
***Mémoires des
citoyennes et citoyens***
(Cinquième partie)

Je suis convaincu que le développement des axes principaux comme celui de la Grande-Allée sera la clé pour favoriser une plus grande utilisation du vélo à Québec. Actuellement, cet axe, que j'utilise à pratiquement tous les jours, n'est pas du tout sécuritaire et tentant pour plusieurs de ses portions. Son développement en un véritable corridor cycliste m'apparaît prioritaire.

David Beardsell

Sainte- Foy le 23 Novembre 2007

Service de l'aménagement du territoire
Ville de Québec
2 rue des Jardins
bureau 101
Québec G1K 4S9

Sujet : Plan directeur du réseau cyclable,

M. Hervé Chapon

Tel qu'entendu voici mes commentaires et propositions suite à la réunion de Ste-Foy du 21 Novembre 2007

1. Jonction sud /nord à Ste-Foy, sous la ligne de H.Q. à 300KV.
Du chemin St-Louis, sous la ligne de l'Hydro en arrière de la rue Beaupré.
Sous Duplessis par le viaduc Hochelaga.
Sous la ligne H.Q. Arrière de : Louis Riel, de la Colline (ancien nom), à cet endroit on croise la piste de Quatre Bourgeois, ensuite, arrière des rues de la Paix, et Nantes.

Nous voici sur la piste du boul. du Versant Nord, et de plus à quelques centaines de pieds de la traverse de chemin de fer qui joint la rue Blaise-Pascal (Costco) puis, on traverse la base de plein air avec une vraie piste cyclable jusqu'au Boul Hamel Le reste dépend de l'Ancienne-Lorette.

A mon avis il est plus intéressant de pédaler là que le long de la route de l'Eglise De plus, au sud du chemin St-Louis il serait facile de raccorder cette piste, via la gare de train de Ste-Foy à la piste du Pont de Québec pour la traversée du fleuve. On aurait là une piste du boul. Hamel et plus, jusqu'à la rive sud.

2. Jonction entre la piste de boul. Champlain et Haute-Ville,
Dans la vallée ou ravin juste à l'ouest de la côte Gilmour. Cette vallée aurait été utilisée par des malfrats de la perfide Albion en Septembre 1759 pour monter sur les Plaines. La piste devra évidemment serpenter à cet endroit, rejoindre l'avenue de Laune le chemin St-Louis et les Plaines.
3. Piste Quatre-Bourgeois, le viaduc au dessus de Duplessis est très dangereux, trop étroit, vélos et piétons dans un espace très restreint avec les voitures à quelques pouces qui circulent très vite ,c'est inacceptable, il y a là un accident potentiel en attente . Vite une passerelle en porte-à-faux.

4. Battures de Beauport

Pour les cyclistes qui viennent du vieux port ou de la rivière St-Charles, il serait beaucoup plus pratique d'avoir un accès plus court le long de Henri-Bourassa. La piste par d'Estimauville nous fait faire un détour beaucoup trop grand. A moins d'avoir une traverse à niveau sur le chemin de fer du même type que celles qui sont près de l'usine à papier. Et encore, des trains peuvent être garés là pendant plusieurs jours.

5. Piste de Samuel-de-Champlain vers Cap-Rouge.

A partir de la côte Ross suivre le boul. Champlain du côté NORD passer sous les ponts traverser le boul. Champlain à l'aide d'une passerelle et aller rejoindre la plage Jacques - Cartier. J'ai fait cette marche, à partir du bâtiment des retraités du C.N. jusqu'à la plage et c'est très faisable. Il y aurait une partie en porte-a-faux ancrée dans le roc près de la plage, ensuite il ya de l'espace, faudrait investiguer dans le cap près du Boul.-Champlain, que je n'ai pas marché.

Notez qu'il n'y a plus de vaches-sacré pour ce qui est de la Plage Jacques-Cartier, et il y a amplement d'espace pour du cycliste et des piétons, tel qu'on le voit à la rivière St-Charles et à Lévis.

Rendu à Cap-Rouge suivre la rue France-Roy, la plage St-Laurent jusqu'au bout, à cet endroit il y avait un chemin de fer qui a été abandonné il y a plusieurs années, sur cette emprise, probablement encore en bon état, continuez jusqu'à St-Augustin toujours sur le bord du fleuve. Cette piste pourrait se raccorder à la Route Verte du côté nord du fleuve.

Cette piste, utilitaire et de loisir développerait beaucoup de nouveaux cyclistes de Cap-Rouge, eux qui sont de grands adeptes de la voiture

Cette piste deviendrait le principal corridor, et le prolongement de la Route Verte pour entrer dans la Grande Ville de Québec, et quelle entrée !.

Revenons près des ponts.

Près de la passerelle qui enjamberait la côte du boul. Champlain ou, près de la station de pompage de l'aquarium, il y aurait lieu de faire la jonction pour la rive sud via le Pont de Québec. Faire aussi la jonction de cette piste avec la piste sous la ligne de H.Q. via la gare de train de Ste-Foy tel que décrit au paragraphe no. 1

Eliminez la traverse par bateau prévue au quai d'Irving, pas pratique et très cher à opérer

6. Pour une piste spectaculaire voir, sur le haut du cap à Ste-Foy le long du chemin de fer entre la côte qui descend à la Plage Jacques-Cartier jusque-au bout à Cap-Rouge près du site de Roberval. Il y a là, sur environ 2KM, une vue fantastique sur le fleuve qui est très peu connue. Malheureusement le terrain appartient au C.N.

7. Sentier de la rivière St-Charles jusqu'à la piste du Versant Nord puis Cégep et Université

J'ai marché cet été du parc Duberger-les-Saules jusqu'au cimetière St-Charles

Il y a là un endroit fantastique toujours du côté sud de la rivière, pour continuer la piste de la St-Charles jusqu'à du Vallon (Robert-Bourassa) et de là rejoindre la piste du Versant Nord. Dans le secteur du Vallon entre Hamel et Charest il y a deux possibilités

- a) Suivre la piste le long de la rivière, passer sous du Vallon, bifurquer vers le sud le long du boul. Central, et passer par dessus la voie ferrée en utilisant du Vallon (passerelle en porte-à-faux), suivre la voie ferrée du côté est et rejoindre la piste du Versant Nord
- b) Quitter la rivière dans le secteur à l'est de la rue de la Seine et suivre la voie ferrée vers du Vallon passer par dessus le boul. Hamel à l'aide du viaduc du C.N. en porte-a- faux, suivre le chemin de fer, passer sous du Vallon et repasser par dessus le chemin de fer en utilisant du Vallon en porte-à-faux et rejoindre la piste du Versant Nord.

L'option (b) est plus courte d'environ un bon 1KM, mais elle est moins intéressante parce qu'en milieu industrielle.

De la piste du Versant Nord jusqu'au Cégep et L'Université il faudra utiliser pour le moment, les petites rues existantes tel que Montbray, des Vignes, Chèvremont.

Il y a un projet au Provincial pour refaire l'échangeur Robert- Bourassa / Charest (C'est significatif...) on pourrait à ce moment refaire un accès à cette piste à partir Nérée Tremblay ou à partir des terrains du Cégep Ste-Foy.

J'ajouterais que la piste le long de la rivière peut continuer très loin jusqu'au parc Chauveau et même plus loin. Vous savez sûrement que ce sentier existait avant même l'arrivée des Français.

8. Lors de la réunion quelqu'un a suggéré d'utiliser le tunnel de chemin de fer sous Québec Je suis déjà entré dans ce tunnel en été, et c'était tellement froid et humide qu'on a très hâte d'en sortir, c'est impensable pour le vélo De plus c'est toujours utilisé par le C.N. A oublier

COMMENTAIRES

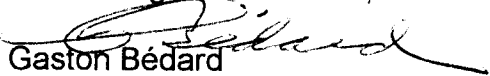
Ce qui suit sont des commentaires qui s'appliquent à toutes les pistes de vélos et de patins à roues alignées :

- a) J'ai vu à Montréal sur la piste du Canal Lachine des racines de saules ou peupliers briser la piste parce que trop près. Puis cet été j'ai été très surpris et désappointé de voir ce genre d'arbres plantés très près de la piste Champlain, je crois que c'était entre la côte de L'Eglise et la côte Gilmour

- b) Évitez les briques imbriqués, ça va mal en vélo, et 100 fois plus mal en patins à roues alignées. Cela a été fait sur Quatre-Bourgeois et tant qu'à moi c'est un fiasco, en plus de coûter beaucoup plus cher. S.V.P. seulement de la belle asphalte. Au Port de Québec les surfaces en briques imbriquées sont tout simplement " dégueux"
- c) Sur la piste St-Charles existante au moins 50% des piétons circulent dans l'espace réservé au Vélos et patins. Une signalisation appropriée serait nécessaire .A Lévis au début c'était un problème, aujourd'hui il y a régulièrement des policiers à vélo qui avertissement aimablement les contrevenants, maintenant chacun respecte son couloir
- d) Question de bruit. Sur Champlain la piste aurait dû passer le plus loin possible de la circulation . Vous savez que le bruit diminue au carré de la distance, donc 2 fois plus loin, 4 fois moins de bruit. Ceci pourrait être corrigé par un buton de terre pas plus que 2 pieds de haut près de la chaussée, le bruit provenant surtout du contact de pneus sur le revêtement, cette hauteur ne boucherait pas la vue des automobilistes. Les recommandations d'un acousticien aurait été appropriée
- e) Si un jour vous avez à éclairer une piste s.v.p. n'utilisez pas de petits lampadaires, car très sujet au vandalisme.(Lévis)
- f) Si vous installez des bancs de parcs installez-les à l'ombre du soleil d'après-midi, sinon Les gens s'étendront sur le gazon à l'ombre et n'utiliseront pas votre banc, tel qu'à Lévis
- g) Dans mes propositions j'ai plusieurs fois parlé de passerelle. J'ai vu le long de la St-Charles 3 longues passerelles au dessus de la rivière, (construction 2002 sur la plaque signalétique), et il y a très peu de piétons, dans ce sentier Les passerelles des pistes cyclables seraient beaucoup plus utilisées, et ça se comprend.
- h) Dans la piste Samuel de Champlain, près du quai d'Irving, je déplore fortement le gaspillage d'argent qu'on y a fait. Il y a la des équipements superflus Ces budgets auraient dûs être alloués ailleurs, considérant les besoins important pour les pistes cyclables à Québec. Ceci sans compter les coûts d'entretien des ces équipements. Cela fait un peu Québec 84... Regardez Lévis et la rivière St-Charles, il n' y a là aucun superflus (Aucun trip d'Architecte paysagiste) et c'est très beau.

J'ai terminé, et vous remercie de nous consulter.

Veuillez agréer Monsieur, mes salutations les meilleures.


Gaston Bédard

Bonjour,

J'étais à la rencontre qui avait lieu à Charlesbourg et j'étais celle qui a parlé au micro la première.

Je trouve important de rementionner les points que j'ai mentionné à la soirée mais de donner plus d'explications et solutions (les points sont par ordre de priorités):

Mon fils est allé quelques fois à vélo pour se rendre à son école qui est près du Grand Théâtre. Il ne savait pas quel chemin prendre alors il a passé par le trajet du RTC la 801. Il est chanceux d'être encore vivant car c'est super dangereux surtout à l'heure de pointe. Je lui ai dit de ne plus passé par là et on a pensé à la piste des cheminots qui termine à la gare du Palais. Mon fils est sensible à la pollution et il a lu que l'incinérateur dégage des gaz très polluants, la piste cyclable passe près de là. Alors, il ne veut pas passé par là. Ca donne rien de faire du vélo pour la santé si on s'intoxique. Svp trouver une solution pour que le trajet pour se rendre à la haute ville se fasse le plus sécuritairement possible et le moins polluant possible. C'est une priorité si vous voulez augmenter le nombre de cycliste qui vont au travail ou à l'école en vélo.

Louis XIV est le lien entre le secteur Trait-Carré/Orsainville et le corridor des Cheminots intersection Pierre-Bertrand et Louis XIV. C'est le lien le plus logique: pas de détour, pas de pente à remonter et c'est seulement un petit bout entre le Lautentien et le corridor des Cheminots. Mais c'est le lien le plus dangereux. Deux autres personnes de la soirée ont mentionné la même chose. Il y a beaucoup de cycliste qui passe par là. J'ai vu plusieurs fois des familles avec de jeunes enfants c'est vraiment pas sécuritaire. On peut monter sur le trottoir mais il est tout brisé, c'est même dangereux et passé dans la rue ce n'est pas mieux. Une solution serait de refaire le trottoir qui est du d'ailleurs mais en le faisant plus large pour ainsi faire une piste cyclable comme il y a sur Chauveau entre St-Charles et Bl. Bastien. Vous avez proposé de faire un lien sur Paul-Comptois mais je crois que les gens vont continuer à utiliser Louis XIV car c'est plus efficace. Je vous supplie d'élargir le trottoir pour ainsi que se soit plus sécuritaire et je suis certaine que ce ne sera pas pour rien. Il y a des gens du secteur qui se rendent en auto à la piste des Cheminots car ils ne veulent pas descendre plus bas pour remonter après (on n'est pas tous des athlètes et on n'a pas tous des vélo hyper performants) et aussi parce que c'est dangereux sur Louis XIV. Ils se donnent bien du trouble (installer rack à vélo, dépenser essence, trouver stationnements,...) et ils sont à côté du corridor des Cheminots. C'est un MUST de faire quelque chose à cet endroit pour les cyclistes.

Un autre point que les gens mentionnaient c'est que le réseau soit plus efficace moins de détour, utiliser les artères majeurs. Les cyclistes veulent se rendre le plus rapidement possible à leur destination (quand se n'est pas une ballade

pour le plaisir) et le plus sécuritairement possible. Alors, pourquoi ne pas élargir les trottoirs et mettre une piste cyclable dessus. Je suis certaine qu'il y aurait beaucoup plus de cyclistes qui utiliseraient le réseau cyclable car se serait efficace et sécuritaire.

Svp penser y bien avant de faire des changements pour que ça vaille la peine et pas juste gaspiller vos budgets mais pour que le plus de gens possibles de tout les niveaux veulent utiliser le réseau cyclable (efficace et sécuritaire). N'est-ce pas ça qu'on veut tous!!!

Merci beaucoup pour votre compréhension et votre dévouement à vouloir améliorer le réseau cyclable.

Sylvie Bélanger

nous désirons vous faire part de notre enthousiasme pour le projet d'une piste cyclable dans le secteur de la rue des sablonnières à beauport. nous sommes résidents de la rue william-bartlett depuis dix-huit ans et c'est le premier projet intéressant dans notre secteur. nous sommes des usagers des pistes cyclables de la ville de québec, avec cette piste nous pourrions aller travailler en vélo dans un environnement sécuritaire. les voisins avec qui on a discuté sont d'accord avec nous. nous espérons de tout coeur que ce projet se réalisera le plus tôt possible.

bien à vous,

jocelyne binet
christian poulin
nuange poulin

Bonjour,

Je me réjouis de cette consultation publique et du désir de la ville d'améliorer les déplacements en vélo. L'utilisation du vélo est écologique, économique, bon pour la santé, bref la ville à tout à gagner à développer un réseau cyclable encourageant les citoyens à sortir sur leurs "deux roues".

J'aimerais tout d'abord faire remarquer que de plus en plus de familles sortent en vélo avec des remorques pour enfants ("buggys"). Les nouveaux aménagements dans mon secteur (Sillery - Avenue William, Bergerville, Shepperd, Charles-Huot, ...) dans lesquels on dévie le trottoir en demi-cercle aux intersections rendent bien difficile la circulation en vélo voir même dangereuse, surtout pour ceux qui tirent une remorque pour enfant. Les cyclistes ne peuvent plus longer le trottoir et doivent occuper la majeure partie de la voie, donc les automobilistes ne peuvent plus passer à côté des cyclistes mais doivent rouler derrière eux. J'ai avisé mon conseiller M. Shoiry en mars 2006 de cette situation mais on continue encore à aménager ces intersections (avenue Shepperd).

Ma deuxième remarque concerne la prévision d'un tronçon reliant la piste cyclable du boulevard Laurier jusqu'aux plaines. Je souhaite souligner ici combien cet axe me semble important car c'est une voie d'accès directe pour les festivaliers. Qui dit festivalier en vélo dit beaucoup moins de pollution, de congestion (surtout lors des événements importants) et plus de festivaliers étant donné un accès plus facile. J'ai été très déçu lorsque la ville a refait la section du Chemin Saint-Louis devant les plaines (maintenant Grande-Allée). On y affichait un bel aménagement avec les cyclistes circulant... sur le trottoir. J'ai peine à comprendre pourquoi on a placé les lampadaires en bordure du trottoir et de la rue, rendant ainsi cet espace inutilisable. Je crois qu'on peut prendre cet espace pour y aménager une bande cyclable, et remettre les lampadaires où ils étaient avant... Cela ne changerait rien aux piétons qui ne peuvent pas utiliser cette portion du trottoir de toute façon.

Ma troisième remarque concerne la plage Jacques-Cartier. Je suis conscient des contraintes d'espaces à certains endroits mais donner accès à cet endroit aux vélos me semble tout naturel car pour y accéder, on doit s'y rendre en auto et souvent attendre que le stationnement se libère. Sinon on doit marcher dans un espace restreint et descendre la côte à pied. Cette randonnée en famille serait beaucoup plus plaisante si le site était accessible en vélo, surtout si on arrivait à joindre la piste cyclable du boulevard Champlain au site. Nous aurions alors un grand corridor reliant Cap-Rouge au centre-ville, sans **avoir à braver les côtes**. Voilà un projet qui encouragerait beaucoup de travailleurs à prendre leurs vélos...

Sincèrement,

Jean-François Bohémier

Bonjour M. Simard,

Voici mes réflexions concernant la présentation du plan directeur du réseau cyclable soumis en consultation publique auprès de la population de Québec.

Je dois d'abord vous féliciter pour l'élaboration de ce plan ambitieux. Il a toutefois le défaut de ses qualités, c'est-à-dire que c'est un plan technique qui ne tient compte d'aucun PLAN D'IMPLANTATION, essentiel à sa réalisation.

Tout plan organisationnel doit comprendre un échéancier, un budget et un plan d'élaboration divisé en différentes phases misant sur les priorités. Hors votre plan directeur en est totalement dépourvu.

C'est aussi sans compter sur la stratégie politique qui devrait être élaborée afin de convaincre les décideurs d'y accorder toute l'attention et l'importance qu'il représente afin qu'il soit placé à l'agenda politique.

C'est donc dans cette optique que je vous fais part de mes suggestions d'étapes d'implantation

- 1) rédiger une politique municipale sur le déplacement actif qui intègre l'avancement du réseau cyclable de la ville de Québec
- 2) déterminer le nombre minimum de support à vélo dans tous les endroits essentiels et stratégiques et les installer durant les 3 prochaines années
- 3) Prioriser l'élaboration des liens entre les tronçons existants Exemple: lien entre le secteur de l'Université Laval et le centre-ville, lien entre Franck Carrel et St-Sauveur, lien entre la piste de la rivière St-Charles et secteur nord (Boul Pierre Bertrand) et est (rue St-Sacrement!!) .
- 4) Prioriser les grands axes est-ouest sur leur totalité (Boul René-Lévesque ou Boul Hamel ou Boul Laurier, Boul Henri-Bourassa, Boul Pierre-Bertrand)
- 5) Palier à la signalisation déficiente au centre ville, entre 2 tronçons, lors de chantier de construction (la signalisation déficiente du vieux-Québec à l'été 2007 était inacceptable et un manque flagrant de respect envers les cyclistes.) C'ets une question de sécurité et de service.
- 6) Déneiger certaines pistes cyclables essentielles (grands axes) l'hiver
- 7) Connaissez-vous la mobilisation inter sectorielle? Surement pas à vous voir travailler en vase clos. Vous auriez intérêt.

Bonne chance et merci de l'oportunité

Paul Boisvert, PhD

Document accessible en ligne au <http://pages.videotron.com/humanus>

J'ai pris connaissance sommairement, dans le peu de temps que vous nous avez malheureusement laissé, du « plan directeur ».

Dans un premier temps je suis vraiment surpris qu'aucun organisme engagé dans la promotion du cyclisme n'ai été invité à participer à l'élaboration de ce plan directeur; je considère donc ce document comme un document de travail, un avant-projet technocratique qui devra être bonifié et validé de façon démocratique.

Je me suis attardé plus particulièrement au secteur sud-Cité; c'est dans ce secteur que mes activités cyclistes se produisent la plupart du temps.

J'ai noté qu'il était envisagé un lien mécanique dans le secteur des bretelles de l'autoroute Dufferin. Je pense que l'idée d'un **lien mécanique est excellente et je dirais même que deux, ce serait mieux**. Je sais que depuis le retrait des bretelles orphelines il y a un trou à boucher, je sais qu'un lien majestueux à cet endroit a déjà été projeté, mais s'il faut prioriser, l'emplacement choisi ne convient pas pour les raisons suivantes:

1. il ne **correspond pas à un lieu de destination des cyclistes**, à savoir le Vieux-Québec (peu de touristes viennent à Québec à bicyclette) et les touristes du Vieux-Québec de toute façon se déplacent à pied... Peu de députés se rendent au parlement à bicyclette, encore moins de ministres car il auraient à convaincre leur garde du corps. Cela pourrait intéresser les fonctionnaires du complexe Marie-Guyart mais ils ont d'autres alternatives (voir point 3). navette électrique
2. il est souhaitable qu'un tel lien soit un ajout non pas une **superposition de liens Basse-ville Haute-ville existants**, or il existe dans le secteur ciblé déjà deux escaliers : l'escalier Lépine et celui des Glacis. De plus, les deux côtes aux abords sont relativement douces : la côte d'Abraham qui avec son corridor d'autobus, même si elle est épeurante, offre une certaine sécurité et la côte de la Potasse qui pourrait héberger une piste cyclable (il resterait la rue des Glacis à monter... à pied... pour se rendre à la place D'Youville).
3. l'**ascenseur du Faubourg** est déjà à **proximité**. Certes, il est interdit aux cyclistes; en ce qui me concerne, considérant que les cyclistes partagent les pistes cyclables avec les piétons, je ne me gêne pas pour utiliser cet ascenseur, avec précautions toutefois pour ne pas heurter les portes et laisser sortir les utilisateurs descendants; je n'ai jamais entendu ou perçu de mécontentements de la part des autres utilisateurs. Avec quelques aménagements, il pourrait être ouvert officiellement aux cyclistes.

Au vu des 3 aspects précédents, je propose plutôt d'autres emplacements où situer un tel lien. Par ordre de préférence :

4. extrémité sud de la **rue St-Sauveur → rue Jeanne-D'Arc** car ce secteur assez escarpé manque de liens Basse-ville/Haute-ville : à l'est l'escalier des Franciscains comptant 117 marches est long, il force beaucoup de piétons à s'arrêter sur le palier médian pour admirer le paysage. Toujours à l'est vient ensuite la côte de l'Aqueduc/Sherbrooke raide et dangereuse à bicyclette dans le virage. Loin à l'ouest, les escaliers de la Pente-Douce et des Braves ; ce dernier, sous juridiction fédérale, est malheureusement fermé tôt à l'automne et ouvre tard au printemps ce qui impose un détour par la rue Chouinard lorsqu'on se dirige à l'est sur le chemin Ste-Foy et l'hiver, je vous assure que ce trottoir est des plus glissants en ville! Malgré tout on monte aussi vite à pied qu'en automobile à l'heure de pointe du matin (surtout si l'on désire respirer le moins de gaz d'échappements possible). Il est vraiment dommage que le piéton ne puisse pas profiter de la traversée hivernale du Parc des Braves car c'est vraiment enchanteur. J'imagine qu'une entente avec les instances fédérales n'est pas impossible pour ouvrir un sentier l'hiver, bien sûr il y aurait des coûts mais cela rendrait un grand services aux nombreux travailleurs empruntant ce parcours et leur préserverait la santé (+ d'exercice et - d'inhalation de gaz d'échappements). À bicyclette, la côte de la Pente Douce comme son nom l'indique est confortable à gravir quoiqu'elle demande un effort long et soutenu; ce que l'on oublie, c'est qu'elle ne mène pas complètement en haut... il reste la rue Chouinard ou la rue Belvédère (moins raide que la précédente) à monter! J'évalue à 100 marches l'ascension du coteau à l'emplacement extrémité sud de la rue St-Sauveur → rue Jeanne-D'Arc. L'escarpement correspond à une pente d'escalier, c'est en fait un ravin où les eaux ont été canalisée, il y a donc peu d'arbres ce qui entraînerait peu d'impact sur l'environnement végétal. Ce lien mécanique pourrait être de 2 types :
 - a. ascenseur : la configuration actuelle des infrastructures municipales (canalisation d'égouts) et les contraintes environnementales ne permettrait pas d'implanter un tel lien

en creusant la falaise. Il faudrait donc construire au niveau de la rue Jeanne-D'Arc (en haut) une passerelle horizontale menant à l'aplomb du bas de la falaise, là où l'ascenseur serait positionné

- i. avantages : peu coûteux, impact environnemental modéré
 - ii. inconvénients : les cyclistes peuvent l'utiliser en descendant* et l'on peut anticiper des excès de vitesse sur la rue Désy limitée à 30 km/h.
- b. escalator (d'après le dictionnaire de l'OLF : escalier qui est constitué d'une chaîne de marches entraînée mécaniquement et qui est destiné au déplacement des personnes dans une direction ascendante ou descendante) : il serait constitué de 4 ou 5 volées, couvert pour une protection contre les intempéries.
- i. avantages : unidirectionnel, empêcherait l'utilisation en sens descendant par les cyclistes donc pas le problème du point a.ii.
 - ii. inconvénients : impact environnemental, assez important, coût probablement plus élevé qu'un ascenseur.

* l'interdiction d'un lien mécanique aux cyclistes dans le sens descendant peu paraître extravagant mais la configuration de type résidentiel familiale du quartier de la rue Désy ne se prête pas aux courses cyclistes. De plus, dépenser de l'énergie pour transporter une bicyclette en descendant n'est pas du tout économique.

Autres considérations sur ce lien :

- c. beaucoup de résidents du quartier de la rue Désy vont faire leur épicerie sur Charest coin Marie-de-l'Incarnation; un tel lien devrait éviter un certain nombre de déplacements automobiles et réduirait certainement les impacts écologiques générés à cette occasion.
 - d. Un lien mécanique à cet endroit contribuerait à l'évolution de la promenade du coteau Sainte-Geneviève qui vise à créer une promenade sans entraves longeant les falaises de la Haute ville.
5. **côte Salaberry** : l'emplacement doublerait des liens existants mais ce secteur est un lien Basse-ville/Haute-ville névralgique pour tout type de déplacement. La configuration des lieux permettrait probablement d'installer une (ou plusieurs) rampe ascensionnelle, tel que déjà existante en Norvège <http://www.trampe.no/english/photogallery.php>, aboutissant dans le parc Lucien-Borne.

Considérant le vieillissement de la population, il est impératif que le dossier des liens mécaniques Basse-ville/Haute-ville devienne prioritaire dans le cadre du Plan directeur du réseau cyclable et il est souhaitable d'envisager plusieurs liens de ce type si l'on désire réellement donner le goût du vélo utilitaire aux générations montantes.

Par ailleurs il serait souhaitable que soit publicisé et autorisé la possibilité d'emprunter les ascenseurs du stationnement D'Youville qui mènent droit à la fontaine de Tourny, devant le parlement.

Autre secteur :

Secteur nord : il m'arrive parfois d'emprunter le boulevard Pierre-Bertrand et de passer sous le viaduc. La configuration des lieux force le cycliste à prendre sa place sur des voix médianes. Ma crainte à cet endroit est de ne pas être vu car il fait sombre. Ne pourrait-on pas ajouter un éclairage permanent à cet endroit?

Merci pour votre attention.

Lionel Bonhomet, adepte du vélo utilitaire.

Nicole Brais

Commentaires sur le Plan directeur du réseau cyclable, Orientations stratégiques

Je réside dans l'Arrondissement de Charlesbourg depuis 1989. Arrivée de Montréal, il m'a fallu quelques temps pour me réconcilier avec le vélo comme mode de transport en raison de la topographie et du faible développement du réseau cyclable. J'apprécie donc les efforts qui ont été faits depuis ce temps pour jeter les bases d'un réseau cyclable ainsi la volonté de la Ville de Québec exprimée récemment de consolider et développer ce réseau.

Tel que présentées, les orientations stratégiques respectent les commentaires et suggestions exprimées lors des consultations sur le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec. À ce moment, l'accent avait été mis, par les participants, sur la nécessité de développer davantage le circuit utilitaire et les liens nord-sud, surtout dans la partie ouest de l'agglomération, ainsi que sur la nécessité de lier entre eux les différents segments du réseau. Je suis cependant en accord avec les commentaires exprimés lors de la soirée à Charlesbourg à l'effet que cette consultation n'a pas eu la visibilité qu'elle aurait méritée.

Je n'ai pas eu le temps de faire un examen exhaustif du plan proposé. Je commencerai donc pas préciser ce que j'appellerai mon «profil modal» et les trajets empruntés pour mes déplacements résidence-travail. Je ferai quelques commentaires brefs sur les projets proposés pour Charlebourg. Je terminerai par des propositions plus générales.

Mon profil modal :

- Je suis une adepte du transport actif, pour des raisons écologiques et de santé physique et mentale. Mes déplacements résidence-travail se font en vélo à peu près sept mois par année et, l'hiver, à pied et en autobus. Cependant, comme mère de deux adolescentes résidant en banlieue, il m'est difficile de me passer complètement de voiture dans un secteur trop périphérique pour être desservi par Communauto. Je m'en sers toutefois au minimum.
- Je constate que le vélo n'est pas très populaire, comme mode de déplacement, chez les adolescents de banlieue, en particulier chez les adolescentes. Leur souci pour leur apparence y est peut-être pour quelque chose, comme l'incompatibilité du casque de vélo avec les coiffures élaborées...

Mes stratégies de déplacement en vélo :

- Je réside à la hauteur du boulevard Louis-XIV, à l'est de la 10^e Avenue et travaille en face de Place Fleur-de-Lys.
- Après bien des expérimentations, j'ai fini par privilégier le trajet suivant pour me rendre au travail :
 - Je descends la rue Saint-Samuel et tourne sur la rue Gaspard, plus large et au pavage plus récent;
 - Je prends ensuite la rue Monseigneur-Plessis et la rue Mailloux pour me rendre à la piste cyclable du domaine Maizerets jusqu'au pont où je tourne sur la piste de la rivière Saint-Charles, qui est magnifique et me procure beaucoup de plaisir.
- J'évite donc, très consciemment, la piste cyclable de la 10^e rue, une piste bidirectionnelle localisée sur le côté est de la rue en raison du danger qu'on y court quand on se dirige vers le sud, les automobilistes sortant des rues transversales n'ayant pas développé le réflexe de regarder vers la droite avant de s'engager dans l'intersection. Je suis donc satisfaite qu'on pense à revoir cette piste pour la rendre plus sécuritaire.
- J'évite également la piste du boulevard Henri-Bourassa. Bien qu'elle soit plus sécuritaire, elle nous oblige à traverser le boulevard trois fois pour nous rendre à la piste de Maizerets. Ce genre de compromis est tout à fait inacceptable. De plus, les nombreux feux de circulation et les temps d'attente très longs pour obtenir une lumière pour les piétons rendent cette piste peu attrayante pour les gens qui voyagent à vélo et recherchent un minimum d'efficacité dans leurs déplacements. Enfin, il est très difficile pour les cyclistes venant de la piste Henri-Bourassa qui veulent emprunter les rues Saint-Vincent et autres pour se diriger vers le nord à la hauteur de la 47^e rue, de traverser cette intersection de manière prudente, à moins de circuler sur le trottoir nord de la 47^e, ce qui n'est pas terrible.
- Contrairement à d'autres cyclistes qui ont exprimé leur préférence pour la circulation sur les axes principaux, vous pouvez constater que je suis une partisane des rues résidentielles larges, faiblement utilisées par les automobilistes, avec des intersections à quatre arrêts. J'aime bien pouvoir circuler sans devoir consentir toute ma concentration juste au fait de rouler au milieu des voitures. Je suis donc en faveur de chaussée réservée, avec signaux qui indiquent aux conducteurs qu'ils doivent partager la rue avec les cyclistes. Cependant, je suis d'accord avec le fait qu'il ne faut pas reléguer le vélo aux artères secondaires. Il faut que le vélo, comme mode de transport, puisse atteindre une certaine efficacité et celle-ci passe parfois par l'utilisation des artères principales. Remarquons que ces artères ne sont même pas toujours bien aménagées pour les piétons, par exemple, le boulevard Louis-IX.
- Pour ce qui est l'établissement de certaines priorités dans la réalisation des projets, je pense qu'il est préférable de compléter là où les pistes ou les liens n'existent pas encore que de refaire des segments déjà fonctionnels (comme le segment sous l'autoroute Dufferin).
- Pour Charlesbourg, on propose une piste cyclable dans le prolongement du boulevard Loiret au sud. Bien que l'idée soit attrayante, il me semble que plusieurs rues résidentielles à l'est offrent des conditions de circulation tout à fait acceptables et elles ont l'avantage de présenter un

dénivelé moins accentué au nord de la 47^e Rue en comparaison avec le segment du boulevard Loiret existant.

- L'accès aux pistes cyclables récréatives en vélo devrait être facilité. Il est un peu particulier de devoir se rendre au réseau en voiture avec le bicycle sur le toit, quand ce n'est que pour des raisons de sécurité (accès au Corridor des Cheminots par le boulevard Louis-XIV, par exemple).

Enfin, je suis en accord avec certains des commentaires exprimés à la consultation : bien qu'il soit intéressant de se doter d'un plan directeur du réseau cyclable, celui-ci devrait s'inscrire dans une politique plus large **de transport actif ou de mobilité alternative** qui repose sur une vision intégrée des divers modes de déplacements en tenant compte des saisons et qui mise sur l'adoption de ces habitudes de déplacement durant l'enfance (bravo au travail d'Accès transport viable). Cette politique doit reposer sur un partenariat étroit avec tous les acteurs concernés : Ville, employeurs, commissions scolaires, propriétaires de commerces, etc. Sans une telle politique, pendant qu'on se préoccupe du vélo, des quartiers se développent sans attention particulière pour les piétons. J'ai constaté la disparition de plusieurs sentiers vernaculaires lors de l'érection de nouvelles résidences ou de nouveaux développements à Charlesbourg. Lorsqu'on oblige les piétons à faire trop de détours, ils finissent par reprendre leur voiture.

Les résidents et résidentes de Québec sont lents à modifier leurs pratiques de mobilité, on le sait. Il serait illusoire de penser qu'une majorité de ménages acceptera de fonctionner sans voiture dans un proche avenir. Il faut donc composer avec cette réalité et se fixer des objectifs réalistes. La Ville pourrait viser une augmentation des ménages sans voiture dans les quartiers centraux et de ménages familiaux avec une seule voiture dans les banlieues (et donc, une baisse des ménages à deux et trois voitures). Cela nécessite de penser à une stratégie globale qui allie transport en commun, complémentarité entre voiture et autobus, entre circuits piétons, cyclables et routiers, etc. Il me semble que le RTC devrait innover du côté de sa structure tarifaire notamment en offrant des avantages aux familles de banlieues (en fait, pour toutes les familles, peu importe où elles résident) qui optent pour le transport en commun et achètent plusieurs passes mensuelles?

Le 5 décembre 2007

Avis sur le Plan directeur du réseau cyclable – Secteur Sud

Soumis par : M. Dominique Camps

Madame, Monsieur,

Suite à votre annonce pour la consultation publique sur le projet de *Plan directeur du réseau cyclable*, je désire vous soumettre les commentaires suivants sur les propositions générales du plan. Plusieurs commentaires porteront également sur le réseau projeté dans le secteur Sud, celui que je fréquente le plus souvent en tant que cycliste, pour me rendre à mon travail durant la période d'avril à novembre.

Les grandes orientations de la ville

J'applaudis les orientations visant à concevoir un **réseau fonctionnel et sécuritaire**. Présentement, il est plutôt dangereux de se déplacer à vélo dans un but utilitaire (travail, emplettes,...), car ni les voies de circulation, ni le réseau cyclable sont adaptés aux cyclistes voulant se rendre rapidement d'un point A à un point B dans la ville de Québec.

Les orientations du plan directeur du réseau cyclable

En ce qui concerne la **sécurité**, j'estime que **l'amélioration de la signalisation aux intersections** et la mise en place de **mesures favorisant la mixité des usagers sur la voie publique** (espaces partagés, signalisation) sont des éléments-clés pour atteindre cet objectif. Adapter les voies principales pour que les vélos puissent y circuler renforcerait le sentiment chez les autres usagers de la route qu'ils n'ont pas l'exclusivité sur nos voies de circulation et les inciterait à plus de prudence vis-à-vis des piétons et cyclistes.

Pour ce qui est de la **complémentarité du vélo avec d'autres moyens de transport**, je salue des initiatives telles que la mise en place de **supports à vélo sur les autobus** et le **forfait vélo-bus**, que j'utiliserais volontiers s'ils étaient offerts.

Du reste, l'objectif **d'augmenter le nombre de déplacements à vélo** en favorisant son utilisation chez les écoliers et en mettant les employeurs dans le coup me semblent très louables.

Pour ce qui est de la **période d'ouverture des pistes cyclables** (du 1^{er} mai au 15 novembre), celle-ci ne correspond pas à la réalité. Nombreux sont les cyclistes qui y circulent dès la fin mars jusqu'à la fin de novembre. C'est pourquoi je crois que **cette période d'ouverture pourrait être prolongée d'au moins un mois**.

Le réseau cyclable projeté dans le secteur Sud (Sainte-Foy-Sillery / La Cité)

Étant un utilisateur presque quotidien de ce secteur du réseau cyclable, je ne peux que me réjouir de toutes les améliorations proposées. Les nouveaux liens entre les sections existantes permettront de circuler de façon plus sécuritaire dans ce secteur et éviteront aux cyclistes de nombreux détours pour se rendre d'un point à l'autre.

Dans la partie sud de ce secteur, les axes est-ouest (Ch. St-Louis – Blvd Champlain et Blvd Neilson – Blvd Hochelaga – Blvd Laurier) seront enfin complétés et permettront une circulation plus rapide entre Sainte-Foy et le centre-ville.

Malheureusement, **dans la partie nord**, les améliorations proposées ne vont pas aussi loin. **Aucun axe est-ouest n'y est projeté**. Suivant le plan directeur, la piste cyclable sur le Chemin Quatre-Bourgeois ira se perdre dans les détours des rues du quartier Montcalm, et la piste sur le Boulevard Du Versant-Nord s'arrêtera au milieu de nulle part, à une intersection du Boulevard Charest, où il n'y a aucun feu de signalisation permettant aux cyclistes et piétons de traverser de façon sécuritaire. À mon avis, les petites modifications proposées dans cette partie de la ville n'encourageront pas beaucoup plus de cyclistes à y circuler. Pire encore, le fait de reléguer les cyclistes sur des voies secondaires, donne l'impression qu'on cherche à les décourager de circuler en centre-ville.

Ce qu'il y faudrait est un lien direct, sans détours, entre la partie nord de Sainte-Foy et le Centre-Ville, que ce soit en prolongeant les voies cyclables actuelles sur le Chemin Sainte-Foy, sur le Boulevard Charest ou sur le Boulevard René-Lévesque. Je crois que, si l'on veut réellement encourager l'utilisation du vélo et la mixité des usagers sur la voie publique dans ce secteur, il ne faudra pas se contenter de légères améliorations et de petits ajouts aux voies cyclables existantes, comme il est proposé maintenant. **Il faudra démontrer une vision à long terme et avoir le courage d'ouvrir et d'adapter un de ces grands axes est-ouest aux cyclistes.**

Je vous félicite pour le beau projet que vous êtes en train de monter et vous remercie de l'attention que vous porterez à mes recommandations.

Sincèrement,

Dominique Camps

Consultation publique au sujet du « Plan directeur du réseau cyclable » pour l'arrondissement de Charlesbourg

Demande d'un lien au Corridor des Cheminots favorisant la formation d'un nouvel axe cyclable est-ouest sur Paul-Comtois, la 76^e, et du Vignoble, à Charlesbourg.

6 décembre 2007

L'été prochain, nous bénéficierons d'un excellent réseau de corridors cyclables avec les nouveaux corridors, du Littoral et de la rivière Saint-Charles, corridors complétant celui des Cheminots. Bravo ! Ce sont d'excellents équipements récréotouristiques qui nous permettent de parcourir d'assez longues distances à vélo, et ce, en toute sécurité. Les autoroutes, chemins de fer, postes et lignes de transmission électrique à haute tension, les cours d'eau ou les falaises dressent des obstacles infranchissables et dessinent en même temps les contours de nos quartiers construits depuis plusieurs années. Ces corridors cyclables ont été aménagés à même ces contraintes physiques et ne disposent pas nécessairement beaucoup de liens avec ces quartiers qui sont aussi isolés entre eux ou qui partagent très peu de voies de circulation. Il faut donc ajouter des segments aux voies cyclables actuelles dans les quartiers pour accéder à ces corridors et essayer de percer de nouveaux passages.

Notre demande porte sur l'axe est-ouest, formée par l'avenue Paul-Comtois, la 76^e avenue et la rue du Vignoble à Charlesbourg. Tout au long de ce parcours, différents équipements communautaires, éducatifs culturels et à des commerces seront accessibles à peu de distance pour les résidents du quartier de Maria-Goretti et de ses voisins, à pied ou à vélo. À titre d'exemple, nous pouvons citer l'école primaire Maria-Goretti, le Centre d'alimentation et de tourisme du Fierbourg, la Caisse Populaire, les bureaux de l'arrondissement de Charlesbourg, le C.L.S.C., le Cégep de Limoilou campus de Charlesbourg, le Patro, les terrains de soccer voisins, la polyvalente de Charlesbourg, l'aréna et la piscine, l'école primaire Parc-Orléans... L'arrondissement historique du Trait-Carré est situé à moins de 1,0 kilomètre du Corridor des Cheminots à partir de l'avenue Paul-Comtois qui est située au centre du quartier. La Bibliothèque de Charlesbourg et l'église Saint-Charles-Borromée font partie de cet arrondissement historique ainsi que d'autres lieux culturels et quelques commerces.

Actuellement, à l'extrémité ouest de cet il n'est pas possible d'accéder au Corridor des Cheminots. Le seul accès possible pour le quartier de Maria-Goretti se fait à partir de la 3^e avenue Ouest, soit à tout à fait à l'est du quartier et non au centre. Il faudrait percer un nouveau lien permettant de passer de l'avenue Doucet à partir de l'intersection de l'avenue Paul-Comtois vers le Corridor des Cheminots, ou ensuite, le traverser pour rejoindre la piste cyclable sur le boulevard de l'Atrium-Lebourgneuf. Cette dernière donne accès en vélo à un centre d'affaires comprenant de nombreux commerces régionaux. À pied, les résidents du quartier de Maria-Goretti auront en prime, un accès au nouveau parcours Métrobus 802 qui sera instauré prochainement sur le boulevard de l'Atrium. En sens inverse, pour les résidents du quartier Saint-Rodrigue, l'accès en vélo au Corridor des Cheminots sera plus facile puisque la pente sera moins accentuée qu'en passant par la 3^e avenue Ouest. Par ailleurs, les enfants des habitations voisinant le Corridor des Cheminots auraient un accès à piétonnier à l'école Maria-Goretti, celle-ci étant distante d'au plus 0,7 kilomètre. Jusqu'ici, ces enfants bénéficient du transport scolaire à cause de

l'impossibilité de traverser au-delà du Corridor des Cheminots. Ce nouvel accès piétonnier éliminerait le transport scolaire de ce secteur.

Pour percer cette nouvelle ouverture vers le Corridor des Cheminots peu de sites sont possibles. Le site le plus approprié se trouve sur l'avenue Doucet, à l'extrémité de la rue Paul-Comtois. Le site présente des conditions favorables d'aménagement pour un nouveau passage piétonnier et cyclable. Les propriétés qui s'y trouvent couvrent une superficie suffisamment grande pour limiter les inconvénients de l'amputation d'une bande de terrain. De plus, la bande de terrain convoitée est actuellement libre de construction.

Nous reconnaissons l'importance que l'axe cyclable (et piétonnier) est-ouest, de Paul-Comtois, 76^e et du Vignoble, se réalise dans les meilleurs délais. Pour cela, il faudra exécuter des travaux importants sur la rue du Vignoble, entre le boulevard Bourg-Royal et la rue Saint-Samuel, sécuriser les carrefours routiers majeurs à traverser, tracer le parcours sans interruption et avec peu de changements de direction. Finalement, c'est l'acquisition d'une bande de terrain afin d'y aménager un passage piétonnier et cyclable reliant l'avenue Paul-Comtois au Corridor des Cheminots, et à la voie cyclable sur le boulevard de l'Atrium et Lebourgneuf, qui nous apparaît déterminant dans la réalisation de ce nouvel axe piétonnier et cyclable.

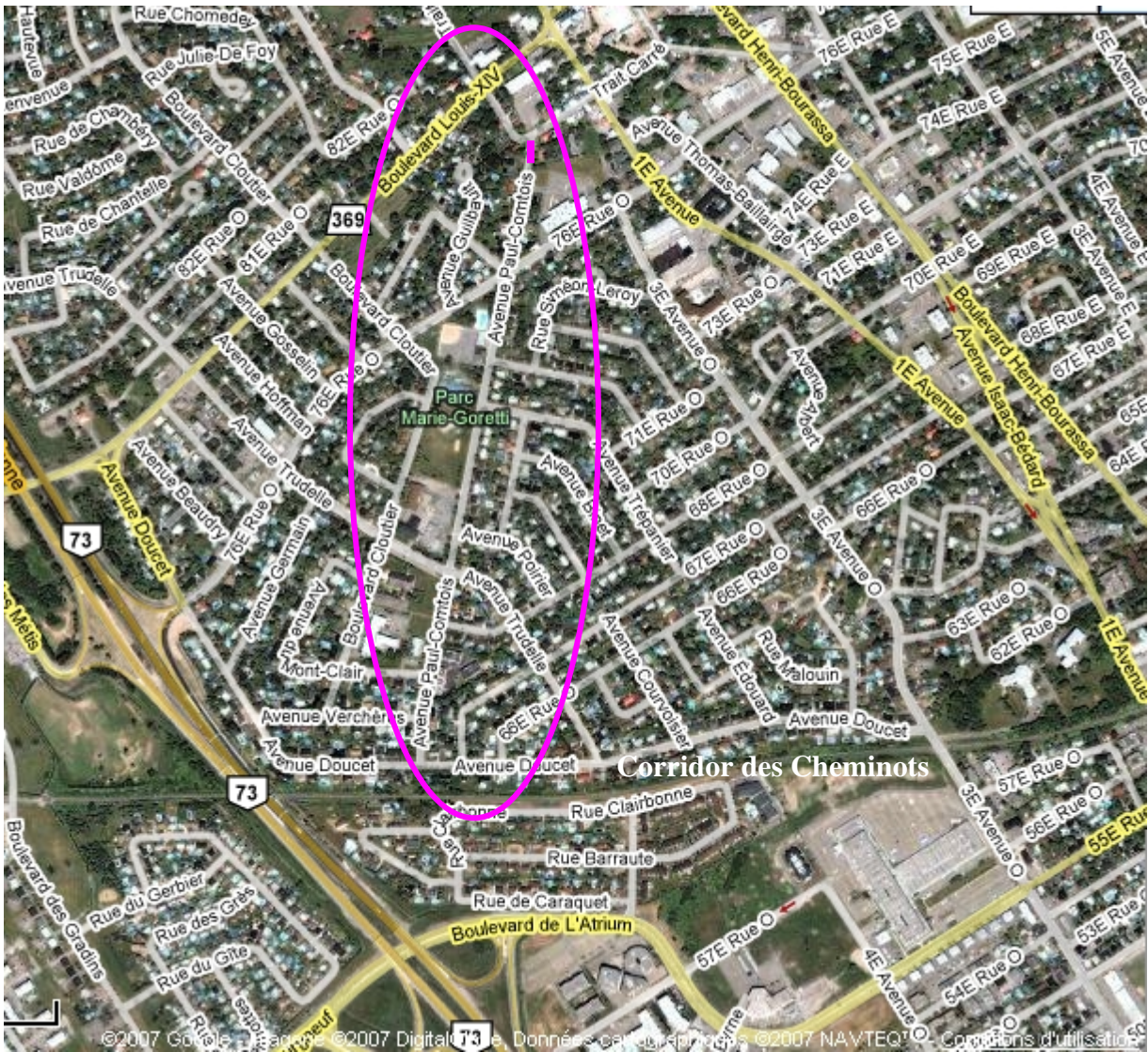
Toutes ces interventions favoriseront le déplacement des gens à pied ou à vélo. Il y aura des bénéfices évidents sur la santé et sur l'environnement. Bien sûr, il faudra intégrer la réalisation du Plan directeur du réseau cyclable à un plan de déplacement des personnes à pied et intégrer certains travaux, comme ceux touchant la rue du Vignoble à la planification des travaux d'infrastructures municipales.

Nous vous remercions de toute l'attention que vous portez à notre demande.

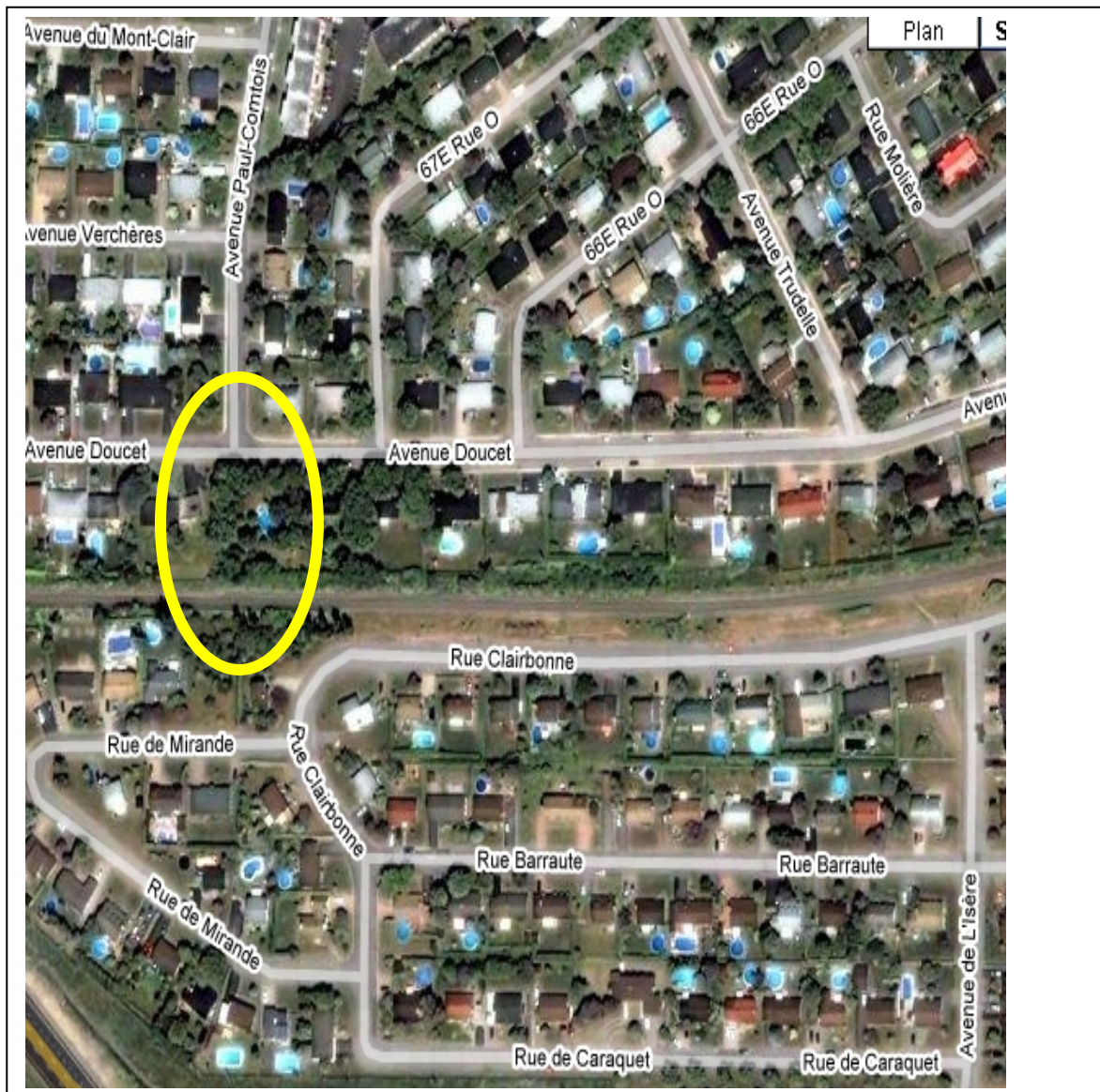
Daniel Chagnon architecte
Avenue Édouard, Charlesbourg
Adresse de courrier électronique : chagnongagnon@videotron.ca
Téléphone : (418) 626-7479

Collaborateur
Benoît Denis ingénieur
Avenue Trépanier, Charlesbourg
Adresse de courrier électronique : ben.quebec@hotmail.com
Téléphone : (418) 455-6345

p.j. : Photographies aériennes du quartier



L'axe de la voie cyclable et piétonnière sur l'Avenue Paul-Comtois entre le Corridor des Cheminots et l'arrondissement historique du Trait Carré se poursuit vers l'est sur la 76^e avenue et dans l'autre direction vers la piste cyclable de l'Atrium-Lebourgneuf.



L'aménagement d'un nouveau passage dans le prolongement de l'avenue Paul-Comtois pour relier le Corridor des Cheminots permettra le raccordement à la piste cyclable Atrium-Lebourgneuf en passant par l'avenue de l'Isère pour se diriger vers le centre d'affaires du boulevard Lebourgneuf. En prime, on obtient un accès piétonnier au nouveau parcours Métrobus 802 pour les résidents du quartier Maria-Goretti.

Deux autres accès au Corridor des Cheminots sont à aménager à partir de la rue Clairbonne.

Bonjour,

Je demande que les pistes cyclables comme celle de la 8ieme avenue à Limoilou soient accessibles sans entrave (voitures stationnées) plus tard que le 30 septembre car la température permet leur usage longtemps en automne. Malgré, les risques de neige, je comprends que l'on doive retirer les tuteurs mais je recommande de refaire la peinture pour rendre les lignes au sol plus visible et d'interdire le stationnement au moins jusqu'au 31 décembre ou même ne jamais permettre le stationnement dans les pistes cyclables et même les dégager pour permettre le vélo d'hiver.

Merci!

Jérôme Cliche,
Limoilou

Commentaires sur le Plan directeur du réseau cyclable – octobre 2007

Profil de cycliste utilitaire:

- Usage du vélo pour aller travailler de l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery vers le Vieux-Québec,
- Déplacement quotidien de 11 km à l'aller entre 7 h 30 et 8 h 30 et retour de 11 km entre 16 h et 18 h, du 25 mars au 25 novembre en moyenne ce qui correspond à plus ou moins 80 sorties pour environ 1600 km depuis 1994,
- Parcours utilisé : la piste cyclable chemin des Quatre-Bourgeois jusqu'à l'Université Laval et delà jusqu'à la mort de cette piste près de Myrand, ensuite à droite sur Liénard, jusqu'à Myrand, puis Myrand jusqu'à René-Lévesque, puis René-Lévesque direction Est, puis plus loin, à droite sur Claire-Fontaine puis à gauche sur Saint-Amable jusqu'à d'Artigny puis à gauche sur chemin Saint-Louis jusqu'à des Jardins, puis Sainte-Anne. Eurêka !

Profil de cycliste de loisir :

- Sortie en vélo cyclosporitif, déplacement dans les environs de Québec en évitant les pistes cyclables la fin de semaine à cause de la faune (patineurs, chiens et regroupements) pour environ 2000 km,
- Sortie en vélo de cyclotourisme au Québec, aux USA ou en Europe (dont Lyon en 2007), environ 1000 km par année,
- Membre de Cyclorizon, un club de vélo de la région de Québec
- Membre non actif de Promo-vélo

Présentation du Plan directeur (arrondissements La Cité- Sainte-Foy-Sillery) :

Bravo à M. Chapon pour les détails et sa présentation très bien structurée,

- Le plan directeur est un monstre ambitieux qui mettra 20 ans à naître, peut-être vaudrait-il mieux de réduire les extensions du réseau et opter plutôt pour une consolidation des parcours actuels ?
- Est-ce que vous croyiez vraiment que les cyclistes utilitaires vont faire un détour vers le boulevard Laurier pour se rendre dans le Vieux-Québec surtout qu'au croisement de Laurier et chemin Saint-Louis, il n'y pas de place pour un cycliste à l'heure de pointe ? De plus, la vue est moche sur ce boulevard !
- N'avez pas amorcé votre plan à l'envers ? N'aurait-il pas valu mieux de consulter les cyclistes ou groupes de cyclistes pour savoir lesquelles des routes sont les plus utilisées pour leur déplacement « utilitaire » et par la suite consolider et sécuriser ces destinations? La réduction des GES ne passent-elles pas par une réduction du trafic des automobiles et une augmentation de la facilité à utiliser son vélo ?

- Comment pourrions-nous augmenter l'utilisation du vélo alors qu'actuellement il n'y a pas de facilité pour cadenasser efficacement un vélo dans la majorité des commerces de la Ville ?
- La Ville a-t-elle prévu une mesure pour réduire les vols de vélo ?
- Le boulevard René-Lévesque ne figure pas sur le plan directeur, est-ce que le RTC regrette sa décision d'autoriser le passage des cyclistes (action de Promo-Vélo au moment de la création de voies de Métrobus) et que la Ville voudrait s'y soustraire ? Dans la même veine, une éducation est à faire pour les chauffeurs d'autobus scolaire qui ont de la difficulté à adapter leur conduite à la présence des cyclistes alors que ceux du RTC arrivent assez bien à le faire,
- Est-ce que vous prévoyez poser des actions pour éviter que les piétons n'envahissent la piste cyclable Quatre-Bourgeois alors qu'ils disposent d'un trottoir en bordure de la rue ?
- Pourquoi ne pas avoir introduit des mesures dès 2005 aux infrastructures urbaines alors que plusieurs rues et artères importantes de la Ville ont été rénovées depuis trois ans ? (boulevard Hochelaga (été 2007), boulevard René Lévesque (sections en 2006) ?
- Pourquoi ne pas avoir consulté les groupes cyclistes lorsque la Ville a procédé à la transformation d'une section de la Grande-Allée (chemin Saint-Louis près e la Citadelle) alors que le bitume a été remplacé par des briques aux coins arrondis ce qui n'est pas sécuritaire en temps de pluie pour les cyclistes ?

Entretien :

- La piste des Quatre-Bourgeois qui traverse l'Université Laval est nettoyé tardivement au printemps, à l'automne l'installation d'un abri de toile perpendiculairement à la piste rend l'accès difficile, les nombreux travaux sur le site et la coupe du gazon entraîne son lot d'inconvénients, sans compter les nombreuses barricades installées lors d'événements sur le campus. Qu'est-ce que vous prévoyez pour régler ce problème récurrent ?

Signalisation :

- Est-ce que vous prévoyez harmoniser les indicateurs lumineux pour le passage des cyclistes aux différentes intersections ? À Sainte-Foy, le petit vélo permet le passage, à Québec, le petit piéton est réservé et la police sévit,
- Les séquences des feux de signalisation aux coins de Quatre-Bourgeois et de la rue Wolfe devraient tenir compte du passage des cyclistes en déplacement vers l'Ouest car une flèche vient donner une priorité aux automobilistes qui désirent tourner à gauche alors que le cycliste a son feu au vert. Dans le même coin, l'abribus fait obstruction à une bonne visibilité. Qui est-ce qui devrait avoir priorité dans un désir de réduire les GES ?

Piste d'hiver :

- Est-ce que nous pouvons espérer utiliser un jour la piste cyclable du chemin des Quatre-Bourgeois en période hivernale, déneigée et sabler ?

Sécurité :

- Allez-vous revoir l'éclairage sur certaines zones de la piste cyclable qui traverse le Campus d l'Université Laval car un éclairage serait à prévoir sur la piste cyclable qui relie la rue du Séminaire à la rue Liénard ?
- Est-ce que vous prévoyez sensibiliser les utilisateurs du réseau routier dans les zones de garderies ou de centre de la petite enfance qui sont des secteurs dangereux pour les cyclistes car les parents en sortent presser ?
- Est-ce que vous prévoyez quelque chose pour les grilles de rue non conforme sur le réseau de la Ville ?
- La ville entend-elle prendre des moyens pour faire respecter la vitesse des automobilistes dans les secteurs où circulent les cyclistes ?
- Est-ce que vous prévoyez des mesures coercitives pour convaincre les cyclistes de circuler en dehors des trottoirs, dans le bon sens du trafic, de respecter les feux rouges ainsi que les piétons aux intersections ? Est-ce que les policiers en moto ne devraient-ils pas être davantage attentifs aux aléas des cyclistes récalcitrants ?

Conclusion :

Votre projet d'agrandir le réseau cyclable de la ville de Québec ne doit pas vous faire perdre de vue les besoins criants des cyclistes utilitaires qui m'ont semblé être très présents lors de la tenue de l'assemblée à laquelle j'ai participé le 15 novembre dernier et qui sont venus vous dire de penser d'abord à eux car ils occupent le territoire sur une plus longue période que les cyclistes de loisir.

Gilles Cloutier

Trajet cyclable reliant le boulevard Lebourgneuf au Cégep-FXG

Le secteur de Vanier est un grand obstacle pour tout cycliste qui veut se rendre à Sainte-Foy centre à partir de Neufchatel, Loretteville, St-Émile, Lac St-Charles et les environs. Je vous envoie la proposition d'un parcours cyclable que je crois essentiel aux citoyens du nord de la Ville de Québec. Celle-ci est séparée en secteurs.

1. Le boulevard Pierre-Bertrand

Segment partant du boulevard Lebourgneuf jusqu'au boulevard Hamel.

Sur ce boulevard, on retrouve l'espace nécessaire pour construire une piste cyclable à sens unique de chaque côté et un trottoir pour que les piétons aient droit à une dignité.

Sur le côté ouest, il serait possible de mettre une voie en direction sud et sur le côté est disposerait d'une voie en direction nord.

Les raisons pour lesquelles je crois qu'il est nécessaire de séparer les deux directions est une question d'espace et de sécurité.

2. Boulevard Hamel

Segment entre Pierre-Bertrand et St-Sacrement

Le boulevard Hamel est le seul chemin qui permet de se rendre au boulevard St-Sacrement. Le long du cimetière St-Charles, on peut observer une trace d'usure dans la pelouse du au passage répété de vélos. Cette trace nous lance le message qu'il est temps de créer un passage pour tous ces cyclistes.

3. Boulevard St-Sacrement

Au complet

Ce boulevard est certes un des pires en terme de « cyclabilité ». Mais c'est une artère essentielle pour les cyclistes. Il y a des traces d'usure sur la pelouse qui le longe et les trottoirs sont dans un état déplorable. D'ailleurs, nous sommes forcés de circuler sur les trottoirs malgré que ceux-ci sont destinés aux piétons.

Ce trajet permettrait aux gens de prendre leur vélo afin de se rendre au travail ou à l'école et ce de façon sécuritaire. C'est bien beau les pistes cyclables de plaisance, mais il est nécessaire d'en créer qui permettront aux gens de se rendre au boulot.

Les automobilistes ont leurs autoroutes.

Les cyclistes veulent leurs autoroutes.

Benoit Cormier

Bonjour,

J'ai assisté à la rencontre de mercredi soir au campus Charlesbourg du cégep Limoilou mais je n'ai pu vous faire part de mes commentaires de vive voix. Je les fais à titre de responsable des sports d'un cégep et utilisateur régulier :

Dans tout le document il n'est pas question de patin à roues alignées. Je comprends très bien que le patin n'est pas autorisé sur la voie publique, il l'est par contre sur les pistes cyclables.

Or lorsque l'on parle de déplacement utilitaire ou de transport actif, pour encourager les gens à se rendre aux études/travail, le patin à roues alignées fait partie des moyens utilisés.

Comme Québec vise l'excellence sportive pour sa population, il ne faut pas jouer à l'autruche sur le sujet du patin à roues alignées. À la limite il faut peut-être même envisager modifier certaines règles pour permettre aux patineurs d'avoir accès à l'ensemble du réseau cyclable.

C'est un moyen presque aussi rapide que le vélo, qui ne demande pas d'aménagements particuliers (stationnements vélo), qui se transporte facilement (dans l'autobus par exemple), etc. Pourquoi ce moyen est-il ignoré complètement?

Enfin, autant pour les utilisateurs de patins et de vélo, il y a deux éléments importants à considérer au-delà du développement :

Obligation des entrepreneurs de nettoyer les installations (piste ou bande cyclable) aux abords des chantiers de construction car ça peut être assez dangereux (pierre, vase, etc.)

Garder les bandes cyclables en bordures des rues en bon état, car les trous (entre autre) les rendent dangereuses.

Merci à l'avance pour l'intérêt que vous porterez à mes commentaires.

Jean-Noël Corriveau
Responsable des sports
Animation sportive
Cégep Limoilou

Je crois que votre comité a fait un bon travail et cela est encourageant.
Espérons que la Ville en fera une de ses priorités.

Justement dans vos critères pour établir les priorités vous avez mentionné le besoin de sécurité. À cet égard je crois que la construction de la piste cyclable projetée dans le prolongement de la rue Hélène Boulé dans le secteur Sainte-Foy atteindrait très bien cet objectif puisqu'il nous permettrait d'éviter le Ch. Sainte-Foy. Croyez-vous que ces travaux pourraient être entrepris en 2008?

Merci et félicitations

Jean-Marie Desgagnés

Bonjour,

Dans le dernier numéro de l'Info Bourg, le comité populaire du quartier Saint-Jean Baptiste a exprimé le souhait de réduire la circulation de transit dans le quartier Saint-Jean-Baptiste. Ce souhait est tout à fait compréhensible compte tenu de la haute densité de logements, de commerces, de cyclistes et de piétons dans le quartier. Il faudrait faire en sorte que les automobilistes favorisent René Levesque ou le Boulevard Charest pour leurs déplacements plutôt que d'engorger la rue Saint-Jean aux heures de pointe.

Un moyen facile de faire ceci serait de supprimer une des deux voies de circulation sens-unique sur la rue Saint-Jean. En empêchant les automobilistes de se dépasser sur la voie de droite, cela favoriserait une circulation plus lente. De plus, l'espace libérée pourrait servir à l'aménagement d'une véritable piste cyclable à double-sens indépendante de la chaussée carrossable--un besoin flagrant dans le quartier compte tenu le nombre élevé de cyclistes et la situation actuelle qui est peu sécuritaire.

Heureusement, la ville est présentement en période de consultation publique sur son Plan directeur du réseau cyclable. Les propositions d'un lien est-ouest pour le quartier dans le plan sont peu songées--on a sélectionné la rue Saint-Joachim/Saint-Gabriel pour en faire une chaussée désignée--LA rue est-ouest avec le plus de dénivellations dans le quartier. De plus, la chaussée désignée ne vient pas résoudre le problème de sécurité car le cycliste partage toujours la route avec les voitures (comme il le fait déjà, d'ailleurs). La rue Saint-Jean a l'avantage d'avoir peu de dénivellations tout en étant une rue commerciale déjà fréquentée par les cyclistes.

J'espère que le comité populaire saura considérer cette proposition qui viendrait diminuer la circulation de transit tout en favorisant le développement durable dans notre quartier. Il serait bien que le comité exige une véritable piste cyclable pour le quartier lors des consultations publiques qui se dérouleront sous peu.

Cordialement,

Patrick Donovan
M.Sc.A Aménagement
Citoyen du quartier

Bonjour,

Bravo à ceux et celles qui ont travaillé sur cette initiative. En tant qu'usager du vélo à Québec, je me réjouis de la qualité du plan et de son argumentaire. J'ai toutefois quelques petites suggestions:

Liens de quartier – Saint-Jean-Baptiste

Je suis heureux de voir des liens cyclables apparaître dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, qui comprend beaucoup de cyclistes. Je constate toutefois que ces tracés se trouvent sur les rues avec les plus grandes dénivellations dans le quartier - ils risquent donc de ne pas être utilisés. La rue Saint-Joachim/Saint-Gabriel, privilégié dans votre schéma, comporte des côtes importantes à l'ouest du cimetière Saint-Matthew.

En tant que cycliste qui me rend de la rue De Salaberry au Vieux Québec à chaque jour, je peut affirmer que les 2 rues les plus utilisés par les vélos sont la rue Saint-Jean et la rue d'Aiguillon car elles 1) offrent un parcours direct sur une surface plate et 2) permettent aux gens d'arrêter à l'épicerie, à la bibliothèque, etc. La rue Saint-Jean est bien plus intéressante pour une piste cyclable à deux voies, qui pourrait difficilement être installée sur la rue d'Aiguillon.

Colline Parlementaire

Le lien de quartier existant sur le boulevard René Levesque entre Honoré Mercier et de la Chevrotière mérite d'être repensé. Il s'agit d'un projet de la Commission de la capitale nationale qui n'a pas été conçu par un cycliste, et cela j'en suis sûr. D'abord la piste se trouve sur un trottoir et il y a aucune indication qu'il s'agit d'une piste cyclable, ce qui m'a déjà valu la colère d'un piéton! Deuxièmement, le trottoir de pierres taillées et n'offre pas de surface lisse. Les vélos que j'ai vu sur René Levesque préfèrent donc circuler sur la chaussée d'asphalte que sur cette pseudo-piste. Je trouve toutefois qu'il est bien d'avoir une piste cyclable sur René Levesque et je la prolongerais même jusqu'à l'université...

Liens ville-université

Il est bien d'avoir créé un lien direct entre la ville et l'université, mais rappelez-vous qu'il y a plus d'étudiants/cyclistes dans Saint-Jean-Baptiste et la partie basse de Montcalm que sur la Grande-Allée et près des Plaines (plus grande densité de population, loyers plus modiques). Voilà pourquoi je créerais ce lien direct sur René Levesque ou le chemin Sainte-Foy avant d'en créer un sur la Grande-Allée.

Mais bon, c'est des détails. Bravo encore pour cette initiative.

Cordialement,

Patrick Donovan

M.Sc.A Aménagement, Université de Montréal

Bonjour,

Je viens de prendre connaissance du plan directeur du réseau cyclable ainsi que le réseau projeté pour le secteur nord. Mais avant de vous donner mes brefs commentaires sur le plan directeur du réseau cyclable, laissez-moi vous parler de ma situation personnelle. Je suis un homme âgé de 35 ans qui utilise son vélo approximativement 300 jours/année dont au moins 200 jours/année pour aller au travail, et ce, depuis presque 10 ans. J'habite le secteur de St-Emile et je travaille en haute ville. Durant la période estivale, lorsque je ne suis pas sur mon vélo pour me rendre au travail ou faire mes déplacements locaux, je fais un peu de compétitions en vélo de montagne, d'entraînement dans les sentiers boisés locaux et des promenades avec les enfants. Je roule donc partout; dans les rues, promenades, corridors et lien de quartier dans une panoplie de conditions et dans toutes les saisons.

Je tiens avant tout à vous féliciter pour votre initiative pour l'amélioration du réseau cyclable. Je suis d'avis qu'il faut faire le nécessaire pour inciter davantage les gens à utiliser leur vélo. Plus le vélo sera utilisé, meilleure sera la qualité de vie pour l'ensemble de la population. Évidemment, ceux qui en ressentiront davantage les effets sont les utilisateurs eux-mêmes.

De tous les types d'utilisation que je fais du vélo, c'est me rendre au travail qui m'apporte le plus de bien faits. Sans énumérer tous les biens faits de l'activité physique en général, voyager en vélo est un excellent entraînement. Il est facilement comparable à de nombreux heures passées en salle d'entraînement sans la perte de temps qui cela entraîne. C'est pourquoi je crois que le développement du réseau cyclable devrait être axé sur l'augmentation des déplacements urbains en vélo. C'est aussi, selon moi, l'endroit où votre "investissement", c'est-à-dire le pourcentage d'augmentation des KM parcourus en vélo versus le nombre de dollars investis, sera le plus rentable. Je vais donc apporter mes commentaires en ce sens.

Mes commentaires sur le plan d'aménagement:

1. D'abord, chapeau pour le corridor projeté sur le boulevard Pierre-Bertrand! Ce boulevard, qui est la voie la plus rapide pour relier le secteur nord avec le centre-ville, est présentement d'un danger incroyable pour les cyclistes. Le secteur nord du boulevard, avec tous les nouveaux commerces qui s'y installent est LA priorité. Le boulevard Pierre-Bertrand est une des seules alternatives, à proximité, pour traverser l'autoroute de la Capitale. Rendre cette artère "cyclable" va définitivement aider les gens à utiliser davantage leur vélo pour se rendre au travail.
2. Il n'est pas nécessaire de dépenser des sommes colossales pour créer des pistes cyclables telles le corridor des chemineaux. Pour les déplacements urbains, il est préférable de créer des bandes cyclables le long des artères utilisées par les voitures. Des bandes bien délimitées et toujours dans le sens de la circulation. Il n'y a rien de plus dangereux que les bandes cyclables qui sont à sens inverse de la circulation. En plus, ces bandes peuvent facilement être utilisées 365 jours par année dans la mesure où elles sont déneigées au même titre que les voix automobiles. Vous savez, avec un bon habillement, c'est vraiment plaisant de rouler l'hiver !! D'ailleurs, les pistes cyclables, tel le corridor des chemineaux devraient être exploitées l'hiver à d'autres fins. Y faire des

- patinoires sur certains tronçons et/ou damner la neige occasionnellement pour faciliter la marche et/ou le ski de fonds seraient peu coûteux et permettraient aux sportifs de fin de semaine de pouvoir prendre l'air de façon sécuritaire à proximité.
3. Tous les pistes cyclables devraient être reliés en continue entre-elles au moyen de bandes cyclables. Trop souvent les cyclistes se retrouvent coincées dans un "cul de sac" cyclable. Cela fait en sorte que les moins "expérimentés" préfèrent utiliser leur voiture pour se rendre à l'entrée de la piste cyclable, ce qui est un non sens selon moi.
 4. Finalement investir dans des panneaux routiers et/ou des publicités qui incitent les gens à partager la route avec les cyclistes et à utiliser leur vélo serait aussi un moyen peu dispendieux pour augmenter l'utilisation du vélo.

Quoi qu'il en soit, la moindre amélioration dans le réseau cyclable sera toujours, à mon point de vue, des dollars bien investis.

Meilleures salutations,

Stephen Flindall

Bonjour, je suis un adepte de la motoneige,

Nos sentiers ne sont pas utilisés l'été alors ma suggestion sera d'utiliser ces sentiers pour les

cyclistes durant l'été, ces sentiers sont situés sous les lignes d'Hydro au nord de la ville.

Ces sentiers pourront continuer à travers de la province, comme la trans-canada trail , on peut

mettre des bancs et des plaques indiquant le nom des donateurs.

Ghislain Gauthier

J'ai examiné le Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec en suivant le parcours que j'utilisais de mon ancienne résidence de l'avenue D'Entremont à Sainte-Foy au lieu de mon travail à la Gare du Palais (Voir plan 2 - secteur sud - arrondissements de Sainte-Foy-Sillery et de La Cité). J'ai aussi comparé le Plan avec la carte des Parcours cyclables de la région touristique de Québec publiée en 1998 par Promo-Vélo et l'Office du tourisme de la Communauté urbaine de Québec. J'y ai trouvé quatre lacunes.

Mon parcours empruntait l'actuelle avenue Frank-Carrel (qui longe l'autoroute Charest), traverseait ladite autoroute au feu de circulation anciennement dits du parc industriel Jean-Talon (Nord et Sud), circuler sur le terrain de la station-service Irving sur Saint-Sacrement, traverser celle-ci, rejoindre la rue de l'Ancienne-Cartoucherie et le parc industriel Saint-Malo jusqu'à la rue Raoul-Jobin (Sainte-Thérèse) et la rue de Verdun. Dans le Plan, les rues Frank-Carrel et de Verdun sont identifiées comme liens de quartier à aménager.

Première lacune. Le Plan ne propose rien entre les rues Frank-Carrel et de Verdun. Le lien de quartier projeté sur Frank-Carrel relie la piste du Versant-Nord à... rien du tout ! Aucun lien de quartier pour un accès ouest au Parc Saint-Malo, qui est identifié comme... noyau faible de quartier (?) (sa couleur saumon sur la carte ne semble pas figurer dans la légende de la carte). Un tel lien permettrait de se rendre de Cap-Rouge au centre-ville sans grimper sur la colline de Québec. Pourquoi faire sur la rue Frank-Carrel un aménagement qui ne mène nulle part, qui maintient la discontinuité du réseau ?

Deuxième lacune. Le Plan ne porte aucune mention des nombreuses intersections que Promo-Vélo avait identifiées comme dangereuses dans sa carte des parcours cyclables, dont celle du parc industriel Jean-Talon et de la rue Saint-Sacrement avec l'autoroute Charest. Pourquoi ?

Troisième lacune. Il est mentionné à la page 12 que le lien de quartier « relie entre eux les secteurs résidentiels, les parcs, les équipements de loisirs, les écoles et les noyaux d'un quartier ». Qu'en est-il des lieux de travail ? Pourquoi ne pas traverser plusieurs liens de quartier pour se rendre au travail ? De façon générale, l'idée de l'utilisation du vélo pour se rendre au travail n'est pas suffisamment exprimée dans le plan.

Quatrième lacune. Dans la cinquième piste d'action de l'objectif 1,2 (page 13), on veut « encourager les propriétaires, gestionnaires ou locataires d'immeubles existants à aménager des stationnements vélo adaptés ». On passe sous silence que plusieurs travailleurs attendent pour se mettre au vélo pour se rendre au boulot qu'il y ait sur les lieux de leur travail des douches ! La Ville se doit d'encourager les employeurs à se doter de cet équipement.

René Gignac

Bonjour,

Juste pour vous signaler une solution facile et moins couteuse pour aider les cyclistes à rejoindre la haute ville. Il s'agit simplement d'un circuit d'autobus à plancher bas et sans aucun banc. Les cyclistes n'ont qu'à monter à bord avec la bécane. Rien inventé, c'est ce qu'ils font à la Havane pour passer le tunnel.

Mario Harvey

Bonjour

Bien que ce n'est peut-être pas dans votre juridiction dans le cadre de vos consultations, le Pont de Québec est un passage obligé pour les cycliste mais il est mal desservi pour ceux-ci. Le passage sur le pont est sensé être pour les piétons. Les cyclistes empruntant ce passage doivent en principe débarquer de leur vélo mais il est impossible pour deux cyclistes de se rencontrer sur le passage tout en étant à pied à côté de leur vélo. Le passage devrait être plus large, et rendre légal de le parcourir en vélo en séparant le passage en zone pour piéton et pour cycliste.

Merci,

Romain Jalbert

Citoyen de Québec et cycliste régulier pour aller au travail à St-Romuald.

Monsieur Simard,

J'ai assistée mercredi dernier (le 28 novembre) à la consultation publique sur le projet de Plan directeur du réseau cyclable afin de prendre connaissance des propositions de la ville. Vous trouverez ci-dessous, quelques-uns de mes commentaires.

Je voudrais d'abord vous féliciter pour le travail accompli et pour l'ampleur de vos ambitions. Par contre, je crois que les résultats du projet de Plan directeur font absence de connaissance du réseau existant et des besoins réels des cyclistes. De plus, je ne crois pas qu'ils répondent adéquatement aux enjeux majeurs dont vous faites mention à la section 2.3.

Avant tout, je crois que les propositions font preuve d'une **très mauvaise connaissance du terrain**. Pour en arriver à des propositions intéressantes pour les cyclistes **un déplacement à vélo sur le réseau cyclable existant et proposé s'impose**, ce qui, j'en suis certaine, n'a pas été fait.

Les parcours actuellement proposés impliquent de très **importants détours pour les cyclistes**. Je réside dans le nord de Charlesbourg depuis un peu plus de deux ans. La première fois que j'ai voulu me rendre au centre-ville de Québec à vélo j'ai décidé de prendre le chemin sécuritaire en empruntant les voies cyclables. Après avoir parcouru non moins de **20 kilomètres en une heure et demie** j'étais épuisée pour commencer ma journée de travail. Les voies cyclables **serpentaient sans cesse** et **empruntaient les pires côtes** de Charlesbourg (à monter et redescendre et remonter pour mieux redescendre, etc). Je devais sans cesse chercher par où poursuivre mon chemin. Un excellent moyen de me faire immédiatement abandonner l'idée de me déplacer à vélo.

La fois suivante, je suis simplement passée par le **boulevard Henri-Bourrassa** avec les autobus et les automobilistes non courtois. J'ai bifurquée par la 1^{re} avenue et la 3^e avenue Ouest afin d'éviter un peu de circulation. J'ai alors parcouru **15 kilomètres en 40 minutes** pour me rendre au même endroit en pleine forme pour débiter ma journée de travail.

Avec une simple visite sur les voies cyclables existantes vous pourriez rapidement vous rendre compte qu'elles sont inutilisées alors que **les cyclistes se retrouvent sur les boulevards** à se battre pour avoir si peu d'espace (1 mètre de large) puisque **aucune place ne leur est réservée**.

Les trajets actuels sont **refoulés dans les quartiers résidentiels** et sont très **peu utilisés** tout en étant **inutiles pour les navetteurs** qui cherchent à emprunter le chemin le plus court et le plus facile. Il est évidemment beaucoup plus simple pour la ville de se vanter d'avoir doublé l'espace consacré aux cyclistes en récupérant les rues de banlieues trop larges et trop vides, d'y tracer des lignes et de rajouter quelques pancartes. **Croyez vous réellement que c'est de cette façon que vous en arriverez à augmenter le nombre de cyclistes ?**

La consolidation du moyen de transport qu'est le vélo utilitaire ne réussira pas si les investissements sont gaspillés principalement dans les rues résidentielles. Elle passe obligatoirement par **l'implantation sur les boulevards et les rues principales de voies cyclables sécuritaires**. Arrêtons de dissimuler ce mode de transport viable qu'est le vélo dans les rues désertes et donnons lui **une place égale à celle des automobiles et des autobus**.

En souhaitant que la condition du vélo à Québec s'améliore pour la santé et le bien-être de tous les citoyens.

Au plaisir
Katherine Jourdain

Bonjour.

J'aimerais savoir s'il est possible de déneiger certain tronçons de pistes cyclables. La partie qui m'intéresse plus particulièrement est la section entre Val-Bélair et la base militaire. Présentement, en hiver, la seule possibilité pour les cyclistes est de passer par Henri IV où les voitures roulent à 70 km/h (MINIMUM), je n'ai pas besoin de vous dire qu'une telle cohabitation est très dangereuse, même en été !!! Le fait qu'il n'existe aucune autre alternative (rue résidentiel), empêche probablement plusieurs cyclistes d'utiliser leur vélo l'hiver, pour aller travailler sur la base. Il faut en effet être très dévoué au mode de vie sain que représente l'utilisation du vélo 12 mois par années pour utiliser ce trajet. Un petit effort des autorités civiles responsables de ce tronçon de piste cyclable pour le rendre accessible 12 mois par années augmenterait certainement le nombre de cycliste ce qui diminuerait le nombre de voiture sur les routes.

Si la ville de Québec n'est pas responsable de la piste cyclable au delà des limites de Val-Bélair, J'apprécierais si vous pouviez acheminer ce courriel à la bonne administration et par le fait même m'en informer.

Merci de votre bonne collaboration.

Frédéric Lair

Madame, Monsieur,

Je suis très enjouée à l'idée d'un réseau cyclable plus étendu dans la belle ville de Québec. Cela fait 1 an que j'habite à Québec et, en effet, je ne trouve pas votre réseau cyclable très pratique. Par contre, étant une adepte invétérée de vélo, cet été, j'ai bravé le trafic automobile pour partir de mon appartement, à deux pas de Place D'Youville, pour aller travailler au CHUL, en passant par le boulevard Laurier, soit là où il y avait le plus long tronçon de piste cyclable sur mon trajet. J'évitais de fréquenter le chemin Ste-Foy et le Blvd René-Lévesque, que je jugeais plus dangereux. J'essaie de prendre le plus de mesures possible pour ma sécurité, sachant qu'un accident de vélo ne pardonne pas toujours. Bien sûr, je porte toujours mon casque!

Or, un matin, j'ai eu une collision avec un piéton, dans la piste cyclable même, juste en face du bureau des bureaux de la SSQ. Une dame qui travaille à la SSQ débarquait tout juste de l'autobus et a décidé de traverser vers l'édifice sans aller à l'intersection. Or, ce tronçon de route est un sens unique, malgré que la piste cyclable dessert les deux sens. Ainsi, la dame, qui n'a pas fait attention de bien regarder à gauche et à droite avant de traverser, s'est lancée dans le trafic. J'étais déjà beaucoup trop proche d'elle, son bras a rencontré mon guidon droit et résultat? J'ai été projetée 2 m plus loin dans le trafic du matin. Si ce n'avait été d'une jeune femme qui passait et qui s'est jetée dans la rue pour arrêter les automobilistes, j'aurais certainement pu être happée par une voiture, de surcroît. Par chance, aucune fracture; seulement de la peau arrachée, et maintenant, une vilaine cicatrice.

Voilà donc mon histoire, pour vous illustrer qu'une piste cyclable où des cyclistes n'ont d'autre choix que de circuler en sens inverse du trafic automobile est fort dangereux, d'une part, et d'autre part, que les piétons à cet endroit n'ont guère de scrupules à traverser au milieu de la rue au lieu d'aller à l'intersection.

Il serait donc intéressant d'avoir une piste cyclable des deux côtés du boulevard Laurier afin d'éviter un autre accident. Aussi, il faudrait envisager d'installer une pancarte d'arrêt supplémentaire et un passage piétonnier pour les travailleurs des bureaux de la SSQ ou de faire de la sensibilisation pour que les gens traversent à l'intersection. C'est si simple, est ça peut sauver bien des dommages!

Aussi, quand la chaussée cyclable finit vers grande Allée, j'ai constaté sur vos plans que vous "rencontrez une difficulté technique". Je vous suggère d'aménager un détour vers les plaines d'Abraham. Au début, je prenait un détour vers l'anneau des plaines, jusqu'à ce que je me rende compte qu'il était interdit aux vélos. J'étais bien déçue puisque c'était bien plus sécuritaire que d'affronter Grande Allée!

Merci beaucoup de m'avoir lu, et félicitations pour vos beaux projets!

Maryse Céline Lavoie,
étudiante en médecine à l'Université Laval

Fantastique le projet d'agrandissement du réseau cyclable.

J'ai 55ans et je fais 3000Km par année(de avril à déc) du nord de Beauport vers Québec et environs.

Une suggestion: à mon avis les chaussées désignées ne sont pas des plus sécuritaires car les automobilistes ne s'y conforment pas ou presque. Les bandes cyclables sont tellement mieux lorsque possible.

Entre autre, sur Ste-Thérèse, une petite bande serait préférable et au moins réparer les trous sur le bord entre Bessette et Raymond car on doit souvent rouler en zig zag.

Je vois que vous avez prévu une traverse de l'autoroute sur Raymond, c'est absolument nécessaire.

En passant la traverse de l'autoroute sur Seigneuriale est dangereuse, même s'il y des feux, le virage à droite sur feu rouge amène les automobilistes à couper souvent la voie aux piétons et cyclistes même sur notre droit de passage. A cet endroit, il y un incident presque à chaque fois que j'y passe.

Merci pour ce superbe projet.

Nelson Le Scelleur

Sur le boulevard Louis XIV, ce serait intéressant d'avoir une piste cyclable qui joint Beauport à Charlesbourg. Il n'y a rien pour le moment, sauf 1 trottoir de chaque côté du boulevard.

Céline Lessard

**QUELQUES COMMENTAIRES SUR LE
PROJET DE PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE
DE LA VILLE DE QUÉBEC
AUTOMNE 2007**

Le Plan exprime des intentions louables, mais il nécessite un renforcement pour pouvoir guider le développement accéléré du vélo comme mode de transport.

Le Plan indique un corridor sur le Plateau Québec-Sainte-Foy, mais ce corridor comporte une longue section en flèche rouge (définie comme « difficulté technique »). Cette section requiert l'approbation de propriétaires privées, dont le Collège Mérici, et de la Commission des champs de bataille. Les discussions de la Ville avec ces intervenants datent de plusieurs années. Il faudrait que le Plan indique un aboutissement imminent et favorable de ces discussions; sinon, il ne convient pas du tout de privilégier ce corridor.

Il serait à-propos de rehausser le statut du lien sur la rue Père-Marquette et de Callières. C'était le trajet privilégié dans les propositions du groupes *Les roues libres*, ancêtre de Promo-Vélo, au début des années 1980. On y avait déjà signalé la nécessité de négocier un droit de passage au Collège Saint-Charles-Garnier et au Collège Bellevue. Vingt-cinq ans plus tard, le Plan revient avec ces propositions. Il faudrait que le Plan indique soit la conclusion imminente d'une entente avec les propriétaires de ces lieux ou la volonté de la Ville d'en venir à un accord dans un échéancier ne dépassant pas un an. Il convient de signaler que le lien par le Collège Bellevue, utilisable jusqu'à récemment, est maintenant fermé par un cadenas. En matière de liens cyclables, c'est une régression. L'amélioration du lien par la rue Père-Marquette devrait comporter des aménagements qui permettraient d'éliminer la majeure partie des panneaux d'arrêts tout en conservant une vitesse de circulation automobile modérée.

La création d'un lien mécanique entre la Basse-Ville et la Haute-Ville est mentionnée dans le rapport *Les transports au centre-ville de Québec*, paru en 1976. Le lien a fait l'objet d'un projet en 1992, puis a été repris dans les discussions sur le *Plan directeur du quartier Vieux-Québec Haute-Ville et Basse-Ville – Cap Blanc* depuis mai 2005. Il faudrait que Plan du réseau cyclable précise des options technologiques pour ce lien mécanique, qu'il indique le point de départ et le point d'arrivée du lien et les raccordements avec le réseau cyclable. Le lien mécanique devrait être facile à utiliser et devrait accueillir aussi des piétons et des personnes en fauteuil roulant. Le tire-pied illustré sur la page couverture du Plan n'est pas un bon choix. Il faudrait que la Ville revienne en consultation au sujet de ce lien mécanique, compte tenu du peu d'informations fournies à ce stade.

La création d'un lien mécanique additionnel au Parc des Chutes-Montmorency devrait être refusée. Selon les explications fournies, c'est le coût demandé par la SÉPAQ pour transporter un cycliste qui fournit la justification de ce projet. Il faudra négocier une entente avec la SÉPAQ pour le transport gratuit des cyclistes.

Si le Plan maintient un lien par les rues Lavigueur, Dorval et Turnbull, il faudrait prévoir un autre lien mécanique. Autrement, la pente de la rue Turnbull est trop abrupte pour passer comme lien cyclable.

Lors de la présentation du Plan, il a été question que les bandes cyclables seraient ouvertes du 1^{er} mai au 15 novembre, à cause de contraintes du marquage. Le marquage étant une activité ponctuelle, il serait possible de fermer temporairement un lien. Les bandes cyclables devraient donc être ouvertes du 1^{er} avril au 15 novembre.

Le Plan n'indique aucun lien cyclable dans le Vieux-Québec Haute-Ville; on ne fait pas de lien entre la rue Saint-Joachim et l'intra-muros. C'est une lacune. Le Plan devrait indiquer comment les cyclistes peuvent pénétrer à l'intérieur des murs.

Lors de la présentation, il a été dit que la construction du nouveau garage pour les autobus articulés permettrait de désengorger le garage existant et d'installer des support à vélo sur les autobus. Mais il a été question de la difficulté liée à la répartition aléatoire des autobus sur les circuits. À quelle vitesse la Ville prévoit-elle donc procéder pour équiper tous les autobus? Avant que le cycliste soit assuré de pouvoir y poser son vélo, il n'utilisera peu ce service, pourtant intéressant. Est-il possible de revoir la répartition des autobus pour équiper complètement certains circuits? Toutes ces informations devraient être intégrés au Plan.

La Ville a fait, depuis plusieurs années des interventions qui limitent considérablement la possibilité pour les cyclistes de circuler sécuritairement : réaménagement et rétrécissement de la Grande-Allée, réaménagement et rétrécissement du boulevard Charest, réaménagement et rétrécissement du chemin Sainte-Foy, réaménagement du boulevard René-Lévesque près de l'Assemblée nationale avec la piste cyclable « virtuelle », construction du Centre d'environnement Frédéric-Bach entraînant la disparition du lien cyclable Lockwell-Dumont. La Ville doit indiquer une volonté claire de revoir ses procédures.

Lors de la présentation, la Ville a présenté toute une série de critères de priorité pour les projets. Le critère qui est absent mais qui devrait être prioritaire est : ce projet contribuerait-il à une augmentation très significative de l'utilisation du vélo?

Un projet qui pourrait être étudié dans une perspective plus à long terme est l'utilisation du tunnel ferroviaire sous le Cap-Diamant pour les cyclistes. Il y a un tunnel en Alaska dont l'utilisation est partagée entre périodes pour le train et pour les véhicules automobiles.

Petite note : quelle est la différence entre chaussée désignée et chaussée partagée (page 12) ?

Paul Mackey

Bonjour,

Je suis une fervente utilisatrice du vélo pour mes déplacements. J'habite Québec depuis une dizaine d'années et j'aime vivre ici. J'y élève mes enfants et j'ai une certaine expérience de leur transport en charriot. Vous me voyez ravie de constater que la Ville met de l'avant une véritable politique pour favoriser la pratique du vélo. Après la lecture du document de consultation, voici mes deux commentaires:

1) Concernant la période d'ouverture du réseau cyclable, soyons réellement visionnaires. De plus en plus de personnes se déplacent en vélo pendant la période hivernale. S'il y a une saison où les cyclistes ont besoin de davantage de protection, c'est bien celle-là alors pourquoi fermer les pistes cyclables? Même pour les personnes qui n'aiment pas faire du vélo lorsqu'il y a neige, il fait souvent assez beau en novembre et en avril, parfois en mars, pour sortir son vélo. Les changements climatiques aidant, les hivers risquent d'être de plus en plus courts. Mettre des dates de fermeture des pistes cyclables est embêtant car aux endroits où le stationnement est permis, dès que la date est passée, les autos stationnent à même la piste cyclable et empêchent les vélos de circuler même s'il n'y a pas de neige (par exemple sur la huitième rue dans Limoilou). Tant qu'à investir dans le réseau de pistes cyclables, rentabilisons-le au maximum en visant son utilisation tout au long de l'année.

Ma suggestion: Les pistes cyclables devraient être ouvertes à l'année et même déneigées de la même façon que les trottoirs en hiver. Au minimum, elles devraient être ouvertes du 1er avril au 30 novembre.

2) Concernant le lien mécanique, il faudrait faire attention à l'endroit où il est actuellement prévu car l'environnement de la Haute-Ville y est très peu convivial. Je suis très consciente des problèmes techniques qu'un tel lien peut engendrer mais il me semble que le dessous des échangeurs de l'autoroute Dufferin n'est pas le meilleur endroit.

Ma suggestion: Pour une utilisation qui dessert réellement les besoins de la population des quartiers centraux, je pense qu'il serait plus approprié de le placer dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, plus précisément près de la côte Badelard.

Merci beaucoup

Annie Massicotte

Bonjour,

Juste mon avis sur les pistes cyclables, j'espère que vous élaborerez des pistes qui sont intégrer à la circulation, des pistes comme sur Quatre-Bourgeois ou tu roules d'un côté de la route en sens inverse de la circulation, et que tu passes dans toutes les entrée de maison, c'est pas terrible. Pour moi, j'aime mieux rouler avec le trafic mais dans le bon sens, beaucoup moins dangereux. Ceux qui prépare ces pistes, on sûrement jamais fais de vélo. C'était mon commentaire, même problème: côte de l'église à Val-Bélair ou promenade des soeurs à Cap-Rouge et j'en passe. Merci à l'avance.

Pierre Morissette

**PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE
ORIENTATIONS STRATÉGIQUES – OCTOBRE 2007**

**Commentaires et observations dans le cadre
de la consultation publique sur le PDRC**

Jean Nadeau
3793, rue Lefebvre
(arr. Sainte-Foy—Sillery)

3 décembre 2007

Profil cycliste

Ces quelques mots sur mon profil cycliste visent à mieux situer les commentaires, observations et questions soulevés dans le présent texte :

- Je réside dans le secteur de la Pointe-Sainte-Foy et je travaille dans l'arrondissement de la Cité (Vieux-Québec);
- Ma pratique du vélo est utilitaire (déplacements quotidiens de mon lieu de résidence à mon lieu de travail, de la fin du mois de mars aux premières neiges, pour un total annuel de 3 000 km environ) et de loisir (dans la région de Québec principalement, sur route et piste cyclable, pour un supplément de plus de 3 000 km annuellement);
- Je me déplace à vélo pour me rendre au travail depuis près de 10 ans environ;
- Mon principal trajet (résidence – travail) est le suivant :
 - chemin Sainte-Foy jusqu'à Bégon;
 - chemin des Quatre-Bourgeois (piste cyclable) jusqu'à Liénard (via terrain de l'université) et Hélène-Boullé jusqu'au chemin Sainte-Foy;
 - du chemin Sainte-Foy jusqu'à Raymond-Casgrain;
 - de Raymond-Casgrain, j'emprunte Père-Marquette et Crémazie jusqu'à Turnbull;
 - de Turnbull, j'emprunte Saint-Jean jusqu'à Pierre-Olivier-Chauveau.
- Mon employeur met à ma disposition vestiaire, douche et espace sécurisé pour le stationnement de mon vélo pour un coût annuel d'environ 50 \$;
- Dans le cadre de ma pratique utilitaire, j'ai été heurté à deux reprises par des voitures (en 2000 sur Graham-Bell) : contusions et éraflures – dommages de plus de 800 \$ au vélo donc perte totale et le 12 octobre 2007 (sur René-Lévesque) – contusions nombreuses et dommages de 300 \$ à mon vélo). Dans les deux cas, j'ai été considéré comme n'étant aucunement responsable.

Commentaires généraux sur le PDRC

De façon générale, la mise en contexte et le diagnostic sur le réseau cyclable de la ville sont très bien faits, informatifs et pertinents (évolution de la pratique, aspects santé, comparaisons avec autres villes, diagnostic général du réseau, etc.).

Orientations, objectifs et pistes d'action

Le PRDC fait état des objectifs du gouvernement du Québec et de la Ville de Québec relativement à la réduction des gaz à effet de serre et insiste à plusieurs reprises sur la contribution que l'utilisation du vélo pour les déplacements intra urbains peut apporter à l'atteinte de ces objectifs. On comprend que cela pourra se réaliser dans la mesure où il y a notamment substitution de l'auto en faveur du vélo.

Or le PRDC, bien qu'il prévoit l'ajout de nombreux liens cyclables au cours de la prochaine décennie, ne priorise aucunement la réalisation des liens qui pourront agir de manière utilitaire pour joindre les lieux de résidence de forte densité aux principaux lieux de travail.

Questions

Ne croyez-vous pas que l'atteinte des objectifs de réduction des gaz à effet de serre serait favorisée en priorisant la réalisation des tronçons répondant au critère susmentionné ? De même, le plan d'action ne devrait-il pas être ajusté pour y donner suite ?

Dans la même veine, pourquoi l'avant-dernier des principes (p.11) du Plan directeur d'aménagement et de développement de la ville, qui guident l'élaboration du PRDC, réfère-t-il au terme « définir » un réseau utilitaire alors que les autres principes reposent sur des verbes d'action, tels bâtir et aménager. L'emploi du terme « réaliser » ne serait-il pas préférable et, surtout, mieux en lien avec les objectifs de la ville et du gouvernement relativement aux GES ?

Observations et commentaires

La carte no 2 (secteur 2)

- Un lien de quartier est proposé sur Jean-Talon (au sud du boulevard Charest). Outre la difficulté que présente un lien sécuritaire entre la fin de la piste de Versant-Nord et Jean-Talon. Cet ajout mène nulle part et aboutit à la côte Saint-Sacrement qui est très, très ardue à gravir alors que la traversée de Bonne-Entente est suicidaire, en particulier aux heures de pointe. J'ai circulé quotidiennement pendant quelques années le matin sur Jean-Talon et c'est très dangereux à cause de la vitesse excessive des automobiles.

Pourquoi ne pas envisager (ou à tout le moins évaluer la faisabilité), d'un lien avec Chapdelaine via le cimetière Belmont ou la pente de ski de la rue Chapdelaine ?

- Le PDRC privilégie le développement du corridor du boulevard Laurier comme lien est-ouest en Haute-Ville (du Vieux-Québec à la Pointe-Sainte-Foy).

Ma pratique quotidienne de vélo utilitaire m'a permis de constater que les voies les plus utilisées par les cyclistes pour leurs déplacements utilitaires sont le chemin Sainte-Foy et René-Lévesque. Ces voies sont plus centrales et bordent les secteurs de la Haute-Ville qui sont le plus densément peuplés. Or, René-Lévesque est complètement ignoré par le PDRC. Par ailleurs, le boulevard Laurier est très difficile d'accès à peu près sur toute sa longueur à partir du secteur nord de la Haute-Ville en plus de constituer un détour important pour les cyclistes qui empruntent le chemin Sainte-Foy et René-Lévesque, ce qui fait que les aménagements cyclistes prévus (et en partie réalisés) seront peu utilisés pour une pratique utilitaire. Enfin, ils ne le seront pas plus à mon avis par les cyclistes de loisir parce que ce corridor est discontinu (pensons à l'intersection Laurier – chemin Saint-Louis à Sillery) et que la circulation y est trop rapide et trop dense pour une pratique agréable.

Pourquoi ne pas privilégier René-Lévesque pour les liens est-ouest en Haute-Ville état donné qu'il s'agit d'une voie très large qui permettrait, à mon avis plus facilement que Laurier, d'aménager deux voies cyclables unidirectionnelles protégées et sécuritaires.

- Le lien mécanique Haute-Ville-Basse-Ville :

L'idée est intéressante mais l'aménagement de liens est-ouest et nord-sud utilitaires ne devraient-ils pas être priorités afin que le PDRC participe vraiment à la réduction de la production de gaz à effet de serre en offrant une réelle alternative à l'auto ?

- Raymond-Casgrain :

Cette voie est passablement utilisée par les cyclistes qui privilégient Père-Marquette au chemin Sainte-Foy. Or, la circulation y est passablement dense et quelques fois plutôt rapide.

Pourquoi deux voies cyclables unidirectionnelles n'y seraient-elles pas aménagées en élargissant la rue à même le terrain du collège Saint-Charles-Garnier qui est contiguë à cette rue ?

- Absence de lien Hélène-Boullé – Barrin :

Pourquoi un lien cyclable ne serait-il pas aménagé entre Hélène-Boullé et la rue Barrin via le terrain de l'ancien collège Notre-Dame-de-Bellevue ? Cela constituerait le prolongement normal d'Hélène-Boullé (qui est déjà identifié comme voie cyclable) et de joindre Raymond-Casgrain via Barrin (la chaussée est toutefois très dégradée sur Barrin) et le terrain du YMCA (déjà utilisé par nombre de cyclistes), permettrait d'éviter le chemin Sainte-Foy (qui est passablement achalandé le matin et le soir à cette hauteur) et libérerait le trottoir sud du chemin Sainte-Foy utilisé par plusieurs cyclistes.

- Feux piétons – cyclistes :

Certaines intersections moins achalandées (par la présence de piétons) pourraient aisément être partagées par les cyclistes et les piétons. C'est le cas de celles sur la piste cyclable de Quatre-Bourgeois, et cela, contrairement à celles de chemin Sainte-Foy – Marguerite-Bourgeois et à rue Saint-Jean - Honoré-Mercier. Or, les feux de circulation sont exclusivement piétons.

Pourquoi ne pas avoir des feux identifiés piétons et vélos aux endroits où l'achalandage permet aux piétons et aux cyclistes de partager de façon sécuritaire les intersections qui se prêtent à ce partage?

- Absence de feu de circulation entre le campus et la voies cyclable sur Hochelaga (direction ouest) :

L'absence d'un feu de circulation permettant de joindre la voie cyclable d'Hochelaga (côté nord) nous oblige à emprunter la voie cyclable d'Hochelaga (côté sud) à contre sens pour, par la suite, tenter de joindre la voie cyclable du côté nord à nos risques et périls.

Pourquoi un feu piéton ne serait-il pas installé pour permettre une traversée sécuritaire de Robert-Bourassa pour joindre la voie cyclable d'Hochelaga du côté nord à partir du campus ?

- Absence de feu – piéton à l'angle Wolfe et Quatre-Bourgeois :

Cette intersection est passablement achalandée le matin et le soir. Or, à la différence des autres intersections sur la piste cyclable de Quatre-Bourgeois, il y a absence de feu pour les piétons (et les cyclistes).

Un lien déficient en début de saison

Comme mentionné précédemment, j'utilise quotidiennement la piste cyclable de Quatre-Bourgeois pour mes déplacements utilitaires. Or, en début de saison, le secteur de l'université Laval n'est utilisable qu'environ un mois en moyenne après l'ouverture du tronçon situé à l'extérieur du terrain de l'université. Les raisons en sont un déneigement tardif et un nettoyage encore plus tardif pour la débarrasser des résidus de l'hiver (couche importante de sable et de cailloux projetés lors du déblaiement hivernal du chemin des Quatre-Bourgeois).

Ne serait-il pas possible pour la ville de Québec de conclure, pour une mise en œuvre dès le printemps 2008, une entente avec l'université Laval visant à s'assurer que l'ouverture de la piste cyclable longeant Quatre-Bourgeois soit coordonnée avec le tronçon de la ville est responsable, et cela, tant en ce qui a trait au déneigement qu'au balayage ?

Sensibilisation à la sécurité et à la courtoisie cycliste-automobiliste

Le PRDC prévoit déjà une piste d'action à ce sujet.

Celle-ci ne gagnerait-elle pas à être complétée de « répression policière » à l'image des campagnes visant les zones scolaires ? Une campagne particulière ne devrait-elle pas être apportée au respect des feux de piétons par les automobilistes (qui sont à bien des endroits utilisés également par les cyclistes pour franchir de façon sécuritaire plusieurs intersections, en particulier sur la piste cyclable de Quatre-Bourgeois (ex. : de Bourgogne, Duchesneau, Rolland-Beaudin)?)

« La première fois »

Connaissant ma pratique utilitaire du vélo, quelques personnes intéressées à faire de même m'ont abordé pour me demander de les accompagner lors mon trajet quotidien domicile – travail pour apprivoiser la « première fois ». Ces personnes ont par la suite développé la pratique utilitaire du vélo.

Les campagnes de sensibilisation à l'utilisation du vélo pour les déplacements domicile - travail ne pourraient-elles pas proposer de « demander à un ami » ou « d'accompagner un ami »?

Pratique hivernale

Le PDRC fait état d'une pratique trois saisons. Pourquoi ne tenterait-on pas, à titre d'expérience pilote, d'entretenir la piste cyclable de Quatre-Bourgeois pendant un hiver (utilisation d'abrasifs et non de fondants)? Via Hélène-Boullé et Père-Marquette, ce trajet permettrait un lien quatre saisons est-ouest en Haute-Ville. Une évaluation de l'utilisation permettrait de déterminer l'achalandage et de juger de l'opportunité d'une poursuite éventuelle de l'expérience.

À qui de droit Bonjour.

Étant nouvel arrivant dans la région de Québec depuis le printemps dernier, ma femme et moi avons été en mesure d'apprécier plusieurs circuits de vos pistes cyclables. Particulièrement le Corridor des Cheminots et le Corridor du littoral.

Demeurant dans Charlesbourg (Secteur Montagne des Roches), nous avons remarqué que lors du réaménagement du Boulevard Loret, il y aurait eu avantage à y adjoindre une portion de piste cyclable, particulièrement entre Louis XIV et Château Bigot.

Est-ce que "éventuellement" cette portion de piste cyclable ne pourrait pas rejoindre celle de Bourg Royal (dépassé St-Jean Eudes)? Ce serait possible à mon avis, dans les années futures...

Alors, voilà, c'est simplement une suggestion que nous avons à vous présenter..

Sincèrement vôtre

Madeleine et Michel Pilon

Bonjour !

Je n'ai pu assister à la rencontre du 28 novembre (hier soir) étant donné que j'ai lu ce matin l'article concernant l'assemblée publique traitant du plan directeur du réseau cyclable de la ville de Québec.

Voici mon commentaire :

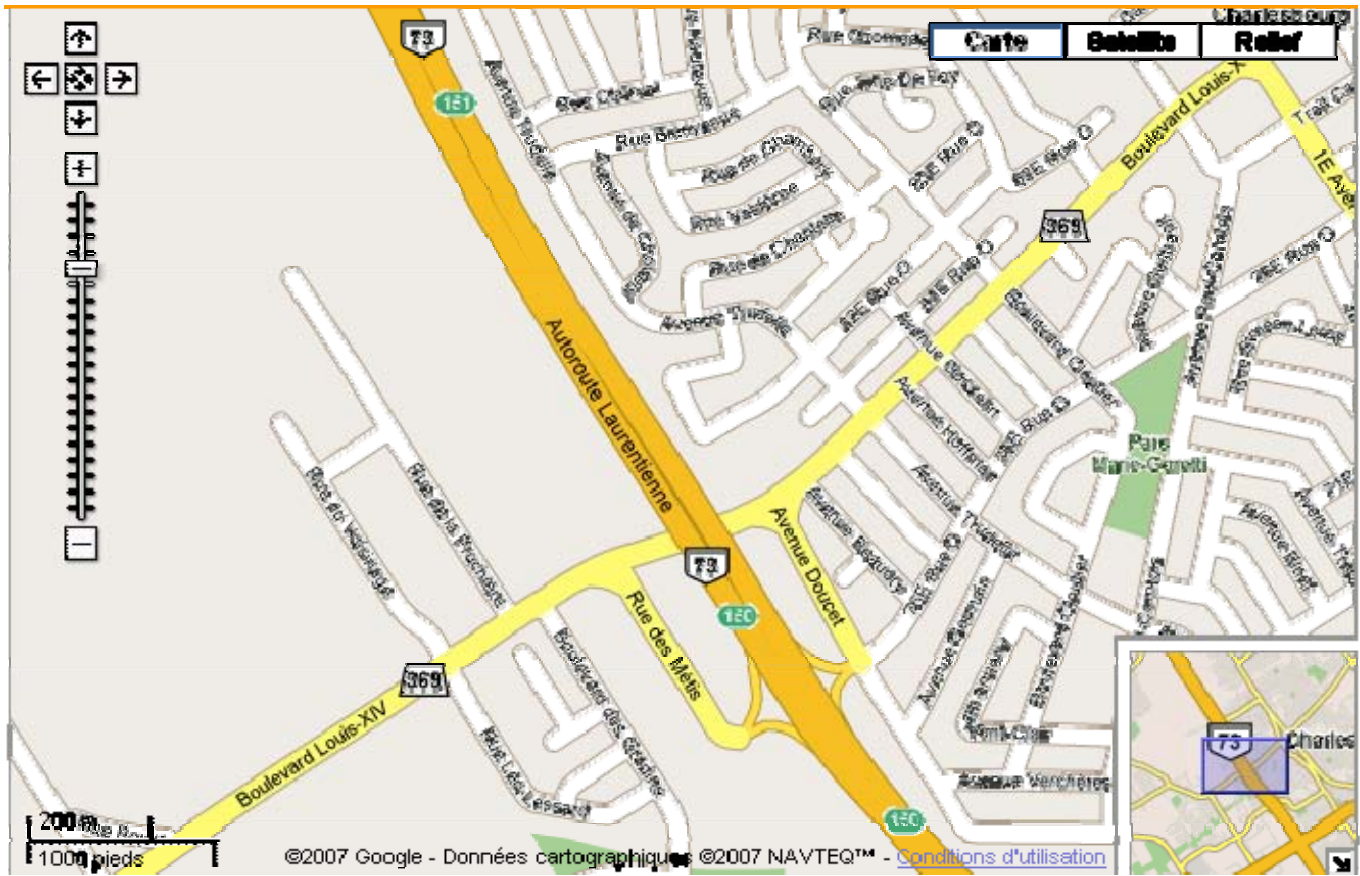
Serait-il possible de relier le corridor des cheminots (intersection boul. des gradins) avec la piste cyclable du boul. cloutier (intersection boul. louis XIV) ?

Le tracé devra passer sous l'autoroute Laurentienne. il faudra donc réduire à une voie (voie nord) la circulation sous le viaduc. vous remarquerez que la circulation est très difficile à deux voies lorsque qu'un camion passe en même temps qu'une automobile sous ce viaduc. de plus, il s'agit d'un endroit très à risque pour les cyclistes (il y a énormément de poids lourds).

Vous trouverez ci-joint un croquis montrant l'emplacement des travaux.

Merci !

Denis Proteau



Carte Satellite Relief



200 m
1000 pieds

©2007 Google - Données cartographiques ©2007 NAVTEQ™ - Conditions d'utilisation



Ville de Québec
Service des communications
2, rue des Jardins, bureau 101
C. P. 700, succursale Haute-Ville
Québec (Québec) G1R 4S9

20 novembre 2007

Bonjour,

La présente a pour but de vous transmettre mon opinion sur le plan directeur du réseau cyclable. En effet, je suis dans l'impossibilité de participer directement aux consultations publiques. Or, comme je suis une résidente de la Ville de Québec et que j'y pratique amplement le vélo utilitaire, je souhaite profiter de l'occasion présente pour partager avec vous certaines de mes inquiétudes. La problématique m'intéresse d'autant plus que, dans le cadre de la maîtrise en aménagement du territoire et développement régional, j'ai eu l'occasion de l'aborder quelquefois.

Comme j'habite dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, mon expérience et mes commentaires porteront plutôt sur le secteur sud de la ville. Voici donc quelques remarques que j'aimerais partager avec vous

1- Le chemin Ste-Foy

Le cycliste utilitaire choisit son trajet en fonction de deux facteurs importants : la distance et la topographie. Le trajet alternatif actuellement proposé aux cyclistes (et à lequel votre plan directeur n'apporte que des corrections mineures), via la rue Père-Marquette, ne répond pas du tout au besoin des cyclistes utilitaires. Pleins de détours, ce trajet est plutôt approprié pour la promenade du dimanche! Voilà bien pourquoi, malgré vos efforts de signalisation, ce circuit contribue si peu à diminuer le nombre de cyclistes sur le chemin Ste-Foy. La piste cyclable et la voie réservée sur René Lévesque, bien que louables, ne peuvent remplacer le Chemin Ste-Foy comme lien est-ouest, se situant plus au sud et beaucoup plus haut.

Actuellement, il est très dangereux pour les cyclistes de circuler sur le chemin Ste-Foy. Comme son nom l'indique, il s'agit d'un *chemin* et non pas d'un boulevard. Pourtant, le débit journalier de voitures sur cette voie de circulation semble supérieur à sa capacité. Aussi, il importe de rediriger plusieurs voitures, notamment la circulation de transit, sur le boulevard René Lévesque et sur

Grande-Allée, deux artères conçus pour recevoir un débit de circulation supérieur.

L'implantation d'une piste cyclable sur le Chemin Ste-Foy permettrait de lui redonner sa vocation tout en assurant la sécurité des cyclistes qui, de toute manière, continueront d'emprunter ce trajet. En effet, il s'agit d'un trajet irremplaçable, le Chemin Ste-Foy étant le seul lien direct est-ouest de ce type (autre que boulevard ou autoroutes) entre les quartiers du centre-ville et plusieurs points de services et institutions d'enseignements.

2- La rue Saint-Jean

En tant que cycliste résidente du quartier Saint-Jean-Baptiste, je dois avouer que je ne comprends pas votre proposition concernant ce quartier. Encore une fois, on semble ne vouloir accorder au vélo que la place que l'automobile n'utilise pas. Un lien cycliste bidirectionnel sur la rue St-Jean me semble indispensable. Il s'agit de la rue commerciale du secteur. À l'heure du développement durable, ne veut-on pas encourager les gens à utiliser les transports actifs et alternatifs pour faire leurs courses? Or, ce n'est pas en reléguant les cyclistes dans les rues tranquilles d'un quartier que l'ont va encourager cette pratique. Aussi, en proposant un lien cycliste sur la rue Lavigneur, vous obligez les cyclistes à effectuer de nombreux détours et oubliez que la topographie permet difficilement aux cyclistes d'emprunter cette voie.

3- L'ascenseur du Faubourg

Selon moi, l'ascenseur du Faubourg devrait être permise aux cyclistes et ce, d'autant plus qu'il est très dangereux et très ardu de monter la côte d'Abraham en vélo (ce tronçon ne possède pas d'accotement). Nous avons la chance d'avoir un ascenseur pour diminuer les inconvénients reliés à une topographie difficile au sein de nos quartiers centraux. Ne devrions-nous pas faire profiter cette infrastructure à tous les usagers adeptes des transports actifs (marche, vélo, patin à roulette, ect.)? Faisons de l'ascenseur du Faubourg un instrument utilitaire visant à faciliter les déplacements au sein de notre ville et, ce faisant, renforçons les liens entre Basse-Ville et la Haute-Ville. Les dépenses reliées à l'implantation d'un lien mécanique pour vélo seraient, du même coût, évitées.

En conclusion, je vous prie de me pardonner s'il y a quelques éléments de votre plan directeur que j'ai mal assimilés. Par exemple, je ne comprends bien quel lien mécanique vous prévoyez implanter au niveau des bretelles d'autoroutes, dans St-Roch. Aussi, je m'abstiendrai de tous autres commentaires. Je souhaitais seulement vous faire part de ces quelques remarques, essentielles à mes yeux, en espérant qu'elles pourront aider votre réflexion.

Je vous remercie de votre attention,

Cordialement,

Marie-Josée Renaud,
Cycliste et résidente de la Ville de Québec,
B. Sc. Pol., M. ATDR.

Bonjour,

En tant qu'utilisatrice régulière du réseau cyclable principalement pour des fins utilitaires (me rendre au travail à vélo), j'ai pris connaissance du plan directeur du réseau cyclable et des plans 2 et 5 du réseau cyclable projeté. Vous trouverez ci-dessous mes réflexions et commentaires à ce sujet.

Je trouve dommage que cette consultation s'effectue sur un courte période, de surcroît dans une période d'utilisation moindre du réseau cyclable en raison de la saison hivernale qui commence. J'espère néanmoins que cela vous permettra de mettre en place certaines propositions considérées prioritaires par les cyclistes dès le printemps 2008.

Caroline Robert

Québec, le 5 décembre 2007

Ville de Québec
Service des communications
2, rue des Jardins, bureau 101
C. P. 700, succursale Haute-Ville
Québec (Québec) G1R 4S9

OBJET : Plan directeur du réseau cyclable

J'ai assisté à la présentation sur le projet de plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec du 21 novembre 2007 et j'aimerais vous soumettre mes commentaires.

Tout d'abord, je trouve que les orientations du projet sont très bien énoncées cependant le plan du réseau cyclable soumis ne répond pas à ces orientations et il comprend plusieurs lacunes et erreurs. De plus, je déplore le fait qu'aucun regroupement de citoyens ou cyclistes n'a été consulté lors de son élaboration. Ce plan est plutôt un brouillon et la Ville devrait le refaire au complet, avec la collaboration des personnes du milieu et des organismes de cyclistes, avant d'être adopté au conseil de Ville.

Vous trouverez ci-dessous mes commentaires et interrogations.

1- Étude de déplacements des cyclistes

Un plan de pistes cyclables doit répondre aux besoins des usagers. Tout comme la planification des plans de transports pour les voitures, il faut effectuer une étude sur les déplacements des cyclistes, les routes utilisées ou désirées, le nombre d'utilisateurs et relever les zones problématiques et dangereuses pour des cyclistes. Est-ce que la Ville a réalisé une telle étude ? Si oui, a-t-elle été considérée dans l'élaboration du plan directeur du réseau cyclable?

Il faut adapter les pistes cyclables aux utilisateurs et non demander aux utilisateurs de s'adapter aux pistes proposées.

2- Privilégié la qualité et non la quantité

Le plan directeur du réseau cyclable prévoit doubler la quantité de pistes cyclables dans les 20 prochaines années. Cependant, aucune priorité n'est accordée, aucune planification n'est effectuée et aucun plan d'interventions n'est proposé. Le projet présenté vise à augmenter la quantité de kilomètre de pistes cyclables au détriment de la qualité.

Lors de la préparation du plan directeur du réseau cyclable, la ville doit indiquer clairement ses priorités. La Ville de Québec doit tout d'abord améliorer les tronçons de pistes cyclables dans des zones dangereuses avec de fortes circulations de cyclistes et automobiles (Grande-Allée, boulevard Laurier, chemin St-Louis, boulevard René-Lévesque, etc.) et non pas favoriser le marquage de pistes cyclables dans des zones résidentielles de faibles circulations automobiles.

3- Importance réelle des pistes cyclables pour la Ville de Québec

Les dernières années la Ville de Québec a réalisé plusieurs projets sur son réseau de circulation urbaine. Ces interventions ont souvent détérioré les conditions du réseau cyclable existant. À titre d'exemple, le rétrécissement de la voie de circulation de la Grande-Allée près des Plaines d'Abraham, la reconstruction du boulevard Hochelaga ou boul. René-Lévesque. Même à l'échelle locale, comme la reconstruction des intersections sur la rue Charles-Huot en 2006, la Ville n'a pas prévu d'espace pour les cyclistes. Cette rue, qui est incluse dans le plan directeur du réseau cyclable, est rendue dangereuse pour les cyclistes depuis la réalisation des travaux effectués en 2006 et elle ne devrait pas se trouver sur le plan des pistes cyclables.

Lors de l'élaboration de ces projets, est-ce que la ville de Québec a consulté le groupe responsable du plan directeur du réseau cyclable? Si oui, ces projets répondent-ils aux orientations plan directeur du réseau cyclable? Si non, pourquoi la ville néglige toujours l'importance du développement de son réseau cyclable lors des récents projets sur son réseau routier ?

4- Liens entre les pistes cyclables

En 2008, la piste cyclable du boulevard Champlain sera opérationnelle. Toutefois, il y a très peu de liens sécuritaires avec le réseau existant ou les secteurs résidentiels. Avez-vous prévus des liens par la côte Gilmour, la côte Gignac et la côte de l'Église? Si non, pourquoi? Même si la dénivelée est importante, des liens cyclables sécuritaires devraient être aménagés.

De plus, avez-vous pensé aux liens vers les pistes cyclables de la Ville de Lévis par les ponts? Ces accès sont nécessaires.

5- Solutions proposées pour certains secteurs très problématiques

Lors de la réunion du 21 novembre, la construction du réseau cyclable dans certains secteurs semblait très problématique pour les personnes très expérimentées de la Ville de Québec. Pourtant des solutions simples pourraient être réalisées dans ces secteurs.

Tout d'abord, pour le secteur de la Grande-Allée près des plaines d'Abraham, le trottoir existant, même s'il a été construit il y a seulement quelques années, devrait être réaménagé pour la construction d'une piste cyclable sur la Grande-Allée. Les responsables de la Ville devraient reconnaître leurs erreurs immédiatement et des travaux correctifs devraient être exécutés le plus rapidement possible.

Ensuite, pour le secteur du chemin Saint-Louis entre l'avenue Holland et l'avenue de Bougainville, qui semble impossible à réaliser (projet d'expropriation de terrains privés), le trottoir devrait être élargi le plus possible et aménagé pour faire une voie partagée entre piétons et cyclistes. Je crois que l'aménagement d'une voie partagée piétons-cyclistes, sur une courte distance, n'est pas plus problématique que l'aménagement d'une voie partagée cyclistes-automobilistes. En général, les cyclistes respectent beaucoup plus les piétons que les automobilistes respectent les cyclistes.

En définitive, le plan directeur du réseau cyclable proposé ne répond pas à mes attentes. Je crois qu'il est très important pour la Ville de Québec de se doter d'un plan de transport plus structurant avec des axes prioritaires beaucoup mieux définis et ce surtout dans les secteurs centraux. La Ville de Québec devrait miser sur la qualité de son réseau cyclable et non sur la quantité.

J'espère que mes brefs commentaires seront considérés et j'aimerais avoir des réponses à mes questions.

Veillez agréer mes salutations distinguées.

A handwritten signature in black ink, reading "Alain Roy". The signature is fluid and cursive, with a large loop at the end of the last name.

Alain Roy

Je suis un étudiant à l'université habitant l'arrondissement Laurentien, cycliste du printemps à l'automne et rêvant du jour où je m'équiperai également pour l'hiver. J'aimerais également noter que je choisis presque toujours mes parcours de manière à réduire au maximum mon temps de déplacement, mais je suis fier de faire beaucoup d'efforts pour poursuivre cet objectif tout en respectant le code de la route. Deux traits qui, il me semble, devraient être presque universels, mais, pour diverses raisons, il semble qu'il soit nécessaire de le préciser. Je me réjouis de voir que la ville accorde effectivement de l'attention à mon mode de déplacement en zone urbaine préféré. Par contre, même si les objectifs présentés dans le plan directeur sont louables, je doute que les pistes d'actions proposées aident beaucoup à faciliter les déplacements rapides en vélo et à réellement encourager le respect de la loi par tous les utilisateurs de la voie publique, particulièrement les cyclistes, trop souvent délinquants.

Pour ce qui est de la délinquance, je doute fort que la sensibilisation à elle seule ne puisse suffire sans que les équipements donnent eux aussi constamment l'impression d'être commandé par un code strict, comme ils le font pour les automobilistes. Ce n'est bien sûr pas seulement la faute de la ville, mais présentement, même en connaissant bien le code de la route, les pistes cyclables et les intersections en général donnent souvent l'impression d'être libre de loi concernant les vélos. Je ferai des remarques plus loin aussi, mais ce que je suggère en général est l'utilisation de signalisation de format régulier, intégrées à tout le réseau routier (surtout pas seulement aux voies réservées) et visible pour tous, qui rappelle aux cyclistes autant leurs obligations que leurs privilèges. C'est seulement ainsi qu'ils se sentiront inclus dans le code de la route. Le sas vélo, bien que je ne sois pas certain de saisir parfaitement son fonctionnement, semble pouvoir intégrer parfaitement tous ces principes. Lorsque pertinentes, des précisions sur la loi destinées aux cyclistes devraient être visibles sur l'ensemble de la signalisation.

Maintenant, pour ce qui est de faciliter les déplacements, mes réserves viennent entre autres du fait que trop souvent les liens structurants proposés empruntent des voies secondaires dont la signalisation impose de nombreux arrêts ou des voies principales ou secondaires moins directes que certaines autres (plus sinueuses ou même nécessitant plus de changements de direction). D'un point de vue déplacements utilitaires, il semble complètement inutile de faire des installations spéciales dans les secteurs qui sont déjà assez sécuritaire comme les zones résidentielles, peu achalandées, et les routes déjà dotées d'un accotement confortable. Ce type de lien, qui ne fait que suggérer un itinéraire, ne devrait servir qu'à raccorder les pistes cyclables destinées spécialement à la récréation, et non aux déplacements utilitaires. En fait, j'ai du mal à comprendre en quoi des pistes cyclables facilitent les déplacements utilitaires, après tout, la grande majorité des routes est déjà accessible aux cyclistes. On a beau dire qu'elles peuvent être plus sécuritaires, s'il s'agit de voies bidirectionnelles en site propre, interférant avec le trottoir piétonnier et avec les accès aux propriétés privées (comme sur le chemin des Quatre-Bourgeois, par exemple), ce doit être vrai seulement à condition qu'on roule très lentement et qu'on s'arrête à toutes les intersections pour respecter les feux piétonniers. Ce genre d'infrastructure ne faisant pas l'objet d'indications claires s'adressant aux cyclistes

dans le code de la route (priorité de passage aux trop nombreux croisements et aux différents types de feux de signalisation possibles, comportement adéquat à adopter lors des virages, particulièrement lorsqu'on est forcé de circuler dans le sens contraire du reste du trafic routier, etc.), favorise certainement la délinquance. On ne sait jamais comment se comporter aux intersections et on ne veut pas faire le piéton à chacune d'elle. Le comble est atteint lorsque ces pistes sont discontinues et que leurs extrémités aboutissent directement sur un trottoir piétonnier. Quand je vois ce genre de chose, si je n'avais pas autant confiance dans la volonté des planificateurs de ces ouvrages, je croirais qu'ils ont encouragé de grands investissements dans le but unique de se moquer des cyclistes. Dans les cas comme le chemin des Quatre-Bourgeois il aurait sans aucun doute été préférable de ne pas installer de piste cyclable du tout. J'essaie d'éviter cet axe puisque, si j'interprète correctement le code la route, je suis tenu d'emprunter la voie réservée lorsqu'elle existe, or celle-là me force à être délinquant en ne l'empruntant pas. Je favorise donc, lorsque possible, l'axe Nelson et Hochelaga qui ne pose pas ce problème, mais qui est plus sinueux. D'ailleurs, je ne comprends pas du tout quelle est la «difficulté technique» identifiée pour le boulevard Hochelaga, c'est une route assez confortable à faire en vélo, pourquoi ne pas la laisser tel quel ? En fait, si cela ne dépendait que de moi, on se contenterait de rendre obligatoire la présence d'un accotement raisonnable sur toutes les routes et on s'assurerait que les changements requis sont effectués au fur et à mesure que l'entretien régulier du réseau routier exige son renouvellement. Les couloirs prévoyant un espace plus important au vélo seraient réservés aux emplacements plus problématiques, par exemple des couloirs cyclables pourraient être installés à la gauche des voies réservées au transport en commun (comme on trouve à Ottawa).

Mais tout ça est encore secondaire par rapport à ma principale préoccupation. Ce qui est vraiment urgent pour améliorer le réseau cyclable à Québec (en considérant que toute route fait partie d'un réseau cyclable réel, bien que parfois rudimentaire) est bien évidemment dicté par la presque absence de lien dans les axes saturés par des routes à accès limités. C'est là que le besoin d'investissements dans des équipements spécialisés pour les cyclistes se fait le plus sentir. Je suis moins familier avec le réseau routier offert pour les gens vivant dans les secteurs Nord et Est, j'ignore à quel point ce problème se fait sentir là-bas. Mais je ne m'étonne pas de voir occasionnellement des cyclistes emprunter des routes à accès limité à Québec car je sais qu'un grand nombre d'automobilistes auraient de la difficulté à trouver leur chemin de la banlieue nord ou sud vers le centre de Sainte-Foy s'ils devaient éviter d'emprunter ces routes. Je me réjouis donc énormément que l'idée d'une piste cyclable le long de l'autoroute Robert-Bourassa fasse partie du plan (bien qu'un tronçon manque mystérieusement sur la carte proposée, au sud du boulevard du Versant-Nord, sûrement une erreur). Idéalement, on éviterait de jumeler des pistes cyclables aux incommodes autoroutes, mais je suppose que dans une ville comme Québec, il faudrait pour cela commencer par démolir certains d'entre elles. Enfin. Ce genre de projet doit être favorisé lorsque deux secteurs importants sont privés de lien routier direct accessible aux cyclistes (ou de lien routier tout court, les raccourcis réservés aux cyclistes sont aussi valables). Si la ville juge que la demande en déplacement ne le justifie pas, alors pourquoi ne pas proposer au gouvernement du Québec de remplacer toutes ces autoroutes par des structures

moins coûteuses, mieux adaptées à une demande minimale ? En fait, la présence de ces autoroutes prouve l'importance des axes qu'elles desservent. Ceux-ci devraient tous faire l'objet d'un projet dans le *Plan directeur du réseau cyclable*. Il est particulièrement incompréhensible que le lien inter rive soit si peu examiné par le plan : dans une société qui valoriserait le vélo comme mode de déplacement, la situation actuelle dans le secteur de Sainte-Foy ne saurait être qu'une mesure temporaire. Au sud, le partage d'un étroit trottoir avec les piétons, alors qu'un très grand espace est disponible, mais monopolisé par pas moins de 9 voies d'accès limités et de large gabarit démontre un intérêt nul pour ceux qui ne se déplacent pas sur quatre roues.

À Québec, ce message est certainement bien reçu par un très grand nombre et la manière dont le plan actuel prévoit changer cela m'échappe complètement. J'apprécierais énormément que cela soit expliqué plus clairement, si toutefois c'est possible.

Si ma conception des composantes essentielles d'un réseau cyclable digne de ce nom dépasse les moyens que la ville choisit d'y mettre, alors je conçois très mal la pertinence d'étendre le réseau. Il me semble alors plus utile de se concentrer sur les autres mesures proposées par le plan directeur qui semblent bien plus susceptibles d'attirer le public vers ce mode de déplacement : les diverses intégrations aux services du RTC et autres modes de transport, faciliter le stationnement sur l'ensemble du territoire, particulièrement, favoriser des formes de stationnement aidant à prévenir le vol, installations mécaniques sur les côtes importantes et étude de la pertinence d'un service de vélo en commun. Ce sont toutes des idées on ne peut plus pertinentes.

Enfin, comme commentaire plus général, sortant de la seule idée de développement de réseau cyclable, j'aimerais souligner que nous vivons présentement une période charnière dans le développement éthique de notre société, la plus récente d'une longue série de développements historiques. Quel que soit le niveau de conscience que chacun de nous porte individuellement envers l'environnement, tant que nous continuons d'agir collectivement sans égard à une éthique environnementale digne de ce nom, nous subissons tous le jugement des générations futures sans pouvoir veiller à l'application du peu de défense que nous méritons. Les décideurs ont tendance à éviter de faire face à ce problème, mais rien ne me ferait plus plaisir que de les voir se réveiller enfin. Au niveau municipal, une révision complète de la manière d'envisager la gestion des transports est une possibilité. Une possibilité parmi d'autres, certes. Dans tous les cas, ça semble certainement possible. Je peux presque concevoir que le plan directeur soit une première étape de l'aspect vélo du processus commandé par un tel projet, mais il faudrait alors au moins qu'il s'inscrive dans un échéancier complet.

François Sammon

J'étais présent à la consultation publique tenue à Charlesbourg ce 28 novembre, 2007. Je suis intervenu, lors de la période de questions, à propos de l'axe Chamonix/St-Samuel/du Vignoble, et encore une fois, je peux vous affirmer que contrairement à la légende qui apparaît sur le plan no. 3, il n'existe absolument rien sur la partie ouest de la rue du Vignoble qui puisse permettre de l'appeler "corridor".

La chaussée très étroite et en mauvais état n'est pas marquée; la vitesse sur cette rue est excessive; pour se protéger, nous devons rouler sur le terre-plein étroit et quasi-impraticable longeant un fossé.

Je ne veux pas être prophète de malheur, mais ce chemin est très dangereux dans son état actuel surtout pour les jeunes qui l'empruntent pour se rendre au Collège St-Jean-Eudes pour le soccer ou les études ou tout simplement, pour aller rejoindre la magnifique piste du Bourg-Royal . C'est normal de passer par là puisque c'est de loin, le plus court chemin.

Les adultes de mon quartier eux, se privent de l'emprunter. Je pense que même sans cette consultation publique, j'aurais avisé la Ville du problème.

André Sauvageau

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre plan directeur. Je considère que votre approche ne correspond en rien à mes besoins en tant que cycliste qui désire utiliser son vélo pour aller travailler. Je demeure sur la rue des Bouleaux dans Limoilou. L'hiver dernier, je travaillais sur St-Amable et entrepris de voyager à vélo à compter de la mi-avril. Actuellement, je roule 3 à 4 jours semaines minimum jusqu'au traversier, sinon à quelques occasions en haute-ville pour mes besoins personnels. J'utilise ce mode de transport pour toutes les raisons énumérées plus loin dans ce texte. Je suis propriétaire d'une Suzuki XL7 et d'un moto Yamaha V-Max. Le premier pour les gros travaux et les grandes nécessités et l'autre pour voyager sur longue distance.

Votre approche minimise le besoin de route cycliste. Quand je parle de route cycliste, c'est un tracé à partir du tracé des rues actuelles en réservant un tiers de certaines rues en ligne droite qui permettent des accès est-ouest et nord-sud à maints endroits dans la ville, et ce hiver comme été. Facile, juste faire en sorte qu'il n'y ai pas de voiture de stationner d'un côté de la rue et que ces tracés soient tous et totalement attachés les uns aux autres tout en utilisant les pistes cyclables actuelles. Cette hypothèse est peu dispendieuse tout en permettant à un nombre important de personnes d'utiliser ce mode de transport. Actuellement, ces personnes voyagent autrement, mais s'investiraient davantage à ce mode de transport. Ils ont toutes et tous d'aussi bonnes raisons que moi d'utiliser ce mode de transport:

- réduction des GES
- autonomie fonctionnelle
- protection de l'environnement
- réduction des accidents qu'ils pourraient occasionnés s'ils étaient au volant
- réduction des accidents grâce à des routes vélos convenables
- amélioration de la santé (embonpoint, cardio-vasculaire, etc.)
- réduction de la congestion automobile
- réduction des coûts d'infrastructure routière (moins d'usure)
- amélioration de l'esthétique de la ville
- éduction du smog en été comme en hiver
- réduction des besoins en carburant
- pression sur les pétrolières afin qu'ils baissent le prix de l'essence

Promo-vélo a fait un excellent travail de consultation, consultation à laquelle j'ai participé avec plaisir. Vous devriez intégrer tous leurs travaux et modifier votre plan directeur en fonction de cette consultation.

Fernand St-Georges

Bonjour,

J'utilise moi-même mon vélo pour aller travailler de la fin du mois d'avril au début du mois de novembre. J'ai débuté à utiliser mon vélo alors que je travaillais à la Place d'Youville lorsque les travaux dans ce secteur en 2002 m'ont fait constater que le temps de déplacement en vélo était alors similaire à celui en autobus (à partir de Ste-Foy).

Lorsque mon employeur a déménagé à Place de la Cité, j'ai continué à utiliser mon vélo, surtout que mon employeur offre un service de douche au Club Entraîn à ses employés: excellent incitatif!

Au sujet des éléments à améliorer, j'ai constaté cet été que l'entretien de l'accotement des rues était moins bien réalisé que par les années passées. Ceci cause une accumulation de cailloux qui rend moins sécuritaire la circulation en vélo à ces endroits. Parfois, le choix se limite à rouler dans les cailloux ou dans le milieu de la chaussée avec les autos.

L'ajout de cet élément au plan directeur complèterait ce bon document.

Sylvain St-Georges

La présente est pour vous demander de bien prendre en considération ma demande pour le secteur de la rue de la Faune de l'arrondissement de St-Émile à Charlesbourg (jusqu'à l'ancien Zoo)

Effectivement, chaque jour nous croisons des piétons qui partent de St-Émile pour se rendre à Charlesbourg Vis & ver ça.

Aussi il y a bien sûr des piétons qui empruntent ce chemin ainsi que bien des cyclistes. La situation est particulièrement dangereuse à l'entrée et sortie du boulevard laurentien. Aussi je crois que ce serait un plus pour les personnes à mobilité restreinte.

Je crois donc que nous aurions tous à notre avantage, d'avoir un espace réservé au piéton & vélo sur cette parcelle de chemin.

Considérer ce message comme une suggestion positive pour le partage du réseau routier entre piéton, cyclisme et automobile.

Merci d'avoir bien voulu prendre connaissance de ma lettre.

Réal St-Hilaire

Commentaires sur le plan directeur portant sur le réseau cyclable de la ville de Québec

Mes commentaires s'adressent principalement au contexte de l'utilisation du vélo à des fins utilitaires.

Puisque les déplacements pour les besoins utilitaires sont principalement importants dans la zone de la haute ville, dans le corridor centre ville et université Laval/ centres d'achats ainsi que dans la zone Saint-Rock – Limoilou, je crois que du point de vue des orientations stratégiques, les efforts devraient être consacrés **prioritairement** à ces secteurs.

À quoi bon investir dans des secteurs plus éloignés si, arrivé au centre ville, il n'est plus possible d'accéder en toute sécurité à son lieu de travail? Un seul secteur possédant des contraintes techniques **disqualifie** par le fait même l'ensemble de la voie cyclable. Aucune personne (sauf un « cycliste enragé ») n'osera utiliser la piste si un secteur présente une menace pour sa sécurité.

Dans les faits, le plan directeur ne met pas en évidence cette problématique. Les secteurs présentant des difficultés techniques sont dangereux pour les cyclistes et deviennent donc un frein majeur à l'utilisation de ces voies.

Je crois que si la volonté politique y est, il faut que les orientations stratégiques visent à développer dans un premier temps des voies rapides et sécuritaires qui constitueront l'épine dorsale du réseau cyclable auxquelles viendront se joindre les voies secondaires. On l'a fait pour le réseau d'autobus avec le Métrobus. Pourquoi ne pourrions nous pas les réaliser afin de constituer ce que l'on pourrait appeler le « Métrovélo »! Ceci doit s'intégrer dans une démarche visant à diminuer la dépendance de l'utilisation de l'automobile au profit d'autres types de transports actifs et collectifs.

Pour ma part, après plus de 25 ans d'utilisation de mon vélo pour le travail (principalement le secteur Jean-Dequen -> gare du palais), je persiste à penser que c'est la voie qui a été retenue dans le plan directeur (boul. Laurier) qui est la plus rapide et sécuritaire (sauf pour la section identifiée avec des difficultés techniques) pour les déplacements dans la zone haute ville.

Pour la zone Université Laval / Centres d'achats.

À partir de l'université Laval, des antennes (voies secondaires) vers les Cégeps Sainte-Foy et Garneau doivent être développées (faiblesse du réseau nord/sud);

Pour accéder aux centres d'achat, il est plus facile et sécuritaire de s'y rendre par le côté sud du boulevard Laurier (petit boulevard Laurier -> en face de la SSQ -> Jean Dequen)

Les deux autres voies majeures possibles présentent des contraintes de sécurité et d'efficacité.

Le chemin Sainte-Foy (principalement à partir de la rue Myrand et vers l'est) :

- Présence de beaucoup de piétons;
- Stationnement permis sur la rue;
- Beaucoup de sorties d'établissements publics et privés;
- Beaucoup d'intersections majeures;
- Fréquence élevée du circuit d'autobus numéro 7.

Le boulevard René Lévesque :

- Stationnement permis sur la rue;
- Présence du Métrobus.

Problématique du secteur présentant des difficultés techniques (Thornhill / Bougainville)

Si on ne peut pas dégager une emprise sécuritaire pour le passage des vélos, on pourrait envisager l'utilisation sur la Grande Allée (voie nord) d'une des deux voies utilisée actuellement par les automobiles et qui serait réservée dans les deux sens au vélo. Et comme on le fait sur le pont de Québec, on pourrait faire alterner une autre voie automobile dans le sens des accès aux heures de pointe (soir et matin). En pratique cela donne pour le matin, deux voies vers l'est (coté sud) comme ce l'est actuellement pour les autos et une voie (coté nord) vers l'ouest. Pour le soir, deux voies vers l'ouest (une du coté nord et sud du terre plein) et une vers l'est (côté sud du terre plein)

Par rapport aux objectifs retenus dans le plan directeur, voici mes commentaires et suggestions

Objectif 1.1 - Réduire le nombre de cyclistes victimes d'accidents de la route

- Aménager des corridors sécuritaires possédant un dégagement adéquat par rapport à la voie automobile (éviter la concurrence autos-vélos);
- Promouvoir l'utilisation des feux actifs (clignotants et autres) après le coucher du soleil pour les vélos et prévoir dans les corridors principaux un éclairage adéquat.

Objectif 1.2 – Ajuster l'offre de stationnement vélo à la demande cycliste

- Prévoir des systèmes passifs pour pallier au vol tel que caméras de surveillance.

Objectif 1.4 – Maintenir le réseau cyclable en bonne condition d'utilisation durant les trois saisons de pratique du vélo

- Aménagement de voies libres d'obstacles. Par exemple : Éviter l'obligation de passer sur les grilles de drains pluviaux
- Possibilité de conserver sur les pistes principales une voie libre durant l'hiver (dégagement des remblais le long de la route).
- Évaluer la possibilité de synchroniser des feux pour les vélos dans les voies cyclables prioritaires.

Objectif 2.2 Développer les outils d'information et de communication favorisant l'usage du vélo et sa combinaison avec les autres modes de transport.

- Inciter les employeurs à exiger dans leur bail de location l'aménagement d'installations facilitant les déplacements en vélo tels que :
 - Stationnement vélo sécurisé (Protection des vélos contre le vol par caméras de surveillance)
 - Aménagement de vestiaires et douches
- Organiser un événement permettant de souligner les organismes ayant développé les meilleurs pratiques ou programmes facilitant l'utilisation du vélo pour le travail.

Bernard Tremblay
Secteur arrondissement Sainte-Foy Sillery

VISEZ PLUS HAUT

QUÉBEC VILLE CYCLABLE 2008

AVIS AU PLAN DIRECTEUR DU RÉSEAU CYCLABLE

J'ai assisté à la présentation du Plan directeur du réseau cyclable et j'aimerais partager avec vous quelques considérations que les cyclistes 4-saisons, de plus en plus nombreux, considèrent comme essentielles. D'abord le vélo est important pour la Ville de Québec... comme pour les autres employeurs, donc pour l'économie! Savez-vous pourquoi?

- **Au boulot à vélo** augmente le rendement au travail, car les employé(e)s qui voyagent à vélo arrivent plus réveillés et sont plus alertes au travail. En plus, ils sont en meilleure santé donc cela diminue l'absentéisme dû aux maladies. De surcroît, ils n'ont pas besoin de grands stationnements coûteux et ont l'avantage de ne pas participer à la congestion automobile journalière et à sa pollution. Ils sont en général plus heureux. 😊

Mais le vélo peut être plus que cela. L'expression **Vélo utilitaire** est devenue à la mode, mais elle demeure encore très peu comprise par tout le monde. Le vélo utilitaire sert plus qu'à aller au bureau, à la garderie ou même à l'épicerie, mais il rend les multiples services qui peuvent être exécutés à vélo. Le vélo utilitaire utilise les mêmes voies que les automobiles, et il est évidemment mû par des muscles humains, ce qui pose deux problèmes majeurs : 1- les automobiles sont dangereuses pour les cyclistes (et vice-versa!) et 2- les côtes du cap sont très (trop?) difficiles pour beaucoup.

1- Pour diminuer le danger et pour favoriser le développement du vélo utilitaire, nous souhaiterions des voies cyclables à double sens sur toutes les rue à sens unique, et ce prioritairement sur la rue St-Jean et St-Joseph qui sont des rues commerciales très importantes pour les services à vélo. Le coût de cette voie cyclable serait négligeable puisqu'il suffirait de consacrer une des 2 voies automobiles au va-et-vient cycliste! Les résidants ne pourraient que se réjouir de cette innovation moins bruyante et moins polluante.

2-Le cycliste utilitaire effectue bien souvent de plus longs trajets et comme son moteur est dans ses mollets, une côte devient très facilement un obstacle, surtout lorsque ce cycliste tire des enfants dans une remorque, ou une charge à livrer. C'est d'ailleurs le même problème pour les chaises roulantes. Ces moyens de transport utilitaires ont besoin d'une aide mécanique pour remonter les pentes très abruptes : des « remonte-pentes » spécifiques aux vélos utilitaires et aux chaises roulantes sont vraiment nécessaires pour remonter le cap de Québec. Il ne faut pas oublier que le

tunnel sous la rue Belvédère est aussi un passage naturel pour le cycliste utilitaire.

J'ai pensé que ce pourrait être un bon exercice civique que d'organiser un concours pour inventeurs, ingénieurs et étudiants pour trouver les designs de systèmes mécaniques les plus ingénieux, les plus économiques et les plus efficaces. Tous pourraient prendre en considération la nécessité d'un service rapide, régulier et ce 24 heures sur 24, 12 mois par an. Nous avons besoin de presque autant d'accès à vélo qu'il y a d'escaliers.

-Le vélo et l'économie locale:

Un cycliste qui n'a pas d'automobile, est un citoyen qui a en moyenne \$10,000 à dépenser ailleurs que sur les automobiles. Cet argent est souvent dépensé localement, car les cyclistes dépensent plus là où ils peuvent aller directement. Il est donc prioritaire d'aménager le centre ville (haute-ville et basse-ville) pour encourager les gens à y vivre, voire même créer un centre d'affaires plus accueillant que ceux des autres centres-villes, plus souvent destinés aux automobilistes, entraînant du même coup l'étalement urbain. En Europe, beaucoup de grandes villes (Amsterdam, par exemple) ont réduit l'accès automobile sur les rues commerciales à une durée d'une ou deux heures le matin pour les livraisons et la récolte des ordures, du composte et du recyclage. Nous le faisons sur le Petit Champlain, nous aurions intérêt à faire de même pour les rues St-Jean et St-Joseph.

-Le vélo et la cohabitation avec l'automobile

Est-ce vraiment **désirable** de cohabiter avec une pléthore d'automobiles, moyen de transport aussi dangereux qu'égoïste dans son utilisation de l'espace urbain? Peut-on rêver qu'un jour les rôles soient inversés et qu'il y ait péage pour les automobilistes voulant entrer au centre-ville et gratuité dans les autobus? Cette redevance pourrait servir à la réparation des routes (qui seraient moins endommagées, soit dit en passant) et donnerait un avantage certain pour l'amélioration du transport public grâce à des tramways et des autobus électriques possédant automatiquement **des supports pour trois vélos et plus**. Beaucoup de gens reviendraient vivre au centre si la vie y était plus harmonieuse et tranquille. L'étalement urbain serait du passé...

Quelques normes à adopter pour faciliter une vie plus calme en ville

Réduire la vitesse automobile en ville de 50km/h à 30 km/h sur les rues résidentielles.

Des normes de construction de douches et d'espaces sécuritaires vélo doivent être inscrites dans le code de la construction.

La Ville doit installer beaucoup de supports **à vélo à la place de stationnements automobiles sur rue, et les couvrir d'un toit pour**

protéger les vélos des intempéries. Il ne faut pas réduire l'espace sur les trottoirs qui est déjà trop restreint pour les piétons.

Je crois que si l'on veut une ville pétillante et pleine de vie, il faut en arriver à faciliter le déplacement à pieds ou en vélo et réduire d'au moins 90% l'accès urbain à l'automobile privée. Cependant, il faut remplacer l'automobile par un transport public, réellement public, donc gratuit. Les villes qui ont fait ce changement, ont vu leurs centres-villes reprendre un nouveau souffle de vitalité avec une augmentation de l'activité en ville et une économie plus durable, ce qui a d'ailleurs rendu le transport public plus rentable au lieu d'en élever le coût. En favorisant le vélo, c'est tout un mode de vie plus sain que l'on institue dans sa ville. Tout le monde y gagne!

Guy Wéra