



Mémoire du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou

Présenté à la Ville de Québec dans le cadre de
la consultation publique sur la
Vision des déplacements à vélo 2016-2021

17 février 2016

Table des matières

Introduction.....	1
1. Position du Conseil sur la Vision.....	2
2. Recommandations.....	2
2.1 Assurer la sécurité des cyclistes et la fonctionnalité du réseau.....	2
Recommandation 1 : favoriser les voies cyclables séparées physiquement de la circulation automobile	2
Recommandation 2 : améliorer la sécurité des cyclistes sous les ponts.....	3
Recommandation 3 : autres pistes d'action pour accroître la sécurité des cyclistes	3
Recommandation 4 : mettre en place un réseau fonctionnel	4
2.2 Propositions d'amélioration des projets retenus pour le Vieux-Limoilou	4
Recommandation 5 : bonifier la proposition de la 3 ^e Avenue	4
Recommandation 6 : profiter de la largeur actuelle du chemin de la Canardière pour aménager une voie cyclable sécuritaire	5
Recommandation 7 : prolonger la voie cyclable de la Canardière jusqu'à la rue Henri-Bourassa	6
Recommandation 8 : privilégier la rue Royal-Roussillon pour la création d'une continuité cyclable entre la piste de la rivière Saint-Charles et le Vieux-Limoilou.....	7
Recommandation 9 : pistes d'action suggérées pour la mise à niveau de la bande cyclable de la 8 ^e Avenue	8
Conclusion	9

Introduction

C'est avec beaucoup d'intérêt que le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou a pris connaissance de la *Vision des déplacements à vélo* présentée par la Ville de Québec le 5 décembre 2015. En 2014, le Conseil mettait sur pied un comité citoyen – le comité Réseau cyclable - chargé, dans le cadre de la révision du Plan directeur du réseau cyclable (PDRC) de la Ville, d'étudier et de soumettre des propositions afin de bonifier le réseau cyclable du Vieux-Limoilou. Le comité a produit un document de synthèse qui contenait plusieurs recommandations formulées à l'intention de la Ville au printemps 2015.

Le Conseil a fait siennes les recommandations de ce document à sa réunion du mois de mai 2015. Il demandait également à la Ville d'être consulté dans le cadre de la révision du Plan directeur du réseau cyclable.

La présente consultation est donc l'occasion pour le Conseil de présenter son appréciation de la Vision proposée par la Ville de même que ses recommandations en vue de la bonifier. Pour ce faire, il propose ci-après 9 recommandations dont la prise en compte par la Ville permettrait de mieux répondre aux besoins des cyclistes en général, et de ceux qui habitent le Vieux-Limoilou plus particulièrement. Il remercie enfin la Ville d'offrir la possibilité aux citoyens de se prononcer sur la Vision à ce stade-ci de la réflexion.

1. Position du Conseil sur la Vision

Dans son document de synthèse, le comité Réseau cyclable constatait que le PDRC n'avait eu aucune retombée pour le Vieux-Limoilou. La présente vision semble vouloir corriger le tir : en effet, cinq projets figurant dans les projets prioritaires ciblés par la Ville sont proposés pour le Vieux-Limoilou, ce dont se réjouit le Conseil.

Par ailleurs, le Conseil accueille favorablement le parti pris de la Vision envers le vélo utilitaire. Dans un contexte de changements climatiques, il importe en effet de favoriser de nouveaux moyens de transport à faible émission de carbone. Les nouvelles voies cyclables qui seront tracées dans la Ville devront donc permettre de répondre en priorité aux besoins des cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de transport et non comme simple loisir.

La volonté de rendre les voies cyclables plus sécuritaires, notamment en priorisant les aménagements qui offrent un espace réservé aux cyclistes, est également bien accueillie par le Conseil.

De façon générale, le Conseil est donc en accord avec les quatre axes de développements qui sont proposés par la Ville soit :

- prioriser le développement du réseau utilitaire;
- concevoir un réseau confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population;
- développer l'intermodalité entre les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun;
- faire la promotion du vélo.

Les recommandations du Conseil porteront donc surtout sur les objectifs et pistes d'action qui sont proposés pour certains de ces axes et sur les types d'interventions qui sont envisagées pour les projets proposés dans le Vieux-Limoilou.

2. Recommandations

2.1 Assurer la sécurité des cyclistes et la fonctionnalité du réseau

Le deuxième axe de développement de la Vision vise à concevoir un réseau confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population. Le document préparé par la Ville indique qu'il faudra prioriser des aménagements qui offrent un espace réservé aux cyclistes afin d'attirer les cyclistes moins expérimentés.

À ce sujet, le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou formule les recommandations suivantes :

Recommandation 1 : favoriser les voies cyclables séparées physiquement de la circulation automobile

Afin de donner un réel sentiment de sécurité aux cyclistes moins aguerris et d'éviter les conflits d'usagers, le Conseil souligne l'importance de préconiser des pistes cyclables en site propre ainsi que des bandes cyclables **séparées physiquement** de la circulation automobile (à l'aide de

délinéateurs ou de terre-pleins). En effet, les bandes cyclables avec simple marquage au sol ne permettent pas d'éviter l'empiètement des voitures sur la bande cyclable – que ce soit pour du stationnement temporaire ou encore lors de dépassements – et elles ne peuvent empêcher les automobilistes de raser de près les vélos.

Toutefois, avant d'envisager l'aménagement d'une piste cyclable en site propre, une analyse de risques devrait être réalisée afin de s'assurer que cette option augmentera effectivement le niveau de sécurité des cyclistes¹.

Recommandation 2 : améliorer la sécurité des cyclistes sous les ponts

Le Conseil s'étonne de ne pas retrouver dans le document préparé par la Ville des pistes d'action visant à améliorer la sécurité des cyclistes sous les ponts. Dans un contexte où la vision proposée vise à favoriser le vélo utilitaire, c'est-à-dire les déplacements qui seront effectués en vélo pour se rendre aux endroits qui constituent les principaux générateurs de déplacement (travail, étude, artères commerciales, etc), la Ville doit reconnaître que les ponts sont des passages obligés pour un grand nombre de cyclistes et que plusieurs de ces infrastructures ne leur offrent pas un niveau de sécurité suffisant.

Le Conseil recommande donc à la Ville d'inclure les éléments suivants à sa Vision :

- ajouter l'objectif suivant à l'axe 2 : « assurer la sécurité des cyclistes sous les ponts »;
- prévoir, dans les pistes d'action, un examen de la circulation sécuritaire des cyclistes sous les ponts afin d'y trouver des solutions concrètes;
- mettre rapidement en place des solutions temporaires afin de permettre la circulation des vélos sur les trottoirs sous les ponts;
- aménager, de façon prioritaire, des voies cyclables sécuritaires sous les ponts de la 18^e rue et du chemin de la Canardière. Ces passages sont empruntés par un nombre important de cyclistes et ils constituent des voies directes entre des secteurs générateurs de déplacements (axe commercial de la 3^e Avenue, hôpital Enfant-Jésus, CLSC, etc.).

Recommandation 3 : autres pistes d'action pour accroître la sécurité des cyclistes

Dans la mesure où il n'est pas toujours possible (ou souhaitable) d'aménager une piste cyclable en site propre et que plusieurs aménagements cyclables proposés par la Ville se trouveront à l'intérieur de l'emprise routière, le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou est d'avis que des pistes

¹ En effet, la piste cyclable en site propre, qui est isolée de la voie publique contrairement aux bandes cyclables, peut donner aux cyclistes un sentiment de sécurité qui peut parfois s'avérer faux. Par exemple, une piste cyclable située le long d'une artère importante, avec de nombreuses intersections et du stationnement en ligne, rend le cycliste plus vulnérable. Loin de la chaussée, les automobilistes remarquent moins les cyclistes aux intersections, et cela est encore plus vrai pour les pistes à double sens. De plus, en ayant une perception de sécurité, le cycliste peut réduire sa vigilance. Enfin, réalisé en des endroits non appropriés, ce type d'aménagement, en multipliant les arrêts obligatoires pour les cyclistes, devient tout simplement inefficace pour les déplacements utilitaires.

d'action, s'adressant aux automobilistes, devraient être envisagées. Ainsi, il propose les pistes d'action suivantes :

- réduire la vitesse à 30 km/h dans les rues résidentielles où il existe des aménagements cyclables de façon à éviter l'utilisation de ces rues pour la circulation de transit;
- prévoir des interdictions de tourner sur certaines rues résidentielles afin de réduire la circulation de transit et ainsi assurer une plus grande sécurité des cyclistes et piétons;
- mettre en place une meilleure signalisation en faveur des cyclistes aux endroits où il existe des aménagements cyclables afin de bien informer les automobilistes du partage de la route.

Recommandation 4 : mettre en place un réseau fonctionnel

La réalisation de nouvelles voies cyclables ou la mise à niveau des voies existantes devraient viser la création d'un réseau non seulement sécuritaire, mais également fonctionnel comme le préconise d'ailleurs l'axe 2 de la Vision présenté par la Ville. Par réseau fonctionnel, le Conseil entend un réseau qui desservira efficacement les cyclistes utilitaires en leur proposant :

- des parcours courts et directs entre différents secteurs d'intérêt;
- un circuit fluide qui réduit le plus possible le nombre d'arrêts obligatoires.

Si la Ville entend prioriser le développement du réseau utilitaire (axe 1), elle doit en effet considérer ces deux paramètres sans quoi le réseau risque de ne pas être utilisé par les cyclistes qui utilisent le vélo comme moyen de transport. En effet, un parcours qui obligerait les cyclistes à faire un grand détour pour se rendre d'un point A à un point B, ou encore un parcours qui obligerait les cyclistes à effectuer un nombre trop élevé d'arrêts obligatoires décourageraient tout cycliste à la recherche d'un parcours direct et rapide. À défaut d'être fonctionnels, de tels parcours ne seront tout simplement pas utilisés.

2.2 Propositions d'amélioration des projets retenus pour le Vieux-Limoilou

Recommandation 5 : bonifier la proposition de la 3^e Avenue

Le Conseil est très heureux de constater que la création de bandes cyclables sur la 3^e Avenue figure au nombre des projets prioritaires par la Ville pour 2016.

Le Conseil avait déjà fait valoir, dans son document de synthèse du Comité réseau cyclable, l'importance de créer un axe nord-sud dans le quartier afin de relier la 18^e Rue, au nord, et la rivière Saint-Charles, au sud. La 3^e Avenue est d'ailleurs empruntée par un nombre important de cyclistes qui se rendent dans Saint-Roch ou qui fréquentent les commerces qui la bordent. Qui plus est, cette voie cyclable est d'autant plus justifiée qu'elle pourrait venir palier l'impact négatif d'éventuels parcomètres qui pourraient détourner les automobilistes vers les centres commerciaux.

Le Conseil accueille donc favorablement ce projet, mais il formule néanmoins les recommandations suivantes afin de le bonifier :

Prolonger jusqu'à la 18^e Rue

Le Conseil recommande de prolonger les bandes cyclables **jusqu'à la 18^e Rue** plutôt que de les arrêter à la 14^e Rue. Cette recommandation s'appuie sur les constatations suivantes :

- Ce prolongement jusqu'à la 18^e Rue permettrait de mieux desservir les citoyens de Lairet qui fréquentent les commerces du Vieux-Limoilou ou qui désirent se rendre dans Saint-Roch. Un raccordement avec la voie cyclable de la 22^e Rue pourrait d'ailleurs éventuellement être envisagé.
- Ce tronçon additionnel permettrait de desservir l'école secondaire de la Cité qui se trouve sur Benoît-XV. Cet ajout permettrait de répondre à l'un des objectifs de la Vision qui vise à développer les connexions entre le réseau cyclable et les institutions scolaires (axe 1).

Prévoir une signalisation accrue dans le tronçon commercial

Une artère commerciale, telle la 3^e Avenue, supporte des déplacements automobiles plus denses et parfois désordonnés, notamment en période de pointe. Afin d'assurer une meilleure sécurité des cyclistes empruntant ce secteur commercial, une signalisation accrue, en faveur des cyclistes, devrait être envisagée. Ainsi, les risques d'emportierage et de conflits d'espaces pourraient être réduits au minimum.

Assurer un arrimage avec le projet de place publique

Un projet de place publique permanente étant envisagé à l'intersection de la 3^e Avenue et du chemin de la Canardière, il devra y avoir concertation entre les concepteurs de la place publique et les responsables de l'aménagement cyclable, ceci afin d'assurer une articulation adéquate de ces deux projets.

Recommandation 6 : profiter de la largeur actuelle du chemin de la Canardière pour aménager une voie cyclable sécuritaire

Le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou accueille favorablement la proposition de créer un aménagement cyclable sur le chemin de la Canardière. Ce projet permettra en effet de relier la nouvelle bande cyclable de la 3^e Avenue à la bande cyclable de la 8^e Avenue. Il permettra en outre de réduire les proportions des voies automobiles du chemin de la Canardière qui sont actuellement beaucoup trop larges pour le nombre de voitures qui y circulent.

Selon les informations communiquées au Conseil, le projet du chemin de la Canardière prévoit la création de bandes cyclables unidirectionnelles. Ce projet serait complété par un élargissement éventuel des trottoirs.

Cependant, plutôt que d'élargir les trottoirs, le Conseil soumet la recommandation suivante :

- considérant que l'artère la plus fréquentée par les piétons est la 3^e Avenue et non le chemin de la Canardière;

- considérant le niveau de sécurité accru des voies cyclables séparées physiquement des voies automobiles;
- et constatant l'espace disponible sur le chemin de la Canardière;

Le Conseil propose de procéder à une analyse de risques des deux options suivantes afin d'opter pour la solution la plus sécuritaire et la plus fonctionnelle pour les cyclistes :

1. Aménager des bandes cyclables unidirectionnelles

- Opter pour des bandes cyclables unidirectionnelles suffisamment larges pour éviter l'emportière en laissant les stationnements à droite des cyclistes. Des bollards devraient être installés à des endroits stratégiques afin d'augmenter la visibilité de l'aménagement.
- Assurer, sur cette artère plutôt fréquentée, une meilleure sécurité des cyclistes en mettant en place une signalisation accrue en faveur des cyclistes.
- Éviter l'élargissement des trottoirs afin de maintenir des bandes cyclables unidirectionnelles larges et sécuritaires.

2. Viser à long terme l'aménagement d'une piste cyclable en site propre

- Aménager des bandes cyclables temporaires dans le cadre d'une première phase d'intervention et veiller à ce qu'elles soient suffisamment larges pour éviter l'emportière.
- Envisager, à moyen terme et si l'analyse de risques s'avère concluante, la transformation des bandes cyclables temporaires en piste cyclable en site propre plutôt que l'élargissement des trottoirs.

Dans les deux cas, il importera d'arrimer le projet d'aménagement cyclable avec celui de la future place publique qui se trouvera au coin de la 3^e Avenue et du chemin de la Canardière.

Recommandation 7 : prolonger la voie cyclable de la Canardière jusqu'à la rue Henri-Bourassa

Le Conseil regrette vivement que la nouvelle voie cyclable proposée pour le chemin de la Canardière ne se poursuive pas jusqu'à la rue Henri-Bourassa. Ce prolongement apparaît essentiel aux yeux du Conseil pour les raisons suivantes :

- Il permettrait de relier la 3^e Avenue à la Route verte dans Maizerets en plus d'assurer une liaison directe entre deux pôles générateurs de déplacements (la 3^e Avenue d'une part, et les institutions de santé de l'hôpital de l'Enfant-Jésus et du CLSC d'autre part).
- Cette voie étant déjà fréquentée par un nombre important de cyclistes, un tel prolongement permettrait de sécuriser ce tronçon notamment sous le pont.

Le Conseil recommande donc que la Ville inclue au nombre de ses projets prioritaires le prolongement de la voie cyclable qui est envisagée sur le chemin de la Canardière jusqu'à la rue

Henri-Bourassa. Cela lui apparaît d'autant plus important qu'il n'existe pas actuellement de lien est-ouest entre le cœur du Vieux-Limoilou et Maizeret.

Recommandation 8 : privilégier la rue Royal-Roussillon pour la création d'une continuité cyclable entre la piste de la rivière Saint-Charles et le Vieux-Limoilou

Parmi les projets prioritaires ciblés par la Ville figure la création d'un lien cyclable entre la piste cyclable de la rivière Saint-Charles et les chaussées désignées des rues de l'Espinay et Royal-Roussillon. Le Conseil reconnaît l'importance d'un tel lien afin de permettre aux cyclistes d'accéder facilement à la piste cyclable de la rivière d'une part, et aux principaux points de service du Vieux-Limoilou d'autre part.



Fig. 1 Sentier spontané dans le parc Cartier-Brébeuf, dans l'axe de la rue Royal-Roussillon (crédit : Yan Turgeon).

Cependant, plutôt que de créer deux bandes cyclables sur l'Espinay et Royal-Roussillon qui sont des rues à sens unique, le Conseil soumet à la Ville les recommandations suivantes :

- analyser la possibilité de créer un double-sens cyclable sur la rue Royal-Roussillon plutôt que des bandes cyclables séparées sur l'Espinay et Royal-Roussillon. Cela permettrait aux cyclistes d'emprunter une seule et même voie dans les deux directions. Cette voie pourrait ensuite se prolonger jusqu'à la 8^e Avenue en passant sur la 13^e Rue afin de donner accès directement au Cégep Limoilou;
- créer une continuité cyclable entre la rue Royal-Roussillon et la piste cyclable de la rivière St-Charles en pavant le sentier spontané existant (voir fig. 1) et en abaissant la chaîne de trottoir pour faciliter la circulation des vélos;
- la rue Royal-Roussillon étant une rue résidentielle, il serait intéressant d'analyser la possibilité d'y aménager une rue cyclo-piétonne, cette rue constituant un axe fréquemment emprunté – tant par les piétons que les cyclistes – pour se rendre au parc Cartier-Brébeuf. À tous le moins, une signalisation devrait être prévue afin d'empêcher

les automobilistes de tourner sur cette rue aux heures de pointe (sauf les résidents) puisque cette rue sert actuellement de transit pour de nombreux automobilistes.

Recommandation 9 : pistes d'action suggérées pour la mise à niveau de la bande cyclable de la 8^e Avenue

Une mise à niveau de la bande cyclable bidirectionnelle est prévue dans les projets prioritaires de la Ville, ce dont se réjouit le Conseil. Cette bande cyclable est très fréquentée par les cyclistes, ce qui démontre toute la pertinence de ce lien cyclable et l'importance d'en améliorer la sécurité.

Cette bande cyclable, quoique appréciée, présente en effet plusieurs problèmes :

- sa largeur ne répond pas aux normes et empêche deux vélos de se rencontrer de manière sécuritaire;
- cet aménagement bidirectionnel rend les intersections plus dangereuses puisque des automobilistes oublient de regarder dans les deux directions;
- bien qu'on ait ajouté un certain nombre de bollards, il y a toujours des cas d'empiètement de voitures sur la bande cyclable, notamment devant l'école Jean-de-Brébeuf et le Cégep Limoilou.

Par conséquent, le Conseil présente la recommandation suivante :

Procéder à une analyse de risques des deux options suivantes afin d'opter pour la solution la plus sécuritaire et la plus fonctionnelle pour les cyclistes :

1. **Conserver la voie cyclable bidirectionnelle à l'est de la 8^e Avenue**, mais la convertir en piste cyclable en site propre et l'élargir afin d'accroître la sécurité des utilisateurs.
2. **Créer deux bandes cyclables unidirectionnelles** et ajouter une barrière physique (petits terre-pleins ou bollards) afin d'éviter l'empiètement des voitures sur les bandes cyclables.

Dans les deux cas, les recommandations suivantes devraient également être considérées :

- prévoir un espace réservé à un débarcadère pour les transports adaptés en face des institutions scolaires;
- envisager la possibilité de convertir la 8^e Avenue en sens unique si cela peut éviter le retrait d'un nombre trop important d'espaces de stationnement;
- ajouter un feu pour cyclistes au feu de circulation présent à l'intersection de la 18^e Rue et de la 8^e Avenue;
- ajouter un panneau P-285 « Prescription pour cyclistes à un feu pour piétons » à l'intersection de la 8^e Avenue et du chemin de la Canardière puisque les feux de circulation actuelles ne permettent pas aux cyclistes de traverser au feu piéton, ni au feu vert.

Conclusion

En somme, le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou félicite la Ville de Québec pour sa *Vision des déplacements à vélo* qui permettra de faire entrer le réseau cyclable de la Ville au sein d'une nouvelle ère. Pour ce faire, il importe toutefois que les pistes d'action qui visent à mettre en place un réseau utilitaire, sécuritaire et fonctionnel soient effectivement respectées et mises en œuvre au cours des cinq prochaines années.

Le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou appuie donc la Ville dans sa démarche et accueille favorablement les axes de développement qui sont proposés dans sa *Vision*. Il a toutefois constaté que certaines lacunes demeuraient en matière d'objectifs à atteindre et de pistes d'action à prioriser. Il a donc formulé plusieurs recommandations de façon à assurer la sécurité des cyclistes et la fonctionnalité du réseau. Ainsi, en premier lieu, le Conseil croit qu'il est essentiel de prévoir des objectifs et des pistes d'action afin d'améliorer la sécurité des cyclistes sous les ponts. Il considère également important d'opter pour des mesures destinées à apaiser la circulation automobile dans des rues qui sont actuellement utilisées pour le transit. Il réclame enfin un réseau non seulement sécuritaire, mais également fonctionnel de façon à attirer les cyclistes utilitaires.

Le Conseil a également proposé une série de bonifications pour les projets prioritaires retenus pour le Vieux-Limoilou. Ainsi, il recommande de :

- prolonger la voie cyclable qui est envisagée sur la 3^e Avenue jusqu'à la 18^e Rue de façon à desservir les résidents de Lairet et les étudiants de l'école secondaire de la Cité;
- ne pas élargir les trottoirs du chemin de la Canardière et étudier les options envisageables afin de réaliser un aménagement cyclable sécuritaire et fonctionnel;
- prolonger la voie cyclable qui est envisagée sur le chemin de la Canardière jusqu'à la rue Henri-Bourassa afin de créer un lien est-ouest avec le quartier Maizeret;
- créer une continuité cyclable entre le Vieux-Limoilou et la piste de la rivière Saint-Charles sur la rue Royal-Roussillon;
- réaliser une analyse de risques pour déterminer le scénario le plus sécuritaire et fonctionnel pour la mise à niveau de la bande cyclable de la 8^e Avenue.