

Plaidoyer pour le développement d'un réseau cyclable utilitaire à Sherbrooke

Entrevue de **Dana-Nicoleta Radu** avec **M. Fabien Burnotte**, cofondateur du groupe citoyen **Vélo Urbain Sherbrooke (VUS)** et enseignant (Ph. D.) en technologie du génie civil au Cégep de Sherbrooke

➤ Résumé

Le plaidoyer pour le développement d'un réseau cyclable utilitaire à Sherbrooke a commencé vers l'an 2000, quand M. Burnotte est revenu dans cette ville où il a grandi, après un séjour d'un an en Hollande. Là-bas, il y avait beaucoup de pistes cyclables, développées dans les années 1970, à la suite de la première crise du pétrole et de la pression des citoyens. « Quand je suis revenu à Sherbrooke, il n'y avait presque aucune infrastructure cyclable utilitaire. C'était dangereux de se déplacer en vélo, et j'ai commencé à m'impliquer là-dedans. »

Au début, il était seul et voulait modifier les infrastructures à Sherbrooke pour permettre aux gens de se déplacer en vélo pour aller travailler, aller à l'école, etc. « Moi, j'ai une formation d'ingénieur. J'ai parlé aux ingénieurs de la Ville, mais ils m'ont dit que ce n'était pas eux qui décidaient, mais les politiciens. J'ai commencé à m'intéresser aux politiciens. »

M. Burnotte a fait ses premières demandes à son employeur, le collège d'enseignement général et professionnel (Cégep) de Sherbrooke, pour offrir des aménagements consacrés aux cyclistes, car il y avait à peine des supports à vélos. Au fil des années, en s'associant avec d'autres employés du Cégep, il a réussi à rendre cette institution « employeur vélo sympathique ». Aujourd'hui, il y a un plus grand nombre de supports à vélos sur le site, mais aussi des douches, des abris sécurisés pour les bicyclettes, un système gratuit de prêt de vélos (normaux et électriques), etc. ainsi que des activités de sensibilisation à la pratique du vélo pour les étudiants et les employés.

« Dans les années 2010, je suis "sorti" de mon milieu de travail, qui est quand même gros — plus de 800 employés et environ 5 000 étudiants. » Monsieur Burnotte a alors établi des contacts avec le Conseil régional d'environnement de l'Estrie et ENvironnement JEUnesse, deux organismes favorables à l'amélioration des infrastructures pour les adeptes du vélo, ainsi qu'avec le maire de Sherbrooke, des conseillers municipaux de différents quartiers, des techniciens, des ingénieurs et des urbanistes qui travaillaient pour la Ville. Entre-temps, le groupe citoyen Vélo Urbain Sherbrooke (VUS), qui réunit des sympathisants et des cyclistes utilitaires, s'était développé par l'entremise de Facebook, à partir de 2014. En 2020, il compte plus de 1 000 membres. Ce groupe inclut des citoyens de différents âges et catégories sociales, des politiciens et des conseillers municipaux.

Dernièrement, M. Burnotte a adressé une demande au Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMDS), qui réunit plusieurs partenaires des secteurs municipal et économique (organismes, institutions, transporteurs), afin d'instaurer un Comité consultatif cycliste dans le cadre du Comité transport actif. Pour l'instant, ce comité n'a pas été approuvé, mais il fonctionne de façon informelle : « Nous voulons que la Ville nous informe [à propos des projets concernant les pistes cyclables, NDLR]. Une fois que nous connaissons les projets, nous y réfléchissons, nous donnons nos commentaires à la Ville et c'est elle qui décide. Nous voulons être dans un mode de collaboration pour avoir une ville avec des infrastructures améliorées, qui coûtent le moins cher possible. »



Photo : Fabien Burnotte
(archives personnelles)

« Moi, j'ai une formation d'ingénieur. J'ai parlé aux ingénieurs de la Ville, mais ils m'ont dit que ce n'était pas eux qui décidaient, mais les politiciens. J'ai commencé à m'intéresser aux politiciens. »



Photo : Randonnée des élus (Centre de mobilité durable de Sherbrooke)

« Chaque année, au niveau municipal, nous faisons une *Randonnée des élus*. Nous amenons les élus à vélo à faire un circuit sur lequel nous montrons de bonnes installations [aménagement des pistes cyclables, NDLR] et de mauvaises installations. »

— Fabien Burnotte

> Contexte

Le réseau des pistes cyclables de Sherbrooke est plutôt axé sur l'usage récréatif et présente des discontinuités qui empêchent l'usage utilitaire du vélo (CMDS, 2020). Chaque année, les arrondissements investissent dans les aménagements de voies cyclables, mais il n'existe pas de coordination réelle entre eux à cet effet (CMDS, 2020).

> Objectifs

Le projet consiste à développer un réseau de base de voies cyclables pour rejoindre les grands centres de déplacement (le centre-ville, les différents quartiers et les grandes institutions). En effet, le Plan directeur du transport actif de la Ville de Sherbrooke (PDTA), diffusé en 2016 (et développé, entre autres, à partir d'une cartographie des besoins d'axes cyclables majeurs entre les grands générateurs de déplacement, faite par les cyclistes en 2011), prévoit ajouter environ 105 km au réseau cyclable actuel de 135 km, et ce, jusqu'en 2030. Il prévoit aussi la planification concertée de l'aménagement d'un réseau structurant de voies cyclables reliant les pôles générateurs, la sécurisation du réseau cyclable (limitations de vitesse, etc.), l'ajout d'équipements (douches, vestiaires, abris sécurisés pour les vélos) près des

principaux arrêts de transports en commun de même que des actions de promotion et de sensibilisation à la pratique du vélo (Ville de Sherbrooke, 2016). « Notre objectif est d'accélérer tout ça », précise M. Burnotte, car il y a des retards et des reports pour certains projets. De plus, VUS a demandé la signalisation et la sécurisation des carrefours, entre autres.

Dans une dizaine d'années, il aimerait faire un projet d'aménagement des voies cyclables au niveau provincial, pour lier les villes ensemble. « J'ai été en vélo à Montréal, à Québec, et c'est toujours mal fait : c'est discontinu ou il y a des détours majeurs. Ça ne donne pas le goût à quelqu'un d'aller en vélo à Montréal [par exemple, NDLR]. Pourtant, ce n'est pas loin. »

> Opposants

Parfois, « on a le budget, on a le plan [pour l'aménagement d'une piste cyclable, NDLR], on est d'accord, le projet parvient à l'arrondissement, mais il est bloqué par certains conseillers », souligne-t-il. De plus, quelques petits commerçants se sont opposés au fait d'avoir une piste cyclable sur la rue qui passe devant leurs magasins, car cette situation présupposait l'enlèvement des places de stationnements pour les voitures et leur déplacement sur une rue latérale

ou derrière les commerces. Même si les conclusions des études leur ont montré qu'une rue conviviale, avec des cyclistes, est plus favorable à leurs commerces, ils n'étaient pas tout à fait convaincus qu'ils ne risquaient pas la faillite. « Finalement, la Ville a réalisé le projet, mais ça a pris trois ans d'échanges et d'impositions [...] ; il a fallu passer par les médias, faire des manifestations. Maintenant, les commerces sont toujours florissants. »

› Stratégies

« Des demandes directes [mémoires, pétitions, NDLR] et indirectes [à la Ville, NDLR] par le biais d'amis et de conseillers municipaux de tous les quartiers » se sont ajoutées aux rencontres au Conseil de Ville et aux arrondissements ; aux manifestations du groupe

VUS devant l'Hôtel de ville ; à son implication dans les élections municipales ; aux entrevues dans les médias ; à l'organisation d'activités festives (comme la Randonnée des élus). « C'est un gros travail et on est beaucoup d'intervenants », mentionne M. Burnotte.



« Le premier facteur de succès [de ce plaidoyer, NDLR] est l'implication des gens, leur investissement. Ils se reconnaissent dans ce projet et ils croient en cet avenir-là ». — Fabien Burnotte

Photo : Élections municipales 2017: Faire du transport actif une priorité à Sherbrooke (change.org)

› Fenêtres d'opportunité

L'alignement du gouvernement provincial et de la municipalité de Sherbrooke (dans leurs orientations et leur financement) dans la lutte contre les effets néfastes du changement climatique est une occasion d'engagement. La Politique de mobilité durable

— 2030 (PMD — 2030) du gouvernement du Québec, approuvée en 2018, prévoit la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 37,5 % sous le niveau de 1990 d'ici 2030 (gouvernement du Québec, 2018).

› Objectifs atteints et non atteints

Jusqu'à présent, 40 km de pistes cyclables [des 105 km prévus dans le PDTA (2016), NDLR] ont été aménagés. D'autres projets de la Ville de Sherbrooke pour l'aménagement des pistes cyclables sont en cours, ce qui rend M. Burnotte confiant que l'objectif de

105 km sera atteint d'ici 2027. Cependant, des demandes du VUS, telles que la sécurisation des carrefours ou les signalisations, ne sont pas incluses dans le PDTA de la Ville et n'ont pas été réalisées.

Difficultés

« Souvent, on a une planification, mais un non-respect des attentes. » Selon M. Burnotte, la Ville a dit au regroupement que les futurs développements du territoire incluraient le transport actif. « Ils ont bâti un nouveau quartier avec une nouvelle école, et sur la voie principale, il n’y a pas de transport actif. Nous avons demandé à la Ville et la réponse a été : on s’excuse. »

› Compromis

« Nous faisons très souvent des compromis, mais ça va dans les deux sens ; nous demandons des choses, la Ville vient avec une autre idée, c’est constructif. » En effet,

ce sont des idées pour améliorer le réseau cyclable [sans que le projet, NDLR] ne coûte trop cher. « C’est mieux de faire à moitié que de ne rien faire », spécifie M. Burnotte.

› Facteurs de succès

Le fait d’avoir raison montre la pertinence du projet : « Quand on parle de la mobilité durable, actuellement, tout le monde est d’accord. C’est bon pour la santé, pour le moral, pour l’environnement », dit-il encore.

Un autre facteur de succès reste l’engagement social des personnes impliquées dans ce projet qui les intéresse et un grand appui des citoyens et des institutions.

› Changements positifs

« Il y a de plus en plus de vélos utilitaires urbains (en été comme en hiver) et de plus en plus d’infrastructures », se réjouit M. Burnotte.

Leçons apprises

« Nous avons vraiment besoin de nos politiciens municipaux pour des réalisations de proximité dans nos villes, souligne-t-il. Quand on approche des élections, nous faisons des demandes, ils font des promesses et nous publions leurs réponses. Ces promesses influenceront les décisions qui vont être prises après. »

Lien : Exemple d’une pétition du Groupe VUS : <https://bit.ly/3lRJBxe>

› Références

Burnotte, F. (2020, 28 octobre). Plaidoyer pour le développement d’un réseau cyclable utilitaire à Sherbrooke [entrevue].

Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMD5). (2016). *Plan de mobilité durable de Sherbrooke 2012-2021*. <https://bit.ly/3tV8WJq>

Centre de mobilité durable de Sherbrooke (CMD5). (2017). *Randonnée des élus* [image en ligne]. Facebook CMD5. <https://www.facebook.com/events/1451751608239071/>

Change.org. (2017). *Élections municipales 2017 : Faire du transport actif une priorité à Sherbrooke* [image en ligne]. <https://bit.ly/3rsA9Sb>

Gouvernement du Québec. (2018). *Transporter le Québec vers la modernité – Politique de mobilité durable – 2030*. <https://bit.ly/3vRxOCT>

Ville de Sherbrooke. (2016). *Plan directeur du transport actif de la Ville de Sherbrooke (PDTA)*. <https://bit.ly/3w5aq5C>