



Document de synthèse du **Comité Réseau Cyclable**

Compléter le réseau cyclable pour la
qualité de vie et le développement
commerciale du Vieux-Limoilou



Déposé au Conseil de quartier du Vieux-Limoilou le **18 mars 2015**

Ont participé aux travaux du **Comité Réseau Cyclable**

Philippe Bourque

Raphael Désilets

*Candidat à la maîtrise en aménagement
du territoire et développement régional*

Étienne Grandmont

Directeur chez Accès Transports Viables

Ghislain Hudon

Conseil de quartier du Vieux-Limoilou

Mathieu Montmartin

Directeur de la SDC 3e Avenue

Yan Turgeon

Martial Van Neste

Conseil de quartier de Maizerets

Marc-Antoine Viel

Ont participé à la production de la **revue de littérature scientifique**

Moulay Driss Alaoui

Hugo Coulombe

Raphael Désilets

Étienne Lefebvre-Guimont

*Candidats à la maîtrise en aménagement
du territoire et développement régional*

Table des *matières*

1. PRÉAMBULE	4
2. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE	5
2.1. TRIANGLE CYCLABLE	6
2.1.1. AXE 1 - 18 ^e RUE	8
2.1.2. AXE 2 - CHEMIN DE LA CANARDIÈRE	10
2.1.3. AXE 3 - AXE CYCLABLE NORD-SUD	12
2.2. CONTINUITÉS CYCLABLES	13
2.3. VIADUCS	16
2.4. SIGNALISATION	17
3. SÉCURITÉ DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES	17
4. FAVORISER LE VÉLO 4 SAISONS	20
5. RUES CYCLO-PIÉTONNES	22
ANNEXE 1 : STATISTIQUES D'ACCIDENTS	23
ANNEXE 2 : FAITS PROUVÉS	24

1. Préambule

Le Comité Réseau Cyclable a été mis sur pied par la résolution 14-CA-28 du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou qui demande la création d'un « comité citoyen chargé, dans le cadre de la révision du Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec, d'étudier et de soumettre des propositions afin de bonifier le réseau cyclable du Vieux-Limoilou. »

La première rencontre du Comité Réseau Cyclable a eu lieu le 22 octobre 2014. Le Comité s'est réuni à deux autres reprises, le 20 novembre 2014 et le jeudi 12 mars 2015.

La présidence du Comité Réseau Cyclable a été assurée par Mathieu Montmartin, directeur de la SDC 3^e Avenue-Limoilou et administrateur du Conseil de quartier.

Ont pris part aux travaux du Comité Réseau Cyclable (en ordre alphabétique) : Philippe Bourque, Raphael Désilets (*Candidat à la maîtrise en aménagement du territoire et développement régional*), Étienne Grandmont (*Directeur chez Accès Transports Viables*), Ghislain Hudon (*Conseil de quartier du Vieux-Limoilou*), Mathieu Montmartin (*Directeur de la SDC 3^e Avenue*), Yan Turgeon, Martial Van Neste (*Conseil de quartier de Maizerets*) et Marc-Antoine Viel.

Ayant complété ses travaux, le **Comité Réseau Cyclable**,

1. INVITE le Conseil de quartier du Vieux-Limoilou à adopter le présent document et faire siennes les recommandations qui s'y trouvent.

2. Développement du réseau cyclable

SALUANT les efforts déployés par la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou pour aménager un réseau cyclable sécuritaire et convivial.

RAPPELANT que la première phase de développement du réseau cyclable a permis, notamment, l'aménagement d'une bande cyclable de la 8^e Avenue et d'une piste cyclable le long de la rivière St-Charles.

NOTANT que ces aménagements ont largement contribué à l'essor du cyclisme dans le quartier.

NOTANT cependant que certains aménagements, comme les chaussées désignées et les bandes cyclables séparées de la circulation automobile par un marquage au sol, n'offrent aucune protection supplémentaire aux cyclistes en plus de susciter des conflits d'usagers.

CONSTATANT que le réseau cyclable pourrait répondre davantage aux besoins des résidents du quartier et qu'il reste beaucoup à faire pour développer un réseau sécuritaire et cohérent.

CONSTATANT que la mise en œuvre du Plan directeur du réseau cyclable (PDRC)¹, adopté en 2008, n'a eu aucune retombée dans le quartier et que seulement 32 des 337 km de voies cyclables proposés dans son plan d'action ont été implantés à ce jour.

NOTANT qu'un grand nombre d'analyses quantitatives démontrent le lien entre le nombre de cyclistes et la présence d'infrastructures réservées aux vélos (voir annexe 2).

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. INVITE la Ville de Québec à compléter le réseau cyclable du quartier dans le cadre de la révision du Plan directeur du réseau cyclable (PDRC).

¹ Ville de Québec (2008). Plan directeur du réseau cyclable.
<www.ville.quebec.qc.ca/grandsprojetsverts/transport/docs/pdrc_version_finale_juin_2008.pdf>

2. INVITE la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à préconiser les pistes cyclables en site propre et les bandes cyclables séparées physiquement de la circulation automobile (à l'aide de délinéateurs ou de terre-pleins) plutôt que les aménagements non balisés comme les bandes cyclables avec marquage au sol ou les chaussées désignées.

2.1. Triangle cyclable

NOTANT que, même s'ils partagent plusieurs infrastructures, les quartiers Vieux-Limoilou, Lairet et Maizerets sont morcelés (1) par le chemin de fer et le boulevard Henri-Bourassa, qui isolent le quartier Maizerets, et (2) par la 18^e Rue qui, en raison de sa largeur, constitue une barrière entre le Vieux-Limoilou et Lairet.

NOTANT que plusieurs services essentiels, dont l'hôpital de l'Enfant-Jésus et le CLSC de Limoilou, ainsi que plusieurs infrastructures récréatives, comme le Centre Mgr Marcoux, le Domaine de Maizerets et l'Arboretum, se trouvent dans Maizerets.

NOTANT par ailleurs que plusieurs établissements d'enseignement fréquentés par les jeunes de Maizerets et de Lairet, dont les écoles secondaires Jean-de-Brébeuf et de la Cité, ainsi que le Cégep de Limoilou, se trouvent dans le Vieux-Limoilou.

RAPPELANT qu'il importe d'accroître la part des déplacements actifs vers les commerces de la 3^e Avenue, notamment dans l'optique où l'installation de parcomètres pourrait détourner les automobilistes vers les centres commerciaux.

RAPPELANT que la part modale des déplacements à vélo dépasse 10 % pour les déplacements allant de 0,5 à 2 km et que des aménagements cyclables sécuritaires et conviviaux pourraient inciter les personnes habitant dans un rayon de 2 km de la 3^e Avenue à s'y rendre en vélo plutôt qu'en voiture, ce qui permettrait de mitiger l'impact des parcomètres sur l'achalandage des commerces.²

² MTQ (2006). Enquête Origine-Destination.

www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/regions/capitale_nationale/enquete_origine_destination2006

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. RECOMMANDE l'aménagement d'un « triangle cyclable » qui relierait Maizerets, Lairet et le Vieux Limoilou par la 18^e Rue, le Chemin de la Canardière et un nouvel axe nord-sud.



2.1.1. Axe 1 - 18e Rue

RAPPELANT la résolution 14-CA-27 du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou³ en appui au projet de Corridor des Services⁴.

RAPPELANT également les résolutions 14-CA-55 du Conseil de quartier de Maizerets⁵ et 14-CA-35 du Conseil de quartier de Lairet⁶ en appui au projet de Corridor des Services.

NOTANT la demande, formulée par le Conseil de quartier de Lairet, de prolonger le tracé du projet jusqu'à la 1^{re} Avenue.

NOTANT que la 18^e Rue est un lien important entre Maizerets et le Vieux-Limoilou, mais qu'elle est également une frontière entre le Vieux-Limoilou et Lairet en raison de sa largeur et de la vitesse des automobiles qui y circulent.

RAPPELANT que, selon les données colligées par Accès transports viables, 42 collisions impliquant des cyclistes ou des piétons ont eu lieu sur la 18^e Rue entre 2005 et 2012⁷.

NOTANT que la réalisation *road diet*, c'est-à-dire la réduction de la 8^e Avenue de quatre voies (deux dans chaque direction) à trois voies (une dans chaque direction plus une voie centrale pour les virages à gauche, aurait pour effet de réduire le nombre d'accidents en limitant l'effet accordéon (qui cause des tête à queue) et en empêchant les dépassements par la droite.

NOTANT que la réalisation d'une *road diet* sur la 18^e Rue libérerait suffisamment d'espace pour l'aménagement d'une bande cyclable de chaque côté de la 18^e Rue.

³ Conseil de quartier du Vieux-Limoilou (2014). Résolution 14-CA-27 concernant l'appui du conseil de quartier au projet de Corridor des Services.

<www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils_quartier/limoilou/vieuxlimoilou/vieuxlimoilou_1409171900.pdf>

⁴ Le Vélurbaniste (2014). Corridor des Services. <<http://velurbaniste.com/corridor-des-services>>

⁵ Conseil de quartier de Maizerets (2014). Résolution 14-CA-55 concernant la proposition d'un Corridor des Services <www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils_quartier/limoilou/maizerets/maizerets_1409161900.pdf>

⁶ Conseil de quartier de Lairet (2014). Résolution 14-CA-35 concernant l'appui au projet de bande cyclable sur la 18^e Rue (corridor des services) <www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils_quartier/limoilou/lairret/lairret_1409231900.pdf>

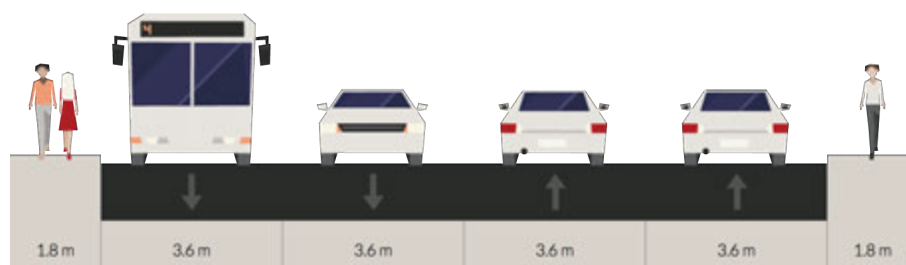
⁷ Accès transports viables (2014). Carte des accidents impliquant des piétons et des cyclistes. <<http://bit.ly/1xfJZK>>

NOTANT par ailleurs que l'aménagement d'une bande cyclable créerait une zone tampon entre les piétons et les voitures, ce qui améliorerait la sécurité et favoriserait les déplacements actifs.

RAPPELANT que le volume de voitures sur la 18^e Rue n'excède pas 12 000 véhicules par jour alors qu'on recommande une *road diet* pour les artères dont le volume quotidien n'excède pas 23 000 véhicules par jour⁸.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. RECOMMANDE que la 18^e Rue soit réduite à trois voies (une dans chaque direction plus une voie centrale pour les virages à gauche).
2. RECOMMANDE l'aménagement, dans l'espace libéré, de bandes cyclables unilatérales, tel qu'illustré ci-dessous.



18^e RUE (SITUATION ACTUELLE)



18^e RUE (*ROAD DIET*)

⁸ Le Vélurbaniste (2014). Une *road diet* pour la 18^e Rue ?
<<http://velurbaniste.com/2014/06/20/une-road-diet-pour-la-18e-rue>>

2.1.2. Axe 2 - Chemin de la Canardière

NOTANT que le chemin de la Canardière relie la Route verte, dans Maizerets, à la 3^e Avenue, dans le Vieux-Limoilou.

SOULIGNANT que le chemin de la Canardière et le viaduc qui s'y trouve constituent des passages obligés pour un grand nombre de cyclistes.

➤ **Entre le boul. des Capucins et Henri-Bourassa**

NOTANT que le segment du chemin de la Canardière compris entre le viaduc du boulevard des Capucins et le boulevard Henri-Bourassa a entièrement été refait à l'été 2014.

CONSTATANT que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou n'ont pas profité de cette occasion pour aménager une voie cyclable le long du chemin de la Canardière.

RAPPELANT que ce segment figure sur le tracé du Service rapide par bus (SRB) qui doit être complété d'ici 2025.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou inclue l'aménagement d'une voie cyclable lors de la reconfiguration du chemin de la Canardière pour l'implantation du Service rapide par bus (SRB).

➤ **Entre le boul. des Capucins et la 3^e Avenue**

NOTANT que, entre le viaduc et la 3^e Avenue, le chemin de la Canardière est beaucoup trop large pour le nombre de voitures qui y circulent.

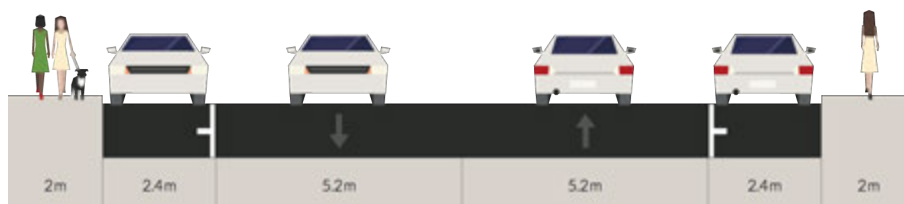
NOTANT qu'à la jonction du chemin de la Canardière et de la 3^e Avenue, les voies automobiles font 5,2 mètres de large, ce qui affecte la sécurité des piétons et brise la continuité du secteur commercial de la 3^e Avenue.

NOTANT que l'aménagement d'une bande cyclable sur le chemin de la Canardière pourrait permettre de ramener les voies automobiles dans des proportions raisonnables.

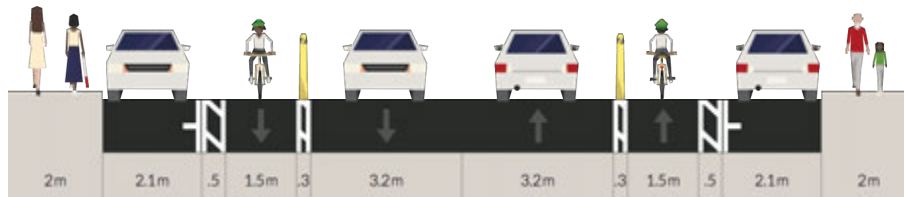
NOTANT par ailleurs que les commerces du chemin de la Canardière bénéficieraient d'un environnement accueillant pour les piétons et les cyclistes.

Le **Comité Réseau cyclable**,

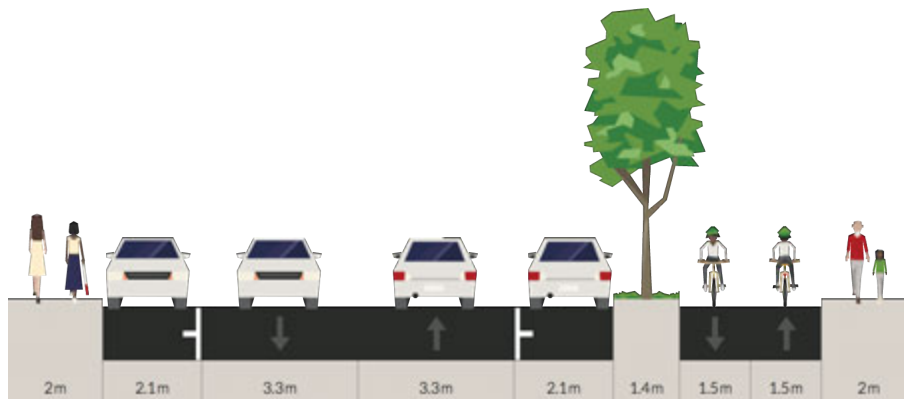
1. DEMANDE, à court terme, que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou aménagent une bande cyclable temporaire (phase 1) sur le chemin de la Canardière, entre la 3^e Av. et la bande cyclable de la 8^e Avenue, laquelle ne nécessiterait pas de modification à la géométrie de la chaussée.
2. DEMANDE, à moyen terme, et lorsque des travaux le permettront, que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou transforme la bande cyclable temporaire en piste cyclable en site propre (phase 2).



CHEMIN DE LA CANARDIÈRE (ENTRE LE VIADUC ET LE IGA)



PHASE 1 : AMÉNAGEMENT D'UNE BANDE CYCLABLE



PHASE 2 : AMÉNAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE EN SITE PROPRE

➤ **Place publique**

NOTANT la réalisation prochaine d'une place publique à l'intersection du chemin de la Canardière, de la 3^e Avenue et de la 6^e Rue.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou s'assurent que l'aménagement de la future place publique intègre l'aménagement d'une voie cyclable sur le chemin de la Canardière.

2.1.3. Axe 3 - Axe cyclable nord-sud

CONSIDÉRANT la nécessité de développer un axe cyclable nord-sud reliant la 18^e Rue, au nord, et la rivière St-Charles, au sud.

NOTANT le nombre important de cyclistes circulant sur la 3^e Avenue et la pertinence d'aménager une voie cyclable sur cette artère.

NOTANT cependant les contraintes physiques à l'implantation d'une bande cyclable sur la 3^e Avenue.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. INVITE la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à considérer plus avant les options suivantes :
 - a. Aménager une piste cyclable entre la 18^e Rue et la 13^e Rue, puis une chaussée désignée entre la 13^e Rue et le pont Dorchester (rue du Pont).
 - b. Prolonger la bande cyclable de la 4^e Avenue (qui traverse Lairet) jusqu'à la rivière St-Charles.

2.2. Continuités cyclables

NOTANT l'absence de continuité cyclable entre la piste cyclable de la rivière St-Charles et les voies cyclables du Vieux-Limoilou.

➤ **Parc linéaire de la rivière St-Charles / 3^e avenue**

NOTANT qu'il n'y a pas de lien cyclable entre le parc linéaire de la rivière St-Charles et la 3^e Avenue.

RAPPELANT la décision de la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou de construire une passerelle cyclo-pédestre entre Limoilou et l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres⁹, possiblement à la hauteur de la 8^e Rue.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE qu'une continuité cyclable soit aménagée entre la piste cyclable du chemin de la Canardière et la future passerelle.
2. INVITE la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou, à considérer la transformation de la 8^e Rue en double sens cyclable pour créer cette continuité.
3. DEMANDE par ailleurs que la circulation sur la traverse diagonale du parc du Vieux-Passage (qui aboutit au pont Drouin) soit autorisée aux cyclistes et qu'une avancée de trottoir à vocation cyclo-pédestre soit aménagée sur la 1^{re} Avenue, à la hauteur de la 5^e Rue, pour augmenter la visibilité des cyclistes et des piétons qui arrivent du Vieux-Passage et souhaitent traverser la 1^{re} Avenue.

⁹ Ville de Québec (2014). Programme triennal d'immobilisations (PTI) 2015-2016-2017
<www.ville.quebec.qc.ca/apropos/profil_financier/pti.aspx>

➤ **Parc linéaire de la rivière St-Charles / Royal-Roussillon**

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. RECOMMANDE la création d'une continuité cyclable entre la chaussée désignée de la rue Royal-Roussillon et la piste cyclable du parc Cartier-Brébeuf, à travers l'abaissement du trottoir et l'aménagement d'un nouveau segment de piste cyclable pour permettre aux cyclistes en provenance de l'est (via la chaussée désignée de la rue de l'Espinay) de rejoindre la piste de la rivière St-Charles et aux cyclistes arrivant de la rivière St-Charles d'emprunter la chaussée désignée de Royal-Roussillon.

➤ **Parc linéaire de la rivière St-Charles / parc Lairet**

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. RECOMMANDE de relier la piste du parc Lairet (parallèle à l'avenue de Guyenne) au Corridor de la rivière St-Charles en passant par le parc Cartier-Brébeuf, idéalement à l'ouest du bâtiment fédéral.

➤ **Intersection 8^e Avenue / 1^{re} Rue**

NOTANT que la bande cyclable de la 8^e Avenue s'arrête brusquement à la 1^{re} Rue, face à une bretelle d'autoroute.

NOTANT par ailleurs qu'aucune continuité cyclable n'a été mise en place pour permettre aux cyclistes de traverser la 1^{re} Rue de façon sécuritaire et rejoindre la piste cyclable de la rivière St-Charles.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. RECOMMANDE l'aménagement d'une traverse cyclo-piétonne à l'intersection de la 8^e Avenue et de la 1^{re} Rue.

➤ ***ExpoCité / Fleur de Lys***

NOTANT la réfection, à l'été 2014, de la portion du boulevard Wilfrid-Hamel comprise entre ExpoCité et le centre commercial Fleur de Lys.

CONSTATANT que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou n'ont pas profité de l'occasion pour prolonger la piste cyclable de la rue du Colisée (qui longe le boulevard Wilfrid-Hamel jusqu'à la rue Jalobert) jusqu'au centre commercial Fleur de Lys.

CONSTATANT que cette omission contraint les personnes qui circulent à vélo entre le Vieux-Limoilou et le centre commercial Fleur de Lys à rouler sur le trottoir pour franchir le viaduc de l'autoroute Laurentienne, ce qui les expose à recevoir une contravention.

NOTANT que le trottoir nouvellement construit est suffisamment large pour accueillir à la fois piétons et cyclistes.

Le ***Comité Réseau Cyclable***,

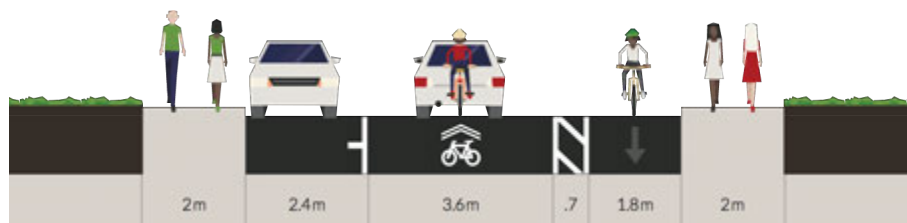
1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou corrigent cette omission en transformant la section du trottoir comprise entre ExpoCité et le centre commercial Fleur de Lys, située au nord du boulevard Wilfrid-Hamel, en piste cyclo-piétonne ou en aménageant une piste cyclable en site propre le long de celle-ci.

➤ ***Sécurité des écoliers de l'école St-Fidèle***

NOTANT que, pour rejoindre la bande cyclable de la 8^e Avenue, les écoliers de l'école St-Fidèle doivent rouler à contresens sur la 12^e Rue, qui est un sens unique.

Le ***Comité Réseau Cyclable***,

1. RECOMMANDE l'aménagement d'un double sens cyclable sur la 12^e Rue (illustration page suivante).



DOUBLE SENS CYCLABLE AVEC CHAUSSÉE DÉSIGNÉE

2.3. Viaducs

Rappelant la résolution 14-CA-32 du Conseil de quartier de Maizerets¹⁰ et la résolution 14-CA-23 du Conseil de quartier de Lairet¹¹ demandant que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou examinent la circulation sécuritaire des cyclistes sous les viaducs et autorisent, comme solution temporaire d'urgence, la circulation des vélos sur les trottoirs sous ces viaducs.

NOTANT que le territoire du Vieux-Limoilou compte cinq viaducs¹² qui sont des passages obligés pour les personnes à pieds ou à vélo.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou aménagent, de façon prioritaire, des voies cyclables sécuritaires sous les viaducs de la 18^e Rue et du chemin de la Canardière.

¹⁰ Conseil de quartier de Maizerets (2014). Résolution 14-CA-32 concernant la sécurité des cyclistes sous les viaducs. <www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils_quartier/limoilou/maizerets/maizerets_1405131900.pdf>

¹¹ Conseil de quartier de Lairet (2014). Résolution 14-CA-23 concernant une demande pour examiner la circulation sécuritaire des cyclistes sous les viaducs de la 18^e Rue et de la 22^e Rue ». <www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils_quartier/limoilou/lairret/lairret_1405141900.pdf>

¹² Viaduc du boulevard Hamel et de la rue de Bourdages (sous l'autoroute Laurentienne), viaduc du chemin de la Canardière, de la 18^e Rue (sous la voie ferrée) et viaduc du boulevard des Capucins (sous l'autoroute Dufferin-Montmorency).

2.4. Signalisation

NOTANT le manque d'information pour l'orientation des cyclistes et touristes qui visitent Québec.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou implantent une signalisation pour les vélos indiquant les points majeurs de services tels les hôpitaux, les écoles et la 3^e Avenue.

3. Sécurité des infrastructures existantes

➤ **Bande cyclable de la 8^e Avenue**

SOULIGNANT que la bande cyclable de la 8^e Avenue est la voie cyclable la plus utilisée du quartier.

NOTANT que l'Institut national de santé publique du Québec¹³ estime que les bandes cyclables bidirectionnelles, comme celle de la 8^e Avenue, augmentent de trois à douze fois les risques de blessures, particulièrement aux intersections.

NOTANT la proposition, formulée par un citoyen lors du Conseil de quartier de Lairet¹⁴, de transformer la 8^e Avenue en sens unique afin d'améliorer la sécurité de la bande cyclable qui s'y trouve.

CONSTATANT les problèmes de sécurité causés par (i) le va-et-vient des voitures sur la bande cyclable devant les écoles (empiétement) et (ii) l'utilisation de la bande cyclable comme voie de dépassement à l'intersection de la 18^e Rue.

¹³ INSPQ (2009). Les aménagements cyclables: un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité. <www.inspq.qc.ca/pdf/publications/925_AmePisteCyclablecorr.pdf>

¹⁴ Conseil de quartier de Lairet. 2015. Conseil d'administration du 14 janvier 2015. Période de questions et commentaires du public. <http://www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils_quartier/limoilou/lairret/lairret_1501141900.pdf>

➤ ***Empiètement sur la bande cyclable***

RAPPELANT que quatre établissements d'enseignement bordent la bande cyclable de la 8^e Avenue.

NOTANT que de nombreux automobilistes se stationnent sur la bande cyclable pour prendre ou déposer leur enfant à la porte des écoles.

NOTANT que l'espacement entre les bollards dépassent le maximal de 20 mètres recommandé par Vélo Québec¹⁵ et que les bollards sont encore plus distants devant les écoles, ce qui légitime l'utilisation de la bande cyclable comme stationnement temporaire, et ce, bien que le règlement municipal l'interdise.

NOTANT que les jeunes se rendant à l'école à vélo sont contraints, pour contourner les voitures stationnées dans la bande cyclable, de rouler à contresens de la circulation automobile.

NOTANT que, ce faisant, on empêche les plus jeunes de se rendre à l'école à vélo de façon sécuritaire.

Le ***Comité Réseau Cyclable***,

1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou augmentent le nombre de bollards devant les écoles pour empêcher les voitures de s'y stationner temporairement.
2. INVITE la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à considérer la possibilité de transformer la bande cyclable de la 8^e Avenue en piste cyclable en site propre comme solution au problème d'empiètement et de dépassement sur la bande cyclable.
3. DEMANDE que la SPVQ applique le règlement interdisant de se stationner sur la bande cyclable entre le 1^{er} mai et le 31 octobre en menant une surveillance particulière à l'entrée et à la sortie des classes.

¹⁵ Vélo Québec (2009). Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

➤ **Utilisation de la bande cyclable comme voie de dépassement**

NOTANT qu'à l'approche des intersections, les voies cyclables sont parfois utilisées comme voies de dépassement par des automobilistes¹⁶.

NOTANT que ce problème est particulièrement saillant à l'intersection de la bande cyclable de la 8^e Avenue et de la 18^e Rue.

NOTANT que cette manœuvre est facilitée par l'absence de bollard à l'approche de l'intersection¹⁷.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE que Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou mettent en place un aménagement adéquat pour empêcher les automobilistes de s'engager sur la voie cyclable à l'approche de l'intersection (i) en installant un bollard à proximité de l'intersection ou (ii) en aménageant un terre-plein entre la voie cyclable et celle réservée aux voitures.

➤ **Mise à niveau de l'intersection 8^e Avenue/18^e Rue**

NOTANT que l'aménagement de l'intersection de la bande cyclable de la 8^e Avenue et de la 18^e Rue ne reflète pas les normes de conception promues par Vélo Québec¹⁸.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE la mise en place d'un feu de circulation avec phases séparées pour permettre aux cyclistes de traverser l'intersection avant que les voitures n'entreprennent leur virage.
2. DEMANDE que la visibilité de la traverse cyclo-piétonne soit améliorée à l'aide d'un marquage adéquat.

¹⁶ Le Vélurbaniste (2014). Dépassement par la bande.
<<http://velurbaniste.com/2014/11/11/depassement-par-la-bande/>>

¹⁷ La distance entre le dernier bollard et l'intersection est de 25 m.

¹⁸ Vélo Québec (2009). Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes.

➤ **Feux tricolores à l'intersection de la bande cyclable de la 8^e Avenue et du chemin de la Canardière**

NOTANT qu'aux feux verts, seuls les virages à droite sont autorisés à l'intersection de la bande cyclable de la 8^e Avenue et du chemin de la Canardière.

NOTANT également l'absence de signalisation autorisant les cyclistes à utiliser les feux pour piétons.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou corrigent la situation en installant un panneau P-285 « Prescription pour cyclistes à un feu pour piétons ».

4. Favoriser le vélo 4 saisons

➤ **Ouverture et fermeture du réseau cyclable**

RAPPELANT que le réseau cyclable de la Ville de Québec est ouvert du 1^{er} mai au 31 octobre.

NOTANT que les bollards sont posés plusieurs semaines après l'ouverture officielle du réseau cyclable, mais sont retirés avant sa fermeture¹⁹.

NOTANT également que les chevrons des chaussées désignées sont repeints longtemps après l'ouverture du réseau cyclable.

Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou accélèrent le nettoyage, le peinturage et le balisage des voies cyclables au printemps.

¹⁹ En 2014, sur le 8^e Avenue, les bollards ont été posés le 27 mai, soit un mois après l'ouverture du réseau cyclable.

2. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou s'assurent que les bandes cyclables du quartier soient balisées au plus tard une semaine après l'ouverture du réseau cyclable et le demeurent jusqu'à la fermeture du réseau.

➤ ***Prolonger la période d'ouverture du réseau cyclable***

NOTANT que les dates d'ouverture du réseau cyclable ne répondent plus aux besoins des cyclistes.

NOTANT que la plupart des cyclistes enfourchent leur vélo dès le mois d'avril et ne le remise pas avant le mois de novembre.

Le ***Comité Réseau Cyclable***,

1. INVITE la Ville de Québec à prolonger la période d'ouverture des voies cyclables du 1^{er} avril au 30 novembre.

➤ ***Favoriser le vélo d'hiver***

SALUANT la décision de la Ville de Québec de déneiger les sections du vélo-boulevard Père-Marquette faisant obstacle à la circulation des vélos.

NOTANT la démarche du Conseil de quartier de Maizerets visant le déneigement d'un segment de la Route verte²⁰.

NOTANT l'augmentation du nombre de cyclistes d'hiver dans Limoilou.

Le ***Comité Réseau Cyclable***,

1. RECOMMANDE de déblayer ou de damer le segment de la Route verte qui permet de traverser la gare de triage et de se rendre dans Maizerets en passant sous l'autoroute Dufferin-Montmorency.

²⁰ Conseil de quartier de Maizerets (2014). Résolution 14-CA-07 concernant les pistes cyclables de l'Arrondissement de La Cité-Limoilou.

<www.ville.quebec.qc.ca/docs/pv/conseils_quartier/limoilou/maizerets/maizerets_1402111900.pdf>

2. RECOMMANDE de déblayer ou de damer la piste cyclable du parc linéaire de la rivière St-Charles pour permettre aux cyclistes de sortir du quartier sans avoir à traverser l'autoroute Laurentienne²¹.

5. Rues cyclo-piétonnes

NOTANT que les rues du Vieux-Limoilou qui ne sont pas des axes de transit servent principalement de stationnements aux résidents du quartier.

NOTANT que cette situation se traduit par une sous-utilisation de l'espace et qu'il n'y a aucune raison pour que les voitures y soient prioritaires.

CONSIDÉRANT que certaines rues du quartier pourraient être cyclo-piétonnisées à travers la mise en place d'aménagements et de signalisations qui donneraient la priorité aux piétons et aux cyclistes tout en autorisant la circulation automobile locale.

Rappelant que la Ville de Montréal a annoncé la piétonnisation de cinq rues en 2015²².

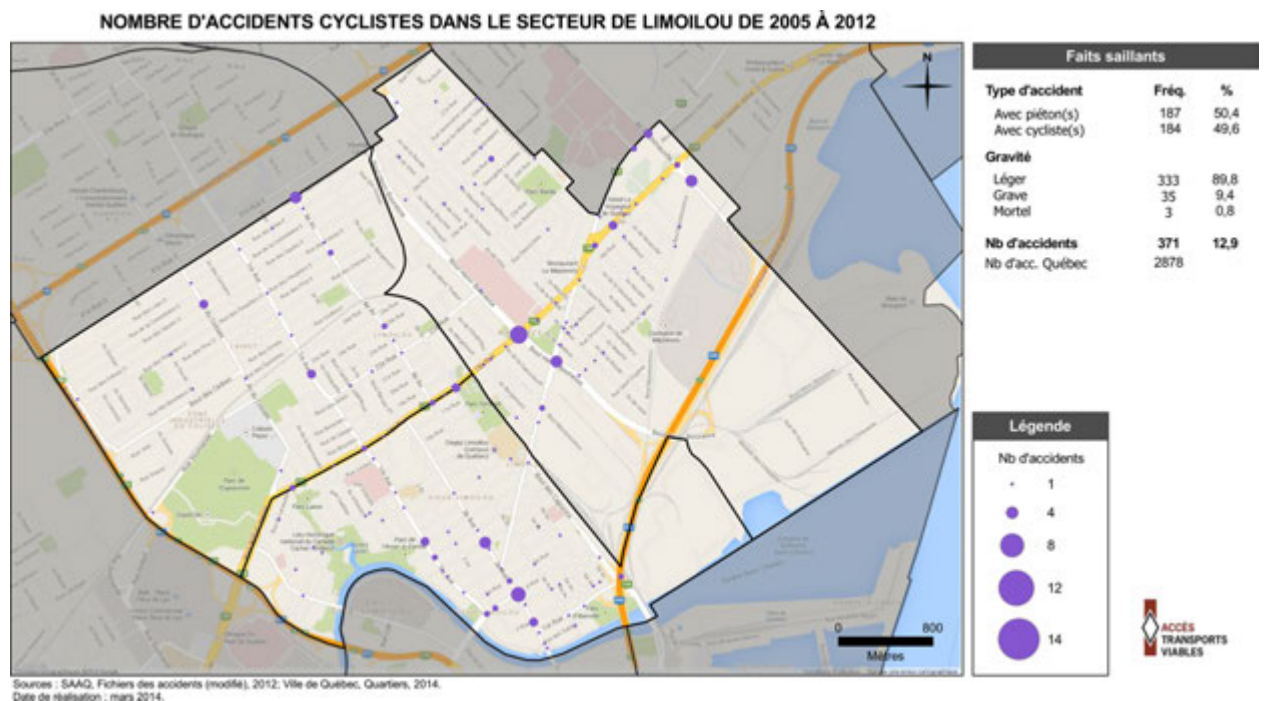
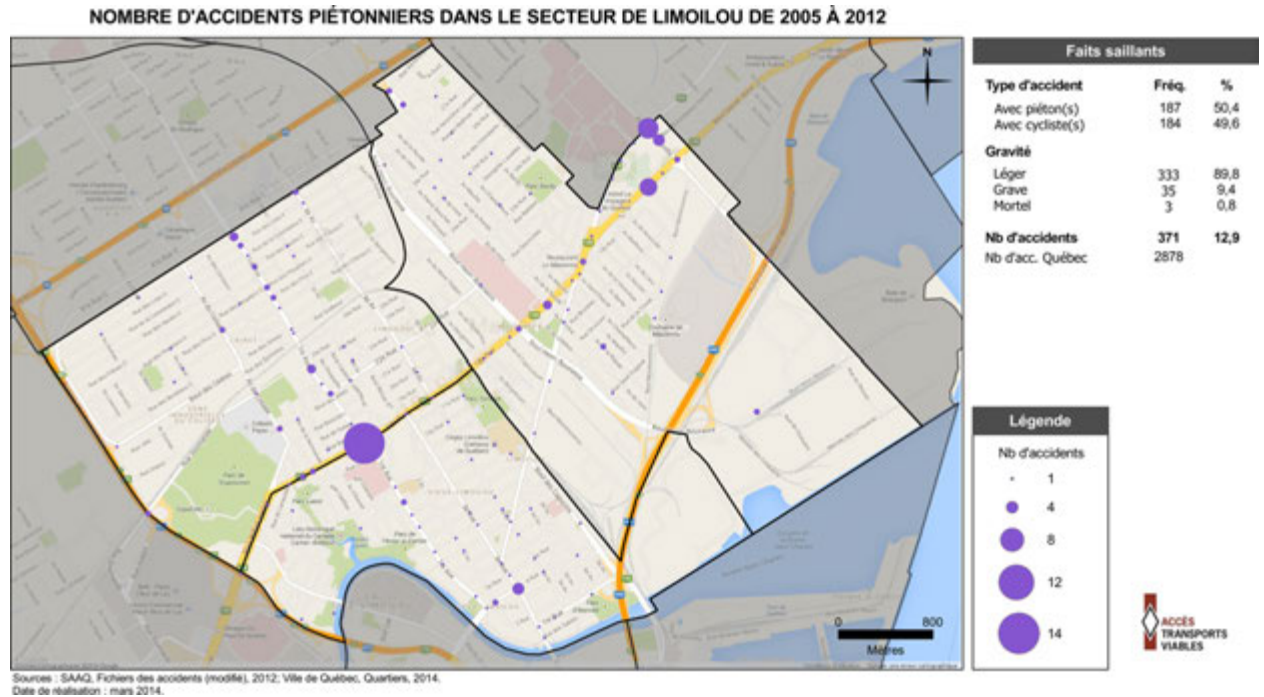
Le **Comité Réseau Cyclable**,

1. DEMANDE que la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou considèrent, comme alternative aux chaussées désignées, la cyclo-piétonnisation de certaines rues où les piétons et les cyclistes seraient prioritaires, mais où la circulation locale serait autorisée.
2. INVITE la Ville de Québec et l'Arrondissement de La Cité-Limoilou à lancer un projet pilote pour évaluer la viabilité de tels aménagements.

²¹ Le Vélurbaniste (2015). Les nordicyclistes cherchent un réseau blanc.
<<http://velurbaniste.com/2015/02/13/nordicyclistes-cherchent-reseau-blanc>>

²² Jeanne Corriveau (2015). Montréal aura cinq nouvelles rues piétonnes. Le Devoir.
<www.ledevoir.com/politique/montreal/429278/montreal-aura-cinq-nouvelles-rues-pietonnes-en-2015>

Annexe 1 : Statistiques d'accidents



Annexe 2 : Faits prouvés

Quelques faits prouvés par **la science quantitative**...

QUANTITÉ D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES :

- Le nombre d'infrastructures cyclables est associé au pourcentage de personnes utilisant le vélo pour aller au travail.²³
- Le choix du vélo comme moyen de transport est associé à la densité du réseau de voies cyclables.²⁴
- L'aménagement d'infrastructures cyclables est associé au nombre de cyclistes.²⁵
- L'implantation d'un service de vélo en libre-service est associée à un changement de la part modale des véhicules motorisés vers la part modale du transport actif.²⁶
- La densité de voies cyclables est positivement associée au nombre de déplacements cyclistes de nature utilitaire.²⁷
- La densité de bandes cyclables protégées est la plus fortement corrélée au nombre de déplacements cyclistes de nature utilitaire.²⁸

²³ Suminski R. R. et al. (2014). Bicycling Policy Indirectly Associated with Overweight/Obesity. *American Journal of Preventive Medicine*, 47 (6), 715- 721.

²⁴ Schoner, J.E. et D.M. Levinson, (2014). The missing link: bicycle infrastructure networks and ridership in 74 US cities. *Science+Business Media New York*, 41 (2014), 1187-1204.

²⁵ Rice, J. et al. (2013). Effect of Bike Lane Infrastructure Improvements on Ridership in One New Orleans Neighborhood. *The Society of Behavioral Medicine*, 45 (Suppl 1), S101-S107.

²⁶ Fuller, D. et al. (2013) The potential modal shift and health benefits of implementing a public bicycle share program in Montreal, Canada. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 10 (66), 1-6.

²⁷ Dill, J and C. Theresa in Fraser, D.S.S. Lock, K. (2010). Cycling for transport and public health: a systematic review of the effect of the environment on cycling. *European Journal of Public Health*, 21 (6), 738-43.

²⁸ Ibid.

Quelques faits prouvés par **la science quantitative**...

TEMPS DE TRANSPORT ET CARACTÈRE DIRECT DU RÉSEAU CYCLABLE :

- Le choix du vélo comme moyen de transport est inversement associé à la fragmentation du réseau de voies cyclables.²⁹
- Le choix du vélo comme moyen de transport est associé au caractère direct du réseau de voies cyclables.³⁰
- Réduire le temps de transport est associé à la probabilité d'utiliser le vélo comme moyen de transport.³¹

LES FEMMES ET LE VÉLO UTILITAIRE :

- Les cyclistes féminines de transit préfèrent utiliser des pistes cyclables à des routes sans infrastructures réservées.³²
- Les cyclistes féminines de transit préfèrent utiliser des pistes cyclables à des bandes cyclables.³³

LA SANTÉ ET LE VÉLO UTILITAIRE :

- Le pourcentage de personnes utilisant le vélo pour aller au travail est inversement associé au ratio de personnes ayant un surpoids / de l'obésité.³⁴

²⁹ Schoner, J.E. et D.M. Levinson (2014). The missing link: bicycle infrastructure networks and ridership in 74 US cities. *Science+Business Media New York*, 41 (2014), 1187-1204.

³⁰ Ibid.

³¹ Akar, G. & Clifton, K. J. (2008). Influence of individual perceptions and bicycle infrastructure on decision to bike. *Journal of the Transportation Research Board*, 2140 (1), 165-172.

³² Garrard J., Rose G. et S. K. Lo (2007). Promoting transportation cycling for women: The role of bicycle infrastructure. *Preventive Medicine*, 46 (2008), 55-59.

³³ Ibid.

³⁴ Suminski R. R. et al. (2014). Bicycling Policy Indirectly Associated with Overweight/Obesity. *American Journal of Preventive Medicine*, 47 (6), 715- 721.