



RÉSEAU CYCLABLE DANS LE QUARTIER DE VANIER

ANALYSE DE L'ACTUEL ET PROPOSITIONS DE BONIFICATIONS

Présenté par le
Conseil de Quartier de VANIER



Adopté par le Conseil de quartier de Vanier le 14 décembre 2021.

Résolution no 21-CA-045

Table des matières :

1- <u>Mise en contexte</u>	3
2- <u>Réseau actuel</u>	3
3- <u>Vision de la ville</u>	5
4- <u>Proposition de bonification</u>	6
4.1-Objectifs	6
4.2-Les grandes lignes	6
5- <u>Détails des propositions</u>	7
5.1- Axes nord-sud :	
5.1.1 : Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Bélanger	8
5.1.2 : Aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Santerre et transformation du chemin Napoléon-Grondin	9
5.1.3 : Aménagement d'une piste cyclable sur la rue Soumande	10
5.1.4 : Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Plante	11
5.1.5 : Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Godin	12
5.1.6 : Transformation du corridor de l'aqueduc	13
5.1.7 : Transformation de la bande Cyclable sur le boulevard Père-Lelièvre	13
5.1.8 : Aménagement d'une piste sur la rue Champagnat	14
5.2- Axes est-ouest :	
5.2.1 : Aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard Wilfrid-Hamel	15
5.2.2 : Aménagement d'une piste cyclable le long de la voie ferrée, de la rue Soumande au boulevard Pierre-Bertrand	16
5.2.3 : Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Chabot	18
5.2.4 : Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Samson	19
5.2.5 : Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Nolin	19
5.2.6 : Connexions avec l'avenue Godin et le Bd Pierre-Bertrand	20
5.2.7 : Aménagement d'une piste cyclable le long des lignes d'Hydro-Québec	21
6- <u>Résumé en ordre de priorité et recommandation globale</u>	22
7- <u>Conclusion</u>	23

1- Mise en contexte

La saison estivale de 2020 a été marquée par un engouement sans précédent pour la pratique du vélo. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : au printemps 2020 (mars à juin), la Ville de Québec a enregistré 123400 passages cyclistes sur la piste cyclable de la rivière Saint-Charles, contre 82887 pour la même période en 2019, soit une hausse d'environ 50%¹. Ainsi, l'intérêt croissant pour cette activité a souligné certaines limites capacitaires des infrastructures existantes, notamment dans les parcs et les pistes cyclables, mais également les manques de liens sur le réseau. C'est pourquoi nous sommes convaincus de l'importance de créer de nouveaux espaces cyclables afin de permettre aux usagers.es de circuler de manière sécuritaire tout en répondant aux besoins de plus en plus nombreux pour les déplacements actifs.

Rappelons que plusieurs arguments militent en faveur de la création d'aménagements favorables à la pratique des transports actifs. D'abord, la marche et le vélo sont reconnus par la Ville de Québec à la fois comme des moyens de transport et comme des loisirs. La vision des déplacements à vélo 2016-2020 ainsi que la prochaine vision de la mobilité active en font foi.

Ensuite, l'Institut National de la Santé Publique du Québec (I.N.S.P.Q.) recommande depuis plusieurs années la mise en place d'infrastructures piétonnes et cyclables comme intervention prometteuse². En effet, les activités physiques contribuent à garder un bon équilibre mental et une bonne santé physique, en autant que les infrastructures le permettent.

Enfin, les infrastructures cyclables créent de la sécurité, d'autant plus aux abords des écoles et des lieux d'activités. Cette sécurité induite fait en sorte d'augmenter les déplacements actifs. Si rien n'est fait en ce sens, les déplacements en automobile seront toujours priorisés, en particulier près des grands axes de circulation automobile.

C'est pourquoi il est temps d'agir dès maintenant en faveur des cyclistes afin d'inciter la population à des comportements de déplacements durables.

2- Réseau actuel des pistes cyclables dans le quartier de Vanier:

Le réseau cyclable actuel dans le quartier Vanier est très succinct :

- Il existe un **axe nord-sud sur le Boulevard Pierre-Bertrand**. Deux types d'aménagements cyclables se trouvent sur cet axe puisqu'une piste cyclable est présente entre l'autoroute A40 et la rue Samson et une bande cyclable prend le relais jusqu'au boulevard Wilfrid-Hamel. Ce boulevard (Route 358) étant un axe important de circulation automobile, il représente un danger pour les cyclistes, particulièrement le tronçon de bande cyclable unidirectionnelle, puisque les cyclistes s'y retrouvent moins protégés. Cet axe est tout de même très utilisé.

¹ <https://www.lesoleil.com/actualite/la-capitale/beau-temps-et-deconfinement-achalandage-en-forte-hausse-sur-les-pistes-cyclables-de-quebec-ffc95782bbede84d5f3e90c6987af8bd>

² I.N.S.P.Q. – Les aménagements cyclables : un cadre pour l'analyse intégrée des facteurs de sécurité – Avril 2009

- Le second **axe (une bande cyclable bidirectionnelle) nord-sud se situe sur l'avenue Glazier** jusqu'à la voie ferrée. Cet axe est connecté d'est en ouest vers le Boulevard Pierre-Bertrand via la rue Victor-Delamarre. Par ailleurs, des véhicules sont régulièrement stationnés sur la bande cyclable, empêchant les cyclistes de l'utiliser en toute sécurité.
- Il y a un troisième **axe est-ouest sur la rue Beaucage** (bande cyclable unidirectionnelle), donc uniquement dans le secteur sud du quartier, qui se prolonge sur la rue Monseigneur-Plessis jusqu'à la rue Bourdages. Cette bande cyclable vient se connecter au parc linéaire de la Rivière Saint-Charles et à la passerelle des Trois-Sœurs et permet de rejoindre le quartier Saint-Sauveur.
- Enfin, il existe une **bande cyclable sur le boulevard Hamel** (Route 138) entre le boulevard Père-Lelièvre et la rue du pont Scott. Cet axe est également très fréquenté par les automobilistes et représente donc un danger important pour les cyclistes.

Ainsi, si l'on se fie uniquement aux voies cyclables aménagées par la Ville de Québec, les résidents.es qui sont au nord de la voie ferrée et qui souhaitent se diriger vers le sud, où se trouvent les zones d'activités, doivent obligatoirement faire un détour par le boulevard Pierre-Bertrand.

De plus, le secteur sud du quartier Vanier n'est traversé que par un seul axe est-ouest si l'on considère que le boulevard Wilfrid-Hamel n'est que partiellement aménagé. Il y a donc un manque de voies dans ce secteur, car **l'intérêt des voies de transport actif est de connecter les zones d'habitation aux zones d'activités**. Enfin, les bandes cyclables ne sont pas suffisamment sécuritaires sur les artères importantes que sont le boulevard Pierre-Bertrand (au sud de la rue Samson), le boulevard Wilfrid-Hamel et le boulevard Père-Lelièvre.

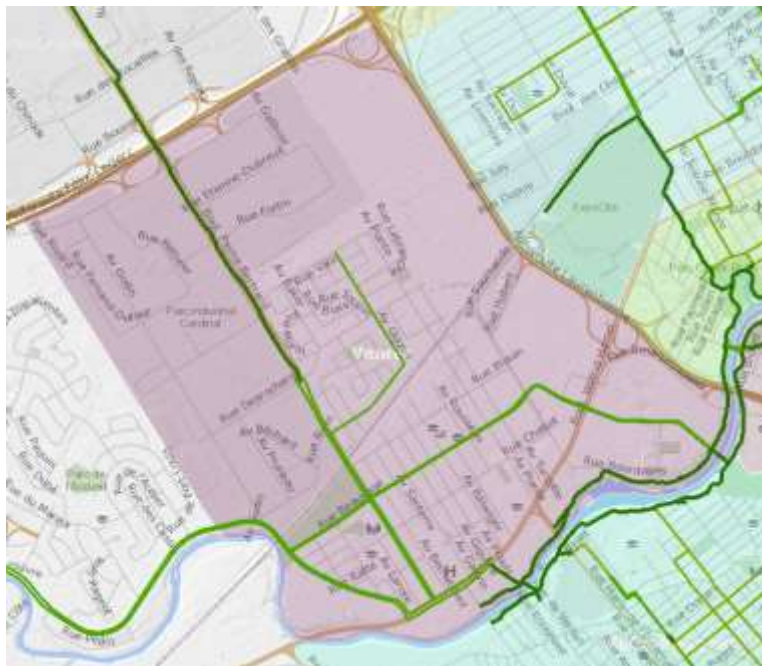


Figure 1- Réseau actuel des pistes cyclables dans le quartier de Vanier
 (Les passages piétons aux abords de la voie ferrée, ainsi que le chemin Napoléon-Grondin (Aqueduc souterrain) qui sont également utilisés par les cyclistes ne sont pas représentés sur la carte ci-dessus).

3- Constat sur la Vision d'aménagement du pôle urbain Wilfrid-Hamel Laurentienne

La vision d'aménagement du pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne de la Ville de Québec propose des axes de transports actifs à prioriser³ dans le but d'améliorer l'interconnexion entre Vanier et les quartiers limitrophes au sud et à l'est⁴. Si cela est effectivement nécessaire, cela reste insuffisant. En effet, en plus des connexions aux abords du quartier, **il est primordial que ces axes pénètrent également au cœur des quartiers résidentiels pour rejoindre les résidents.es mais aussi que ces axes permettent de rejoindre les secteurs d'activités** que sont les pôles Fleur-de-Lys et ExpoCité, ainsi que le secteur industriel situé au nord du quartier. L'exemple de la piste cyclable de la Rivière Saint-Charles est parlant puisque, bien que très pratique, elle reste difficilement accessible pour les résidents.es du nord de la voie ferrée.

Il est également à noter qu'il y a une volonté d'améliorer l'accès aux espaces verts, eux aussi situés aux abords du quartier. Il serait judicieux de créer un grand parc dans Vanier. Hydro-Québec possède d'ailleurs un certain nombre de terrains vacants dans le quartier.

De plus, la Ville de Québec projette la création d'un axe prioritaire qui semble à première vue pertinent (voir section surlignée en jaune ci-dessous).



Figure 2- Réseau cyclable actuel et projeté

³ Vision d'aménagement – Pôle Urbain Wilfrid-Hamel Laurentienne, Ville de Québec, Juin 2021, p.42

⁴ Vision d'aménagement – Pôle Urbain Wilfrid-Hamel Laurentienne, Ville de Québec, Juin 2021, p.20-21

Cette section semble passer au nord de la voie ferrée, ce qui nécessite l'ajout d'une traverse sécurisée ou d'une passerelle au-dessus de l'autoroute Laurentienne. Si le boisé situé sur le terrain d'hydro-Québec (lot #1944261-P2) était transformé en parc, la passerelle serait effectivement un atout indéniable pour les résidents.es du quartier de Lairet. Cependant, les résidents.es de Vanier habitant au nord de la voie ferrée ont besoin d'un accès actif vers les commerces de la rue Soumande, en particulier vers le Super C. Nous y reviendrons ultérieurement.

Rajoutons qu'il est décevant de **constater qu'un seul aménagement est prévu par la Ville de Québec au sud de la voie ferrée**. Faut-il y voir un manque d'ambition de la Ville de Québec pour le quartier Vanier et ses résidents.es ?

4- Propositions de bonification des pistes cyclables :

4.1- Objectifs

Le quartier Vanier est adjacent au parc linéaire de la Rivière Saint-Charles, qui présente un fort achalandage de cyclistes et de piétons tout au long de la saison estivale. Situé à l'extrême sud du territoire, ce dernier représente le principal lien cyclable entre les quartiers limitrophes, dont les quartiers centraux de la Ville de Québec (Vieux-Limoilou, Saint-Sauveur). Or, certaines barrières anthropiques y limitent l'accès, dont l'autoroute Laurentienne, la rivière St-Charles et le boulevard Wilfrid-Hamel. Ce dernier s'avère particulièrement inhospitalier pour les cyclistes en raison :

- du volume élevé de circulation,
- de la vitesse pratiquée par les automobilistes,
- des larges intersections et
- de l'absence d'aménagement cyclable.

Par ailleurs, le réseau cyclable dans le quartier Vanier offre peu de connectivité avec la piste cyclable de la Rivière Saint-Charles et impose des détours considérables aux utilisatrices et utilisateurs.

De plus, le quartier Vanier est actuellement coupé des quartiers Lairet et Duberger-Les-Saules. L'aménagement de liens est-ouest permettraient donc de **créer un trait d'union entre ces différents quartiers** tout en permettant à leurs résidents.es de rejoindre les secteurs d'activités que sont les centres d'achats et de loisirs mais aussi le secteur industriel situé au nord du quartier.

4.2- Les grandes lignes

Des manquements ont été constatés dans le sens nord-sud passant dans les zones habitées, mais également dans le secteur est du quartier. Les avenues Soumande, Bélanger et Santerre semblent tout à fait convenir à des aménagements cyclables, puisque ces avenues permettent de se connecter au réseau cyclable de la Rivière Saint-Charles au sud et de remonter jusqu'à la voie ferrée.

La voie ferrée étant par ailleurs dans l'axe est-ouest, il semble tout naturel d'y voir un corridor sécuritaire pour le transport actif, d'autant plus qu'il existe une piste cyclable qui la longe du côté du quartier Lairet. Ce corridor viendrait créer une connexion inter-quartier, qui nous apparaît indispensable, de l'avenue du Colisée au boulevard Père-Lelièvre. De plus, cet espace pourrait être aménagé comme le parc linéaire de la Rivière Saint-Charles, soit en un corridor verdoyant permettant ainsi de combiner des besoins en transport actif et en réduction des îlots de chaleur.

De même, l'aménagement cyclable du Boulevard Wilfrid-Hamel devrait être prolongé du boulevard Père-Lelièvre jusqu'au site du Grand Marché de Québec. L'axe est-ouest pourrait aussi être bonifié en facilitant le déplacement sur la rue Chabot autour de laquelle se trouve plusieurs points d'intérêts, que ce soit le bureau d'arrondissement, l'école Notre-Dame-du-Canada ou le centre communautaire à l'ouest ou l'aréna Patrick-Poulin à l'est.

Hormis sur le Bd Pierre-Bertrand, le secteur industriel situé au nord du quartier est dépourvu de tout aménagement facilitant les déplacements à vélo. Il est nécessaire d'augmenter l'offre des possibilités, aussi bien dans le sens nord-sud que dans le sens est-ouest. Il faut également faciliter les accès avec les zones résidentielles de Vanier et de Duberger-Les Saules

Enfin, la bande cyclable située sur le boulevard Père-Lelièvre pourrait être réaménagée afin d'améliorer sa sécurité.

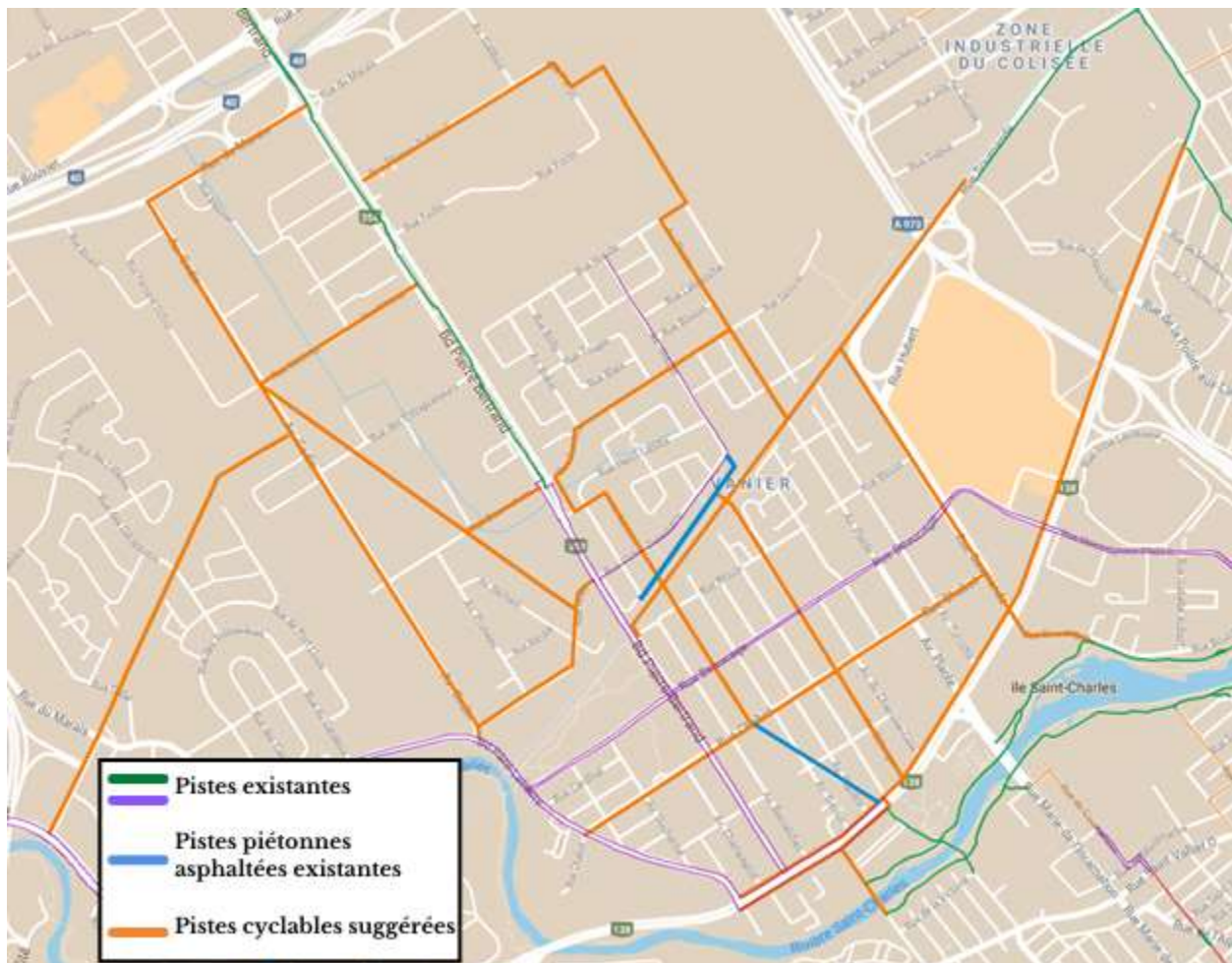


Figure 3-Proposition de bonification du transport actif dans le quartier de Vanier.

Sur la carte ci-dessus, les voies piétonnes près de la voie ferrée et le long du chemin Napoléon-Grondin ont été tracées (en bleu) afin de mieux visualiser les possibilités de déplacements. Ces dernières étant asphaltées, elles constituent déjà dans les faits des pistes partagées avec les piétons.

5- Détail des propositions :

5.1-Axes nord-sud

5.1.1- Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Bélanger

Cette bande cyclable bidirectionnelle permettrait de rejoindre la piste cyclable de la Rivière Saint-Charles à la piste est-ouest de la voie ferrée (voir plus bas). Cela faciliterait également l'accès à certains lieux de destination locaux (école primaire et secondaire, aréna, bureau d'Arrondissement, piste cyclable de la rue Beaucage qui rejoint le secteur Fleur-de-Lys). Facile à mettre en place par l'interdiction de stationner d'un des deux côtés de la large chaussée, cet aménagement aurait pour effet d'accroître la connectivité du réseau cyclable dans le quartier : prolongement direct vers la rivière Saint-Charles au sud, lien au nord de Vanier par les traverses des rues Bélanger et Santerre. Pour maximiser les retombées d'un tel aménagement, il serait pertinent de sécuriser davantage l'intersection de l'avenue Proulx avec le boulevard Wilfrid-Hamel. A noter qu'il y a plus de circulation automobile sur l'avenue Proulx que sur l'avenue Bélanger.

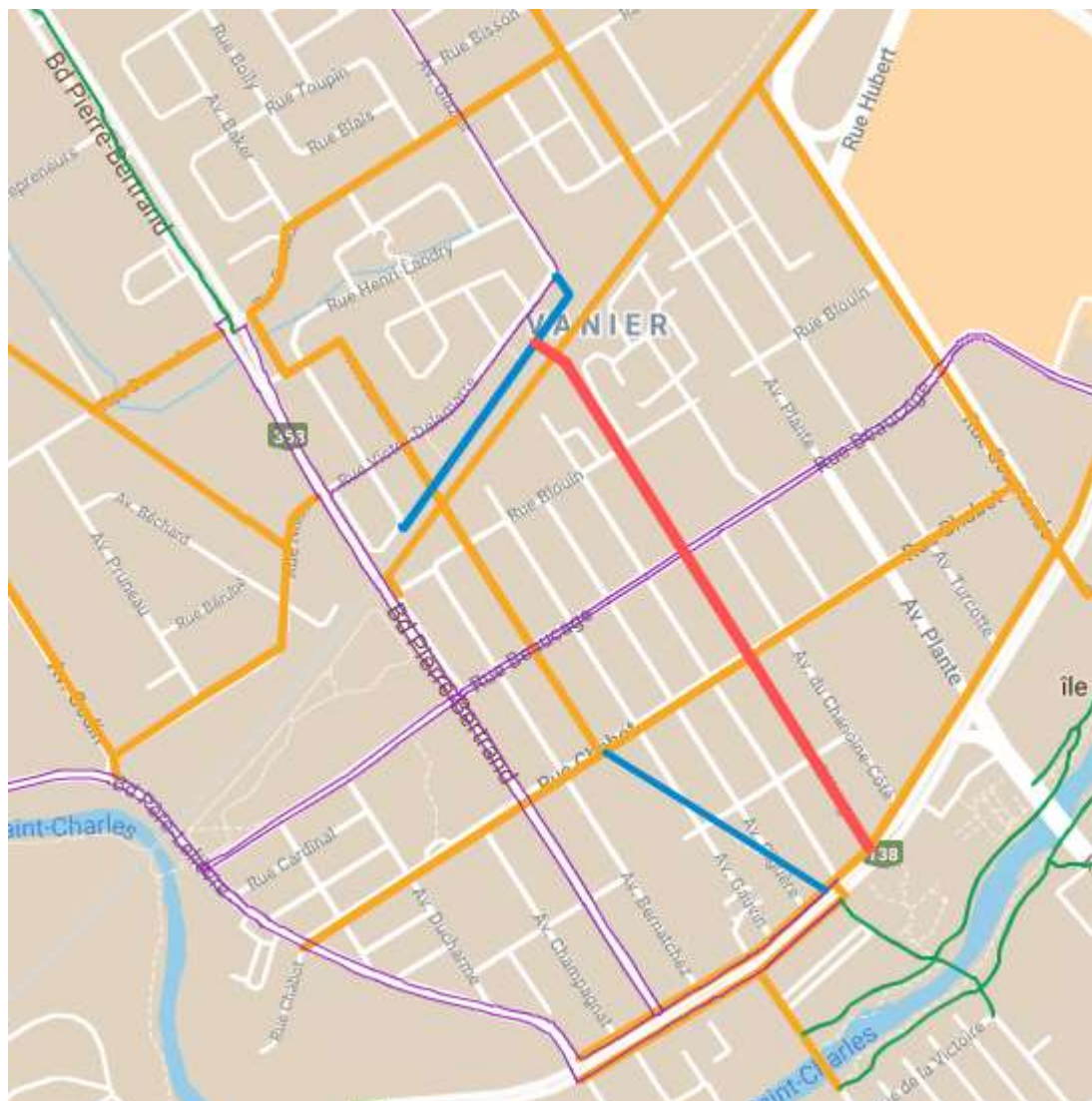


Figure 4- Bande cyclable bidirectionnelle sur l'avenue Bélanger (en rouge)

5.1.2 Aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Santerre et transformation du chemin Napoléon-Grondin

Grondin

Le chemin Napoléon-Grondin, qui surplombe l'aqueduc, est actuellement piétonnier. Il est connecté au sud au réseau de la rivière St Charles. En le transformant en piste cyclo-piétonne et en créant une piste sur l'avenue Santerre jusqu'à la rue Latulippe, un second axe nord-sud serait créé et viendrait se connecter à la piste du Boulevard Pierre-Bertrand.

Il est à noter que la piste en site propre du boulevard Pierre-Bertrand (Route 358) s'arrête au niveau de la rue Samson. Elle se transforme ensuite en bande cyclable unidirectionnelle avec délinéateurs qui continue vers le sud. Ce dernier tronçon n'est pas sécuritaire étant donnée l'importante circulation automobile et la vitesse élevée de ces dernières. Notons également que l'avenue Santerre est large et permet donc d'aménager la rue plus facilement.

Ainsi, en évitant le boulevard Pierre-Bertrand, les déplacements sont plus sécuritaires et conviviaux, mais cela incite également la réduction de la vitesse des véhicules dans les secteurs résidentiels.



Figure 5- Piste cyclable sur l'avenue Santerre (en rouge) pour connecter la piste sur l'avenue Pierre-Bertrand au parc linéaire de la rivière Saint-Charles via le chemin Napoléon-Grondin (ligne oblique bleue)

5.1.3- Aménagement d'une piste cyclable sur la rue Soumande

Comme il est mentionné dans la Vision du pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne, cet axe permet de se connecter à la piste cyclable de la rivière Saint-Charles via la rue Bourdages, permettant ainsi l'interconnectivité des quartiers mais également de faciliter l'accès aux commerces de la rue Soumande. Cette dernière étant très achalandée et très inhospitalière pour le transport actif, il convient de créer une piste cyclable pour sécuriser les déplacements.

Cette piste devrait être du côté ouest de la rue pour faciliter la connexion au nord avec la piste qui longe la voie ferrée. Cette connexion située le long de la voie ferrée permettra également de favoriser l'accès aux commerces et à la Rivière Saint-Charles pour les résidents.es du secteur Lairet.

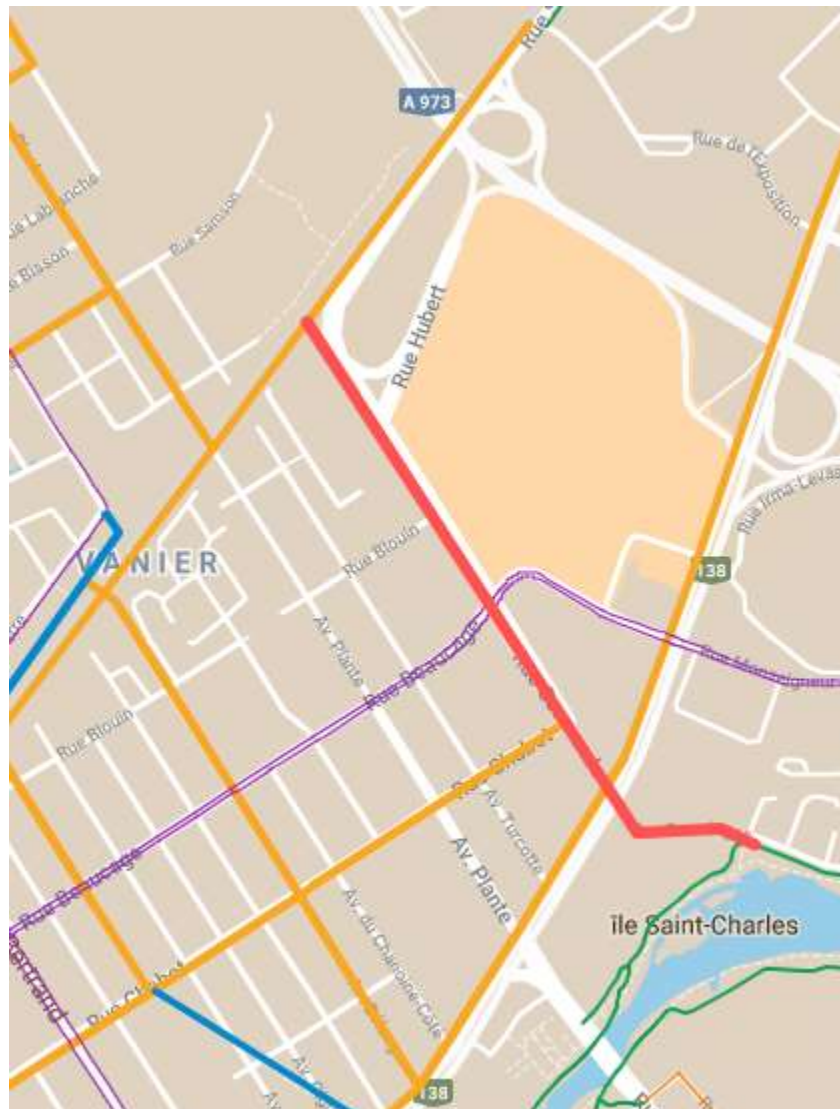


Figure 6- Piste cyclable (en rouge) sur la rue Soumande pour se connecter au parc linéaire de la rivière Saint-Charles

5.1.4- Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Plante

Cette bande permettrait de connecter le parc Louis-Latulippe et la salle de spectacle de la Chapelle au corridor de la voie ferrée, mais cela faciliterait également :

- l'accès à ce dernier pour tous les résidents.es habitant au nord de la voie ferrée.
- un moyen de **connecter les secteurs résidentiel et industriel** ensemble en passant sur des terrains vagues



Figure 7- Bande cyclable sur la rue Plante et connexion au secteur industriel (en rouge)

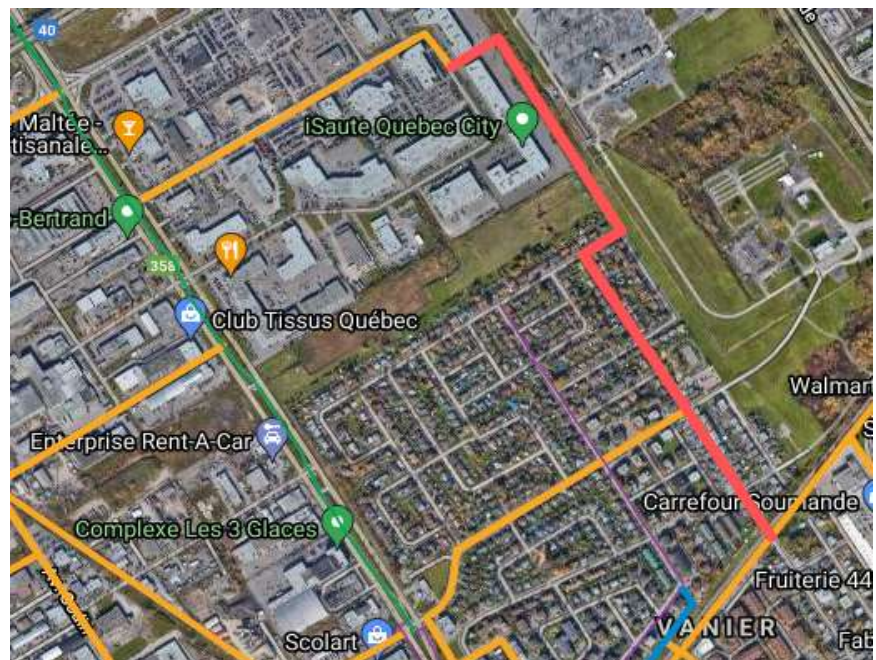


Figure 8- Bande cyclable sur la rue Plante et connexion au secteur industriel (en rouge)

5.1.5- Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Godin

Il s'agit de faciliter l'accès aux résidents.es de Duberger-Les Saules et de Vanier au secteur industriel afin d'inciter le transport actif pour se rendre sur les lieux de travail. Il est à noter que l'avenue Godin est très large, ce qui facilite l'aménagement d'une bande cyclable. Cela dit, étant donnée la circulation de poids lourds, cela reste une voie dangereuse.



Figure 9- Bande cyclable sur l'avenue Godin (en rouge)

5.1.6- Transformation du corridor de l'aqueduc

Ce corridor non constructible constitue une voie naturelle et sécuritaire pour le transport actif. Les déplacements à vélo dans les secteurs industriels n'étant jamais aisés, cet espace semble tout indiqué pour faciliter le transport actif, mais il représente également un espace à végétaliser permettant aux travailleurs d'avoir un lieu d'activité extra-professionnel tel que la course à pied, la marche et ainsi améliorer le cadre de vie des travailleurs.

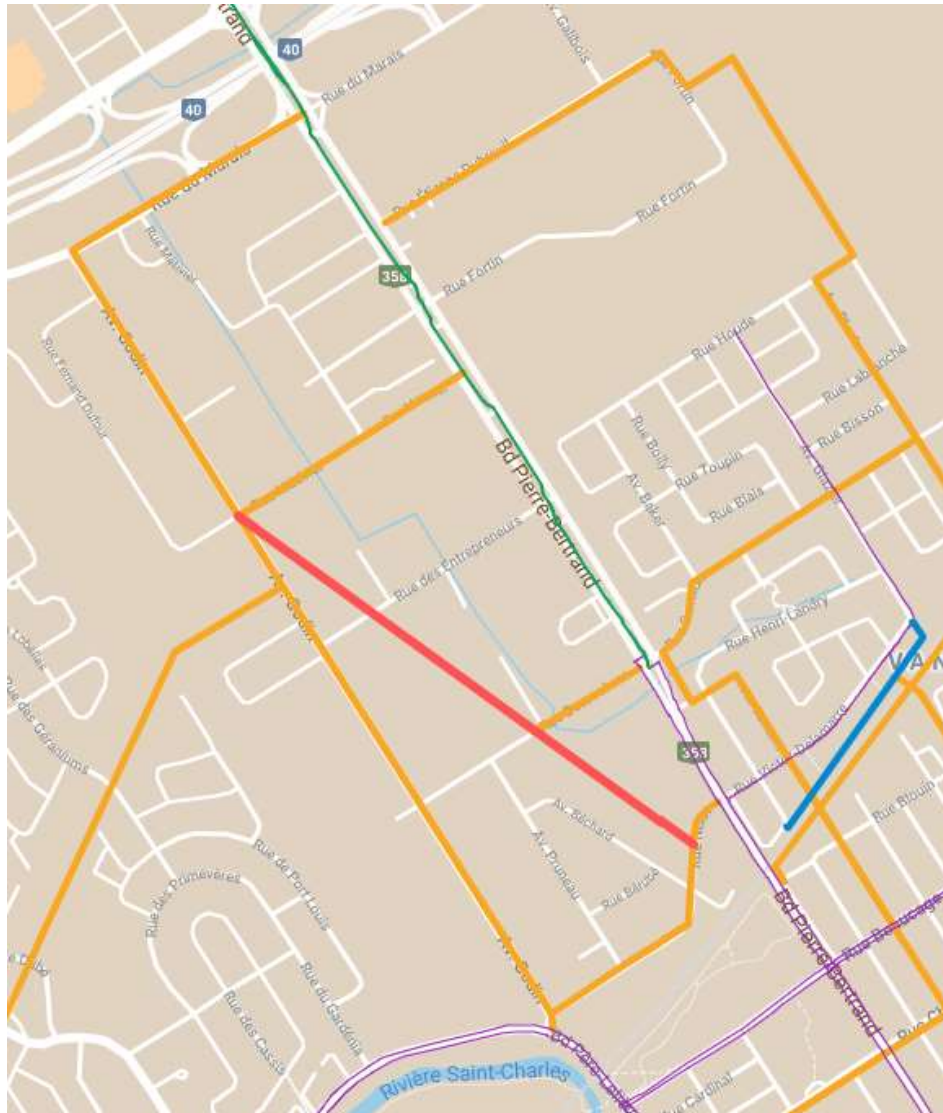


Figure 10- Piste cyclable le long du corridor de l'aqueduc (en rouge)

5.1.7- Transformation de la bande cyclable du boulevard Père-Lelièvre

La bande cyclable située sur le boulevard Père-Lelièvre n'est pas sécuritaire puisqu'il n'y a même pas de délinéateurs. Étant donnée la largeur du boulevard, il serait possible d'aménager une piste cyclable sur le côté est de la rue. Cela permettrait de se connecter à la piste qui serait sur le côté nord du boulevard Wilfrid-Hamel et assurer ainsi une continuité.

5.1.8- Aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Champagnat

La ville projette de réaménager la rue Champagnat entre les rues Émile-Fontaine et Chabot dans le cadre d'un projet pilote de verdissement. La rue est actuellement très large et permet donc l'intégration d'une piste sans toutefois nuire aux autres fonctions et besoins de celle-ci.

Il est à noter que cette rue est située près de l'entrée de l'école Notre-Dame-du-Canada. Il y a donc un fort achalandage à certaines heures de la journée et beaucoup d'enfants circulent dans les environs. Cela dit, étant donnée la proximité des boulevards Pierre-Bertrand et Wilfrid-Hamel sur lesquels circulent énormément de véhicules, les parents ne peuvent laisser leurs enfants aller à l'école par leurs propres moyens, que ce soit à pied ou à vélo. C'est pourquoi il est suggéré d'implanter des pistes sur le boulevard Wilfrid-Hamel et sur la rue Champagnat, ce qui pourrait constituer un corridor scolaire pour les enfants désirant aller à l'école à vélo.

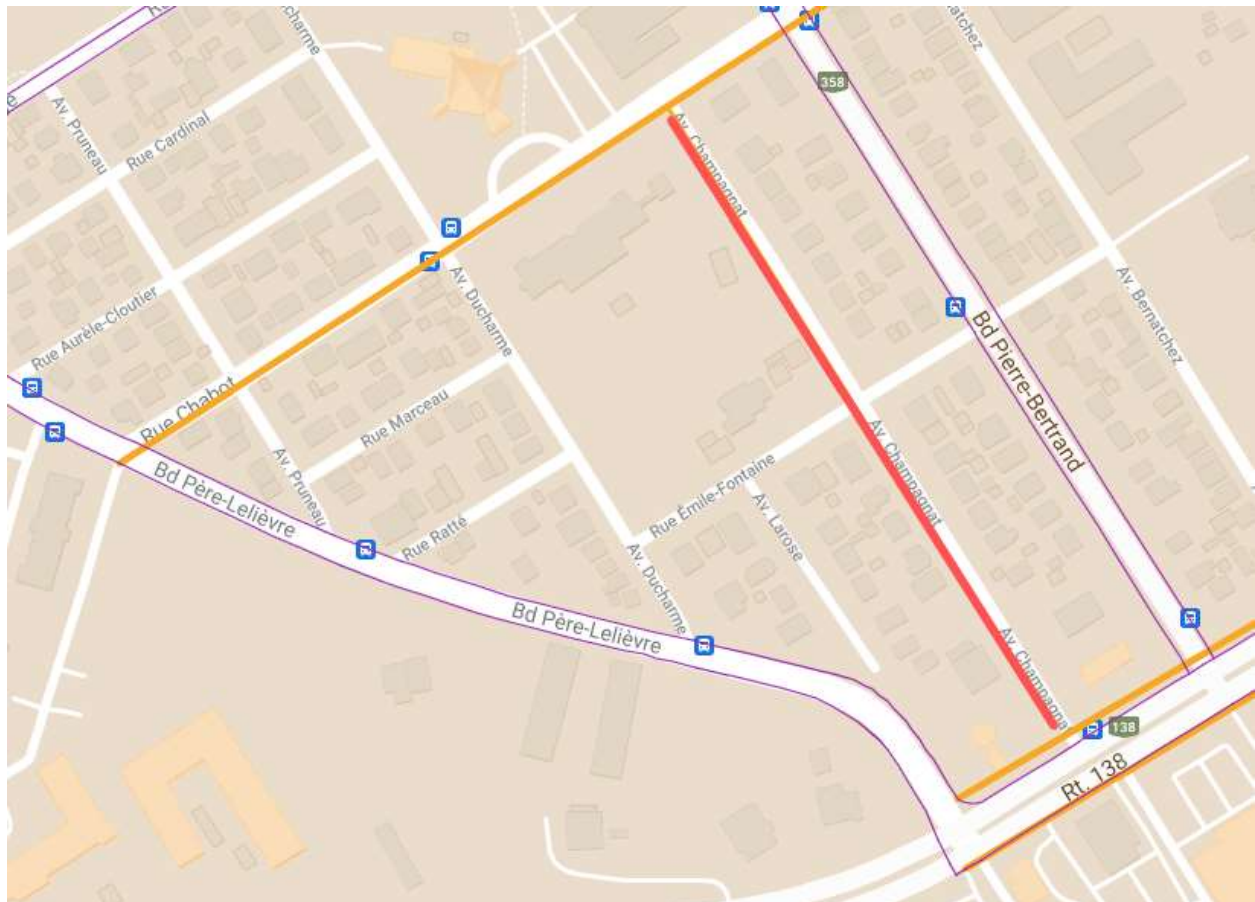


Figure 11- Piste cyclable sur l'avenue Champagnat (en rouge)

5.2.2- Aménagement d'une piste cyclable le long de la voie ferrée, de la rue Soumande au boulevard Pierre-Bertrand

Il existe à l'est de l'autoroute Laurentienne une piste cyclable sur la rue Soumande qui part de l'avenue du Colisée jusqu'à l'autoroute Laurentienne où elle rejoint le quartier Lairet en traversant la voie ferrée. Il existe à l'ouest du quartier une bande cyclable sur la rue Beaucage entre le boulevard Père-Lelièvre et le boulevard Pierre-Bertrand (qui se prolonge jusqu'à la rue Bourdage). L'ajout proposé ici permettrait de relier ces deux pistes en longeant la voie ferrée par le sud, tout en créant un corridor vert et sécuritaire pour le transport actif.

Cette piste sécuritaire et dans un cadre verdoyant (aménagement similaire à la piste cyclable de la Rivière Saint-Charles) semble naturel au regard d'une carte du quartier Vanier, d'autant plus que les résidents habitant au nord de la voie ferrée utilisent actuellement et de manière très fréquente les **lignes de désir** sur le terrain vague situé entre l'avenue Plante et la rue Soumande.

Il est à noter que ce passage est fortement accidenté ; Les personnes n'ayant pas les capacités physiques doivent passer par la rue Laperrière pour rejoindre les commerces (Super C). L'hiver, le détour est encore plus long pour les personnes à mobilité réduite étant donné que le passage piéton au bout de la rue Laperrière n'est pas déneigé. De plus, contrairement à ce que semble proposer la vision de la Ville de Québec, il ne serait pas nécessaire de créer de nouvelle traversée sur la voie ferrée.



Figure 13- Terrain situé entre l'avenue Plante et la rue Soumande



Figure 14- Piste cyclable sur la rue Soumande et le long de la voie ferrée (en rouge) jusqu'à Pierre-Bertrand

5.2.3- Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Chabot

Il s'agit de créer une bande cyclable desservant quelques générateurs de déplacements locaux, dont le centre communautaire Fernand-Dufour, le complexe Jean-Paul-Nolin, l'école Notre-Dame-du-Canada, l'aréna ou le bureau d'arrondissement et la bibliothèque, entre autres. De plus, de nombreuses familles résident dans ce secteur. Facile à mettre en place par la réduction de la largeur de la chaussée, cet aménagement aurait pour effet d'accroître la connectivité de réseau cyclable dans le quartier et serait utilisé par divers utilisateurs.

Étant donné la présence de l'école Notre-Dame-du-Canada et la grande largeur de la rue entre le boulevard Père-Lelièvre et le boulevard Pierre-Bertrand, il serait pertinent de considérer une piste cyclable sur ce tronçon. Cela pourrait favoriser et sécuriser les déplacements actifs des enfants vers l'école et ainsi diminuer la présence des véhicules aux abords de l'école en période de pointe.



Figure 15- Bande cyclable sur la rue Chabot (en rouge)

5.2.4- Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Samson

L'aménagement d'une bande cyclable sur cette rue très passante permettrait de rejoindre le secteur résidentiel au boulevard Pierre-Bertrand (secteur industriel).



Figure 16- Bande cyclable sur la rue Samson (en rouge)

5.2.5- Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Nolin

Il s'agit de connecter le Boulevard Père-Lelièvre au Boulevard Pierre-Bertrand (Route 358) en créant une bande cyclable sur la rue Nolin.

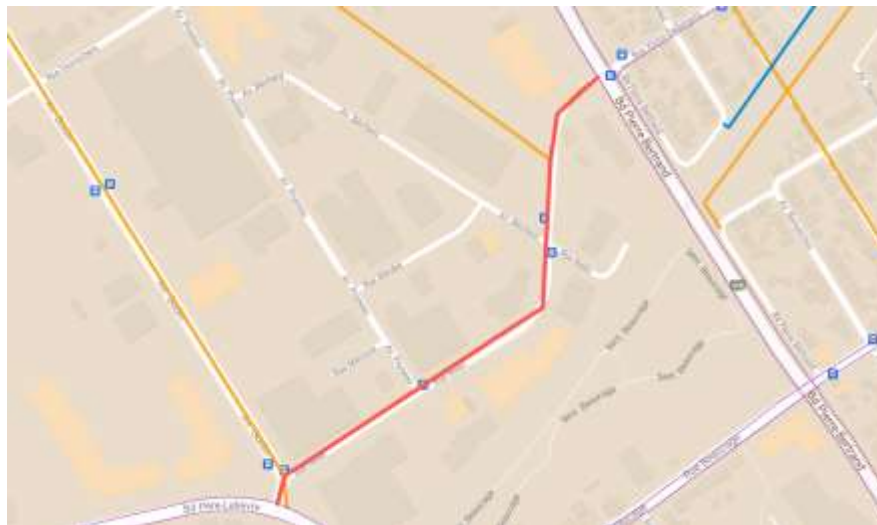


Figure 17- Bande cyclable sur la rue Nolin (en rouge)

5.2.6- Connexions avec l'avenue Godin et le Bd Pierre-Bertrand

L'aménagement de bandes cyclables sur les rues Desrochers, Métivier, du Marais et Étienne Dubreuil permettrait de se connecter aux aménagements orientés dans le sens nord-sud.



Figure 18- Bandes cyclables sur les rues Desrochers, Métivier, du Marais & Étienne-Dubreuil (en rouge)

5.2.7- Aménagement d'une piste cyclable le long des lignes d'Hydro-Québec

Enfin, il semble pertinent de connecter le secteur industriel avec les résidences du secteur Duberger les Saules en utilisant l'espace inutilisé sous les lignes d'Hydro-Québec



Figure 19- Piste cyclable le long des lignes d'Hydro-Québec (en rouge)

6- Résumé en ordre de priorité et recommandation globale:

Le conseil de quartier de Vanier a établi un **ordre de priorité** qui constitue une recommandation globale. Ces priorités reflètent les besoins des résidents, autant en termes de facilité de déplacement que de sécurité. Il est cependant nécessaire d'envisager simultanément certaines modifications sur le réseau cyclable.

- 1- Aménagement d'une piste cyclable le long de la voie ferrée, de la rue Soumande à l'avenue Plante dans un premier temps puis jusqu'au boulevard Pierre-Bertrand dans une seconde phase (figure 14, page 17)
- 2- Aménagement d'une piste cyclable sur la rue Soumande (figure 6, page 10)
- 3- Aménagement d'une piste cyclable sur le boulevard Wilfrid-Hamel (figure 12, page 15)
- 4- Transformation de la bande Cyclable sur le boulevard Père-Lelièvre (page 13)
- 5- Aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Santerre et transformation du chemin Napoléon-Grondin (figure 5, page 9)
- 6- Aménagement d'une piste cyclable sur la rue Champagnat (figure 11, page 14)
- 7- Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Bélanger (Figure 4, page 8)
- 8- Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Chabot (figure 15, page 18)
- 9- Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Samson (figure 16, page 19)
- 10- Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Godin (figure 9, page 12)
- 11- Transformation du corridor de l'aqueduc (figure 10, page 13)
- 12- Connexions avec l'avenue Godin et le Bd Pierre-Bertrand (figure 18, page 20)
- 13- Aménagement d'une bande cyclable sur l'avenue Plante (figures 7 & 8, page 11)
- 14- Aménagement d'une bande cyclable sur la rue Nolin (figure 17 page 19)
- 15- Aménagement d'une piste cyclable le long des lignes d'Hydro-Québec (figure 19, page 21).

En ce qui concerne les **bandes cyclables**, nous suggérons, dans la mesure du possible, qu'elles soient **avec délinéateurs** afin de renforcer le sentiment de sécurité et favoriser les déplacements actifs. En plus de faire ralentir les véhicules cela limite le stationnement des voitures sur les bandes cyclables.

Le Conseil de quartier de Vanier incite également à considérer les déplacements à pied. Dans ce sens, on suggère que les pistes cyclables aménagées sur des axes sans trottoir prennent en compte les piétons dans l'emprise au sol.'

7- Conclusion :

Cela peut paraître dense comme propositions de réseau mais le réseau cyclable du quartier Vanier est particulièrement sous-développé. De plus, comparativement à ce qui existe déjà dans d'autres quartiers de la Ville de Québec, comme le quartier Saint-Sauveur par exemple, ces améliorations paraissent raisonnables et ont l'avantage de reconnecter le quartier Vanier au reste de la Ville.



Figure 20-Réseau cyclable des secteurs Vanier et St Sauveur

Il est évident que des priorités doivent être établies par la Ville en fonction de la faisabilité de chacune des pistes. Les priorités établies par le conseil de quartier reflètent les besoins des résidents, pour leur permettre de se déplacer efficacement et de manière sécuritaire. Notre quartier vivra dans les prochaines années une très grande transformation, principalement dans le secteur touché par le pôle urbain Hamel/Laurentien et verra sa population augmentée de manière significative. Il faut déjà avoir « la vision » que tous ces changements provoqueront dans le milieu.

Il existe un réel besoin en transport actif et sécuritaire dans le quartier. Aussi, il est primordial pour la Ville de Québec d'inciter ses citoyens.nes à se tourner vers des transports actifs, que ce soit pour des raisons écologiques ou de santé. Il est maintenant nécessaire pour les élu.e.s de l'arrondissement des Rivières d'avoir une vision globale, de l'ambition et de l'empathie pour les habitants.es du quartier de « la petite rivière sans bruit ».

La création d'un tel réseau ne permettrait pas seulement aux résidents du quartier de se déplacer, il permettrait également aux résidents des quartiers limitrophes et plus éloignés de circuler au travers de la ville. La situation géographique de Vanier en fait un trait d'union entre le centre-ville et les quartiers périphériques. Il s'agit d'entamer la création de grands axes cyclables de part et d'autre de la ville.