
Commission parlementaire sur les véhicules hors route

Le point de vue de Vélo Québec



Mars 2006

Avant-propos

Le point de vue que nous apportons aujourd'hui s'inscrit dans la suite des interventions que nous avons faites au cours des dernières années sur les bénéfices du vélo sur la santé et sur l'importance de préserver dans le « domaine cyclable » les emprises publiques linéaires dédiées à cette fin. Cela s'inscrit également dans la suite de l'intervention que nous avons faites lors des consultations publiques sur les véhicules hors route, en juin 2005.

Cette intervention de Vélo Québec dans la présente consultation est également liée au rôle que nous jouons, depuis 1995, à titre de coordonnateur du développement de l'itinéraire pan-québécois la Route verte (3 600 Km à ce jour), un travail rendu possible par le soutien du ministère des Transports et la collaboration de plusieurs centaines de partenaires à travers les régions du Québec.

Vélo Québec Association est un organisme sans but lucratif (1967) dont la mission est d'encourager et de faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisir, de tourisme et de transport. Vélo Québec Association est à l'origine de nombreuses initiatives dans le domaine des aménagements cyclables et de la sécurité routière. Vélo Québec Association est également reconnu pour son leadership au niveau canadien dans la mise en valeur des réseaux cyclables et des voies vertes. Ce leadership s'est même illustré hors de nos frontières, dans le cadre des travaux de la *Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada*. Un travail de collaboration bilatérale avec les États-Unis a conduit à l'adoption de résolutions d'appui au développement de liens entre les itinéraires cyclables et les voies vertes de part et d'autre des frontières en 1997, 1998 et 2003.

Notre organisation fait également partie d'un groupe, Vélo Québec, qui œuvre dans les domaines de l'organisation d'événements cyclistes et de voyages (Vélo Québec Événements et Vélo Québec Voyages) de même que dans l'édition de magazine et guides de randonnée (Vélo Québec Éditions). Tout cela mis ensemble, l'organisation embauche une soixantaine de personnes sur une base annuelle et une centaine entre le printemps et l'automne.

Le vélo dans le contexte de la Commission parlementaire actuelle

Tout d'abord, on pourrait bien se demander ce que fait une organisation qui représente des cyclistes à une Commission parlementaire sur les véhicules hors route. Le vélo est bel et bien un véhicule au sens du Code de la sécurité routière. Il a la particularité d'emprunter des parcours routiers ou des voies cyclables hors route.

Aujourd'hui, nous aimerions attirer votre attention sur deux questions qui nous préoccupent particulièrement :

1. Comment la pérennité des sentiers de vélo peut être menacée par la volonté de faire progresser le réseau de sentiers de quadrimotos (quad) ?
2. Pourquoi il n'est pas souhaitable d'envisager une cohabitation entre le vélo et les véhicules hors route ?

1. Le vélo est là. . . pour rester !

C'est le titre que nous choisissons pour répondre à la première question. Le déploiement du réseau cyclable au cours des 20 dernières années n'est évidemment pas étranger à l'immense popularité que connaît la bicyclette au Québec. Selon *L'état du vélo au Québec en 2000*¹, une grande enquête réalisée tous les cinq ans, plus de la moitié des Québécois s'adonnent au vélo pour leurs loisirs, leurs déplacements quotidiens ou au cours de leurs vacances. Ce développement du réseau cyclable s'est fait principalement de deux façons jusqu'à maintenant : par l'amélioration du réseau routier, ce qui a été rendu possible par l'adoption de la Politique sur le vélo du ministère des Transports du Québec, en 1995, laquelle favorise l'asphaltage des accotements des routes du réseau supérieur, et par le recyclage d'emprises linéaires, notamment des anciennes voies ferrées.

En 1992, lors des consultations du Comité interministériel d'étude de l'utilisation des emprises ferroviaires abandonnées, nous avons fait valoir au gouvernement du Québec que les centaines de kilomètres d'emprises ferroviaires abandonnées devaient, dans un premier temps, être conservées dans le domaine public, et ensuite être réutilisées pour développer le réseau cyclable québécois.

¹ *L'état du vélo au Québec en 2000*, (2001). Vélo Québec, 103 pp.

Nous avons même fait valoir que la préservation de ces emprises devait être aussi envisagée dans la perspective d'une réutilisation éventuelle pour des fins de transport (train) ou de télécommunications (fibre optique).

Or, en 1994, le gouvernement du Québec se portait acquéreur de l'emprise ferroviaire entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier, devenue depuis le Parc linéaire le P'tit Train du Nord et, en 1996, de quelque 612 kilomètres supplémentaires de voies ferrées abandonnées disséminées un peu partout au Québec. Depuis ce temps, quelques autres emprises ont aussi été acquises et la quasi-totalité d'entre elles – environ 94 % – ont été converties en parcs linéaires dont la vocation est destinée principalement à des usages non motorisés². Cela a contribué à mettre en place un véritable réseau de voies cyclables régionales d'envergure.

Nul ne peut contester aujourd'hui la valeur et les bienfaits occasionnés par la transformation de ces anciens corridors ferroviaires abandonnés en sentiers polyvalents ou en pistes cyclables. Au point où aujourd'hui, la population locale et même régionale s'est réapproprié ce nouvel espace dont la vocation est désormais axée sur le loisir, l'activité physique et le tourisme durable. Ce qui était autrefois une voie de communication et de transport importante, est devenue aujourd'hui un parc urbain ou régional très convoité.

La création de ces nouveaux sentiers cyclables, dont la plupart sont intégrés à la Route verte ne s'est pas faite sans efforts ni investissements. Des 1 280 kilomètres d'emprises ferroviaires abandonnées acquises par le gouvernement du Québec depuis 1990, plus de 800 kilomètres ont été aménagés en voies cyclables, dont 700 kilomètres sont intégrés à la Route verte.

Si on considère les coûts d'acquisition et les frais d'aménagements pour transformer ces 800 kilomètres d'emprises en voies vertes et cyclables, c'est plus de 45 millions de dollars qui auraient été investis dans ces aménagements par le milieu municipal, les régions et les deux niveaux de gouvernement. Si on ajoute à cela l'effet de la revitalisation qui a suivi il est plausible de parler d'investissements totaux de l'ordre de 100 millions de dollars. Car, en effet, la mise en place de ces 800 kilomètres de voies vertes et cyclables aussi été le prétexte à un vaste mouvement de revitalisation. Plusieurs résidents et commerçants dont la propriété est attenante à ces corridors ont en effet transformé et restauré leurs bâtiments et leurs propriétés, avec des interventions de grande qualité qui, aujourd'hui, agrémentent considérablement la balade des randonneurs et des cyclistes. Et les exemples en ce sens sont nombreux : le Parc linéaire du P'tit Train du Nord, dans les Laurentides, le Parcours des Anses à Lévis, le Parc linéaire des Bois-Francs, dans la région du

² La motoneige est souvent la seule activité motorisée autorisée sur ces parcs linéaires.

Centre-du-Québec, le Petit Témis, dans la région du Bas-Saint-Laurent ou encore l'Estriade, dans la région des Cantons-de-l'Est, pour n'en nommer que quelques-uns.

Le vélo, c'est aussi la santé. À l'heure où les statistiques nous confirment que la sédentarité et le taux d'obésité dans la population québécoise sont en voie de devenir des problèmes de santé publique, la pratique du vélo comme instrument de loisir ou forme touristique s'avère extrêmement prometteuse. Il suffit simplement de parcourir ces grands réseaux cyclables durant la belle saison pour constater à quel point la population de tout âge s'y donne rendez-vous. En 2000, on évaluait à 500 000 le nombre de Québécois qui prenaient des vacances à vélo ou avec leur vélo. Sur tout le parcours de la Route verte, les dépenses touristiques dépassent les 100 millions de dollars par année. Que ce soit en nombre absolu, en kilométrage parcouru ou en nombre de jours de voyages à vélo, la popularité du cyclotourisme ne se dément pas. Les retombées de ce type de tourisme gagnent chaque année en importance, autant pour l'industrie touristique régionale que pour l'industrie du vélo, ce qui se confirme d'ailleurs dans l'étude intitulée *L'état du vélo au Québec en 2005* que nous publierons en mai prochain.

Or, pour résumer ce point, le vélo est là pour rester et il importe de préserver dans le « domaine cyclable » tout ce qui est actuellement identifié à cette fin.

2- Pourquoi il n'est pas souhaitable d'envisager une cohabitation entre le vélo et les véhicules hors-route ?

Depuis une quinzaine d'années, le nombre de véhicules hors route (VHR) au Québec a connu une très forte augmentation, créant une pression incroyable sur le réseau de pistes cyclables dans plusieurs régions du Québec. Même si le problème n'est pas encore criant, nous constatons aujourd'hui que plusieurs segments de pistes cyclables sont fréquentés par des utilisateurs de VHR, une situation souvent déplorée en raison des problèmes qu'elle suscite.

Cette situation coïncide avec l'émergence de sentiers polyvalents au Québec depuis une vingtaine d'années. Encore aujourd'hui, la conversion d'anciennes voies ferrées abandonnées en « corridors verts » permet à différents utilisateurs de jouir pleinement des avantages que procurent de telles infrastructures, notamment en raison de leur linéarité et du fait qu'elles s'étirent souvent sur plusieurs dizaines de kilomètres.

De façon générale, et selon les saisons, le sentier polyvalent se prête bien à différents usages compatibles entre eux : cyclisme, marche, patin à roues alignées. Durant l'hiver, ces mêmes sentiers peuvent être utilisés, sur des tronçons différents, pour le ski de fond, la raquette ou encore la motoneige.

La situation particulière des quads, ces véhicules hybrides utilisés autant en été qu'en hiver, est de plus en plus problématique. Les techniques d'aménagement et les normes de conception de pistes cyclables, au Québec comme ailleurs, n'ont pas été élaborées ni conçues pour supporter et permettre ce genre d'activité. Aussi la clientèle qui parcourt la Route verte ou les réseaux cyclables régionaux, dans leurs portions hors route fait définitivement le choix du calme et de l'air pur. Les inconvénients liés à la présence des quads sont susceptibles de compromettre l'intérêt des cyclistes et des piétons à circuler sur un sentier aménagé d'abord à leur intention.

- Les problèmes de sécurité proviennent de la vitesse élevée et des manœuvres imprévisibles que ces véhicules permettent.
- La poussière, le bruit et les odeurs d'essence générés par la circulation de ces véhicules fait qu'un sentier perd inévitablement de son attrait touristique pour les utilisateurs non motorisés.
- Enfin, le passage de ces véhicules motorisés abîme de façon sérieuse la surface de roulement d'une piste en criblure de pierre.

Si nous résumons ce point : la cohabitation des activités motorisées et non motorisées est problématique à plusieurs égards et devrait toujours être envisagée de façon exceptionnelle, par exemple, sur un pont ou un viaduc, pour franchir une voie rapide ou un cours d'eau.

Lorsque cette cohabitation ponctuelle est inévitable, il faut limiter la longueur du segment où se fait ce partage et réduire les inconvénients en aménageant adéquatement la section partagée.

- Toujours maintenir deux chaussées parallèles pour chacun des usages, sauf lorsque la largeur d'une structure ne le permet pas, et maximiser la distance entre la piste et le sentier de quad, en fonction de l'emprise disponible.
- Limiter rigoureusement la longueur des sections partagées par les différents usagers de part et d'autre de l'obstacle à franchir.
- Asphalter les cinq (5) premiers mètres de chacune des branches de l'intersection de la piste et du sentier de quad afin de limiter la projection de gravier et le ravinement de la surface de roulement de la piste cyclable par les quads. Ce traitement de la surface de roulement augmente aussi la sécurité des cyclistes en limitant la vitesse de ces véhicules, qui ne sont pas conçus pour rouler sur une chaussée asphaltée.
- Limiter les inconvénients liés au soulèvement de la poussière sur la portion du sentier de quad qui jouxte la piste cyclable (localisation en aval par rapport aux vents dominants, utilisation régulière d'abat-poussière, traitement de surface, etc.).
- Maintenir une séparation physique entre la piste et le sentier de quad (barrière, haie, fossé, etc.) afin de limiter l'intrusion possible des quads sur la piste cyclable (sécurité et entretien).

En conclusion

Maintenir intacte et préserver l'intégrité et la vocation du réseau cyclable actuel au Québec en y permettant seulement les activités compatibles avec la pratique du vélo. Telle est la principale recommandation que nous formulons à cette Commission. Alors que le document de consultation s'est attardé abondamment à mettre en perspective l'utilisation des VHR en regard des règles générales d'aménagement du territoire et à faire ressortir les éléments législatifs qui encadrent sa pratique, tant en milieu municipal qu'en milieu agricole ou même dans les parcs nationaux, il est pour le moins surprenant qu'il soit complètement muet quant aux problématiques observées par le passage répété – et illégal – de ces véhicules motorisés (quads) sur les pistes cyclables et les sentiers polyvalents. Nous croyons important de le soulever.

Ce n'est un secret pour personne, aujourd'hui, que ces infrastructures cyclables aménagées tantôt par des bénévoles, tantôt par des municipalités sont aujourd'hui très convoitées. Même si au fil des ans les municipalités ou MRC ont adopté une réglementation qui prohibe la circulation des quads sur le réseau cyclable, il n'en demeure pas moins que les cas sont nombreux au Québec, trop nombreux à notre avis, où ces véhicules circulent allègrement sur les infrastructures d'abord développées pour le vélo.

À un an de l'inauguration internationale de la Route verte, il y a tout lieu de se pencher sur des solutions permanentes qui permettront de mieux définir et sans doute mieux repenser la façon dont se pratique une telle activité au Québec. En ce sens, nous ne pouvons que nous réjouir de l'initiative du ministère des Transports du Québec d'avoir amorcé une telle consultation. Nous souhaitons néanmoins que les conclusions nous permettent de croire que la volonté de préserver l'intégrité du réseau de sentiers à l'intention des cyclistes et des randonneurs soit bien réelle.