



PROJET DE RÉSOLUTION TCV-3

Principes devant guider les actions et les politiques de la Ville de Québec en faveur du vélo

Principes ayant guidé l'élaboration du PDRC de 2008

L'élaboration du Plan directeur du réseau cyclable (PRDC) de 2008, par la Ville de Québec, a été guidée par les principes suivants :

1. Concevoir un réseau confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population;
2. Bâtir un réseau continu, intégré, structurant et bien hiérarchisé;
3. Desservir efficacement les principaux générateurs de déplacements, dont les équipements récréatifs majeurs;
4. Aménager un réseau attrayant mettant en valeur les attributs biophysiques présents sur le territoire;
5. Définir un réseau cyclable utilitaire;
6. Définir les interconnexions entre les réseaux cyclables, de transport en commun et piétonnier récréatif.

Principes proposés par la Table de concertation vélo

La Table de concertation sur le vélo des conseils de quartier adhère aux principes ayant guidé l'élaboration du PDRC de 2008 et propose 11 principes additionnels qui, selon nous, devraient guider les actions et les politiques de la Ville de Québec en faveur des déplacements utilitaires à vélo.

1. Consultation

- 1.1. Consulter les conseils de quartier concernés et/ou la Table de concertation sur le vélo des conseils de quartier sur tout projet d'aménagement cyclable.

2. Planification

- 2.1. Prendre en compte les déplacements sécuritaires à vélo lors de la planification et/ou la réalisation de tout projet de réaménagement routier réalisé sur le territoire de la Ville de Québec, conformément au concept de « rue complète »¹.

¹ Le concept de « rue complète » désigne des aménagements qui incluent tous les modes de transports, y compris la marche et le vélo, dans leur conception. Ils créent des espaces de vie qui encouragent les gens à se déplacer à pied, à vélo, ou en transports en commun.



TABLE DE CONCERTATION VÉLO DES CONSEILS DE QUARTIER

3. Rue complète

- 3.1. Réaménager, chaque fois que des travaux le permettent, les intersections de façon à ce qu'elles soient sécuritaires et faciles à traverser pour l'ensemble des usagers, peu importe leur âge, leur condition physique ou leur mode de transport, en prenant soin d'aménager des zones protégées pour les cyclistes.

4. Pôles de services et d'emplois

- 4.1. Prioriser l'aménagement d'axes cyclables vers les pôles générateurs de déplacement, à commencer par les pôles d'emplois et de services, comme les établissements de santé et d'enseignement.

5. Points dangereux (*blackspots*)

- 5.1. Réaliser des interventions équilibrées entre le développement du réseau cyclable et la sécurisation des lieux de passages obligés qui ne font pas nécessairement partie du réseau cyclable, mais présentent un danger pour la sécurité des cyclistes, comme les viaducs, les côtes et les intersections achalandées.

6. Lien Basse-Ville/Haute-Ville

- 6.1. Accorder une attention particulière à la sécurité dans les côtes en aménageant des corridors cyclables dans les montées pour éviter que les cyclistes ne soient incommodés par la circulation des voitures.
- 6.2. Faciliter la transition entre la Basse-Ville et la Haute-Ville en installant des dalots (goulottes) le long des escaliers.

7. Arrêts obligatoires

- 7.1. Améliorer la fluidité du réseau cyclable en réduisant le plus possible le nombre d'arrêts obligatoires ou en installant des feux cyclistes synchronisés sur la vitesse des vélos.

8. Sécurité autour des écoles

- 8.1. Appliquer les recommandations des plans de déplacement produits dans le cadre du programme *À pied, à vélo, ville active*.
- 8.2. Appliquer la réglementation interdisant le stationnement, même le stationnement temporaire, sur les bandes cyclables (art. 386 du CSR), particulièrement à proximité des écoles².

9. Chantier et signalisation

- 9.1. Aménager des parcours de contournement sécuritaires lorsque des travaux entravent la circulation sur une voie cyclable et éviter l'installation d'obstacles, tels que des panneaux de signalisation temporaire, lorsque ceux-ci ne contribuent pas à la sécurité des cyclistes.

² Art. 386 du Code de la sécurité routière.



TABLE DE CONCERTATION VÉLO DES CONSEILS DE QUARTIER

10. Ouverture du réseau cyclable

- 10.1. Prolonger la période d'ouverture des voies cyclables du 1er avril au 30 novembre.
- 10.2. Accélérer le nettoyage, le peinturage et le balisage des voies cyclables au printemps pour que ces opérations soient complétées au plus tard une semaine après l'ouverture officielle du réseau.

11. Quatre axes, quatre saisons

- 11.1. Pour répondre aux besoins de déplacement utilitaire entre nos quartiers et à la grandeur de la ville, prévoir au moins quatre axes majeurs cyclables continus, soit deux axes est-ouest, un en Haute-Ville et l'autre en Basse-Ville, et deux axes nord-sud.
- 11.2. Dans leur planification, les axes devraient permettre, à terme, une utilisation tout au long de l'année, appelée aussi pistes blanches. Avec des axes « blancs », les déplacements en vélo pourraient être une véritable alternative de déplacement et limiteraient les dangers de la plus difficile coexistence des vélos avec les automobiles dans les conditions hivernales.