

Usages et représentations multiples du vélo : Quels impacts pour la planification des réseaux cyclables régionaux du Québec ?

14e Colloque de la Relève VRM

Dubois, Anne-Julie

Maîtrise en urbanisme

École d'urbanisme et d'architecture de paysage

Université de Montréal

Sous la direction de Juan Torres

annejuliedubois@gmail.com

La bicyclette est bien connue pour ses vertus en matière d'environnement, mais aussi comme solution aux problèmes de congestion et de stationnement dans les centres urbains denses. C'est d'ailleurs ces caractéristiques qui lui ont valu beaucoup d'attention de la part de la communauté scientifique. Toutefois, peu de recherches se sont intéressées aux opportunités que présente le vélo dans les milieux périurbains et régionaux. Pourtant, selon Heinen et al. (2012) les petites villes présentent des caractéristiques, qui bien qu'elles soient fort différentes des grandes agglomérations, s'avèrent favorables à la pratique du vélo. Pensons notamment au fait que les centralités sont généralement plus compactes et rendent les distances accessibles au vélo. De plus, la population et le nombre d'emplois étant moins grands, cela signifie un trafic routier moins important et donc des conditions plus favorables à la pratique cycliste. Bien entendu, ces éléments sont conditionnels au fait que la densité ne soit pas faible au point de rendre les distances entre les destinations trop grandes et les vitesses des véhicules trop élevées (Heinen et al., 2012).

Dans le cadre de cette recherche, j'explore la planification cyclable dans le contexte des petites villes. Au Québec, près de 400 municipalités sont reliées par un itinéraire cyclable de plus de 5300 km nommé la Route Verte (Figure 1). C'est Vélo-Québec qui est à

l'origine de ce réseau créé en 1995. À cette époque, le mouvement des voies vertes ou *greenways* était en plein essor et de nombreuses emprises ferroviaires désaffectées furent converties en piste cyclable à vocation récréotouristique. Aujourd'hui, la Route Verte relie la plupart

Figure 1 Carte de la Route Verte



Source : Vélo-Québec

des régions du Québec à l'aide d'aménagements sur route (accotements asphaltés) et hors route (sentiers polyvalents). Après plus de vingt ans d'existence, ce réseau est devenu une importante source de revenus pour de nombreuses régions. En fait, les dépenses associées au cyclisme sur la Route Verte représentaient près de 700 millions de dollars en 2015, desquels 110 millions étaient dépensés par des touristes étrangers. (Chaire de tourisme Transat, 2016).

En plus de sa vocation récréotouristique, la Route Verte a beaucoup changé durant la dernière décennie, en phase avec les préoccupations pour la santé, l'environnement, la démographie et la mobilité. Ainsi, ce grand itinéraire devient de plus en plus un équipement multifonctionnel qui sert autant pour le tourisme, les loisirs et le sport, mais aussi, de plus en plus pour les déplacements quotidiens. Ce nouvel enthousiasme pour le vélo comme mode de transport est très présent dans les grandes villes, mais on constate également sa présence dans les petites villes traversées par la Route Verte. En 2015, 1,9 million de personnes utilisaient le vélo pour des fins de transports alors qu'en 2013, ils n'étaient que 1,3 million d'utilisateurs (Vélo-Québec, 2015). Ainsi, malgré sa vocation originale, la Route Verte devient un lien très structurant pour la mobilité quotidienne des résidents des petites villes.

Ce contexte de polyvalence de la Route Verte amène donc des utilisateurs variés qui ont des besoins et représentations variés. Dans ce contexte, la présente recherche tente de répondre à la question suivante : de quelle façon les planificateurs se représentent-ils les

différents usages de la Route Verte et comment les intègrent-ils dans la planification cyclable des petites villes ? L'objectif de cette recherche est de mieux comprendre la planification cyclable dans les milieux périurbains et régionaux, mais également d'explorer les relations entre représentations des voies vertes et mobilité durable dans les petites villes.

La Route Verte s'inscrit dans le mouvement des *greenways* aussi appelées voies vertes, sentiers polyvalents ou encore corridors verts. Ce phénomène, bien qu'on lui trouve des racines remontant au 18^e siècle, a pris de l'ampleur dans les villes qu'à partir de la moitié du vingtième siècle (Little, 1990 ; Searns, 1995). Par ailleurs, la communauté scientifique y porta un intérêt plus sérieux uniquement dans les années 1990, ce qui en fait un domaine de recherche très jeune.

On trouve plusieurs définitions de voies vertes dans la littérature, mais celle proposée par Ahern (1995) résume bien le concept :

« Greenways are networks of land containing linear elements that are planned, designed and managed for multiple purposes including ecological, recreational, cultural, aesthetic, or other purposes compatible with the concept of sustainable land use » (p.134)

Ainsi les voies vertes se caractérisent principalement par leur linéarité, leur connectivité, mais surtout leur multifonctionnalité, comme c'est le cas pour la Route Verte. Or, la littérature n'aborde que très peu la cohabitation des usages utilitaires et récréatifs du vélo sur les voies vertes et encore moins la réponse des aménagistes face à ce défi.

Pourtant, la recherche a démontré que les cyclistes présentent des particularités variables faisant en sorte qu'ils ne peuvent être considérés comme un groupe homogène (Christmas et al., 2010 ; Damant-Sirois, Grimsrud et El-Geneidy, 2014 ; Vogel et al., 2014). De nombreuses études se sont d'ailleurs concentrées à classifier les cyclistes en fonction de différents critères. Ces typologies permettent alors d'analyser les cyclistes, leurs comportements, besoins et préférences de façon plus nuancée (Daman-Sirois et al., 2014). Wright Wendel et al. (2012), insistent d'ailleurs sur l'importance de se préoccuper des préférences des usagers au risque de voir l'utilisation du vélo stagner ou diminuer.

C'est dans ce contexte qu'il apparaît pertinent d'étudier les représentations du vélo et des voies vertes entretenues par les planificateurs et aménagistes, car selon Schön (2000), la façon dont les professionnels posent les problèmes auxquels ils font face oriente ensuite leur façon de les résoudre.

Afin de répondre à la question de recherche, j'ai réalisé dix entretiens semi-dirigés avec des acteurs de la planification cyclables dans trois villes ; Granby, Victoriaville, et Saint-Jérôme. L'organisme Vélo-Québec, qui est coordonnateur de la Route Verte et partenaire de ce projet, m'a aidé à sélectionner les trois villes en fonction des critères suivants : 1) La Route Verte passe au cœur de la ville, 2) La ville regroupe moins de 100 000 habitants, et 3) la ville est assez grande pour regrouper quelques noyaux d'activités tels que des pôles d'emplois, ou institutionnels et des destinations locales. Parallèlement aux entretiens dans les villes, j'ai réalisé deux rencontres auprès des organisations responsables de la Route Verte à l'échelle provinciale soit Vélo-Québec et le ministère des Transports du Québec. J'ai transcrit tous les entretiens et a trié les données par thèmes. Par la suite, j'ai catégorisé les citations pertinentes à l'aide du logiciel Atlas.ti 8,0.

Les résultats les plus importants qui ont émané des entretiens se répartissent selon trois thématiques soit les représentations du rôle contemporain de la Route Verte, la gouvernance et les impacts des représentations sur la planification.

À travers le discours des participants, j'ai pu constater que le rôle de la Route Verte a effectivement beaucoup évolué et comprend aujourd'hui des usages très variés, tant au niveau des modes que des motifs de déplacements.

La polyvalence du réseau le rend très structurant pour la mobilité active en région et agit comme une colonne vertébrale pour le développement des réseaux cyclables locaux. Toutefois, un participant constate un enjeu de taille, soit celui de la connectivité de la Route Verte aux infrastructures municipales telle que les établissements d'enseignement, les commerces et pôle d'emplois. Malgré son rôle structurant pour les régions, la Route Verte possède plusieurs identités qui diffèrent selon le contexte, que l'on soit au cœur d'une ville ou bien sur un lien interurbain, ou encore selon le moment de la journée ou de la semaine.

Par son caractère polyvalent, la Route Verte prend donc une signification différente selon les individus. Les entretiens ont d'ailleurs permis de constater que les représentations de la Route Verte varient selon les différents paliers de gouvernance, mais également selon les acteurs qu'ils soient professionnels, élus, fonctionnaires ou citoyens. Alors que certains reconnaissent la fonction utilitaire de la Route Verte, d'autres la considèrent principalement comme un lien récréatif. Il semble d'ailleurs que ces représentations soient affectées par le contexte régional dans lequel se trouve la Route Verte, mais également par l'expérience cycliste de chacun.

Toutes les représentations associées à la Route Verte font en sorte que sa planification est très hétérogène d'une région à l'autre. Chacune présente un contexte différent qui rend l'application d'un modèle de planification unique impossible. De nombreux guides techniques d'aménagement existent pour aider les aménagistes à mettre en place les infrastructures cyclables. Toutefois, selon une participante, ces guides ne sont pas suffisants pour proposer une planification cohérente. Elle insiste d'ailleurs sur le fait que la capacité d'analyse nécessaire à la planification cyclable ne s'apprend pas à l'école, mais bien dans la vie professionnelle. Ainsi, plusieurs planificateurs se retrouvent en situation constante d'apprentissage et procèdent par expérimentation.

En terminant, les résultats présentés dans cette présentation sont toujours en cours d'analyse. Jusqu'à présent, il semble que les planificateurs perçoivent effectivement les différents usages de la Route Verte. Toutefois, le contexte régional dans lequel ils se situent et les représentations personnelles qu'ils entretiennent du vélo et de la Route Verte semblent orienter le type d'aménagements cyclables qu'ils préconisent. Ainsi, il semble donc nécessaire de proposer davantage d'outils et de données adaptés au contexte régional qui permettraient aux planificateurs de prendre des décisions qui moins dépendantes de leurs représentations personnelles.

Références

- Ahern, J. (1995). Greenways as a planning strategy. *Landscape and Urban Planning*, 33 (1), 131- 155. doi:10.1016/0169-2046 (95) 02039-V
- Chaire de tourisme Transat. (2016). *Étude des retombées économiques du cyclotourisme et du marché du vélo au Québec* (p. 33). ESG UQAM. Repéré à http://www.velo.qc.ca/files/file/expertise/VQ_EDV2015_Retombees-economiques.pdf
- Christmas, S., Helman, S., Buttress, S., Newman, C., Hutchins, R. et Great Britain Department for Transport. (2010). *Cycling, safety and sharing the road: qualitative research with cyclists and other road users*. London: Department for Transport.
- Damant-Sirois, G., Grimsrud, M. et El-Geneidy, A. M. (2014). What's your type: a multidimensional cyclist typology. *Transportation*, 41 (6), 1153- 1169. doi:10.1007/s11116-014-9523-8
- Heinen, E., Handy, S. et Krizek, K. (2012). Cycling in small cities. Dans *City Cycling* (p. 257-286). Cambridge; London: MIT Press.
- Little, C. E. (1990). *Greenways for America*. Baltimore: Baltimore : Johns Hopkins University Press.
- Schön, D. A. (2000). *The reflective practioner: How professionals think in action*. New York: BasicBooks.
- Searns, R. M. (1995). The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form. *Landscape and Urban Planning*, 33 (1), 65-80. doi:10.1016/0169-2046 (94) 02014-7
- Vélo Québec. (2015). *L'état du vélo au Québec en 2015* (p. 23). Vélo Québec.
- Vogel, M., Hamon, R., Lozenguez, G., Merchez, L., Abry, P., Barnier, J., ... Robardet, C. (2014). From bicycle sharing system movements to users: a typology of Vélo'v cyclists in Lyon based on large-scale behavioural dataset. *Journal of Transport Geography*, 41, 280-291. doi:10.1016/j.jtrangeo.2014.07.005