



Rapport de consultation publique

Plan directeur du réseau cyclable

Préparé par :

Émilie Rochette et Guillaume Simard

Service des communications

Juin 2008

TABLE DES MATIÈRES

1. FAITS SAILLANTS	5
2. PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE	7
2.1 Mandat et objectif	7
2.2 Démarche.....	7
2.3 Rapport de consultation	8
3. SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DE LA POPULATION	9
3.1 Réseau cyclable sécuritaire	9
3.2 Réseau cyclable utilitaire	15
3.3 Réseau cyclable récréatif.....	17
3.4 Le réseau cyclable et les tracés projetés	19
3.5 Services pour les cyclistes.....	27
3.6 Constats et orientations stratégiques.....	29
3.7 Conditions de réussite	31
3.8 Consultation publique	32
3.9 Appréciation et satisfaction exprimées	32
3.10 Offres de collaboration	33

ANNEXE

AUTEURS DES MÉMOIRES ET DES COMMENTAIRES DÉPOSÉS.....	37
--	-----------

1. FAITS SAILLANTS

- ✧ Environ le tiers des participants ont abordé les déficiences du réseau cyclable utilitaire de Québec. Ils considèrent que son développement devrait être la priorité du *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC) pour améliorer l'efficacité des déplacements à vélo. C'est le commentaire qui est ressorti le plus fréquemment.
- ✧ Un grand nombre d'intervenants ont déploré que trop souvent les tracés du PDRC empruntent des rues secondaires et proposent des trajets discontinus, particulièrement au centre-ville, nuisant ainsi à l'efficacité des déplacements à vélo.
- ✧ La Ville devrait aménager en priorité une voie cyclable sur une artère importante du plateau de Sainte-Foy et de la Haute-Ville dans l'axe est-ouest. Le tracé de la Grande Allée est généralement jugé mal adapté, le boulevard René-Lévesque ou le chemin Sainte-Foy répondrait mieux aux besoins des cyclistes. Il s'agit de la demande la plus fréquente concernant les tracés projetés.
- ✧ De nombreuses recommandations d'ajout de voies cyclables ou de modification des tracés projetés ont été faites pour améliorer le maillage du réseau et la desserte des secteurs d'activités.
- ✧ Il y a un manque important de supports et de stationnements pour vélos sur le territoire de Québec selon bon nombre de cyclistes.
- ✧ Le réseau cyclable devrait être entretenu l'hiver, quitte à ce que le nombre de voies offert soit plus restreint. Du moins, la période d'ouverture projetée devrait être allongée.
- ✧ Améliorer le partage de la route afin que les cyclistes jouissent des mêmes droits que les autres utilisateurs du réseau routier est le principal élément sur lequel la Ville doit travailler pour augmenter la sécurité des déplacements à vélo, notamment par la sensibilisation de tous les usagers du réseau routier.
- ✧ L'entretien du réseau cyclable est souvent jugé déficient.
- ✧ Les pistes cyclables séparées de la circulation automobile devraient être privilégiées parce que les bandes cyclables et les chaussées désignées sont considérées peu sécuritaires par plusieurs.
- ✧ La signalisation et les indications permettant de se diriger sont considérées insuffisantes sur le réseau cyclable.
- ✧ Plusieurs secteurs considérés dangereux ont été indiqués par les participants.
- ✧ Lors des travaux de réfection du réseau routier, la Ville devrait toujours considérer les besoins des cyclistes et aménager de nouvelles voies cyclables lorsque c'est pertinent.
- ✧ Les intentions de la Ville en matière de développement du réseau cyclable ont été très favorablement reçues : un grand nombre de participants à la consultation ont accueilli avec enthousiasme le PDRC, certains ont même félicité la Ville pour sa réalisation.
- ✧ L'objectif de compléter le maillage du réseau cyclable a été largement approuvé.
- ✧ Les mesures visant à favoriser l'intermodalité ont été très favorablement reçues.
- ✧ L'orientation en faveur de la mise en place d'un parc de vélos libre-service a été très bien accueillie.
- ✧ L'idée d'inciter les entreprises et les organismes privés et publics à se doter d'installations pour leurs employés se déplaçant à vélo a été très bien accueillie.

- ✪ Le projet de lien mécanique pour cyclistes entre la Basse-Ville et la Haute-Ville a été bien reçu.
- ✪ La Ville aurait eu avantage à impliquer les organismes et les personnes disposant d'une expertise en transports alternatifs en amont dans l'élaboration de son PDRC selon plusieurs participants qui ont estimé que la consultation est survenue trop tard dans le processus.
- ✪ L'absence d'un échéancier, d'un budget et d'un ordre de priorités dans le PDRC a été déplorée par plusieurs participants qui considéraient que sa réussite repose principalement sur ces facteurs.
- ✪ Le PDRC devrait être intégré à une politique sur le transport actif reposant sur l'intégration des divers modes de déplacements selon plusieurs intervenants.
- ✪ Une campagne récurrente de promotion du vélo comme mode de déplacement misant sur ses avantages économiques, environnementaux et sanitaires a été plusieurs fois demandée.

2. PROCESSUS DE CONSULTATION PUBLIQUE

2.1 MANDAT ET OBJECTIF

Le Service de l'aménagement du territoire a déposé au comité exécutif un projet de Plan directeur du réseau cyclable (PDRC). Le dépôt de ce document s'inscrit dans la démarche conduisant à l'adoption du premier PDRC de la nouvelle Ville de Québec répondant aux orientations du Plan stratégique de la Ville de Québec 2004-2008 et du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD).

Le 31 octobre 2007, le comité exécutif a approuvé le projet de PDRC et autorisé la tenue d'une consultation publique (résolution CE-2007-2181). Il a donné le mandat de procéder à la consultation de la population à deux de ses membres, M^{me} Lisette Lepage, conseillère municipale du district de Saint-Michel et M. François Picard, conseiller municipal du district de Lebourgneuf et deuxième vice-président du comité exécutif, avec le soutien de la Division du transport du Service de l'aménagement du territoire et du Service des communications.

Cette consultation publique avait pour objectif de permettre aux citoyens, aux conseils de quartier et aux organismes préoccupés par le développement du réseau cyclable de prendre connaissance des orientations stratégiques et du tracé proposé, puis de faire leurs commentaires afin de permettre au comité exécutif de prendre en compte les attentes et les besoins de la population avant l'adoption du PDRC et de le bonifier au besoin.

2.2 DÉMARCHE

2.2.1 L'information

La population a été conviée à participer à la consultation publique au moyen d'avis publiés dans les éditions des samedis 3 et 17 novembre 2007 du *Québec hebdo* couvrant tout le territoire. Un communiqué de presse et un rappel ont été diffusés les 5 et 16 novembre 2007 pour informer la population par le biais des autres médias. Les conseils de quartier, les commissions consultatives et les organismes partenaires identifiés par la Division du transport ont également reçu une lettre d'invitation dans les premiers jours de novembre. Finalement, une page spécifique à cette consultation publique, avec un lien en page d'accueil, a été créée sur le site Internet de la Ville. Toutes ces communications convoquaient la population aux assemblées, indiquaient comment se procurer la documentation, puis présentaient les informations requises pour participer et faire parvenir un mémoire.

Afin de se préparer, la population a pu consulter le document *Plan directeur du réseau cyclable, orientations stratégiques* et les cartes du tracé proposé qui ont été rendus publics au début de novembre dès l'annonce de la tenue de la consultation publique. Ces documents étaient disponibles dans les bureaux d'arrondissement, dans les points de service, dans les bibliothèques et en ligne sur le site Internet de la Ville.

2.2.2 La consultation

Le processus de consultation a été marqué par l'organisation de quatre assemblées publiques qui se sont déroulées du 20 au 28 novembre 2007. Une assemblée a eu lieu dans chacun des quatre secteurs d'étude du PDRC. La première moitié des assemblées était réservée à la présentation du projet de PDRC, plus particulièrement les enjeux, les orientations proposées et le tracé projeté, par M. Hervé Chapon, responsable du *Plan directeur du réseau cyclable* à la Division du transport. Dans la deuxième partie des rencontres, les citoyens ont eu l'opportunité de poser des questions et d'exprimer leurs

opinions au micro. Tout au long de chacune des rencontres, les citoyens pouvaient également consulter des cartes du tracé en grand format. Une invitation à transmettre leurs commentaires par écrit leur a aussi été lancée. La date limite pour déposer un avis écrit était le 7 décembre 2007.

ASSEMBLÉES PUBLIQUES DE CONSULTATION			
Secteur Nord Arrondissements des Rivières et de La Haute-Saint-Charles	27 novembre	Centre Fernand-Dufour 380, rue Chabot, grande salle	40 personnes présentes 15 interventions au micro
Secteur Sud Arrondissements de La Cité et de Sainte-Foy-Sillery	21 novembre	Bureau d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery 1130, route de l'Église, salle du conseil	±100 personnes présentes 27 interventions au micro
Secteur Est Arrondissements de Beauport, de Charlesbourg et de Limoilou	28 novembre	Cégep Limoilou, Campus de Charlesbourg 7600, 3 ^e Avenue Est, salle Montaigne	55 personnes présentes 19 interventions au micro
Secteur Ouest Arrondissement Laurentien	20 novembre	Point de service, secteur de Cap-Rouge 4473, rue Saint-Félix, salle du conseil	40 personnes présentes 14 interventions au micro

Au total, environ 235 personnes ont assisté aux assemblées publiques de consultation et 75 d'entre elles se sont exprimées au micro. De plus, la Ville a reçu 63 mémoires ou commentaires écrits de citoyens, d'organismes et de conseils de quartier.

2.3 RAPPORT DE CONSULTATION

Le présent rapport fait état des commentaires émis verbalement et par écrit par 138 citoyens, conseils de quartier et organismes lors de la consultation publique. Entre parenthèses dans le texte, est indiqué le nombre de personnes qui ont abordé l'aspect qui précède lors de l'une des périodes de questions et de commentaires des quatre assemblées publiques de consultation; chaque lettre qu'on retrouve dans ces mêmes parenthèses correspond à un mémoire qui a abordé l'aspect précédant dont on retrouve la liste en annexe.

L'objectif du rapport est de rendre compte, de façon synthétique et objective, des principaux points de vue exprimés par la population. Il ne se veut et ne saurait être exhaustif. Il fait état des principales tendances qui se sont dégagées ainsi que des préoccupations les plus spécifiques qui sont ressorties lors des assemblées publiques, ainsi que dans les mémoires et les commentaires reçus. Ce très riche répertoire d'opinions contribuera à l'élaboration définitive du PDRC en vue de son adoption par le comité exécutif et d'un dépôt au conseil municipal pour obtenir la décision des élus.

Les comptes rendus des assemblées publiques de consultation ainsi que le Recueil des mémoires déposés sont disponibles sur demande au Service des communications. Le Recueil des mémoires est aussi disponible sur la page *Consultations publiques* du site Internet de la Ville de Québec accessible au www.ville.quebec.qc.ca/fr/organisation/consultations_publicques.shtml.

3. SYNTHÈSE DES COMMENTAIRES DE LA POPULATION

3.1 RÉSEAU CYCLABLE SÉCURITAIRE

3.1.1 Commentaires généraux

Pour la Direction régionale de santé publique, les objectifs liés à la sécurité doivent primer les objectifs de mobilité du *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC). (I*) Promo-Vélo a soutenu que la Ville doit assurer des liaisons plus sécuritaires entre les différentes pistes cyclables déjà en place à Québec. (K) De façon globale, Promo-Vélo a demandé à ce que les points dangereux du réseau soient identifiés. Ainsi, la Ville pourrait concevoir un traitement sécuritaire de chaque intersection selon la nature des voies et l'intensité de la circulation.

3.1.2 Partage de la route

Un grand nombre de gens ont mentionné qu'un partage harmonieux de la route entre les cyclistes, les piétons et les conducteurs de véhicules motorisés est un des éléments sur lequel la Ville doit insister dans le PDRC pour garantir la sécurité des cyclistes. (15** - C, DD) Globalement, les participants ont insisté sur le fait que les cyclistes jouissent des mêmes droits que les automobilistes et qu'en tant qu'usagers du réseau routier, ils devraient être respectés au même titre que les automobilistes. Les aménagements pour assurer la sécurité des cyclistes doivent être faits, même si c'est au détriment des automobiles.

La sensibilisation auprès des automobilistes et des cyclistes est le principal moyen qui a été recommandé par plusieurs intervenants pour améliorer le partage de la route. (3 - H, K, O, S, LL, YY) Selon quelques participants, il faudrait compléter la sensibilisation par des mesures coercitives pour forcer les cyclistes à ne pas utiliser les trottoirs, à circuler dans le bon sens du trafic et à respecter les feux rouges. De plus il faudrait forcer les piétons à ne pas circuler sur les voies cyclables (W, GG, YY).

Le conseil de quartier de Saint-Louis et la Corporation des Loisirs de Saint-Louis-de-France et deux citoyens ont recommandé que la Ville rende plus sécuritaires les bandes cyclables par l'installation de barrières physiques, telles que des bornes ou des tiges souples, particulièrement lorsque les bandes sont situées le long des grands axes routiers. (2 - Q)

Pour améliorer la sécurité des cyclistes qui sont vulnérables aux accidents impliquant des véhicules, la Ville devrait diminuer la limite de vitesse automobile dans les zones résidentielles selon le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste et un citoyen (C, GG).

Trois intervenants ont signalé que les interdictions de stationner sur les voies cyclables ne sont souvent pas respectées. (2 - GG) On demande à la Ville de prendre des mesures pour corriger ce problème. Par ailleurs, un citoyen a demandé à ce que l'interdiction de stationner sur les voies cyclables soit étendue au moins jusqu'au 31 décembre pour permettre aux cyclistes de circuler plus rapidement et de façon sécuritaire le plus longtemps possible (FF).

Un citoyen a demandé à la Ville de trouver des moyens pour faciliter le virage à gauche des cyclistes, car cette manœuvre est présentement risquée. (1)

* Lettre correspondant au mémoire ou au commentaire ayant abordé l'aspect qui précède, voir la liste des auteurs en annexe.

** Nombre de personnes ayant abordé l'aspect qui précède lors de la période de questions et de commentaires de l'une des assemblées publiques de consultation.

Un citoyen s'est montré préoccupé par la sécurité des patineurs utilitaires dont le PDRC ne tient pas compte. (1) La Ville devrait concevoir des moyens pour assurer la sécurité de tous les usagers des voies cyclables, incluant les patineurs.

Un participant s'est montré inquiet des risques que le partage d'une même voie par les cyclistes et les piétons fait courir à ces derniers. (1) À l'opposé, le conseil de quartier du Cap-Rouge pense qu'il serait pertinent de partager certaines pistes entre les piétons et les cyclistes. (T)

3.1.3 Entretien et marquage des voies cyclables

Plusieurs citoyens ont souligné que l'entretien des voies cyclables est souvent déficient. (11 - H, K, HHH) Lorsque les voies cyclables sont mal entretenues et qu'on y retrouve des trous ou des débris, les cyclistes doivent sortir de la zone cyclable et circuler dans la rue. Les bouches d'égout trop enfoncées dans le sol causent le même problème. La Ville devrait assurer un meilleur suivi de l'entretien des voies cyclables en portant une attention spéciale à la réparation des trous et à l'enlèvement du sable, gravier et autres débris. Également, deux citoyens ont soulevé le problème causé par les arbres situés sur le bord de la chaussée dont les racines transpercent souvent l'asphalte, ce qui augmente les risques de blessures des cyclistes. (2)

Deux usagers se sont plaints de l'entretien tardif du réseau cyclable au printemps qui retarde de parfois d'un mois l'utilisation du réseau cyclable rendu inutilisable par les conséquences de l'hiver (1 - YY). Le conseil de quartier de Vanier a proposé de mettre sur pied un programme récurrent d'entretien printanier du réseau afin d'en assurer la pérennité. (S)

Dans le but d'améliorer la relation entre les cyclistes et les automobilistes, le marquage des pistes cyclables sur les routes à forte densité de circulation automobile devrait être prioritaire (2). Ainsi, chacun reconnaîtrait rapidement la voie qui lui est réservée.

On devrait privilégier les voies cyclables asphaltées et éviter les dalles de béton qui rendent la promenade à vélo et en patins désagréable, comme sur le chemin des Quatre-Bourgeois. (W)

3.1.4 Types de voies cyclables

Pour la forte majorité des intervenants qui se sont exprimés sur la question, les pistes sont le type de voie cyclable idéal pour le développement du réseau. (8 - I, K, R, S, TT, JJJ) Plusieurs participants ont affirmé que les chaussées désignées et les bandes cyclables ne sont pas sécuritaires ou que l'implantation de pistes séparées de la circulation automobile est souhaitable. Actuellement, cinquante pour cent des voies du réseau sont des pistes cyclables. Quelques citoyens ont demandé à la Ville de maintenir ce taux lors du développement du réseau cyclable. (3 -A) Le stationnement de véhicules sur les bandes cyclables et les chaussées désignées rend ces types de voies dangereuses selon certains participants. (2 - R, S)

Afin de répondre aux besoins des cyclistes et de réduire les risques d'accidents, le conseil de quartier du Cap-Rouge recommande que la Ville consulte et informe systématiquement les conseils de quartier sur le type de voies cyclables qu'elle compte aménager dans leur secteur avant la réalisation des travaux. (T)

Selon un représentant d'Accès transports viables, il y a un lien direct entre la qualité de l'aménagement cyclable du point de vue de la sécurité et le nombre d'écoliers qui utilisent le vélo pour se rendre à l'école. (1) L'aménagement de chaussées désignées a peu d'impact sur l'augmentation du nombre d'utilisateurs du vélo, contrairement aux pistes et aux bandes sur lesquelles les gens se sentent

plus en sécurité. La sécurité est un critère important pour amener les parents à autoriser leurs enfants à se rendre à l'école en vélo.

Contrairement aux autres participants qui ont exprimé leur préférence pour les pistes cyclables sur les artères principales, une citoyenne a dit préférer l'aménagement de chaussées désignées sur des voies résidentielles avec une signalisation indiquant aux automobilistes qu'ils doivent partager la route (CC).

3.1.5 Indications et signalisations

En général, les intervenants considèrent que la signalisation pour les cyclistes est déficiente à Québec. Selon plusieurs intervenants, les cyclistes ont besoin de plus d'indications et de signalisations autour des pistes cyclables pour garantir leur sécurité et pour se diriger (6 - H, M, P, Q, DD). Selon certains, la Ville devrait installer une signalisation particulière aux vélos, qui indiquerait les attraits majeurs de Québec. (3 - EEE) Une signalisation propre au vélo améliorerait le comportement des cyclistes et leur respect du Code de la route en leur rappelant leurs obligations et privilèges selon un citoyen.

Quelques citoyens ont demandé à la Ville de prévoir systématiquement des trajets de contournement pour les cyclistes lorsque des travaux routiers affectent la circulation et de placer des indications en conséquence. (4 - Q, AA) On a rapporté qu'il est fréquent que la signalisation indiquant ces trajets de contournement soit incomplète ou inexistante.

Certains citoyens ont proposé de diminuer le temps d'attente avant d'obtenir un feu protégé pour les piétons et les cyclistes aux intersections croisant des pistes cyclables. (2) Par ailleurs, le conseil de quartier de Saint-Louis et la Corporation des Loisirs de Saint-Louis-de-France (Q) considèrent qu'il faut faciliter l'accès aux boutons qui commandent les feux de circulation pour les piétons et les cyclistes. Un citoyen a aussi recommandé d'harmoniser les feux de circulation pour les piétons et les cyclistes afin d'éliminer les disparités de traitement sur le territoire. (GG) À titre d'exemple, il a signalé que le passage des vélos est permis aux intersections ayant des feux de circulation pour les piétons dans l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery, alors que dans l'arrondissement de La Cité, c'est interdit. Un autre participant a proposé à la Ville de mettre en place des feux permettant le passage à la fois des piétons et des vélos aux endroits où l'espace permet de traverser ensemble de façon sécuritaire (YY).

3.1.6 Bandes bidirectionnelles

Quelques citoyens se sont montrés préoccupés par les bandes cyclables bidirectionnelles qu'ils considèrent très dangereuses à cause de la voie à contresens du trafic. (5 - XX). Ils demandent leur remplacement par des bandes unidirectionnelles et l'élimination de la circulation à contresens.

3.1.7 Trottoirs

Selon quelques citoyens, les pistes cyclables sur les trottoirs ne sont pas efficaces pour le vélo utilitaire et sont dangereuses en raison des nombreuses entrées charretières (5). Descendre et monter les trottoirs fréquemment cause plusieurs problèmes de santé, d'usure prématurée ou de bris matériels. De plus, on a expliqué que plusieurs cyclistes préfèrent circuler dans la rue et non sur les pistes aménagées sur les trottoirs, ce qui augmente les risques de collisions avec les automobilistes. Contrairement aux autres citoyens, une citoyenne a écrit qu'il faudrait élargir les trottoirs et y faire circuler les cyclistes afin d'augmenter le nombre d'utilisateurs du réseau cyclable et de renforcer leur sentiment de sécurité (X).

Par ailleurs, quelques participants ont signalé que, lorsqu'une piste cyclable est aménagée à côté d'un trottoir, les piétons ne respectent pas la signalisation et circulent sur la piste cyclable au lieu du trottoir. (2 - GG) Pour les cyclistes, il devient donc dangereux de frapper des piétons.

Un citoyen a soulevé la difficulté à se déplacer en vélo avec des remorques pour enfants dans le secteur de Sillery (sur l'avenue William, dans la rue de Bergeville, dans la rue Sheppard et sur l'avenue Charles-Huot). (Z) Les trottoirs en demi-cercle aux intersections rendent la circulation des cyclistes difficile. Les vélos doivent alors longer la piste au lieu de l'emprunter occupant ainsi la majeure partie de la voie automobile.

3.1.8 Visibilité des cyclistes et avertissement sonore

Un citoyen, un conseil de quartier et un organisme ont souligné que la Ville devrait faire la promotion de pièces d'équipements individuelles contribuant à rehausser la visibilité et ainsi accroître la sécurité des cyclistes. (1 - H, O) On devrait encourager l'usage de feux actifs sur les vélos le soir ou de bandes réfléchissantes sur les vêtements des cyclistes. On a aussi recommandé d'obliger les cyclistes à utiliser la clochette pour vélo. La Ville de Québec devrait s'inspirer de la ville d'Amsterdam où les cyclistes ont pris l'habitude de manifester leur présence avec la clochette dans le but d'éviter des collisions avec les piétons. (1 - H)

Quelques intervenants ont demandé d'améliorer l'éclairage aux abords des pistes cyclables afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. (2 - BB, GG)

3.1.9 Virages à droite aux feux rouges

Quelques participants se sont montrés inquiets des risques à la sécurité des cyclistes posés par l'autorisation des virages des véhicules aux feux rouges. (3 - S) Le conseil de quartier de Vanier suggère de réaliser des aménagements spéciaux et d'augmenter la signalisation pour atténuer les problèmes causés par le virage autorisé aux feux rouges. (S) Certains participants ont affirmé que le virage à droite aux feux rouges devrait être interdit en tout temps lorsqu'il y a une piste cyclable.

3.1.10 Secteurs considérés dangereux

Tous les secteurs :

- Le PDRC ne fait aucune mention des nombreuses intersections que Promo-Vélo avait identifiées comme dangereuses sur sa carte des parcours cyclables. C'est notamment le cas dans le parc industriel Jean-Talon et de l'intersection de l'avenue Saint-Sacrement et de l'autoroute Charest (NN).

Secteurs Nord, Sud et Est :

- La piste cyclable longeant la rivière Saint-Charles devrait être mieux entretenue. (1)

Secteur Nord :

- À Wendake, sur le corridor des Cheminots, les cyclistes rencontrent des panneaux d'arrêt du type « dans les quatre directions » à chacune des intersections sauf à l'intersection de la rue Cloutier où il y a un panneau d'arrêt seulement pour les vélos. Cette incohérence dans l'instauration des panneaux d'arrêt rend la piste dangereuse parce que les cyclistes s'attendent à ce que les automobilistes s'arrêtent à chaque intersection, ce qui n'est pas le cas. (2)

- Les voies cyclables dans la rue des Frères-Capucins, sur le boulevard Saint-Claude et sur le boulevard de la Colline jusqu'au corridor des Cheminots sont en mauvais état. (1)
- Certains tronçons existants ne sont pas très sécuritaires: le boulevard Wilfrid-Hamel, le boulevard Père-Lelièvre, le boulevard Saint-Jacques, le boulevard de la Colline et l'avenue du Lac-Saint-Charles. (L)
- Les bandes du boulevard Père-Lelièvre et du boulevard Wilfrid-Hamel sont trop étroites. (2)
- L'intersection du boulevard Wilfrid-Hamel et de l'avenue Plante est dangereuse en raison de l'autorisation des virages à droite aux feux rouges. (1)
- Sur le boulevard Père-Lelièvre et dans une partie de la rue Michelet à la limite de la ville de l'Ancienne-Lorette, c'est très peu sécuritaire. (1)
- La voie cyclable du boulevard Pierre-Bertrand devrait être mieux éclairée, particulièrement sous les viaducs où les cyclistes peuvent ne pas être vus par les automobilistes. (BB)
- Sur le boulevard Saint-Jacques, c'est très dangereux lorsque les cyclistes circulent sur la piste cyclable à cause des nombreuses entrées charretières. (1)
- Dans le quartier de Vanier, des pistes cyclables de part et d'autre des boulevards (par exemple le boulevard Wilfrid-Hamel) devraient être mises en place lors des prochaines réfections compte tenu de la haute densité de circulation. (1)

Secteur Sud :

- Sur le boulevard Laurier, il manque un arrêt et un passage piétonnier devant les bureaux de la SSQ pour protéger les gens qui traversent la piste cyclable. (SS)
- À l'intersection du chemin des Quatre-Bourgeois et de la rue Wolfe, la séquence des feux de signalisation devrait tenir compte du passage des cyclistes en déplacement vers l'ouest. Une flèche donne la priorité aux automobilistes qui désirent tourner à gauche en même temps que le feu des cyclistes est vert, leur permettant ainsi de traverser l'intersection en coupant la trajectoire des automobiles tournant à gauche. (GG, YY)
- Sur la piste qui longe le chemin des Quatre-Bourgeois, le viaduc au-dessus de l'autoroute Duplessis est très dangereux, car il est trop étroit. Il faudrait construire une passerelle en porte à faux. (W)
- Sur le chemin des Quatre-Bourgeois, la piste cyclable est nettoyée trop tardivement au printemps, ce qui nuit à la sécurité au début de la saison du vélo. (GG, YY)
- Sur le chemin des Quatre-Bourgeois, la piste cyclable est dangereuse en raison de sa bande bidirectionnelle qui devrait être remplacée par deux bandes unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée. (1)
- L'intersection du chemin des Quatre-Bourgeois et de l'autoroute Robert-Bourassa (route du Vallon) est dangereuse en raison de l'autorisation des virages aux feux rouges. (1)
- Sur le chemin Saint-Louis, la bande cyclable devrait être réaménagée pour en faire une voie plus sécuritaire et prioritaire pour le vélo. Idéalement, elle devrait être transformée en piste cyclable surélevée afin que les autos arrêtent de s'en servir comme voie de dépassement par la droite. (Q)
- Sur le campus de l'université, il n'est pas acceptable que les voies cyclables soient accessibles environ un mois après l'ouverture du tronçon situé à l'extérieur du campus. (YY)
- Sur la Grande Allée, la Ville devrait porter attention à l'enfoncement des bouches d'égout. (1)
- La Grande Allée n'est pas un axe sécuritaire. (V)
- À l'intersection de la rue de la Maréchaussée et de la rue du Cardinal-Maurice-Roy dans le quartier de Saint-Sauveur, il manque un feu de circulation. (1) Le conseil de quartier en a déjà demandé un, on demande à la Ville de procéder.

Secteur Est:

- Traverser l'autoroute de la Capitale en empruntant la rue Seigneuriale est dangereux même s'il y a des feux de circulation parce que l'autorisation du virage à droite sur feu rouge incite les automobilistes à couper la voie aux piétons et aux cyclistes, même lorsqu'ils ont priorité (TT).
- Dans la 10^e Rue et le boulevard Henri-Bourassa, les voies cyclables sont dangereuses en raison de leurs bandes bidirectionnelles qui forcent les cyclistes de l'une des directions à circuler à contresens du trafic. (1 - CC)
- Sur le boulevard Henri-Bourassa, la bande cyclable devrait être mieux éclairée. (1)
- L'accès au corridor des Cheminots par le boulevard Louis-XIV est dangereux. (1 - X, CC) Certaines personnes habitant à proximité utilisent leur automobile pour s'y rendre parce que le boulevard Louis-XIV est un axe trop dangereux à vélo. On demande une voie cyclable sécuritaire sur le boulevard Louis-XIV plutôt que d'obliger les gens à des détours par les rues au sud pour joindre le corridor des Cheminots.
- Le secteur de la rue du Vignoble et de l'avenue du Bourg-Royal est trop dangereux pour accueillir des voies cyclables. (1)
- Sur la piste du boulevard Montmorency, entre le Domaine de Maizerets et le palais de justice, il faudrait enlever les poteaux installés entre les deux voies aux intersections parce qu'ils sont dangereux pour les enfants peu agiles à vélo. (1)

Secteur Ouest:

- Les cyclistes devraient pouvoir avoir accès à une voie alternative au boulevard Chaudière parce que la cohabitation entre les automobilistes et les cyclistes y est de plus en plus difficile en raison de la haute densité de la circulation automobile. (1 - T)
- Certaines artères partagées par les cyclistes et les automobilistes sont jugées dangereuses par le conseil de quartier du Cap-Rouge, notamment la Promenade-des-Sœurs, le secteur des commerces au coin des rues Charles-Albanel et de la route Jean-Gauvin, ainsi que la rue Saint-Félix. (T)
- Les voies cyclables de la route de l'Aéroport, de la rue Saint-Félix, de la Promenade-des-Sœurs et du boulevard Chaudière sont dangereuses en raison de leurs bandes bidirectionnelles qui devraient être remplacées par des bandes unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée. (1)
- Dans la rue du Domaine et sur la route Jean-Gauvin, la cohabitation des vélos et des piétons sur les voies cyclables est source de dangers, principalement pour les piétons. (1)
- Les intersections de la rue de l'Hêtrière et de la route Jean-Gauvin ainsi que du boulevard Chauveau et de l'avenue Notre-Dame sont dangereuses en raison de l'autorisation des virages aux feux rouges. (1)
- Sur l'avenue Blaise-Pascal, la piste n'est pas sécuritaire en raison des nombreux accès aux stationnements des commerces. (1)
- Sur l'avenue Blaise-Pascal, à la sortie du Maxi, la visibilité est trop réduite. (1)
- Sur l'avenue Blaise-Pascal, les pistes sont sur le mauvais côté de la route. (1)
- À l'intersection de l'avenue Blaise-Pascal et de l'avenue Watt, les automobiles qui arrivent de la sortie de l'avenue Watt tournent directement sur la piste cyclable. Puisque la piste est trop dangereuse, les cyclistes roulent de l'autre côté de la rue où il n'y a pas de voie cyclable. (1)
- Sur la route Jean-Gauvin, la piste cyclable projetée (à l'ouest de l'aéroport) ne doit pas être une priorité, car ce lieu est déjà sécuritaire pour le vélo (1).

3.2 RÉSEAU CYCLABLE UTILITAIRE

3.2.1 Commentaires généraux

Près de la moitié des interventions au micro et plusieurs mémoires ont abordé les déficiences du réseau cyclable utilitaire à Québec. (35 - A, C, G, H, I, K, M, Q, NN) Selon les participants qui sont intervenus à ce propos, la priorité du *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC) devrait être l'amélioration du réseau utilitaire visant à rendre les déplacements des cyclistes plus efficaces. L'amélioration du réseau contribuerait à une augmentation significative de la part modale du vélo. Selon ces participants, il faut miser sur les moyens de transport alternatifs, notamment par la promotion du vélo utilitaire, si on veut réduire la circulation automobile à Québec ou du moins en limiter l'augmentation. Certains jugent que le PDRC n'encourage pas assez l'utilisation du vélo comme mode de déplacement pour se rendre au travail. Quelques intervenants ont recommandé à la Ville de s'inspirer de l'exemple de villes telles que Seattle, Portland, Paris et Barcelone en établissant des cibles claires et ambitieuses d'augmentation de la part modale du vélo pour les déplacements utilitaires. Plusieurs ont trouvé que le PDRC n'est pas assez ambitieux en matière d'augmentation de l'utilisation du vélo pour les déplacements utilitaires.

Un citoyen déplore que le PDRC ne tienne pas compte des besoins de patineurs qui font aussi des déplacements utilitaires. (II) Il demande certaines adaptations pour permettre aux patineurs d'emprunter l'ensemble du réseau cyclable, telles que le nettoyage des abords des chantiers de construction et un meilleur entretien de la chaussée des bandes cyclables.

Quelques citoyens ont félicité les concepteurs du PDRC pour avoir dans l'ensemble bien ciblé les besoins des cyclistes utilitaires. (4)

3.2.2 Efficacité du réseau utilitaire

Près du tiers des intervenants au micro et un nombre important d'auteurs de mémoires ont déploré que souvent les voies cyclables proposées dans le PDRC empruntent des rues secondaires et proposent des trajets discontinus, c'est particulièrement le cas dans les secteurs plus denses du centre-ville. (22 - A, K, X, CC, DD, GG, QQ, BBB, EEE, JJJ) Cette situation rend les déplacements utilitaires à vélo moins efficaces en occasionnant de nombreux détours aux cyclistes et en les faisant circuler ailleurs que sur les artères commerciales où se trouvent plusieurs de leurs arrêts et destinations. Plusieurs participants ont soutenu que les cyclistes ont besoin d'axes structurants directs, efficaces et rapides qui traversent la ville. Plusieurs ont demandé à la Ville de cesser de craindre d'empiéter sur la place consacrée à l'automobile sur le réseau routier pour améliorer l'efficacité et la rapidité des transports alternatifs comme le vélo. Promo-Vélo demande à la Ville d'établir des axes prioritaires sur lesquels elle interviendra, peu importe les difficultés. (K) Si le réseau cyclable occasionne des détours aux cyclistes, il y a de fortes chances qu'ils ne l'empruntent pas et que les efforts de développement de la Ville soient vains. (QQ) Il faut trouver un moyen pour que les vélos empruntent les artères principales, ce qui encouragera un plus grand nombre de citoyens à utiliser le vélo pour leurs déplacements utilitaires.

Dans le but de faciliter le déplacement à vélo, quelques intervenants ont demandé à la Ville d'instaurer des contresens cyclables dans les rues à sens unique, principalement au centre-ville. (3 - C, K, BBB, KKK) Cela est possible parce que, si les rues à sens unique sont souvent trop étroites pour permettre à deux automobiles de se croiser sans risque, elles permettent aisément à un vélo de croiser un véhicule de façon sécuritaire. Cette mesure permettrait d'améliorer la desserte locale, la continuité des itinéraires cyclables et favoriserait l'utilisation du vélo, par exemple dans la rue Saint-Jean ou dans la rue Saint-Joseph.

3.2.3 Trajets essentiels manquants

Un grand nombre de participants ont affirmé que la Ville a oublié quelques trajets utilitaires essentiels au développement du réseau cyclable, principalement dans le secteur Sud. Plusieurs participants ont déploré que la Ville n'envisage pas l'aménagement d'une voie cyclable sur une artère importante du plateau de Sainte-Foy et de la Haute-Ville dans l'axe est-ouest. (17 – A, C, V, AA, KK, YY, BBB, JJJ) Selon eux, c'est un trajet essentiel qui doit faire partie des priorités de développement du réseau cyclable utilitaire. Certains ont précisé qu'une voie cyclable devrait être aménagée sur toute la longueur d'une grande artère est-ouest pour permettre les trajets continus sans détour. Le tracé projeté sur la Grande Allée ne suffit pas, ne correspond pas aux habitudes des usagers et répond mal aux besoins des cyclistes utilitaires de l'arrondissement de La Cité qui habitent surtout le quartier de Saint-Jean-Baptiste et le nord du quartier de Montcalm. Les trois artères sur lesquelles ont le plus fréquemment demandé d'aménager une voie cyclable dans ce secteur sont d'abord le boulevard René-Lévesque, puis le chemin Sainte-Foy et la Grande Allée. Dans une moindre mesure, le chemin Saint-Louis, la rue Saint-Jean et le boulevard Laurier ont aussi été cités comme étant des voies importantes du secteur pour le vélo utilitaire.

Quelques intervenants ont déploré que beaucoup de cyclistes se dirigent vers l'Université Laval, alors qu'aucune voie cyclable d'importance ne les y conduit, quel que soit le point de provenance, (3 - A, G).

D'autres participants ont demandé que les axes nord-sud vers le centre-ville soient mieux développés. (2) Un citoyen a suggéré de profiter de la réfection prochaine de la Côte St-Sacrement, qui est une pente praticable à vélo, pour y aménager une voie cyclable. (1)

3.2.4 Vélo 4 saisons

Plusieurs des participants ont demandé à la Ville d'entretenir le réseau cyclable l'hiver, quitte à ce que le nombre de voies offertes soit plus restreint. (10 – C, H, K, P, AA, WW, YY, JJJ) On pourrait se limiter aux grands axes de déplacement du réseau utilitaire. Les villes de Montréal et de Gatineau sont régulièrement citées comme des exemples à suivre. Un certain nombre de voies cyclables que la Ville devrait déneiger ont été suggérées.

Tous les secteurs :

- Tout le corridor des Cheminots, jusqu'à la base militaire de Valcartier, devrait être entretenu l'hiver. (2 - RR). Selon un citoyen, la base militaire serait prête à déneiger la partie nord du corridor des Cheminots pour encourager les militaires à se déplacer à vélo pour se rendre au travail.

Secteur Nord :

- Près du Parc technologique du Québec Métropolitain, entre la rue Jacques-Crépeault et le boulevard du Parc-Technologique, il y a un corridor d'environ 100 mètres qui devrait être déneigé pour permettre aux cyclistes de passer par le secteur résidentiel qui est plus sécuritaire que le boulevard Wilfrid-Hamel. (1)

Secteurs Nord et Sud :

- Sur le boulevard du Versant-Nord, une petite partie de la piste cyclable entre la rue des Sapins et l'avenue Blaise-Pascal devrait être déneigée pour éviter aux cyclistes de devoir emprunter le

boulevard et traverser dans la circulation. (1) Ils pourraient ainsi traverser, de façon sécuritaire, aux feux de circulation.

Secteur Sud :

- Sur le chemin des Quatre-Bourgeois, la Ville devrait déneiger la voie cyclable. (1 - GG, YY) Elle pourrait en faire un projet pilote à ce seul endroit et évaluer les résultats.

Secteur Est :

- Le lien entre les voies cyclables du Domaine de Maizerets et la piste de la rivière Saint-Charles (près de l'incinérateur) devrait être déneigé parce que c'est un passage stratégique dangereux l'hiver parce qu'il est fréquemment glacé. (2)

3.2.5 Ouverture du réseau cyclable

Plusieurs participants ont revendiqué un allongement de la période d'ouverture proposée pour le réseau cyclable. (7 - H, P, S, DD, WW) Ils aimeraient pouvoir circuler sur le réseau le plus tôt possible au printemps et plus longtemps en automne. Certains suggèrent d'imiter la Ville de Lévis qui déneige à partir du 15 avril les principales voies cyclables. (2 - H) D'autres pensent que le réseau devrait être accessible à partir du 1^{er} avril (1 - S, W, WW) ou encore du 1^{er} mars (1).

3.2.6 Intermodalité

Un bon nombre de participants ont reçu très favorablement les mesures visant à favoriser l'intermodalité entre le transport en commun et le vélo, notamment l'idée d'installer des supports à vélo sur les autobus du RTC. (4 - A, C, D, H, J, K, P, S, CC, DD, EEE, W) L'intermodalité doit être encouragée par des mesures incitatives, telles des rabais propres aux cyclistes utilisant les autobus du RTC. On a demandé de cesser d'étudier la faisabilité du transport de vélos dans le transport collectif et de passer à l'action parce qu'on sait que c'est possible puisque cela se fait ailleurs.

3.3 RÉSEAU CYCLABLE RÉCRÉATIF

3.3.1 Commentaires généraux

Promo-Vélo considère que le *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC) est intéressant pour le vélo récréatif. (K) Cependant, Vélo Québec Association estime que le PDRC ne devrait pas mettre en opposition les notions de loisir et de transport. (M) De plus, deux citoyens auraient aimé que la Ville envisage la cohabitation des marcheurs, des patineurs et des cyclistes, sur le réseau cyclable et qu'on réfléchisse à la complémentarité entre le PDRC et un éventuel plan sur les déplacements piétonniers.

Des citoyens, l'Association régionale de vélo de montagne Québec, Chaudière-Appalaches et le conseil de quartier de Saint-Émile accueillent favorablement les aménagements prévus pour le vélo de montagne. (2 - B, P) Ils considèrent que le développement de sites pour le vélo de montagne est un enjeu important.

3.3.2 Accès aux voies cyclables récréatives

L'Association régionale de vélo de montagne Québec, Chaudière-Appalaches et quelques citoyens considèrent que l'accès en vélo au réseau cyclable récréatif devrait être facilité. (2 - B, CC, EE, DDD) Les cyclistes ne devraient pas être forcés à utiliser leur véhicule pour se rendre aux sentiers récréatifs afin que le vélo ne devienne pas un générateur de déplacement automobile. Par exemple, dans

le secteur Ouest, il y a très peu de voies cyclables qui permettent aux vélos de se rendre sur la piste cyclable de la promenade Samuel-De Champlain. (DDD) De plus, le réseau cyclable de Québec n'est pas relié à piste longeant la rivière Jacques-Cartier. (1) Il faudrait remédier à ces manques en ajoutant des liens cyclables.

Deux citoyens ont proposé de compacter la neige sur les pistes cyclables pour favoriser la marche ou le ski de fond pendant la saison hivernale. (1 - D) Pour accroître le réseau cyclable récréatif, un citoyen a suggéré d'utiliser les sentiers de motoneige pour le vélo en été. (MM)

3.3.3 Promotion du réseau cyclable récréatif

Le conseil de quartier de Saint-Louis, la Corporation des Loisirs de Saint-Louis-de-France et Vélo Québec Association ont demandé la mise en place de mesures de promotion du réseau cyclable récréatif. (M, Q) Dans le but d'améliorer sa notoriété, la Ville devrait développer un partenariat avec l'Office de tourisme de Québec. (M) On devrait aussi se servir des richesses patrimoniales de la ville de Québec, qui peuvent être découvertes à vélo, pour faire la promotion des circuits cyclables comme attraits touristiques. (Q)

3.3.4 Nouvelles voies cyclables récréatives suggérées

Secteur Nord :

- Dans le secteur du boisé situé à l'extrémité ouest de la rue George-Muir où les pistes sont déjà aménagées et entretenues par le Club de vélo de montagne Québec, Chaudière-Appalaches, la Ville devrait ajouter des tronçons selon le conseil de quartier de Saint-Émile. (P)

Secteur Sud :

- Entre la promenade Samuel-De Champlain et le parc de la plage Jacques-Cartier, un lien cyclable a été demandé par plusieurs citoyens. (4 - 4 - T, W, Z) Ils ont aussi demandé que l'usage du vélo soit autorisé dans le parc de la plage Jacques-Cartier.
- En collaboration avec la Commission de la capitale nationale, la Ville devrait transformer le projet de sentier pédestre parcourant le haut de la falaise de Sillery en sentier multifonctionnel permettant la circulation à vélo. (1 - R)
- Dans la falaise, la Ville devrait aménager une piste cyclable entre le parc du Bois-de-Coulonge et la promenade Samuel-De Champlain. (1)
- Deux citoyens ont avancé l'idée d'utiliser le tunnel du Canadien National dans la falaise de Sillery pour faire une voie cyclable. (2) Un autre citoyen a cependant affirmé que serait une mauvaise idée parce que l'endroit est humide et inconfortable. (1)

Secteur Est :

- La Ville devrait mieux exploiter le potentiel cyclable de la rive de la rivière Montmorency en y aménageant un parc linéaire, selon le Conseil de bassin de la rivière Montmorency et un autre participant. (1 -F) Ils ont demandé une concertation régionale entre la Ville, le conseil de bassin et les municipalités voisines à ce sujet. On a aussi suggéré une construction en PPP pour réduire les délais de réalisation. (1)

3.4 LE RÉSEAU CYCLABLE ET LES TRACÉS PROJETÉS

3.4.1 Commentaires généraux

Plusieurs participants se sont réjouis des améliorations envisagées par l'ajout de nouveaux tracés au réseau. En général, les citoyens ont salué la volonté de la Ville de renforcer les axes nord-sud et est-ouest.

D'autres intervenants ont souligné que certaines orientations devraient être revues. Selon un citoyen, la Ville devrait plutôt miser sur la qualité du réseau et non sur l'augmentation de la quantité de voies cyclables. (DDD) Un représentant de Promo-Vélo a affirmé que ce n'est pas une bonne orientation de privilégier les liens les plus faciles à réaliser, la Ville doit plutôt privilégier les travaux à réaliser en fonction des besoins prioritaires des cyclistes. (1)

La Commission de la capitale nationale du Québec a recommandé à la Ville de modifier la hiérarchisation des voies cyclables du réseau qu'elle envisage dans le *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC). Elle propose un modèle d'échelles variables à l'image de la hiérarchisation du réseau routier. (D) Ainsi, on pourrait définir un réseau primaire composé de pistes cyclables en site propre qui agiraient comme collectrices reliées au réseau régional. La planification de ces infrastructures dédiées au cyclisme pourrait être réalisée en parallèle à la réfection du réseau routier. Le réseau secondaire, majoritairement composé de pistes cyclables et de bandes cyclables là où il est impossible de faire autrement, permettrait de relier entre eux les quartiers et de les connecter rapidement au réseau primaire. De plus petite échelle, le réseau tertiaire serait constitué de pistes, de bandes ou de chaussée partagée traversant les voisinages, dont l'objectif serait de permettre l'accès au réseau secondaire et d'offrir des liens sécuritaires vers les parcs, les écoles et les autres infrastructures d'un quartier.

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste a affirmé que les tracés projetés ne sont pas adéquats, particulièrement dans le secteur Sud. (C)

Cyclo Services et le Conseil de bassin de la rivière Montmorency ont reproché au PDRC de ne pas prévoir suffisamment de liens avec les réseaux cyclables des municipalités adjacentes et de la Rive-Sud et de ne pas prévoir la planification et la gestion intégrées de ces réseaux. (F, H)

Un intervenant a déploré que la Ville semble ne pas avoir tenu compte du relief dans le choix de certains tracés du PDRC. (1) On aurait souvent eu avantage à privilégier des tracés moins à pic.

3.4.2 Maillage et continuité du réseau

Plusieurs intervenants ont approuvé l'orientation du PDRC à l'effet de consolider le réseau existant en complétant le maillage des différentes voies afin de permettre aux cyclistes de circuler plus sécuritairement et plus efficacement. (5 - A, H, K, L, M, R, AA, CC, DD, EE, LL, YY, GGG) On croit qu'il est primordial de remédier aux problèmes de discontinuité du réseau qui nuit à l'efficacité des déplacements à vélo. Deux citoyens ont même affirmé qu'il serait préférable de limiter l'extension du réseau et d'affecter un maximum de ressources à la consolidation du réseau actuel afin d'écourter l'échéancier de réalisation du PDRC. (GG, DDD) Selon plusieurs participants, la priorité de développement du réseau devrait être de relier par des corridors cyclables structurants les principaux pôles générateurs de déplacement, tels que les grands espaces verts, les grands équipements de loisirs, les institutions d'enseignement, les secteurs de commerces et de services, les secteurs à forte concentration de main-d'œuvre. (3 - A, D, I, K, M, EE, YY)

3.4.3 Réfections de routes et occasions manquées

Plusieurs participants ont déploré que, dans le passé, la Ville n'ait pas profité des travaux de réfection de certaines artères pour considérer les besoins des cyclistes en y aménageant de nouvelles voies cyclables. (5 - H, Z, GG, VV, ZZ, DDD). C'est notamment le cas des travaux réalisés sur le boulevard Charest, la Grande Allée, le boulevard Laurier, le chemin Sainte-Foy, le boulevard de la Canardière, le boulevard du Loiret et l'avenue Charles-Huot. Selon ces intervenants, à l'avenir, la Ville devrait profiter des travaux de réfection de la chaussée pour construire de nouvelles voies cyclables afin d'être plus efficace et de réduire les coûts.

3.4.4 Liens mécaniques et dalots

Plusieurs participants ont accueilli favorablement l'idée de relier la Basse-Ville à la Haute-Ville au moyen de liens mécaniques. (5 - C, G, H, K, BB) Cependant, la plupart d'entre eux ont demandé de faire plus que le seul lien mécanique projeté dans le PDRC. La Ville devrait les multiplier entre la Basse-Ville et la Haute-Ville. (3 - G, H, K, BB) Des citoyens ont souligné qu'un lien mécanique dans le secteur peu attrayant des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency ne correspond pas vraiment à un parcours fréquenté par les cyclistes. (BB, WW)

Des détails sur les options technologiques possibles pour les liens mécaniques, sur les emplacements projetés et sur les critères guidant les choix ont été demandés par quelques-uns. Ces détails devraient se retrouver dans le PDRC. (3 - VV, BBB) Pour éclairer le choix de la Ville à cet égard, des intervenants ont lancé l'idée d'organiser un concours de design pour la création de liens mécaniques auxquels pourraient participer les étudiants en génie de l'Université Laval, ce qui a été bien accueilli par plusieurs personnes. (6) Un citoyen a recommandé la mise en place d'un circuit d'autobus à plancher bas sans aucun banc pour permettre aux cyclistes d'y monter avec leur vélo pour se rendre à la Haute-Ville. (OO) Un autre a proposé que des supports à vélos soient installés sur les autobus du parcours 15 du RTC pour franchir la Côte de Cap-Rouge. (1)

Peu importe le type de lien mécanique retenu, un citoyen a demandé à ce qu'il soit facile d'accès et qu'il puisse également accueillir des piétons et des personnes en fauteuil roulant. (VV)

En plus des liens mécaniques, plusieurs participants ont demandé à la Ville d'installer des dalots (également appelés goulottes) dans tous ses escaliers reliant la Basse-Ville et la Haute-Ville afin que les cyclistes puissent y faire rouler leur vélo au lieu de le porter. (5 -K)

Les participants ont suggéré quelques endroits propices à la mise en place de liens mécaniques pour vélos qui sont tous dans le secteur Sud à une exception près :

- À l'extrémité ouest du chemin St-Louis pour descendre à Cap-Rouge (1)
- Dans la côte Ross (1)
- La côte de Sillery (1)
- La côte de la Pente-Douce (K)
- Entre l'extrémité sud de la rue Saint-Sauveur et la rue Jeanne-d'Arc (BB)
- L'escarpement au nord du parc Lucien-Borne (K)
- La côte De Salaberry (K, BB)
- La côte de l'avenue Turnbull (VV)
- La côte Badelard ou à proximité (K, WW)
- L'escalier du Faubourg (K)
- La côte d'Abraham (K)
- L'escalier du Cap-Blanc (K)

- L'ascenseur du Faubourg, son utilisation devrait être permise aux cyclistes. (BBB)

3.4.5 Difficultés techniques

Quelques participants se sont inquiétés des difficultés techniques identifiées sur les tracés du PDRC, qui se retrouvent souvent sur des parcours structurants, parce qu'ils rendent incertaine la réalisation de ces tracés. (4 - A, W) Accès transport viable a dit craindre que ces difficultés soient invoquées pour retarder la réalisation de certains tronçons stratégiques et a demandé un engagement ferme de la Ville à surmonter les obstacles les plus importants pour les cyclistes. Le conseil de quartier de Sillery et quelques citoyens ont déploré que le PDRC se limite à identifier les difficultés techniques, qui sont pourtant connues depuis longtemps, sans présenter de pistes de solution pour les résoudre. (4 - R)

3.4.6 Types de voies cyclables et terminologie

Certains intervenants ont dénoncé l'abus des chaussées désignées fait par la Ville dans le PDRC. (2 - A, K) Elles sont perçues comme un moyen facile et peu coûteux de donner l'impression d'agir sans véritablement répondre aux besoins des cyclistes. On a fait remarquer qu'une chaussée désignée ne veut rien dire puisque la pratique du vélo est autorisée dans toutes les rues, peu importe qu'on y ait peinturé des vélos sur le sol. Puisqu'elles ne sont pas des liens structurants, efficaces et sécuritaires, la Ville ne devrait pas comptabiliser les chaussées désignées dans l'évaluation de l'atteinte de l'objectif de doubler le kilométrage de voies cyclables. (1 - A) Des citoyens ont souligné qu'il serait préférable d'aménager des bandes cyclables au lieu des chaussées désignées. (2 - LL) L'aménagement de voies cyclables particulières n'est pas nécessaire dans les rues résidentielles. Selon Accès transport viable et le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste, elles sont requises uniquement sur les plus grandes artères où le partage de la voie publique est plus difficile. (A, C) Promo-Vélo a demandé à la Ville de définir des critères pour guider le choix du type de voies cyclables (pistes, bandes ou chaussées désignées) et de les diffuser. (K)

Pour clarifier le PDRC, quelques participants ont estimé que la Ville devrait recourir aux termes reconnus et habituellement employés pour désigner les types de voies cyclables de ses tracés. (3) Il serait préférable de parler de pistes cyclables, de bandes cyclables et de chaussées désignées plutôt que de corridors, de promenades et de liens de quartiers. La signification de ces termes est étrangère au plus grand nombre et complique la compréhension du PDRC. Pour obtenir un plan plus accessible, la Ville devrait se référer au guide technique produit par Vélo-Québec. (2)

3.4.7 Navette fluviale

La Commission de la capitale nationale du Québec s'est dite en accord avec le projet de navette fluviale partant du Quai Irving contenu dans le PDRC, car c'est aussi l'une de ses orientations de développement du secteur. (D) Un citoyen a proposé d'utiliser une navette fluviale pour franchir l'obstacle majeur que sont les ponts pour relier le Parc nautique de Cap-Rouge à la promenade Samuel-De Champlain. (1)

3.4.8 Recommandations d'ajouts visant à améliorer le maillage du réseau et la desserte de certains secteurs

Tous les secteurs :

- La Ville devrait ajouter des liens cyclables pour franchir les nombreuses autoroutes du territoire. (A)

Secteurs Nord, Sud et Est :

- Pour relier les arrondissements de Charlesbourg et de Sainte-Foy–Sillery, l'ajout d'un lien cyclable suivant la rivière du Berger a été suggéré. (1) Actuellement, il faut faire de nombreux détours pour atteindre cette dernière destination à partir du boulevard Henri-Bourassa en empruntant le réseau cyclable.

Secteurs Nord et Sud :

- Pour franchir l'autoroute Charest à vélo, on demande la mise en place d'une passerelle entre l'autoroute Henri-IV et l'autoroute Robert-Bourassa. (P)
- Pour relier l'arrondissement des Rivières et la Haute-ville, on devrait prolonger la voie cyclable du boulevard Wilfrid-Hamel vers l'ouest jusqu'à l'avenue Saint-Sacrement et, sur cette dernière, aménager une voie cyclable reliée au réseau circulant sur le plateau. (HH)

Secteurs Nord et Est :

- Sur la rue Soumande, la Ville devrait ajouter une voie cyclable pour relier l'arrondissement de Limoilou au secteur du centre commercial Place Fleur-de-Lys et améliorer l'accès aux abords de la rivière Saint-Charles. (3)
- Entre le quartier de Saint-Émile et l'arrondissement de Charlesbourg, la Ville devrait ajouter un lien cyclable passant par la rue de la Faune permettant de se rendre jusqu'au boulevard de la Colline. (P, III)
- La Ville devrait aménager une voie cyclable reliée au réseau de l'arrondissement de Charlesbourg sur le boulevard Jean-Talon et se prolongeant à l'ouest de l'autoroute Laurentienne jusqu'au corridor des Cheminots en traversant notamment le terrain d'Hydro-Québec. (1)

Secteur Nord :

- Pour relier l'Université Laval et l'arrondissement des Rivières, une piste cyclable utilitaire devrait être ajoutée dans l'axe nord-sud. (1)
- Entre le quartier de Saint-Émile et le Vieux-Québec, il faudrait ajouter des liens cyclables plus directs selon le conseil de quartier de Saint-Émile. (P)
- Le lien entre la piste cyclable du boulevard Saint-Jacques et de la rivière Saint-Charles devrait être amélioré. (1)

Secteur Sud :

- Des liens cyclables dans l'axe est-ouest devraient être ajoutés pour desservir l'Université Laval (A, K).
- À partir de l'Université Laval, des voies cyclables vers les cégeps de Sainte-Foy et Garneau doivent être développées. (JJJ)
- Entre les quartiers situés au sud du boulevard Laurier et de l'Université Laval, il faudrait ajouter des liens cyclables sécuritaires selon le conseil de quartier de Saint-Louis et la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France, particulièrement pour améliorer la traversée du boulevard Laurier aux intersections de l'autoroute Robert-Bourassa et de l'avenue des Gouverneurs. (Q)
- Sur l'avenue Charles-Huot, la chaussée désignée devrait être prolongée dans la côte à Gignac pour relier la promenade Samuel-De Champlain. (R)
- Dans la côte de Sillery, la Ville devrait élargir la chaussée et y aménager une bande cyclable du côté du cimetière Mount Hermon. (1 - R)

- Entre l'extrémité est de la rue Frank-Carrel et le quartier de Saint-Sauveur, il manque un lien pour assurer la continuité, notamment pour les cyclistes circulant entre l'Université Laval et l'arrondissement de Limoilou. (2 - NN)
- Sur le chemin Sainte-Foy, un citoyen a proposé d'élargir le trottoir entre les avenues Holland et De Bougainville pour permettre aux cyclistes et aux piétons de partager la voie dans ce secteur où l'espace manque pour aménager une véritable voie cyclable (DDD).
- Le long des avenues Holland et Saint-Sacrement, on devrait ajouter une piste cyclable afin d'obtenir un axe nord-sud continu et efficace. (R)
- Dans la falaise, à l'ouest de la côte Gilmour, il faudrait ajouter un lien entre la promenade Samuel-De Champlain et le haut du plateau. (W)
- Dans le but d'éviter le chemin Sainte-Foy, la Ville devrait aménager un lien entre la rue Hélène-Boullé et la rue Barrin via le terrain de l'ancien collège Notre-Dame-de-Bellevue. Ce lien permettrait de rejoindre la rue Raymond-Casgrain et le terrain du YMCA. (YY)
- Dans le quartier de Montcalm, le conseil de quartier recommande qu'on mette l'accent sur le développement de liens de quartier afin de favoriser les déplacements utilitaires en toute sécurité. (O)
- Dans la côte d'Abraham, une voie cyclable devrait être aménagée. Pour pallier le manque d'espace, on pourrait y aménager trois voies pour les automobiles, celle du centre alternant selon le sens de la circulation comme sur le Pont de Québec, et réserver une voie pour les cyclistes. (1)
- Pour relier le secteur du Grand Théâtre de Québec au tronçon du corridor du Littoral qui passe devant le palais de justice de Québec en direction l'arrondissement de Limoilou, on devrait ajouter une voie cyclable. (1)

Secteur Est :

- Sur la 1^{re} Avenue, il devrait y avoir une piste cyclable. (1)
- Pour relier l'arrondissement de Charlesbourg et le quartier de Saint-Émile, on devrait aménager un lien de quartier dans la rue George-Muir qui est déjà fréquentée par plusieurs cyclistes. (P)
- Pour relier le quartier Bourg-Royal au boulevard Henri-Bourassa, la Ville devrait aménager un lien cyclable. (1)

Secteur Ouest :

- Entre la rue Provancher et le Parc Nautique de Cap-Rouge, le conseil de quartier du Cap-Rouge et un citoyen ont demandé l'ajout d'un lien cyclable. (1, T)
- Entre le quartier du Cap-Rouge et le secteur du parc industriel Colbert et du Parc technologique du Québec métropolitain, il faudrait ajouter un lien cyclable. (1)
- Entre le quartier de Val-Bélair et le boulevard de l'Ornière, on devrait ajouter un lien cyclable pour mieux désenclaver ce quartier. (1)
- Pour relier le secteur Les Sources à la piste cyclable de l'avenue Le Gendre, il faudrait ajouter un lien de quartier dans la rue du Capitaine-Bernier. (1)
- Pour relier la route Jean-Gauvin et le boulevard de la Chaudière, il faudrait ajouter une voie cyclable dans la rue de la Rivière. (1)

3.4.9 Recommandations concernant les tracés projetés

Secteur Nord :

- Le projet de lien de quartier traversant le parc Chauveau est inquiétant selon la Société de la rivière Saint-Charles en raison des impacts sur ces espaces naturels boisés. (L) Puisque le tracé existant

(avenue Chauveau et boul. Saint-Jacques) dessert déjà bien les cyclistes et que le nouveau tracé ne rendrait pas les déplacements plus efficaces, on pourrait le laisser tomber.

- Le corridor traversant le parc Les Saules préoccupe aussi la Société de la rivière Saint-Charles en raison des impacts sur la plaine inondable et l'écosystème fragile d'un des plus beaux parcs de la ville de Québec. (L) Il serait possible d'y aménager une voie cyclable en prenant grand soin d'évaluer les impacts et en s'assurant de son intégration au milieu. L'asphaltage ainsi que l'installation de structures d'éclairage seraient notamment à proscrire. Une petite piste en terre battue conservant le cachet naturel du secteur est envisageable.
- La Société de la rivière Saint-Charles a recommandé le prolongement du corridor de la rivière Saint-Charles jusqu'au lac Saint-Charles. (L) Ce corridor permettrait aux cyclistes de jouir des beautés de la nature tout en les incitant à demeurer à l'écart des secteurs sensibles des rives des rivières Saint-Charles et du Berger.
- Entre la rue Beaucage et le boulevard Wilfrid-Hamel, on devrait ajouter une promenade cyclable sur l'emprise de l'aqueduc afin de relier la piste de la rivière Saint-Charles au corridor projeté sur le boulevard Pierre-Bertrand, une fois que les travaux planifiés sur l'aqueduc en 2008 seront terminés. (1 - S)

Secteur Sud :

- Sur le boulevard Laurier, la piste cyclable devrait être prolongée à l'ouest au-delà de l'autoroute Robert-Bourassa le plus près possible des commerces et des bureaux pour en faciliter l'accès et poursuivre le corridor utilitaire de la Grande Allée sans interruption. (1 - R, SS) La voie cyclable du boulevard Hochelaga est insuffisante pour bien desservir ce secteur.
- Au lieu d'un lien de quartier passant par l'avenue de Lavigerie, la rue des Grondines, la rue Carswell, la rue du Général-Tremblay, la rue Jean-Brillant, la rue Ménard, la rue Triquet et l'avenue Charles-Huot pour joindre la piste du boulevard Laurier, un lien de quartier passant par l'avenue Sasseville, la rue Jean-Brillant et l'avenue Jean-De Quen ainsi qu'un prolongement de la piste du boulevard Laurier à l'ouest de l'autoroute Robert-Bourassa serait préférable. Cette voie cyclable reliant l'avenue des Hôtels à l'ouest et la piste existante du boulevard Laurier à l'est, serait située plus près des commerces et des bureaux et serait mieux à même d'inciter leurs usagers à circuler à vélo. Le tracé proposé, situé trop loin du boulevard Laurier, ne permettrait pas autant de diminuer l'intensité de la circulation automobile du secteur selon le conseil de quartier de Saint-Louis et la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France. (Q)
- La voie cyclable de l'avenue des Hôtels devrait être prolongée au nord du chemin Saint-Louis afin de la relier à la voie cyclable est-ouest localisée au sud du boulevard Laurier. (1 - Q)
- Pour permettre de franchir plus aisément la dénivellation de l'avenue des Hôtels, entre la voie ferrée et le chemin Saint-Louis, il serait souhaitable que la Ville et la Commission de la capitale nationale du Québec se portent acquéreurs des terrains situés le long de l'avenue des Hôtels (à l'arrière de l'usine d'engrais) dès que l'occasion se présentera. Ainsi, on pourrait éventuellement y remplacer le tracé prévu par un parcours en lacet reliant le chemin Saint-Louis et la rue de la Promenade qu'on pourra relier à l'emprise du Canadien National, où est projeté le corridor cyclable reliant la promenade Samuel-De Champlain. (Q)
- La piste projetée sur la route de l'Église devrait être prolongée au-delà de la rue Sasseville jusqu'à la voie ferrée le long de laquelle un corridor est-ouest est envisagé. (1 - Q) Cette façon de faire serait préférable à l'aménagement du parcours sinueux projeté dans les rues à l'ouest de la route de l'Église qui serait mal adapté aux besoins des cyclistes selon le conseil de quartier de Saint-Louis et la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France. De plus, elle permettrait aux écoliers circulant à

vélo de traverser le chemin Saint-Louis à l'intersection de la route de l'Église où il y a un brigadier, alors qu'il n'y en a pas à l'intersection de la rue du Sieur-D'Argenteuil où passe le tracé projeté.

- Un lien cyclable véritablement sécuritaire aménagé sur l'avenue Lavigerie en portant une attention particulière aux intersections du chemin Saint-Louis, du boulevard Laurier et du boulevard Hochelaga, permettrait aux élèves d'utiliser la bicyclette en plus grand nombre pour se rendre à l'école secondaire De Rochebelle. (Q) On a aussi suggéré d'aménager une passerelle pour franchir le boulevard Hochelaga. (1)
- Initialement, la Commission de la capitale nationale du Québec avait prévu l'aménagement d'un lien cyclable à travers le boisé à l'ouest de la côte Ross (coulée Irving) permettant d'accéder à l'emprise du Canadien National, où est projeté un corridor cyclable reliant la promenade Samuel-De Champlain et l'avenue des Hôtels. Le PDRC prévoit plutôt un tracé empruntant la côte Ross qui est difficile à franchir pour de nombreux cyclistes parce qu'elle est beaucoup plus à pic. Un citoyen, le conseil de quartier de Saint-Louis et la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France recommandent donc qu'un lien respectant le tracé initial soit aménagé en priorité. (1 - Q)
- Au lieu d'aménager un lien de quartier sur l'avenue du Chanoine-Scott, il serait préférable de construire une voie cyclable plus à l'est passant sur le terrain municipal situé entre Sainte-Foy Toyota et Taxi Coop. Le lien cyclable serait moins à pic et ne passerait pas par une intersection achalandée. (1)
- Au lieu d'aménager le lien de quartier proposé sur la rue Frank-Carrel, un lien passant sur l'avenue Chapdelaine et par le cimetière Notre-Dame-de-Belmont ou le centre de glisse Myrand devrait être envisagé. (YY)
- Le tracé qui relie la voie cyclable du chemin Sainte-Foy au lien de quartier de la rue Hélène-Boullé devrait être revu, selon le conseil de quartier de la Cité-Universitaire, afin de limiter les détours qui repoussent une part importante des cyclistes utilitaires hors du réseau cyclable. Pour favoriser un lien direct, le tracé pourrait passer par le chemin Sainte-Foy, l'avenue Myrand, la rue Louis-Jolliet, la rue Rochette et la rue Hélène-Boullé. (N)
- Sur le Pont de Québec, on devrait aménager un lien cyclable. (W, PP) On a signalé que cette option serait préférable à la mise en place d'un lien fluvial à partir du quai Irving pour relier la Rive-Sud et la Rive-Nord.
- Il serait préférable d'aménager un lien direct, sans détour, entre la partie nord de l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery et le centre-ville, plutôt que de faire de petits ajouts pour compléter le maillage de voies secondaires. (DD)
- Le corridor cyclable principal entre le centre-ville et le secteur de l'Université Laval devrait passer par le boulevard René-Lévesque, que les cyclistes ont déjà l'habitude d'emprunter, selon le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste et deux citoyens. (C, KK, YY) Il est large et il est plus praticable pour les cyclistes que le boulevard Laurier. De plus, la Grande Allée est mal adaptée aux besoins des cyclistes utilitaires de l'arrondissement de La Cité, notamment des étudiants, qui habitent principalement dans le quartier de Saint-Jean-Baptiste et dans la portion nord du quartier de Montcalm.
- La voie cyclable circulant à travers le parc des Champs-de-Bataille (plaines d'Abraham) en parallèle à la Grande Allée devrait être réévaluée parce que la majorité des cyclistes utilitaires refuseront de faire ce détour. Pour favoriser les déplacements utilitaires, la Ville doit privilégier les liens en ligne droite. (2)
- Pour aménager une voie cyclable sur la Grande Allée dans le secteur présentant une difficulté technique (entre les avenues Thornhill et Bougainville), si on ne peut pas dégager un espace suffisant au bord de la chaussée, on pourrait utiliser une des quatre voies pour la réserver aux vélos qui y

circuleraient dans les deux sens. Pour les automobiles, on pourrait faire alterner une des trois autres voies dans le sens de la circulation aux heures de pointe (soir et matin). (2 - JJJ)

- Sur la Grande Allée, un citoyen a proposé de transformer les trottoirs en pistes cyclables. (DDD)
- Sur la Grande Allée, la Ville devrait réduire le terre-plein central pour dégager de l'espace pour une bande cyclable en bordure de la chaussée. (1)
- La Ville devrait aménager des voies unidirectionnelles dans la rue Raymond-Casgrain en élargissant la rue à même le terrain du collège Saint-Charles-Garnier. (YY)
- Les voies cyclables des rues Père-Marquette et De Callières devraient avoir un statut plus important. (VV) L'amélioration de la voie de la rue Père-Marquette devrait passer par des aménagements permettant d'éliminer la majeure partie des arrêts tout en maintenant une vitesse de circulation automobile modérée.
- La voie cyclable dans la côte de la Pente-Douce devrait être identifiée comme un corridor et non comme un lien de quartier en raison de son importance comme lien utilitaire entre la Haute-Ville et la Basse-Ville ainsi que du nombre de cyclistes qui l'emprunte. (A, K) De plus, on devrait y installer une infrastructure cyclable plus importante que la chaussée désignée qui s'y trouve actuellement.
- Dans la rue Saint-Jean, une voie cyclable devrait être aménagée selon le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste et deux citoyens. (C, KK, BBB) On a proposé qu'une des deux voies automobiles soit supprimée pour faire place à une piste cyclable à double sens. On a signalé que le tracé de la rue Lavigneur ne correspond pas aux habitudes de déplacements des cyclistes qui privilégient en majorité la rue Saint-Jean.
- Dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, il serait préférable d'aménager une voie cyclable dans la rue Richelieu plutôt que dans la rue Lavigneur. (1)
- Une voie sur l'avenue De Salaberry plutôt que sur l'avenue Turnbull serait préférable pour relier la rue Saint-Jean et le boulevard René-Lévesque selon le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste. (C)
- La surface de la piste cyclable du boulevard René-Lévesque, entre l'avenue Honoré-Mercier et la rue De La Chevrotière, devrait être modifiée parce qu'elle n'est pas lisse et donc peu propice au vélo. (KK)

Secteur Est :

- Au lieu d'aménager une voie cyclable dans le prolongement du boulevard du Loiret entre le boulevard Louis-XIV et la 60^e rue Est, quelques citoyens ont recommandé l'utilisation des rues résidentielles situées à l'est parce qu'elles sont larges, qu'elles offrent des conditions de circulation acceptables et que le dénivelé y est moins accentué. (2 - CC)
- Le Conseil de bassin de la rivière Montmorency a recommandé le prolongement de la promenade cyclable prévue sur l'avenue des Sablonnières jusqu'à Boischatel et l'aménagement d'une section de promenade cyclable dans la rue des Trois-Saults pour ajouter des accès à la rivière Montmorency. (F)
- La bande cyclable du boulevard Cloutier devrait être reliée au corridor des Cheminots. (AAA)

Secteur Ouest :

- Le Conseil de bassin de la rivière du Cap-Rouge a recommandé le retrait du tronçon de la piste cyclable situé à proximité de la rivière du Cap-Rouge entre la rue du Domaine et le secteur de Jouvence parce qu'il est négligé et désuet. (E)

3.4.10 Tracés projetés accueillis favorablement

Secteurs Nord et Sud :

- Pour se rendre au Cégep de Sainte-Foy et à l'Université Laval à partir de la piste qui longe la rivière Saint-Charles et le boulevard Père-Lelièvre, un citoyen a recommandé un tracé similaire à celui qui emprunte le boulevard Central, longe la voie ferrée le long de l'autoroute Robert-Bourassa, franchit l'autoroute Charest, puis emprunte l'avenue Montbray, la rue des Vignes et l'avenue Chevreumont jusqu'au chemin Sainte-Foy. (W)

Secteur Nord :

- Le projet de corridor cyclable sur le boulevard Pierre-Bertrand a été applaudi par un citoyen parce qu'il s'agit de l'axe le plus rapide pour relier l'arrondissement des Rivières et le centre-ville. Il a demandé la réalisation de ce corridor en priorité parce qu'il est stratégique et que ce trajet est actuellement très dangereux pour les cyclistes. (LL)
- Le tracé qui emprunte les rues John-Molson et Einstein est une belle amélioration selon un participant. (1)

Secteur Sud :

- Le corridor proposé pour relier le boulevard Laurier et le parc des Champs-de-Bataille (plaines d'Abraham) est un accès très important pour les festivaliers selon un citoyen. (Z)
- Le lien de quartier projeté dans le prolongement de la rue Hélène-Boullé évitera aux cyclistes d'emprunter le chemin Sainte-Foy, garantissant ainsi une meilleure sécurité aux utilisateurs. (JJ)

Secteur Est :

- Un citoyen est enthousiaste de constater qu'une piste cyclable est projetée sur l'avenue des Sablonnières dans l'arrondissement de Beauport. (Y)
- Un citoyen est en faveur de la voie cyclable de l'avenue Paul-Comtois et de son raccordement au corridor des Cheminots, ainsi que du lien entre ce dernier et le corridor du boulevard de l'Atrium par l'avenue de l'Isère. (EE) Ces tronçons projetés formeront un axe est-ouest allant de la rue du Vignoble jusqu'au boulevard Lebourgneuf.
- À l'instar de ce qui est projeté, deux citoyens ont demandé l'aménagement d'une voie cyclable sur le boulevard du Loiret et son raccordement à la piste cyclable de l'avenue du Bourg-Royal. (1 - ZZ)

3.5 SERVICES POUR LES CYCLISTES

3.5.1 Stationnements et supports à vélos

Plusieurs intervenants ont affirmé qu'il y a un manque important de stationnements et de supports pour vélos à Québec, particulièrement au centre-ville, et que la question du stationnement est une composante importante du *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC) pour augmenter la part modale du vélo. (10 - C, D, H, J, K, M, O, GG, EEE, KKK) On a demandé de prendre des mesures pour que les cyclistes aient accès à un stationnement pour vélos sécuritaire et protégé des intempéries dans tous les principaux générateurs de déplacement, tels que les établissements d'enseignement, les employeurs, les rues commerciales, les centres commerciaux, les centres de sport ou de loisirs, et les grands événements comme les festivals. Selon Cyclo Services et Promo-Vélo, la Ville devrait privilégier l'aménagement de stationnements de longue durée pour les vélos à proximité des principales stations de

transport en commun. (H, K) Selon Mobil.T, des mesures fiscales et réglementaires devraient être mises en œuvre pour encourager les propriétaires ou locataires d'immeubles à installer des stationnements pour vélos. (J) Un citoyen a demandé à la Ville de montrer l'exemple en ajoutant des supports ou un stationnement pour vélos à proximité de tous les bâtiments municipaux. (1) Un autre a recommandé la fixation d'objectifs d'installation de supports pour vélos pour tous les endroits essentiels et stratégiques, ainsi que l'adoption d'un échéancier de réalisation de trois ans. (AA)

Dans le but de réduire le nombre de vols de vélos qui sont fréquents au centre-ville, quelques citoyens ont recommandé à la Ville de prendre des mesures pour que des stationnements payants surveillés par caméras soient mis en place. (Q, GG, EEE, JJJ) Le conseil de quartier de Saint-Louis et la Corporation des Loisirs de Saint-Louis-de-France ont proposé d'inciter la Société Parc-Auto à aménager des stationnements pour les vélos à même ses installations. (Q)

Le Comité populaire Saint-Jean-Baptiste a annexé à son mémoire une liste d'endroits où des supports à vélo seraient nécessaires dans le quartier Saint-Jean-Baptiste*.

3.5.2 Vélos en libre-service

L'idée de mettre en place d'un parc de vélos en commun utilisables en libre-service, tel que le service Vélo'v de la ville de Lyon, est bien accueillie par plusieurs participants (6 - C, H, I, J, K, P, Q, EEE). On demande à la Ville de promouvoir et de soutenir le développement d'un réseau de location de bicyclettes de courte durée pour les déplacements de courte distance sur le territoire de la ville de Québec, particulièrement au centre-ville. Ce service devrait être disponible sur tout le territoire de façon permanente et immédiate, il devrait être flexible et peu coûteux. (K)

3.5.3 Installations pour les cycles dans les entreprises

Plusieurs intervenants ont approuvé l'idée d'inciter les entreprises et les organismes privés et publics à se doter d'installations pour leurs employés se déplaçant à vélo. (6 - D, J, K, Q, NN, JJJ) Ils ont demandé à la Ville d'encourager les employeurs à installer des stationnements sécurisés, des vestiaires et des douches. Mobil.T et un citoyen ont même suggéré la mise en place d'incitatifs fiscaux et réglementaires à l'installation de tels équipements. (1 - J) Des participants ont demandé de faire connaître les employeurs possédant déjà ce type d'équipements dans le but d'en faire la promotion auprès des autres employeurs. (2) En plus de favoriser l'installation de stationnements, de douches et de vestiaires dans les entreprises, la Ville devrait encourager l'aménagement de tels équipements chez les autres grands générateurs de déplacement situés aux abords du réseau cyclable. (D, J, K, Q)

3.5.4 Information pour les cyclistes

Selon quelques intervenants, la Ville devrait concevoir et distribuer une carte des itinéraires cyclables présentant l'ensemble du réseau routier et identifiant les installations utiles aux cyclistes (toilettes, abreuvoirs, points de service, etc.). (2 - D, H, K) Cette carte devrait présenter le réseau cyclable de l'ensemble de la région de Québec, Rive-Sud incluse, et non seulement celui de la ville. Un citoyen a suggéré d'afficher cette carte aux principales intersections des voies cyclables afin que les touristes puissent se diriger facilement. (1)

Promo-Vélo, le conseil de quartier Saint-Louis, la Corporation des Loisirs de Saint-Louis-de-France et d'autres participants ont recommandé l'élaboration d'une section d'information dédiée aux cyclistes sur le site Internet de la Ville. (3 - K, Q) En ligne, on devrait retrouver une carte du réseau

* Voir le *Recueil des mémoires*, p. 20

cyclable, un planificateur d'itinéraires pouvant intégrer de l'information sur les possibilités multimodales, de l'information sur les travaux en cours ayant une incidence sur le réseau cyclable et du contenu faisant la promotion du vélo et de ses bienfaits, notamment pour la santé. Promo-Vélo a également recommandé la mise en place d'une ligne téléphonique « Info-Vélo » permettant aux cyclistes d'obtenir de l'information et de rapporter les incidents ou les lacunes du réseau. (K)

3.5.5 Installations aux abords des voies cyclables

Des citoyens ont constaté qu'il manque d'abreuvoirs et de toilettes à proximité des pistes cyclables, comme on en retrouve à distance régulière le long du parcours des Anses sur la Rive-Sud. (2, H)

Promo-vélo a recommandé à la Ville d'aménager des « stations vélos » regroupant en un même lieu des services de stationnement, de location, de réparation et d'information sur le réseau cyclable. Installées à des endroits stratégiques les plus fréquentés par les cyclistes, ces stations pourraient contribuer à soutenir une augmentation de la pratique du vélo. (K)

3.6 CONSTATS ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

3.6.1 Commentaires généraux

Quelques participants ont dit partager les constats et les principaux objectifs du *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC). (4 - L, O, YY) Toutefois, un certain nombre d'intervenants ont reconnu certains mérites au plan, tout en le dénonçant comme étant insatisfaisant, notamment à cause de lacunes tant dans les orientations stratégiques que dans les tracés proposés. (3 - A, C, K, DDD) Quelques citoyens ont reproché au plan de manquer de vision et d'audace (5 - R), tandis que Promo-Vélo a soutenu que le PDRC n'assura pas la mise en place d'un réseau cyclable qui dessert l'ensemble de la population de Québec et ses lieux d'activités. (K) Dans le même sens, Accès transports viables a reproché au plan de ne pas traduire le parti pris en faveur du vélo utilitaire qui permettrait d'en faire un moyen de transport à part entière. (A) D'autres participants ont exprimé la crainte qu'il y ait un décalage entre les propositions ambitieuses du PDRC et les interventions municipales de développement du réseau cyclable des prochaines années ; on a demandé que le projet ne reste pas qu'au stade des bonnes intentions. (4, C, EEE)

Selon Vélo-Québec et d'autres intervenants, le PDRC est trop détaillé pour être uniquement un énoncé d'orientations stratégiques, mais il ne l'est pas suffisamment pour être un réel plan directeur. (3, M, R, AA). On considère qu'il va trop loin dans les orientations et pas assez dans les moyens d'action : budget, échéancier, définition de priorités claires, manque de liens structurants. Accès transports viables a demandé à la Ville de clarifier les définitions des orientations, des objectifs et des priorités. (A) Pour réaliser un plan sérieux, cet organisme a suggéré à la Ville de suivre l'exemple de deux documents de planification des transports et d'adopter une démarche d'élaboration similaire à la leur : *le Plan stratégique de développement des services du RTC (2005-2014)* et *le Plan directeur de vélo de Portland (1996-2006)*. (A)

3.6.2 Priorités, échéancier et budget absents

Plusieurs citoyens et organismes se sont inquiétés de l'absence d'un échéancier, d'un budget et d'un ordre de priorités dans le PDRC et la plupart ont demandé qu'ils y soient ajoutés. (6 - A, C, J, K, M, U, AA) La réussite du PDRC repose selon eux sur l'établissement de priorités adéquates et à la mise en place d'un plan d'action approprié assorti d'un financement suffisant. On a demandé à la Ville d'identifier

des priorités, un échéancier et un budget qui reflètent l'importance qui doit être accordée au vélo. (H, K, U, DDD)

Les critères définis par la Ville pour établir ses priorités de développement du réseau cyclable devraient se retrouver dans le PDRC. (4) Ces critères se trouvaient pourtant dans la présentation faite lors des assemblées publiques de consultation, il serait normal de les divulguer.

3.6.3 Sensibilisation à la sécurité et aux avantages du vélo

Plusieurs participants ont demandé la mise sur pied d'une campagne de sensibilisation visant à sensibiliser les cyclistes au bon usage du vélo et les autres usagers de la route à la vulnérabilité des afin d'améliorer le partage de la route. (3 – I, K, H, O, Q, S, LL, YY). On pourrait notamment mieux faire connaître les règles du Code de la sécurité routière et procéder à l'installation de panneaux incitatifs. Le conseil de quartier Saint-Louis et la Corporation des Loisirs de Saint-Louis-de-France ont recommandé à la Ville de s'associer à des partenaires comme Info-Vélo et Vélo-Sécur pour promouvoir l'utilisation sécuritaire du vélo. (Q) Selon des citoyens, une sensibilisation ciblée sur les chauffeurs d'autobus scolaires est requise parce qu'ils ont de la difficulté à adapter leur conduite à la présence de cyclistes, alors que ceux du RTC arrivent assez bien à le faire. (1 - GG)

Selon plusieurs intervenants, une campagne récurrente de promotion du vélo comme mode de déplacement misant sur ses avantages économiques, environnementaux et sanitaires devrait être mise en œuvre par la Ville afin de contribuer à en augmenter l'usage (5 - H, K, O, Q, YY) L'utilisation du vélo se développera si la population de Québec connaît l'existence et l'étendue du réseau cyclable, ainsi que les avantages du vélo et ses bons usages selon Promo-Vélo. (K) Le site Internet de la Ville pourrait être mis à contribution en ce sens. (K, Q)

3.6.4 Programme « Mon école à pied, à vélo! » et sensibilisation des jeunes

Quelques intervenants ont salué l'appui de la Ville au programme « Mon école à pied, à vélo! » qui est identifié dans le PDRC comme une piste d'action permettant d'atteindre l'objectif d'augmentation de la part modale du vélo en incitant les jeunes à se déplacer à vélo. (6 - A, K) Ce programme vise à favoriser l'apprentissage, dans le cadre scolaire, du comportement à adopter sur la voie publique à vélo et des règles de circulation. Pour toucher le plus d'élèves possible, il faudrait inciter les écoles à s'impliquer dans la promotion des déplacements à vélo, d'abord en installant supports pour vélos dont plusieurs sont dépourvues. (2) Selon des citoyens, la promotion du vélo devrait se faire principalement dans les écoles secondaires (2).

3.6.5 Promotion touristique

Selon quelques intervenants, la Ville devrait développer une campagne de promotion dans le but d'améliorer la notoriété de son réseau cyclable récréatif auprès des touristes. (H, M, Q) Un partenariat entre la Ville et l'Office de tourisme de Québec devrait être élaboré à cet effet selon Vélo Québec. (M) La découverte du patrimoine à vélo devrait servir à la promotion du réseau cyclable en tant qu'attrait touristique selon le conseil de quartier Saint-Louis et la Corporation des Loisirs de Saint-Louis-de-France. (Q)

3.7 CONDITIONS DE RÉUSSITE

3.7.1 Volonté politique et budget de réalisation

Plusieurs participants ont affirmé que l'aspect le plus critique pour le développement du réseau cyclable est le budget accordé à la mise en œuvre du *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC) qui doit être cohérent avec les priorités énoncées. (5 - A, C, G, H, K, U) Les actions proposées dans le PDRC requièrent une enveloppe budgétaire importante donnant les moyens pour agir significativement. On demande à la Ville d'investir un pourcentage du budget affecté au réseau routier correspondant à l'augmentation de la part modale du vélo qui est visée.

Plusieurs intervenants ont estimé qu'une volonté politique forte est nécessaire pour assurer une mise en œuvre satisfaisante du PDRC. (5 - K, R, AA, KK) Les décideurs doivent y accorder toute l'attention et l'importance qu'il mérite et placer sa mise en œuvre à l'agenda politique. Les élus doivent s'impliquer dans le dossier pour que se réalisent les aménagements requis, qui peuvent réduire l'espace accordé à l'automobile. Le conseil de quartier de Sillery a recommandé que le pilotage de ce dossier nouveau et complexe soit confié à un élu afin qu'il fasse un suivi et rende compte régulièrement de l'état de développement du réseau cyclable. (R)

3.7.2 Reconnaître le vélo comme un véritable mode de transport

À la lecture du PDRC, plusieurs participants ont estimé que la Ville de Québec ne semble pas prendre le vélo au sérieux, car il ne va pas jusqu'à proposer de réduire la place accordée à l'automobile sur la voie publique. (14, A, H, K, M, Q) On a demandé d'intégrer les besoins des cyclistes dans la planification municipale afin que le vélo devienne un moyen de transport à part entière. Cyclo Services a proposé d'inverser la hiérarchie des valeurs qui guide la planification et la gestion du réseau routier : considérer en priorité les besoins des piétons, puis ceux des cyclistes et finalement ceux des automobilistes. (H) Selon un citoyen, il est essentiel de faire une révision complète de la manière d'envisager la gestion des transports pour en arriver à améliorer le réseau cyclable à Québec. (EEE)

3.7.3 Vers une politique du vélo

Plusieurs intervenants ont déploré que la Ville n'aille pas au-delà de la planification du développement du réseau cyclable en instaurant une véritable politique du vélo, ou même une politique plus large sur le transport actif ou la mobilité alternative reposant sur une vision intégrée des divers modes de déplacements (6 - A, C, F, K, R, AA, CC). En plus de favoriser l'augmentation de l'utilisation du vélo et l'amélioration de ses conditions de pratique, une telle politique devrait contribuer à la cohérence de toutes les actions municipales en instaurant un « réflexe vélo » dans la planification et la gestion, notamment en urbanisme, afin que la main droite ne nuise pas aux efforts de la gauche en assurant le respect des orientations en faveur du vélo. Selon Promo-Vélo, cette politique devrait s'inscrire dans une politique globale de gestion intégrée de la mobilité misant sur la combinaison des modes de déplacement pour en maximiser les avantages et proposer une alternative concurrentielle à l'automobile. (K)

Afin d'envoyer un message clair reflétant la volonté de mettre en œuvre ses orientations, une politique du vélo devrait reposer sur la concertation et le partenariat de tous les acteurs concernés : différentes divisions administratives de la Ville, conseils de quartier, organismes du milieu, employeurs, établissements d'enseignement, associations de commerçants, etc. (H, Q, CC)

Promo-Vélo et Accès transports viables ont déploré que le PDRC ne constitue pas une véritable politique visant à promouvoir le vélo dans une démarche de mobilité globale. (A, K) Il s'agit plutôt d'un

document de planification du développement du réseau cyclable qui devrait aller de pair avec une politique définissant et justifiant plus en détail les orientations en faveur du vélo.

3.8 CONSULTATION PUBLIQUE

Plusieurs participants ont reproché à la Ville d'avoir travaillé à l'élaboration du *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC) en vase clos. (14 - A, C, K, T, AA, BB, GG, DDD) La consultation d'acteurs détenant de l'expertise en matière de cyclisme (cyclistes, conseils de quartier, organismes impliqués dans la promotion et le développement des modes de transport alternatifs, etc.) en amont du dépôt du projet de PDRC aurait été plus productive et aurait permis d'obtenir un document plus riche. Bien que les intentions de départ et les constats présentés soient bons, le PDRC aurait pu être mieux adapté aux besoins des usagers du réseau cyclable et plus susceptible de contribuer à l'augmentation de part modale du vélo à la suite d'une telle consultation en amont. Les organismes du milieu ont demandé d'être consultés au moment de la conception d'un plan d'une telle envergure et non après. Promo-Vélo a soutenu que la Ville lui a plusieurs fois laissé entendre qu'on demanderait sa contribution lors de l'élaboration, mais que rien ne s'est concrétisé. (K) Un citoyen a souligné que la commission consultative du conseil municipal sur l'aménagement du territoire et les transports aurait aussi pu être mise à contribution dans le processus de consultation. (1)

Quelques intervenants ont affirmé que cette consultation publique s'est tenue de façon précipitée. (3 - K, R, CCC) Alors qu'elle travaille à l'élaboration du PDRC depuis plusieurs mois, la Ville a choisi de hâter la tenue de la consultation publique sur une courte période et d'imposer aux participants des délais très serrés pour s'informer, participer aux assemblées et envoyer des mémoires. Le conseil de quartier de Sillery a dénoncé cette entrave à la démocratie participative dont se targue à la Ville de Québec et le caractère inapproprié de cette consultation sur des orientations engageant la Ville à long terme. (R) Selon d'autres participants, la tenue de la consultation publique n'a pas été mise en branle dans une période opportune puisqu'elle s'est produite pendant la campagne électorale pour la mairie qui a nui à la visibilité et à la sérénité du débat (3 - A, K). Un citoyen a reproché à la Ville de ne pas avoir accordé à la consultation toute la visibilité que le sujet aurait mérité. (CC)

Pour l'ensemble de ces raisons, Accès transports viables et Promo-Vélo ont dénoncé le manque de sérieux de la démarche. (A, K) Pour corriger les lacunes constatées dans le contenu du PDRC et les manques du processus de consultation, la Ville devrait refaire une consultation limitée à quelques acteurs ciblés et valider le document qui en résulterait auprès de la commission consultative sur l'aménagement du territoire et les transports. (A)

Quelques participants ont salué la tenue de la consultation publique ou ont remercié la Ville de les avoir consultés. (3, C, W, Z) Le PDRC est important et c'est un atout inestimable pour la Ville de recueillir l'opinion de ses citoyens ; on a demandé qu'elle continue sur cette lancée.

3.9 APPRÉCIATION ET SATISFACTION EXPRIMÉES

Un grand nombre de participants à la consultation ont accueilli avec enthousiasme le *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC), certains ont même félicité la Ville pour sa réalisation. (20 - F, I, M, N, Q, T, U, X, Z, AA, CC, DD, KK) Plusieurs ont apprécié l'intention démontrée par la Ville d'accroître l'utilisation du vélo par des interventions planifiées et les efforts faits pour développer le réseau cyclable et le consolider. Certains ont affirmé que les constats sont bien posés, que les intentions de départ sont bonnes, que le plan est ambitieux, que le travail a été bien fait et que la rédaction est de qualité. Vélo Québec a salué l'initiative de la Ville de Québec de mettre de l'avant un plan qui reconnaît pleinement le

vélo. (M) Un citoyen a aussi affirmé qu'il est heureux de savoir que c'est un cycliste utilitaire qui coordonne l'élaboration et la mise en œuvre du PDRC à la Division du transport de la Ville. (1)

Cinq conseils de quartier ont souligné leur satisfaction après avoir constaté la convergence entre leurs constats et orientations, notamment contenues dans leur plan directeur de quartier respectif, et la plupart de ceux du PDRC qui les touchent. (O, S, T, U)

Quelques citoyens ont aussi profité de l'occasion de la consultation publique pour féliciter la Ville pour la piste cyclable longeant la rivière Saint-Charles qui a été réalisée récemment. (2 - EE)

3.10 OFFRES DE COLLABORATION

Les organismes et les personnes-ressources suivants ont offert leur collaboration à la Ville de Québec pour la mise en œuvre du *Plan directeur du réseau cyclable* (PDRC) :

- Accès transports viables;
- Association régionale de vélo de montage Québec, Chaudière-Appalaches ;
- Conseil régional de l'environnement et du développement durable ;
- Institut national de santé publique (Marie Demers, responsable du dossier du transport actif sécuritaire) ;
- Mobili.T, gestion de déplacements ;
- Promo-Vélo ;
- Vélo-Québec (Louis Charpentier, directeur au développement de la Route verte).

ANNEXE

AUTEURS DES MÉMOIRES ET DES COMMENTAIRES DÉPOSÉS

Organismes

- A- Accès transports viables
- B- Association régionale de vélo de montagne, Québec, Chaudière-Appalaches
- C- Comité populaire Saint-Jean-Baptiste
- D- Commission de la capitale nationale du Québec
- E- Conseil de bassin de la rivière du Cap-Rouge
- F- Conseil de bassin de la rivière Montmorency
- G- Conseil régional de l'environnement et du développement durable
- H- Cyclo Services
- I- Direction régionale de santé publique
- J- Mobili.T, gestion de déplacements
- K- Promo-Vélo
- L- Société de la rivière Saint-Charles
- M- Vélo Québec Association

Conseils de quartier

- N- Conseil de quartier de la Cité-Universitaire
- O- Conseil de quartier de Montcalm
- P- Conseil de quartier de Saint-Émile
- Q- Conseil de quartier de Saint-Louis et Corporation des Loisirs de Saint-Louis-de-France
- R- Conseil de quartier de Sillery
- S- Conseil de quartier de Vanier
- T- Conseil de quartier du Cap-Rouge
- U- Conseils de quartier de l'Aéroport et de Val-Bélair

Citoyens

- V- Beardsell, David
- W- Bédard, Gaston
- X- Bélanger, Sylvie
- Y- Binet, Jocelyne, Christian Poulin et Nuange Poulin
- Z- Bohémier, Jean-François
- AA- Boisvert, Paul
- BB- Bonhomet, Lionel
- CC- Brais, Nicole
- DD- Camps, Dominique
- EE- Chagnon, Daniel
- FF- Cliche, Jérôme
- GG- Cloutier, Gilles
- HH- Cormier, Benoît
- II- Corriveau, Jean-Noël
- JJ- Desgagnés, Jean-Marie
- KK- Donovan, Patrick
- LL- Flindall, Stephen
- MM- Gauthier, Ghislain
- NN- Gignac, René
- OO- Harvey, Mario
- PP- Jalbert, Romain
- QQ- Jourdain, Catherine
- RR- Lair, Frédéric

SS- Lavoie, Maryse Céline
TT- Le Scelleur, Nelson
UU- Lessard, Céline
VV- Mackey, Paul
WW- Massicotte, Annie
XX- Morissette, Pierre
YY- Nadeau, Jean
ZZ- Pilon, Madeleine et Michel
AAA- Proteau, Denis
BBB- Renaud, Marie-Josée
CCC- Robert, Caroline
DDD- Roy, Alain
EEE- Sammon, François
FFF- Sauvageau, André
GGG- St-Georges, Fernand
HHH- St-Georges, Sylvain
III- St-Hilaire, Réal
JJJ- Tremblay, Bernard
KKK- Wéra, Guy