

no 13

**Lévis (quartier Saint-Romuald)**

Sur cette chaussée désignée, le panneau de signalisation rappelle aux automobilistes la présence des cyclistes.

L'intégration du vélo dans nos milieux

La popularité du vélo est sans cesse grandissante. Compte tenu de ses avantages indéniables pour la santé et l'environnement, il y a place pour un accroissement important de son utilisation dans nos villes et villages, non seulement pour les loisirs, mais aussi comme moyen de transport. Bonne nouvelle, *L'état du vélo au Québec en 2000* révèle que les cyclistes ont un pouvoir d'achat aussi important que les automobilistes.¹

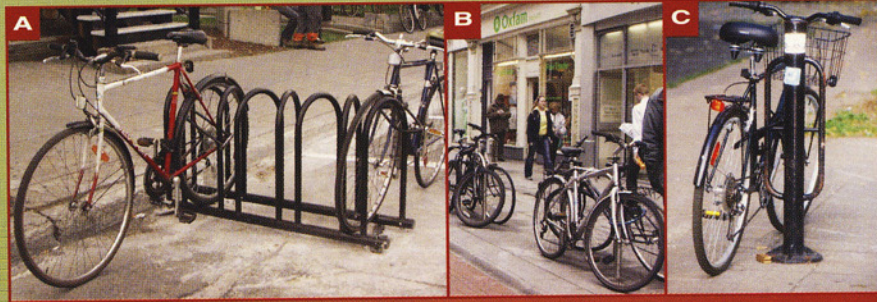
En aménageant des espaces favorisant des déplacements sécuritaires, ils seront plus enclins à rapporter dans un panier accroché au guidon la confiture et les croissants, le pantalon et le chemisier ou la montre achetés sur la rue principale. Si l'épicerie de la semaine n'entre pas dans leurs sacoches, ils pourront la faire livrer, tout comme l'écran de cinéma maison !



Sur la plupart des rues de nos villes et de nos villages, il est possible de faire cohabiter en harmonie les piétons, les cyclistes et les automobilistes.

¹ *L'état du vélo au Québec en 2000: un portrait de l'univers cycliste québécois actuel*, Vélo Québec, 2001.

L'intégration du vélo dans nos milieux

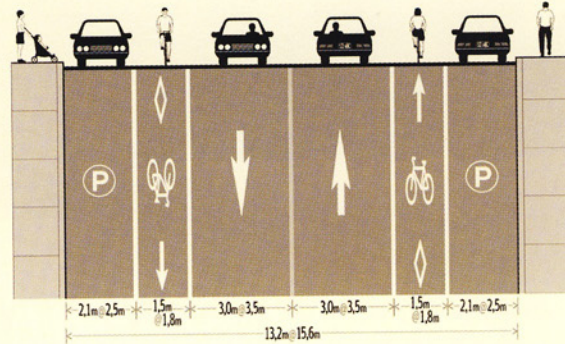


Équipement recommandé

- A) Ce support de type râtelier a l'avantage de soutenir le vélo avant qu'il ne soit cadenassé.
 B-C) Ces supports ont l'avantage d'être peu encombrants tout en permettant de cadenasser les vélos de manière sécuritaire.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES POUR UNE RUE PRINCIPALE

L'intégration du vélo dans le milieu bâti nécessite généralement des interventions mineures. Les professionnels disposent de ressources spécialisées telles que le *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*² et les formations techniques de Vélo Québec pour les aider à planifier des aménagements efficaces. Pour leur part, les chargés de projet Rues principales qui animent une démarche de revitalisation urbaine peuvent promouvoir l'intégration du vélo comme mode de transport. Ce type de démarche a l'avantage, tout en renforçant l'attractivité de la rue principale, de contribuer à favoriser la concertation de l'ensemble des intervenants impliqués.

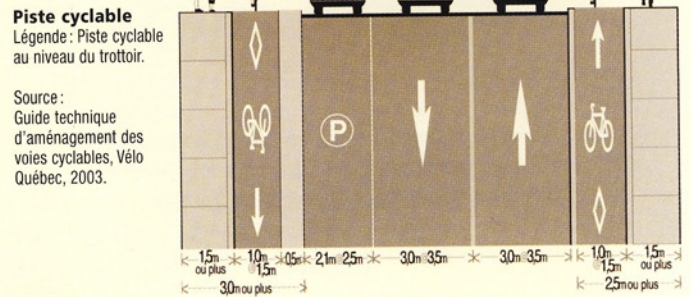


Bande cyclable
 Légende : Bande cyclable sur rue avec stationnement.

Source :
 Guide technique d'aménagement des voies cyclables, Vélo Québec, 2003.

I Quels types d'aménagement choisir ?

Un environnement favorable à la circulation à vélo l'est aussi pour les piétons et est un élément majeur de vitalité urbaine et de dynamisme commercial. Plusieurs types d'aménagements permettent d'accueillir les cyclistes sur la rue principale, en assurant leur confort et leur sécurité. Il en existe trois grandes catégories qu'on choisit en fonction des caractéristiques de la rue : les voies partagées, les bandes cyclables, et les pistes cyclables sur rue.



Piste cyclable
 Légende : Piste cyclable au niveau du trottoir.

Source :
 Guide technique d'aménagement des voies cyclables, Vélo Québec, 2003.

Dans les quartiers fortement urbanisés qui offrent une diversité d'usages (résidence, commerce et travail), les déplacements à vélo sont propices en raison des faibles distances à parcourir. On peut accroître l'accessibilité des artères commerciales par des bandes cyclables ou par de la modération de circulation (rétrécissement de la chaussée, saillies de trottoir, etc.).

La bande cyclable

Des normes de largeur de rue ont été établies afin de permettre une cohabitation harmonieuse des vélos et des automobilistes sur la même chaussée. La bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, aménagée à même la chaussée, où les cyclistes et les automobilistes circulent côte à côte. Elle est unidirectionnelle. Sur les rues commerciales, la bande cyclable est aménagée entre les voies de circulation et la zone de stationnement automobile. Elle est délimitée par une ligne de séparation ou un revêtement de chaussée coloré et est identifiée par un panneau et un marquage au sol. Elle se distingue de la piste qui, elle, est séparée physiquement de la circulation automobile.

Aménager une bande cyclable est possible sans même enlever le stationnement sur rue. Il s'agit de la positionner entre les voitures stationnées et la voie de circulation. Ce type de voie convient bien aux rues où le taux de roulement des voitures stationnées est faible.

La piste cyclable

La piste cyclable offre confort et sécurité aux cyclistes car elle est séparée de la rue soit par un muret ou un terre-plein. Elle convient bien aux rues à débit automobile élevé. La piste cyclable au niveau du trottoir est aménagée entre la chaussée et la section du trottoir réservée aux piétons. Elle est délimitée de la section piétonne par un marquage ou un revêtement différent. Enfin, lorsque la piste longe des espaces de stationnement sur rue, il faut alors prévoir un espace suffisant pour permettre l'ouverture des portières sans risque d'accident.

² Guide technique d'aménagement des voies cyclables - 3^e éd., Montréal, Vélo Québec, 2003, 132 p.



D) Il est possible d'aménager une piste bidirectionnelle d'un seul côté de la rue : elle devra être séparée physiquement des autres voies par des délinéateurs installés à tous les 20 mètres.
E) La place d'une voiture est occupée par 10 vélos... qui ne polluent pas!

On peut donc améliorer l'accessibilité aux larges boulevards bordés de commerces et de services à l'aide de bandes cyclables ou de pistes cyclables au niveau du trottoir, sans empiéter sur l'espace réservé aux piétons.

Enfin, une entrée de ville bien définie et des mesures de modération de circulation permettent de limiter la vitesse des voitures lorsque la route rurale devient rue principale. On facilite ainsi la cohabitation harmonieuse avec les cyclistes. Les cyclotouristes de passage seront tentés de s'arrêter et la population de la municipalité pourra plus facilement se rendre à vélo sur la rue principale, favorisant ainsi les commerces locaux.

2 Le stationnement pour vélo: quel type de supports et où les installer?

Une offre adéquate d'espaces de stationnement, avec des supports de qualité et en nombre suffisant pour répondre à la demande, est un des éléments clés pour favoriser l'usage du vélo sur les rues commerciales.

Bien conçu, le stationnement pour vélos réduit la crainte du vol, qui autrement dissuade la population de faire du vélo. Voici les éléments importants à considérer lors de la conception d'un stationnement adéquat.

1. L'emplacement du stationnement

Pour des raisons de commodité, il doit être situé à proximité des entrées des commerces ou d'édifices, idéalement à moins de 15 m. Un emplacement passant, visible de la rue et des édifices environnants, offre une sécurité supplémentaire contre le vol. Idéalement, le stationnement devrait être abrité sous un auvent, une marquise ou même à l'intérieur de l'édifice.

Il peut également être aménagé à l'arrière de l'édifice, à condition d'être bien en vue. L'ajout d'une signalisation adéquate est alors recommandée afin d'indiquer sa présence aux usagers.



F) En plus de protéger le vélo des rayons ultraviolets et de l'oxydation due à la pluie, le stationnement couvert offre au cycliste le confort d'un départ et d'une arrivée à l'abri du vent et de la pluie.

G) Équipement à proscrire

Les supports qui supportent le vélo uniquement par une roue sont à proscrire car ils risquent de tordre la roue.

2. Le choix de l'équipement

Il existe une grande variété de supports. On choisira un type plutôt qu'un autre en fonction de l'espace disponible, de la localisation ou du coût.

Les supports de type poteau et arceau ont l'avantage d'être peu encombrants. Ils offrent un point d'appui au cadre du vélo et permettent de cadenasser adéquatement le cadre et la roue avant avec un câble ou un cadenas en U. Sans pièces mobiles, ils demandent un minimum d'entretien, d'autant plus s'ils sont construits de matériaux durables comme l'acier inoxydable.

Ces types de support sont installés sur le trottoir et en façade des bâtiments.

Le râtelier est tout indiqué pour répondre à une demande importante dans un espace restreint. Il peut être installé devant un ensemble de commerces, et si l'espace en façade est insuffisant, on peut installer le support dans la rue ou dans un stationnement.

Saviez-vous qu'en récupérant une case de stationnement automobile, on aménage une dizaine de places pour vélo!

À l'opposé, certains supports sont à proscrire. Ceux de type « clôture » et les supports très bas ne permettent pas de cadenasser le cadre avec un cadenas en U. Comme le vélo est soutenu uniquement par la roue, elle risque de se tordre.

La bicyclette est une des activités physiques les plus populaires au Québec. Un adulte sur deux enfourche son vélo à l'occasion et un sur trois au moins une fois par semaine. Ils sont aussi un demi-million à l'utiliser comme moyen de transport. En Europe, le vélo compte pour plus de 10% des déplacements dans plusieurs villes, comme Strasbourg en France et Munich en Allemagne. À Amsterdam (Pays-Bas) et Copenhague (Danemark), cette proportion dépasse 20%. Elle est encore plus élevée dans des villes de taille moyenne, comme Brême en Allemagne et Ravenne en Italie.

Vous souhaitez en savoir plus ?

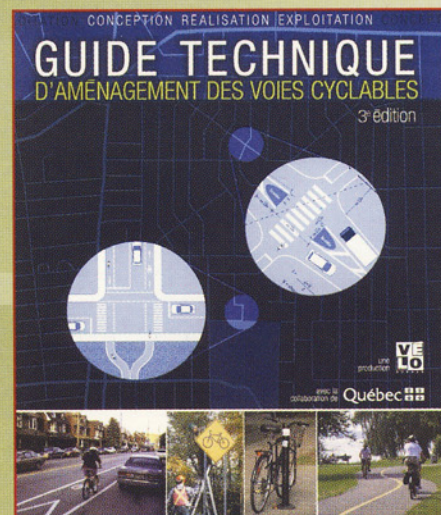
CONSULTEZ LE GUIDE TECHNIQUE
D'AMÉNAGEMENT DES VOIES CYCLABLES.

WWW.VELO.QC.CA

ET

VISITEZ LE SITE DE KINO-QUÉBEC :
AMÉNAGEONS NOS MILIEUX DE VIE POUR NOUS
DONNER LE GOÛT DE BOUGER

WWW.KINO-QUEBEC.QC.CA



3. La capacité requise

Pour déterminer le nombre de places de stationnement nécessaires, référez-vous au tableau suivant.

Il est à prévoir que le vélo comptera, au fil des ans, de plus en plus d'adeptes. Pourquoi ne pas prévoir, dès la conception du stationnement, un espace permettant un agrandissement éventuel afin de répondre à la demande !

COMBIEN D'ESPACES DE STATIONNEMENT SONT NÉCESSAIRES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DES USAGERS ?

Établissement	Nombre minimal de places de stationnement
Résidence multifamiliale	1 pour 5 logements
Établissement d'enseignement	1 pour 20 étudiants et 1 pour 20 employés
Hôpital, édifice à bureaux	1 pour 50 employés
Bâtiments de services publics	1 pour 50 usagers
Commerce isolé	2
Rue commerciale	5 pour 200 m de façade
Centre commercial	1 pour 300 m ² de superficie

4. L'aménagement du site

Une bonne conception du stationnement devra être suivie d'un aménagement adéquat du site. Essentiellement, on s'assurera que les supports à vélo reposent sur une surface propre (béton, pavé, asphalte) à l'abri des accumulations d'eau. De façon générale, prévoyez une superficie de 2 m² par place de stationnement.

Pour plus de détails, n'hésitez pas à consulter des professionnels !

DES AMÉNAGEMENTS QUI FAVORISENT L'ACTIVITÉ

Une bonne planification des aménagements, un bon choix de supports, une intégration intelligente à la rue, une promotion efficace et dynamique contribueront à accroître l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens et l'achalandage.

En somme, en aménageant vos milieux de vie pour donner le goût aux citoyens de bouger, vous contribuez à l'amélioration de la qualité de vie. Créer des environnements qui favorisent la pratique d'activités physiques permet d'atténuer les obstacles des gens de tous âges qui souhaitent bouger un peu plus dans leur quotidien. Favoriser les déplacements à vélo ou à pied par des aménagements efficaces et sécuritaires contribue à une « circulation non motorisée » qui diminue la pollution, le bruit et améliore la qualité de l'air !

Voilà une belle contribution à la santé des gens, des villes et de la planète !

www.fondationruesprincipales.qc.ca www.VELO.qc.ca