
Étude du potentiel de développement d'un

réseau cyclable

Plan directeur
pour la conservation
et la mise en valeur
de la région du
lac Saint-Pierre



**ETUDE DU POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT
D'UN RESEAU CYCLABLE
DANS LA REGION DU LAC SAINT-PIERRE**

PAR

YVON LEFEBVRE

MINISTERE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PECHE

1987

LISTE DES PARTICIPANTS

Conception et rédaction

Lefebvre, Yvon, MLCP (région 04)

Collaborateurs (conseils et critiques)

Trudel, René, MLCP (région 04), coordonnateur
Bernard, Claude, MLCP (région 04), responsable de la
première approche de cette étude
Bussière, Marcel, MLCP (région 04)
Côté, Jean, MLCP (région 04)
Dubois, Jean-Marie, MLCP (région 04)
Fréchette, François, MLCP (région 04)
Ricard, Jacques, CLM
Roberge, Michel, MLCP (région 04)
Thisdale, Pierre, MLCP (région 04)
Voyer, Jacques, MLCP (région 04)

Cartographie et page couverture

L'Heureux, Denis

Dessins techniques

Lefebvre, Yvon

TABLE DES MATIÈRES

	Page
LISTE DES PARTICIPANTS	i
INTRODUCTION	1
MÉTHODOLOGIE	3
TERMINOLOGIE	4
1 - MOTIFS D'INTERVENTION	6
2 - CADRAGE RÉGIONAL DU SECTEUR À L'ÉTUDE	9
3 - CONNAISSANCE DU PHÉNOMÈNE (LE CYCLOTOURISME)	13
3.1 La popularité du cyclotourisme	13
3.2 Les itinéraires déjà employés	15
3.3 La sécurité	16
4 - CONNAISSANCE DU MILIEU ET PROBLÉMATIQUE	19
- VS - LA BICYCLETTE	
4.1 Le réseau routier	19
4.2 Les passages inter-rives	20
4.3 Occupation de l'espace	21
4.4 Tenure des terres	22
4.4.1 Les terres privées	22
4.4.2 Les terres publiques	25
4.5 La topographie	26
4.6 La climatologie	26

	Page
5 - LE RÉSEAU CYCLABLE	27
5.1 Les aménagements cyclables	27
5.1.1 La piste cyclable	28
5.1.2 La bande cyclable	30
A) Avec bordure peinte	30
B) Avec bordure surélevée	31
5.1.3 La chaussée partagée	33
5.1.4 Les stationnements	35
A) Les stationnements sécuritaires	36
B) Les supports à bicyclette	37
5.1.5 La signalisation cyclable	39
A) La signalisation par panneaux	40
B) La signalisation au moyen d'illustrations ou de tracés sur la chaussée	41
C) La signalisation par mouvements	45
5.2 Spécificité des aménagements préconisés	47
5.3 Les attraits patrimoniaux et récréatifs	48
6 - IDENTIFICATION D'UN RÉSEAU CYCLABLE	51
6.1 Les fondements du réseau cyclable suggéré	51
6.2 Description des parcours suggérés (tableaux)	56
6.3 Localisation des principaux stationnements	84
6.4 Tableau de mesure des parcours	89
6.5 Tableau synthèse des aménagements possibles	91
6.6 Évaluation des coûts	92
CONCLUSION	93
BIBLIOGRAPHIE	94
ANNEXE 1	96

Page

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 - Liste des municipalités de la région du Lac Saint-Pierre	11
---	----

LISTE DES CARTES

Page

1. Localisation et accessibilité	18
2. La tenure des terres	24
3. Attraites patrimoniaux et récréatifs de la région du Lac Saint-Pierre	50
4. Localisation des trajets potentiels du réseau cyclable	88

LISTE DES FIGURES

Page

1. Piste cyclable	29
2.1 - Bande cyclable avec bordure peinte	31
2.2 - Bande cyclable avec bordure surélevée	32
3. Chaussée partagée	34
4. Le rally rack	36
5. Le vélogarde ou Stacycle V	37
6. Le Stacycle I	38
7. Support à bicyclette conventionnel	38
8. Support à bicyclette en spirale	39
9. Exemple de panneau d'information	41
10. Signalisation par mouvements	46

INTRODUCTION

En avril 1983, le Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, déposait la version provisoire du plan directeur pour la conservation et la mise en valeur du Lac Saint-Pierre. Ce plan permettrait d'identifier les potentiels et les contraintes du milieu tout en énonçant une gamme d'interventions possibles entre autres, au niveau de la récréation et en suggérant un plan d'action jouissant d'une certaine largesse, laissant libre cours aux initiatives du milieu.

Cette initiative est d'autant plus encouragée, que le MLCP via le plan directeur, reconnaît le milieu comme "Leader" au niveau de la récréation, tandis qu'il assume son rôle de partenaire intéressé en contribuant d'une part, à l'élaboration de certaines expertises (Études des potentiels, études d'impacts) et d'autre part, en subventionnant, par le biais de la COLASP, la réalisation de divers projets (aménagement de rampes de mise à l'eau, sites d'observation, sites de pique-nique, etc...)

Le Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche (région 04-06) s'est donné le mandat d'aller de l'avant en effectuant pour la région du Lac Saint-Pierre, différentes études de potentiel soit au niveau de l'interprétation du patrimoine, du développement des sites de pique-nique, du développement d'un réseau cyclable, du développement du nautisme et autres...

Ce mandat se veut davantage une façon de s'instrumenter dans le but de faciliter le travail des municipalités et des MRC concernées et afin que le développement pour la mise en valeur du Lac Saint-Pierre puisse se concrétiser de façon intégrée dans un contexte de régionalisation.

L'actuelle démarche s'inscrit à l'intérieur de ce mandat. Aussi, c'est à titre de partenaire intéressé que le MLCP vient prêter sa collaboration au milieu, espérant que les organismes concernés puissent s'entendre sur les modalités de sa mise en application, soit de maniè-

re intégrale ou modifiée mais toujours dans un esprit de continuité comme s'il s'agissait d'une chaîne qu'on ne doit pas rompre.

Bien que ce document met en lumière des potentiels, à ce stade, le Ministère ne s'engage ni dans la réalisation, ni dans le financement des avenues suggérées.

MÉTHODOLOGIE

Dès le départ, nous devons mentionner que depuis quelques années, grâce à différentes études et expertises du MLCP concernant la région du Lac Saint-Pierre, nous avons acquis une bonne connaissance du territoire qui s'est révélée très utile à la réalisation de ce mandat.

La réalisation de la présente étude fut amorcée en 1984 par Monsieur Claude Bernard, dans le cadre d'un mandat pour le Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

Dès lors, en 1985, nous avons entrepris de poursuivre ce mandat en vue d'un aboutissement final. Voici les principales étapes qui ont conduit à la production de ce document :

- Recherche et étude bibliographie concernant le sujet.
- Analyse des documents préliminaires existants.
- Consultation auprès des MRC et municipalités (par voie de correspondance).
- Visite du territoire et analyse des lieux.
- Études des différentes cartes de la région.
- Production et présentation d'un premier jet.
- Adaptation selon les commentaires et autres informations supplémentaires.
- Compilation, regroupement et interprétation des données.
- Production cartographique.
- Rédaction, révision et mise en page.

Enfin, nous espérons que le fruit de ce travail puisse correspondre à vos attentes.

TERMINOLOGIE

Aménagement cyclable - terme général qui englobe tous les aménagements de nature à favoriser spécifiquement l'utilisation de la bicyclette (voies cyclables, panneaux de signalisation, stationnement de bicyclettes, etc...) [voir 5.1].

Voie cyclable - Voie de circulation aménagée en fonction de faciliter l'utilisation de la bicyclette. Elle peut être dépendante (chaussée partagée, bandes cyclables) ou complètement indépendante de réseau routier (piste cyclable). Une voie cyclable englobe donc tous les types d'aménagements cyclables.

Réseau cyclable - Ensemble des voies cyclables interdépendantes les unes des autres formant un réseau de communication sur un territoire spécifiquement déterminé (ex. le réseau cyclable de la MRC de Francheville).

Réseau cyclotouristique - Ensemble de parcours aménagés pour le tourisme à bicyclette permettant la découverte des particularités d'un territoire. Actuellement, un réseau cyclotouristique consiste davantage en une description de parcours sur papier servant d'itinéraire de randonnée. Le réseau identifié correspond à un circuit pas nécessairement tracé sur des parcours cyclables mais qui devrait idéalement l'être. Le manque d'aménagement cyclable actuel ne permet pas l'emploi exclusif de voie cyclable à des fins cyclotouristiques.

Parcours cyclable - Ensemble des chemins employés entre deux destinations qui favorisent l'utilisation de la bicyclette grâce aux aménagements cyclables qu'on y retrouve.

Circuit cyclable - Planification d'un ensemble de parcours qui puisse faire l'objet d'une randonnée à bicyclette de plus ou moins longue durée et qui représente ses propres caractéristiques par rapport aux déplacements, aux destinations, aux attraits et aux services complé-

mentaires à utiliser (halte, pique-nique, camping, etc...). Idéalement, le circuit devrait se faire sur des parcours aménagés pour la randonnée à bicyclette.

1 - MOTIFS D'INTERVENTION

Depuis le début des années 1970, le phénomène de la bicyclette a pris un essor tout à fait remarquable tant, qu'aujourd'hui on estime à près de deux millions de Québécois(es) faisant usage d'une bicyclette. Cette forme de loisir est aussi très soutenue chez l'adepte particulièrement chez les jeunes dont plus de 50% en font une de leurs activités de loisir préférées¹.

À l'échelle du Canada, selon un sondage réalisé pour le Ministre fédéral de la Condition physique et du Sport amateur, il y aurait huit millions de cyclistes au pays. D'après ce même sondage, la bicyclette est après la marche, l'activité préférée des Canadiens(nes); aussi, un ménage sur deux possède au moins une bicyclette pour adulte². Sur le plan économique, notons qu'en 1972, il s'est vendu plus de bicyclettes que d'automobiles au Canada³.

L'évolution mécanique de cet engin de locomotion n'est pas étrangère à cette hausse de popularité. Avec le temps, la bicyclette est devenue plus sophistiquée, rapide, légère et facile à manoeuvrer. Aussi, ce raffinement technique du vélo permettant de parcourir de longues distances en des temps records avec un minimum d'effort physique a engendré peu à peu auprès des amateurs de voyage et de plein air une nouvelle forme de pleine expansion, le cyclotourisme.

1. La voie cyclable, Journal d'information municipal de Vélo-Québec, no.3.

2. La voie cyclable, Journal d'information municipal de Vélo-Québec, no. 5.

3. Ibid.

Que ce soit à des fins utilitaires ou récréatives, le vélo continue à susciter l'intérêt de divers intervenants. Ainsi, plusieurs clubs de vélo sont apparus pendant la dernière décennie, offrant une multitude de services à leurs membres passant des stages d'initiation au trajet de longues randonnées. Même les agences de voyage ont emboîté le pas en offrant des forfaits de balade à bicyclette. Le milieu scolaire a aussi développé des cours créditaibles dans le domaine du cyclisme à l'intérieur de certaines concentrations.

Cette vague de popularité n'est pas sans causer certains problèmes au niveau des divers paliers gouvernementaux. Ainsi, le réseau routier et les règlements de la route n'étaient pas prévus pour accueillir ce véhicule des plus vulnérables. Certaines statistiques dressent un tableau plutôt sombre des accidents de la route impliquant des cyclistes. Pour les planificateurs, il devient urgent de repenser le réseau routier actuel et les prochains développements en fonction de ces utilisateurs.

Plusieurs intervenants sont associés à cette planification. Vélo Québec est le principal porte-parole des clubs cyclistes auprès des instances concernées. Les CRL s'impliquent au niveau des planifications régionales en vue de favoriser la pratique du cyclisme à des fins récréatives. Le Ministère des Transports du Québec, le principal concerné dans cette affaire, depuis 1978, vient en aide aux municipalités par son programme d'aide à l'amélioration du réseau routier au moyen d'aménagements cyclables. Les MRC et les municipalités essaient d'entrevoir lors des processus de planification, des solutions pour favoriser la pratique sécuritaire de la bicyclette à l'intérieur de leur territoire respectif.

Pour sa part, le Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche soutient l'action des municipalités désignées comme maître d'oeuvre du loisir au Québec et cela, par différents moyens: en apportant son effort financier à la mise en oeuvre de programmes d'activités

de loisir pour les citoyens, en apportant sa contribution à la réalisation d'équipements, d'aménagements et d'immobilisation de loisir, permettant de créer notamment de concert avec le Ministère des Transports des pistes cyclables et des relais⁴.

La région du Lac Saint-Pierre n'échappe pas à cette vague de popularité du cyclisme. Certains clubs de cyclotourisme organisent des circuits pour visiter cette région aux multiples attraits patrimoniaux, fauniques et récréatifs. Entre autres, Vélo Québec possède plusieurs parcours cyclotouristiques à l'échelle de la province, dont trois empruntent certaines routes du réseau routier de la région du Lac Saint-Pierre.

À cause de ses potentiels et ses attraits, cette région se destine de plus en plus à un haut taux de fréquentation sous toutes ses formes. Le réseau routier actuel ne répond pas aux normes minimales de sécurité pour les cyclistes. Conscient de cette réalité, le MLCP dans le cadre du développement pour la mise en valeur de la région du Lac Saint-Pierre reconnaît l'importance de s'instrumenter de façon à répondre adéquatement aux demandes du milieu, pour favoriser l'accessibilité aux cyclistes par des aménagements cyclables offrant des normes optimales de sécurité. De plus, il faut bien admettre qu'il s'agit là d'un moyen efficace de faire découvrir les richesses patrimoniales et récréatives de cette région tout en contribuant à son apport économique.

Le réseau devrait être le résultat d'une concertation régionale où chaque municipalité posséderait la liberté d'adhésion, tout en étant consciente de l'importance de la solidarité des unes par rapport aux autres pour assurer l'inter-communication des parcours.

4. La voie cyclable, Journal d'information municipal de Vélo-Québec, no 3.

Les principes qui motivent l'intérêt du Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche dans ce domaine, sont les suivants:

- 1 - Poursuivre le mandat gouvernemental concernant le développement et la mise en valeur du Lac Saint-Pierre.
- 2 - Favoriser le développement des activités de plein air par une étude du potentiel d'un réseau cyclable sécuritaire, utilitaire et attrayant, qui pourrait être réalisable.
- 3 - Promouvoir la découverte des attraits patrimoniaux et récréatifs de cette région en outre, en suggérant un circuit cyclotouristique qui tient compte de cet aspect.
- 4 - À titre de partenaire intéressé, le MCLP peut faciliter le travail des intervenants du milieu (municipalités, MRC, organismes régionaux, etc...), en fournissant les outils susceptibles de les assister dans la prise en charge du développement de leur région.
- 5 - Fournir une base commune aux intervenants devant intervenir dans le développement et la mise en valeur de la région du Lac Saint-Pierre, grâce à l'expertise et à la vision régionale que le Ministère a développées.

2 - CADRAGE RÉGIONAL DU SECTEUR À L'ÉTUDE

La région du Lac Saint-Pierre se localise dans les basses terres du fleuve Saint-Laurent. Cette plaine est bordée par des reliefs plus marqués et accidentés: les Laurentides au nord et les Appalaches au sud.

Plus précisément, cette région correspond au secteur du fleuve Saint-Laurent compris entre Sorel et Trois-Rivières. Il s'agit d'un élar-

gisement du fleuve orienté dans un axe général sud-ouest nord-est désigné sous le nom de Lac Saint-Pierre, constitué aussi de l'archipel des Cent-Îles à l'ouest⁵.

La région du Lac Saint-Pierre se situe dans deux régions administratives, Montréal à l'ouest et Trois-Rivières à l'est, et englobe trente-sept (37) municipalités comprenant au-delà de 170 000 habitants (voir tableau 1). On retrouve quinze (15) municipalités sur la rive nord et vingt (20) sur la rive sud, tandis que deux (2) sont complètement insulaires à savoir Saint-Ignace de Loyola et La Visitation de l'Île Dupas. Démographiquement et économiquement parlant, la conurbation de Sorel et l'agglomération de Trois-Rivières apparaissent les plus importantes, suivies respectivement de Bécancour, Louiseville, Berthierville et Nicolet.

5 - Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. Plan directeur pour la conservation et la mise en valeur du Lac Saint-Pierre. Gouvernement du Québec, MLCP, Québec, avril 1983, p. 6.

TABLEAU 1
Liste de municipalités de la région du Lac Saint-Pierre

Liste des municipalités riveraines

<u>MUNICIPALITÉS</u>	POPULATION*	POPULATION	SUPERFICIE
	<u>1er juin 1981</u>	<u>1er juin 1985</u>	<u>km²</u>
Sainte-Geneviève-de-Berthier (p)	2 111	2 240	74,69
Berthierville (v)	4 009	4 060	7,20
Saint-Cuthbert (p)	1 712	1 830	116,93
Saint-Barthélémy (p)	1 903	1 940	98,80
Saint-Joseph-de-Maskinongé (p)	1 227	1 270	74,02
Saint-Antoine-de-la-Rivière- du-Loup (p)	4 307	4 480	60,42
Sainte-Anne d'Yamachiche	1 485	1 550	87,67
Pointe-du-Lac (sd)	5 336	6 000	62,23
Saint-Jean-Baptiste-de-Nicolet (p)	2 289	2 440	47,50
Nicolet-Sud (sd)	406	420	41,75
Baie-du-Febvre (sd)	1 469	1 380	96,04
Saint-Thomas-de-Pierreville (p)	651	650	56,28
Notre-Dame-de-Pierreville (p)	773	810	23,30
Saint-François-du-Lac (p)	916	980	62,10
Saint-Michel-d'Yamaska (p)	1 024	1 060	71,32
Sainte-Anne-de-Sorel (p)	2 551	2 570	36,49
Sorel (c)	20 100	20 500	9,71
Saint-Joseph-de-Sorel (v)	2 527	2 310	1,37
Tracy (v)	12 710	13,200	19,11
Saint-Ignace-de-Loyola (p)	1 733	1 820	30,75
La Visitation de l'Île Dupas (p)	512	540	24,86
Lanoraie d'Autry (sd)	1 613	1 790	98,99
SOUS-TOTAL	71,364	73,840	1201,53

TABLEAU 1 (suite)
Liste de municipalités de la région du Lac Saint-Pierre

Liste des municipalités périphériques

<u>MUNICIPALITÉS</u>	<u>POPULATION*</u> <u>1er juin 1981</u>	<u>POPULATION</u> <u>1er juin 1985</u>	<u>SUPERFICIE</u> <u>km²</u>
Saint-Viateur (p)	183	150	16,78
Maskinongé (vl)	997	1,040	0,80
Louiseville (v)	3 694	3 650	2,14
Yamachiche (vl)	1 243	1 360	2,27
Trois-Rivières-Ouest (v)	13 021	15 100	28,69
Trois-Rivières (c)	49 714	49 900	77,85
Bécancour (v)	10 153	10 700	434,38
Nicolet (v)	4 831	4 850	5,25
Pierreville (vl)	1 198	1 130	0,95
Odanak (r.i.)	231	230	2,58
Saint-François-du-Lac (vl)	928	920	1,29
Yamaska-est (vl)	288	270	0,51
Yamaska (vl)	445	490	2,35
Saint-Pierre-de-Sorel (p)	4 745	4 760	27,79
Saint-Robert (p)	1 828	1,940	64,93
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
SOUS-TOTAL	93 469	96,490	668,56
TOTAL	164 833	170 330	1870,09

*Sources: Statistiques Canada, Recensement 1981, données préliminaires.
 Recensement 1985, bureau de la statistique du Québec.

3 - CONNAISSANCE DU PHÉNOMÈNE (LE CYCLOTOURISME)

3.1 - La popularité du cyclotourisme

Le cyclotourisme est une activité récréative touristique de plein air, utilisant la bicyclette comme moyen de déplacement. Les participants partent vers la découverte des attraits d'un territoire donné, utilisant les parcours les plus appropriés et adoptant un rythme de vie différent du quotidien. La durée des déplacements impliquant généralement un minimum d'une journée, peut facilement se prolonger sur de plus longues durées.

Actuellement, nous possédons très peu de statistiques pour évaluer la popularité de cette activité. Cependant, certaines statistiques nous permettent de constater la popularité de la bicyclette de façon générale. Ainsi, 25% des québécois(es) de plus de 12 ans s'adonnent à la pratique de la bicyclette⁶ et 50% des ménages québécois en possèdent au moins une⁷. D'autre part, nous savons que plusieurs organisations promouvoient le cyclotourisme en organisant des randonnées cyclistes. C'est le cas notamment de certaines agences de voyage qui vendent des forfaits pour randonnée à bicyclette au Québec comme à l'étranger.

Les regroupements cyclistes de la province sont au nombre de 25 dont la majorité a axé principalement ses activités sur le cyclotourisme. Ceci représente environ 1 500 individus appartenant à divers clubs de vélo. Tant qu'à Vélo Québec (organisme national du vélo), son membership atteint maintenant quelque 8 000 cyclistes.

6. Richard David et Robert Gagnon, Le Loisir au Québec, 1981, étude auprès de la population, Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, Gouvernement du Québec, avril 1983.

7. Statistiques Canada, L'équipement ménager, 1982.

Considérant toutes les activités, les voyages ou manifestations organisés par l'ensemble des clubs, on dénombre environ 400 activités de nature cyclotouristique au Québec. Ce nombre n'inclut pas les activités du même genre organisées indépendamment par les secteurs municipaux et scolaires.

À titre d'exemple, en 1983 le "Grand Relais" organisé par Vélo Québec et tenu dans la région de Trois-Rivières attirait 300 personnes. Pour la même année, la randonnée populaire de l'Hebdo Cap-de-la-Madeleine rassemblait 700 personnes, tandis que le cyclothon annuel du club Kiwanis de Trois-Rivières regroupait environ 1 000 personnes. Seules, Montréal et Québec ont réussi à rassembler plus de cyclistes lors de randonnées populaires.

En plus du programme d'animation, on retrouve sur le marché une dizaine de guides cyclotouristiques pour l'ensemble du Québec. Le plus important est sans contredit celui de Vélo Québec couvrant l'ensemble de la province. Les autres sont d'échelle régionale et les plus importants concernent les régions de Montréal, l'Estrie, la Mauricie et l'Outaouais.

La bicyclette possède aussi un impact sur le plan économique. En effet, pour l'ensemble du Canada, son chiffre d'affaires atteignit 110 millions de dollars pour l'année 1983⁸ et le Québec vient en tête avec 80 \$ millions dont 30 \$ millions en vente de pièces et d'accessoires. Par contre, on ne possède aucun chiffre sur l'impact économique touristique généré par le cyclotourisme. En guise de conclusion, nous pouvons affirmer que le cyclotourisme est sans aucun doute une activité de plein air des plus populaires au Québec. En plus de la dimen

8. André Bouthiller, L'industrie québécoise du vélo s'apprête à envahir le marché canadien, Revue Vélo Québec, vol. 3, no. 5, juillet, août 1983, Montréal, p.7.

sion plein air, elle possède aussi une dimension touristique et ne requiert pas nécessairement un encadrement ni un équipement sophistiqué. Le cyclotourisme peut se pratiquer seul ou en groupe, spontanément ou dans le cadre d'une quelconque organisation faisant appel à la multitude des services offerts sur son parcours pour combler ses besoins en approvisionnement, réparation et hébergement.

3 2 - Les itinéraires déjà employés

La carte du Québec cyclable planifiée par Vélo Québec fait mention de 4 parcours accédant à la région du Lac Saint-Pierre. Ce sont les suivants: "Tour de la Mauricie - Sur la route de Berthier - Chemin des Patriotes et Odanak." Le premier emprunte la route 138 de Louiseville à Trois-Rivières. Le second nous vient de la route 158 à la hauteur de Berthier. Le troisième vient des routes 239 et 235, pour aboutir à Yamaska poursuivant jusqu'à Saint-François du Lac par la route de la rivière et le chemin Bois de Maska. Le quatrième passe d'une part, par Notre-Dame de Pierreville jusqu'au pont Laviolette empruntant en grande partie la route 132; d'autre part, il se situe en majeure partie sur la route 226 de Pierreville à Saint-Célestin.

De manière plus régionale, certains autres clubs de vélo utilisent aussi la région du Lac Saint-Pierre et c'est le cas de cyclotour. Leurs parcours peuvent varier en durée et en destination passant du simple parcours d'une journée, aux grandes randonnées qui requièrent les couchers en région.

Ainsi, afin de favoriser l'accessibilité au milieu par voie cyclable, la planification d'un réseau cyclable sur ce territoire devrait suggérer un circuit qui sera composé de parcours plus intéressants et plus sécuritaires du fait qu'ils seraient aménagés à cet effet et emprunteraient des routes moins achalandées.

3.3 - La sécurité

La sécurité est la principale contrainte du cyclisme et la bicyclette constitue le moyen de transport le plus vulnérable sur les routes.

Ainsi, dans la décennie des années 1973-83, on aurait dénombré une moyenne annuelle de 3 000 accidents impliquant des cyclistes, au Québec, dont environ 50 décès par année. Parmi toutes les activités de plein air, le cyclotourisme s'impose par le plus grand nombre de victimes d'accidents⁹.

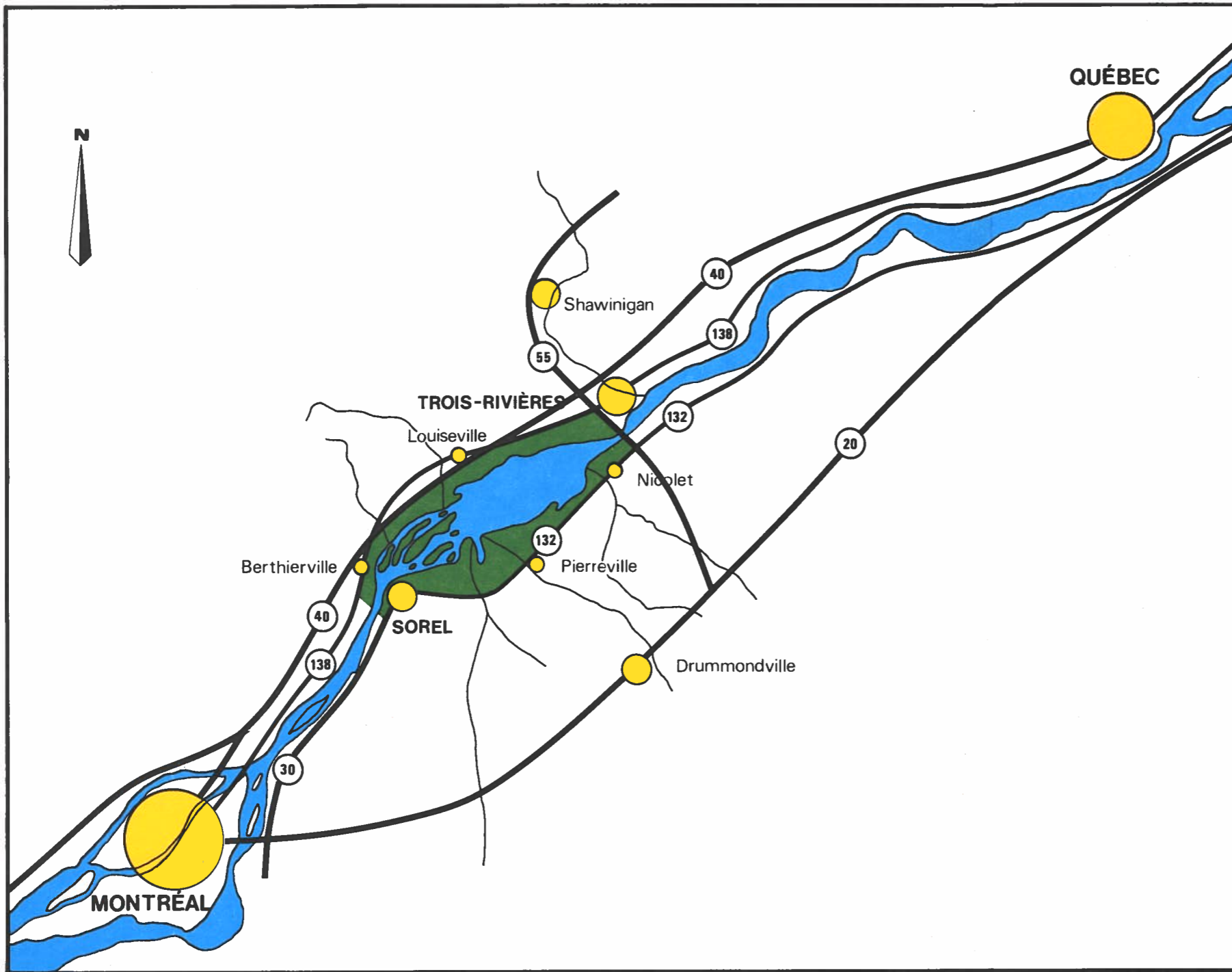
Le manque d'espaces adéquats sur nos routes serait l'une des principales causes. De plus, le code de la route, pas tout à fait approprié pour ce type de véhicule, se contente de mentionner que le cycliste doit circuler à l'extrême droite sur la route. Or, le cycliste a besoin d'un corridor d'une largeur d'un mètre minimum pour circuler en toute sécurité. Par conséquent, le réseau routier actuel doit subir un minimum de transformations pour optimiser la sécurité des cyclistes. Ces transformations pourraient se traduire par des aménagements de bandes cyclables et de chaussée partagée où la signalisation prend une importance majeure.

Bien sûr, l'imprudence de certains cyclistes ou l'insouciance de certains automobilistes à leurs endroits demeurent d'autres causes d'accidents non moins importantes. D'où il devient urgent de sensibiliser les utilisateurs routiers par de la signalisation adéquate, de l'information suffisante et appropriée ainsi qu'en privilégiant des aménagements qui puissent répondre aux normes minimales de sécurité.

9. Régie de l'assurance automobile du Québec, Rapport sur les accidents impliquant les bicyclettes. RAAQ, Gouvernement du Québec, 1983.

En ce qui regarde les planificateurs de réseaux cyclables et de guides cyclotouristiques, ou encore les organisateurs de randonnées, ceux-ci doivent choisir les itinéraires non seulement en fonction des attraits touristiques, mais aussi en tenant compte de la densité de circulation sur les parcours suggérés.

En conclusion, les aménagements cyclables, les panneaux de signalisation, la révision et l'application d'un nouveau code de la route adapté aux cyclistes, les campagnes de sensibilisation et d'information à la sécurité routière sont autant de moyens déjà amorcés et en voie de réalisation, susceptibles d'enrayer les accidents routiers impliquant des cyclistes et de promouvoir l'activité. Ces actions doivent être encouragées et c'est aussi en ce sens que le MLCP a produit l'actuel document.



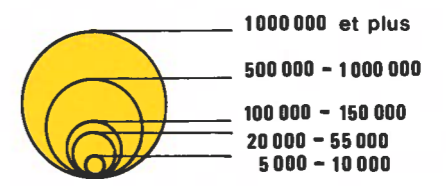
LA RÉGION DU LAC SAINT-PIERRE


Localisation et accessibilité

 Limite du territoire

 Routes

Agglomérations urbaines



 Gouvernement du Québec
Ministère du Loisir,
de la Chasse et de la Pêche

Echelle
1 : 1 000 000

4 - CONNAISSANCE DU MILIEU ET PROBLÈMATIQUE - VS- LA BICYCLETTE

4.1 - Le réseau routier

La quantité et la qualité des routes principales et secondaires constituant le réseau routier qui dessert la région du Lac Saint-Pierre (ex. autoroutes 20, 30, 40, 55, routes 132, 138, etc...), permettent à une grande majorité de Québécois d'accéder au Lac Saint-Pierre, en automobile, généralement en moins de 90 minutes.

En ce qui regarde la bicyclette, le réseau routier est majoritairement non utilisable. Les routes 132, 138 et quelques autres routes provinciales offrent de minces possibilités d'accès, d'autant plus restreintes, à cause de la densité de circulation automobile sur ces routes ainsi que de l'étroitesse de la largeur des routes, n'ayant pas été conçues pour des fins cyclables. Certains sites d'attrait ne sont accessibles que par ces routes. À titre d'exemple, la route 132 est la seule de la rive sud, offrant un panorama sur la plaine de débordement du Lac Saint-Pierre entre Nicolet et les limites ouest de Baie-du-Febvre. Le fait de devoir faire passer les cyclistes par d'autres voies, enlèverait de la valeur au réseau cyclable et priverait les cyclistes de la beauté de ce paysage. Il est peut-être utopique de penser à un aménagement cyclable spécialement conçu à cet effet, mais rien ne nous empêche de suggérer aux principaux concernés, d'envisager la possibilité à plus ou moins long terme, d'élargir et de paver l'accotement de cette route, afin d'y favoriser la circulation à bicyclette. La même observation vaut pour la route 138 entre Trois-Rivières-Ouest et Pointe-du-Lac.

En plus du réseau d'autoroutes et de routes nationales traversant la région, une multitude de petites routes, rangs ou chemins, parcourent la région et plus particulièrement sur la rive nord. Compte tenu de leur sécurité ainsi que des attrait patrimoniaux et récréatifs qu'on y retrouve, c'est surtout en fonction de ces petites routes quadrillant assez bien le territoire à l'étude, qu'on amorcera de façon réa-

liste, l'étude du potentiel de développement d'un réseau cyclable pour la région du Lac Saint-Pierre.

4.2 - Les passages inter-rives

Dans l'axe nord-sud, à l'extrémité est du Lac Saint-Pierre, un problème majeur se pose pour les cyclistes qui veulent passer d'une rive à l'autre. En effet, le pont Laviolette n'offre actuellement aucune possibilité d'accès pour ce genre d'utilisateurs.

Les instances concernées (MTQ, municipalités, MRC, clubs de vélos) devront se pencher sérieusement sur ce problème, d'autant plus que le pont Laviolette est le seul moyen existant pour passer d'une rive à l'autre dans le secteur.

En terme de suggestion, nous pourrions songer à la construction d'une passerelle réservée aux cyclistes grâce à un élargissement hors structure du pont. Mais ce projet semble d'autant plus utopique que le bassin potentiel des utilisateurs ne motive peut-être pas un tel aménagement. Vaudrait peut-être mieux penser à composer avec les éléments existants.

Ainsi à l'été 85, les automobilistes ont dû se contenter de 3 voies de circulation sur 4, étant donné certains travaux sur le pont. Cette procédure a-t-elle affecté les automobilistes de façon significative? Y a-t-il possibilité de réserver 1 voie sur 4 à l'usage exclusif des cyclistes durant une certaine période de l'année?

Comme autre solution possible, les petits trottoirs de chaque côté du pont ont 30 pouces de largeur chacun. Donc, un espace récupérable de 60 pouces de largeur. Bien sûr, cette récupération impliquerait la démolition des trottoirs existants et une décentralisation des tracés actuels de la chaussée. À chaque extrémité, on pourrait retrouver un jeu de lumières destiné aux cyclistes; ainsi, la circulation cyclable pourrait se faire dans un seul sens à la fois, pour renforcer l'aspect

sécuritaire. Vaut mieux attendre quelques moments à un feu de circulation rouge que d'être contraint à une interdiction absolue de passage.

Par contre, à l'extrémité ouest du Lac Saint-Pierre, le problème ne se pose pas grâce à la traverse de Berthier - Sorel. Ce mode de transport de moins en moins fréquent au Québec vient rehausser la qualité d'un réseau cyclable par son aspect pittoresque permettant un temps de repos, de récupération et de contemplation du panorama fluvial.

4.3 - Occupation de l'espace

En ce qui concerne le territoire à l'étude, on note la prédominance des terres agricoles, la concentration de l'urbanisation, la vaste étendue des terres marécageuses et l'importance plutôt moyenne des forêts. Les zones marécageuses se situent dans la plaine de débordement du lac et dans l'est de l'archipel. Compris entre l'eau vive et la forêt, ces espaces humides couvrent d'importantes superficies constituant ainsi un milieu riche pour la faune.

Cette étendue de terres marécageuses limite l'accès à proximité du plan d'eau. C'est pourquoi un circuit cyclable devrait passer davantage sur les terres plus éloignées se retrouvant ainsi dans un paysage agricole agréable.

Les deux conurbations sises à l'embouchure des rivières Richelieu et Saint-Maurice, constituent les deux plus grandes concentrations urbaines de la région. Elles étendent leurs tentacules jusqu'à Pointe-du-Lac dans le cas de Trois-Rivières et à l'île Saint-Ignace et à Sainte-Anne de Sorel pour Sorel. Cette extension du tissu urbain le long des routes importantes et des cours d'eau est aussi caractéristique des autres centres moins importants que sont Berthierville, Maskinongé, Louiseville, Yamachiche, Nicolet et Pierreville. Yamaska et Baie-du-Febvre forment des unités homogènes et relativement peu étendues. Ces bassins de population constituent une clientèle potentielle

d'utilisateurs d'un réseau cyclable.

Les forêts couvrent des superficies assez restreintes, notamment à l'approche des municipalités où elles sont morcelées, faisant ainsi de plus en plus place à l'urbanisation. L'essentiel de cette végétation se retrouve dans l'est des îles du Lac Saint-Pierre et dans la plaine argileuse riveraine de ce même plan d'eau. Dans les îles, cette forêt se présente en masse compacte tandis qu'au bord du lac, elle s'étire en un long ruban le long des berges.

Compte tenu qu'on devrait s'approcher très peu souvent des berges du Lac, l'ensemble des parcours serait davantage exposé au soleil, ne bénéficiant d'ombrage qu'en de rares occasions.

La dernière occupation de l'espace que l'on peut observer à l'échelle du territoire est la villégiature. Couvrant de faibles superficies, les zones de chalets se situent le long des rives des îles (de Grâce, Lapierre, Madame, etc...), des rivières (Yamaska, Saint-François, du Loup, Nicolet) et du lac (Yamachiche, Pointe-du-Lac, Port Saint-François, Baie-du-Febvre). Un circuit cyclable pourrait emprunter ces destinations dans le cadre d'une planification de parcours secondaires ou tentaculaires. C'est aussi sur ces trajets que les cyclistes pourraient le plus bénéficier de la fraîcheur des milieux ombragés.

4.4 - La tenure des terres

4.4.4 - Les terres privées

La région du Lac Saint-Pierre est caractérisée par la prédominance des terrains privés sur les terres publiques. En effet, plus de 80% du territoire étudié appartient à des particuliers qui l'utilisent à leurs propres fins. Cette privatisation constitue d'ailleurs, l'une des principales contraintes offrant une opposition à certains types d'aménagements surtout en ce qui concerne l'accessibilité riveraine.

Le réseau ferroviaire

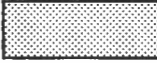
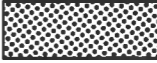


De part et d'autre du Lac, on retrouve une voie ferrée. Sur la rive nord, elle est fonctionnelle et appartient au Canadien Pacific. Celle-ci n'est pas contraignante pour le réseau cyclable quoiqu'il peut devenir un peu désagréable de devoir la franchir à plusieurs reprises à cause du sillonnement des parcours. Sur la rive sud, la voie ferrée du Canadien National est désaffectée. Il peut s'avérer fort intéressant, dans le cadre d'un réseau cyclable, de songer à la récupérer en tout ou en partie pour des fins de piste cyclable. Par conséquent, si cette éventualité retenait l'attention, les municipalités et les MRC concernées devraient joindre leurs efforts et réserver dès maintenant cet espace récupérable.


Les terres communales

Le caractère le plus original de la tenure des terres réside dans l'exploitation de pâturages communaux, vieux d'environ 3 siècles. Ces communes sont des lieux de pacage collectif ouverts au bétail (ovins, bovins et chevaux) des seuls détenteurs d'un droit de commune, regroupés dans une corporation dont les présidents et les syndics habitent tous la municipalité dans laquelle est située la commune. Les détenteurs de droits communaux peuvent aujourd'hui venir des municipalités environnantes, voire même de plus loin. Ce système de gestion collective constitue un reliquat du passé et une partie importante de notre patrimoine qu'il peut être intéressant de connaître à titre d'attrait dans le cadre d'un réseau. Dans la région du Lac Saint-Pierre, on retrouve cinq communes couvrant des superficies considérables (21 km²). Elles sont situées à Berthierville, Île Dupas, Île Du Moine, Yamaska et Baie-du-Febvre.

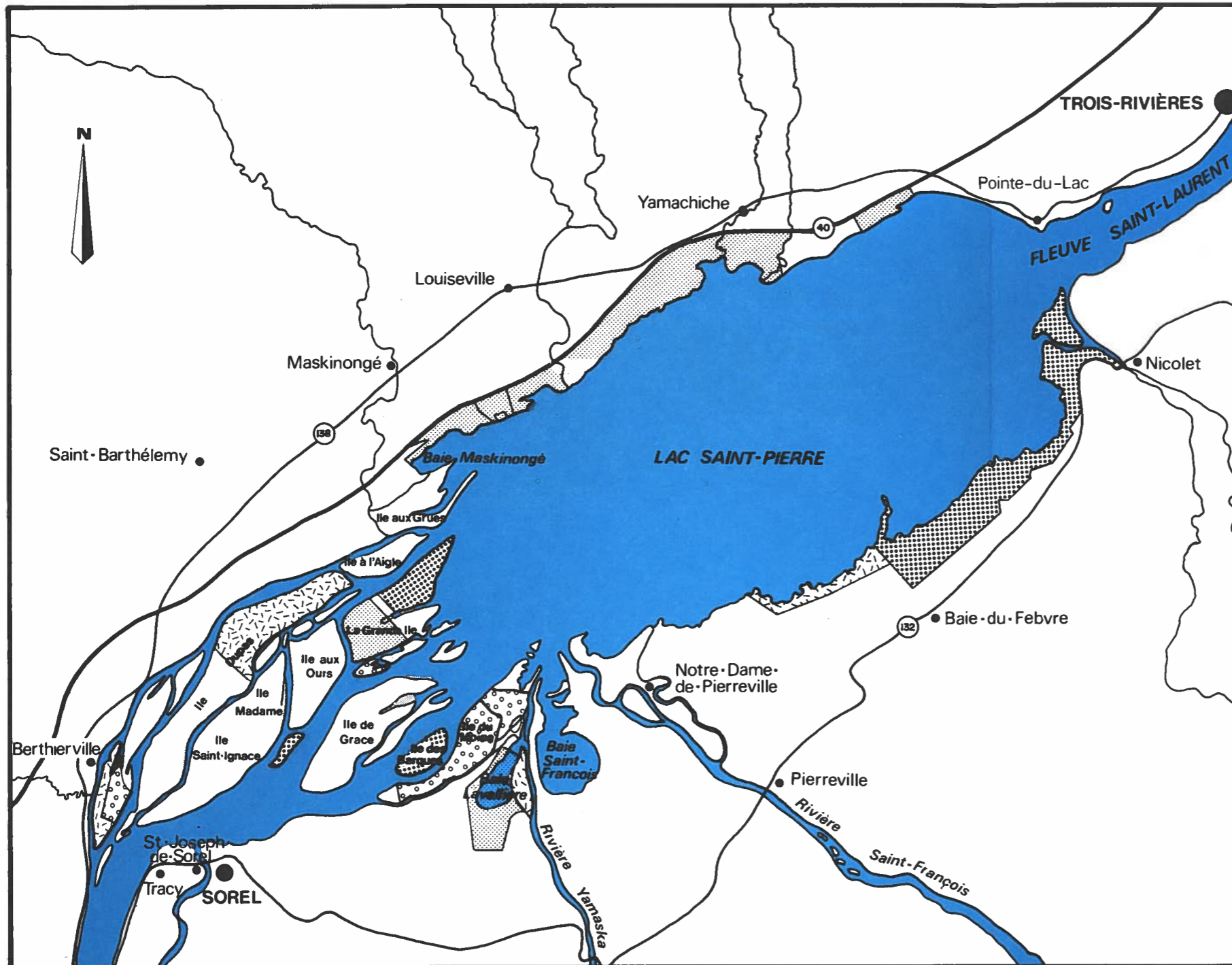
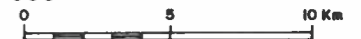
LA RÉGION DU LAC SAINT-PIERRE

La tenure des terres

-  Propriétés du Gouvernement du Québec
-  Propriétés du Gouvernement du Canada
-  Propriétés communales
-  Propriétés privées d'organismes à vocation faunique (en voie d'acquisition)

 Gouvernement du Québec
Ministère du Loisir,
de la Chasse et de la Pêche

Echelle : 1 : 235 000



4.4.2 - Les terres publiques

Les gouvernements fédéral et provincial possèdent aussi certains terrains qui sont affectés à diverses utilisations afin de répondre à des besoins bien précis.

Ainsi le Ministère des Transports fédéral, en raison de la voie maritime, a acheté les îles Ronde et des Barques et possède quelques emplacements riverains où il a érigé des phares. Aussi, le Ministère de la Défense nationale est propriétaire d'un vaste terrain aux abords du Lac Saint-Pierre entre la Longue Pointe et l'île Moras. Cet espace strictement interdit, limite l'accès au plan d'eau. Tout comme les terrains de la Défense nationale, l'autoroute 40 de la rive nord vient opposer une barrière visuelle au panorama du Lac Saint-Pierre, bien que de toute façon, la route 138 ne longe pas les rives d'assez près pour favoriser ce contact; pas plus d'ailleurs que la route 132, quoi que le panorama y soit agréable. Il est donc indubitable qu'un réseau cyclable ne puisse pleinement bénéficier du panorama du Lac.

Le Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche est le principal gestionnaire de la plupart des terres de la couronne du secteur. À des fins de conservation, il est responsable des baies Lavallière et de Maskinongé, de certaines îles (aux Sables, Plate, Grande Île, Mi-toyenne, du Nord, Péloquin, Lacroix) et de plusieurs terres sur la rive nord du lac. Ces dernières, acquises par le Ministère des Transports lors de la construction de l'autoroute 40, ont été cédées au MLCP dans le cadre du programme "Accessibilité aux plans d'eau"¹⁰. Aussi, plusieurs rampes de mise à l'eau y ont été aménagées. Comme le Ministère est propriétaire de ces terres, il pourrait permettre

10. Plan directeur pour la conservation et la mise en valeur de la région du Lac Saint-Pierre, version provisoire, MLCP, avril 1983, p. 15.

l'aménagement d'une piste cyclable en bordure de l'autoroute 40 entre Pointe-du-Lac et Yamachiche.

4.5 - La topographie

La topographie du territoire concerné joue un rôle très important dans l'accessibilité au milieu. La majorité des cyclistes préfère un parcours sans trop de dénivellations à cause de la somme des efforts qu'ils peuvent économiser. Ce facteur n'est cependant pas un sérieux handicap pour les adeptes du vélo d'autant plus qu'il existe maintenant des bicyclettes spécifiquement conçues pour les reliefs accidentés.

La région du Lac Saint-Pierre fait partie de l'unité physiographique des basses terres de la vallée du fleuve Saint-Laurant. Celles-ci sont très peu accidentées. La pente ascendante est inférieure à 6% et l'on remarque de vastes espaces plats, particulièrement près du Lac.

Toutefois, ces terres sont entrecoupées de nombreuses rivières qui peuvent exiger certains détours mais dont la présence apporte plus d'éclat au paysage.

4.6 - La climatologie

La région du Lac Saint-Pierre jouit d'un climat agréable, un peu plus frais que celui de Montréal mais nettement plus ensoleillé. D'ailleurs, c'est le territoire le plus ensoleillé du Québec.

La vallée du Saint-Laurent se trouve limitée de part et d'autre par les Laurentides et les Appalaches.

Bien qu'échappant à notre contrôle, l'effet des intempéries peut quand même être limité. Ainsi, nous savons qu'en raison de la délimitation de la région par les Appalaches et les Laurentides, les vents dominants du Lac Saint-Pierre soufflent de l'ouest et du sud-ouest. Donc,

il sera sans doute plus difficile pour les débutants d'effectuer la partie d'un parcours en direction est-ouest. Par contre, en provenance de Berthier ou Sorel en direction de Trois-Rivières, les vents contribueraient à minimiser ses efforts. Donc, en connaissance de cause, il appartiendra aux cyclistes de planifier leurs itinéraires en conséquence.

En ce qui regarde les précipitations, on dit qu'elles sont régulières mais que ce territoire possède néanmoins la plus haute moyenne d'ensoleillement du Québec.

Les cyclistes ont tout intérêt à bien connaître les divers éléments et services d'un réseau. Aussi l'identification et la signalisation des facilités de parcours, telles que: haltes routières, point de ravitaillement, abris, sites d'hébergement, etc., seraient sans doute un élément à ne pas négliger.

5 - LE RÉSEAU CYCLABLE

5.1 - Les aménagements cyclables

Avant de procéder au choix d'un réseau cyclable, l'étude des différents types d'aménagements et les normes qui s'y rattachent, s'impose.

Beaucoup trop de planificateurs ne se sont pas référés à des normes d'aménagements cyclables et le produit a donné un piètre résultat: des aménagements non fonctionnels, non sécuritaires et non utilisés par les cyclistes. L'aménagement d'une voie cyclable vise la sécurité des cyclistes, mais mal conçue, elle peut exercer l'effet contraire.

Il faut retenir que l'aménagement d'un réseau cyclable amène un accroissement de circulation cycliste. En circulant sur une voie cyclable, le cycliste se croit souvent en parfaite sécurité, mais ses risques d'accident pourraient augmenter à cause d'une mauvaise planifica-

tion. C'est ainsi que certains accidents ont lieu à la suite de l'installation d'une voie cyclable.

C'est donc important, surtout dans le contexte uniquement récréatif, de bien planifier un réseau cyclable et de se référer à des normes d'aménagements. Celles dont nous ferons référence dans le présent ouvrage proviennent du Ministère des Transports du Québec. Ces normes d'aménagement n'ont cependant pas fait le cas d'une législature. Elles représentent plutôt un guide d'aménagement et le Ministère des Transports incite fortement les planificateurs, à suivre ces normes pour la conception de voies cyclables.

Nous identifions trois grandes catégories d'aménagements cyclables: la piste cyclable, la bande cyclable et la chaussée partagée. Une description détaillée de chacune de ces catégories pourrait faciliter un choix d'aménagement qui soit plus judicieux compte tenu des possibilités qu'offre le territoire. De plus, cet exercice permettra au lecteur de mieux distinguer les termes techniques dans ce domaine.

5.1.1 - La piste cyclable

La piste cyclable est un chemin tracé, réservé et aménagé spécialement en fonction de la circulation à bicyclette. Elle est exclusivement réservée aux cyclistes et séparée de tout autre mode de déplacement. Bien que la circulation puisse être dans un sens ou encore dans les deux sens, il n'existe pour ainsi dire qu'un seul type de piste cyclable.

La piste cyclable se caractérise par son isolement quasi total de toute autre forme de déplacement. La piste représente généralement l'aménagement cyclable le mieux adapté aux zones de parc ou milieu naturel en regard de ses grandes possibilités d'intégration aux divers éléments structurant un paysage. C'est là, en principe, qu'elle devrait être le plus répandue.

L'aménagement d'une piste cyclable peut aussi s'effectuer à partir de l'emprise et du remblai d'une voie ferrée désaffectée. Elle peut également se prévaloir d'une route ou de tout autre chemin abandonné ou corridor désaffecté. La voie ferrée du Canadien National sur la rive sud se prêterait bien à ce genre d'aménagement à la fois dans un but récréatif et utilitaire.

Quoi qu'il en soit, la piste cyclable constitue l'aménagement le plus sécuritaire qui soit en regard des conflits opposant généralement cyclistes et automobilistes. Son utilisation est également quasi annuelle puisque, même sous notre climat d'hiver rigoureux, elle peut dans certains cas servir comme piste de ski de fond durant la saison froide. La piste représente donc, sous certains aspects, l'aménagement de récréation et de transport à bicyclette par excellence.

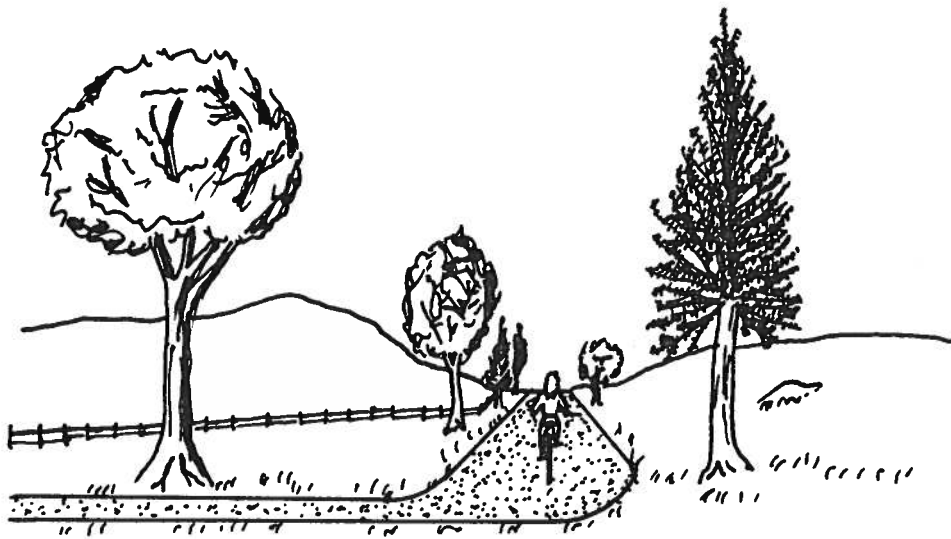


Figure 1 - Piste cyclable

5.1.2 - La bande cyclable

La bande cyclable est l'aménagement en bordure directe de la chaussée automobile et réservée à l'usage exclusif ou semi-exclusif des cyclistes. La bande cyclable est généralement unidirectionnelle. Toutefois, la bande bidirectionnelle est tout à fait plausible dans certaines situations où la rue est assez large pour en aménager. L'aménagement de bande cyclable bidirectionnelle se fait seulement si les conditions s'y prêtent, sur une rue à sens unique par exemple ou sur une rue très large, mais pour de très courtes distances (pour raccorder 2 pistes).

Afin de permettre le déplacement des cyclistes dans les deux sens, on trouvera donc habituellement une bande de chaque côté de la chaussée automobile et la circulation cycliste se fait dans le même sens que les automobiles. Ce type d'aménagement peut être implanté aussi bien sur le réseau de voies urbaines que rurales, suivant les disponibilités d'espaces. On peut également profiter des rues larges des quartiers nouvellement aménagés. Leur largeur extrême motive la vitesse automobile et l'aménagement de bandes cyclables pourrait faciliter le transport à bicyclette tout en incitant les automobilistes à réduire leur vitesse à cause de cette présence cycliste.

La bande cyclable est séparée de la chaussée automobile par une bordure peinte ou surélevée. Elle peut être aménagée facultativement avec ou sans allée de stationnement pour automobiles. On distingue d'ailleurs quatre alternatives d'aménagements en ce qui touche les bandes cyclables. En ce qui concerne le territoire du Lac Saint-Pierre, les deux alternatives suivantes semblent plus appropriées.

A) La bande cyclable avec une bordure peinte

Dans le présent cas, il s'agit d'un couloir entre la chaussée automobile et le trottoir réservé à la circulation cycliste.

La séparation entre les deux catégories de véhicules (auto, bicyclette) est faite par bordure peinte sur la chaussée. La largeur de cette bande doit être au minimum de 1,75 mètre dans le cas d'une bande unidirectionnelle.

Ce type de bande cyclable offre le plus de possibilités d'aménagements, tant en milieu urbain que rural. Ainsi, on peut augmenter le nombre de routes et de rues qui peuvent être aménageables. Ce type d'aménagement constitue une installation acceptable sur les routes et les rues à faible débit de circulation. Ce type de bande cyclable s'avère plus pratique que celui avec bordure séparative surélevée.

Néanmoins, ce modèle d'aménagement cyclable est moins sécuritaire puisqu'il n'empêche pas réellement les conducteurs de véhicules motorisés de rouler sur le corridor réservé aux cyclistes. De plus, ce type de bande cyclable élimine, à toute fin pratique, le stationnement automobile sur rue.

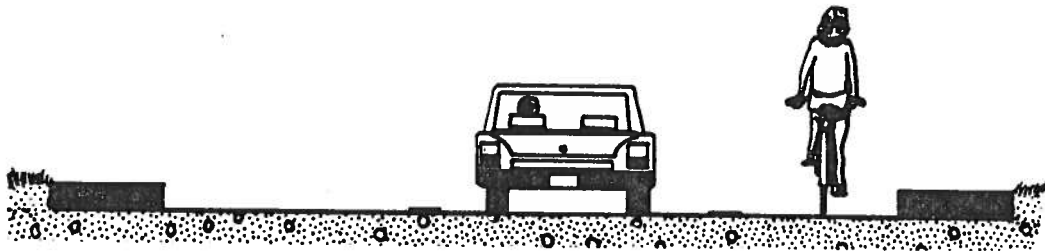


Figure 2.1 - Bande cyclable avec bordure peinte

B) La bande cyclable avec une bordure surélevée

Dans le cas présent, la bande cyclable est séparée de la chaussée automobile par une bordure surélevée.

En milieu urbain, la bande cyclable munie d'une bordure surélevée présente également certains problèmes qui en limitent l'application. En effet, quoique bien protégées quant à l'empiètement des automobilistes, les manoeuvres des cyclistes à l'intérieur d'une bande cyclable délimitée, d'un côté par le trottoir et de l'autre par une bordure en béton, rendent la circulation à bicyclette un peu risquée.

Toutefois, l'installation de la bordure de la bande pourrait être telle qu'il y ait quelques bornes en béton décalées les unes des autres. En fait, il s'agit d'éviter d'aménager une bande cyclable qui contient des bordures de trop longue section. À titre d'exemple, une bordure de 2 mètres de long, 25 cm de large, 20 cm de hauteur, tous les 200-250 mètres ou selon les besoins pourrait limiter suffisamment l'espace réservé aux cyclistes et permettrait également l'accès aux entrées privées ou commerciales. De plus, ces bordures doivent être enlevées l'automne en prévision du déneigement.

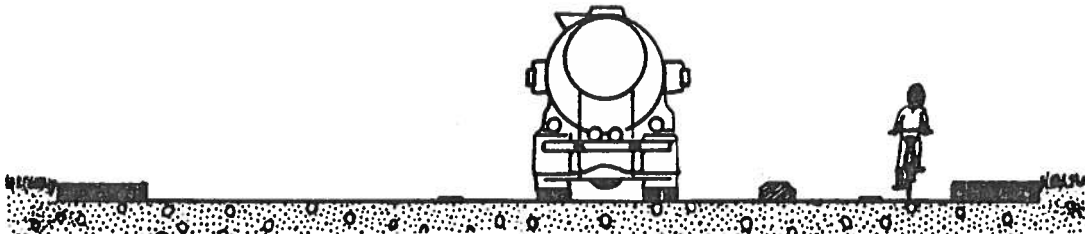


Figure 2.2 - Bande cyclable avec bordure surélevée

Analyse critique des bandes cyclables

Bien que le cycliste peut rencontrer de nombreux obstacles sur une bande cyclable (entrée privée, canaux d'égoûts, portières d'auto, etc...) bien que l'installation de bandes cyclables est parfois controversée parce qu'elles diminuent l'espace originalement destiné à la circulation ou au stationnement des véhicules motorisés; bien qu'il peut se produire également des conflits par rapport aux zones d'arrêt

d'autobus, la bande cyclable demeure quand même l'aménagement le mieux adapté à la plupart des systèmes routiers urbains du Québec. Il est toutefois nécessaire de réaliser des installations qui ne mettront pas en cause la sécurité des cyclistes sans trop nuire à la circulation automobile.

En ce qui concerne la bande cyclable bidirectionnelle, il vaut mieux éviter l'utilisation de ce concept. Ce type d'aménagement rend la circulation à bicyclette très dangereuse. Les habitudes du cycliste font qu'il ne sera pas motivé à utiliser la bande cyclable si elle ne se situe pas du même côté de la rue correspondant à la direction de son trajet.

En raison de la largeur des routes du réseau routier du Lac Saint-Pierre, ce modèle pourrait très peu faire l'objet de nos suggestions. On pourrait le retrouver plus près des milieux urbains: soit à Trois-Rivières-Ouest (boul. Mauricien et route 138); à Sorel (boul. Fiset ou route 132) ainsi que sur le chemin de la traverse (route 158). Cependant, les zones de circulation dense des routes 132, 138 pourraient faire l'objet d'un élargissement des accotements en vue de faciliter la circulation cyclable et tendre vers le respect des normes minimum d'aménagements des bandes cyclables.

5.1.3 - La chaussée partagée

Dans ce type d'aménagement, les cyclistes partagent conjointement la chaussée avec les autres véhicules motorisés.

Dans le cas présent, l'installation d'un tel type d'aménagement se limite à la signalisation. Cette catégorie d'aménagement pourrait éventuellement avoir beaucoup de possibilités quant à la planification d'un réseau cyclable dans la région du Lac Saint-Pierre. Toutefois, la chaussée partagée ne peut être considérée comme un aménagement cyclable qui accroît considérablement la sécurité des cyclistes. Tout au plus, la signalisation indique à l'automobiliste la présence possi-

ble de cyclistes sur l'artère où il est en train de circuler. D'autre part, la signalisation n'est pas un facteur très lourd pour convaincre les cyclistes que le réseau est sécuritaire. Cependant, à long terme, la signalisation pourrait conditionner le comportement des automobilistes. Avec le temps, une artère balisée de signalisation pourrait préparer les automobilistes à la venue éventuelle d'un aménagement cyclable. De leur côté, les cyclistes pourraient utiliser de plus en plus une artère identifiée lorsqu'ils auront pris conscience qu'il est plus sécuritaire d'y circuler même sans aménagement d'envergure. Le flux de circulation cycliste sans cesse grandissant amènerait, à plus ou moins long terme les automobilistes à être prudents. Toutefois, il faut éviter d'inciter les cyclistes à circuler sur une artère très dangereuse. Il faut plutôt choisir une artère à circulation moyenne où les cyclistes peuvent y circuler à des fins utilitaires ou récréatives de façon plus sécuritaire.

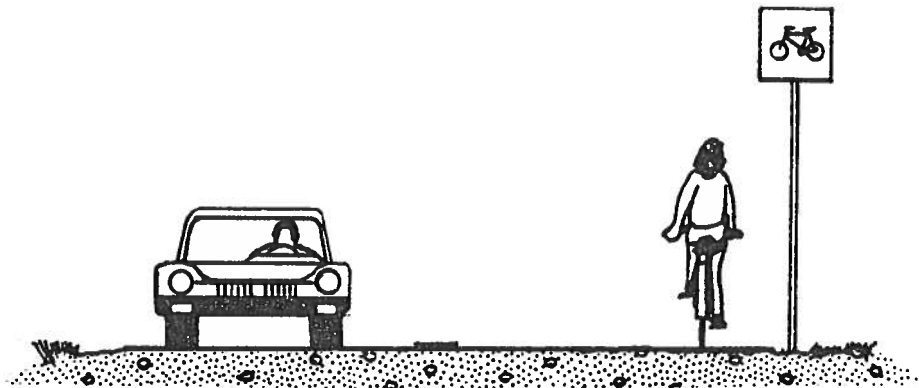


Figure 3 - Chaussée partagée

Comme autre utilité, la chaussée partagée peut servir de voie de raccordement entre deux aménagements cyclables (bandes ou pistes) en passant par une rue à faible taux de circulation où il n'est pas nécessaire d'installer de lourds aménagements. Dans un tel concept, la chaussée partagée joue le rôle de voie cyclable collectrice.

Compte tenu du réseau routier du Lac Saint-Pierre et afin de minimiser les coûts d'aménagements et favoriser la faisabilité d'un projet, la chaussée partagée constituerait en majorité le genre d'aménagement à privilégier.

5.1.4 - Les stationnements

Il importe peu que l'on considère sa bicyclette comme un moyen de transport ou un objet de récréation. Elle demeure très vulnérable aux yeux des voleurs, d'autant plus qu'une foule de pièces et d'accessoires sont relativement faciles à prélever.

Selon Statistiques Canada, plus de 50% des ménages québécois possèdent au moins un vélo pour adultes¹¹. Dans une étude publiée par le Ministère des Transports du Québec, on évaluait en 1976, à 1 000 000 le nombre de bicyclettes dans la grande région de Montréal et à plus de 30 000 le nombre de bicyclettes volées chaque année¹².

Dans la région de Trois-Rivières (région administrative 04), on évaluait le vol de bicyclettes à 2 700 en 1982, équivalant à une valeur globale de 400 000\$. À Trois-Rivières, le nombre de vols totalisait 760 pour la même année et 1 160 pour le territoire de la MRC de Francheville*.

11. Statistiques Canada, L'équipement ménager 1982, Gouvernement du Canada, Statistiques Canada, no 64202, novembre 1982.

12. Vélo Québec, Les stationnements pour bicyclettes, Vélo Québec, 1980, 16 pages.

* Comité régional de prévention du crime de la Mauricie et des Bois-Francs, 1983.

L'implantation de stationnements sécuritaires apparaît donc comme prioritaire et essentielle d'abord pour prévenir ces vols mais aussi pour favoriser l'usage du vélo. Voyons maintenant plus à fond les modèles de stationnements pour bicyclettes les plus fréquemment utilisés.

A) Les stationnements sécuritaires

Il existe deux modèles de stationnements sécuritaires: le rally rack et le vélogarde (version québécoise du rally rack III).

Le rally rack

Ce stationnement présente malheureusement plusieurs lacunes. Les deux tiges de métal ne peuvent être reliées avec un cadenas ordinaire. Un cadenas avec longue emprise est absolument requis. De plus, ce dernier n'est pas à l'abri des "pincés monseigneurs". Le rally rack est également assez compliqué à utiliser pour quelqu'un qui ne l'a jamais employé. Les indications se détériorent rapidement aux intempéries et vandalismes. Compte tenu de ces lacunes, son prix est élevé.

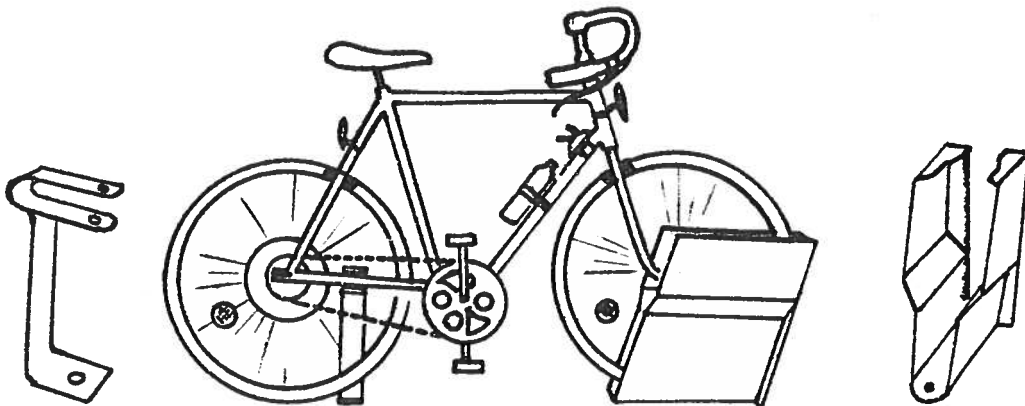


Figure 4 - Le rally rack

Le vélogarde ou Stacycle V

Le vélogarde ou Stacycle V est un type de stationnement des plus sécuritaires. Les supports sont rivés dans le béton, donc impossibles à retirer (il est connu que des supports complets de vélo ont été subtilisés par des gens bien équipés). De plus, le vélogarde protège les deux roues et le cadre par trois tiges de métal verrouillées. Un cadenas ordinaire est suffisant, une boîte métallique le protège du vandalisme.

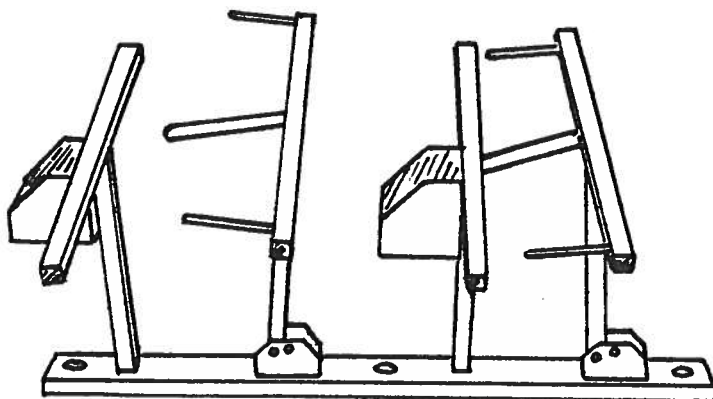


Figure 5 - Le vélogarde ou Stacycle V

Cependant, tout comme le rally rack, il n'offre aucune protection contre les autres parties de la bicyclette comme la selle, la pompe à air, la trousse à outils et tout ce qui se détache facilement. Il est aussi nécessaire de l'installer sous un abri afin de protéger les bicyclettes des intempéries.

B) Les supports à bicyclette

Il s'agit du type de stationnement qui offre le moins de protection

contre le vol et qui coûte le moins cher. Les supports à bicyclette sont très variés. Certains supportent la bicyclette tandis que d'autres prennent en serre une des roues de la bicyclette. Leur pire inconvénient est qu'ils tordent souvent les roues.

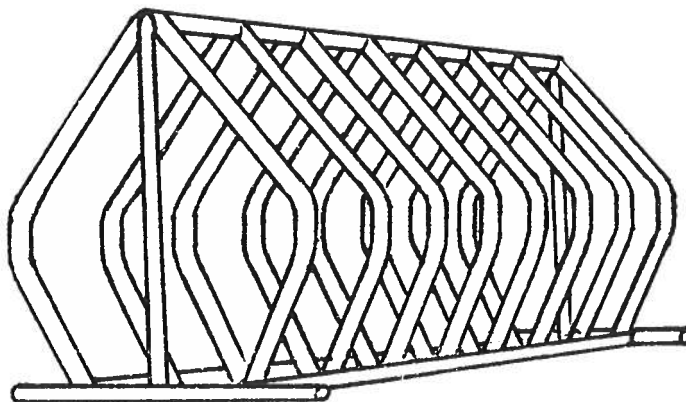


Figure 6 - Le Stacycle I

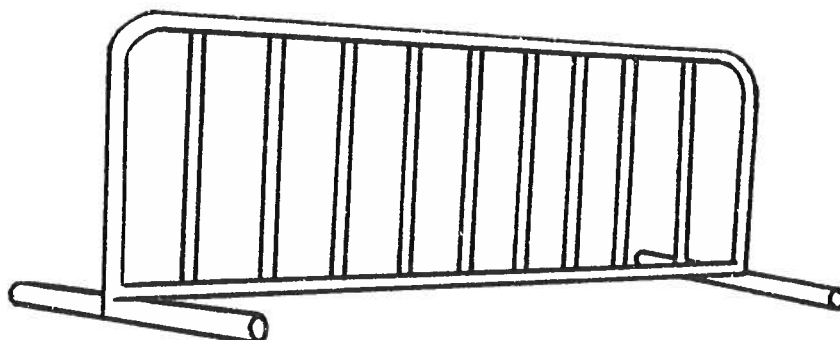


Figure 7 - Support à bicyclette conventionnel

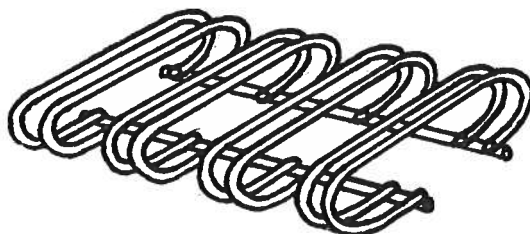


Figure 8 - Support à bicyclette en spirale

Néanmoins, ce type de stationnement convient très bien pour les endroits où les cyclistes n'effectuent que de courtes haltes comme dans les parcs et dans les aires de repos le long des voies cyclables. À cette fin, le modèle idéal est le Stacycle I. Il a l'avantage d'être simple d'utilisation et très mobile puisque sa fixation au sol s'effectue par choix et non par obligation. Le Stacycle I permet aussi de passer le support d'une bicyclette entre les montants, ce qui le rend moins enclin à tordre la roue.

En résumé, le type de stationnement idéal, compte tenu de son degré de sécurité, est sans contredit le vélogarde ou Stacycle V. Cependant, pour les courtes haltes, le Stacycle I représente également un bon choix.

5.5.5 - La signalisation cyclable

On connaît 3 types de signalisation cyclable:

- La signalisation par panneaux
- La signalisation au moyen d'illustrations ou de tracés sur la chaussée
- La signalisation par mouvements

A) La signalisation par panneaux

À l'intérieur d'un réseau cyclable, la signalisation par panneaux est un élément essentiel. Non seulement elle doit assurer la sécurité des cyclistes, mais elle doit également informer adéquatement les cyclistes et les automobilistes. La signalisation peut donc être conçue en fonction de plusieurs types d'utilisateurs de la route.

Sa fonction première étant d'assurer la sécurité des cyclistes, la signalisation ne doit comporter aucune confusion possible autant dans sa conception que dans l'aménagement. Et lorsqu'on implante un réseau cyclable, il faut à tout prix éviter d'aménager la signalisation seulement en fonction des cyclistes. Une voie cyclable peut emprunter la chaussée automobile ou une piste cyclable peut croiser une route, alors il faut dans des cas semblables, bien informer les automobilistes de la présence des cyclistes. Il doit y avoir entre autres, des panneaux de signalisation s'adressant spécifiquement aux automobilistes. Un réseau cyclable doit utiliser les normes du Ministère des Transports du Québec.

Vous trouverez en annexe I les principaux panneaux de signalisation employés en aménagement cyclable.

En plus des panneaux de signalisation, un réseau pourrait aussi déterminer un certain nombre de tableaux d'information à l'usage des utilisateurs du réseau.

Ces tableaux pourraient avoir pour fonction, de bien informer les usagers qui se présenteraient devant une situation ambiguë (carrefour ou au croisement de deux voies cyclables ou encore à la fin temporaire d'une voie cyclable). L'information de ces tableaux doit être un moyen d'indiquer au cycliste l'endroit où il doit circuler et l'avertir de tout changement du réseau par des panneaux indicatifs illustrant l'ensemble des voies cyclables (cartes cyclables) aux entrées d'une ville ainsi qu'aux principaux points stratégiques.

On pourrait également compléter l'information grâce à des panneaux indicatifs, des numéros de parcours de couleur verte ou bleue selon qu'il s'agit d'un parcours principal ou secondaire. Ces numéros de parcours permettent de nous localiser plus facilement par rapport à l'ensemble du réseau. Aussi, une carte itinéraire pourrait illustrer l'ensemble des parcours chacun facilement repérable grâce à leur numéro individuel. Ces cartes pourraient être disponibles auprès des clubs de vélo, les organismes régionaux, les municipalités, etc...

En général, dans le cadre d'un réseau régional, ce genre d'information est très utile aux cyclistes et davantage à ceux provenant de l'extérieur.

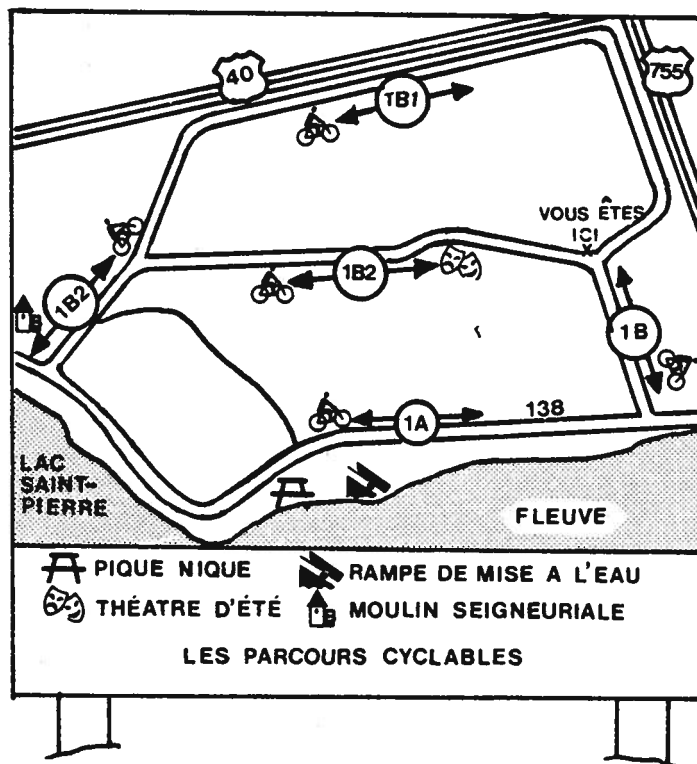


Figure 9 - Exemple de tableau d'information

B) La signalisation au moyen d'illustrations ou de tracés sur la chaussée.

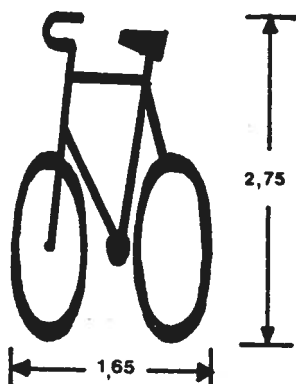
Généralement, les tracés qu'on retrouve sur la chaussée délimitent ou

réglementent les aires de circulation d'une part, pour automobilistes, d'autre part, pour les cyclistes. L'utilisation de symboles et d'inscriptions contribue à mieux faire visualiser les couloirs cyclables.

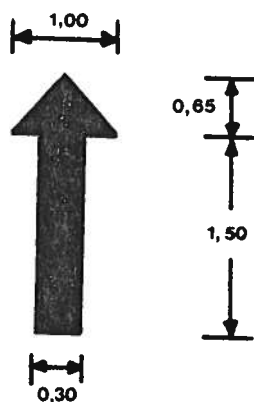
LES SYMBOLES ET LES INSCRIPTIONS (peints sur la chaussée)

Comme deuxième type de signalisation, les symboles et inscriptions suivants peuvent être utilisés, directement sur la chaussée dans le couloir cyclable.

Ce symbole apparaît:



- . Au début d'une voie cyclable
- . Aux intersections aménagées de bandes cyclables ou indiquées comme aménagement en chaussée partagée. Il s'avère alors très utile pour rappeler aux automobilistes l'existence de corridors réservés ou privilégiés aux cyclistes lorsqu'ils effectuent un virage à droite.



- . Au besoin entre les intersections, si la circulation automobile est très dense.

Il s'agit alors d'un rappel incitant à la prudence.

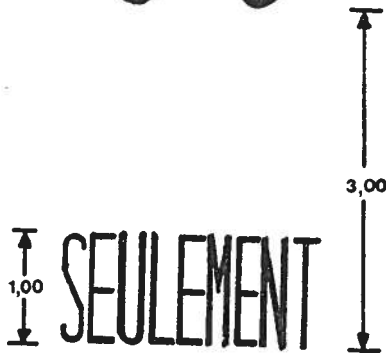
Ce symbole de la directionnalité des voies cyclables s'applique aux pistes, bandes et chaussées partagées pour indiquer l'unidirectionnalité ou la bidirectionnalité des voies.

On retrouvera cette flèche en début de voies cyclables, aux intersections, aux accès à une piste cyclable et au besoin, le long de ces aménagements.



Le symbole de la bicyclette peut également être accompagné de l'inscription "seulement", tel ci-avant illustré.

Cet agencement pourrait apparaître au début d'une piste cyclable exclusive ainsi qu'à ses accès.



Généralité: D'autres messages peuvent être inscrits au besoin sur le pavage tels, le signal avancé d'un arrêt obligatoire et le signal de l'arrêt obligatoire. Il existe sur le marché des décalques spécialement conçus à cette fin.

Source: Ministère des Transports du Québec, "Les aménagements cyclables, leurs normes, leur conception", Robert Letarte, Mars 1978, pp. 106, 107, 109.

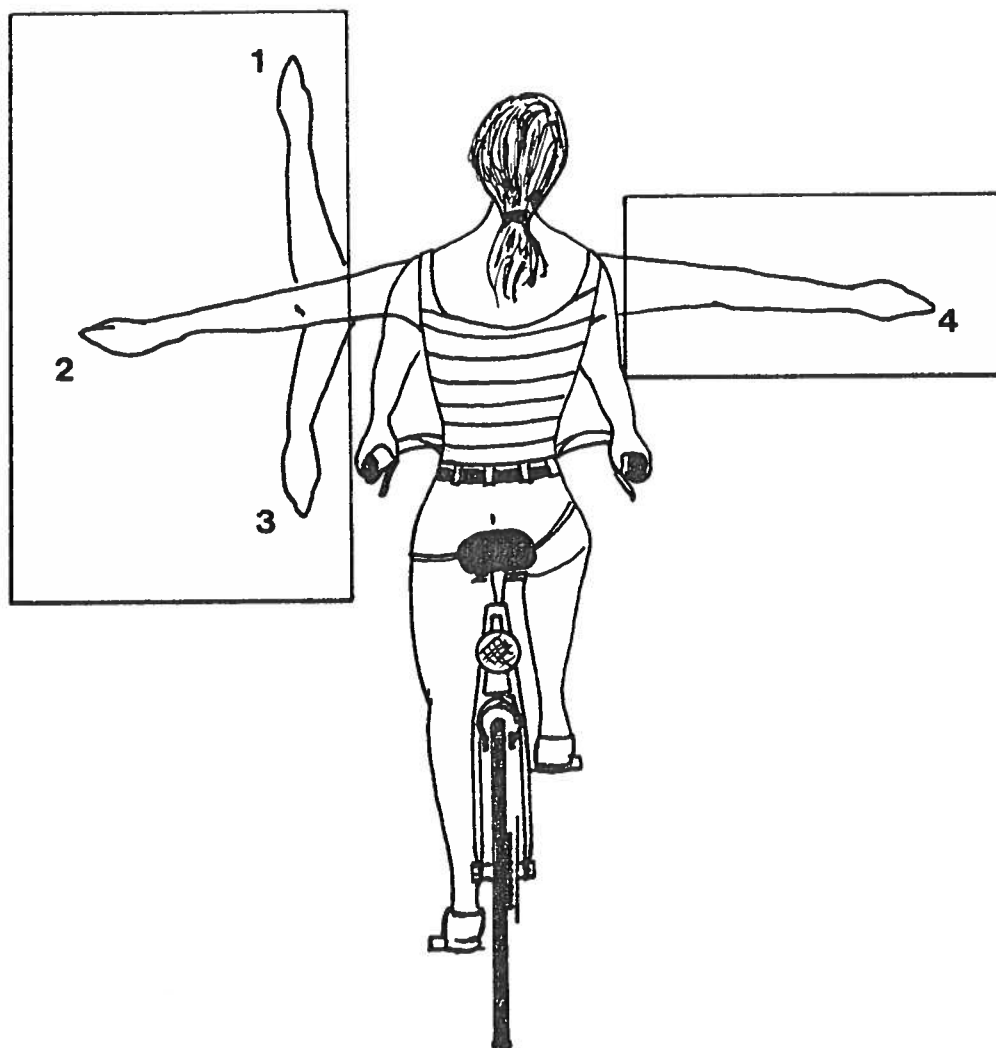
C) La signalisation par mouvements

Il existe un mode de signalisation de manoeuvre qui sert à montrer nos intentions en circulant sur une route. Or, plusieurs cyclistes n'emploient pas ces codes ce qui les rend d'autant plus vulnérable aux accidents de la route.

Il y a donc lieu d'insister fréquemment sur son emploi et c'est pourquoi on se doit de le mentionner dans le présent document.

Rappel des principaux signaux des intentions du cycliste.

Comme tous les autres véhicules de la route, les cyclistes doivent en respecter les règlements et signaler leurs intentions avant d'effectuer la manoeuvre.



- 1 - Virage à droite
- 2 - Virage à gauche
- 3 - Ralentissement ou arrêt

- 4 - Déplacement vers la droite

Figure 10 - Signalisation par mouvements
"50 kilos sur un vélo, c'est bien fragile contre une auto"

5.2 - Spécificité des aménagements préconisés

Pour l'ensemble de la région du Lac Saint-Pierre, il existe présentement très peu d'aménagement cyclable. Les seules voies cyclables déjà aménagées se situent dans le secteur du Trois-Rivières métropolitain.

En ce qui concerne la région du Lac Saint-Pierre, il serait utopique de prévoir des aménagements lourds (piste cyclable) tout autour du lac, compte tenu des sommes d'argent nécessaires à la réalisation de ces aménagements et au taux de fréquentation probablement modeste en dehors des centres urbains. L'éventualité d'aménager une piste cyclable ou des bandes cyclables pourrait être plausible, seulement si la sécurité des cyclistes est sérieusement mise en cause ou pour faciliter l'accessibilité à certains sites ou pour permettre d'éviter de grands détours entre deux destinations.

Par ailleurs, à cause de la grande superficie du territoire et de l'imposant réseau routier qui sillonne cette région, les aménagements auraient tout intérêt à être réduits au minimum pour favoriser la faisabilité du réseau. Ainsi, à court et moyen terme, il serait préférable de se limiter aux aménagements du type chaussée partagée, qui ne requiert dans un premier temps qu'un minimum de signalisation.

En plus de la signalisation routière permettant de sensibiliser les automobilistes à la présence des cyclistes sur les routes ou permettant de minimiser les risques d'accidents en fournissant les informations de base utiles à ces deux types d'utilisateurs, certains tableaux plus spécifiques devront servir à mieux situer le cycliste par rapport au réseau, en indiquant sa position actuelle par rapport à l'ensemble des parcours cyclables et parcours existants. La réalisation et l'implantation de ces derniers pourraient éventuellement être du ressort d'un organisme régional bien en vu, telle la COLASP.

5.3 - Les attraits patrimoniaux et récréatifs

Un réseau cyclable sans attrait deviendrait vite monotone et voué à l'abandon. Les parcours suggérés devraient donc être étroitement liés à la découverte de la région du Lac Saint-Pierre en tentant de mettre en évidence ses principaux attraits patrimoniaux et récréatifs sans oublier l'aspect sécuritaire des routes employées.

Le principal attrait patrimonial et récréatif est sans aucun doute le Lac lui-même. Cartier (1535) et Champlain (1603) ont reconnu, lors de leur passage en ces lieux, l'immense richesse faunique que renfermait la région¹³. Puis, la région du Lac Saint-Pierre connut un début de colonisation très lent en raison des longues escarmouches contre les Iroquois, aussi à cause du type de colonisateurs non-intéressés qu'on y avait envoyés (militaires, fonctionnaires, officiers anglais...).

Sous le régime français, les colons profitèrent davantage des ressources fauniques et végétales naturelles du milieu, reconnaissant ainsi l'agriculture comme principale vocation de ce territoire. Puis, s'ensuivirent l'urbanisation et l'industrialisation pour en arriver après quelques siècles à ce qu'on y connaît aujourd'hui.

Les richesses fauniques

Sur le plan faunique, les travaux réalisés par Massé et Mongeau (1974) permirent d'identifier 66 espèces différentes de poissons. La comparaison de cette donnée par rapport à 108 espèces d'eau douce inventoriées pour l'ensemble du Québec, permet d'affirmer que la région à l'étude est dotée d'une très grande diversité ichthyologique.

13. Voir plan directeur pour la conservation et la mise en valeur de la région du Lac Saint-Pierre, version provisoire, MLCP, avril 1983, p. 9.

Plus spécifiquement en ce qui a trait au territoire des Îles, l'étude de Pilon et al. (1981) a permis d'y dénombrer 145 espèces d'oiseaux, dont 75 nichaient sur le territoire. La bernache du Canada est de loin la plus abondante lors de la migration printanière avec ses 160 000 individus recensés (Dupuis, p. 1975). Le Lac Saint-Pierre est reconnu comme le territoire où l'on retrouve les plus grandes concentrations de cette espèce au Québec. De plus, la migration printanière annuelle amène de 20 000 à 35 000 canards barboteurs sur ce territoire.

Pour leur part, (Mailhot et Bourgeois, 1981) rapportent avoir recensé 100 000 individus de canards plongeurs à l'automne 1973, pour 65 000 à la même époque en 1975 et une population de l'ordre de 10 000 au printemps 1973.

Enfin, le rapport sur l'inventaire des terres du Canada (ARDA, possibilités des terres pour la sauvagine, Trois-Rivières, 31-1) situe près de 80% de la plaine de débordement du Lac Saint-Pierre dans la classe 1-S, soit les meilleures terres du Canada pour leur utilisation par la sauvagine en migration.

Selon Pilon et al. (1981), on retrouve aussi sur ce territoire une quinzaine d'espèces de mammifères dont le rat musqué (densité mal connue) fait l'objet d'une exploitation importante.

Cette abondance faunique entraîna son exploitation sous diverses formes: pêche commerciale, pêche sportive, capture des grenouilles, chasse à la sauvagine, piégeage du rat musqué, pêche à l'écrevisse, etc... La découverte de ce milieu propice aussi aux activités nautiques allait inévitablement prendre des proportions de plus en plus importantes dans le développement du Lac Saint-Pierre.


L'équipement récréatif

À la fois soucieux de protéger ce territoire et désireux de le rendre



**attraits
patrimoniaux
et récréatifs
de la région
du lac
Saint-Pierre**

- ATTRAITS PATRIMONIAUX
- ☼ THÉÂTRE D'ÉTÉ
- ✂ MOULIN ANCESTRAL
- ▼ SITE D'OBSERVATION DE LA SAUVAGINE
- ▨ ZONE DE GRANDE CONCENTRATION FAUNIQUE
- ⛺ SITE DE PIQUE-NIQUE
- ▲ TERRAIN DE CAMPING
- RAMPE DE MISE À L'EAU
- ⚓ SITE DE VOILE
- PLAGE
- ▬ PARCOURS VÉLO-QUÉBEC


 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DU LOISIR,
 DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE

**LAC
SAINT-PIERRE**

ÉCHELLE: 1/50000
 APPROUVÉ PAR
 PROJETÉ PAR
 Dessiné par
 DATE
 PROJET NO
 RÉFÉRENCES

accessible, le Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, en collaboration avec la Corporation pour la mise en valeur du Lac Saint-Pierre (COLASP), dans le cadre de la mise en valeur du Lac Saint-Pierre, ont procédé à l'aménagement de quelques équipements (rampes de mise à l'eau, sites d'observation de la sauvagine, sites de voile, aires de pique-nique, etc...). Plusieurs autres réalisations pourraient venir s'ajouter éventuellement. Cependant, l'équipement récréatif déjà en place constitue des points d'intérêt non négligeables. La région compte aussi bon nombre de bâtiments d'intérêt patrimonial.

Vous trouverez l'énumération des principaux sites d'intérêt dans la description des parcours d'un réseau cyclable suggéré en sixième partie de ce document.

6 - IDENTIFICATION D'UN RÉSEAU CYCLABLE

L'identification d'un réseau cyclable dans la région du Lac Saint-Pierre se limite, dans un premier temps, à l'étude du potentiel de développement d'un ensemble de voies cyclables qui serait puisé principalement à même le réseau routier existant. Aussi, on devrait y retrouver des dimensions utilitaires, touristiques et récréatives.

Le but n'est pas de quadriller de voies cyclables, le territoire à l'étude, mais plutôt consiste en une recherche localisant les routes susceptibles d'offrir les plus grands potentiels sur le plan des attraits dont l'aspect sécuritaire occupe une place toute aussi importante.

6.1 - Les fondements du réseau cyclable suggéré

L'identification d'un réseau cyclable dans la région du Lac Saint-Pierre, pourrait s'appuyer sur les dix principes ci-bas mentionnés.

1) Le bassin d'eau du Lac Saint-Pierre constitue le point d'intérêt

majeur qui devrait guider cette planification. Autant que possible, nous devrions favoriser le rapprochement des berges.

- 2) Le réseau suggéré devrait passer prioritairement sur le territoire des municipalités riveraines du Lac Saint-Pierre et s'assurer d'une continuité inter-municipale en vue de favoriser la réalisation d'un réseau d'envergure régionale.
- 3) On devrait éviter les routes à trop grande densité de circulation automobile. Autant que possible, il faudrait contourner les routes 132 et 138 au profit des routes secondaires.
- 4) Pour assurer le confort optimal des cyclistes et rendre les parcours plus agréables, on devrait éviter les surfaces de routes non pavées.
- 5) Autant que possible, le réseau devrait servir à la fois à des fins locales, régionales et favoriser l'accès à des parcours nationaux en tenant compte des parcours déjà planifiés par les clubs cyclo-tourismes (Vélo Québec, cyclotour...).
- 6) On pourrait, au besoin, s'approprier l'emprise de la voie ferrée désaffectée du Canadien National située sur la rive sud du Lac Saint-Pierre pour franchir des distances qui seraient en zone trop dangereuse autrement ou pour pallier à certaines contraintes territoriales.
- 7) La planification des parcours devrait favoriser la mise en valeur des attraits naturels, culturels, fauniques et récréatifs du Lac Saint-Pierre et tendre vers l'utilisation complémentaire des équipements existants (pique-nique, camping, sites d'interprétation, etc...). Ceci aurait pour effet de contribuer au développement de d'autres activités, telles que cyclo-camping, cyclo-interprétation, vélo-auto et peut-être éventuellement le cyclo-canot-camping dans l'archipel des Cent-Îles. Mentionnons aussi que les pistes

cyclables pourraient servir à d'autres fins récréatives (patins à roulettes, jogging et ski de fond).

- 8) On essaiera de suggérer des choix de parcours, de façon à mieux desservir les utilisateurs potentiels. Ainsi, l'on pourrait tendre à minimiser les efforts physiques et les pertes de temps en évitant les détours, tandis qu'un autre parcours plus sinueux permettrait la balade et la véritable découverte du milieu.
- 9) Favoriser la planification d'un circuit requérant le moins d'aménagements possibles afin de minimiser les coûts de réalisation et favoriser la faisabilité.
- 10) Chaque municipalité pourrait être maître d'oeuvre du développement de sa partie de réseau et aurait toute liberté d'y greffer les autres parcours municipaux jugés utiles.

Cartographie

Les tracés de parcours suggérés, nous donnent deux types de renseignements.

- 1 - La couleur verte indique qu'il s'agit du tracé principal; brune, le tracé secondaire; rouge, les zones de danger en raison de la densité de circulation; jaune, les parcours qui requerraient des aménagements majeurs (piste cyclable).
- 2 - Pour sa part, la légende du tracé employé, nous indique, s'il s'agit de bandes cyclables, de chaussée partagée ou encore de pistes cyclables.

Nous pensons qu'un réseau cyclable au Lac Saint-Pierre pourrait se limiter à ces trois types d'aménagements et que la majorité se résumerait au type chaussée partagée en raison du réseau routier existant et

pour en favoriser la faisabilité, compte tenu des coûts d'aménagements moins élevés puisque ce type d'aménagement ne requiert qu'un minimum de signalisation en bordure des routes.

À l'est du lac, les bandes cyclables suggérées se retrouveraient à Trois-Rivières-Ouest, sur la route 138 entre Chemin du Petit Village et le Pont Laviolette (déjà aménagées), sur le boulevard Mauricien dans la même municipalité. À l'ouest, celles-ci auraient emprisé sur la route 158 conduisant à la traverse Berthier-Sorel et sur le boulevard Fiset à Sorel.

Quant aux pistes cyclables, à l'exception de 2 endroits sur la rive nord, ce type d'aménagement est suggéré davantage pour la rive sud sur l'ancienne voie désaffectée du CN. Ceci permettrait d'éviter le trafic routier de la 132 qui constitue une contrainte majeure en certains endroits.

Principaux types de parcours suggérés

L'ensemble du réseau comprendrait un circuit principal (vert) des parcours secondaires et d'autres tentaculaires (brun).

Le circuit principal serait formé d'une multitude de parcours principaux qui se succèderaient de façon ininterrompue et dont l'ensemble formerait un circuit continu d'est en ouest du Lac Saint-Pierre reliant entre elles, chaque municipalité concernée. En tenant compte de l'aspect sécuritaire, le circuit principal tend vers la ligne droite et par conséquent c'est le plus court chemin entre deux destinations. Son but est davantage axé sur l'aspect utilitaire.

Les parcours secondaires sont ceux basés principalement sur les attraits et la sécurité des cyclistes. Ils sont indépendants les uns des autres, toutefois leurs points de départ et d'arrivée doivent se retrouver obligatoirement sur le circuit principal. Ces parcours peuvent être aussi employés à des fins locales.

Les parcours tentaculaires sont ceux dont l'objectif est d'offrir une certaine possibilité d'accès vers un ou des attraits particuliers. Le point de départ doit être nécessairement situé sur un parcours principal ou secondaire. Par contre, le point d'arrivée correspond à l'attrait visé ou à une destination hors région.

6.2 - Description des parcours suggérés .
(première partie)

Note: La description des parcours ci-après mentionnée peut être visualisée sur la carte de la page 88.

RIVE-NORD
(de Trois-Rivières à Saint-Ignace de Loyola)

Les parcours énoncés ci-dessous sont élaborés dans l'axe EST-OUEST, soit de Trois-Rivières jusqu'à l'archipel des Cent-Îles.
Ils peuvent toutefois s'effectuer en sens inverse.

Trois-Rivières vers Pointe-du-Lac

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAIT	REMARQUES
1	Du pont Laviolette jusqu'au boulevard Mauricien, des bandes cyclables ont été aménagées de chaque côté de la route 138. À LA HAUTEUR DU BOULEVARD MAURICIEN, IL Y A DEUX DIRECTIONS POSSIBLES 1) DIRECTION OUEST	B.C.U.		Dessert des secteurs résidentiels et scolaires (polyvalente Chavigny).
1.A	Du boulevard Mauricien, on peut poursuivre sur la route 138 jusqu'au chemin du Petit Village. Des bandes cyclables de chaque côté de la route 138 ont été aménagées.	B.C.U.		Dessert des secteurs résidentiels et récréatifs.

Signification: (C.P.) Chaussée partagée, (B.C.U.) Bande cyclable unidirectionnelle, (P.C.) Piste cyclable.

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
1. B	<p>Le tracé s'étendrait jusqu'au village de Pointe-du-Lac sur chaussée partagée.</p> <p>2) DIRECTION NORD</p> <p>De la route 138, il serait aussi possible d'emprunter le boulevard Mauricien jusqu'au boulevard Jean XXIII.</p>	C.P.	<p>Le parc Antoine Gauthier situé sur ce parcours offrirait un très beau panorama sur le Lac Saint-Pierre, un site de pique-nique et une rampe de mise à l'eau très bien aménagée.</p>	<p>L'aménagement idéal pour le parcours 1.A serait des bandes cyclables unidirectionnelles.</p>
1. B. 1	<p>À LA HAUTEUR DU BOULEVARD JEAN XXIII, IL Y AURAIT DEUX DIRECTIONS POSSIBLES</p> <p>A) VERS LE NORD, ON POURRAIT POURSUIVRE</p> <p>Le parcours jusqu'au chemin Sainte-Marguerite; puis sur ce chemin (est) jusqu'au boulevard Saint-Jean.</p>	B.C.U.	<p>Ce parcours permettrait d'éviter le trafic en passant en milieu ombragé.</p>	<p>Desservirait un secteur résidentiel.</p> <p>La largeur du boulevard Mauricien permettrait l'aménagement de bandes cyclables de chaque côté de la rue.</p>
		C.P.		<p>Desservirait un secteur résidentiel.</p>

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	Puis sur le Boulevard Saint-Jean (direction nord) jusqu'au chemin de service du dépôt (ancien).	C.P.	Poste CKTM-TV.	
	Sur celui-ci vers l'ouest jusqu'au rang des Petites Terres.	C.P. + P.C.		L'aménagement d'une piste cyclable permettrait de relier les deux sections du chemin du dépôt (ancien).
	Puis sur le chemin des Petites Terres jusqu'à la jonction du chemin Sainte-Marguerite rejoignant ainsi le parcours 1.B.2	C.P.		
1.B.2	B) VERS L'OUEST, sur le boulevard Jean XXIII puis chemin Sainte-Marguerite, ce parcours irait du boulevard Mauricien jusqu'au village de Pointe-du-Lac.	C.P.	Le théâtre d'été des Marguerites et le parc municipal de Pointe-du-Lac se situent sur cette partie de parcours.	Desservirait des secteurs résidentiels et récréatifs. L'idéal pour ce parcours serait des bandes cyclables unidirectionnelles.

Pointe-du-Lac vers Yamachiche

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
2.A	Du village de Pointe-du-Lac, on pourrait remonter vers le nord par le rang Saint-Charles passant		Plus au nord de ce parcours, on retrouve le terrain de camping Louis Riel (rg Saint-	En général, l'éventuel parcours sillonné à quatre reprises la voie ferrée du Ca-

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>sant au-dessus de l'auto- route 40 jusqu'au chemin des Garceau. Sur ce che- min vers l'ouest jusqu'à la route Saint-Nicolas puis sur Saint-Nicolas jusqu'à l'ancienne Route 2.</p>	C.P.	Charles, route du 6 ^e Rg (ouest)	nadien Pacific.
	<p>À CETTE HAUTEUR, IL Y AURAIT DEUX DIRECTIONS POSSIBLES</p>			
	<p>1) DIRECTION OUEST</p> <p>Ancienne Route 2 jusqu'à jonction Route 138.</p>	C.P.	On passerait devant une halte routière municipi- pale, aménagée d'une aire de pique-nique, ombragée.	L'idéal pour cette portion serait des bandes cyclables uni- directionnelles.
	<p>Pour le besoin, on em- prunterait la Route 138 jusqu'au chemin Desaul- niers.</p> <p>Sur celui-ci jusqu'au chemin nord Petite Ri- vière. À ce niveau on redescendrait jusqu'à la Route 138. Puis pour le besoin on continuerait sur la Route 138 jusqu'à Yamachiche.</p>	C.P.		

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
2.A.1	<p>2) DIRECTION NORD</p> <p>Le parcours 2.A.1 s'en gagerait sur la route Saint-Nicolas jusqu'à la route Gélinas ou chemin de la Concession et à la limite nord de Sainte-Anne de Yamachiche et Pointe-du-Lac.</p> <p>Vers l'ouest, sur la route Gélinas jusqu'au chemin sud Grande Rivière.</p> <p>Puis, on redescendrait sur ce chemin en longeant la rivière Yamachiche jusqu'au chemin Desaulniers aboutissant sur le parcours 2.A.</p>	C.P.	<p>Les attraits principaux se situent au niveau des bâtiments agricoles.</p> <p>La rivière Yamachiche vient rehausser le paysage de cet éventuel parcours.</p>	<p>Ce parcours serait situé davantage en milieu agricole et permettrait d'éviter une partie de la Route 138.</p>
2.B	<p>Vers l'ouest du village de Pointe-du-Lac on emprunterait la Route 138 longeant le Lac Saint-Pierre jusqu'au chemin de service côté sud de l'autoroute 40 (échangeur 187).</p>	C.P.	<p>Ce parcours passerait devant le moulin Seigneurial et le Belvédère en voie de réalisation devant le cénacle Saint-Pierre. Ce site donne une vue panoramique exceptionnelle sur le Lac Saint-Pierre.</p> <p>Un peu plus loin, on retrouve l'Entre Brise (manoir Auger) et le centre nautique de</p>	<p>Ce parcours passerait par des sites à caractère récréatif et permettrait un contact étroit avec le Lac Saint-Pierre.</p> <p>L'idéal de cette portion comprise entre le village et la route de service serait</p>

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>On poursuivrait sur le chemin de service au sud de l'autoroute 40 jusqu'à l'échangeur no 180 de l'autoroute 40.</p> <p>À la hauteur de l'échangeur no 180, on remonterait jusqu'au village Yamachiche par la rue Saint-Jacques.</p> <p>À l'extrémité ouest du chemin de service, on pourrait explorer davantage le milieu naturel du Lac Saint-Pierre en prenant le petit chemin de terre, longeant la rivière Yamachiche.</p> <p>Vers l'ouest, on emprunterait la route 138 passant au centre du villa-</p>	<p>C.P. + P.C.</p> <p>C.P.</p>	<p>Franchiseville. Ce sont des sites aménagés pour la voile (planches, dériveurs....). Lac.</p> <p>Au centre nautique de Francheville, on y retrouve une aire de pique-nique bien aménagée, ombragée avec tous les services et une très belle vue sur le lac.</p> <p>Le camping des plaines sur le bord du Lac Saint-Pierre est accessible par cette route.</p> <p>Exploration en milieu naturel.</p> <p>Cette partie du parcours permettrait d'en-trevoir plusieurs élé-</p>	<p>des bandes cyclables unidirectionnelles.</p> <p>L'aménagement d'une piste cyclable permettrait de faire le lien entre les deux sections de route du chemin de service au sud de l'autoroute 40.</p> <p>Longueur de piste cyclable requise = 3 km.</p> <p>Aucune spécification de voie cyclable ne serait requise pour ce trajet.</p> <p>L'idéal à ce niveau serait des bandes cyclables unidirection-</p>

A

3.A

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>ge de Yamachiche jus qu'au chemin des Petites terres.</p>	C.P.	<p>ments de notre patri- moine, entre autres, la maison Nérée-Beauchemin célèbre poète québé- cois.</p>	nelles.
	<p>On pourrait poursuivre par le chemin des Petites terres jusqu'à la limite ouest de Yamachiche. Le prolongement de ce chemin donne accès à l'ancienne Route 2 ou Royal-nord dans Saint-Antoine de la Rivière du Loup.</p>	C.P.	<p>Cette partie de par- cours passerait par de très beaux sites excep- tionnellement ombragés longeant la Grande Ri- vière du Loup.</p>	
B	<p>Empruntant la 2^e avenue Royale-sud, il serait possible d'enjamber l'autoroute 40 pour s'approcher davantage du Lac Saint-Pierre.</p>	C.P.	<p>Cette route passerait devant le terrain d'aviation de Louiseville, le club nautique de Louiseville pour se terminer au chantier maritime.</p>	<p>Le célèbre producteur de films Sergio Leoney a tourné quelques scènes de film.</p>
3.B	<p>De Yamachiche, on remonterait vers le nord sur la route Yamachiche/Saint-Sévère jusqu'au chemin des Acadiens.</p>	C.P.	<p>Sur le chemin des Aca-</p>	
	<p>Sur celui-ci vers</p>			

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	1'ouest jusqu'au chemin de Rivière du Loup. Sur ce dernier jusqu'au chemin des Petites terres, puis on poursuit sur le parcours 3.A jusqu'à Louiseville.	C.P. C.P.	diens et le chemin Rivière du Loup, on retrouve quelques bâtiments patrimoniaux.	

Louiseville vers Maskinongé

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
4	Vers l'ouest en passant par la Route 138 dans Louiseville, le parcours emprunterait l'ancienne Route 2 pour revenir en recroquer la Route 138 et la voie ferrée à 2 reprises, puis la route du Petit bois jusqu'à Maskinongé.	C.P.	Plusieurs éléments patrimoniaux inciteraient à passer sur la Route 138 dans Louiseville. Autour de la place de l'Église, se retrouvent plusieurs bâtiments à grand volume dont l'architecture décorative rehausse la qualité visuelle du bâtiment. À l'arrière de l'église, le parc Katimavik constitue aussi un attrait particulier.	Le flux de circulation dans Louiseville, aux heures de pointe, est un élément d'autant plus problématique pour le cyclisme, surtout en raison des stationnements en bordure de chaque côté de la rue (Route 138). L'idéal pour traverser la ville de Louiseville serait au moins une bande cyclable bidirectionnelle sur un côté de rue en conservant les stationnements sur l'autre côté.
C	Vers le nord, on suggère à partir de Louiseville		Le parc des chutes Sainte-Ursule bien	

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	un embranchement vers les chutes Sainte-Ursule par la route 348.	C.P.	qu'un peu plus retiré du Lac Saint-Pierre est un attrait de la région à ne pas négliger.	

N.B. Les parcours 1.A, 2.A, 3.A, et C, feraient partie du parcours no 19 de Vélo Québec (Tour de la Mauricie)

Maskinongé vers Berthierville

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
5.A	De Maskinongé le parcours se dirigerait vers l'Ouest sur le chemin du Pied de la côte jusqu'à Saint-Barthélémy. De là, il emprunterait le rang York passant par Saint-Viateur jusqu'au rang nord de la rivière Chicot.	C.P.	Ce parcours est bordé par un contre-fort formé de vallons qui indique le début de l'animation du paysage. Plus particulièrement, le rang York se caractérise par la présence de quelques beaux exemples de construction traditionnelle et marine que la limite de la plaine côtière. À Saint-Barthélémy, on retrouve à la hauteur du rang Joachim, les campings Vieux-Moulin et Seigneurie du Sablé.	
	On redescendrait par le rang nord de la rivière			

5. B

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>Chicot passant sous l'autoroute 40, jusqu'au croisement de la route 138 dans Sainte-Geneviève de Berthier.</p> <p>Du village de Maskinon gé, le parcours 5. B se dirigerait vers le Sud sur le Chemin Sud-Est de la rivière Maskinongé, empruntant le chemin sud-ouest de ladite rivière pour enjamber l'autoroute 40.</p> <p>Puis, il se poursuivrait successivement par le chemin du nord, le rang nord et le rang du Fleuve.</p> <p>De l'extrémité ouest du rang du Fleuve, il remonte par le rang des Vingt enjambant l'autoroute 40 pour rejoindre la Route 138.</p> <p>Pour le besoin, le parcours continue sur la route 138, passant par-dessus l'autoroute 40 jusqu'au Rang nord de la rivière Chicot.</p>	<p>C.P.</p> <p>C.P.</p> <p>C.P.</p> <p>C.P.</p>	<p>sément le grand défi "jeux de guerre" situé sur le petit rang Sainte-Catherine.</p> <p>Ce parcours se situerait davantage en milieu de villégiature, profitant d'une vue sur la rivière Maskinongé et sur le chenal du nord de l'archipel des Cent-Iles du Lac Saint-Pierre.</p> <p>Plus au sud du rang nord, on retrouve la marina Maski et l'Auberge Nid d'Aigles inc. (possibilité: hébergement, camping).</p> <p>Du côté sud du rang du Fleuve, on retrouve une rampe de mise à l'eau fédérale avec une aire de pique-nique.</p>	<p>À ce niveau, l'idéal serait des bandes cyclables unidirectionnelles.</p>

Berthierville vers St-Ignace de Loyola

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
6	<p>Prenant son départ à la hauteur du Rang nord de la Rivière Chicot, pour le besoin, le parcours emprunte la route 138 jusqu'à la rue Montcalm de là jusqu'à la route 158 sud ou chemin de la traverse.</p> <p>Puis on poursuit sur la route 158 jusqu'à la traverse de Berthier.</p>	<p>C.P.</p> <p>B.C.U.</p>	<p>On retrouve à Berthierville plusieurs éléments patrimoniaux. La chapelle Saint-Cuthbert est située sur ce parcours.</p> <p>S'engageant sur le chemin de la Traverse, le trajet passerait devant la commune de Berthier, dont la tenure des terres réside dans l'exploitation de pâturages communaux, coutume vieille d'environ 3 siècles.</p>	<p>Le chemin de la traverse conduit consécutivement vers l'île aux Castors, l'île Dupas et l'île Saint-Ignace de Loyola.</p> <p>Pour la portion située sur la route 138 l'idéal serait des bandes cyclables unidirectionnelles.</p>
D	<p>Prenant son départ de la route 138, le parcours "D" se dirigerait plus à l'ouest sur le Rang nord de la rivière Bayonne.</p>	<p>C.P.</p>	<p>Ce rang permet d'envisager plusieurs autres éléments de notre patrimoine (pont couvert, ferme avicole et autres bâtiments...)</p>	<p>Ce parcours donnerait accès au circuit des files: F, 7 et G.</p>

N.B. Le circuit no 18 de Vélo Québec prend son départ à la jonction des routes 138 et 158 pour s'engager en direction ouest par le chemin de ligne Bayeur.

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
E	Du chemin de la traverse, on emprunterait la rue Frontenac vers l'ouest puis on pourvuivrait sur la Route 138 en direction de Repentigny.	C.P.	<p>La rue Frontenac offre de beaux styles de résidences sur un parcours ombragé avec vue panoramique sur le fleuve.</p> <p>Sur la route 138, on y retrouve une marina (Buffets Perreault), une halte routière avec un très beau site de pique-nique ainsi qu'une pépinière provinciale.</p>	Une statue érigée à la mémoire du pilote québécois Gilles Villeneuve est située sur la rue Frontenac à proximité d'un site sur lequel on retrouve une rampe de mise à l'eau.
F	Vers l'est, le parcours de l'île Dupas s'effectuerait uniquement sur le chemin de la rivière (cul-de-sac).	C.P.	<p>L'intérêt du parcours sur la Route 138 est surtout axé sur la beauté des paysages en bordure du fleuve.</p> <p>Le panorama y est particulièrement bien agréable en raison de la route qui longe le Chenal-aux-Castors.</p> <p>À l'extrémité est de cette île, on retrouve aussi l'un des cinq pâturages communaux du Lac Saint-Pierre.</p>	Le parcours de l'île Saint-Ignace
7	Dès qu'on pénètre sur l'île Saint-Ignace de			

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>Loyola, vers l'est, on s'engagerait dans le rang de l'Église qui devient le rang Saint-Isidore jusqu'au rang Sainte-Marie.</p> <p>Le tracé se poursuit sur le rang Sainte-Marie jusqu'au chemin Saint-Michel.</p> <p>De là 2 directions sont possibles. L'une se dirige plus à l'est, c'est le parcours tentaculaire G, l'autre revient par le rang Saint-Michel jusqu'à la jonction du chemin de la traverse ou Route 158.</p> <p>Tel que mentionné dans le parcours 7, à la croisée du rang Sainte-Marie et chemin Saint-Michel, on pourrait se diriger plus à l'est, soit sur l'île Madame en empruntant le</p>	<p>C.P.</p> <p>C.P.</p>	<p>panoramique surtout en raison de la présence des chenaux et des gros arbres riverains qui contribuent à l'embellissement du panorama fournissant des espaces ombragés particulièrement appréciés en saison estivale.</p> <p>Le trajet nous permettrait d'entrevoir certains seuils typiques dans les chenaux des îles.</p> <p>Ce parcours aboutirait</p>	<p>formerait une boucle dont les points de départ et d'arrivée seraient situés du côté nord et sud de l'île, sur le chemin de la traverse.</p> <p>Selon l'étude de potentiel de développement des aires de pique-nique, l'une d'entre elles pourrait être située vers le versant nord de l'île.</p> <p>Pour faciliter, apprécier la randonnée à bicyclette sur cette route, une amélioration au recouvrement de la chaussée serait souhaitable.</p>

G

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	rang Saint-Pierre (cul-de-sac).	C.P.	en cul-de-sac à la hauteur de la pourvoierie Gladu.	

N.B. Situé à l'extrémité ouest du Lac Saint-Pierre, le traversier Berthier/Sorel constitue le lien de passage d'une rive à l'autre du fleuve Saint-Laurent. Contrairement au pont Laviolette, à l'extrémité est, la traversée par bateau ajoute un attrait pour le moins pittoresque qui viendrait rehausser la valeur du réseau. Les cyclistes pourraient en profiter pour faire une halte, se délasser, refaire le plein tout en profitant du panorama maritime qui lui est offert. Bien entendu, la traversée exige un léger déboursé de la part des utilisateurs.

Par contre, le pont Laviolette situé à l'extrémité est du Lac Saint-Pierre, constitue la contrainte majeure qui vient s'opposer à la continuité d'un réseau cyclable. Aussi, il serait souhaitable que les instances concernées puissent s'entendre sur les éléments de solutions réalisables.

RIVE SUD

(deuxième partie)

(de Sorel à Trois-Rivières)

Les parcours énoncés ci-après sont élaborés dans l'axe de Sorel à Trois-Rivières.
Ils peuvent toutefois s'effectuer en sens inverse.

Sorel vers Yamaska

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
8.A	De la traverse Sorel-Berthier, le parcours s'engagerait direction sud sur la rue Elisabeth jusqu'au croisement de la rue Augusta. Puis vers l'est, on emprunterait la rue Augusta jusqu'au boulevard Fiset. Vers le sud, on poursuivrait sur le boulevard Fiset jusqu'à la hauteur du boulevard Poliquin.	C.P. C.P. B.C.U.	La traverse constituerait un attrait tout à fait particulier permettant de joindre l'utile à l'agréable.	Pour le parcours cyclable, effectué en sens inverse, le tra-versier assure le lien de Sorel à Saint-Ignace de Loyola. Selon certaines informations, il serait question d'élargir à 4 voies le boulevard Fiset (Route 132). La municipalité pourrait profiter de l'occasion pour étu-

Signification: (C.P.) Chaussée partagée, (B.C.U.) Bande cyclable unidirectionnelle, (P.C.) Piste cyclable.

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
				dier la possibilité d'inclure un tracé de bandes cyclables unidirectionnelles de chaque côté du boulevard.

N.B. Aucune route autre que la 132 se rend directement à Yamaska. Aussi, en raison des dangers auxquels s'exposeraient les cyclistes, nous pensons que l'ancienne voie ferrée du Canadien National ferait un excellent parcours pour relier Sorel à Yamaska.

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	La piste cyclable faisant partie du tracé 8.A, prendrait son départ à la hauteur du boulevard Poulquin pour se diriger jusqu'à la limite est du comté Richelieu (presqu'à la jonction du rang Picoudie) donnant accès au parcours 9.A.		L'aspect attrayant ferait place à l'aspect utilitaire permettant d'assurer la sécurité des cyclistes tout en reliant certains secteurs résidentiels.	Bien qu'on ait procédé à l'élargissement de la Route 132 dans Saint-Pierre-de-Sorel, il ne semble pas y avoir de tracé cyclable. La piste cyclable suggérée ci-haut pourrait pallier à cette lacune.
	Vers l'est, le parcours emprunterait la rue de la Rive, du boulevard Fiset jusqu'au boulevard Poliquin faisant place au parcours 8.B.2.	P.C. C.P.	Le parcours passerait devant la marina de Sorel. Celle-ci est la plus imposante et la mieux développée dans la région du lac Saint-Pierre.	

8. B. 1

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p data-bbox="771 1183 1031 1591">Vers l'est, à partir du boulevard Fiset, le boulevard Poliquin changeant de nom pour le rang Sainte-Anne ou chemin du Chenal-du-Moine, nous conduirait jusqu'à l'île d'Embarras.</p>	<p data-bbox="1036 1038 1063 1104">C.P.</p>	<p data-bbox="207 520 467 928">L'originalité architecturale de son bâtiment principal (capitainerie), l'aménagement enviable de ses bassins et sa capacité de support sont autant d'éléments particulièrement attrayants.</p> <p data-bbox="505 582 630 928">À proximité un grand hôtel vient faciliter la complémentarité des services offerts.</p> <p data-bbox="672 551 862 928">La rue de la Rive offre un panorama agréable et certaines demeures témoignent de l'histoire du développement économique de Sorel.</p> <p data-bbox="906 561 1365 928">On retrouverait sur ce parcours, le théâtre d'été du Chenal-du-Moine avec ses équipements complémentaires (croisière des îles, restaurant "La grange du Survenant". Ce site jouit d'un taux de fréquentation touristique exceptionnel et son emplacement voisin de la municipalité et du camping Sainte-Anne de So-</p>	<p data-bbox="906 147 1101 472">Le reboisement du camping Sainte-Anne de Sorel serait un facteur positif pour intéresser les touristes de passage.</p>

8. B. 2

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
			<p>rel, lui permet d'avoir accès à une rampe de mise à l'eau, un quai fédéral, des aires de camping très bien aménagées.</p> <p>Plusieurs habitations du rang Sainte-Anne méritent d'être entrevues à cause de leur volume et leur richesse architecturale et paysagée.</p> <p>Le rang Sainte-Anne ou chemin du Chenal du Moine nous conduit jusqu'à l'île d'Embarras. Cette île est particulièrement connue pour son patrimoine culturel et architectural (maisons sur pilotis) et son mets typique dont la réputation gastronomique n'est plus à faire (la gibelote des îles).</p>	<p>Dans le cadre d'un réseau cyclable il pourrait être possible de développer un parcours cyclable prenant son départ avant le pont d'accès à l'île d'Embarras pour se diriger vers Yamaska en passant par la Baie Lavallière tout en longeant les rives de la rivière Yamaska.</p>

Possibilité d'un passage de l'île d'Embarras vers la pointe NORD OUEST de la baie Saint-François (vice-versa)

De la pointe de l'île d'Embarras, les cyclistes pourraient éventuellement se faire traverser par petits bateaux, d'une rive à l'autre vers la pointe NORD-OUEST de la Baie Saint-François. Cette possibilité

Possibilité d'un passage de l'île d'Embarras vers la pointe NORD OUEST de la baie Saint-François (vice-versa) suite

offrirait un attrait particulièrement pittoresque donnant ainsi une plus grande marge de manoeuvre quant aux parcours. L'aspect utilitaire de cette traversée tendrait à:

- 1) Éviter de revenir sur son trajet initial.
- 2) Réduire la distance qui serait d'autant plus rallongée par la nécessité de devoir faire un détour.
- 3) Orchestrer la balade à vélo et en bateau, favorisant ainsi la mise en valeur du panorama vu d'angles différents et conscientisant à la présence des îles et ses attraits.

Une organisation en ce sens serait réalisable surtout pour les groupes organisés, par une planification du parcours prévoyant les temps de passage auprès des personnes responsables. Une liste des personnes ressourcées et des coûts de traversée pourrait être disponible auprès des municipalités concernées, des clubs de vélo et autres organismes de planification régionale. (CRL, ATR, etc...). La traversée pourrait aussi se faire en sens inverse, c'est-à-dire en provenance de Baie Saint-François vers l'île d'Embarras.

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
9. A	De la limite est de la piste cyclable en provenance de Sorel, le parcours se poursuivrait pour les besoins, sur la Route 132, passant par le village jusqu'au pont de la rivière Yamaska.	C.P.		L'idéal pour la portion comprise sur la Route 132, serait des bandes cyclables unidirectionnelles.
9. B	Du chemin le Chenal du Moine à l'entrée de l'île d'Embarras, une piste cyclable pourrait être aménagée passant sur les digues pour continuer en longeant le côté ouest de	P.C.	Ce parcours permettrait un contact étroit au niveau de l'interprétation de la faune, passant éventuellement à proximité d'une tour d'observation et d'un	Ce parcours requerrait l'aménagement d'un chemin d'accès menant à la Baie Lavallière où l'aménagement d'une piste cyclable qui permettrait de rejoindre

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	la rivière Yamaska joignant le chemin du Domaine et se poursuivant sur celui-ci jusqu'à la Route 132 à la hauteur de Yamaska.	C.P.	site de pique-nique, qui selon certaines études de potentiel, pourraient être aménagés dans ce secteur.	<p>dre l'île d'Embarras en passant sur les digues.</p> <p>L'aménagement de ce parcours éviterait de devoir faire un détour par Sorel pour accéder à l'île d'Embarras en provenance de Yamaska et vice-versa.</p>

N.B. À la hauteur de Yamaska, la Route 235 donne accès au parcours no 14 de Vélo Québec (Le chemin des Patriotes). Il se poursuit jusqu'à Saint-François du Lac par la route de la rivière et le chemin Bois de Maska.

Yamaska vers Saint-François du Lac

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
10.A	<p>2 SOLUTIONS S'OFFRENT POUR ÉVITER LA ROUTE 132 ENTRE YAMASKA ET SAINT-FRANÇOIS DU LAC.</p> <p>1) Sur la voie ferrée désaffectée du Canadien Na-</p>		L'église de Saint-François du Lac située	Cette seconde section d'aménagement de la

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>tional, une piste cyclable pourrait prendre son départ de Yamaska vers l'est jusqu'à la croisée de la Route 132 à Saint-François du Lac.</p>	P.C.	<p>sur la rue Notre-Dame, possède un statut de classement patrimonial.</p> <p>Sur le plan récréatif, à côté du pont on retrouve une aire de pique-nique et une rampe de mise à l'eau en voie d'aménagement.</p>	<p>voie ferrée, requerrait l'accord du Canadien National.</p>
<p style="text-align: center;">10. B</p>	<p>Puis le parcours se poursuivrait par l'ancienne Route 3 et la rue Notre-Dame jusqu'au pont.</p> <p>2) Du chemin du bord de l'eau nord, le parcours s'effectuerait sur la route de la rivière dans Yamaska et le chemin Bois de Maska dans Saint-François jusqu'au chemin Abénakis Springs.</p>	C.P.	<p>Ce parcours serait en milieu campagnard constituant un détour de second ordre en terme d'intérêt mais permettrait l'évitement de la Route 132.</p>	<p>Selon certaines sources, le MTQ entrevoit de compléter entièrement le pavage de la chaussée, d'ici deux ans.</p>
<p style="text-align: center;">H</p>	<p>Le parcours prendrait son départ dans Yamaska est, pour se diriger jusqu'à la Pointe du NORD OUEST de la Baie Saint-François sur le chemin du Bord de l'eau nord.</p>	C.P.	<p>Ce chemin bénéficierait d'un panorama très riche en raison de la rivière Yamaska qui le longe tout au long et des gros arbres qui viennent agrémenter le paysage.</p>	<p>La route est pavée sur une longueur équivalente à la moitié du trajet. Le reste est gravelé.</p>

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
			En grande partie, les résidences qu'on y retrouve sont des chalets saisonniers établis sur pilotis.	

Possibilité d'un passage de la Pointe NORD OUEST de la Baie Saint-François vers l'île d'Embarras.

Tel que mentionné dans le parcours 8.B.2, les cyclistes pourraient éventuellement se faire traverser directement par petits bateaux vers l'île d'Embarras, évitant un long détour.

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
I	<p>Le trajet suggéré pourrait prendre son départ de la Route 3 de Saint-François du Lac pour se diriger au nord vers la Baie Saint-François en longeant les chenaux Bri-sebois et de la Verdure pour s'engager finalement sur le chemin de l'île (île Saint-Jean) jusqu'au chenal à Martel.</p> <p>De là, tel que suggéré dans les parcours H et 8.B.2, il existerait une possibilité de rejoindre Notre-Dame de Pierreville au moyen d'une traversée organisée, contournant</p>	C.P.	<p>Ce parcours passerait en milieu de villégiature offrant un beau paysage riverain.</p> <p>La traversée constituerait en soi un attrait pour le moins pittoresque permettant une fois de plus d'éviter un détour et ajoutant une</p>	<p>Il s'agit en bonne partie d'un parcours sur chemin non pavé.</p> <p>Nous référons au parcours 8.B.2 pour toute information concernant la traversée (mêmes modalités).</p>

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
<p>11.A</p>	<p>l'île Saint-Joseph jusqu'à destination.</p> <p>Du village de Pierreville, le parcours passerait dans la réserve d'Odanak sur le chemin du même nom, pour se poursuivre sur le chemin Pierreville longeant occasionnellement le Chenal Tardif jusqu'à la route Lemaire et Petit bois.</p> <p>Vers l'est, du chemin Pierreville, le tracé se poursuivrait sur la route Lemaire et Petit bois jusqu'à la jonction de la Route 132.</p>	<p>C.P.</p> <p>C.P.</p>	<p>touché d'originalité au réseau du Lac Saint-Pierre. Ceci permettrait d'associer l'utilisation à l'agréable grâce à la complémentarité des différents éléments que l'on retrouve sur le territoire à l'étude.</p> <p>Plusieurs bâtiments patrimoniaux de Pierreville et Odanak sont particulièrement intéressants pour un réseau cyclable. Notons la place de l'Église (Pierreville), le musée des Abénakis, son église ainsi que la maison Gill située à proximité.</p> <p>Sur le plan socio-économique, Notre-Dame de Pierreville est un village de pêcheurs comptant le plus grand nombre de pêcheurs commerciaux du Lac Saint-Pierre. Une visite des lieux permet d'entrevoir les agrès de pêche ainsi que certains pêcheurs dans leur travail de poissonnier au</p>	<p>La traversée peut aussi s'effectuer en provenance de Notre-Dame de Pierreville.</p> <p>Sur le bord de la rivière Saint-François, on retrouve plusieurs petits emplacements favorisant le pique-nique.</p> <p>Dans Saint-Thomas de Pierreville, il y a la ferme Cavale habitant une bergerie et offrant des possibilités d'équitation et de dégustation de Méchouis.</p>

11.B

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>Vers le nord, le parcours s'engagerait sur le chemin du Chenal Tardif pour faire le tour de l'île du Fort jusqu'au chemin Pierreville.</p>	<p>C.P.</p>	<p>bord du lac ou dans leur poissonnerie (possibilité de déguster du poisson).</p> <p>Le parcours longerait la rivière Saint-François offrant un beau paysage de villégiature.</p> <p>En outre, on peut y voir plusieurs petits quais privés, rampes de mise à l'eau...</p> <p>La balade sur l'île du Fort se ferait sur le bord de la rivière Saint-François en passant près d'un petit chantier maritime encore en action.</p> <p>Sur cette île, on retrouve aussi un terrain de camping et le Fort Crevier bâti à la fin du XVIIe siècle.</p>	<p>Un terrain de camping se situe à proximité, sur l'île du Fort.</p> <p>En raison du nombre de pêcheurs commerciaux, on retrouve plusieurs poissonneries dans cette municipalité.</p> <p>Tel que mentionné dans le parcours I, il serait éventuellement possible pour des groupes de cyclistes de traverser de l'île du Fort à l'île Saint-Jean et vice-versa par petits bateaux. Pour plus d'information voir parcours 8.B.2 (mêmes modalités).</p>

Baie-du-Febvre vers Nicolet

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
12.A	<p>Ce parcours partirait des limites est de Saint-Thomas de Pierreville jusqu'aux limites est de Nicolet Sud.</p> <p>Vers le sud, il prendrait son départ à la jonction des Route 132 et chemin Petit bois devant passer sur une petite partie de la Route 132 puis la route de la Ligne jusqu'au chemin Haut-Pays-Brûlé.</p> <p>Vers l'est, il se dirigerait consécutivement sur le chemin Haut-Pays-Brûlé, chemin Bas-Pays-Brûlé et le rang Pays-Brûlé ou chemin Saint-Cyr jusqu'au pont de Nicolet.</p>	C.P.	<p>Le milieu entrevu dans ce parcours est typiquement agricole.</p> <p>On peut aussi voir certaines granges de dimension et d'architecture hors de l'ordinaire.</p> <p>Le rang Saint-Alexis, complètement à l'est du parcours, compte parmi ses résidences, la maison Rodolphe Duguay, illustre peintre-graveur québécois.</p>	<p>Pour la portion située sur la Route 132, l'idéal serait une piste cyclable séparée de la chaussée par un terre-plein.</p> <p>Le chemin Bas Pays-Brûlé, la section s'étendant de la Route 255 jusqu'à la route Moulin rouge n'est pas pavée (6.3 km) il ne semble pas y avoir des projets permettant de croire qu'elle le sera d'ici peu.</p> <p>Le recouvrement actuel de cette route fort accidentée, nous amène à émettre une autre possibilité de parcours en raison du souci d'un minimum de confort cyclable.</p>
12.B	<p>À la hauteur du chemin Bas-Pays-Brûlé, vers le nord, le parcours s'engagerait sur la Route 255 jusqu'à la voie ferrée du Canadien National. Puis vers l'est jusqu'à la route Moulin rouge, une piste cyclable serait</p>	C.P.	<p>Le parcours permettrait occasionnellement une vue surélevée sur les basses terres du Lac Saint-Pierre.</p>	<p>Le parcours tentaculaire (J) s'ajouterait à celui-ci pour favoriser l'accès au site d'observation de Baie-du-Febvre ainsi qu'à sa Commune et au club de chasse et pêche de la Landroche.</p>

J

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>aménagée sur la voie ferrée désaffectée.</p> <p>Le tracé se complèterait sur la route Moulin rouge jusqu'au chemin Saint-Cyr.</p>	<p>P.C.</p>		<p>Une piste cyclable permettrait d'éviter d'une part la Route 132 et d'autre part d'éviter l'inconfort du chemin Bas-Pays-Brûlé dans sa section non pavée.</p>
	<p>À la hauteur de la Route 255, on se dirigerait sur la Route 132 soit vers l'est jusqu'au site d'observation de la sauvagine ou vers l'ouest jusqu'au chemin de la Commune. Puis vers le nord jusqu'à la longue Pointe de Baie-du-Febvre.</p>	<p>C.P.</p>	<p>Le principal attrait se situe au niveau de la sauvagine. Surtout au printemps les terres inondées de Baie-du-Febvre constituent une des plus importantes haltes migratoires du Canada. Un site de pique-nique pourrait éventuellement y être aménagé, ainsi qu'une tour d'observation (déjà en construction).</p>	<p>La Commune de Baie-du-Febvre n'est plus en fonction. Cependant, le chemin de la Commune nous mène vers le club de chasse et pêche de la Landroche. Ce chemin n'est toutefois pas pavé.</p> <p>L'idéal pour la portion du trajet s'effectuant sur la Route 132, serait l'aménagement de bandes cyclables unidirectionnelles.</p>

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
13.A	Ce parcours assurerait le lien entre Nicolet jusqu'au pont Laviolette en passant par le chemin du Bas de la Rivière, puis la Route des 60 et le boul. Bécancour jusqu'au pont Laviolette.	C.P.	La ville de Nicolet se caractérise par une forte concentration de bâtiments institutionnels qui lui a valu le titre de "Ville aux clochers". Pour la plupart, ce sont les maisons-mères de diverses congrégations offrant des exemples d'architecture imposante et austère. Le boulevard Bécancour compris dans le trajet décrit ci-avant est un parcours ombragé parsemé de belles maisons anciennes d'intérêt patrimonial.	Plus au nord du chemin de la Rivière, on pourrait accéder au parcours 13 B. De la route des 60 au boulevard Bécancour, on croise le chemin du Port qui pourrait aussi donner accès au parcours 13.B. Notons qu'on retrouve dans le voisinage du pont de Nicolet, une rampe de mise à l'eau sur un site comptant aussi des aires de pique-nique (parc Gérard Lupien).
13.B	On accéderait à ce parcours par le chemin du Bas de la Rivière. On poursuivrait sur ce chemin passant par un petit chemin de terre permettant le lien avec le chemin du Fleuve ouest.	C.P.	Ce parcours donnerait accès au club nautique la Batture, au club de voile du Port, au quai fédéral ainsi qu'à la plage du Port Saint-François. On y retrouve également un terrain de camping aménagé (Championnat 1973) et le camp de vacances Notre-Dame de Joie.	

NO PARCOURS	TRAJET	TYPE	ATTRAITES	REMARQUES
	<p>On continuerait sur ce chemin jusqu'à la route du Port qu'on remonterait jusqu'à la route des 60 (parcours 13.A).</p>	<p>C.P.</p>	<p>Le site de la plage et du quai est un site potentiel pour le pique-nique. D'ailleurs, ce point d'arrêt offre une vue panoramique excellente sur le fleuve St-Laurent et le pont Lavolette.</p>	

N.B. Le parcours no 21 de Vélo Québec (Odanak) se situe entre Pierreville et le pont Lavolette. D'une part, il passe par Notre-Dame de Pierreville puis par la Route 132 jusqu'à Nicolet. D'autre part le parcours s'effectue entre Pierreville et Saint-Célestin sur la Route 226.

6.3 Localisation des principaux stationnements

Ces localisations sont suggérées, étant donné que chaque municipalité peut définir ses propres besoins en stationnement selon l'achalandage des sites. Nous nous contenterons d'énumérer ceux qui nous apparaissent possibles, toujours dans une optique régionale, en précisant toutefois le genre recommandé. Le nombre de stationnements pour bicyclettes est à déterminer.

Localisation	GENRE	
	Stationnement sécuritaire ¹	Support à bicyclettes ²
RIVE NORD		
<u>Trois-Rivières-Ouest</u>		
Terrasse du fleuve		X
<u>Pointe-du-Lac</u>		
Parc Antoine Gauthier		X
Centre Nautique de Francheville	X	
Camping Louis Riel	X	
Moulin Seigneurial		X
Belvédère (Cénacle Saint-Pierre)		X
<u>Yamachiche</u>		
Camping des plaines	X	
Place de l'Église		X
Halte routière (route 138)		X

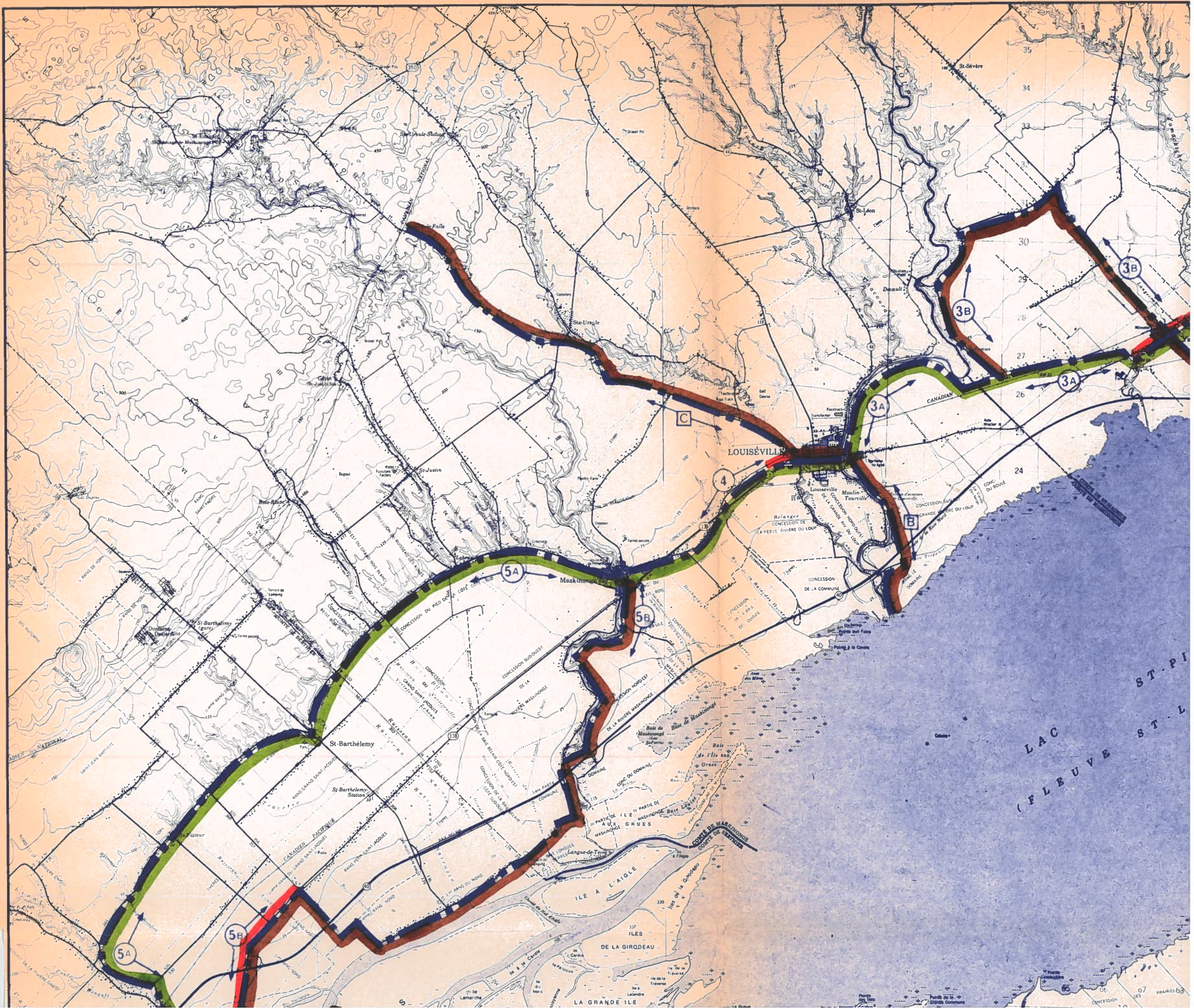
1. Le modèle Stacycle V serait recommandé

2. Le modèle Stacycle I serait recommandé

Localisation	GENRE	
	Stationnement sécuritaire ¹	Support à bicyclettes ²
RIVE NORD		
<u>Louiseville</u>		
Place de l'Église	X	
<u>Saint-Barthélémy</u>		
Camping Vieux Moulin	X	
Camping Seigneurie du Sablé	X	
Marina Maski		X
Auberge Nid d'Aigles Inc.		X
Site de pique-nique rang du Fleuve		X
<u>Berthierville</u>		
Chapelle Saint-Cuthbert		X
Halte routière rue Frontenac (avec site de pique-nique)		X
Pépinière provinciale		X
<u>Saint-Ignace de Loyola</u>		
Traverse	X	
Pourvoierie Gladu (île Madame)		X
RIVE SUD		
<u>Sorel</u>		
Traverse	X	
Piste cyclable (à la hauteur du boul. Poliquin, à mi-chemin et à l'extrémité est de la piste)		X
Marina Sorel	X	

Localisation	GENRE	
	Stationnement sécuritaire ¹	Support à bicyclettes ²
<u>RIVE SUD</u>		
Croisière des îles (théâtre d'été et restaurant)	X	
Camping Sainte-Anne de Sorel	X	
Île d'Embarras (chez Berthe, chez Corona)		X
Pointe est de l'île d'Embarras (passage par embarcation vers Baie Saint-François)		X
Baie Lavallière (piste cyclable et tour)	X	
<u>Yamaska</u>		
Piste cyclable vers Saint- François du Lac (extrémité est et ouest)		X
Pointe nord ouest de la Baie Saint-François (passage par embarcation vers l'île d'Embarras)		X
<u>Saint-François du Lac</u>		
Place de l'Église	X	
Aire de pique-nique à côté du pont		X
Île Saint-Jean (passage par embarcation vers Notre-Dame de Pierreville)		X
<u>Pierreville</u>		
Place de l'Église	X	
Réserve Odanak	X	
Camping Notre-Dame de Pierreville	X	

Localisation	GENRE	
	Stationnement sécuritaire ¹	Support à bicyclettes ²
RIVE SUD		
Île du Fort (passage par embar- cation vers Île Saint-Jean)		X
<u>Baie-du-Febvre</u>		
Camping Baieville	X	
Sites d'observation de Baieville		X
Village de Baie-du-Febvre	X	
<u>Nicolet</u>		
Kiosque touristique voisin du pont		X
Rampe de mise à l'eau (MLCP) voisin du pont avec aire de pique-nique (parc Gérard Lupien)		X
Port Saint-François	X	
Camping Champignon vivant 1973	X	
Club de voile du Port Saint-François		X





RÉVISIONS

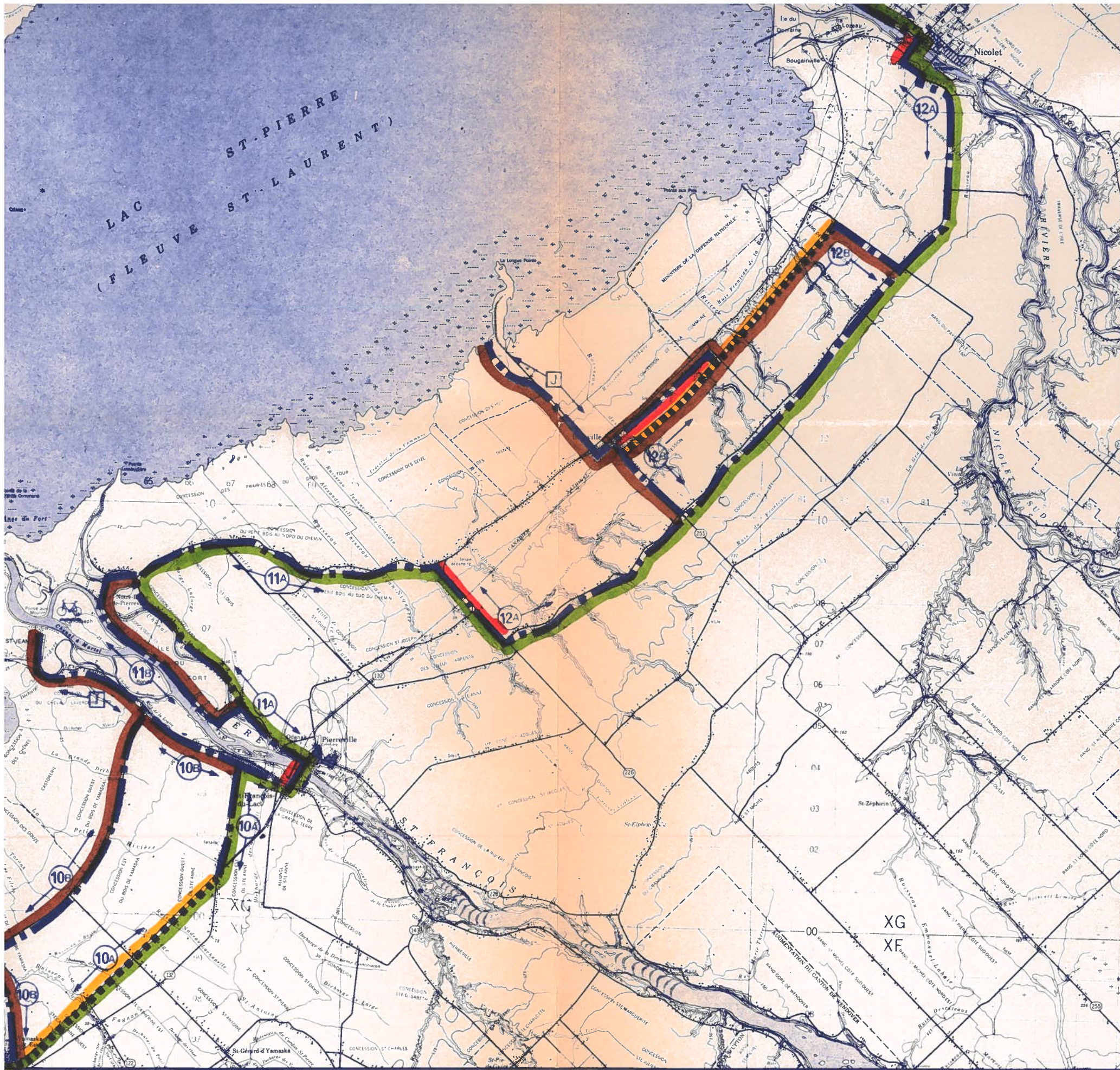
date	sujet	Initiales





LOCALISATION DES TRAJETS POTENTIELS D'UN RÉSEAU CYCLABLE


Légende

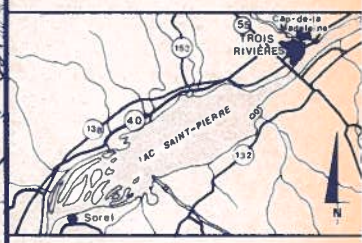
- PISTE CYCLABLE
- BANDE CYCLABLE
- ■ ■ ■ CHAUSSÉE PARTAGÉE
- AMÉNAGEMENT MAJEUR
- CIRCUIT PRINCIPAL
- PARCOURS SECONDAIRE
- ZONE DE CIRCULATION INTENSE
- ④ PARCOURS RÉGULIER
- Ⓜ PARCOURS TENTACULAIRE
- 🚲 POSSIBILITÉ DE PASSAGE INTER-RIVER





-  ZONE DE CIRCULATION INTENSE
-  PARCOURS RÉGULIER
-  PARCOURS TENTACULAIRE
-  POSSIBILITÉ DE PASSAGE INTER-RIVE

 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
 MINISTÈRE DU LOISIR,
 DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE



LAC SAINT-PIERRE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT

ÉCHELLE: 1: 100,000

APPROUVÉ PAR :
 PROJETÉ PAR :
 DESSINÉ PAR :
 DATE :
 PROJET NO :

RÉFÉRENCES :

6.4 - Tableau de mesure des parcours

NO PARCOURS	RIVE NORD				
	PRINCIPAL	SECONDAIRE	TENTACULAIRE	ZONE DANGER	PISTE CYCLABLE
1	2,				
1.A	8,5				
1.B		2,		8,5	
1.B.1		10,			1,
1.B.2		8,		8,	
2.A	14,			3,	
2.A.1		11,			
2.B		12,5		2,	2,5
A			0,5		
3.A	11,5				
3.B		12,			
B			5,		
C			12,5		
4	6,5				
5.A	23,5				
5.B		22,		5,	
6	8,			2,	
D			3,5		
E			6,5		
F			6,		
7		11,5			
G			4,		
Autres (traversée des villages)				4,	
TOTAL	74,	89,	38,	32,5	3,5

* Les kilométrages mentionnés ci-haut sont des évaluations calculées sur curvimètre.

6.4 - Tableau de mesure des parcours (suite)

NO PARCOURS	RIVE SUD				
	PRINCIPAL	SECONDAIRE	TENTACULAIRE	ZONE DANGER	PISTE CYCLABLE
8.A	11,5			2,	9,5
8.B.1		3,5			
8.B.2		13,			
9.A	6,5			4,	
9.B		8,5			5,5
H			7,		
10.A	12,5				7,
10.B		13,			
I			4,		
11.A	14,5				
11.B		6,			
12.A	22,5				
12.B		11,5			7,5
J			8,5	3,5	
13.A	13,				
13.B		5,			
Autres (traversée des ponts)				1,5	
TOTAL	80,5	60,5	19,5	11,	29,5

Exemple d'interprétation: Le parcours secondaire 2.B s'étendrait sur 12.5 km de long dont 2 km se situeraient en zone de danger (circulation automobile dense et rapide) et 2,5 km en zone sécuritaire maximum (piste cyclable).

6.5 - Tableau synthèse des aménagements possibles

PARCOURS	ENSEMBLE DU RÉSEAU				RIVE NORD				RIVE SUD			
	kilométrage	TOTAL	CP	BC	PC	TOTAL	CP	BC	PC	TOTAL	CP	BC
Principal	154,5	131	7	16,5	74	67	7	-	80,5	64,	-	16,5
Secondaire	149,5	133	-	16,5	89	85,5	-	3,5	60,5	47,5	-	13,
Tentaculaire	57,5	57,5	-	-	38	38	-	-	19,5	19,5	-	-
	361,5	321,5	7	33	201	190,5	7	3,5	160,5	131	-	29,5

Interprétation:

Un réseau cyclable dans la région du Lac Saint-Pierre pourrait compter un total de 361,5 km. de voies cyclables, dont 201 km sur la rive nord (incluant les fles) et 160,5 km sur la rive sud.

Ainsi, pour l'ensemble du réseau, on retrouverait un parcours principal de 154,5 km (vert), un total de 149,5 km de parcours secondaires (brun) et 57,5 km de parcours tentaculaires.

Cependant 43,5 km de voies cyclables seraient situées en zone dangereuse (rouge) dont 11 km se retrouveraient sur la rive sud. L'évitement de ces zones, dans bien des cas, est quasi impossible, sinon cela correspondrait à de longs détours offrant très peu d'attraits. Il faut donc s'en accommoder et la meilleure manière serait de procéder, là où c'est possible, à l'élargissement de la chaussée pour y aménager des bandes cyclables.

On a minimisé au maximum les passages en zone de danger en suggérant des détours aussi intéressants que possibles et en ce qui concerne la

rive sud, l'ancienne voie ferrée désaffectée constituerait un atout territorial des plus pertinents pour éviter ces zones.

6.6 -Évaluation des coûts

À ce stade-ci, il serait illusoire et présomptueux de s'engager dans une évaluation des coûts d'aménagements d'autant plus qu'il nous manque trop d'éléments. Dans une éventuelle étape ultérieure, en connaissance des plans de détails, nous serions mieux en mesure d'établir un ordre de grandeur. D'ailleurs, le but de ce document n'est pas d'entrer dans les détails à ce niveau, mais bien de se limiter à l'élaboration d'un concept général et global en vue de favoriser l'accessibilité à la région du Lac Saint-Pierre au moyen de la bicyclette.

CONCLUSION

Cette étude de potentiel s'inscrit dans une suite logique du cheminement des étapes ultérieures au dépôt du plan directeur pour la conservation et la mise en valeur du Lac Saint-Pierre et démontre une fois de plus l'intérêt du MLCP à l'égard de cette région.

De façon générale, l'abondance et la qualité des petites routes de cette région, les potentiels récréatifs et attrait patrimoniaux qu'on y retrouve, les parcours cyclo-touristiques déjà exploités, le relief des terres peu accidentées et relativement planes ainsi qu'une climatologie des plus clémentes; tous ces facteurs associés à la popularité du cyclotourisme, militent en faveur du développement de l'accessibilité du Lac Saint-Pierre par des aménagements de voies cyclables. Aussi, la bicyclette nous apparaît comme un excellent moyen de faire valoir les attrait du territoire de cette région, tant sur le plan patrimonial que récréatif. De plus, l'aspect utilitaire et sécuritaire vient ajouter un autre argument de taille en faveur de tels aménagements, facilitant l'accessibilité à l'intérieur des municipalités et lors des déplacements intermunicipaux. Enfin, ces aménagements pourraient aussi entraîner des retombées socio-économiques intéressantes pour les commerçants de la région.

Une multitude de ressources sont indispensables à la réalisation d'un tel réseau. Il y va de soi que l'aménagement d'un réseau cyclable d'envergure régional doit aussi être le fruit d'un travail d'équipe. Mais, en premier lieu, outre le Ministère des Transports du Québec, ce sont les municipalités et les M.R.C., les maîtres d'oeuvre dans ce domaine, et ce, en vertu de la loi sur l'aménagement du territoire et de l'urbanisme qui relève de leur compétence. Enfin, ce travail a été fait dans le but de démontrer les potentiels existants pour cette région et c'est à titre de partenaire intéressé à la mise en valeur du lac Saint-Pierre que le MLCP a offert cette contribution.

BIBLIOGRAPHIE

- ASSOCIATION TOURISTIQUE DU COEUR DU QUÉBEC, Guide touristique du Coeur du Québec, 1985, 2ème trimestre, 80 pages.
- BERNARD, Claude. Plan de développement d'aires de pique-nique, plan directeur pour la conservation et la mise en valeur du Lac Saint-Pierre, MLCP, novembre 1984, 53 pages.
- BERNARD, Claude et Yvon LEFEBVRE, Planification d'un réseau cyclable sur le territoire de la municipalité régionale de comté de Francheville, MLCP, janvier 1985, 140 pages.
- BOUTHILLER, André. L'industrie québécoise du vélo s'apprête à envahir le marché canadien. Montréal, Revue Vélo Québec, vol. 3, no. 5, Juillet-août 83, 7 pages.
- DAVID, Richard et Robert GAGNON, Le loisir au Québec 1981, étude auprès de la population, Ministère du Loisir de la Chasse et de la Pêche, Gouvernement du Québec, avril 1983, 112 pages.
- LAUZON, Marc et Mario TESSIER, (travail) Un circuit cyclable dans la région du Lac Saint-Pierre, travail dans le cadre du cours "Récréation et milieux naturels", l'Université du Québec à Trois-Rivières, décembre 1983, 30 pages.
- LEFEBVRE, Yvon. Guide des intervenants du Lac Saint-Pierre, Conseil des loisirs de la Mauricie, juillet 1983, 119 pages.
- LETARTE, Robert. Les aménagements cyclables (leurs normes, leur conception), Ministère des Transports du Québec, mars 1978, 110 pages.
- MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE et le REGROUPEMENT DES ORGANISMES RÉGIONAUX DE LOISIR DU QUÉBEC, Les séjours et les promenades à la ferme, les gîtes du passant et les tables champêtres au Québec, 1985, 108 pages.
- MINISTÈRE DU LOISIR, DE LA CHASSE ET DE LA PÊCHE, Plan directeur pour la conservation et la mise en valeur de la région du Lac Saint-Pierre, MLCP, avril 1983, 118 pages.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, Aide à l'amélioration du réseau routier municipal au moyen d'aménagements cyclables, MTQ, avril 1983.
- PARENT, André, (travail) La région du Lac Saint-Pierre, Évaluation du potentiel patrimonial culturel, juin 1984, 54 pages.
- RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC, Rapport sur les accidents impliquant les bicyclettes, RAAQ, Gouvernement du Québec, 1983.

STATISTIQUES CANADA, L'équipement ménager 1982, Statistiques Canada, no 64202, novembre 1982.

STATISTIQUES CANADA, Recensements de 1976 et 1981, (données préliminaires).

TREMBLAY, Gilbert. Programme en aménagement du territoire et en développement régional. Thèse présentée à l'école des gradués de l'Université Laval pour l'obtention d'une maîtrise en aménagement du territoire et en développement régional. Aménagement d'un réseau cyclable à la périphérie du Lac Saint-Jean, août 1981, 149 pages.

VÉLO QUÉBEC, La voix cyclable, journal d'information municipal de Vélo Québec, nos 3, 5, et celui de novembre 1982.

VÉLO QUÉBEC, Les stationnements pour bicyclettes de Vélo Québec, 1980, 16 pages.

LISTE DES CARTES CONSULTÉES

Cartes de la région du Lac Saint-Pierre.

- Le drainage
- Le relief
- Limitation pour la production de la faune sauvage
- Potentiel récréatif
- Tenue publique
- Utilisation du sol
- Zone de récréation
- Zone vouée à la conservation.

ANNEXE 1

ADAPTATION DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE DU QUÉBEC AUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



Le symbole de base utilisé pour la signalisation des aménagements cyclables est le symbole international de la bicyclette.

LA SIGNALISATION PAR PANNEAU

LES INDICATIONS

I (1)



But. Sert à indiquer l'existence d'une voie cyclable officiellement désignée.

Implantation. Sur piste cyclable, bande cyclable et chaussée partagée, ces panneaux sont implantés à des distances variant de 150 à 300 mètres.

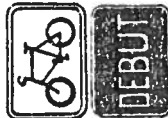
Couleur. Fond vert réfléctorisé(2), symbole de la bicyclette et cadre blancs.

Dimension. 45 x 30 cm.

(1) Numéro de référence de la signalisation pour le présent rapport.

(2) Les panneaux installés le long des bandes cyclables doivent être réfléctorisés, comme la signalisation routière normale; cependant, sur les pistes cyclables, la réfléctorisation de la signalisation n'est pas obligatoire.

II



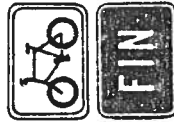
But. Placée sous le panneau no I, cette signalisation indique le début d'une voie cyclable.

Couleur. Fond vert avec bordure et inscription blancs.

Implantation. Doit être placée au début d'une voie cyclable officiellement désignée.

Dimension. 45 x 30 cm.

III



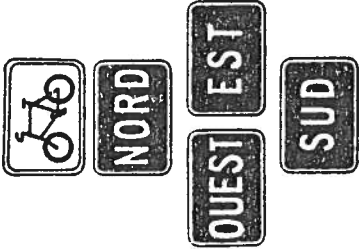
But. Placée sous le panneau no I, cette signalisation indique la fin d'une voie cyclable.

Couleur. Fond vert avec bordure et inscription blancs.

Implantation. Doit être placée à la fin d'une voie cyclable officiellement désignée.

Dimension. 45 x 30 cm.

IV



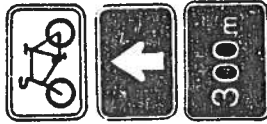
But. Cette signalisation indique les points cardinaux.

Couleur. Fond vert avec bordure et inscription blancs.

Dimension. 45 x 30 cm.

Implantation. Au besoin, lorsqu'il est utile que ce renseignement soit fourni aux cyclistes sur une voie cyclable officiellement désignée.

V



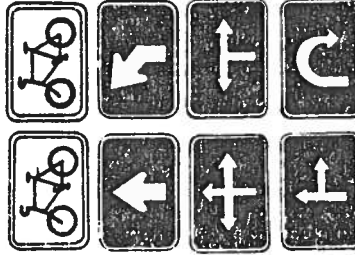
But. Cette signalisation sert à diriger le cycliste vers une voie cyclable officiellement désignée et lui indique la distance qui le sépare de cet aménagement.

Couleur. Fond vert avec bordure et inscription blancs.

Dimension. 45 x 30 cm.

Implantation. Sur route ou sur rue, à la distance inscrite sur le panneau indicateur de distance.

VI



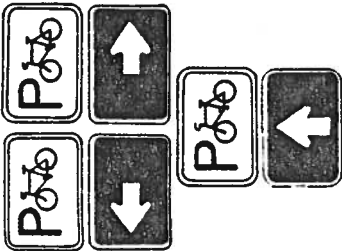
But. Cette signalisation indique la direction des voies cyclables.

Couleur. Fond vert avec bordure et inscription blancs.

Dimension. 45 x 30 cm.

Implantation. Au besoin, pour prévoir la direction des voies cyclables. Aux intersections de rues ou de routes où s'effectuent des changements de direction dans le cheminement des pistes, les panneaux sont placés de 15 à 50 mètres en deçà ou au delà des intersections.

VII



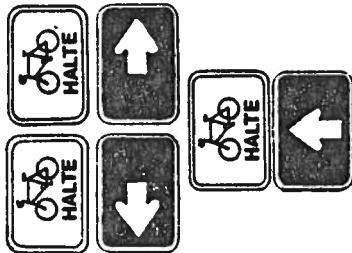
But. Cette signalisation indique la présence d'une aire de stationnement pour bicyclettes.

Implantation. Les panneaux avec une flèche de côté sont placés aux abords d'une aire de stationnement pour bicyclettes et celui avec une flèche vers le haut est placé au besoin pour diriger le cycliste vers une aire de stationnement pour bicyclettes.

Couleur. Fond vert, bordure, symboles et inscription blancs.

Dimension. 45 x 30 cm.

VIII



But. Cette signalisation indique la présence d'une halte pour cyclistes.

Implantation. Les panneaux avec une flèche de côté sont placés aux abords d'une halte pour cyclistes et celui avec une flèche vers le haut est placé au besoin pour diriger le cycliste vers une halte pour cyclistes.

Couleur. Fond vert, bordure, symboles et inscription blancs.

Dimension. 45 x 30 cm.

LES DANGERS

IX



But. Cette signalisation désigne le signal avancé d'un passage pour cyclistes.

En principe, presque tous les signaux d'avertissement d'un danger inscrits dans "L'Instruction Générale sur la signalisation routière du Québec" peuvent s'adresser aux cyclistes soit de façon exclusive sur les pistes ou de façon générale en s'adressant à la fois aux automobilistes et aux cyclistes sur les bandes cyclables et les aménagements en chaussée partagée. Nous ne présentons ici que ceux susceptibles d'être le plus souvent utilisés pour la sécurité des cyclistes.

Implantation. Il s'adresse aux automobilistes et doit être placé sur rue ou sur route à une distance de 30 à 100 m du passage en région urbaine et à 100 à 300 m du passage en région rurale.

Couleur. Fond jaune rétroéclairé avec bordure et symbole noirs.

Dimension. 45 x 45 cm.

X



But. Cette signalisation désigne le signal avancé d'un arrêt obligatoire.

Implantation. Elle doit être utilisée en bordure de piste seulement à une distance de 15 à 20 m de l'arrêt obligatoire.

Dimension. 45 x 45 cm.

XI



But. Cette signalisation désigne la présence d'une pente forte.

Implantation. Elle doit être utilisée en bordure de piste seulement à une distance de 15 à 20 m de la pente forte.

Couleur. Fond jaune, bordure et symbole noirs.

Dimension. 45 x 45 cm.

XII



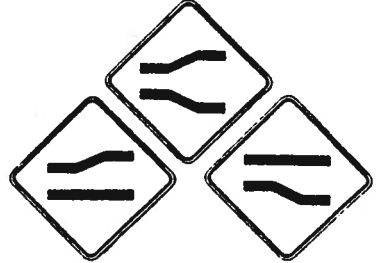
But. Cette signalisation désigne la présence d'une courbe prononcée.

Implantation. Elle doit être utilisée en bordure de piste seulement à une distance de 15 à 20 m de la courbe prononcée.

Couleur. Fond jaune, bordure et symbole noirs.

Dimension. 45 x 45 cm.

XIII



But. Cette signalisation désigne le rétrécissement d'une voie cyclable et, s'il y a lieu, précise le côté de la voie cyclable qui fait l'objet du rétrécissement, soit à gauche ou à droite.

Implantation. Sur piste, elle doit être implantée à une distance de 15 à 20 m du rétrécissement.

Couleur. Fond jaune, bordure et symbole noirs.

Dimension. 45 x 45 cm.

XIV



But. Cette signalisation désigne le croisement d'une voie ferrée, et s'il y a lieu, précise l'angle d'incidence de ce croisement.

Implantation. Elle doit être utilisée en bordure de piste seulement à une distance de 15 à 20 m de la traverse de voie ferrée.

Couleur. Fond jaune, bordure et symbole noirs.

Dimension. 45 x 45 cm.

XVII



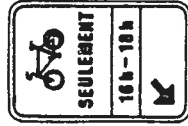
But. Cette signalisation prescrit l'exclusivité d'une piste ou d'une bande cyclable.

Implantation. Peut être placée à l'entrée d'une piste ou d'une bande cyclable et environ à mi-chemin entre deux inter-sections sur les bandes cyclables en milieu urbain.

Couleur. Fond blanc réfléchorisé avec inscription, bordure et symbole noirs.

Dimension. 60 x 75 cm.

XVIII



But. Cette signalisation prescrit l'exclusivité d'une piste ou d'une bande cyclable. Des informations supplémentaires y sont ajoutées pour restreindre la prescription à certaines heures et/ou à certains jours.

Implantation. Doit être placé au besoin.

Couleurs. Fond blanc réfléchorisé avec inscription, bordure et symbole noirs.

Dimension. 60 x 90 cm.

XV



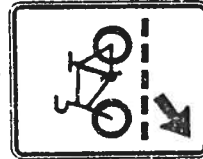
But. Cette signalisation prescrit un arrêt obligatoire.

Implantation. Doit être placée sur piste aux abords d'un arrêt obligatoire pour cyclistes.

Couleur. Fond rouge, bordure et inscription blanches.

Dimension. 45 x 45 cm.

XVI



But. Cette signalisation prescrit un passage pour cyclistes.

Implantation. Doit être placée aux abords d'un passage pour cyclistes le long d'une route.

Couleur. Fond blanc réfléchorisé avec bordure et symbole noirs.

Dimension. 60 x 75 cm.

Le prochain message renforce le signal indiquant la présence d'une voie cyclable en prescrivant l'exclusivité de l'aménagement ainsi visé aux bicyclettes. Il est fort utile afin d'éliminer les motocyclettes et les autres deux roues motorisés des aménagements destinés aux cyclistes. Il est également utile pour s'assurer que les automobilistes n'empêcheront pas sur les bandes cyclables. En effet, il arrive fréquemment que des automobilistes, souvent étrangers ou non familiers avec de tels aménagements, aient le sentiment que les bandes cyclables séparées de la chaussée automobile par une bordure peinte signifient que les cyclistes doivent rester dans ce corridor alors que les automobilistes peuvent l'utiliser avec précaution. Ceci n'est évidemment pas le cas, d'où la grande utilité du message suivant.

XX



But. Cette signalisation prescrit un accès interdit aux cyclistes.

Implantation. Au besoin.

Dimension. 45 x 45 cm.

Couleur. Fond blanc réfléchorisé, bordure et symbole de la bicyclette noirs, symbole d'interdiction rouge réfléchorisé.

XXI



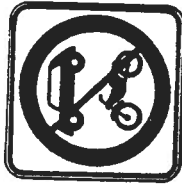
But. Cette signalisation prescrit un accès interdit aux motocyclistes.

Implantation. Peut être utilisée à l'entrée d'une piste cyclable ainsi qu'au besoin au début et en bordure d'une bande cyclable.

Couleur. Fond blanc réfléchorisé, bordure et symbole de la motocyclette noirs, symbole d'interdiction rouge réfléchorisé.

Dimension. 45 x 45 cm.

XXV



But. Cette signalisation prescrit un accès interdit aux véhicules moteurs (automobiles et motocyclettes).

Dimension. 45 x 45 cm.

Couleur. Fond blanc réfléchorisé, bordure et symboles de l'automobile et de la motocyclette noirs, symbole d'interdiction rouge réfléchorisé.

XXII



But. Cette signalisation prescrit un accès interdit aux piétons.

Implantation. Peut être utilisée au besoin à l'entrée d'une piste cyclable.

Couleur. Fond blanc réfléchorisé, bordure et symbole du piéton noirs, symbole d'interdiction rouge réfléchorisé.

Dimension. 45 x 45 cm.

XXIII



But. Cette signalisation prescrit un accès interdit aux cyclistes et aux piétons.

Implantation. Au besoin.

Couleur. Fond blanc réfléchorisé, bordure et symboles de la bicyclette et du piéton noirs, symbole d'interdiction rouge réfléchorisé.

Dimension. 45 x 45 cm.

XXIV



But. Cette signalisation prescrit un accès interdit aux automobilistes et aux cyclistes.

Implantation. Au besoin.

Couleur. Fond blanc réfléchorisé, bordure et symboles de la bicyclette et de l'automobile noirs, symbole d'interdiction rouge réfléchorisé.

Dimension. 45 x 45 cm.

