

Commentaires d'Accès transports viables déposés dans le cadre de la consultation sur la politique de viabilité hivernale de la Ville de Québec

SEPTEMBRE 2020



Présentation d'Accès transports viables

Accès transports viables est un organisme à but non lucratif regroupant les utilisateurs, les utilisatrices et les organisations socioéconomiques préoccupés par l'avenir de la mobilité dans la région métropolitaine de Québec.

La mission principale d'Accès transports viables est de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la région de Québec.

La réduction de la circulation automobile et l'augmentation de la part des modes de transport collectifs et actifs sont incontournables pour assurer la qualité des milieux de vie des citoyens. La population de Québec est de plus en plus sensible à l'impact des transports sur son environnement. Cette évolution passe par la sensibilisation de la population et des pouvoirs publics à l'utilisation et à l'encouragement des modes de déplacement viables.

Accès transports viables a participé aux rencontres d'échanges sur le déneigement organisées par la Ville de Québec en mai 2019.

Préambule

Accès transports viables se réjouit de la forme et des engagements de la nouvelle Politique de viabilité hivernale. Les transports actifs et collectifs doivent être considérés comme des options de déplacement à l'année, et les conditions hivernales que nous connaissons à Québec sont un frein majeur pour la viabilité continue de ces modes. La présente politique constitue en soi un engagement d'augmentation du niveau de service dont bénéficieront les usagers de ces modes, à l'heure où certaines municipalités prennent l'incompréhensible chemin inverse.

En particulier, nous félicitons la Ville de Québec d'introduire la notion de priorisation des publics plus vulnérables, plutôt qu'une vision uniquement basée sur l'achalandage. Les déplacements hivernaux sont en effet plus difficiles pour ces publics (élèves, aînés, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite...) et ne pas porter d'attention et d'actions particulières à leur égard renforce leur vulnérabilité globale en hiver. Un public avec des besoins particuliers n'est cependant pas mentionné : les femmes. Pourtant un outil existe pour pallier ce manque : l'analyse différenciée selon les sexes (ADS). Une telle démarche peut être accompagnée par le Regroupement des groupes de femmes de la région de la Capitale-Nationale, qui travaille notamment sur les projets touchant la mobilité.

Le cadrage de la Politique de viabilité hivernale dépasse le simple déneigement en intégrant les autres politiques, visions et stratégies d'aménagement et de transport de l'agglomération. C'est une avancée essentielle, et nous serons particulièrement attentifs au suivi du volet déneigement des trottoirs et des voies cyclables dans le cadre de la prochaine Vision des déplacements actifs, et à l'entretien des cheminements scolaires définis par la Stratégie de sécurité routière.

Un arrimage important reste cependant absent : l'articulation de la politique de viabilité hivernale avec le guide de conception géométrique des rues, dont la révision est attendue. Il est mentionné que "par défaut, l'andain de neige accumulé lors du grattage est disposé de chaque côté de la rue". Ce principe par défaut implique de prévoir un large espace disponible, et donne au déneigement un caractère dimensionnant dans la conception des espaces publics. Pourtant,

la multiplicité des techniques de déneigement (rythme, outils, machinerie, enlèvement) permet de s'adapter à tout type de rues. L'andain de neige issu de la chaussée peut être mutualisé avec celui du trottoir si ce dernier est large, rendant la chaussée plus réduite et donc plus sécurisée à longueur d'année. La Ville de Calgary a par exemple contraint sa gestion du déneigement autour de la future ligne verte de son train léger¹. Les trois phases de déneigement présentées par la Ville (grattage, enlèvement, entretien) sont liées à la machinerie utilisée, d'autres méthodes sont possibles pour éviter un important andain de neige.

Le déneigement est ainsi une variable qu'il faut s'autoriser à ajuster y compris en phase conception, c'est par ailleurs le sens de notre contribution au Bureau d'audiences publiques en environnement pour le projet de tramway (voir annexe 2). La Ville de Québec devrait à notre sens **solliciter un retour d'expérience pour s'inspirer des alternatives, avant de commander de nouveaux véhicules de déneigement et de réviser le guide de conception géométrique des rues**. Elle utilise par ailleurs déjà des camionnettes de petit format pour la collecte des matières résiduelles dans les quartiers. Avec l'acquisition de matériel plus petit et le changement des pratiques de déneigement, la politique de déneigement pourrait diminuer ses contraintes et s'adapter plus finement aux besoins.

Aussi, **l'élaboration d'un plan d'action détaillé est une condition préalable** à la mise en oeuvre d'une politique sérieuse. La durée annoncée est ici de 3 ans, et demande des précisions sur les moyens retenus, les services responsables, les échéanciers, les indicateurs, les évaluations et la reddition de compte prévues. À ce titre, le plan de développement actuel est nettement insuffisant, le plan d'action de la Stratégie de sécurité routière est une inspiration à considérer.

Accès transports viables offre sa collaboration pour l'ensemble des thématiques de la viabilité hivernale et les prochaines étapes de mise en oeuvre, et émet ci-dessous certaines remarques pour aller plus loin dans les modalités de la présente politique.

Remarques sur les modalités de la politique de viabilité hivernale

L'hiver, terrain de jeu de méthodes expérimentales et collaboratives

La viabilité hivernale est un nouvel angle de politique publique de la Ville, et dépend des conditions climatiques et météorologiques changeantes pour tous les modes. Pour ces deux raisons, les méthodes collaboratives et l'expérimentation sont assez naturellement adaptées à l'objectif d'adaptation de la politique aux besoins des usagers. A contrario, c'est le manque d'information et les canaux individuels de communication qui cantonnent les citoyens à être dans une relation de requêtes / plaintes en permanence. Il devient donc important de mettre à jour les choix et les expliquer, pour générer de la confiance et des échanges plus sereins.

De ce point de vue, il est encourageant de voir la Ville s'engager dans de nombreux efforts et supports d'informations, notamment:

- Alimenter et rendre disponible la carte des trottoirs déneigés;

¹ <https://engage.calgary.ca/greenline#lg=28297&slide=2>

- Évaluer la possibilité et les moyens de communiquer les conditions de déplacement (facile/recommandable/ déneigé ou difficile/non recommandable/non déneigé) pour la mobilité active;
- Mettre en place un sondage en continu.

À la vue de ces multiples outils annoncés, nous souhaitons amener plusieurs recommandations:

- la carte des trottoirs et voies cyclables déneigés : le classement des trottoirs par niveau de priorité et de service associé doit être public, sous une forme interactive. Un code couleur simple distinguant les trottoirs pourrait être utilisé, à la manière de notre carte interactive sur les surfaces de déneigement des trottoirs (annexe 1);
- Le mode collaboratif par sondage fonctionne d'autant mieux sur un fond cartographique, comme la consultation mise en place sur le projet pilote du corridor Père-Marquette. Le projet Mon trajet Vélo pourrait aussi être relancé pour l'hiver, afin de recueillir les habitudes de déplacement et publiciser des données auprès des utilisateurs.

Tous ces modes d'information et de collaboration doivent être reliés à un plan d'action détaillé que nous avons posé en condition préalable, qui précise la fréquence d'évaluation de la Politique (tous les ans) et les étapes de rétroaction avec les utilisateurs.

À noter que l'intégration des services de déneigement dans les points d'étapes et rétroactions avec les usagers serait une vraie plus-value, pour une meilleure compréhension des contraintes respectives.

La marchabilité, au-delà des trottoirs

L'augmentation significative des niveaux de service et de couverture des trottoirs est un grand pas pour la mobilité piétonne à Québec. Nous insistons sur l'importance de réfléchir au déneigement en termes de réseau, qui conditionne la viabilité de milieux de vie de proximité. À ce titre, la continuité des cheminements semble bien prise en compte dans la politique, notamment avec le déneigement des escaliers et des liens piétonniers.

Le fonctionnement du déneigement des trottoirs amène une interrogation majeure : l'exclusion de certains trottoirs pour contraintes techniques. Afin d'explicitier ce point majeur, nous demandons que ces trottoirs non déneigés soient identifiés en amont avec un code couleur particulier dans la carte interactive (voir point précédent).

Ensuite, nous encourageons la Ville à mettre en oeuvre des alternatives de viabilité hivernale, pour ces trottoirs et au-delà du simple déneigement:

- envisager des déneigements manuels pour les trottoirs essentiels soumis à une contrainte technique;
- la marchabilité d'une rue partagée hivernale ne dépend pas du déneigement des trottoirs, mais de l'atténuation de la circulation, qui permet aux piétons prioritaires de marcher en sécurité sur la chaussée. Cet aménagement est ainsi une solution pertinente pour améliorer la viabilité hivernale pour tous les usagers, à moindre coût de déneigement, et en cohérence avec les objectifs de la Stratégie de sécurité routière dans les rues résidentielles. Nous recommandons la mise sur pied d'un projet pilote de rues partagées hivernales à l'échelle d'un quartier, en maintenant des aménagements

- modérateurs de vitesse. Un quartier central qui concentre des contraintes d'espace se prêterait bien à l'exercice (Saint-Jean-Baptiste, par exemple);
- prolonger certains aménagements temporaires du déconfinement pendant l'hiver (rues piétonnes et places hivernales).

Le vélo d'hiver, parent pauvre de la politique de viabilité hivernale

La constitution d'un "réseau blanc" est un levier essentiel du développement du vélo d'hiver, comme avancé dans la Vision des déplacements vélo de 2016. En quatre ans, ce "réseau blanc" est passé du stade inexistant au stade embryonnaire avec le projet-pilote du corridor Père-Marquette. La prochaine étape est la plus importante, celle de la mise à l'échelle de cette expérimentation pour l'agglomération.

La mise en place d'un début de "réseau blanc" cyclable est un important pas en avant, mais il est peu développé dans la Politique.

Les voies déneigées lors de la première année ont été annoncées oralement, et posent certaines questions. En effet, l'entretien de la piste cyclable Pierre-Bertrand est limité à un tronçon déconnecté du reste des cheminements cyclables viables en hiver. Pourtant le succès d'un réseau cyclable dépend moins de sa simple existence que de la continuité du réseau cyclable². Entretenir des axes stratégiques et continus est ainsi une condition de réussite du développement du "réseau blanc cyclable", plus qu'un simple nombre de kilomètres entretenus. Nous recommandons que cette continuité soit assurée dès la première année, même sur un réseau embryonnaire.

Enfin, le plan de développement précise vouloir "conscientiser les automobilistes à la pratique du vélo d'hiver" (p. 46). Les conflits d'usages sont en effet plus fréquents l'hiver avec la nécessité plus grande de partager la chaussée. Nous sommes intéressés à connaître comment la Ville souhaite mettre en oeuvre cette action et offrons notre collaboration pour l'élaboration de potentielles campagnes en partenariat avec d'autres organismes.

Enfin, la durée de la saison cyclable n'est pas mentionnée dans la politique malgré son lien avec l'hiver. Dans la mesure où le déneigement des voies cyclables est défini dans cette Politique de viabilité hivernale, la prolongation de la saison cyclable n'aurait pas d'impact sur les obligations de déneigement. Elle rendrait les déplacements à vélo sécuritaires, et donc plus populaires, pendant une plus longue période. Nous demandons à ce que cette action, déjà mentionnée dans la Vision des déplacements vélo, soit enfin mise en place.

Crédits

Recherche et rédaction:

Clément Derym, chargé de recherche en aménagement

Coordination et révision:

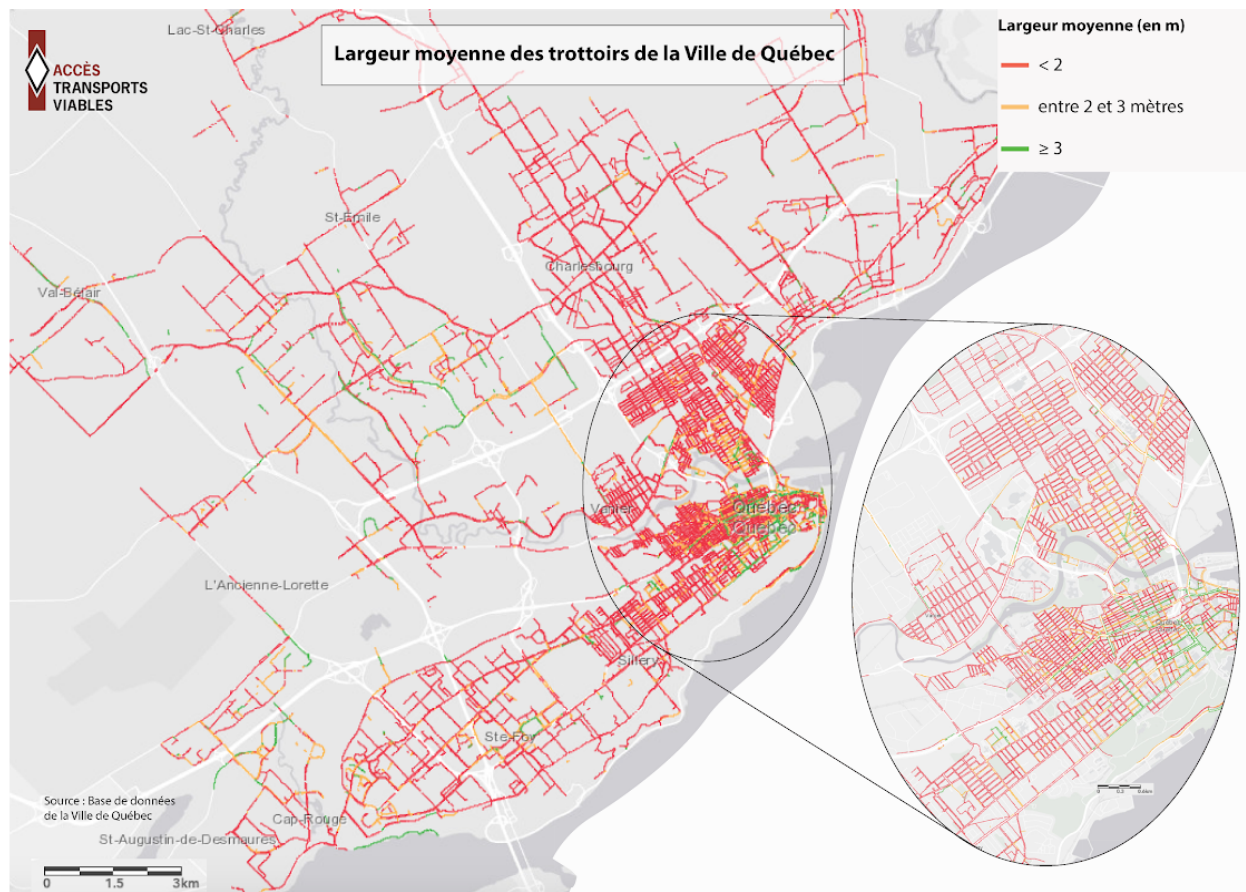
Étienne Grandmont, directeur général

² Heinen et al., *Commuting by bicycle - An overview of the literature*, 2010, p 42.

Annexe 1 - Carte des largeurs de trottoirs de la Ville de Québec

Publiée dans [Aménagements temporaires pour les transports actifs et lutte contre la COVID-19](#), envoyé à la Ville de Québec et la Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale, mai 2020.

Lien vers la carte interactive [ici](#).



Annexe 2 - Fiche déneigement

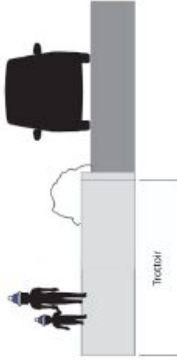
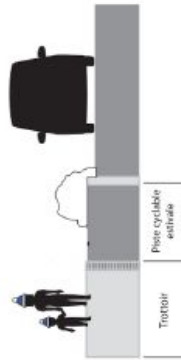
Publiée dans [Pour un transport en commun ambitieux dans la région de Québec](#), mémoire présenté au Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement sur le projet de construction d'un tramway de Québec, juillet 2020, p 49.

Options de bonification de l'insertion du tramway sur le boulevard René-Levesque

Constats

- Une bande de stockage de la neige sur chaussée est prévue le long du boulevard René-Lévesque (1 mètre sur chaussée, et 0,2 mètres sur trottoir)
- Cet espace sera **sous-utilisé** :
 - l'hiver car il ne sert qu'à stocker temporairement la neige provenant de la chaussée, entre la phase de déblaiement et la phase d'enlèvement de chaque opération de déneigement,
 - l'été car il ne sert à aucun usager de l'espace public.
- Cette sous-utilisation se traduit par :
 - une **vitesse automobile plus élevée** du fait de la largeur importante de la chaussée,
 - une **perte d'opportunité pour d'autres usages** : cet espace sous-utilisé, c'est autant d'espace en moins pour les modes actifs et des usages urbains avenants et sécuritaires.

Options de bonification	Description technique	Avantages / enjeux
1 / Modifier le système de déneigement pour supprimer la bande de stockage de la neige sur chaussée	La future configuration du boulevard permettra une consolidation des opérations de déneigement sur l'ensemble des voies (tramway, chaussée, trottoir) en raison de l'absence de stationnement et d'obstacle majeur. Il pourrait y avoir simultanément : - déblaiement des voies du tramway vers la chaussée, - déblaiement du trottoir sur la chaussée, - enlèvement de la neige sur la chaussée. Lors d'une accumulation importante (+ de 10cm), la neige est enlevée directement par une souffleuse de la largeur de la voie, soit 3 mètres. Lors d'une accumulation moins importante, <u>une simple déneigeuse peut faire rouler la neige</u> jusqu'à des lieux désignés, en dehors de la voie, pour qu'elle soit ensuite rapidement enlevée. A noter que certains modèles de puisards en latéral, partiellement intégrés à la bordure, permettent de laisser libre les surfaces de roulement de la chaussée. Exemple : dans les secteurs denses de Tromsø en Norvège, malgré les 7 mètres de précipitations neigeuses par an, les opérations de déneigement enlèvent immédiatement la neige accumulée sur les trottoirs et la chaussée.	Réduction de la largeur de l'emprise totale du futur boulevard de 2 mètres, permettant de préserver plus aisément la canopée existante Renouvellement ou adaptation des véhicules de déneigement, et changement des méthodes du service déneigement de la Ville de Québec pour ce tronçon prioritaire L'enlèvement immédiat par une souffleuse sur la chaussée est plus lent que le passage d'une "gratte" Pour une opération de déneigement consolidée sans stockage, les besoins humains sont plus importants. Voir pour exemple le premier scénario d'opération d'enlèvement de neige à St-John's, p 94

2 / Optimiser l'usage de cette bande de stockage, en l'aménageant en trottoir élargi ou en piste cyclable de sorte à la rendre utile hors hiver	Plutôt que d'être intégrée à la chaussée, la bande de stockage peut être aménagée en élargissement de trottoir (1), ou en piste cyclable unidirectionnelle séparée de la chaussée (2). A noter qu'une lame courte de déneigement (ici 3 mètres) a plus de puissance et permet de pousser la neige au delà de la bordure. Pour l'enlèvement de la neige, deux options se présentent : - passage d'une souffleuse directement sur la bande de stockage, - rabattage de la neige vers la chaussée avant passage d'une souffleuse. 1 - Élargissement du trottoir Le trottoir est élargi à 2,5m, et la bande de stockage est située sur le trottoir.  2 - Piste cyclable unidirectionnelle séparée Le trottoir est réduit (minimum 1,5m), et une piste cyclable est ajoutée. La bande de stockage est située sur la piste cyclable et n'impacte pas le trottoir, tel que présenté dans le rapport sur le réseau cyclable hivernal à Québec de Vélo Québec (figure 18, page 33). La piste cyclable est fermée l'hiver, et le cours d'eau est entre la chaussée et la piste cyclable.  Exemples : - le réaménagement du Boulevard Chaudière par la Ville de Québec est conçu avec 3 niveaux pour 3 usages, et un cours d'eau au niveau d'une bordure biseauté entre la chaussée et la piste cyclable. - A Montréal, la neige de la chaussée est accumulée temporairement sur des pistes cyclables unidirectionnelles séparées de 2,5m. Dans ce cas de piste cyclable très large, la circulation cyclable est permise.	Dans les deux cas : - mutualisation de l'espace de stockage de la neige venant du trottoir et de la chaussée, - réduction potentielle de la largeur d'emprise totale du boulevard 1 - Élargissement du trottoir Réduction de la largeur d'emprise totale de 1m. Des trottoirs larges sur boulevard permettent de multiples usages qui s'adaptent aux contraintes de l'hiver (exemple de design hivernal à Edmonton, page 42) 2 - Piste cyclable unidirectionnelle séparée Réduction de la largeur d'emprise totale, si la piste cyclable est inférieure à 1,5m. Bonification de l'axe cyclable Est-Ouest de la Haute-Ville, avec un itinéraire plus rapide hors hiver (premier motif d'usage du vélo) Alternative efficace en cas de problèmes ponctuels de capacité du tramway Gestion des attentes des cyclistes hivernaux, en clarifiant que seul le corridor Père Marquette a vocation à être déneigé. Pas de coûts de remise en place de délinéateurs au printemps.
---	--	---