



# VISION DES DÉPLACEMENTS À VÉLO

MAI 2016





➤ **VISION DES  
DÉPLACEMENTS À VÉLO**  
MAI 2016

## MOT DE JULIE LEMIEUX



La Vision des déplacements à vélo résulte de plusieurs mois de réflexion et de travail menés par nos équipes, en collaboration avec le milieu. Nous avons entendu les préoccupations des amateurs du vélo et compris leurs besoins. Nos efforts pourront maintenant se tourner vers l'amélioration de notre réseau afin que le plus grand nombre de citoyens le choisisse pour leurs déplacements et s'y sente en sécurité.

Doté d'un plan d'action cohérent, nous nous affairerons d'abord à réaliser les ajouts d'infrastructures favorables au transport utilitaire. En ce sens, nous voyons se pointer quelques défis pour concilier les intérêts de tous les usagers de la route et pour résoudre des enjeux liés à notre topographie. Nous sommes prêts à les relever, convaincus qu'à terme ce sont tous les citoyens de Québec qui en tireront profit.

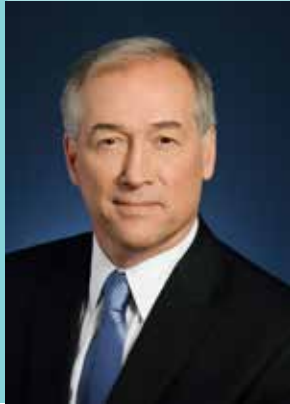
Je fais appel à la coopération de tous! Poursuivons les échanges et participez activement aux occasions offertes afin de poser vos questions sur les projets à venir et donner votre opinion. Nous nous doterons ainsi, ensemble, d'un réseau cyclable performant et à notre image.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Julie Lemieux', written in a cursive style.

**Julie Lemieux**

Membre du comité exécutif responsable de la culture, du patrimoine et de l'aménagement du territoire

## MOT DE RÉMY NORMAND



Le transport actif représente une tendance forte mondialement et les préoccupations face à la santé s'accroissent. Déjà en 2011, la Ville de Québec s'engageait avec son Plan de mobilité durable à augmenter la part modale du transport actif, particulièrement celle liée au vélo pour des motifs utilitaires. La Vision des déplacements à vélo concrétise cet engagement en proposant une option complémentaire aux autres modes de transport. Nous souhaitons ainsi atteindre plusieurs objectifs : réduire la congestion routière, diminuer notre empreinte écologique et améliorer la santé des citoyens.

L'arrimage avec le transport en commun prévu au plan d'action de La Vision des déplacements à vélo constitue un aspect souhaité depuis longtemps par le Réseau de transport de la Capitale. En effet, l'implantation de stationnement pour vélo à proximité des grands terminus d'autobus et les vélos bus sont des solutions adaptées aux personnes qui doivent parcourir de grandes distances, et qui souhaitent le faire autrement qu'en voiture.

J'ai bon espoir que nos efforts verront la part modale du vélo augmenter sensiblement dans les prochaines années. L'exemple fourni par les utilisateurs actuels du réseau, combiné à nos actions de sensibilisation et de promotion, rendront assurément le transport utilitaire en vélo de plus en plus populaire, améliorant du même coup la qualité de vie à Québec !

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Normand', written in a cursive style.

**Rémy Normand,**

Membre du comité exécutif responsable du Plan de mobilité durable  
et président du Réseau de transport de la Capitale



# TABLE DES MATIÈRES

POURQUOI UNE VISION DES DÉPLACEMENTS À VÉLO?  
**9**

ÉTAT DE LA SITUATION  
**12**

NOS RÉALISATIONS  
**14**

CONSTATS  
**16**

DÉFI  
**18**

INSPIRATIONS  
**22**


ÉNONCÉ DE VISION  
**24**

LES AXES DE DÉVELOPPEMENT  
PLAN QUINQUENNAL 2016-2020  
**25**

VÉLO HIVERNAL  
**31**

ANNEXES  
**32**





# POURQUOI UNE VISION DES DÉPLACEMENTS À VÉLO?

La Ville de Québec s'est donnée comme objectif dans sa Vision stratégique d'aménagement et de développement 2040 d'être une ville

- > attractive
- > durable
- > dynamique
- > résiliente
- > performante
- > efficiente

Voici de quelle façon la Vision des déplacements à vélo contribue à atteindre ces objectifs :

**Ville attractive :** Les bienfaits de l'activité physique quotidienne sont connus et sa pratique permet de maintenir une santé durable et de diminuer les coûts publics en santé. L'utilisation du vélo comme mode de transport utilitaire est une façon de se déplacer de manière efficace tout en faisant de l'activité physique. Il a été démontré que les gens qui utilisent le vélo pour se rendre à leur travail sont plus productifs, moins souvent absents et ont moins de risques de développer des problèmes d'obésité.



« L'an dernier, **trente-trois cadres d'entreprises** new-yorkaises **de haute technologie** incluant Foursquare, Meetup et Tumblr ont pressé le maire de la mégalopole, Michael Bloomberg, **d'investir dans un système de vélopartage** afin d'attirer et de retenir les investissements et le talent dont New York a besoin pour rester concurrentielle sur le marché en forte croissance des médias numériques et d'Internet. »

Source : Shareable Cities

« Pour John Tolva, directeur de la technologie de la ville de Chicago, ce n'est pas une coïncidence si **Google-Motorola Mobility** a établi ses nouveaux quartiers à quelques pas de Kinzie Street, la première artère verte de la ville, où des **voies cyclables** séparées du trafic automobile effréné ont été aménagées pour la sécurité et le confort des cyclistes. »

Source : Shareable Cities

**Ville dynamique:** L'utilisation du vélo a un impact sur l'économie. Des recherches ont démontré que l'augmentation de la pratique du vélo stimule l'économie locale et les ventes dans les commerces de proximité. De plus, l'aménagement d'un réseau cyclable de qualité est reconnu comme une façon d'attirer et de retenir la classe créative dans une ville. Cette classe de travailleurs à forte valeur ajoutée dans l'économie est attirée par les milieux urbains de qualité et les saines habitudes de vie. Plusieurs villes américaines mettent ainsi un effort important dans le développement de leur réseau cyclable dans l'espoir affirmé d'attirer et de retenir ces jeunes.

**Ville durable:** Le transport routier est responsable de 37 % des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de l'agglomération de Québec. Le vélo, avec la marche, est un des modes de transport avec le plus faible impact sur l'environnement. Chaque déplacement de plus fait à vélo s'inscrit dans les orientations du Plan de mobilité durable de la Ville et contribue à faire de Québec une ville durable.

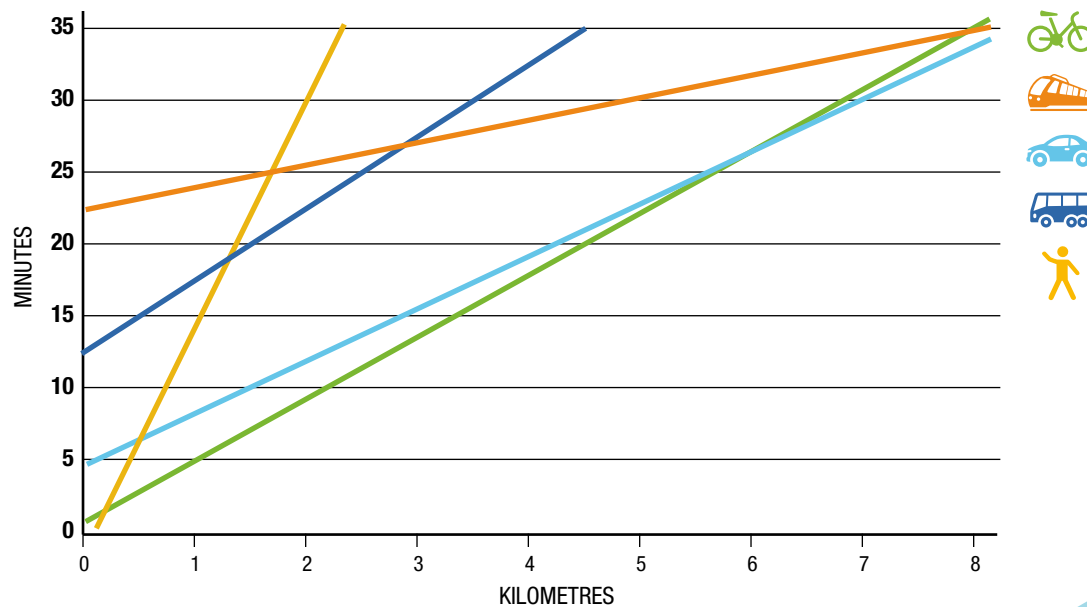


UN TRAJET DE **5** KM À VÉLO PEUT ÊTRE  
FAIT EN MOINS DE **25** MINUTES

**Plan de mobilité durable :** En 2011, dans son Plan de mobilité durable (PMD) la Ville de Québec a affirmé l'importance du vélo dans sa vision de la mobilité de ses citoyens. En effet, le groupe de travail du PMD recommandait « d'accélérer la mise en œuvre du Plan directeur du réseau cyclable (DRC) et de l'inscrire dans une vision plus large de soutien au transport actif ».

**Ville performante :** Le vélo est un mode de transport très performant pour une certaine distance de déplacement. En effet, pour les trajets de 0 à 5 kilomètres, le vélo est aussi rapide sinon plus que la voiture. Un trajet de 5 kilomètres à vélo peut être effectué en moins de 25 minutes. Or, on observe qu'à Québec, 64 % des déplacements sont de moins de 5 kilomètres. Pourtant, environ 65 % de ceux-ci sont faits en voiture. Si 10 % de ces déplacements étaient faits à vélo, l'impact sur la congestion routière serait perceptible.

VITESSE DE DÉPLACEMENT PAR MODE DE TRANSPORT EN MILIEUX URBAINS



Source : NSW Gouvernement 2010

# ÉTAT DE LA SITUATION



Dans les années 1990, un nombre important de liens cyclables ont été aménagés sur le territoire de la ville. Les corridors des Cheminots, de la rivière Saint-Charles et du Littoral sont venus structurer le réseau cyclable de la ville de Québec, pour ne nommer que ceux-là. Principalement à caractère récréatif, ces liens cyclables constituent encore aujourd'hui la colonne vertébrale du réseau cyclable.

En 2008, la Ville de Québec s'est dotée d'un de ses premiers outils de planification à l'échelle de l'ensemble de son territoire : le **Plan directeur du réseau cyclable** (PDRC). Au cours de la consultation publique qui a été menée en amont de la réalisation du PDRC de 2008, une forte volonté des citoyens de Québec s'est manifestée en faveur du vélo utilitaire pour les déplacements de tous les jours. De plus, les dernières enquêtes Origine-Destination menées sur le territoire de l'agglomération de Québec ont permis de percevoir l'engouement pour la pratique du vélo utilitaire. En effet, après avoir augmenté de 28 % de 2001 à 2006, les déplacements à vélo réalisés au cours de la période de pointe du matin ont augmenté de près de 35 % de 2006 à 2011. Depuis 2008 et pour les années à venir, la Ville concentrera ses efforts pour augmenter l'emploi du vélo pour les déplacements utilitaires.

**AUGMENTATION DES DÉPLACEMENTS À VÉLO  
DE 35% DE 2006 À 2011**



Parc linéaire de la rivière Saint-Charles

# NOS RÉALISATIONS



Au cours des sept dernières années, plusieurs réalisations cyclables principalement à caractère utilitaire ont vu le jour sur le territoire de la ville de Québec. Le boulevard Pierre-Bertrand a été aménagé et une piste a été insérée dans son terre-plein central. Cet axe nord-sud a permis de corriger un manque de connexion important entre le nord et le sud au centre de la ville. L'aménagement cyclable sur l'avenue D'Estimauville est aussi un exemple de réussite. Cette piste particulièrement confortable pour les usagers du vélo se poursuivra vers le nord au fur et à mesure du réaménagement de l'avenue. Finalement, il est important de souligner les améliorations apportées au corridor Père-Marquette dans les dernières années. Avec l'aménagement dans le parc Notre-Dame-de-Bellevue, le corridor Père-Marquette a gagné en efficacité et est de plus en plus utilisé par les cyclistes.



Secteur résidentiel -  
signalisation de bande cyclable

## CONSTATS

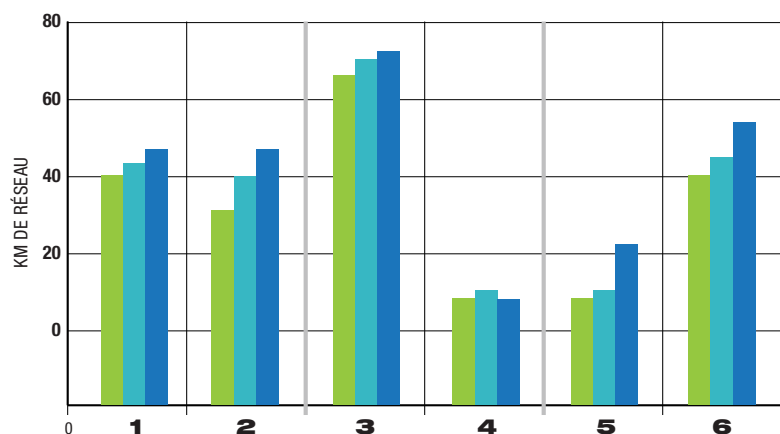
Au moment de l'adoption du PDRC en 2008, le réseau cyclable de la ville de Québec était constitué de près de 264 km de voies cyclables. Sept ans plus tard, à la fin de l'année 2014, un peu plus de 41 km de réseau avait été ajouté pour totaliser plus de 306 km. Bien que ce bilan soit respectable, eu égard au budget octroyé et aux moyens techniques disponibles, force est de constater que moins de kilomètres de réseau ont été ajoutés à proximité des générateurs de déplacements. En effet, 7 % des kilomètres ajoutés étaient dans l'arrondissement de La Cité-Limoilou et 11 % dans l'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge, arrondissements où l'on retrouve les principaux pôles d'emplois et d'éducation de la ville. En contrepartie, davantage de kilomètres de voies cyclables ont été construits dans les arrondissements de Beauport et de La Haute-Saint-Charles, arrondissements où le réseau était auparavant moins développé.

Corridor du Littoral



2002  
2008  
2013

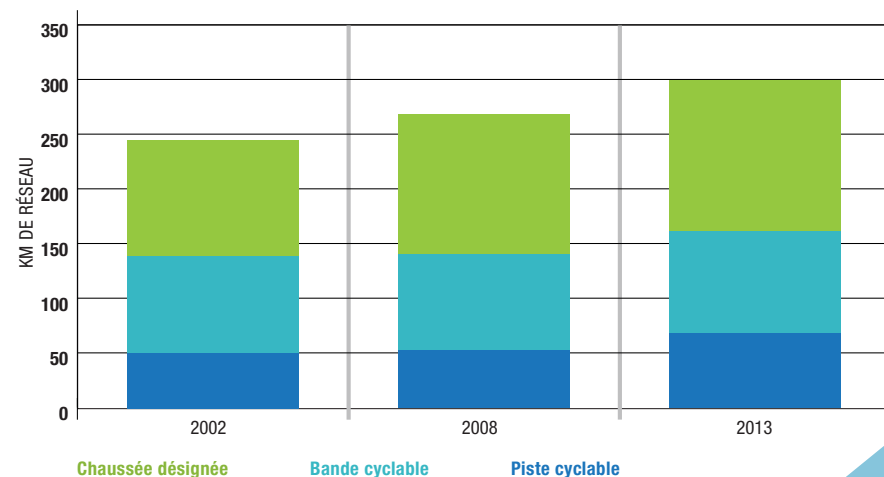
### KM DE RÉSEAU PAR ARRONDISSEMENT



- 1** arrondissement de La Cité-Limoilou
- 2** arrondissement des Rivières
- 3** arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge
- 4** arrondissement de Charlesbourg
- 5** arrondissement de Beauport
- 6** arrondissement de La Haute-Saint-Charles

De plus, il faut souligner que plus de 40 % des kilomètres ajoutés depuis 2008 l'ont été en chaussée désignée. Bien que ce type d'aménagement cyclable possède de grandes qualités, la chaussée désignée ne permet pas de réserver un espace exclusif pour le cycliste. Ce type d'aménagement est privilégié dans les rues à faible débit de circulation et ses avantages s'observent surtout en ce qui a trait à la signalisation ou l'aménagement des intersections que dans le marquage (exemple : corridor Père-Marquette). Ainsi, la chaussée désignée ne permet ni d'augmenter le sentiment de sécurité des cyclistes moins expérimentés ni de développer le réseau structurant de la ville, parce que ce dernier doit souvent passer par des rues au débit de circulation trop important pour ce type d'aménagement.

### COMPOSITION DU RÉSEAU CYCLABLE



De plus, une étude récente réalisée à Denver aux États-Unis montre que la chaussée désignée a un effet moins marqué sur l'augmentation des déplacements à vélo que la bande cyclable. La bande cyclable a un effet plus important sur la diminution du nombre d'accidents à vélo que la chaussée désignée. (Ferenchak, NM & Marshall, WE (2016). The Relative (In)Effectiveness of Bicycle Sharrows on Ridership and Safety Outcomes. Paper presented at the 95th Annual Transportation Research Board Meeting.)



## DÉFI

DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE DANS UN MILIEU DÉJÀ BÂTI ET AUX NOMBREUSES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES\*.

Pour favoriser l'augmentation du nombre d'utilisateurs du vélo, il est important d'ajouter des liens cyclables pour relier les tronçons déjà en place. L'impact de ces ajouts se font sentir sur le stationnement dans la rue ou sur la circulation. Pour leur part, les barrières naturelles ou anthropiques qui doivent être franchies représentent un défi de réalisations considérables. Force est de constater que la majorité des liens plus simples à réaliser ont déjà été aménagés. Ceux qui restent à l'être seront plus complexes. Dans les dernières années, la Ville a principalement utilisé les occasions offertes par le Service de l'ingénierie avec les programmes de réfection de rues pour développer son réseau cyclable. Toutefois, si à l'avenir la Ville veut prioriser certains liens jugés plus importants pour finaliser le maillage du réseau et augmenter sa part modale, il faudra parfois agir indépendamment des programmes de réfection de rues. Afin d'y arriver, et pour que l'importance des projets prenne le dessus sur les contraintes qu'il faudra surmonter pour les réaliser, il est important que la Ville se dote d'un outil de priorisation des projets en fonction de leur impact sur la pratique du vélo.

En collaboration avec Vélo-Québec, la Ville a établi les priorités pour compléter son réseau cyclable en tenant compte du potentiel de chaque aménagement projeté avec l'objectif d'accroître la pratique du vélo pour les déplacements. L'évaluation des priorités par Vélo-Québec est établie selon l'impact potentiel de chaque aménagement cyclable projeté sur la pratique du vélo, avec une emphase sur les déplacements utilitaires.

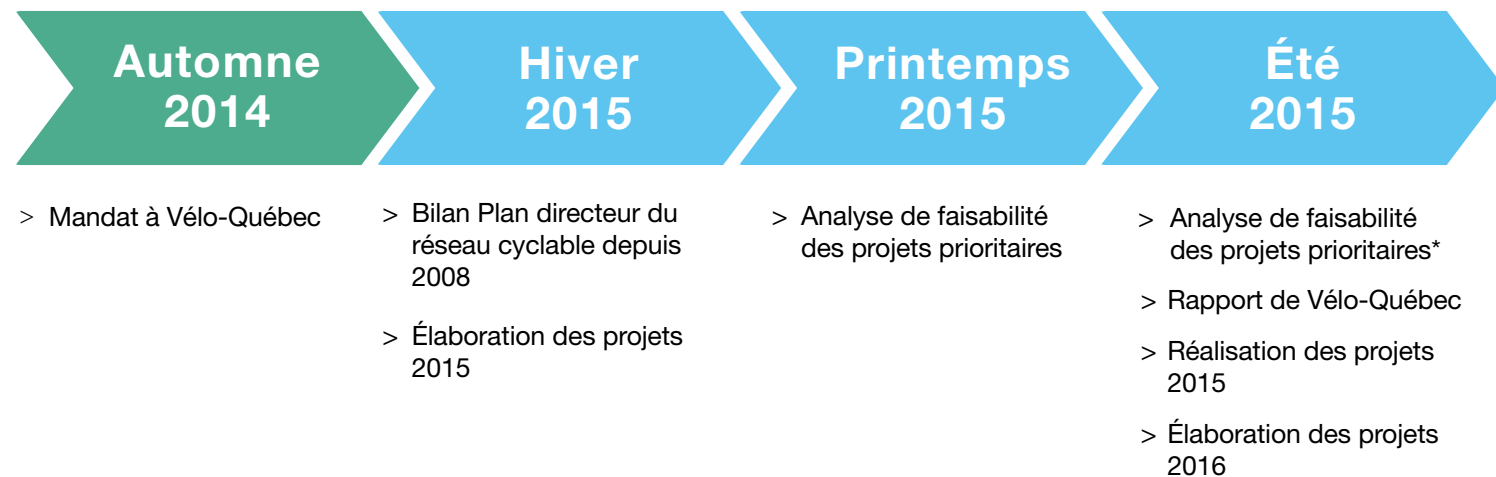
\* Anthropiques : transformation d'espaces, de paysages, d'écosystèmes ou de milieux semi-naturels sous l'action de l'homme. Un milieu est dit anthropisé quand il s'éloigne de la naturalité.  
Ex: une autoroute constitue une barrière anthropique pour l'aménagement d'une piste cyclable.



Corridor du Littoral, secteur du boulevard Montmorency

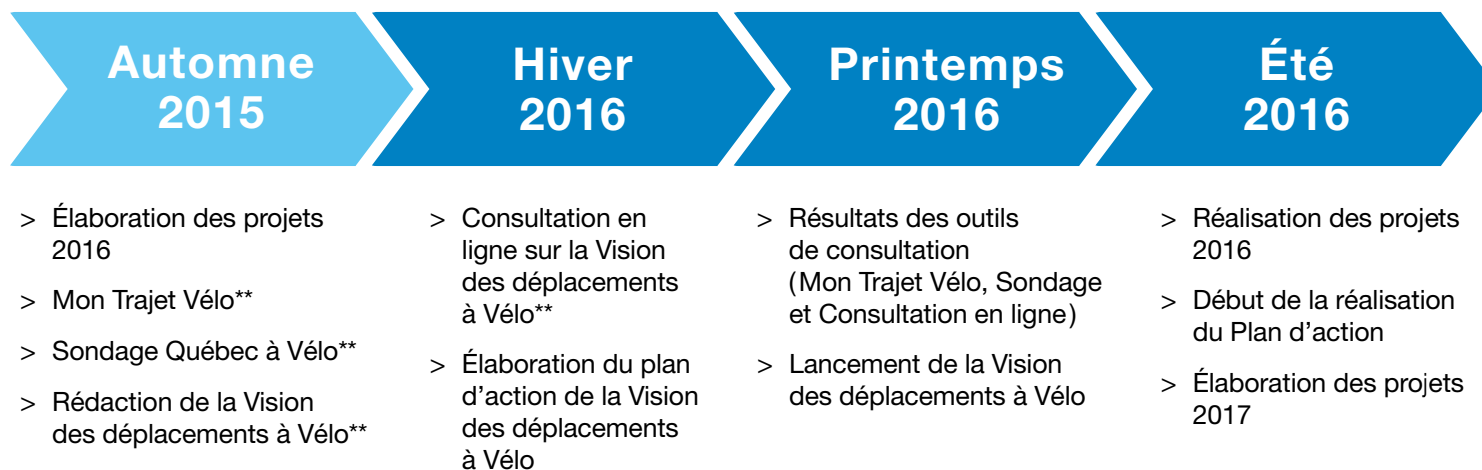
# CHANTIER D'ÉLABORATION DE LA NOUVELLE VISION

Pour relever les défis qu'impose le développement de son réseau cyclable, la Ville de Québec a travaillé depuis l'automne 2014 à élaborer un Plan directeur du réseau cyclable révisé et bonifié.



\* En collaboration avec Vélo-Québec, la Ville a produit une liste de projets incontournables pour terminer le maillage du réseau cyclable. Cette outil permet de prioriser la réalisation des liens en fonction de leur impact sur la pratique du vélo.

L'adoption de la nouvelle *Vision des déplacements à vélo de la Ville de Québec* représente la fin de la révision de son outil de planification, mais surtout, le début de l'implantation de nouvelles façons de faire, d'une nouvelle approche, le début de la réalisation de cette Vision.



\*\* La Ville a procédé à plusieurs consultations en ligne (Sondage Québec à Vélo et Consultation sur la Vision) et via une application mobile (Mon Trajet Vélo) afin de mieux connaître les besoins, les habitudes, les comportements et les priorités des habitants, cyclistes ou non, de la Ville de Québec en matière de déplacement à vélo.

# INSPIRATIONS





Ville de Madison



Ville de Minneapolis



Ville d'Ottawa

## MADISON, WISCONSIN

La ville de Madison est similaire à Québec à bien des égards. Comme Québec, cette agglomération de près de 600 000 habitants connaît des hivers rigoureux et enneigés. Elle a pourtant su effectuer avec succès un virage vélo il y a quelques années.

## MINNEAPOLIS, MINNESOTA

Minneapolis a acquis au cours des 20 dernières années une réputation de ville favorable au vélo. Elle utilise cette renommée pour attirer de jeunes professionnels et des entreprises technologiques. Minneapolis est une des villes aux États-Unis où le pourcentage de déplacement à vélo journalier est le plus élevé.

« Nous voulons inciter **les jeunes talents** à venir à Minneapolis et à y rester. **Adapter notre ville aux cyclistes** est un des moyens les plus économiques de leur transmettre ce message. »

*R.T. Rybak, maire de Minneapolis, Minneapolis Bicycle Master Plan*

## OTTAWA

Ottawa a su relever le défi de développer son réseau cyclable dans son centre-ville. Dans des rues étroites, autrefois en priorité pour les voitures, on voit aujourd'hui beaucoup de cyclistes à Ottawa.

# ÉNONCÉ DE VISION

En 2021, la Ville sera reconnue pour son réseau cyclable sécuritaire et continu. Un nombre grandissant de citoyens accéderont à leurs activités journalières (travail, étude, loisir, etc.) à vélo grâce à un réseau utilitaire accessible et bien connecté. Le vélo sera alors un mode de transport complémentaire aux autres en plus de cohabiter de façon respectueuse avec ceux-ci.



## LES AXES DE DÉVELOPPEMENT PLAN QUINQUENNAL 2016-2020

Afin d'atteindre la vision énoncée ci-contre, la Ville de Québec a formulé quatre axes de développement. Chacun de ces axes est accompagné d'objectifs permettant de le réaliser. Des pistes d'action ont de plus été établies pour chaque objectif de façon à assurer une reddition de compte au terme de ce plan quinquennal.

### Prioriser le développement du réseau utilitaire

Pour atteindre la cible de transport actif établi dans le Plan de mobilité durable, la Ville de Québec doit miser sur une augmentation substantielle des déplacements à vélo. Afin d'y parvenir, il faudra développer le réseau cyclable vers les principaux générateurs de déplacements (emplois et études). La Ville compte fournir un effort considérable pour la réalisation des projets essentiels au parachèvement de son réseau cyclable ciblés par Vélo-Québec. Ainsi, en plus des projets mis en place par des travaux de réfection de rues, la Ville veut accélérer le rythme et réaliser chaque année de 5 à 10 projets essentiels pour compléter le maillage.

La Ville est de plus consciente que c'est en bas âge que l'on prend l'habitude de se déplacer à vélo. C'est pourquoi elle veut élaborer des tracés sécuritaires pour accéder aux écoles primaires et secondaires de façon à convaincre les jeunes de se déplacer à vélo.

Peu de rues franchissant la falaise ont une pente suffisamment douce pour permettre la montée à vélo. La Ville, en collaboration avec Vélo-Québec, a ciblé celles qui sont plus propices et souhaite aménager certaines de ces rues afin de faciliter l'accès à la haute-ville en vélo.

### OBJECTIFS :

- Desservir efficacement les principaux générateurs de déplacements de la ville de Québec comme par exemple les grands employeurs, les centres commerciaux, les artères commerciales, etc.;
- Développer les connexions entre le réseau cyclable et les écoles primaires et secondaires, les CÉGEPs et les universités sur le territoire de la ville de Québec.
- Développer le potentiel d'utilisation de certaines rues pour franchir la falaise et accéder à la haute-ville.

### PISTES D'ACTION :

- Continuer à utiliser les occasions qu'offre le Service de l'ingénierie avec les programmes de réfection de rues pour développer le réseau cyclable;
- Compléter la construction d'une majorité des projets ciblés par Vélo-Québec **d'ici 2021**;
- Établir et aménager des tracés sécuritaires pour accéder aux écoles primaires et secondaires;
- Aménager certaines rues pour franchir la falaise et accéder à la haute-ville.

Axe

Rue Fraser, contresens cyclable





## Concevoir un réseau confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population

Puisque l'objectif d'augmenter la part modale du vélo implique d'attirer de nouveaux usagers, il faudra aménager des liens sur lesquels une majorité de citoyens se sentent en sécurité pour ainsi démocratiser la pratique du vélo. Québec compte sur une communauté de cyclistes dynamiques et passionnés. Ceux-ci sont principalement des cyclistes aguerris. Pour attirer des cyclistes moins expérimentés sur la route, la Ville devra adapter ses aménagements aux besoins de ces derniers en matière de sécurité. Il faudra donc prioriser les types d'aménagements qui offrent un espace réservé aux cyclistes à ceux qui partagent l'espace avec les véhicules. Pour démocratiser la pratique du vélo, la Ville est d'avis qu'il vaut mieux faire moins d'aménagements, mais plus sécuritaires, que de faire une multitude de liens qui ne répondraient aux besoins en sécurité que d'une faible part de la population.

La présence d'un stationnement à vélo sécuritaire près de la destination est un facteur important qui influence le choix d'utiliser son vélo ou non. Ainsi, en plus de bonifier l'offre existante de stationnements à vélo, la Ville veut implanter systématiquement des supports lors de la réalisation de ses projets cyclables.

Force est aussi de constater que le réseau cyclable de la ville de Québec vieillit. Ainsi, les corridors aménagés dans les années 1990 ont maintenant plus de 20 ans d'existence. Il est donc important que la Ville se dote d'un plan pour assurer la pérennité de ses infrastructures cyclables. Ceci passe par la réalisation d'un état du réseau, de la priorisation des actions de mise à niveau, de l'élaboration d'un échéancier et de l'adoption d'un budget.

De plus, le sondage Québec à Vélo et le sondage sur la Vision des déplacements à vélo ont fait valoir l'importance de l'état du pavage pour les cyclistes. Pour cette raison, la Ville veut mettre sur pied un programme d'entretien des rues sur lesquelles le réseau cyclable est.

### OBJECTIFS:

- Bâtir un réseau continu, intégré, structurant et bien signalisé;
- Assurer la pérennité des infrastructures cyclables;
- Améliorer l'offre de stationnements à vélo;
- Harmoniser la réglementation touchant aux déplacements à vélo;
- Peaufiner l'arrimage entre les corridors cyclables et le reste du réseau;
- Améliorer la qualité du pavage sur les rues où le réseau cyclable est implanté.

## PISTES D'ACTION :

- Documenter l'état des infrastructures, prioriser leur mise à niveau et élaborer un plan pour assurer leur pérennité;
- Revoir et améliorer le modèle d'entretien, de marquage et de signalisation du réseau cyclable;
- Planter systématiquement des **stationnements à vélo** lors de l'aménagement de lien cyclable et bonifier l'offre à **proximité** des équipements municipaux, des pôles d'emplois et des artères commerciales;
- Favoriser l'implantation de stationnements à vélo par les grands employeurs;
- Adopter une réglementation révisée;
- Mailler les corridors cyclables et le reste du réseau;
- Prolonger la saison (plus tôt au printemps et plus tard à l'automne);
- Réaliser annuellement des opérations de planage et de pavage sur les rues du réseau cyclable où la chaussée est le plus endommagée.

Route de l'Église, projet de réaménagement



# Axe 3

## Développer l'intermodalité entre les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun

Faciliter l'accès à vélo aux terminus du Réseau de transport de la Capitale (RTC) permet d'augmenter à la fois le nombre de cyclistes et le nombre d'usagers du transport en commun. En effet, un déplacement de 2 kilomètres à vélo se fait en moins de 10 minutes alors qu'il peut prendre plus de 25 minutes à pied. Ainsi, en améliorant l'accès aux terminus, des déplacements qui n'étaient pas avantageux auparavant deviennent possibles. De plus, un espace de stationnement pour vélo prend beaucoup moins d'espace qu'une place de stationnement pour voiture (environ 12 fois moins). Ainsi, en implantant des supports à vélo à proximité de terminus du RTC, nous augmentons encore une fois son accessibilité.

La topographie de Québec complique les déplacements à vélo entre la haute-ville et la basse-ville. En effet, la majorité des côtes sont très pentues et bon nombre de personnes n'ont pas la force de les franchir à vélo. C'est pourquoi il est intéressant de leur donner la possibilité de laisser leur vélo à proximité des escaliers pour monter à la haute-ville et de poursuivre à pied.

### OBJECTIFS:

- Favoriser l'intermodalité entre le transport en commun et le vélo;
- Favoriser l'intermodalité entre la marche et le vélo.

### PISTES D'ACTION :

- Développer l'accessibilité aux terminus, stations majeures et stationnements incitatifs ciblés du RTC;
- Implanter des stationnements pour les vélos aux terminus, aux stations majeures et aux stationnements incitatifs ciblés du RTC;
- Bonifier l'offre de stationnement pour les vélos à proximité des escaliers et des côtes entre la haute-ville et la basse-ville et implanter des dalots lorsque c'est possible et sécuritaire;
- Cibler des secteurs sur rue propices au vélo hivernal.



Rue Saint-Joseph



## Faire la promotion du vélo

Pour que le vélo devienne véritablement une solution pour remplacer la voiture pour certains déplacements, la Ville devra mieux informer et éduquer les citoyens sur cette possibilité. La Ville de Québec veut donc utiliser son site Internet pour développer la section sur le réseau cyclable de façon à mieux renseigner les citoyens sur les trajets à vélo, sur les bonnes pratiques et sur les projets cyclables à venir. Il faudra aussi élaborer un plan de communication afin de promouvoir la pratique du vélo et la cohabitation avec les autres usagers de la route.

### OBJECTIFS:

- Inciter les citoyens à se déplacer à vélo;
- Informer les citoyens sur le réseau existant, les meilleurs trajets et les aménagements futurs;
- Promouvoir les bonnes pratiques du vélo;
- Promouvoir la cohabitation harmonieuse entre les usagers de la route.

## PISTES D'ACTION :

- Développer la section sur le réseau cyclable dans le site Internet de la Ville;
- Élaborer un plan de communication;
- Arrimer la Vision des déplacements à vélo avec la Stratégie de sécurité routière en tenant compte de ses deux premiers axes :
  - Intervenir sur les parcours écoliers et les zones scolaires de façon à sécuriser les déplacements et à favoriser des comportements sécuritaires;
  - Favoriser le partage de la route entre les différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs, conducteurs d'autobus).



Contresens cyclable



## INFORMER SUR LES PROJETS À VENIR

Au cours de la période d'élaboration de la Vision des déplacements à Vélo, la Ville a procédé à plusieurs exercices de consultation en ligne et via une application mobile. Les résultats de ces différentes consultations confirment que l'énoncé de vision et les différentes pistes d'action sont en adéquation avec les volontés de la population de Québec.

La Ville souhaite toutefois chaque année présenter à la population les projets qui seront réalisés au cours de l'été. Ainsi, la Ville informera les citoyens des projets cyclables qui seront aménagés par l'entremise de son site internet. De plus, une présentation publique des projets dont l'aménagement aura un impact sur la

circulation ou le stationnement dans les quartiers concernés sera faite à l'hiver ou au printemps de chaque année. Ces séances permettront de répondre aux questions des citoyens et possiblement de bonifier les projets à la lumière des commentaires recueillis. Finalement, la Ville souhaite présenter à chaque Société de développement commercial (SDC) les projets qui amélioreront l'accès des cyclistes aux commerces. La Ville est d'avis que l'amélioration de l'accessibilité à vélo vers les artères commerciales est positive pour l'économie locale et qu'un dialogue avec les SDC permettra de maximiser les retombées.

## VÉLO HIVERNAL

De plus en plus de cyclistes choisissent de continuer à enfourcher leur vélo même une fois la première neige tombée, et certains même affrontent l'hiver au complet. Cette pratique du vélo qui est plus répandue chez les cyclistes aguerris pose de sérieux enjeux en termes d'entretien et de conception du réseau et d'imputabilité en cas d'accidents.

Certains comptages réalisés à Montréal par Vélo-Québec montrent que c'est environ un cycliste sur dix qui continuera à utiliser son vélo pendant la saison froide. Dans un tel contexte, la Ville de Québec souhaite concentrer la plus grande partie de ses efforts dans l'augmentation du nombre de cyclistes pendant la période estivale. Toutefois, la Ville est consciente de l'importance grandissante que prend la pratique du vélo hivernal. C'est pourquoi des actions seront posées dans les prochaines années pour pouvoir éventuellement étendre la période d'ouverture du réseau cyclable.

- La Ville veut dès 2016 que ces **nouveaux aménagements** cyclables soient **construits** pour pouvoir être déneigés dans le futur. En effet, bon nombre des pistes cyclables de la ville n'ont pas été conçues pour supporter le poids des véhicules de déneigement;
- La Ville procédera à une veille des bonnes pratiques d'entretien du réseau cyclable en hiver.



Déneigement

# ANNEXES



Pistes d'action		Actions	2016	2017	2018	2019	2020
1.1	Continuer à utiliser les occasions qu'offre le Service de l'ingénierie avec les programmes de réfection de rues pour développer le réseau cyclable	Planification et mise en œuvre	x	x	x	x	x
1.2	Compléter la construction d'une majorité des projets ciblés par Vélo-Québec d'ici 2021	Planification et mise en œuvre	x	x	x	x	x
1.3	Établir et aménager des tracés sécuritaires pour accéder aux écoles primaires et secondaires	Planification et mise en œuvre		x	x	x	x
1.4	Aménager certaines rues pour franchir la falaise et accéder à la haute-ville	Planification et mise en œuvre		x	x	x	x
2.1	Documenter l'état des infrastructures, prioriser leur mise à niveau et élaborer un plan pour assurer leur pérennité	Documenter	x	x			
		Prioriser		x			
		Réalisation d'un échéancier			x		
		Planification et mise en œuvre		x	x		
2.2	Revoir et améliorer le modèle de marquage du réseau cyclable	Élaboration d'objectifs	x	x			
		Réalisation d'un guide	x	x			
		Révision de plans de marquage		x	x	x	x
2.2	Revoir et améliorer le modèle d'entretien du réseau cyclable	Élaboration d'objectifs			x	x	
		Réalisation d'un guide			x	x	
2.2	Revoir et améliorer le modèle de signalisation du réseau cyclable	Élaboration d'objectifs			x	x	
		Implantation de la nouvelle signalisation				x	x
2.3	Bonifier l'offre de support à vélo à proximité des équipements municipaux, des pôles d'emplois et des artères commerciales	Cibler les lieux prioritaires	x	x	x	x	x
		Mise en œuvre	x				
		Réalisation d'un guide	x	x			
		Évaluer les besoins en type de support à vélo	x	x			
2.4	Favoriser l'implantation de stationnements à vélo par les grands employeurs	Présentations auprès des grands employeurs	x	x	x		
2.5	Adopter une réglementation révisée	Élaboration d'objectifs				x	
		Revoir la réglementation				x	
2.6	Mailler les corridors cyclables et le reste du réseau	Planification et mise en œuvre	x	x	x	x	x
2.7	Réaliser annuellement des opérations de planage et de pavage dans les rues du réseau cyclable où la chaussée est la plus endommagée	Planification et mise en œuvre		x	x	x	x
3.1	Développer l'accessibilité aux terminus, stations majeures et stationnements incitatifs ciblés du RTC	Planification et mise en œuvre		x	x	x	x
3.2	Planifier des stationnements pour les vélos aux terminus, aux stations majeures et aux stationnements incitatifs ciblés du RTC	Planification et mise en œuvre		x	x	x	x
3.3	Bonifier l'offre de stationnement pour les vélos à proximité des escaliers et des côtes entre la haute-ville et la basse-ville et implanter des dalots lorsque c'est possible et sécuritaire	Cibler les lieux prioritaires	x	x			
4.1	Développer la section sur le réseau cyclable dans le site web de la Ville	Site internet	x				
4.2	Élaborer un plan de communication pour accompagner la Vision des déplacements à vélo	Plan de communication	x				
		Mise en œuvre	x	x	x		
4.3	Arrimer la Vision des déplacements à vélo avec la Stratégie de sécurité routière	Plan de communication	x	x			

La mise en œuvre du plan d'action se fera progressivement au cours des 5 prochaines années. Des investissements de 3 millions de dollars sont prévus au plan triennal d'investissement pour 2016, 2017 et 2018.



# CARTE RÉSEAU PRIORITAIRES PROJETÉ

## Réseau cyclable actuel et projeté

- Réseau cyclable projeté
- Réseau cyclable existant
- Parc et espace verts
- Zone et parc industriels

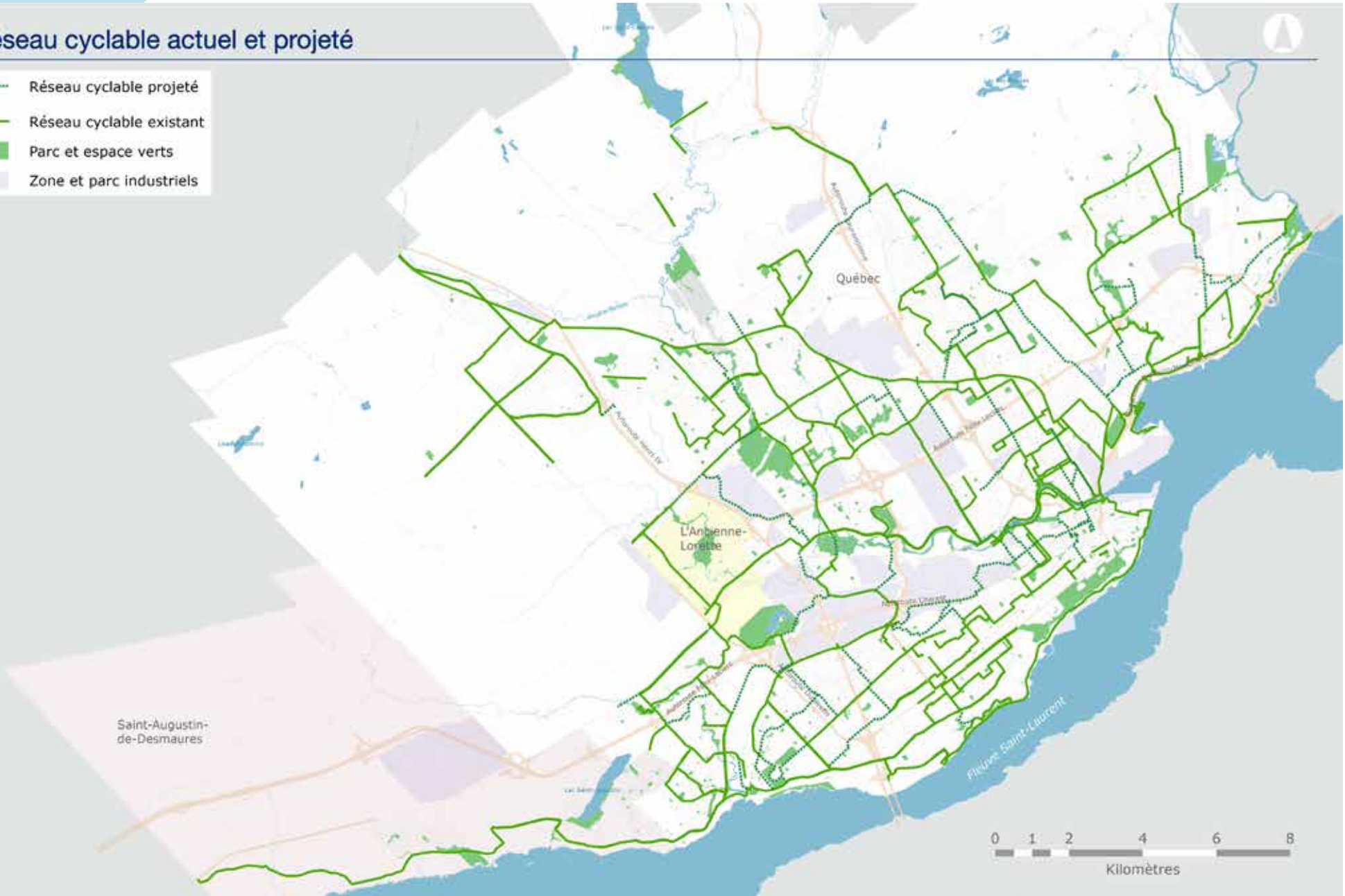
Saint-Augustin-  
de-Desmaures

L'Annie-  
Lorette

Québec

Parc Saint-Laurent

0 1 2 4 6 8  
Kilomètres





## PRÉSENTATION DES CONSULTATIONS :

### MON TRAJET VÉLO

**Quoi :** Mon Trajet Vélo est une application pour téléphone intelligent qui permet aux usagers d'enregistrer leur déplacement à vélo et de les transmettre à la Ville de Québec. Les données recueillies permettent de connaître les trajets les plus utilisés et de mieux connaître les habitudes de déplacement des cyclistes en fonction de leur sexe et de leur âge. De plus, les données nous permettent de vérifier si les liens cyclables projetés couvrent l'ensemble des besoins des usagers.

**Quand :** La collecte de données de Mon Trajet Vélo a eu lieu de la fin du mois août jusqu'au 31 octobre 2015.

**Combien :** Plus de 6 100 trajets ont été enregistrés par plus de 650 usagers différents.

**Collaborateur :** Brisk Synergies

### SONDAGE QUÉBEC À VÉLO

**Quoi :** Le Sondage Québec à Vélo vise à connaître les habitudes des cyclistes de Québec, leurs préférences en termes d'aménagement cyclable, leur histoire, leur âge et sexe, etc. Le sondage cherche aussi à comprendre pourquoi de nombreux cyclistes récréatifs ne se déplacent pas à vélo pour leurs déplacements quotidiens. Les résultats fournissent des pistes de solution pour encourager le vélo utilitaire et améliorer l'efficacité des interventions de la Ville.

**Quand :** Le Sondage Québec à Vélo a eu lieu de la fin du mois d'août jusqu'au 31 octobre 2015.

**Combien :** Plus de 1300 personnes ont répondu au sondage en ligne.

**Collaborateur :** Groupe de recherche TRAM (Transportation Research at McGill)

## CONSULTATION EN LIGNE SUR LA VISION DES DÉPLACEMENTS VÉLO

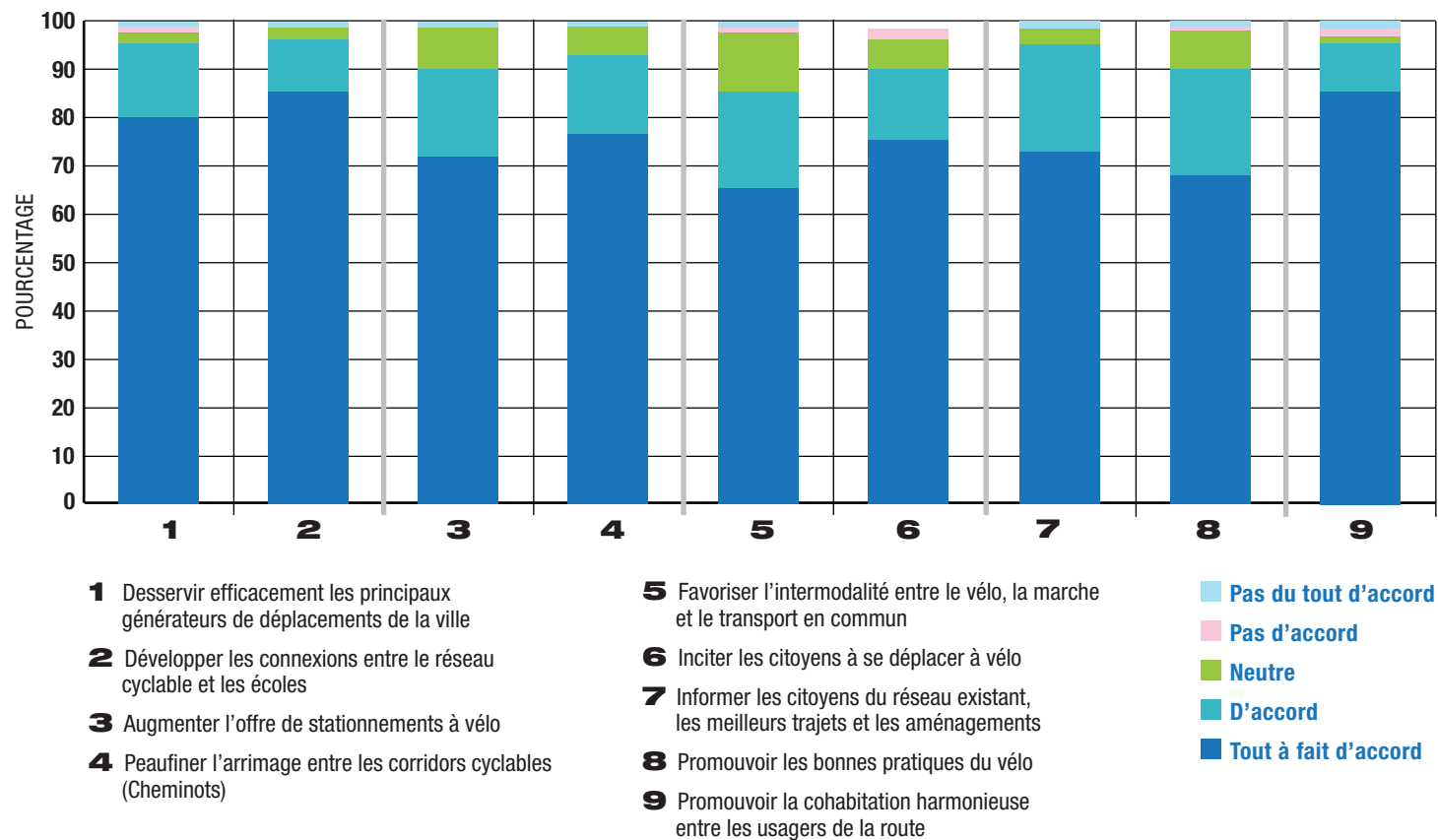
**Quoi:** La Ville de Québec a rendu publique le 8 décembre dernier sa Vision des déplacements à Vélo. Afin de valider l'adhésion des citoyens à l'énoncé de vision, aux quatre axes d'interventions et aux dix-sept pistes d'action, la Ville a mis en ligne un sondage. De plus, la consultation a permis aux citoyens d'émettre des commentaires et aux conseils de quartier et autres organismes de transmettre des mémoires.

**Quand:** La consultation en ligne a eu lieu du 8 décembre 2015 au 20 février 2016.

**Combien:** 625 personnes ont répondu au sondage en lien sur le site de la Vision des déplacements Vélo. De plus, la Ville a reçu de nombreux mémoires, notamment d'Accès Transport viable et de conseils de quartier.

**Résultats:** 85 % et plus des répondants étaient « tout à fait d'accord » ou « d'accord » avec chacune des pistes d'action de la Vision des déplacements Vélo. De plus, quatre des pistes d'action allaient chercher plus de 95 % d'adhésion chez les répondants (« tout à fait d'accord » ou « d'accord »).

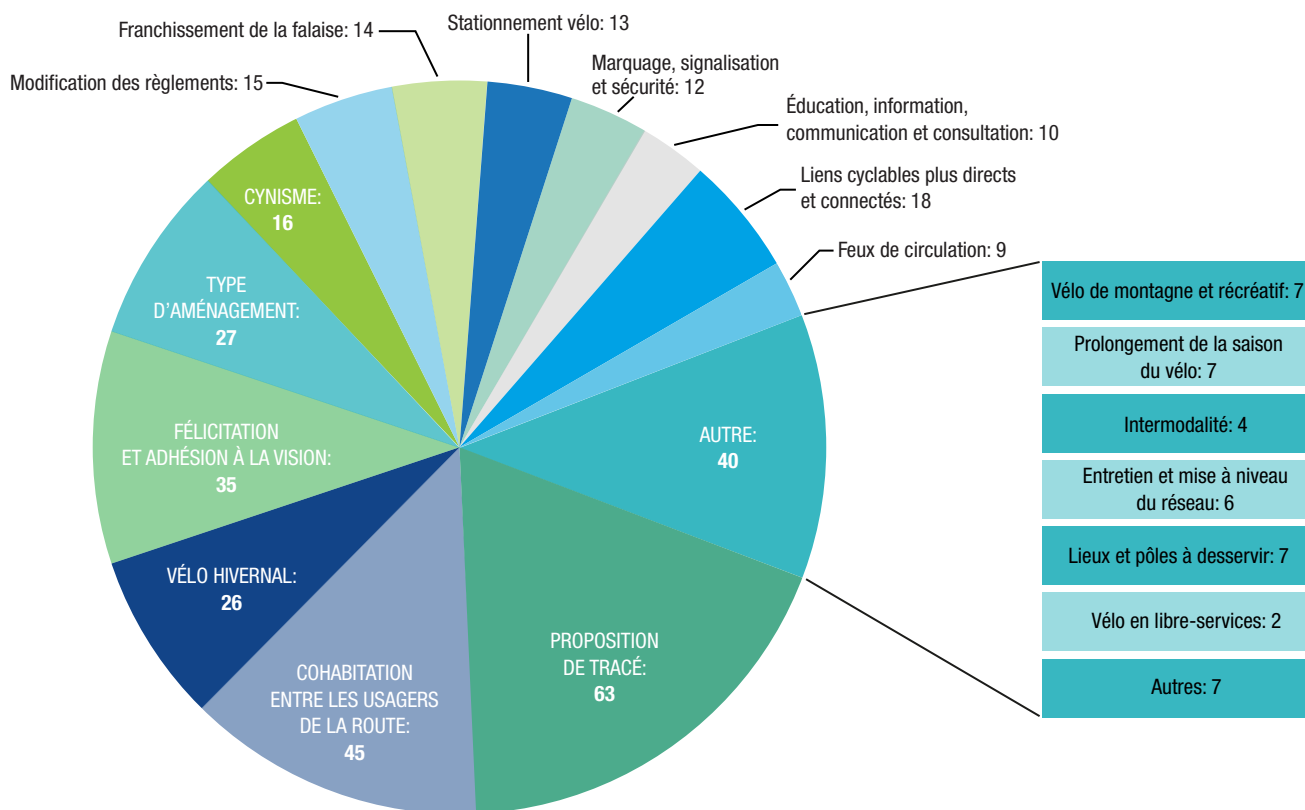
## ADHÉSION AUX PISTES D'ACTION DE LA VISION



### De plus, selon le sondage, les trois pistes d'action prioritaires sont les suivantes :

- 1- Bâtir un réseau continu, intégré, structurant et bien signalisé;
- 2- Desservir efficacement les principaux générateurs de déplacements de la ville de Québec (par exemple les grands employeurs, les centres commerciaux, les artères commerciales, etc.);
- 3- Développer les connexions entre le réseau cyclable et les écoles primaires et secondaires, les cégeps ainsi que les universités sur le territoire de la ville de Québec.

### RÉPARTITION PAR SUJET DES COMMENTAIRES RECUEILLIS PENDANT LA CONSULTATION SUR LA VISION DES DÉPLACEMENTS À VÉLO





Finalement, la compilation des commentaires des citoyens qui ont répondu au sondage sur la Vision des déplacements à vélo a permis de renforcer l'importance de certains constats. D'abord, il est apparu clair que la cohabitation entre les différents usagers de la route est un enjeu majeur. Le Plan de communication en support à la Vision des déplacements à vélo prévoira des actions à ce sujet. Également, les commentaires très variés sur les types d'aménagement sont venus conforter les résultats du sondage Québec à vélo et mettre en lumière le fait qu'il existe plusieurs types de cyclistes à Québec.

« À la manière d'autres villes d'envergure, créez des corridors cyclistes désignés à même les rues principales de la ville. Le corridor cycliste de la rue Père-Marquette est un exemple parfait ! J'adore ce projet qui **fonctionne** ! » - Personne X

« Le tronçon de **Père-Marquette aux cégeps et université** est vraiment difficile pour des déplacements de tous les jours. Serait-il possible de permettre une voie réservée sur **René-Lévesque**. » - Personne Y

[ville.quebec.qc.ca](http://ville.quebec.qc.ca)

