

Ville de Québec

Politique de viabilité hivernale

Commentaires de la Coop Roue-Libre



Septembre 2020

PRÉSENTATION DE LA COOP ROUE-LIBRE

La Coop Roue-Libre est l'un des plus importants ateliers de réparation en libre-service au Québec et le plus important atelier vélo universitaire au Québec. Depuis sa création il y a plus de dix ans, la coopérative a su diversifier ses activités auprès des cyclistes de la région de Québec et a acquis une solide réputation. Notre coopérative de solidarité rassemble plus de 3 200 membres utilisateurs et trois membres de soutien : la Confédération des associations d'étudiantes et d'étudiants de l'Université Laval (CADEUL), l'Association des étudiantes et étudiants de Laval inscrits aux études supérieures (ÆLIÉS) et la Coopérative Zone.

Située sur le campus de l'Université Laval, la Coop Roue-Libre vise à rendre autonomes et responsables ses membres dans l'entretien, la réparation et l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Cette entreprise d'économie sociale veut ainsi contribuer à l'augmentation de la pratique du vélo dans la ville de Québec et sa région. Dans cette même optique, la coopérative aspire à devenir une des références en matière de cyclisme utilitaire dans la province.

Dans la continuité de ses contributions précédentes auprès de la Ville, et notamment sur la Vision des déplacements à vélo en 2016, elle soumet à la Ville de Québec ces commentaires, basés sur la connaissance et la pratique de ses membres. Forts de notre expertise-utilisateurs, **nous proposons de contribuer et collaborer avec la Ville à l'augmentation de la pratique du vélo utilitaire dans la région, y compris en contexte hivernal**. La Coop Roue Libre poursuivra un travail spécifique avec ses membres et d'autres organismes sur l'évolution de la politique de viabilité hivernale, et sur la prochaine Vision des déplacements à vélo.



Photo 1 - L'atelier en libre-service de la Coop Roue-Libre

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Québec compte une communauté de cyclistes dynamiques et passionnés, dont la Coop Roue- Libre (CRL) est l'un des fiers représentants, et qui a vocation à continuer à grandir d'année en année et sur toutes les saisons. Nous croyons que **la CRL contribue à la pratique sécuritaire du vélo hivernal** en offrant des formations sur le vélo hivernal aux cyclistes de la région ainsi qu'en mettant à leur disposition un atelier de réparation ouvert à l'année.

Le cyclisme utilitaire : une priorité renouvelée

Le vélo, alternative sérieuse à l'auto-solo et complémentaire au transport en commun, est avant tout un moyen de déplacement dont le développement est essentiel et stratégique pour faire face aux problématiques actuelles, au premier rang desquelles la santé et l'environnement. La demande est en croissance depuis de nombreuses années et a bondi à plus court terme. Une nouvelle impulsion de l'offre cyclable doit ainsi répondre à ce besoin renouvelé.

La pandémie de Covid-19 a durement frappé Québec, ce que nous rappelle chaque jour la hausse des contaminations. Or, de nombreux spécialistes en santé ont démontré que **le vélo représente un des moyens les plus sécuritaires pour se déplacer**¹. À la fois parce que, mode de déplacement solitaire et permettant de respecter la distanciation sociale, il diminue drastiquement le risque de transmission du virus, par rapport au transport collectif mais aussi à l'auto. En effet, le virus se transmettant principalement par gouttelettes sur de petites distances, le risque de transmission à vélo est quasi nul². Également car, contrairement au transport en commun et à l'auto, le cycliste a un risque beaucoup plus réduit d'être contaminé par un contact avec les surfaces³. Mais aussi car le transport en commun autant que l'auto occasionnent des changements de température rapides entre l'extérieur et l'intérieur, d'autant plus forts en hiver. Ces changements fragilisent l'organisme et sont propices au développement du virus; tandis que le cycliste, en restant à la même température durant tout son trajet, une température qui ne permet pas au virus d'être actif, se protège et protège les autres.

En outre, la dernière année a également rappelé, par l'augmentation de fréquence des événements climatiques extrêmes, tels que les alternances gel-dégel, les canicules, les sécheresses ou les feux de forêt, l'importance et l'urgence du changement climatique. Le vélo représente un moyen de transport respectueux de l'environnement, qui ne contribue pas aux émissions de gaz à effet de serre ou de particules fines, tout en favorisant une meilleure santé générale de leurs usagers. Pour ces raisons, **le vélo fait de plus en plus d'adeptes à Québec jusqu'en hiver**, ce qui s'est traduit dans les consultations menées par la Ville par une demande de valorisation du vélo comme moyen de déplacement utilitaire. Ceci conduit à repenser la mise à disposition de voies cyclables hivernales et leur sécurisation.

¹ *Der Spiegel*, "Warum Radfahren gleich doppelt schützt" (Pourquoi le vélo offre une double protection), Stefan Weißenborn, 18 mars 2020, <https://www.spiegel.de/auto/corona-krise-warum-fahrradfahren-gleich-doppelt-schuetzt-a-46196d09-4aa4-4041-97e3-1fd1ff094c3f> (consulté le 28 septembre 2020)

² Comme le rappelle le Dr Michael Barczok, pneumologue d'Ulm en Allemagne et membre de l'Association fédérale allemande des pneumologues, de la médecine du sommeil et de la médecine respiratoire, dans l'article du Spiegel.

³ Ainsi que l'explique le biostatisticien Gerd Antes, ancien chef du centre Cochrane de l'hôpital universitaire de Fribourg (Allemagne), dans le même article.

La viabilité cyclable hivernale, un levier majeur à activer

Pour rendre cette alternative viable toute l'année, **la constitution d'un "réseau blanc" est un levier essentiel**, comme nous l'avons avancé dans notre contribution de 2016⁴. 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.

CONSTATS ET RECOMMANDATIONS SUR LA POLITIQUE

L'amélioration du niveau service général du déneigement, au niveau des seuils de déclenchement ou du nombre de trottoirs déneigés, est une **bonne nouvelle pour l'ensemble des usagers de l'espace public** dont les cyclistes qui vont en bénéficier.

Sur le volet cyclable, la vision à terme serait pour nous celle d'un "réseau blanc" sécuritaire, étendu et connecté.

Viabilité hivernale projetée

La Coop Roue Libre souligne l'étape supplémentaire que constitue la Politique de viabilité hivernale pour la constitution d'un "réseau blanc" cyclable. Le projet pilote du corridor Père-Marquette lors de l'hiver 2019-2020 a répondu à un véritable besoin d'infrastructures hivernales sécuritaires sur l'axe est-ouest, stratégique pour la haute-ville. Nous saluons le choix de pérenniser cette initiative. Il a par ailleurs bénéficié à un nombre important de nos membres qui ont globalement apprécié l'expérimentation et la possibilité de collaborer à la mise en oeuvre par des commentaires.

L'objectif d'**étendre le réseau sur 51 km est un jalon intéressant**, mais au delà de ce chiffre il nous paraît important de mentionner certains principes directeurs et méthodologiques pour le développement du réseau.

Principes directeurs

L'entretien de voies cyclables l'hiver implique une priorisation des axes les plus stratégiques et fréquentés par les cyclistes hivernaux. La Ville annonce dans sa politique la mise à jour annuelle des tronçons à déneiger, ce qui va dans le sens d'une priorisation selon les besoins. La condition est que la communauté cycliste, actuelle ou en devenir, soit associée à cet exercice annuel d'évaluation et de priorisation.

Aussi, **le succès d'un réseau cyclable hivernal dépend moins de sa simple existence que, comme en temps estival, de la continuité du réseau cyclable**⁵. Or, à ce jour les voies cyclables dédiées bénéficiant du déneigement sont le corridor Père-Marquette et la piste de Pierre Bertrand entre Desrochers et

⁴<https://cooprouelibre.com/2016/02/23/memoire-consultations-sur-la-vision-des-deplacements-a-velo/>

⁵ Heinen et al., Commuting by bicycle - An overview of the literature, 2010, p 42.

Lebourgneuf⁶. Ce dernier constitue un tronçon isolé, non continu, et nous recommandons de prévoir dès le prochain hiver un entretien continu, par exemple jusqu'à Marie de l'Incarnation pour les trajets vers le campus universitaire. Les côtes sont également des éléments clés de la continuité du réseau, et sont d'ailleurs l'objet de "normes de services plus élevées" dans les engagements généraux de la Politique de viabilité hivernale. Les largeurs déneigées, et donc parfois les bandes cyclables, font partie du curseur d'un niveau de service. À ce titre la côte de la Pente-douce, grandement utilisée pour se rendre sur le campus universitaire, est souvent pointée par nos membres pour son niveau d'entretien insuffisant l'hiver, ne permettant pas de franchir la côte sur la bande cyclable de manière sécuritaire.

Méthodologie rétroactive

Le principal enseignement du projet pilote passé est le **succès de la méthodologie collaborative employée**. La consultation citoyenne et la mise en commun des connaissances sont primordiales dans l'élaboration de politiques publiques, à la fois pour les rendre les plus pertinentes possibles et pour générer de l'appropriation. CRL voit très positivement la poursuite de potentielles expérimentations annoncées par la Ville.

Plus particulièrement, le volet collaboratif de l'expérimentation pourrait s'appliquer à la fois à la priorisation annuelle (voir plus haut), et au type d'entretien (voir plus bas). Cela viendrait en droite ligne de l'engagement "d'accorder une plus grande place aux besoins des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun" (p. 20), et **renforcerait l'implication de la communauté cycliste**, à laquelle la CRL est désireuse de contribuer.

Dans ce cadre, la CRL souhaiterait que l'ensemble des données recueillies soient rendues publiques, y compris les retours des usagers (dont les cyclistes). La carte actualisée du déneigement proposée par la Ville est un outil essentiel, et devrait à notre sens être non seulement interactive mais aussi collaborative à la manière du projet pilote.

Sécurité et efficacité

Avec la neige et le verglas, qui créent des conditions de danger accrues en hiver pour les cyclistes, la sécurité des cyclistes passe par un aménagement de voies réservées aux vélos, telles que les bandes cyclables sur la route ou les pistes cyclables hors route. Pour permettre aux habitants de continuer à se rendre à vélo à leur lieu de travail ou d'études durant l'hiver, la Ville propose de déneiger ou de damer certaines voies cyclables ou corridors partagés avec les piétons. CRL appuie cette proposition et offre son concours pour définir de manière plus précise les rues et corridors prioritaires empruntés par les cyclistes au quotidien.

En outre, il serait intéressant de mener plusieurs projets pilotes sur certaines voies cyclables afin de déterminer quelle technique, du damage ou du déneigement, est la plus appropriée sur ces voies. CRL propose à la Ville de prolonger son projet de cartographie interactive des déplacements à vélo initié sur le projet MonTrajet et le projet pilote du corridor Père-Marquette. Ceci permettrait ainsi aux cyclistes : à la fois d'indiquer les rues qu'ils empruntent chaque jour et donc de renseigner la Ville sur les déplacements à vélo quotidiens les plus achalandés, mais aussi de **donner des rétroactions au fur et à**

⁶ <https://www.journaldequebec.com/2020/09/08/la-ville-de-quebec-promet-plusieurs-ameliorations-au-deneigement>

mesure sur le déneigement opéré, avec l'état de la chaussée ou de la piste, l'impact des fondants/abrasifs sur le déplacement (ceux-ci étant par ailleurs très corrosifs pour les vélos) et la satisfaction vis-à-vis de l'infrastructure associée. Continuer à opérer cette carte interactive offrirait donc à la Ville un grand ensemble de données sur les déplacements à vélo, sans mesures nouvelles à mettre en place, ainsi qu'une aide pour définir de façon plus appropriée le réseau cyclable à privilégier en hiver et améliorer en continu ses opérations.

Enfin, le plan de développement précise vouloir "conscientiser les automobilistes à la pratique du vélo d'hiver" (p46). Les conflits d'usages sont en effet plus fréquents l'hiver avec un partage de la chaussée plus contraint. 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 les organismes tels que la CRL, Accès transports viables, la Table de concertation vélo des conseils de quartiers ou la Société de l'assurance automobile du Québec, pour assurer un maximum d'impact chez la population.

Prolongement de la saison cyclable

La durée de la saison cyclable n'est pas mentionnée dans la politique. Elle est pourtant liée à la saison hivernale, et notamment à la manière de gérer les obligations de déneigement. Dans la mesure où le niveau de service d'entretien des voies cyclables est défini dans cette politique, il nous paraît pertinent de **délimiter la saison cyclable de manière plus étendue et flexible**.

CONCLUSION

Il va sans dire qu'en tant qu'organisme ayant pour mission de favoriser et promouvoir le cyclisme utilitaire, la Coop Roue-Libre offre sa plus entière collaboration à la Ville de Québec pour voir à l'élaboration et à la mise en oeuvre de l'ensemble des politiques touchant le vélo utilitaire. Les membres de la Coop, par leur nombre et leur longue pratique du vélo, représentent une expertise-utilisateurs utile à la Ville pour l'aider à définir les modalités de ce réseau cyclable blanc. Nous espérons que la Ville de Québec sera ouverte aux rétroactions fréquentes et collaboratives, notamment avec la communauté cycliste qui a beaucoup à apporter à Québec.

AUTEUR-TRICE

Clément Derym, administrateur de la Coop Roue-Libre
Liane-Clarisse Mouchon, membre de la Coop Roue-Libre

COORDONNÉES

Coop Roue-Libre
2320, rue de l'Université Québec (Québec)
Québec, G1V 0A6
info@cooprouelibre.com
www.cooprouelibre.com