

# ***VERS UN PLAN DE TRANSPORT POUR LA CÔTE-NORD***

## **CHAPITRE 15 : LE TRANSPORT NON MOTORISÉ**

Analyse et rédaction : Réjean Drouin, agent de recherche  
Service des politiques (transport terrestre des personnes)

Collaboration : Marc Panneton, agent de recherche

Version avril 1997

## TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION .....	1
15.1 LES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX .....	2
15.1.1 LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS .....	3
15.1.2 LES AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX.....	3
15.2 RÔLE DES PARTENAIRES.....	4
15.3 LA POLITIQUE SUR LE VÉLO .....	4
15.3.1 LES OBJECTIFS .....	5
15.3.2 ORIENTATIONS.....	5
15.3.2.1 La planification du réseau cyclable .....	5
15.3.2.2 La normalisation des aménagements et la signalisation.....	6
15.3.2.3 Les aménagements cyclables.....	6
15.3.2.4 Le financement.....	6
15.3.2.5 La concertation.....	7
15.3.2.6 La recherche et la formation .....	7
15.4 PROBLÉMATIQUE .....	7
15.4.1 LES ACCIDENTS ET LE RÉSEAU ROUTIER .....	7
15.4.2 LA PLANIFICATION ET LA CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES.....	11
15.4.3 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES .....	12
15.4.4 LA COORDINATION, L'INTÉGRATION ET LA PROMOTION .....	12
15.4.5 LA SANTÉ, L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉNERGIE.....	13
15.5 LA SITUATION DU TRANSPORT NON MOTORISÉ EN CÔTE-NORD .....	13
15.5.1 L'OFFRE ET LA DEMANDE .....	13
15.5.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT .....	14
15.5.2.1 La révision des schémas d'aménagement.....	14
15.5.3 LA ROUTE VERTE .....	19
15.6 SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT.....	20
15.6.1 LA SÉCURITÉ À VÉLO .....	20
15.6.2 L'ENVIRONNEMENT ET LE VÉLO .....	21
CONCLUSION.....	22

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau 1 : Accidents de bicyclette impliquant un véhicule moteur pour les municipalités de la Côte-Nord de 1992 à 1995 .....</b>	<b>9</b>
<b>Tableau 2 : Accidents avec blessures et pourcentage des accidents avec blessure impliquant un vélo et un véhicule moteur survenus sur ou aux abords des boulevards Lafèche à Baie-Comeau et Laure à Sept-Îles, de 1992 à 1995 .....</b>	<b>10</b>

## LISTE DES CARTES

<b>Carte 1 : Voies cyclables à Baie-Comeau .....</b>	<b>15</b>
<b>Carte 2 : Voies cyclables à Port-Cartier et Sept-Iles .....</b>	<b>17</b>

## **15. LE TRANSPORT NON MOTORISÉ**

### **INTRODUCTION**

Le transport non motorisé concerne généralement la bicyclette et la marche et les infrastructures qui les soutiennent. La marche constitue le parent pauvre du transport non motorisé en ce que sa problématique est peu développée et se limite le plus souvent aux quelques kilomètres de trottoirs municipaux rencontrés dans les périmètres d'urbanisation. Nos efforts vont donc se concentrer sur la bicyclette.

L'usage de la bicyclette a connu un essor considérable au Québec depuis le début du siècle. Cet essor est relié au départ aux coûts élevés des automobiles et de l'essence. Le développement des banlieues et du parc automobile entre les années 1950 et 1970 fait reculer la progression du vélo.

Le monde de la ville instaure la bicyclette pour enfant à une seule vitesse de garçon ou de fille et le vélo à trois vitesses. En 1974, le lancement de la bicyclette 10 vitesses à prix modique et le développement des activités de plein air créent un engouement pour la bicyclette à des fins récréatives. Cette année enregistre pour la première fois, des ventes de vélos qui surpassent celles des automobiles.

Quelques aménagements cyclables voient leur apparition au Québec à commencer par la piste cyclable du Parc de la Gatineau réalisée par la Commission de la capitale nationale. À partir de 1978, à la suite d'un programme d'aide spécifique du ministère des Transports, plusieurs municipalités du Québec commencent à implanter des aménagements cyclables.

Les innovations tels le vélo de montagne et le vélo hybride continuent de donner un essor à la bicyclette. Dorénavant, autant les jeunes que les moins jeunes, peu importe que ce soit hommes ou femmes, font usage de la bicyclette.

Les événements cyclables, que ce soit les balades, les tours de plusieurs journées, ou encore les événements sportifs de compétition qui se tiennent aujourd'hui au Québec contribuent grandement à y accroître l'utilisation de la bicyclette.

La croissance de la demande a été mesurée par diverses études. Une étude de 1987<sup>1</sup>, avançait qu'au cours des années 1980, le taux de pratique du cyclisme au Québec était passé de 38 % en 1981 à 52 % en 1987, ce qui le mettait au troisième niveau des activités physiques pratiquées au Québec. Plus de 25 % de la population s'adonnait au cyclisme de façon régulière. Au total, plus de la moitié des personnes de 15 ans et plus pratiquent le cyclisme au Québec en 1987.

Une autre étude, cette fois fédérale<sup>2</sup>, confirme également cette croissance par des données sur le parc de bicyclettes au Québec. Celui-ci serait passé de 2,3 millions d'unités en 1989 à 2,6 millions en 1992, soit une augmentation de 13 %. En incluant les vélos pour enfant, le parc atteindrait les 3,5 millions d'unités. Les ménages québécois posséderaient une bicyclette d'adulte dans 53,2 % des cas en 1986 comparativement à 47 % en 1981. En

---

<sup>1</sup> Québec, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. La pratique de l'activité physique par les Québécois, 1987.

<sup>2</sup> Statistiques Canada. L'équipement ménager.

---

## Le transport non motorisé (bicyclette et marche)

---

1990, il s'est vendu plus de vélos au Québec que d'automobiles et camionnettes réunies, soit 400 000 vélos contre 370 000<sup>3</sup>.

La bicyclette offre beaucoup d'avantages quant à son coût, les exigences physiques minimales pour la conduire, ses qualités en terme de consommation d'énergie, la liberté quant au moment de l'utiliser, etc.

La bicyclette est principalement utilisée comme moment de loisir et de forme physique surtout chez les jeunes de 10 à 25 ans et de plus en plus chez les 55 ans et plus. Elle est encore très peu utilisée à des fins utilitaires (travail, école, magasinage)<sup>4</sup> même si on observe une croissance à ce niveau chez les 25 à 45 ans (surtout des hommes). De façon générale, les déplacements à bicyclette se font en milieu urbain et périurbain et davantage dans les grandes agglomérations.

C'est d'ailleurs dans ces milieux que l'on rencontre la majorité des aménagements cyclables au Québec qui comptait en 1992 un réseau de voies cyclables de près de 800 km, dont 309 km sur le seul territoire de la Communauté urbaine de Montréal et 108 km pour celui de la Communauté urbaine de Québec. Le réseau continue son expansion et vise de plus en plus la frange périurbaine et les zones rurales. Le démantèlement du réseau des voies ferrées et leur disponibilité à d'autres fins n'est pas étranger à cette expansion.

Le dossier bicyclette et voies cyclables est encore jeune en Côte-Nord mais mérite qu'on s'y attarde à l'intérieur du Plan de transport de cette façon :

- un regard sur les intervenants gouvernementaux et les partenaires impliqués dans le vélo ;
- la politique sur le vélo ;
- la situation du transport non motorisé en Côte-Nord ;
- la sécurité et l'environnement ;
- conclusion

### 15.1 LES INTERVENANTS GOUVERNEMENTAUX

Le cyclisme comporte plusieurs aspects qui concernent actuellement une multitude d'intervenants des secteurs publics et privés que ce soit les organismes gouvernementaux, les communautés urbaines, les MRC, les municipalités, les clubs et associations cyclistes ainsi que les entreprises privées. Plus particulièrement, voici les intervenants touchés par l'aménagement du territoire.

---

<sup>3</sup> Source : Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, 1990.

<sup>4</sup> Selon une étude du ministère des Transports, Ontario : Bicycle Policy Review and Update, Technical Report, May 1992, l'usage de la bicyclette en Ontario se répartit comme suit : loisir et forme physique, 88 % ; se rendre au travail ou à l'école, 7 % ; faire des courses, affaires personnelles : 3 % ; entraînement, compétitions et cyclotourisme : 1 %.

### 15.1.1 LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a la mission, entre autres, d'assurer la circulation des personnes de façon sécuritaire par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport relevant de sa responsabilité. En ce sens, il intervient en matière de cyclisme principalement au niveau de la législation, des normes de conception et de signalisation, ainsi que de la construction d'aménagements.

Le MTQ a, dès 1977-1978, réalisé et publié diverses études portant sur la bicyclette comme moyen de transport de même que des normes de conception et de construction d'aménagements cyclables.

De 1978 à 1986, le Ministère a mis en oeuvre un programme d'aide aux municipalités afin de les inciter à réaliser sur leur territoire des aménagements cyclables à des fins utilitaires. Grâce à ce programme de subventions, 123 projets de voies cyclables ont été réalisées dans 58 municipalités du Québec. Au total, le programme a permis la réalisation de 422 km de voies cyclables, soit 55 km de chaussées désignées, 274 km de bandes cyclables et 93 km de pistes cyclables. Le Ministère a ainsi investi environ 670 000 \$ par année pour la réalisation d'aménagements cyclables.

En 1987, le MTQ, en collaboration avec la SAAQ a amendé le Code de la sécurité routière afin de considérer les cyclistes comme des usagers de la route. Il a aussi contribué au financement de recherches et d'études de faisabilité, de même qu'à un guide de conception des aménagements cyclables. Il a également contribué à la réalisation de cartes illustrant les itinéraires cyclables au Québec. Enfin, il a réalisé et publié des normes de signalisation des voies cyclables.

### 15.1.2 LES AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX

Le ministère de l'Environnement et de la Faune (MEF) intervient dans le domaine du vélo en réalisant des aménagements cyclables de loisirs dans les parcs sous sa responsabilité. Il a également participé à des projets d'aménagements cyclables dans les emprises ferroviaires abandonnées. Le secteur Environnement est préoccupé par la protection de l'environnement en favorisant la réduction de toutes les formes de pollution et en faisant la promotion des modes de transport écologiques.

Le Secrétariat aux affaires régionales participe à diverses études ou projets d'aménagements cyclables demandés par les régions, ex. : l'étude du projet du circuit cyclable du tour du Lac Saint-Jean.

Le ministère des Affaires municipales est appelé à intervenir auprès des municipalités dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme afin d'y intégrer le cyclisme dans le processus d'aménagement.

La Société immobilière du Québec aménage des stationnements pour bicyclette dans plusieurs édifices à bureaux sous sa responsabilité.

Le ministère des Ressources naturelles est concerné par la promotion de tous les moyens privilégiant la conservation de l'énergie. Il peut également par l'entremise de programmes, s'occuper de la réalisation d'aménagements en forêt.

Le ministère du Tourisme reconnaît la bicyclette et les aménagements cyclables comme potentiel d'attrait touristique susceptibles d'entraîner des retombées économiques et collabore à sa promotion. Il ne considère cependant pas ce produit comme un des produits majeurs tant dans son énoncé de politique que sa stratégie de commercialisation. Le cyclisme se greffe davantage aux produits circuit, séjour-villégiature et grande ville.

Selon une étude réalisée en 1989, auprès des participants du Tour de l'Île, chaque personne dépense en moyenne 100 \$ en achat de vélos, accessoires, équipements, vêtements ou en réparation pour participer à l'événement<sup>5</sup>. Nonobstant ces dépenses, un cyclotouriste dépenserait en moyenne au-delà de 120 \$ par jour lors d'un circuit à vélo.

Le gouvernement fédéral fait la promotion de la pratique du cyclisme pour l'amélioration de la condition physique et de la santé et réalise des aménagements cyclables et pédestres dans ses parcs.

### 15.2 RÔLE DES PARTENAIRES

Les municipalités ont la responsabilité de planifier, construire et entretenir des aménagements cyclables. Elles ont aussi le pouvoir de réglementer l'usage des bicyclettes sur certaines rues, les stationnements des bicyclettes, l'immatriculation des bicyclettes. Enfin, les services policiers municipaux font respecter les lois et les règlements chez les usagers.

À la suite des demandes de la population et plus particulièrement des cyclistes, plusieurs municipalités ont réalisé des voies cyclables sur leur territoire. Montréal a même développé récemment un plan de réseau cyclable en l'intégrant à son plan d'urbanisme ou d'aménagement.

Les MRC et les communautés urbaines contribuent de concert avec les municipalités à la planification et à l'élaboration de projets intermunicipaux et régionaux (ex. : le tour du Lac-Saint-Jean).

Il existe au Québec quelque 60 clubs et associations faisant la promotion de la pratique de la bicyclette comme moyen de transport, de tourisme et de loisir. Vélo Québec est le plus important et regroupe 8 000 membres.

Plusieurs entreprises privées et publiques tels les industriels, les centres commerciaux et institutionnels de même que des édifices à logements multiples offrent des stationnements aux cyclistes sur leurs lieux d'activités.

Plusieurs entreprises privées sont engagées dans la promotion de l'utilisation de vélo (ex. : commanditaire d'événements cyclables) et de la sécurité à bicyclette (ex. : promotion du port du casque protecteur).

### 15.3 LA POLITIQUE SUR LE VÉLO

---

<sup>5</sup> Boivin, R. Le vélo : tendances, clientèles, produits, In Conférence économique sur l'industrie et le tourisme à bicyclette, Service de la recherche, Vélo Québec, 1991.

À la suite de la Conférence vélo mondiale tenue à Montréal en septembre 1992, le ministère des Transports et la Société de l'assurance automobile du Québec entreprennent l'élaboration d'une politique sur le vélo. Cette politique est conjointe et vise la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre usagers de la route. Elle porte sur toute forme de pratique de la bicyclette sur la voie publique, pour des fins utilitaires, de loisir ou de tourisme mais déborde également dans les autres milieux.

### 15.3.1 LES OBJECTIFS

Trois objectifs se dégagent de la politique sur le vélo :

- la promotion de la sécurité routière auprès des cyclistes et des autres usagers de la route : respect des règles de circulation et port d'équipement de sécurité ;
- l'amélioration du système de transport pour les cyclistes : développement de voies cyclables et aménagement du réseau routier tenant compte du vélo ;
- l'encouragement progressif à l'utilisation de la bicyclette comme mode de transport : réduire l'insécurité chez le cycliste.

En tant qu'intervenant principal en ce qui concerne les infrastructures et les systèmes de transport, la responsabilité particulière du Ministère en ce qui concerne le cyclisme touche :

- la normalisation des aménagements cyclables et leur signalisation ;
- la réalisation d'aménagements cyclables sur les routes du réseau supérieur ;
- la coordination des activités de l'ensemble des intervenants provinciaux en matière d'aménagements cyclables.

### 15.3.2 ORIENTATIONS

Suite aux documents de consultation et aux commentaires issus de la consultation, 13 enjeux majeurs ont été retenus. Pour chaque enjeu, des orientations ont été formulées pour guider les actions du MTQ et de la SAAQ. Voici en résumé les orientations et les moyens de mise en oeuvre touchant la mission du Ministère.

#### 15.3.2.1 La planification du réseau cyclable

Afin de contrer l'absence de planification dans la réalisation d'aménagements cyclables, il convient d'intégrer cette démarche au processus d'aménagement du territoire. Le Ministère reconnaît à ce chapitre la compétence des MRC et des communautés urbaines.

Le contenu du schéma devient une condition première à l'intégration du volet cyclisme dans la planification de tout nouveau projet routier touchant le réseau supérieur et aux échanges entre le Ministère et le milieu. Le niveau régional apparaît comme l'instance la plus efficace



en terme de planification pour l'établissement d'un réseau cyclable fonctionnel panquébécois, et ce, par l'entremise de leur schéma d'aménagement.

### 15.3.2.2 La normalisation des aménagements et la signalisation

Le MTQ et Vélo Québec ont fait figure de pionniers en publiant des ouvrages de normalisation et d'aménagement dans le domaine cyclable. Le MTQ se propose d'élaborer des normes de conception d'aménagements cyclables et de les intégrer dans les normes sur les ouvrages routiers du MTQ. Il prévoit également adopter par règlement les normes de signalisation des voies cyclables et de les intégrer au règlement sur la signalisation routière. Ce serait un pas vers l'uniformisation des normes d'aménagements et de signalisation des aménagements cyclables au Québec.

### 15.3.2.3 Les aménagements cyclables

Le MTQ entend prendre en considération les besoins des cyclistes, tels qu'exprimés dans les schémas d'aménagement régionaux aux étapes de conception, construction et entretien de son réseau routier.

Le MTQ pourra donc intégrer des aménagements cyclables à ses travaux à l'occasion de la construction ou de la réfection des routes et des structures, le franchissement par les cyclistes des barrières physiques (rivières, autoroutes, voies ferrées, etc.).

Le MTQ permettra également l'asphaltage d'une partie des accotements de certains tronçons de routes du réseau supérieur pour rendre possible la réalisation d'itinéraires cyclables régionaux. Il acceptera l'implantation de pistes cyclables (non contiguë à la chaussée) à l'intérieur des emprises qu'il possède sans en compromettre l'usage futur.

### 15.3.2.4 Le financement

Il s'agit de favoriser le partage du financement avec les intervenants du milieu dans le cas de réalisation d'aménagements cyclables sur le réseau routier supérieur.

Selon des barèmes à déterminer, la participation du MTQ pourra atteindre 50 % des frais admissibles dans le cas de projets touchant son réseau mais non intégrés à des projets de construction, réfection ou d'amélioration routière et jusqu'à 100 % des frais admissibles lorsqu'ils seront intégrés à de tels travaux.

Le MTQ pourra également contribuer à certains projets d'aménagements cyclables réalisés sur le réseau municipal par l'entremise des programmes d'aide à l'amélioration du réseau local existant.

Également, le MTQ pourra s'impliquer, selon certains critères, financièrement jusqu'à 25 % du coût total dans des pistes cyclables en site propre à la condition qu'elles mènent à une pratique majoritairement utilitaire de la bicyclette ou qu'elles désengorgent l'achalandage cycliste sur une route du réseau supérieur.

### **15.3.2.5 La concertation**

La mise en oeuvre d'un véritable réseau cyclable sécuritaire n'est pas l'oeuvre d'un seul intervenant. Il faut favoriser la concertation entre tous les intervenants gouvernementaux, régionaux, locaux et privés dans le domaine du vélo. La concertation est nécessaire à l'intégration des réseaux cyclables à l'échelle régionale et au maillage de ces réseaux sur les plans interrégional et interprovincial ainsi qu'avec les États américains limitrophes.

### **15.3.2.6 La recherche et la formation**

Il appartient au Ministère (autant que la SAAQ pour ce qui est de la sécurité) d'intensifier la recherche et la formation sur l'aspect aménagements.

Ceci se traduit par des études dont une vaste enquête sur le vélo qui tiendrait compte des particularités régionales en matière d'utilisation de la bicyclette et par la formation de personnes ressources sur les aménagements cyclables.

## **15.4 PROBLÉMATIQUE**

Différents points de problématique ont été traités et discutés dans le cheminement qui a conduit à la rédaction de la politique sur le vélo, politique conjointe du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec. Le document du MTQ *Vers une politique sur le cyclisme au Québec : Problématique et solutions possibles* qui a servi de base à une consultation publique en 1993 a traité de onze éléments de problématique et la consultation qui a suivi a retenu quant à elle huit problèmes considérés comme majeurs.

Dans le cadre de la réalisation du Plan de transport de la Côte-Nord, notre attention portera davantage sur les points touchant plus directement le ministère des Transports et l'aménagement du territoire. Ces points sont :

- les accidents et le réseau routier ;
- la planification et la conception des aménagements cyclables ;
- le coût et le financement des aménagements cyclables ;
- la coordination, l'intégration et la promotion ;
- la santé, l'environnement et l'énergie.

### **15.4.1 LES ACCIDENTS ET LE RÉSEAU ROUTIER**

La pratique de la bicyclette génère beaucoup d'accidents. Les plus graves sont ceux avec véhicule moteur. Ce sont aussi les plus documentés parce qu'ils font normalement l'objet de rapports remis à la SAAQ.

Ces accidents sont nombreux : 3 980 en moyenne annuelle entre 1982 et 1992 composée entre autres de 39 décès et 361 blessés graves. Ces accidents se répercutent en coûts énormes évaluées en 1990 à 14 300 000 \$ en indemnités versées. Près de 50 % des accidents mortels ont lieu en milieu rural notamment dans des zones où la vitesse est supérieure à 70 km/h.

---

## Le transport non motorisé (bicyclette et marche)

---

Voici le portrait des accidents de bicyclettes impliquant un véhicule moteur pour la Côte-Nord de 1992 à 1995.

Code	1	2	3	4	Total
1992	0	7	47	10	64
1993	0	2	33	4	39
1994	1	2	48	10	61
1995	0	3	39	9	51
1992 à 1995	1	14	167	33	215

Source : SAAQ, *Rapport d'accidents de véhicules routiers*.

Code : 1 = Mort 2 = Blessures graves 3 = Blessures mineures 4 = Aucune blessure apparente

D'après ce tableau, les blessures infligées lors d'accidents rapportés entre un cycliste et un véhicule moteur en Côte-Nord sont surtout d'ordre mineure puisque les blessures légères représentent 91,77 % des accidents avec blessures.

En regardant de plus près, les villes de Baie-Comeau et de Sept-Îles cumulent la majorité des accidents rapportés (tableau 1).

**TABLEAU 1 : ACCIDENTS DE BICYCLETTE IMPLIQUANT UN VÉHICULE MOTEUR  
POUR LES MUNICIPALITÉS DE LA CÔTE-NORD DE 1992 À 1995**

Année	1992				1993				1994				1995				Total 92-95			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Municipalité																				
Sacré-Coeur							1	1		1					1			1	2	1
Les Escoumins		1	1								1							1	2	
Sault-au-Mouton			1																1	
Forestville		1		1							1			1	1			1	2	2
Betsiamites			1				2												3	
Chute-aux-Outardes		1	2				2				1				1	1		1	6	1
Pointe-aux-Outardes			1								2								3	
Pointe-Label								1			1				1				2	1
Baie-Comeau		2	11	3		1	13	1	1		15	4		2	7	5	1	5	46	13
Baie-Trinité		1																1		
Port-Cartier			2	1						1	2				2			1	6	1
Sept-Îles		1	27	5			14				25	5		1	21	2		2	87	12
Longue-Pointe															1				1	
Havre-Saint-Pierre			1					1							2				3	1
Rivière-Saint-Jean															1				1	
Basse-Côte-Nord						1					1							1		1
Fermont							1								1				2	
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>47</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>48</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>39</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>167</b>	<b>33</b>

Source : SAAQ, Rapport d'accidents de véhicules routiers

Code : 1 = Mort    2 = Blessures graves    3 = Blessures mineures    4 = Aucune blessure apparente

D'après ce tableau, les villes de Baie-Comeau et de Sept-Îles cumulent pour chaque année de cette période plus de 74 % des accidents rapportés. Ces deux municipalités sont munies de pistes cyclables et quoique leur réseau respectif ne soit pas extensif mais tout de même à plus de 50 % en site propre, il n'apparaît pas être en cause dans les lieux d'accidents. Les dangers apparaissent souvent lorsque le cycliste est dans l'obligation d'accéder au réseau par le quadrillé urbain ou lorsqu'il doit sortir momentanément du réseau avant de le retrouver plus loin. Dans ces cas, la traversée d'artères majeures apparaît problématique. Le tableau qui suit indique le nombre d'accidents impliquant un vélo et un véhicule moteur et une artère majeure, dans ce cas, la Route 138 nommée boulevard Lafèche à Baie-Comeau et boulevard Laure à Sept-Îles. Les accidents qui y ont eu lieu peuvent avoir été causés à une intersection ou entre des intersections sur ces mêmes boulevards.

**TABLEAU 2 : ACCIDENTS AVEC BLESSURES ET POURCENTAGE DES ACCIDENTS AVEC BLESSURE IMPLIQUANT UN VÉLO ET UN VÉHICULE MOTEUR SURVENUS SUR OU AUX ABORDS DES BOULEVARDS LAFLÈCHE À BAIE-COMEAU ET LAURE À SEPT-ÎLES, DE 1992 À 1995**

	Boulevard Laflèche (Baie-Comeau)		Boulevard Laure (Sept-Îles)	
		%		%
1992	7	54	9	32
1993	1	7	2	14
1994	6	50	5	17
1995	4	44	7	33
Total 92-95	18	35	23	26

Sept-Îles plus que Baie-Comeau obtient la plus grande part lorsqu'il est question d'accidents impliquant vélo et véhicule moteur. Le nombre d'adeptes faisant du vélo serait-il en cause ? Il n'y a pas de registre sur la possession d'un vélo, ce qui rend la tâche d'évaluation difficile. Cependant, le tissu urbain de Sept-Îles est réparti de part et d'autre de la Route 138(c'est-à-dire boulevard Laure) ce qui n'est pas le cas à Baie-Comeau. À Sept-Îles, la piste cyclable enjambe à 5 endroits le boulevard Laure. Il y a là une problématique particulière.

Après examen des rapports d'accidents sur le boulevard Laflèche à Baie-Comeau et Laure à Sept-Îles, de 1992 à 1995, le nom de certaines intersections apparaissent plus souvent. À Baie-Comeau, sur le boulevard Laflèche, de 1992 à 1995, 18 accidents avec véhicules moteurs se sont produits. L'intersection boulevard Laflèche et rue Bélanger a été cinq fois en cause, l'intersection boulevard Laflèche et rue Nouvel, trois fois, tout comme l'intersection boulevard Laflèche et rue Blanche. Peut-on parler de points noirs ?

À Sept-Îles, pour la même période, le boulevard Laure enregistre 23 accidents entre un vélo et un véhicule moteur. Là aussi, certains points noirs peuvent être ciblés. Il s'agit de l'intersection boulevard Laure et rue Papineau (trois accidents), l'intersection boulevard Laure et rue Papineau (trois accidents), l'intersection boulevard Laure et rue Smith (quatre accidents). Curieusement, le 770 boulevard Laure apparaît quatre fois dont trois fois en 1994. Encore là, peut-on parler de points noirs ?

En février 1996, le Service du support technique du Ministère dans une version préliminaire d'une étude portant sur les carrefours du boulevard Laure entre les rues Desmeules et Retty suggère les recommandations suivantes pour la sécurité des piétons et des cyclistes :

- des systèmes de feux de piétons communs aux cyclistes ;
- implantation à chacun des carrefours de feux (prévu par la municipalité) ;

- phase piétons fonctionnant à la demande (implique un bris à la coordination de la circulation) avec un engagement protégé et un dégagement non protégé sauf au carrefour situé à la rue Smith où une phase piéton exclusive est déjà installée ;
- le Ministère considère que la coordination interdisant la circulation des cyclistes implantée sur tout le tronçon de la Route 138 entre les rues Desmeules et Retty n'est pas conforme aux pratiques du Ministère. Le ministère tolère les cyclistes sur son réseau national ou de classe inférieure, sauf lorsqu'il y a une voie cyclable.

L'aménagement du réseau routier jouerait à la fois en faveur et en défaveur du cycliste. Ainsi, plusieurs facteurs pourraient causer l'insécurité chez le cycliste : le manque d'espace de manoeuvre, la largeur parfois insuffisante des voies de circulation (en milieux urbain et rural), l'absence d'accotements (en milieu rural), l'absence de bandes cyclables sur les artères urbaines achalandées<sup>6</sup>. Plus particulièrement, une étude américaine indique que les déficiences de la chaussée seraient la cause de 20 % des accidents de bicyclette sans véhicule moteur<sup>7</sup>.

### 15.4.2 LA PLANIFICATION ET LA CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

L'aménagement de voies cyclables, que ce soit piste cyclable, bande cyclable, chaussée désignée ou sentier polyvalent est un phénomène relativement récent au Québec.

Le MTQ, en 1978 et en 1989, suivi par Vélo-Québec en 1990, ont fait figure de pionniers au Canada en matière de guides d'aménagements cyclables. La notoriété de ces guides a même depuis franchi les frontières du Québec.

Le Québec n'a pourtant pas à s'enorgueillir de posséder un véritable réseau cyclable qu'il pourrait qualifier de cohérent, uniforme et continu. Au contraire, ce réseau<sup>8</sup> est davantage un cumul de bouts de pistes, de projets isolés conçus de façon ponctuelle. Si les guides y sont utilisés, ils le sont souvent peu et même mal. Ces guides doivent également être revus en fonction de paramètres propres au territoire : la réalité du terrain, le type d'usagers, le volume de circulation, la vitesse des automobilistes, etc.

De façon générale, le système routier a d'abord été conçu presque uniquement pour la circulation motorisée. Tous les obstacles naturels et artificiels qu'il comporte (viaducs, autoroutes, échangeurs, ponts, stationnements en bordure de route) sont autant d'inconvénients pour les cyclistes mais aussi pour les planificateurs et les aménagistes, Si les aménagements cyclables prennent de plus en plus leur place

---

<sup>6</sup> Dussault, C. Les cyclistes, in Beaulne, G. Les traumatismes au Québec : comprendre pour prévenir. Les Publications du Québec, 1991, p. 101-107.

<sup>7</sup> Forester, J. Bicycle Transportation, M.I.T. Press, 1983.

<sup>8</sup> En 1992, à l'époque de la rédaction du document de consultation, le réseau cyclable du Québec comptait près de 800 km. En 1993, lors de la consultation, il totalisait 1 200 km et 1 500 km en 1995 lors de la parution de la politique sur le vélo. Il en compterait actuellement 1 900 km. La lancement du projet Route Verte en 1995 est en partie à l'origine du dernier boum.

comme voies de circulation, ce sont le plus souvent pour satisfaire les besoins de loisir. L'aspect utilitaire du vélo au même titre que la marche et le transport en commun devrait être pris en considération lors de la conception du réseau routier.

### 15.4.3 LE COÛT ET LE FINANCEMENT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les coûts élevés d'aménagement en particulier de construction<sup>9</sup> mais aussi de planification, de conception, d'entretien et d'administration et le manque de ressources financières des divers gouvernements sont responsables du peu de développement du réseau d'aménagements cyclables au Québec.

La nécessité d'assurer le maximum de mobilité aux usagers du vélo amène le Ministère à proposer des solutions plus économiques mais tout aussi sécuritaires visant l'intégration des vélos à la circulation routière. En milieu urbain par exemple, le coût d'une chaussée désignée est limité à la fabrication et à l'installation de la signalisation.

### 15.4.4 LA COORDINATION, L'INTÉGRATION ET LA PROMOTION

Peu d'efforts ont été consacrés à ce jour à la promotion de l'utilisation du vélo comme mode de transport à des fins utilitaires. Jusqu'à maintenant l'accent a été surtout mis sur la sécurité plutôt que sur les aménagements en sous-tendant la bicyclette comme véhicule de loisir.

Il est temps de reconnaître la bicyclette comme mode de transport et d'intégrer la bicyclette au processus d'aménagement du territoire et aux réseaux de transport.

La bicyclette peut s'avérer très efficace pour des courts trajets et peut contribuer dans les agglomérations importantes à réduire l'usage de l'automobile. On a noté qu'un aménagement urbain compact, combiné à l'ajout d'aménagements cyclables et piétonniers avait comme effet de déplacer l'usage de l'automobile vers la bicyclette et la marche<sup>10</sup>.

Des mécanismes de coordination et d'intégration sont à développer pour assurer une convergence de toutes les activités en matière de cyclisme.

---

<sup>9</sup> Les coûts de pavage de 1,0 et 1,5 mètre d'accotements de part et d'autre de la chaussée peuvent varier entre 20 000 \$ et 30 000 \$ du kilomètre, s'il n'y a pas de travaux de drainage majeurs. Les coûts d'aménagement d'une piste bidirectionnelle en site propre peuvent varier quant à eux, entre 60 000 et 100 000 \$ du kilomètre.

<sup>10</sup> University of North Carolina, HSRC et HDR Engineering Inc. National Bicycling and Walking Study Interim Report U.S. Dept. of transportation. F.H.W.A. Nov. 1991, pp. 23-25.

#### **15.4.5 LA SANTÉ, L'ENVIRONNEMENT ET L'ÉNERGIE**

La pratique du cyclisme améliore la condition physique et la santé de l'ensemble de la population. Elle réduit les coûts de santé et d'absentéisme. Elle offre un moyen de transport peu coûteux à ceux qui ne peuvent utiliser ou posséder une automobile. Elle diminue la congestion de la circulation causée par l'automobile.

La bicyclette est par ailleurs un moyen de transport très performant au plan de l'efficacité énergétique et un moyen très efficace pour effectuer des déplacements de moins de 10 km dans les zones urbaines à forte densité. La pratique du vélo contribue à réduire la pollution de l'air.

#### **15.5 LA SITUATION DU TRANSPORT NON MOTORISÉ EN CÔTE-NORD**

##### **15.5.1 L'OFFRE ET LA DEMANDE**

L'offre cyclable homologuée de la Côte-Nord comprend trois réseaux municipaux situés à Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles qui totalisent 43 km dont 20 km en pistes cyclables.

- Baie-Comeau

Le réseau cyclable de la ville de Baie-Comeau compte 12 km de voies cyclables réparties en 6 km de piste cyclable sur poussière de pierre et 6 km en bandes cyclables bidirectionnelles dans les rues des deux secteurs de la ville (voir carte 1).

Le financement de la piste cyclable, terminée en 1984, a été l'oeuvre gouvernementale. Les bandes cyclables elles, sont du budget municipal. Il n'y a pas de projets d'agrandissement à l'étude si ce n'est celui de rejoindre Pointe-Lebel à Baie-Comeau et son raccordement au réseau local. Le problème d'enjamber la route 138 et de passer par le sentier de motoneige actuel qui enjambe la rivière Manicouagan reste à résoudre. L'objectif de construire un véritable réseau cyclable à Baie-Comeau a fait l'objet de nombreuses revendications par la population lors d'antécédentes élections municipales.

Pour ce qui est du réseau pédestre, celui-ci est tout récent. Il compte 2,5 km en 1995, longe la rivière Manicouagan entre le parc Manicouagan et le parc de la Cathédrale. À plus long terme, l'objectif est de rejoindre le parc des explorateurs et le kiosque touristique.

Quant à la demande, aucune étude sur l'achalandage n'a été réalisée en ce sens si bien que nous ne pouvons l'identifier en terme réel.



- Port-Cartier

Le réseau cyclable de Port-Cartier comporte 10 km de voies cyclables, soit environ 5 km en piste cyclable et 5 km en bandes cyclables bidirectionnelles. Le réseau recoupe trois secteurs de la ville et un projet actuellement en voie de réalisation en direction de l'usine Québec-Cartier devrait prolonger le réseau d'environ 2 km (voir carte 2).

Le financement du réseau est entièrement municipal. Pour ce qui est du réseau pédestre, deux sentiers, l'un vers la passe à saumon (1 km) et l'autre vers les Îles Patterson et McCormick (2 km) totalisent 3 km.

En l'absence d'enquête sur l'achalandage de ces réseaux, il ne nous est pas possible d'identifier la demande.

- Sept-Îles

Le réseau cyclable de Sept-Îles comporte 21,10 km dont 9 km en piste cyclable et 11 km en bandes cyclables bidirectionnelles. Le réseau couvre presque tous les quartiers de la ville (voir carte 2). En 1996, la section de la réserve Uashat (4 km) a été rétrocédée à l'entretien du Conseil de bande.

Un projet municipal de prolongement du réseau cyclable de 8 km vers l'est pourrait rejoindre le secteur des plages Monaghan, Ferguson, Routhier et Lévesque. Un autre projet, qui pourrait être financé dans le cadre du programme de mise en valeur de l'environnement d'Hydro-Québec (un des nombreux projets sur la liste), celui de traverser le boulevard Comeau pour rejoindre le boulevard Montagnais, la rivière du Poste et la rue Lemaire.

Le financement de la piste actuelle s'est fait grâce à des programmes d'aide à l'emploi et celui des bandes cyclables, par l'entremise du budget municipal.

Le réseau pédestre compte quelque 10,5 km et 4 sentiers principaux : le parc de la rivière des Rapides (2,5 km), les Jardins de l'Anse (3,5 km), le Vieux Poste de traite (1 km) (non homologué) et le sentier de la Nature (3,5 km).

L'absence d'enquête(s) sur l'achalandage nous empêche là aussi d'évaluer la demande.

### 15.5.2 ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

#### 15.5.2.1 La révision des schémas d'aménagement

Les MRC régionales sont pour la plupart à l'étape du dépôt du document sur les objets de la révision ou au mieux au début de la Proposition de schéma d'aménagement révisé. Une brève consultation auprès des MRC nous apprend que les aménagements cyclables ou pédestres n'ont pas fait l'objet d'intentions de leur part que ce soit au niveau d'orientations ou de projets d'aménagement. Une

**Carte 1 : Voies cyclables à Baie-Comeau**



Plan de transport  
de la Côte-Nord

Carte 1

VOIES CYCLABLES  
À BAIE-COMEAU  
(1996)

- Voies existantes
- Voies projetées





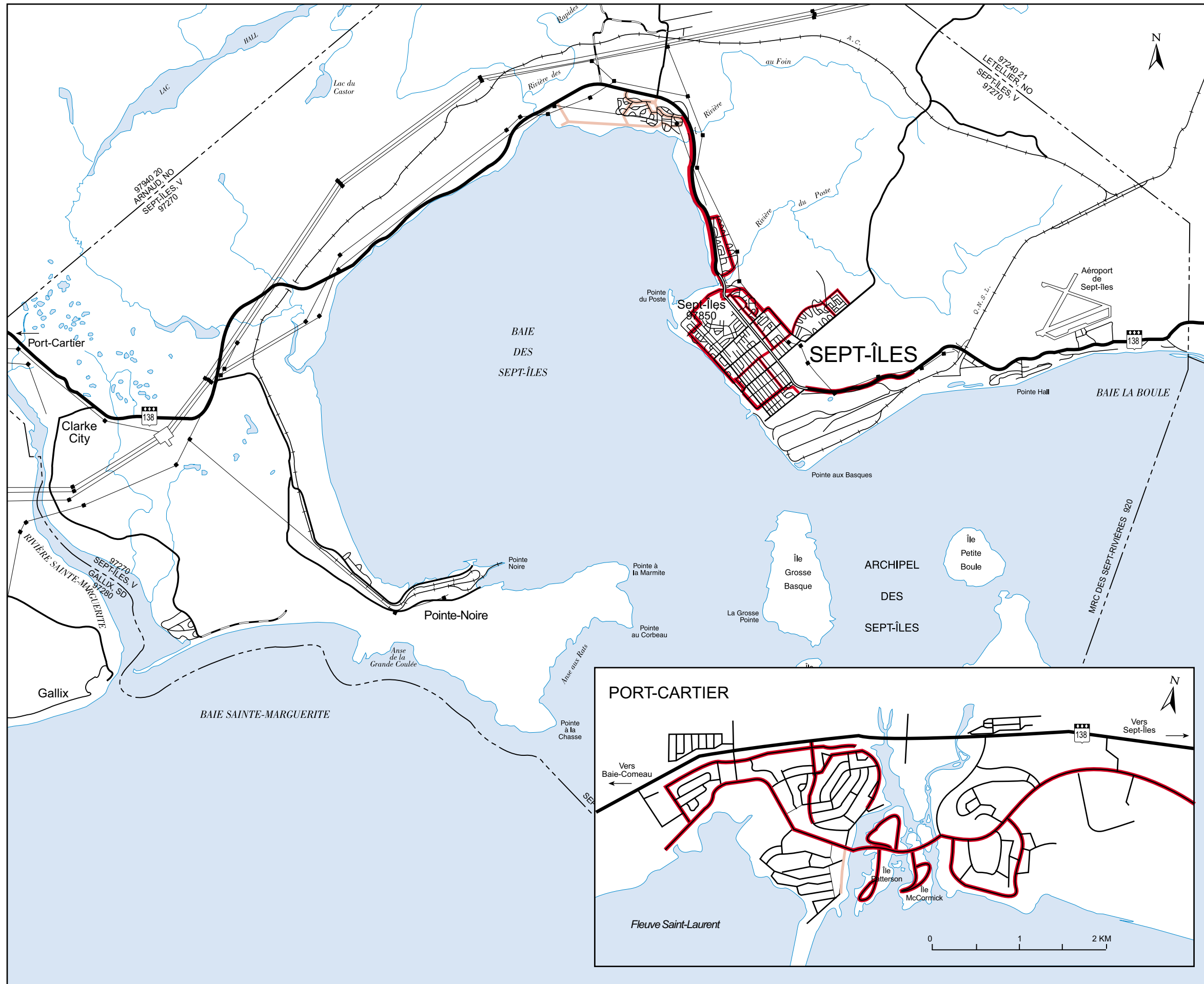
**Carte 2 : Voies cyclables à Port-Cartier et Sept-Iles**

Plan de transport  
de la Côte-Nord

Carte 2

VOIES CYCLABLES  
À SEPT-ÎLES  
ET PORT-CARTIER  
(1996)

- Voies existantes
- Voies projetées





constatation ressort : la Côte-Nord et les territoires des MRC sont grands, les municipalités qui en font partie très allongées et pourtant trop peu nombreuses pour se munir d'équipements cyclables ou pédestres. Outre les projets de sentiers qui se développent autour d'attraits régionaux ou touristiques (ex. : sentiers Tadoussac-Bergeronnes, Godbout-Baie-Trinité, Chutes Manitou et les réseaux des parcs, etc.), il demeure généralement que la Route 138 est la seule artère principale sur laquelle pourrait se greffer une chaussée partagée. Or, cette artère comporte souvent en milieu municipal habité, plusieurs contraintes majeures tels ponts, viaducs, rivières, stationnements sur rues, absence de rues secondaires, rendant presque impensable la création d'un véritable réseau cyclable qu'il soit utilitaire (ex. : en milieu urbanisé) ou autre. L'insécurité d'un simili-réseau ou d'une simili-voie cyclable décourage le cycliste ou le marcheur qui l'abandonne, ce qui contribue à surcharger le réseau existant et à le rendre non fonctionnel.

Les MRC verraient la possibilité d'inclure le cyclable entre autres comme problématique dans la révision mais sans déposer de plan ou de projets bien ciblés. La MRC peut demander que chaque municipalité se dote d'un réseau cyclable, la municipalité peut mettre son réseau en plan mais la MRC ne peut obliger une municipalité à construire le réseau identifié, elle n'a pas juridiction sur ce qui est dans le périmètre d'urbanisation. C'est ce qui fait croire à certaines MRC que si elles proposent de développer un réseau, ce réseau doit être nord-côtier d'abord.

Les MRC trouvent cependant étrange que la Côte-Nord soit la seule région exclue du projet de Route verte sur le seul assentiment qu'elle serait trop éloignée. Il n'est pas impossible qu'un projet soit déposé à Vélo Québec par l'entremise de la Table des préfets de la Côte-Nord afin d'y faire passer l'itinéraire cyclable.

Il semble enfin que les MRC de la Côte-Nord tout en étant peu renseignées sur la politique sur le vélo s'accordent davantage à réaliser pour la Côte-Nord un véritable corridor pour la pratique de la motoneige. Les MRC désirent qu'apparaisse dans leur schéma, le sentier motoneige Trans-Québec. L'utilisation des terres publiques pour les V.T.T. que ce soit en pourvoirie, ZEC ou en zone libre semble aussi d'un intérêt marqué, ce qui laisse croire que la problématique vélo est encore jeune en Côte-Nord.

### 15.5.3 LA ROUTE VERTE

Le projet de réaliser la Route verte consiste à aménager ou rendre cyclable 3 000 kilomètres de routes du Québec d'ici 2005. Vélo Québec en est le maître-d'oeuvre. Les sources de financement restent à préciser et le scénario variera d'une région à l'autre.

Les comités régionaux à raison d'un par région administrative sont chargés de déterminer les itinéraires détaillés. Les promoteurs, soit une corporation municipale, une MRC, seront chargés d'aller en appel d'offres. Actuellement, le projet de Route verte utilise abondamment les programmes de développement régionaux, le MTQ pourrait également être sollicité. À ce niveau, que ce soit dans le cadre de la Route verte ou non, pourvu que le projet touche à son réseau, toute demande d'une municipalité doit être intégrée au schéma d'aménagement avant d'être présentée au Ministère.



Actuellement la Côte-Nord ne figure pas dans les plans de Vélo Québec si ce n'est la section Sacré-Coeur/Tadoussac qui sert de jonction entre la section Saguenay et la section Charlevoix. Vélo Québec pense que la Côte-Nord pourrait représenter trop de distance pour les cyclistes et préfère les diriger vers la Baie des Chaleurs en Gaspésie par l'entremise de la traverse de Saint-Siméon (Charlevoix) à Rivière-du-Loup (Bas St.-Laurent). Selon Vélo Québec, la Gaspésie est très convoitée par les cyclistes, mieux équipée au niveau touristique et du soutien logistique.

Asphalter un accotement bidirectionnel de 1,5 m., partagé sur chaque côté et de façon convenable pour les cyclistes sur les 750 km de la Route 138, coûterait au bas mot 21 M\$. Le CRL Côte-Nord est d'avis qu'avec un ordre de grandeur de la sorte, la Côte-Nord ne peut s'offrir un tel équipement.

Le CRL a réagi toutefois au projet de Vélo Québec en fin d'année 1996. Le CRLCN considère le vélo comme un des moyens de parcourir le Québec de façon récréative. Cette philosophie est à la base du développement des comités des corridors verts régionaux. En fait, depuis le 6 décembre 1996, la Côte-Nord a son comité régional composé de 5 MRC, 2 ATR, du CRD et du CRL afin d'examiner quels corridors récréatifs pourraient exister en Côte-Nord et quelles activités seraient possibles.

Face au projet de Vélo-Québec, la région désire plus qu'une simple incursion par Tadoussac. La région désire se consulter et analyser les propositions qui probablement toucheront le développement d'autres corridors que la motoneige en Côte-Nord. Selon le CRL, il serait par exemple possible d'extensionner la Route verte vers l'Est en se servant des traverses avec le Bas Saint-Laurent et la Gaspésie.

## 15.6 SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT

### 15.6.1 LA SÉCURITÉ À VÉLO

La politique conjointe sur le vélo a comme but de promouvoir l'usage sécuritaire de ce moyen de transport. Elle sous-tend la pleine reconnaissance du vélo comme mode de transport et la sécurité accrue des cyclistes basée sur le respect mutuel entre usagers de la route.

Les responsabilités du ministère des Transports et de la Société de l'assurance automobile du Québec peuvent paraître floues puisque toutes deux doivent concourir à augmenter la sécurité, soit pour le premier, par l'entremise d'infrastructures (sécurité de déplacements), soit pour le second, par l'entremise de la réduction des risques inhérents à l'usage de la route (dont la prévention)<sup>11</sup>.

Dans l'optique d'accroître la mobilité des usagers, beaucoup d'intervenants entrent en jeu et il en va tout autant quand il est question de la sécurité. Alors, il faut se demander dans un esprit de concertation et dans le respect intégral des

---

<sup>11</sup> Le contenu de la politique sur le vélo s'arrime quant au volet sécurité, au contenu de la politique conjointe MTQ-SAAQ sur la sécurité dans les transports en y ajoutant des précisions quant à la portée des orientations communes en matière de vélo.

---

## **Le transport non motorisé (bicyclette et marche)**

---

compétences, jusqu'où pouvons-nous aller pour faire des gains de mobilité tout en réduisant les dangers inhérents à la pratique du vélo.

La SAAQ a, du point de vue de la sécurité à vélo, des responsabilités importantes que ce soit :

- les campagnes publicitaires pour la promotion de la sécurité routière ;
- la révision du Code de la sécurité routière ;
- l'éducation en milieu scolaire ;
- l'établissement et l'application des normes relatives aux véhicules ;
- la surveillance de l'évolution du bilan routier et la subvention d'un programme de recherche en matière de sécurité routière.

Dans le cadre de la politique conjointe sur le vélo, des orientations spécifiques complètent ces tâches de la SAAQ en l'adaptant au vélo. Ainsi, la politique s'est donnée, entre autres de :

- promouvoir intensivement le port du casque protecteur ;
- intensifier l'application du Code de la sécurité routière ;
- intensifier l'éducation en milieu scolaire (programmes Vélo Expert et Vélo Cité) ;
- favoriser le burinage systématique des vélos ;
- réviser le Code de la sécurité routière afin de l'adapter davantage à la problématique cycliste ;
- intensifier la recherche et la formation en matière de sécurité.

### **15.6.2 L'ENVIRONNEMENT ET LE VÉLO**

La politique sur le vélo a entre autres comme objectif d'encourager l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport utilitaire, de loisir ou touristique parce qu'il contribue à réduire la consommation d'énergie, qu'il accroît l'efficacité des systèmes de transport. La pratique du vélo favorise également la santé et la bonne forme physique ainsi que la préservation de la qualité de l'environnement, en réduisant toutes les formes de pollution.

## **CONCLUSION**

Le réseau cyclable de la Côte-Nord est peu étendu et se résume à trois réseaux cyclables des municipalités de Baie-Comeau, Port-Cartier et Sept-Îles. Bien que ces réseaux n'utilisent pas l'emprise de la Route 138 comme tel, plusieurs traverses ont lieu soit latéralement ou perpendiculairement avec cette emprise et créent des situations conflictuelles avec la circulation routière urbaine. Le cyclisme devrait donc être pris en compte dans l'aménagement des traversées d'agglomération.

Par ailleurs, considérant la relative proximité des trois municipalités où s'est développé un réseau cyclable urbain, le développement d'un réseau intermunicipal empruntant la Route 138 devrait être avantagé à l'intérieur des mesures incluses dans la révision des schémas d'aménagement. Ce pourrait être un palliatif à la Route verte et avantagerait le cyclisme régional à défaut d'un circuit touristique cyclable en Côte-Nord.

