

Notre paysage urbain, imaginé il n’y a pas si longtemps pour la voiture, subit une transformation majeure. Le nouveau partage de la rue impose une configuration qui transforme à petits pas les quartiers, les milieux de vie. Avec la révolution de la mobilité, c’est l’ensemble de notre paysage urbain qui se voit transformé.

Longueuil

Intégrer la mobilité à vélo dans le paysage urbain : une vision pour la collectivité



Oliya Girard
Architecte paysagiste

Plus verte, plus attrayante, plus conviviale et beaucoup plus sécuritaire, la voie publique s’assume davantage comme un espace de rencontre. Dans ce nouveau modèle, le plan directeur des déplacements cyclables de la Ville de Longueuil vise à positionner la mobilité active au cœur de l’aménagement urbain.

Alors que nous devons établir une vision stratégique pour les parcs et espaces verts de la ville de Longueuil par le biais d’un plan directeur, il est rapidement paru évident que la planification dépasserait le cadre des parcs locaux traditionnels ou des grands parcs urbains. En tant qu’architectes paysagistes, notre expertise était de plus en plus sollicitée pour l’aménagement d’une emprise de rue qui intègre les marges piétonnes, les plantations, le mobilier urbain et, au premier plan, les voies cyclables.

Dans ce volet, nous avons l’intuition que nous pouvions apporter une contribution importante, c’est-à-dire assurer un partage de la rue entre automobilistes, piétons et cyclistes qui puisse être à l’échelle humaine. Nous souhaitons participer à la conception d’une rue ayant un impact positif sur le paysage urbain, le paysage quotidien fréquenté par nos citoyens.

Le mandat de notre plan directeur initial a donc été élargi pour intégrer la globalité des champs d’intervention du service Environnement et architecture de paysage.

Un plan directeur pour faire du vélo un moyen de transport

Le vélo représente aujourd'hui un moyen de transport complémentaire au réseau de transport en commun et au réseau routier traditionnel. Les grands centres urbains sont tous amenés à ce constat. À Longueuil, nous savons que nous avons de nombreux cyclistes; ils sont visibles, ils expriment leurs besoins et ils sont déterminés à se déplacer à vélo. Ce constat nous a motivés à faire mieux et à faire plus. Il nous fallait donc une vision articulée pour, en fin de compte, permettre à tous de choisir le vélo comme solution de rechange convaincante à l'automobile.

Un diagnostic lucide

Afin de satisfaire les usagers à deux roues, il importait d'établir un diagnostic complet de notre réseau actuel. La première étape a donc consisté à dresser un portrait lucide de notre réseau cyclable, avec l'appui de l'organisme Vélo Québec, qui possède une expertise reconnue en la matière. Pendant plusieurs mois, nous avons parcouru le réseau et approfondi notre connaissance du territoire sur les plans tant qualitatif que quantitatif. Nous avons arpenté les axes sur le terrain et à distance en mesurant les indicateurs qui nous permettaient de comprendre les usagers. Parmi les indices importants, on retrouve l'achalandage, mais aussi un ensemble d'outils de mesure et de collecte de renseignements qui se sont montrés révélateurs : les requêtes officielles adressées à la Ville, les réseaux sociaux incluant les groupes de pression, les grandes enquêtes métropolitaines, les diverses études menées à l'aide d'applications (p. ex. monrésovelo) ou les cartes de « chaleur » générées par les applications de suivi de performance (de type STRAVA).

En plus d'identifier nos faiblesses, cette prise de conscience nous a permis d'évaluer ce qui nous distingue et de mettre en évidence nos forces pour en tirer profit lors de la recherche de solutions innovantes.

Nous avons appris que notre réseau est diversifié et que chaque lien, existant ou à développer, y est important, que les liens structurants qui permettent de traverser le territoire entièrement pour rejoindre les grands pôles sont tout aussi cruciaux que les petits liens qui, en formant une trame, permettent aux plus jeunes de se rendre à l'école du quartier et aux familles de rejoindre le parc et offrent un parcours vers la bibliothèque, vers le souper chez des amis ou vers le marché d'alimentation pour une course rapide.

Des connexions interrégionales significatives, avec au premier plan la présence du pont Jacques-Cartier, sont des forces dont il faut tenir compte. Sous cet angle, nous croyons que les axes traditionnellement considérés comme récréatifs sont aussi importants pour les déplacements à vélo. Nous sommes déjà munis d'un grand réseau hors rue qui permet des déplacements utilitaires conviviaux chaque jour, qu'il soit le long d'une grande artère routière ou en bordure du majestueux fleuve Saint-Laurent.

Des voies cyclables intégrées judicieusement au paysage urbain – rue Saint-Charles O., secteur Vieux-Longueuil

Une vision claire, concise et applicable

Riches de notre diagnostic, nous avons fixé des cibles ambitieuses, mais réalisables pour relever le défi consistant à favoriser la mobilité à vélo sur notre territoire. Les cibles visent à doter Longueuil d'un réseau cyclable favorisant les déplacements à vélo des cyclistes de tous âges sur l'ensemble de son territoire. Ce sont des cibles quantifiables qui outilleront les décideurs et permettront d'évaluer dans le temps les mesures prises en faveur du vélo. Trois grandes stratégies d'intervention chapeautent les cibles à atteindre.

1

Consolider le réseau cyclable

Forts de notre compréhension du réseau, nous avons appris que nous devons apporter des améliorations à ce que nous avons déjà et que le fait d'augmenter le nombre de kilomètres ne suffirait pas à convaincre un plus grand nombre de personnes de choisir le vélo. Nous devons faire mieux et montrer que nous avons entendu les besoins tout en nous efforçant de déployer notre réseau cyclable sur l'ensemble du territoire.

Développer le réseau cyclable

À terme, le réseau cyclable, dont la longueur sera presque doublée, desservira efficacement l'ensemble du territoire et de ses lieux générateurs de déplacements. Outre le simple geste d'ajouter des voies cyclables, le développement de notre réseau prévoit des aménagements sécuritaires, conviviaux, adaptés et plus verts au bénéfice de l'ensemble des citoyens et usagers de la rue.

Nous devons dès maintenant prévoir des aménagements qui permettront de faciliter les déplacements en toute saison. Pour ce faire, le réseau devra être aménagé de manière à en permettre le déneigement en facilitant les activités de dégageage de la neige par des aménagements fonctionnels et bien conçus.

3

Bonifier l'offre de stationnements de vélos

Un aspect à ne pas négliger concerne la présence d'infrastructures pour le vélo en bout de parcours. C'est pourquoi le plan prévoit l'intégration de stationnements de vélos tout au long des itinéraires ainsi qu'un réseau de vélostations en lien avec le transport en commun. Ces équipements, qui devront être intégrés au paysage urbain, pourront constituer des espaces publics invitants au-delà de leur fonction. →



Être à l'écoute.

Entendre les critiques et les prendre comme des conseils, des sources d'information qui nous outilleront pour évoluer.

Se connaître.

Accepter de regarder nos forces, mais aussi nos faiblesses, avec lucidité.

Être patient.

Tous doivent se retrouver progressivement dans le changement proposé. Il faut, petit à petit, intégrer les principes qu'on veut inculquer.

Foncer.

Il faut aussi parfois savoir secouer les idées, forcer la réflexion, imaginer des solutions inhabituelles qui sortent du cadre et défendre fermement nos intentions quand elles sont ignorées, surtout si on est armé d'une vision cohérente.

Accepter les erreurs et en tirer des leçons.

Les premiers pas nous permettent de progresser avec chaque réalisation tout en mettant en marche notre vision. Ce faisant, apprenons de nos expériences et identifions ce que nous devons éviter et ce que nous pouvons répéter ailleurs.

Communiquer de façon intelligible.

Grâce à une vision claire, facile à expliquer et simple à appliquer, la planification concise permet au plus grand nombre d'intervenants, de citoyens et de décideurs d'y adhérer.

Susciter l'adhésion de la communauté.

Le plan directeur des déplacements cyclables est disponible en ligne, et nous avons reçu des dizaines d'écrits, de mémoires et d'avis fort enrichissants concernant l'ensemble de notre réseau. Ces contributions nous permettront d'offrir un plan plus fort s'appuyant sur les préoccupations des usagers et de la collectivité.

Saisir les occasions.

Ce sont des investissements majeurs que nous proposons dans notre plan. Pour mener à bien la vision de l'administration, il nous faudra être stratégiques. Les grands projets d'ensembles urbains sont des occasions extraordinaires de mettre en œuvre notre vision, tout comme les projets de réfection, qu'ils soient de petite ou de grande envergure. C'est pourquoi notre plan doit être connu et le message largement véhiculé afin que chaque acteur ait le sentiment que la responsabilité lui incombe de tenir compte des aménagements cyclables au stade de la conception.

Être ouvert aux changements.

Une fois la vision adoptée et le plan déposé, il faudra se montrer ouvert à en revoir certains aspects et à évoluer en fonction des nouveaux besoins. Bien armés de nos principes directeurs, à l'intérieur de nos grands axes d'intervention, nous pourrons toujours tracer ailleurs une voie cyclable que nous avions d'abord imaginée sur un axe plutôt que sur un autre.

Mesurer les résultats.

Dès maintenant, il faudra s'attarder à mesurer nos actions, évaluer le chemin parcouru, comprendre les résultats, connaître les impacts pour donner encore plus d'élan à cette vision et corriger le tir au besoin.

Exemple d'un projet de réfection des infrastructures qui a permis de consolider les voies cyclables – chemin de Chambly, secteur Saint-Hubert



Les résultats attendus et les défis

Outillés d'un plan directeur favorisant les déplacements à vélo, nous espérons des résultats qui soient à la mesure de nos capacités. Les actions doivent être déployées efficacement pour, progressivement et tout naturellement, inscrire la culture vélo dans notre paysage urbain. Pour l'instant, nous sommes en début de parcours, mais nous avons bien entamé le virage des aménagements cyclables intégrés au paysage urbain. Dorénavant, dans l'ensemble de la planification des projets de réfection majeure des rues et boulevards, les architectes paysagistes sont appelés à collaborer, dès le début de la planification, à la configuration de l'emprise afin d'assurer une mise en valeur du cadre urbain qui soit favorable à la fois au verdissement et à la convivialité des déplacements actifs.

Dans nos plus récents aménagements, nous constatons déjà un impact considérable sur le paysage urbain, notamment par le verdissement de l'emprise de rue, la plantation massive d'arbres à grand déploiement et l'intégration d'équipements adaptés aux citoyens à pied ou à vélo. Ces nouveaux axes routiers offrent des aménagements conviviaux et intuitifs qui permettent à tous de circuler au bon endroit, minimisant les conflits d'usages. Les piétons sont plus à l'aise et plus enclins à fréquenter les rues et à avoir recours à la marche pour leurs courts déplacements, et les cyclistes de tous âges sont plus rassurés et se sentent plus en sécurité.

Pour les prochaines années, nous imaginons un réseau cyclable, un paysage urbain qui intégrera plus de verdissement, des intersections sécuritaires, des rues conçues pour tous les usagers, plus de cyclistes et de piétons dans nos rues, des enfants qui pourront utiliser le vélo pour aller à l'école, un réseau fréquenté à l'année, des franchissements de barrières améliorés pour rejoindre les grands pôles de déplacement, des liens directs et continus, et un grand nombre de stationnements pour vélos. ©



Des stationnements de vélos intégrés au réseau de transport en commun pour favoriser l'intermodalité – Service Express Roland-Therrien, intersection de Gentilly