

# MÉMOIRE SUR LE PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA VILLE DE QUÉBEC



Novembre 2007

# Mémoire de la Commission de la capitale nationale du Québec sur le *Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec*

Depuis sa création en 1995, la Commission de la capitale nationale du Québec travaille à mettre en valeur et à requalifier le paysage de la ville de Québec. Grâce au mandat que lui a confié le gouvernement du Québec, soit celui de promouvoir et de mettre en valeur le paysage et les sites de la capitale, elle a à ce jour réalisé plus de 150 projets d'aménagement. De ces projets, plusieurs ont contribué à bonifier la qualité de vie des citoyens en augmentant la superficie des espaces verts de la capitale ou en embellissant le cadre des voies d'accès à Québec et à son cœur politique et historique.

La Commission considère que le développement des transports actifs – cyclisme, marche, patins à roues alignées, etc. – répond à un besoin marqué de la population de la capitale qui a maintes fois fait valoir sa volonté de voir augmenter l'offre d'espaces verts publics et de réseaux qui les lient. C'est dans cette perspective que la Commission reçoit le projet de *Plan directeur du réseau cyclable* de la Ville de Québec et qu'elle souhaite proposer sa réflexion.

## **UNE VISION NÉCESSAIRE POUR LE RÉSEAU CYCLABLE DE LA CAPITALE**

Le *Plan directeur du réseau cyclable* proposé par la Ville de Québec vient mettre la table pour le développement du réseau cyclable de la capitale et de sa région. En effet, grâce aux orientations stratégiques qu'il propose, le Plan directeur vise à créer d'ici dix ans un réseau intégré reliant la ville de Québec aux villes voisines.

L'une des forces du Plan directeur proposé par la Ville de Québec est qu'il permettra de désenclaver certains quartiers de la ville en offrant, à l'extérieur du réseau routier, des parcours cyclables qui pourront être utilisés à des fins utilitaires et récréatives. La Commission partage ce désir également et considère que ces quartiers doivent aussi être reliés au reste de la ville par un réseau de sentiers piétonniers. **Dans cet esprit, il devient primordial de prioriser à l'avenir la mise en œuvre de ces liens piétonniers**

**et cyclables en site propre qui relieront entre eux les espaces publics comprenant entre autres les espaces verts significatifs, les institutions et les infrastructures publiques de la capitale à travers un grand réseau vert.** Tous y gagneront mais plus particulièrement les jeunes qui bénéficieraient grandement de réseaux sécuritaires à l'échelle du territoire de la ville de Québec.

## **UN RÉSEAU STRUCTURÉ À ÉCHELLES VARIABLES**

À l'image du réseau routier, le réseau cyclable<sup>1</sup> de la capitale devrait être conçu sur un modèle d'échelles variables. Ce découpage permettrait d'augmenter la lisibilité du réseau cyclable et de prioriser l'implantation de certaines portions du réseau. Il va de soi que l'implantation d'une telle structure ne peut se faire à court terme étant donné la lourdeur des infrastructures à mettre en place mais, pour la Commission, il est essentiel de prendre le temps de bien faire les choses et de se doter des infrastructures qui feront de Québec une véritable ville du vélo. Les échelles proposées sont les suivantes : primaire, secondaire et tertiaire.

Le réseau primaire serait composé de pistes cyclables en site propre qui agiraient comme collectrices en se connectant au réseau régional (par exemple, le *corridor du Littoral* et le *corridor des Cheminots*). Cette échelle demande des infrastructures dédiées au cyclisme mais qui peuvent être planifiées en parallèle de la réfection du réseau routier par la Ville de Québec, et ce, dans le but de favoriser le rabattement des cyclistes sur un réseau principal. Ainsi, lorsqu'on planifie le réaménagement d'un boulevard ou d'une route, on prévoit automatiquement l'intégration d'un corridor cyclable séparé de la route et non pas

---

<sup>1</sup> Dans l'ensemble de ce document, lorsqu'il est question de réseau cyclable on entend une piste où se pratique le cyclisme et le patinage à roues alignées.

d'une simple bande cyclable afin de s'assurer d'offrir aux cyclistes un moyen sécuritaire et rapide de se déplacer dans la ville.

Le réseau secondaire serait majoritairement composé de pistes cyclables mais aussi de bandes cyclables là où il est impossible de faire autrement, par manque d'espace notamment. Ce réseau permettrait de relier entre eux les quartiers et de les connecter rapidement au réseau primaire. Afin de planifier le développement de ce réseau et sa connexion au réseau primaire, il devrait faire l'objet d'une planification conjointe entre la Ville de Québec et ses arrondissements, ainsi qu'avec les municipalités voisines.

Le réseau tertiaire est quant à lui de plus petite échelle. Il s'agit de voies cyclables qui traversent les voisinages, sous la forme de pistes en site propre ou de chaussée partagée là où la circulation automobile est minime et où la vitesse est réduite (30 ou 40 km/h). L'objectif de ce réseau est de rejoindre le réseau secondaire mais aussi d'offrir des liens sécuritaires vers les parcs, les écoles et les autres infrastructures du quartier. La responsabilité de la planification de ce réseau revient essentiellement à l'arrondissement.

## DES INFRASTRUCTURES SÉCURITAIRES, AGRÉABLES ET FONCTIONNELLES

Pour la Commission, il est essentiel que le réseau cyclable de la capitale soit composé en majorité de pistes en site propre afin de séparer la circulation automobile des pistes réservées aux cyclistes ou aux piétons. En plus d'offrir plus de sécurité aux usagers – pensons entre autres aux enfants – les pistes en site propre s'avèrent également plus rapides et agréables car elles ont été pensées en fonction des besoins précis des cyclistes. C'est d'ailleurs cette position qu'a prise la Commission dans l'ensemble des projets de piste cyclable auxquels elle a été associée.

En effet, lors de l'élaboration du projet de la promenade Samuel-De Champlain, la Commission a choisi de séparer autant la circulation automobile de la circulation cycliste que celle des cyclistes de la circulation des piétons sur une distance de 2,6 kilomètres. Elle prévoit d'ailleurs adopter la même stratégie dans

ses actions futures, notamment lors de la création d'un accès à la baie de Beauport (projet qu'elle entend réaliser en partenariat avec le ministère des Transports du Québec et la Ville de Québec) et dans la poursuite du *corridor du Littoral* entre la côte Ross et le Parc Aquarium du Québec.



Bouclage du *Corridor du littoral* à réaliser  
© CCNQ, Philippe Plante, 2007.

## UN RÉSEAU AUX POSSIBILITÉS MULTIPLES

Un des éléments les plus pertinents du Plan directeur est la multimodalité du réseau, soit l'interconnection entre le réseau cyclable et le réseau de transport en commun. Cette multimodalité, à laquelle on pourrait éventuellement adjoindre des réseaux de sentiers piétonniers, est une nouvelle manière d'aborder le transport urbain qui s'éloigne du tout à l'automobile afin de faciliter le développement des transports alternatifs. La

Commission tient à souligner la pertinence de cette position qui s'inscrit dans une perspective de développement durable de la capitale et de sa région.

La Commission a dans ses cartons une navette fluviale reliant le quai des Cageux à la marina de Saint-Romuald sur la rive sud. Ce projet, lié de près à l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, permettra une promenade spectaculaire en bordure fluviale. Bien qu'il ne soit pas possible de réaliser ce volet pour l'été 2008, la Commission a tout de même aménagé le quai des Cageux en prévoyant les infrastructures nécessaires à l'accueil d'un bateau. Au cours des prochaines années, la Commission prévoit d'ailleurs s'associer à la Ville de Lévis pour étudier différents sites qui pourraient accueillir une navette fluviale dans le secteur Saint-Romuald et ainsi relier le *corridor du Littoral* à la *promenade des Anses*.

#### **DES BESOINS PARTICULIERS**

L'augmentation des déplacements utilitaires pose un défi réel. Comment favoriser l'augmentation du vélo-boulot ou du vélo-école si les cyclistes ne trouvent pas à destination les infrastructures nécessaires – stationnements sécuritaires, casiers, douches, etc. – à leurs besoins? La Ville de Québec propose dans son Plan directeur plusieurs mesures qu'on ne peut qu'accueillir favorablement. La Commission invite donc la Ville à inciter les promoteurs publics et privés, lorsqu'ils construisent à proximité du réseau cyclable, à se doter des infrastructures nécessaires et à encourager leurs employés à adopter un mode de vie actif.

#### **UN SECRET BIEN GARDÉ**

Face à l'étendue du réseau cyclable de la capitale démontrée par les cartes du Plan directeur du réseau cyclable, on se demande s'il ne s'agit pas d'un réseau dont seuls certains adeptes connaissent les multiples ramifications. En effet, la diffusion des différents tracés est limitée et mériterait de l'être au même niveau que l'est le réseau de transport en commun. Dans le même esprit, la Commission souhaiterait voir implanter une signalisation adéquate qui inclurait, entre autres, une carte de l'ensemble du réseau et non pas un simple plan de la piste cyclable. La Ville a tout intérêt à

promouvoir son réseau et à favoriser les déplacements entre les différents secteurs de son territoire.

Dans le même esprit, il serait envisageable d'améliorer la diffusion de l'information auprès des visiteurs en intégrant à l'offre d'information touristique des informations sur le réseau cyclable comme par exemple en diffusant un plan du réseau dans les centres d'information de la région. À l'aube du 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec et dans la mesure où l'on prévoit un engorgement des secteurs centraux, il serait d'autant plus pertinent de prévoir un réseau cyclable pour amener les gens à partir de stationnements incitatifs tout en prévoyant des stationnements sécuritaires pour les vélos aux sites de festivités.

#### **QUÉBEC, VILLE D'HIVER**

La volonté de la Ville de Québec d'harmoniser la période d'ouverture du réseau cyclable du 1<sup>er</sup> mai au 15 novembre est bienvenue mais elle fait fi d'une réalité : de plus en plus de cyclistes bravent l'hiver québécois et utilisent ce moyen de transport douze mois par année. Dans la mesure où il s'agit selon toute vraisemblance de déplacements utilitaires et que la Ville souhaite développer cette part de marché pour favoriser le vélo-boulot et le vélo-école, il serait à propos d'étendre la période d'ouverture de certaines voies cyclables principales sur quatre saisons et de prévoir le déneigement de certains corridors plus achalandés.

Bien qu'il soit pour l'instant utopique d'envisager un réseau cyclable utilitaire accessible en tout temps durant l'hiver, il serait intéressant de compacter la neige des pistes cyclables en site propre afin d'y permettre la marche ou le ski de fond dans des conditions acceptables et accessibles à toute la population. Cela aurait pour effet d'augmenter l'appropriation du réseau par les citoyens et d'en augmenter la fréquentation, été comme hiver. La marche étant l'un des ingrédients essentiels d'une meilleure santé, cette mesure additionnelle vient donc s'ajouter afin de mieux répondre aux besoins des résidents et d'atteindre l'objectif d'une capitale viable et en santé.

## CONCLUSION

En conclusion, la Commission désire souligner à nouveau l'importance de mettre en place un réseau structurant constitué de pistes cyclables en site propre qui pourra satisfaire les besoins des cyclistes utilitaires et récréatifs et qui reliera les principaux lieux publics et espaces verts du territoire de la ville de Québec. Si la mise en place de bandes cyclables est une première étape dans la mise en place d'un réseau cyclable intégré, elle ne doit pas être vue comme une finalité. On doit, dans le respect des disponibilités financières de la Ville de Québec, prioriser un réseau en site propre sécuritaire et accessible pour tous.



Cycliste sur les plaines d'Abraham en hiver.  
© Paul Galipeau, 2007.