

Rivière-du-Loup, le 17 janvier 2016

M. Pierre Lebel, ing. M.Sc.
Directeur du service de l'Ingénierie
Ville de Rivière-du-Loup
108 rue Fraser, C.P. 37
Rivière-du-Loup, QC, G5R 3Y7

Objet : Mémoire sur un Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal.

Bonjour M. Lebel,

Voici mon retour sur la rencontre du 18 décembre dernier sur un Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal (PISRMM). Notez que ce mémoire fut approuvé à la rencontre du conseil d'administration du Club cycliste Randoloup le 14 janvier 2016. Mes paragraphes sont établis selon le questionnaire remis (PISRMM-Questionnaire).

1. Signalisation

— Nous apprécions la signalisation et le marquage de couloir désigné pour le vélo (ex. : Boul. Hôtel de ville et Armand Thériault à Rivière-du-Loup).

— Pour toutes les municipalités, l'implantation d'un panneau radar permet de faire connaître la vitesse d'un véhicule aux personnes autour, ce qui a un bon effet dissuasif et fait prendre conscience aux conducteurs de véhicules la véritable vitesse qu'ils circulent. Le meilleur exemple se trouve à Notre-Dame-du-Portage (route du Fleuve à l'est de l'église). Il est interactif, selon la vitesse captée, un message s'écrit en même temps que la vitesse (ex. : « Merci » lorsque l'on respect la limite). Il pourrait être déplaçable de rue en rue.

2. Plaintes et interventions

— Nous aimerions aider à améliorer le réseau routier, mais nous voudrions connaître la marche à suivre lorsque nous constatons une problématique qui rend nos déplacements à vélo difficiles, voire même dangereux. Certaines municipalités ont des sites internet qui permettent de faire une plainte ou une requête, d'autres c'est par téléphone. À la rencontre du 18 décembre 2015, les systèmes de suivi des plaintes des municipalités me semblaient inégaux et leur efficacité est difficilement vérifiable dans certains cas.

— Un premier point dangereux pour les vélos de route, ce sont les ponts de bois avec leurs interstices qui augmentent chaque année. Nous devons les traverser en diagonale, mais parfois, cela ne suffit pas. Le meilleur exemple est le pont de bois du rang Saint-Gérard Est à Saint-Alexandre à l'ouest de l'usine d'asphalte de la compagnie B.M.L. Même si nous ralentissons considérablement, nous avons eu des chutes ou des presque chutes qui, heureusement, se sont terminées par des éraflures ou des bris mécaniques.

— Un deuxième exemple est l'accumulation de gravier sur les accotements, souvent, dans les secteurs en développement ou les embranchements et intersections de routes en gravier.

— La présence de trous, de crevasses dans l'asphalte. Peu importe leur nombre ou leur grosseur, ils sont des facteurs de risque élevé de chute et de blessure pour un cycliste. Encore plus pour un groupe de cyclistes roulant à vive allure. Nos itinéraires de sortie sont planifiés annuellement en fonction de plusieurs critères, dont la qualité du bitume. Par exemple, nous nous sommes restreints ces dernières années à utiliser la rue Principale de Saint-Modeste pour se rendre à Saint-Épiphanie. Cette année, nous évitions le rang 1 à l'ouest de l'autoroute 85 à Saint-Antonin.

3. Circulation

— La problématique la plus souvent rencontrée est que les automobilistes ont du mal à juger notre vitesse de déplacement. Surtout, lorsqu'ils viennent à contre sens. Ils prennent souvent des chances en tournant devant nous et nous nous devons d'être toujours alertes. Pour augmenter notre visibilité, nous faisons la promotion de feux clignotants de jour comme de soir ainsi que le port de vêtements colorés.

— Nous avons eu un accrochage il y a deux ans au coin du boulevard Hôtel de ville et des Cerisiers. Nous étions un groupe de 10 cyclistes en file indienne en attente au feu rouge dans le couloir désigné pour vélo sur le boulevard direction est. Au moment que le feu tourne au vert, une voiture circulant dans la même direction que nous arrive dans la voie de droite et coupe le premier cycliste qui se dirigeait tout droit alors qu'il était à son deuxième coup de pédale. Pas de blessé, mais une légère grafigne dans la portière arrière de la voiture dut au contact avec le guidon du vélo. La police est venue surplace pour un rapport aux assurances. C'est un dossier qui s'est étiré pour le cycliste et l'assureur de l'automobiliste, car celui-ci disait que la voiture avait le droit de passage à cause de la flèche verte pour tourner à droite. Pourtant, de mon côté, l'automobiliste doit toujours protéger son côté droit et ne pouvait pas dire ne pas nous avoir vus. Nous étions dix habillés de rouge arrêté en file. Depuis, nous avons reçu une formation qui nous permet de mieux signaler nos intentions à vélo tout en prenant notre place dans la circulation. La première chose à faire, c'est le contact visuel avec le conducteur. Ce risque se répète également sur la majorité des intersections du boulevard Hôtel de ville en direction est.

– Un autre point concerne les boucles de détection à certains feux de circulation. Les vélos ne sont pas toujours détectés et nous devons attendre souvent qu'un véhicule s'approche derrière nous pour avoir le feu vert. Par exemple, nous sommes sur le boulevard Hôtel de ville direction est et attendons pour tourner à gauche sur la rue Fraser. C'est également un facteur qui est considéré lors de la planification de nos itinéraires.

4. Caractéristique routière

– Le premier point qui vient augmenter notre sécurité sur les routes est la présence d'accotement principalement sur les routes à haut débit de circulation. Ceci à un coût, mais combien efficace pour développer des circuits de vélo et augmenter le cyclotourisme¹.

– Dans un même ordre d'idée, l'élargissement de la rue Fraser. Il n'y a pas ou peu d'accotements.

– Lorsque nous montons la côte Saint-Jacques, nous tournons à droite sur la rue Bellevue, mais nous avons une problématique pour retourner sur la rue Fraser au coin de la rue Blondeau. Il est difficile de voir les voitures en provenance de l'est à cause d'une haie élevée de la maison sur le coin. De plus, l'accotement est inexistant à cet endroit. Une autre possibilité serait de passer par la rue du Grand Voyer, mais il y a une section de la rue Bellevue qui est en terre (non recommandable pour un vélo de route).

– Le rond point de l'entrée ouest de Rivière-du-Loup avec ces voies de contournement pour le vélo nous semble difficilement utilisable. La priorité pour traverser la rue Roland-Roussel serait pour le piéton, mais pas le vélo à moins de descendre de celui-ci. Cette voie de contournement est peu utilisée par les cyclistes ceux-ci préférant prendre leur place sur la route.

– La refonte de certaines rues comme la rue Desjardins avec des rétrécissements aux intersections nous demande de rouler dans la rue, car l'accotement disparaît à ces endroits et les voitures tentent souvent de s'avancer à nos côtés lorsque nous sommes en groupe.

5. Budget

– De notre côté, en tant qu'entité à but non lucratif, nous investissons dans la formation de nos membres en encourageant les meilleurs comportements sur la route pour un partage équitable de celle-ci.

1. <http://www.leplacoteux.com/actualites/affaires-publiques-et-economie/281656/une-nouvelle-partie-de-la-route-230-sera-securitaire-pour-les-cyclistes>

Conclusion

Pour conclure, nous croyons que c'est une belle initiative d'avoir un plan d'intervention de sécurité routière pour la M.R.C. afin que toutes les municipalités puissent bénéficier des meilleures idées et méthodes dans le but d'accroître la sécurité du réseau routier. Surtout avec un bilan 2015 peu reluisant au sujet des accidents avec décès qui a augmenté considérablement dans le Bas-Saint-Laurent — Gaspésie².

Pour le vélo, peu importe l'endroit, nous considérons que c'est par l'exemple que nous pouvons acquérir le respect des autres usagers de la route. D'où notre association récente avec le site [roulons avec classe](#) qui est chapeauté par la Sûreté du Québec. En tant qu'automobilistes, soyons respectueux des cyclistes en ralentissant, en conservant un espace de sécurité pour faire un dépassement. Un véhicule peut être considéré comme une arme. Soyons conscients que nous ne sommes pas à armes égales et que le plus grand doit prendre soin du plus petit. Nous vous invitons à prendre connaissance du mémoire préparé par la Fédération Québécoise des Sports Cyclistes (FQSC) dans le cadre de la consultation sur le projet de loi 71 (refonte du Code de la sécurité routière)³, dont nous attendons le dépôt sous peu.

La pratique du vélo se développe au Québec et nous avons un beau coin de pays à faire découvrir. Tourisme Rivière-du-Loup⁴ en fait la promotion depuis deux ans. Lorsque l'on regarde ce qui se fait ailleurs dans la province, il est faux de croire que le vélo n'apporte aucune retombée économique. Il suffit de penser à la Véloroute des Bleuets au Lac-Saint-Jean ou simplement au Petit Témis dans sa portion longeant le lac Témiscouata.

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à ce mémoire.

Veillez agréer, M. Lebel, nos salutations distinguées,



Jean-Pascal Viel

Trésorier et webmestre

Pour le :



randoloup.ca - info@randoloup.ca

c. c. Guillaume Fournier, ing.

Et tous les intervenants de la table de concertation.

2. <http://www.infodimanche.com/actualites/actualite/235884/les-accidents-mortels-en-nette-hausse-sur-nos-routes>

3. http://www.fqsc.net/sites/default/files/memoire_securite_routiere_fqsc_-_version_revisee_pdf_0.pdf

4. <http://tourismeriviereduloup.ca/bottin/circuits-velo-sur-le-territoire-de-riviere-du-loup/>