

**Consultations publiques sur le
Plan directeur du réseau cyclable
de la Ville de Québec**

**Pour un vrai réseau utilitaire: n'oublions pas la
rue Saint-Jean**



Avis du Comité populaire Saint-Jean-Baptiste

Québec, le 21 novembre 2007

INTRODUCTION

Le **Comité populaire Saint-Jean-Baptiste** est un organisme communautaire à but non lucratif né de la volonté et de l'implication et de résidant-es du quartier Saint-Jean-Baptiste. Sa priorité est la défense des droits et des intérêts de la population. Dans ce sens, le Comité intervient pour la promotion d'un aménagement et d'un développement urbain qui tiennent compte des spécificités du quartier. Notre propos dans le cadre de la présente consultation portera donc sur les éléments du Plan directeur qui touchent le Faubourg.

Même si nous regrettons que la Division des Transport de la Ville de Québec ait travaillé en vase clos pour élaborer son projet, nous partageons globalement les constats et enjeux soulevés ainsi que les grands principes qui y sont énoncés. Certaines propositions comme la mise en place d'un service de vélo en commun et l'augmentation du parc de stationnements¹ étaient même envisagées par notre organisme à court ou moyen terme. Nous sommes également en accord avec l'installation de supports à vélo sur les autobus et la création d'un lien mécanique entre la Haute-Ville et la Basse-Ville. Nous appuyons tout particulièrement l'orientation qui vise à **définir un réseau cyclable utilitaire**. **Malheureusement, nous croyons que dans le projet actuel, cet objectif n'est pas adéquatement rempli, entre autres dans le secteur du quartier Saint-Jean-Baptiste**. Ceci constitue le cœur de notre intervention. Dans un premier temps, nous nous attarderons sur les pistes d'action que nous aimerions voir renforcé ou clarifié dans le Plan directeur qui sera adopté, puis nous aborderons la question du réseau utilitaire.

RÉFLEXIONS SUR LES ORIENTATIONS DU PLAN DIRECTEUR

Orientation 1 - Aménager un réseau cyclable continu, intégré et sécuritaire pour tous

Parmi toutes les pistes d'actions, une nous apparaît majeure : «favoriser la mixité des usagers de la voie publique par l'aménagement d'espaces partagés sur certaines rues ou secteurs ciblés». Nous sommes en accord avec l'idée de chaussée partagée sur les artères où il est impératif de sécuriser les cyclistes. Par contre, **dans les rues résidentielles**, nous croyons que la mise en place de corridors particuliers n'est pas nécessaire, ni même souhaitable. Dans ces rues, il faut simplement civiliser la circulation automobile et placer les piéton-nes et les cyclistes au cœur du circuit routier. Pour ce faire, le partage de la rue doit être organisé en utilisant des techniques de dissuasion du trafic de

¹ On trouvera en Annexe 1 une liste d'endroits ciblés pour l'ajout de nouveaux supports à vélos.

transit et la vitesse des véhicules doit être limitée. Nous insistons donc ici sur le rôle que la Ville doit jouer dans la mise en place de mesures permettant un meilleur partage de la rue par tous ses utilisateurs et utilisatrices. Toutefois, cela est possible sans l'intervention d'un autre pallier de gouvernement, mais si la Ville souhaite aller plus loin, elle peut faire des démarches auprès du Ministère des transports du Québec afin de faire reconnaître un nouveau statut pour les rues «partagées»², comme cela se fait déjà dans plusieurs pays européens. La Ville de Québec pourrait également entreprendre des démarches, comme la Ville de Montréal actuellement, pour légaliser la circulation vélo à contresens du trafic.

Ajuster l'offre de stationnement vélo à la demande cycliste

Dans le Faubourg, mais également dans plusieurs autres quartiers, nous vivons une pénurie évidente de supports à vélos. Nous avons d'ailleurs dressé, il y a plusieurs mois, la liste des endroits à privilégier. Nous sommes évidemment en faveur de l'ajustement de l'offre de stationnements à la demande cycliste. Selon nous, cela devra se faire en tenant compte de la réalité de chaque arrondissement, de chaque quartier, voire de chaque rue et des circuits empruntés par les différents types de cyclistes.

Maintenir le réseau cyclable en bonne condition d'utilisation durant les trois saisons?

Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, nous croyons qu'un réseau cyclable utilitaire devrait être entretenu non seulement trois, mais quatre saisons, à l'instar de la Ville de Montréal qui prévoit, dans son Plan de Transport, de rendre accessible à l'année une partie de son réseau cyclable dès l'hiver 2007.

Orientation 3 – Contribuer à la réduction des coûts économiques, de santé, environnementaux et sociaux des déplacements par l'usage du vélo

Notre quartier vit des problèmes de circulation de transit automobile (quantité et rapidité des véhicules) et cela nuit grandement à la sécurité du passage des vélos dans certaines rues (ainsi qu'aux piétons). Nous ne pouvons qu'être en accord avec cette orientation. Cependant, **nous pensons qu'il est primordial d'arrimer ces objectifs émis dans le cadre du Plan directeur du réseau cyclable avec les autres interventions de la Ville en la matière.** C'est pourquoi nous recommandons qu'en même temps que le plan directeur du réseau cyclable, soient appliquées des mesures d'atténuation du

² Pour plus d'information sur les rues partagées, on peut consulter notre site web. <http://www.compop.net/rue>

trafic et de la vitesse. Par ailleurs toutes les instances de la Ville devraient être sensibilisées à ce que leurs interventions (politiques, concepts d'aménagement, plans directeurs de quartiers) soient cohérentes (ex.: réparation de la chaussée en priorité sur les voies cyclables).

POUR UN RÉSEAU RÉELLEMENT UTILITAIRE

Comme la plupart des tracés des autres secteurs, les tracés projetés pour le secteur sud ne nous paraissent pas adéquats. Nous croyons qu'il serait pertinent d'appuyer les tracés proposés par des relevés statistiques afin de vérifier quels circuits cyclistes non-officiels sont empruntés quotidiennement.

Ainsi, les tracés proposés pour le quartier Saint-Jean-Baptiste ne constituent pas des liens naturels entre les différents points névralgiques du quartier et ne créent pas un réseau structurant pour celui-ci. Ils semblent s'adresser davantage au cyclisme récréatif, par exemple celui passant par Grande-Allée qui apparaît irréaliste. Nous souhaitons que la voie cyclable sur le boulevard René-Lévesque soit complétée afin de mieux desservir la Colline parlementaire. Cependant, nous ne trouvons pas pertinent d'implanter un réseau cyclable dans les rues résidentielles du quartier, comme les rues Saint-Gabriel et Lavigneur, étant donné que les déplacements à vélo y sont déjà sécuritaires. Nous croyons qu'il faut plutôt améliorer l'accès à la rue Saint-Jean, rue commerciale majeure où la circulation automobile est intense. À cet effet, nous proposons la création d'une bande cyclable à contresens du côté nord et nous suggérons que ce tracé soit intégré dans le Plan directeur qui sera adopté (voir la modélisation sur la page de présentation³).

Concernant le lien cyclable entre Saint-Jean et René-Lévesque, l'option présentée dans le projet de Plan directeur (avenue Turnbull) est plus simple d'un point de vue logistique, mais il nous semblerait plus logique que le tracé passe par l'avenue de Salaberry.

À PROPOS DU PARTAGE DES RUES

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste a développé un projet-pilote de rue partagée pour la rue Sainte-Claire. Ce concept implique un réel partage de la rue entre ses divers utilisateurs et utilisatrices ainsi qu'une signalisation particulière et une réduction significative de la vitesse

³ Cette bande cyclable n'empêcherait pas les livraisons aux commerces de la rue Saint-Jean.

automobile. Ainsi, les cyclistes et les piéton-nes y circuleraient sans danger et cela permettrait de favoriser l'utilisation du vélo à une plus grande échelle. Pour un réel réseau cyclable utilitaire, les rues résidentielles du quartier Saint-Jean-Baptiste pourraient servir de rues pilotes pour une telle expérience.

POUR CONCLURE... DÉPASSER LA SIMPLE FORMULATION D'INTENTIONS

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste salue l'initiative de la Ville de tenir des consultations publiques sur un Plan directeur du réseau cyclable, mais **souhaite surtout que cela aille au-delà de la simple formulation d'orientations et que celles-ci soient réellement appliquées** et ce, dans un délai raisonnable. À l'instar de groupes tel Promo-Vélo, l'absence de mesures concrètes et d'enveloppes budgétaires associées au plan directeur nous laisse craindre que la mise en œuvre des mesures proposées n'arrive jamais.

ANNEXE 1

Endroits ciblés pour l'ajout de nouveaux supports à vélos dans le quartier Saint-Jean-Baptiste

- ✓ Au coin des rues Saint-Joachim et Sainte-Geneviève
- ✓ Au coin des rues Saint-Joachim et Honoré-Mercier
- ✓ Au coin Sainte-Geneviève et Côte-d'Abraham : côté sud de Côte-d'Abraham (salle de spectacle l'Anti).
- ✓ Du côté nord de Côte-d'Abraham (complexe Méduse)
- ✓ Au Parc Berthelot
- ✓ Rue Saint-Réal, en-haut de l'Ascenseur et de l'Escalier du Faubourg
- ✓ Au coin des rues Saint-Olivier et Sutherland
- ✓ Dans le stationnement au coin des rues Philippe-Dorval et Saint-Jean (stationnement face au Colisée du livre)
- ✓ Sur la rue Saint-Jean au coin Salaberry
- ✓ Plus généralement, desservir davantage la rue Saint-Jean (SAQ, Intermarché, parc Saint-Mathew's, Église Saint-Jean-Baptiste, Caisse populaire Desjardins de Québec)