cette chaussée désignée demeure une voie cyclable secondaire. En effet, « elle ne présente pas le profil d'une voie utilitaire, car ce parcours s'avère sinueux et présente de nombreux arrêts » (Coop Roue-Libre, 2011).

Comme nous l'avons mentionné, la clé pour l'adoption du cyclisme utilitaire comme moyen de transport par un nombre croissant de citoyens est la mise en place d'un réseau cyclable **sécuritaire**, **continu** et **efficace**. Des voies cyclables secondaires de loisirs ou des chaussées désignées demeurent toutes pertinentes, mais ne sauraient être considérées comme la « base » d'un tel réseau. La Ville mentionne à juste titre qu'il « faudra [...] prioriser les types d'aménagements qui offrent un espace réservé aux cyclistes à ceux qui partagent l'espace avec les véhicules » (Ville de Québec, 2015, p. 18).

Changement de vocation des espaces de stationnement

Convertir des espaces de stationnement ou des voies de circulation pour favoriser le transport actif est une excellente initiative de la Ville. Avec deux projets pilotes, qui devraient être mis en œuvre sur la rue Montmagny (Saint-Sauveur) et sur la rue du Roi (Saint-Roch), on pourra assurément voir l'impact positif des nouvelles voies cyclables qui y seront développées. L'implantation de ces projets permettra d'évaluer si l'on constate une augmentation de l'achalandage cycliste à ces endroits.

Prolongement de la saison cyclable

Nous saluons le volet du plan d'action visant à prolonger la saison de vélo, notamment en laissant les pistes cyclables ouvertes plus tôt au printemps et plus tard à l'automne. Puisque l'axe 3 de la Vision vise à développer l'intermodalité, il serait d'autant plus intéressant de rendre disponibles les supports à vélo sur les autobus du Réseau de transport de la Capitale durant ces mêmes périodes.

Vélo hivernal

Le vélo d'hiver compte de plus en plus d'adeptes chaque année et nous sommes heureux que la Ville en fasse mention dans sa Vision. Nous croyons que la CRL contribue à la pratique sécuritaire du

vélo hivernal offrant des formations sur le vélo hivernal aux cyclistes de la région ainsi qu'en mettant à leur disposition un atelier de réparation ouvert à l'année. De même, la CRL se montre enthousiaste face à l'idée de participer à l'établissement d'un « réseau blanc » mis à la disposition des cyclistes pendant l'hiver.

Accès aux données

La consultation citoyenne et la mise en commun des connaissances sont primordiales dans l'élaboration de politiques publiques. À notre avis, le Vision des déplacements à vélo ne devrait pas y faire exception. Dans ce contexte, la CRL souhaiterait que les données recueillies lors de la période d'essai de l'application MonTrajet soient rendues publiques via le portail des données ouvertes de la Ville de Québec. Celles-ci revêtent une importance considérable afin de permettre à l'ensemble d'identifier adéquatement les trajets empruntés par les cyclistes de la région et les enjeux qui s'y rattachent.

CONCLUSION

Il va sans dire qu'en tant qu'organisme ayant pour mission de favoriser et promouvoir le cyclisme utilitaire, la Coop Roue-Libre offre sa plus entière collaboration à la Ville de Québec pour voir à la mise en œuvre du nouveau Plan de développement du réseau cyclable.



Photo 5 - Parc à vélos sécurisé géré par la CRL dans le cadre du Festival d'été de Québec

RÉFÉRENCES

Coop Roue-Libre, *Mémoire pour la consultation publique, Plan de mobilité durable, Ville de Québec*, 2011.

Vélo-Québec, *Révision du Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec, Avis technique*, 2015, [En ligne], https://www.ville.quebec.qc.ca/grandsprojetsverts/transport/docs/vision_deplacements_velo_rapport_pdrc.pdf (page consultée le 8 décembre 2015).

Ville de Québec, *Vision des déplacements à vélo*, 2015, [En ligne] https://www.ville.quebec.qc.ca/grandsprojetsverts/transport/docs/vision_deplacements_velo.pdf (page consultée le 8 décembre 2015).

AUTEURS

Samuel Gagnon, Administrateur de la Coop Roue-Libre, Membre fondateur de la Jeune Coop Roue-Libre Garneau, avocat.

Maxime Morneau-Pereira, Administrateur de la Coop Roue-Libre, informaticien.

COORDONNÉES

Coop Roue-Libre

2320, rue de l'Université

Québec (Québec) G1V 0A6

www.cooprouelibre.com

info@cooprouelibre.com



Photo 6 - Ajustement mécanique effectué par un bénévole de la CRL lors du Bicycle Film Festival (Septembre 2015)