

Plan de mobilité active et de développement du vélo

Pour la municipalité de Sainte-Luce

Une présentation de l'Association Rimouski Ville cyclable



Automne 2016

Table des matières

Table des matières.....	2
Remerciements.....	4
Avant-propos	5
Les facteurs favorables au développement du vélo	7
Explication des critères et des cotes et tableau synthèse	8
Zones ou tronçons explorés à vélo et analysés	10
Zone 1 : route du Fleuve Ouest (4km)	10
Zone 2 : route du Fleuve Ouest, devant la plage de l'Anse-aux-Coques, entre la rue du Couvent et la fin promenade piétonne (1km)	20
Zone 3 : route du Fleuve Est (3km).....	26
Zone 4 : Route 132 Est (6 km).....	29
Zone 5 : route Carrier et route Dionne (3km).....	32
Zone 6 : Rang 2 Est (7km)	35
Zone 7 : rue Saint-Pierre (2km).....	38
Zone 8 : Route 298 (rue Saint-Alphonse), entre la Route 132 et le Rang 3 Est (5km)	41
Zone 9 : Rang 2 Ouest (4km).....	48
Zone 10 : Rang 3 Est et Ouest (8km).....	51
Zone 11 : Côte de l'Anse (0,5km)	56
Synthèse des propositions.....	58
Conclusion	61
Annexe 1 : tableau synthèse des cotes pour chaque zone	63
Annexe 2 : carte de l'ensemble des zones	64
Annexe 3 : carte de la zone 1.....	65

Annexe 4 : carte des zones 2 et 3	66
Annexe 5 : carte des zones 4, 5 et 6	67
Annexe 6 : carte des zones 5, 6 et 10	68
Annexe 7 : carte des zones 7, 8 et 11	69
Annexe 8 : carte des zones 9 et 10	70

Remerciements

Nos premiers remerciements iront au conseil municipal de Sainte-Luce et à son directeur général, Monsieur Jean Robidoux, qui ont démontré depuis le début du processus de réalisation du présent plan de mobilité active, une réelle volonté d'améliorer la situation du vélo et de la marche sur leur territoire et une ouverture évidente pour la mobilité active dans l'avenir.

Nous tenons également à souligner la contribution concrète et efficace de Monsieur Gilles Langlois (responsable des travaux publics à la Municipalité de Sainte-Luce) et de Monsieur Mathieu Truchon (coordonnateur des loisirs de Sainte-Luce) qui dans la bonne humeur, nous ont servi de guides. Mathieu n'aura jamais tant pédalé de kilomètres en si peu de temps avec l'équipe d'exploration des zones cyclables...

Nous remercions tout particulièrement les deux citoyens-cyclistes de l'équipe d'exploration des zones cyclables : Louis-Marie Dallaire et Mario Larouche qui connaissent bien leur territoire et dont la passion du vélo était palpable.

Nous remercions également Louise Lefebvre qui est citoyenne de Sainte-Luce également et qui a participé aux rencontres d'analyse des zones cyclables grâce à sa grande expérience de cycliste.

Enfin, ce plan de mobilité active ne serait pas si complet sans l'expertise précieuse de Michel Rousseau, administrateur au sein du conseil d'administration de l'Association Rimouski Ville cyclable et qui a apporté beaucoup d'idées pertinentes pour construire ce plan!

Avant-propos

Sainte-Luce représente depuis plusieurs années un haut lieu du cyclisme dans la région du Bas-Saint-Laurent. À prime abord, ses routes se prêtent merveilleusement à la pratique du vélo. C'est pourquoi l'administration municipale ainsi que plusieurs citoyens désirent améliorer encore plus la « cyclabilité » de leur territoire ainsi que le confort et la sécurité des marcheurs.

La municipalité profite en quelque sorte de la proximité d'un grand bassin de population et par le fait même d'un grand bassin de cyclistes, avec Sainte-Luce, Rimouski et Mont-Joli qui ensemble totalisent près de 60 000 habitants, dont environ la moitié fait du vélo quelque fois par année si on en croit les statistiques de Vélo Québec (L'État du vélo au Québec 2015) et quelques milliers qui pédalent plusieurs fois par mois. On trouve aussi à Rimouski cette culture du cycloportif qui parcourt seul ou en peloton plusieurs milliers de kilomètres par année et qui affectionne particulièrement le trajet de la route du Fleuve en direction nord-est notamment en raison de la vue exceptionnelle sur l'estuaire du Saint-Laurent pendant plusieurs dizaines de kilomètres!

Ces cyclistes qui arrivent de Rimouski, de La Mitis, du Bas-Saint-Laurent, de Québec ou de Montréal profitent de l'accueil légendaire des gens de Sainte-Luce pour qui le tourisme est un moteur de développement.

L'enjeu majeur : LE PARTAGE DE LA ROUTE

Au-delà des infrastructures à améliorer, l'enjeu majeur du partage de la route entre automobilistes, motocyclistes, cyclistes, joggeurs et piétons, surtout en juillet et les samedis et dimanches ensoleillés entre mi-juin et mi-août, dépend du comportement des utilisateurs et du débit de véhicules motorisés, de vélos, de marcheurs. Nous présenterons donc dans ce plan quelques suggestions de mesures liées aux infrastructures favorisant le partage de la route, mais aussi des mesures de sensibilisation et quelques activités ludiques susceptibles de créer un engouement pour la marche et la pratique du vélo.

Tout cela pourrait permettre de favoriser les déplacements utilitaires et le transport actif (à pied ou à vélo) des jeunes et moins jeunes à moyen terme et à long terme. Un certain nombre d'enfants se rendent déjà à l'école à pied ou à vélo, mais d'ici quelques années, avec une amélioration constante des infrastructures favorables aux cyclistes et aux piétons, nous pourrions atteindre 5% à 10% des enfants qui se rendent à l'école à vélo et les mêmes taux pour les enfants à pied. Sur une distance de 0,5 km à 2 km à pied et entre 0,5 km et 5 km à vélo, entre leur domicile et l'école qu'ils fréquentent, il est pensable qu'une partie des enfants du 2^e et 3^e

cyclable du primaire marchent et pédalent pour leurs déplacements, surtout si la sécurité est améliorée.

Une année à deux vitesses

La « cyclabilité » de Sainte-Luce et le partage de la route varient beaucoup en fonction des moments d'achalandage-vélo. Ainsi, entre le 1^{er} juin et le 31 août, les cyclistes envahissent (heureusement et avec raison!) les routes de ce territoire, particulièrement la route du Fleuve. De plus, les samedis et dimanches de beau temps, le trafic de vélo est très intense versus les jours de la semaine. **Un comptage manuel du nombre de passages de cyclistes par heure serait pertinent à réaliser en 2017** afin de comparer les débits de cyclistes et d'automobilistes selon ces deux facteurs. Toute l'analyse du présent Plan est basée sur cette variation d'achalandage entre l'été (juin à août inclusivement = 1/4 de l'année) et les samedis et dimanches de beau temps.

Une diversité de cyclistes

Les citoyens consultés font état de plusieurs types de cyclistes qui fréquentent la route du Fleuve à Sainte-Luce mais aussi les rangs et rues résidentielles. Les **cycloportifs** s'entraînent en vélo de route (pneus de 700X23 à 700X28), seul ou en peloton de clubs cyclistes, roulent relativement vite, entre 25km/h et 40km/h, en lignes simples ou doubles... Ils roulent presque aussi vite parfois que les véhicules motorisés ce qui minimise en quelque sorte les possibilités de conflits d'usage, quoique... Ils roulent malgré tout souvent entre 2 et 3 fois plus lentement (autour de 30km/h versus 60km/h pour les voitures) que les véhicules motorisés, ce qui obligent ces derniers à faire plusieurs dépassements sur toute la longueur de la route du Fleuve, dans la voie de gauche idéalement, donc à contre-sens de la circulation en provenance de l'autre direction...

Certains de ces cycloportifs présentent des comportements prévisibles et stables qui est une très bonne chose pour favoriser une saine cohabitation des différents utilisateurs ayant probablement mieux appris à circuler dans un club cycliste organisé ou avec un entraîneur expérimenté. Toutefois, un trop grand nombre d'entre eux roulent encore très mal, ne signalent pas leurs intentions, ne ralentissent pas (à environ 5km/h) aux intersections, ne respectent pas les priorités de passages aux intersections, font fi des piétons en passant trop proche d'eux à grande vitesse (entre 25km/h et 40km/h), roulent souvent beaucoup trop à gauche de la limite du bitume, parfois même à contre-sens! En somme, il y aurait tant à faire pour apprendre à mieux se comporter à vélo, même pour les adultes! Pourquoi ne pas distribuer des contraventions salées face aux comportements dangereux?

On retrouve ces cyclo-sportifs non seulement sur la route du Fleuve mais aussi sur les Rangs 2 et 3, dans la Côte de l'Anse, sur la route 298 et même parfois sur la route 132 entre Sainte-Luce et Sainte-Flavie. Voilà pourquoi nous avons également examiné la situation de ces routes dans le présent rapport.

Un deuxième type de cycliste parcourt allègrement la route du Fleuve, surtout entre le 1^{er} juin et le 30 septembre, ce sont **les familles** composées de gens de tous âges qui se baladent à basse vitesse avec pour objectif d'aller à la plage, au bar laitier, visiter des amis, aller jouer au parc ou simplement pour faire du sport en famille ou entre amis mais de façon modérée, à environ 15km/h à 20km/h. Ceux-là fréquentent très peu le Rang 2, la Côte de l'Anse ou la route 298. On les aperçoit quand même au cœur de Luceville, dans les rues résidentielles et sur la rue St-Pierre qui traverse Luceville d'Est en Ouest. Malgré leur vitesse modérée, ces cyclistes sont souvent encore plus délinquants que les cycloportifs. Ils sont trop souvent imprévisibles, roulent à contre-sens, sur les trottoirs, ne signalent pratiquement jamais leurs intentions et ne démontrent que très peu d'intérêt pour la présence et les besoins des autres utilisateurs. Les parents donnent-ils l'exemple en roulant sans casque mais en obligeant leurs enfants à porter le casque?

Les cyclotouristes, voyageurs à vélo sur de longues distances en autonomie, et cyclo-citoyens qui font de leur vélo leur moyen de transport utilitaire sur de courtes et moyennes distances sont plutôt marginaux sur les routes de Sainte-Luce mais nous devons quand même en tenir compte pour l'avenir! Après tout, nous souhaitons voir augmenter le nombre de cyclotouristes et de cyclo-citoyens à moyen et à long terme dans nos communautés.

Les facteurs favorables au développement du vélo

Les trois principaux facteurs favorisant la pratique du vélo et par le fait même un meilleur partage de la route avec les autres utilisateurs sont : les infrastructures (favorables aux cyclistes, aux piétons et au partage de la route), la sensibilisation (aux comportements moins dangereux) et les activités ludiques liées au vélo (fête du vélo, randonnées organisées, etc.). Voici le détail de ces facteurs :

1. Kilométrage de voies cyclables sous forme de bandes cyclables, pistes, chaussées partagées, accotements asphaltés, sentiers polyvalents, sentiers de VTT, circuits cyclo-sportifs;
2. État de la chaussée;
3. Importance accordée au vélo-transport et existence d'un plan de mobilité active;
4. Mesures d'atténuation de la vitesse et de promotion du partage de la route;
5. Stationnements-vélos et mesures facilitant l'intermodal (autobus-vélo, taxibus-vélo...);
6. Quantité de cyclistes, fréquence d'utilisation du vélo et km parcourus annuellement;
7. Perception de la sécurité des citoyens face à la pratique du vélo;
8. Événements de vélos.

Note : l'effet d'entraînement ou effet « boule-de-neige » n'est pas négligeable. Plus les gens voient des cyclistes, plus ils ont le goût de pédaler ! De plus, on a souvent vu dans l'histoire une culture du vélo comme moyen de transport émerger suite à une crise quelconque des transports (grève prolongée des transports collectifs, fermeture d'un tronçon important, embouteillages invivables...

Explication des critères et des cotes et tableau synthèse

Pour chacune des zones explorées sur le terrain, l'équipe du plan de mobilité active a orienté ses observations sur 9 critères :

1. **Obstacles – état de la chaussée**
 - combien de trous, de fissures, de grilles, de plaques de gravier dans l'espace généralement occupé par le cycliste (1,5m à gauche du trottoir);
2. **Largeur de chaussée ou espace réservé au cycliste**
 - y a-t-il un espace réservé au cycliste? Si oui, la largeur est-elle suffisante? Quelle est la largeur totale de la chaussée pour les voies dans les deux directions? Cela permet-il de pédaler de façon confortable?
3. **Débit de véhicules motorisés**
 - un fort débit de véhicules motorisés rend difficile la pratique du vélo et de la marche. Inversement, une grande quantité de piétons et de cyclistes sur une artère peut nuire à la fluidité de la circulation de véhicules motorisés;
4. **Vitesse des véhicules motorisés**
 - les excès de vitesse ne facilitent pas la cohabitation;
5. **Vitesse des cyclistes** (ce facteur ne s'applique pas à toutes les zones)
 - sur certains tronçons très achalandés avec une multitude de type d'utilisateurs, la vitesse des cyclistes à plus de 20km/h pose parfois problème;
6. **Infrastructures cyclables ou favorisant le partage de la route**
 - balises cyclo-zones, haltes, stationnements de vélo, pompes libres-services?
7. **Paysage**
 - la beauté du paysage est attirant autant pour le cycliste utilitaire que le cyclotouriste ou le cyclo-sportif;
8. **Accès à des services et sites d'intérêt**
 - En effet, l'accès à des services attire énormément les cyclistes;
9. **Dénivelé**

- La moindre pente décourage une grande portion des cyclistes et les font fuir vers les tronçons plus plats...

L'établissement d'une cote de 0 représente : « mauvais », la cote 1 représente : « bien » et la cote 2 représente : « très bien ». Les cotes ont été déterminées en équipe avec des citoyens de Sainte-Luce qui pédalent sur ce territoire depuis plusieurs années, soit : Louis-Marie Dallaire et Mario Larouche, et aussi avec le responsable des loisirs de la municipalité, Mathieu Truchon, qui a été notre guide en quelque sorte. Ainsi, après discussion en équipe avec le directeur général de la municipalité (Jean Robidoux), le responsable des travaux publics (Gilles Langlois), une cyclo-citoyenne de Sainte-Luce et un administrateur de l'Association Rimouski Ville cyclable (Michel Rousseau), nous avons établi une cote relativement subjective quoique basée sur des observations parfois mesurables (ex : largeur de la chaussée). Le total des cotes des 9 éléments a ensuite été transposé en pourcentage afin de déterminer si cette zone peut être considérée comme très cyclable (75% ou plus) en vert sur les cartes, moyennement cyclable (entre 50% et 75%) en jaune sur les cartes, ou peu cyclable (moins de 50%) en rouge.

Avant de présenter l'analyse en détails de chaque zone, on peut consulter le tableau synthèse des zones et de leur cote de « cyclabilité » en annexe 1 à la page 65. On trouve également en annexe 2, les cartes de chaque zone géographiquement et leur couleur selon la cote octroyée.

Zones ou tronçons explorés à vélo et analysés

L'inspection du réseau cyclable et des routes les plus pratiquées à vélo et à pied a été réalisée avec deux citoyens et cyclistes de la Municipalité et le responsable des loisirs de Sainte-Luce. Afin d'organiser l'analyse, nous avons séparé le territoire en zones (tronçons de route) clairement circonscrites et qui présentent des caractéristiques propres. Nous avons cartographié ces 11 zones en annexe 2. Les trois sorties d'exploration des zones ont été réalisées :

- le 29 juillet 2016 : route du Fleuve Ouest et Est, route 132 Est, Chemin Carrier, Rang 2 Est, Route 298 Nord et Côte de l'Anse, Rang 2 Ouest;
- le 2 septembre 2016 : route 132 Ouest et Est et 2^e visite de la route du Fleuve Est et Ouest;
- le 26 septembre 2016 : route 298 Sud et Rang 3 Ouest.

Zone 1 : route du Fleuve Ouest (4km)

Caractéristiques de la zone 1 :

- Tronçon de 4 km (c'est donc 8km aller-retour)
- axe Est-Ouest
- route de responsabilité municipale
- route touristique des Navigateurs

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et/ou de la marche (zone 1) :

- Route Verte en chaussée partagée
- installation en 2016 de deux (2) très grands panneaux (environ 5' X 3') indiquant l'importance pour les automobilistes de conserver une distance d'au moins 1,5 mètres à gauche des cyclistes
- petite route de bord de mer très bucolique
- ÉTROITE (on a mesuré 3,3 mètres à certains endroits... ce qui se rapproche beaucoup du minimum requis par la norme du MTQ)
- sinueuse
- sans dénivelé

- vue incroyable sur l'estuaire du Saint-Laurent et extrême proximité du fleuve
- quelques (4) balises cyclo-zones jaunes fluorescentes au centre de la chaussée (environ 1 par km) permettent de ralentir relativement la vitesse des véhicules motorisés
- plusieurs services et sites d'intérêt (un parc près du bureau municipal, quelques auberges, dépanneur, bureau de poste, camping, etc.)
- un secteur de rêve à pédaler pour tout type de cycliste!
- faible débit de véhicules motorisés, sauf, approximativement entre la mi-juin et la mi-août, les samedis et dimanches ensoleillés.

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et/ou de la marche (zone 1) :

- Pas de trottoir ni accotement asphalté

Cette largeur de chaussée (7m ou 3,5 m par voie) ne pourra manifestement jamais être élargie étant donné l'emprise étroite; les utilisateurs sont ainsi assurément « condamnés » à cohabiter avec courtoisie, à ralentir, à céder le passage par politesse, à rester concentrés sur ce qui se passe autour d'eux. Seules de l'éducation et de la sensibilisation à long terme pourra changer cette culture de la courtoisie entre utilisateurs et partage de la route sans agressivité.

Obstacles mineurs observés (zone 1) :

- Seulement 6 obstacles mineurs observés sur 8 kilomètres de voie cyclable (le tronçon aller-retour de 4 kilomètres :
 - 2 trous « significatifs » dans la chaussée (sur 8km aller-retour), i.e. dans la ligne de pédalage des cyclistes, i.e. entre le bord de l'asphalte jusqu'à 1,5 mètre à gauche
 - 2 « plaques » de sable et gravier
 - bordure de bitume trop haute (à plus de 2 pouces) sur quelques mètres de long
 - 1 pont de bois d'environ 10 mètres de longueur qui peut être glissant en cas d'humidité et les planches sont dans le même sens que le passage des cyclistes (présence d'un panneau avant le pont sur lequel on demande aux cyclistes de débarquer du vélo pour passer le pont en marchant à côté de son vélo)
 - 100% des cyclistes passent en pédalant sur le pont...
 - une grande proportion des cyclistes qui passent sur ce pont roulent à plus de 25 km/h (cyclo-sportifs) sur des petits pneus de 700 X 28 ou 700 X 25 voire même 700 X 23 sans crampons, ce qui augmente les risques de dérapage surtout en cas de pluie

Partage de la route (zone 1) :

- Difficile pour les conducteurs de véhicule motorisé d'effectuer un dépassement de cyclistes, surtout derrière un peloton d'une dizaine de cyclistes, que ce soit en ligne simple ou double, car la route est relativement sinueuse et présente quelques petits dénivelés devant lesquels on a du mal à voir loin les véhicules qui arrivent en sens inverse
- plus facile de dépasser un marcheur ou un joggeur car ceux-ci se rangent plus loin du bord de la chaussée quand ils croisent un véhicule motorisé,
 - les marcheurs et joggeurs font souvent face au trafic de véhicules ce qui facilite la cohabitation! D'ailleurs, de la sensibilisation pourrait être faite en ce sens afin d'encourager les marcheurs et joggeurs à toujours faire face aux véhicules sur toutes les routes, lorsqu'il n'y a pas de trottoir;
 - Les cyclistes pourraient ralentir lorsqu'ils croisent des piétons à contre-sens et aussi laisser plus de 1,5m d'espace afin d'éviter de rendre la marche inconfortable.
- achalandage de plusieurs types d'utilisateurs : beaucoup de véhicules motorisés (en juillet et les beaux samedis et dimanches de juin, juillet et août), beaucoup de cyclistes, joggeurs, marcheurs, chiens, poussettes, etc.
- l'installation en 2016 des panneaux du 1,5 mètre semble favoriser un meilleur partage de la route (aux dires des cyclistes consultés)
- Difficultés de partage surtout en juillet et les samedis et dimanches ensoleillés entre la mi-juin et la mi-août
- étroitesse de la chaussée : à la fois une caractéristique favorable et défavorable pour la pratique du vélo et le partage de la route :
 - rend cette route bucolique, agréable à pédaler et constitue une mesure « naturelle » d'atténuation de la vitesse (favorable);
 - difficile pour un conducteur de voiture ou de camion de dépasser un cycliste sur ce tronçon quand une autre voiture se présente en sens inverse;
 - encore plus difficile de dépasser un groupe de cyclistes, et encore plus un groupe de cyclistes inexpérimentés et/ou imprudents;

- un trop grand nombre de cyclistes se permettent d'occuper une largeur de plus de la moitié de la voie de droite (plus de 2 mètres sur une largeur totale de voie de 3,3 mètres) en ligne double voir même parfois triple;
- seuls des cyclistes expérimentés et formés par un animateur qualifié et certifié dans un club cycliste ne devraient se permettre de rouler en ligne double de façon « compacte » et stable et « resserrer » rapidement la ligne double en ligne simple lors d'un dépassement pour reformer la ligne double une fois le dépassement effectué.

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 1) :

1. **État de la chaussée** : 2 points : très peu d'obstacles mineurs (moins de 1 obstacle mineur par km).
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 1 point : chaussée très étroite, donc pas d'espace réservé aux cyclistes ni aux marcheurs, mais favorise en même temps le ralentissement des véhicules.
3. **Débit de véhicules** : 1 point : « grand débit » en juillet et les samedis et dimanches ensoleillés de juin à août mais « faible débit » les jours de semaine et en mai et septembre.
4. **Vitesse** des véhicules motorisés : 1 point : souvent au-delà du 50km/h permis et accélérations plus ou moins justifiées rendant parfois inconfortables la marche et le vélo.
5. **Vitesse** des cyclistes : N/A (en moyenne 20 à 25 km/h dans une zone de 50km/h (jusqu'à 35-40km/h pour les cyclistes de route expérimentés).
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 1 point car présence de balises cyclo-zone au centre de la chaussée et de grands panneaux demandant le 1,5m d'espace entre voiture et vélo mais **sans accotement asphalté** (impossible étant donné la largeur de l'emprise) ni peinture blanche au sol indiquant la présence d'une chaussée partagée



Balise cyclo-zone favorisant une vitesse modérée dans zone 1, direction est

7. **Paysage** : 2 points : vue magnifique sur l'estuaire du Saint-Laurent!
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 2 points car beaucoup de services et d'attrait divers
9. **Dénivelé** : 2 points car très peu de côtes ce qui encourage la pratique cycliste

Total : moyenne de 12 sur une possibilité de 16 = 75% (en vert sur la carte)

PROPOSITIONS (zone 1 : du Fleuve Ouest) :

- 1.1 Accentuer la signalisation de la chaussée partagée avec des panneaux indiquant « Respectons nos distances » et des pictogrammes de vélo et des flèches peintures en blanc, au sol, de grandeur appréciable, c'est-à-dire sur presque toute la largeur de la voie.



Panneau « Respectons nos distances », ici sur la Route 132, à implanter ailleurs dans d'autres zones



Exemple de marquage au sol indiquant la présence d'une chaussée partagée, à implanter notamment sur la Route du Fleuve

- 1.2 Réaménager l'intersection route du Fleuve Ouest – Route 132 selon le plan préliminaire présenté à la page 19.

Description du problème :

- intersection très vaste, ce qui rend difficile la traversée pour les cyclistes, surtout en direction est sur la route du Fleuve Ouest;





Intersection Ashini direction nord

- peu de cyclistes font leur arrêt obligatoire en direction est sur la route du Fleuve Ouest;
- les cyclistes doivent « avoir des yeux tout le tour de la tête » et vérifier à 4 endroits différents pour voir venir d'autres véhicules, soit : derrière eux, à droite pour les véhicules qui sortent de la 132 en direction est et en direction ouest et enfin à leur gauche les véhicules en provenance de la plage, donc en direction ouest sur la route du Fleuve;
- les automobilistes ont de la difficulté à prévoir le comportement des cyclistes qui se présentent à cette intersection, feront-ils leur arrêt obligatoire? Ralentiront-ils? Respecteront-ils les priorités de passage?
- Les automobilistes qui arrivent de la Route 132 ne savent pas nécessairement que la route du Fleuve Ouest se trouve là, après seulement une vingtaine de mètres après leur virage vers le nord.

Propositions pour sécuriser cette intersection :

- Ajouter un panneau d'ARRÊT (STOP) obligatoire pour les véhicules (incluant les personnes en vélo!) qui circulent sur la route du Fleuve Ouest en direction ouest ?
- Implanter une traverse-cycliste unidirectionnelle dans cette intersection, sur la route du Fleuve Ouest en direction est :
 - bandes pointillées d'environ 1,5 mètre de large
 - une sur-largeur (élargissement de la voie) sur la voie actuelle étant donné que les terrains de l'emprise appartiennent à la Municipalité
- Installer cinq (5) bollards ou délinéateurs pour baliser la traverse-cycliste afin de diviser la voie auto en 2 du côté sud de l'intersection (voir le schéma en annexe).
- Faire installer par le MTQ, sur la route 132, dans les 2 directions, des panneaux indiquant la présence imminente de la Route Verte.
- Rétrécir l'entrée et la sortie du stationnement de la crèmerie avec l'installation d'une bordure de trottoir et des flèches de direction pour entrer et sortir de ce stationnement.



Pla préliminaire de réaménagement de l'intersection Ashini

Zone 2 : route du Fleuve Ouest, devant la plage de l'Anse-aux-Coques, entre la rue du Couvent et la fin promenade piétonne (1km)

Caractéristiques (zone 2) :

- Tronçon de **1km** (donc 2 km aller-retour)
- axe Est-Ouest
- route de responsabilité municipale
- route touristique des Navigateurs
- **sans doute le secteur le plus touristique d'une municipalité qui présente déjà un caractère touristique très important...**
- on y trouve la plus importante concentration de services, sites d'intérêt pour citoyens et touristes : restaurants, église, boutiques, haltes, œuvres d'art, festivals sur la plage, location de planches à voile, terrasses, le quai, hébergements...
- largeur très variable
 - terre-pleins côté plage (Est) à certains endroits
 - présence d'espaces de stationnements pour auto en parallèle ou perpendiculaire

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et/ou de la marche (zone 2):

- Route Verte en chaussée partagée
- présence d'un espace qui s'apparente à un accotement asphalté, de largeur variable, pour les cyclistes en direction Ouest, mais pas sur toute la longueur du tronçon... Toutefois, l'interdiction de stationner sur cet accotement asphalté, notamment près du casse-croûte, n'est pas toujours respectée par les automobilistes et motocyclistes et demeure sans conséquence (contravention).



Zone de stationnement interdit (zone 2)

- petite route de bord de mer très bucolique
- vue incroyable sur une grande baie : l'Anse-aux-Coques et sur une plage où on se baigne l'été
- sans dénivelé!
- très large trottoir pour piétons du côté plage (Est) : belle et grande promenade de bord de mer très fréquentée lors des journées chaudes et ensoleillées entre juin et août, particulièrement les samedis et dimanches
- présence de balises cyclozones jaunes fluorescentes au centre de la chaussée?
- « faible » débit de véhicules motorisés, sauf en juillet et les samedis et dimanches ensoleillés où on observe un « grand » débit à vitesse réduite toutefois

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et/ou de la marche (zone 2) :

- automobilistes stationnés en perpendiculaire qui tentent de reculer pour repartir avec plusieurs cyclistes en direction Ouest qui peinent à se faufiler à travers beaucoup d'utilisateurs diversifiés (automobilistes, cyclistes, piétons etc.).



Promenade piétonne favorisant la marche mais stationnement perpendiculaire rend difficile la cohabitation avec les cyclistes en direction ouest dans cette zone 2

- très grande quantité de piétons qui traversent la rue, pas toujours sur les traverses-piétons.
- des cyclistes qui occupent trop souvent plus de la moitié de la voie de droite pour circuler, tantôt en ligne simple, tantôt en ligne double et à des vitesses trop élevées pour ce type de tronçon, c'est-à-dire à plus de 20km/h dans la foule...

- automobilistes qui s'arrêtent dans la voie temporairement, stationnent à des endroits interdits, ne cèdent pas le passage aux piétons et aux cyclistes prioritairement.

Obstacles mineurs observés (zone 2) :

- Aucun obstacle mineur observé sur ce kilomètre (2km aller-retour)

Partage de la route (zone 2) :

- **cohabitation sans doute plus difficile que dans les zones 1 et 3**, surtout en juillet ou les samedis et dimanches de beau temps entre juin et août inclusivement...
- difficile pour les cyclistes d'éviter les voitures qui sortent des stationnements du côté Est (en parallèle et en perpendiculaire aussi) et les nombreux piétons



Direction ouest, difficulté évidente de circuler à vélo entre les voitures et les stationnements en perpendiculaire

- difficile pour les piétons de traverser cette route malgré les quelques traverses-piétons notamment à cause de la vitesse excessive des différents véhicules (incluant les vélos) et de la grande quantité de véhicules
- l'interdiction de stationnement des véhicules devant le casse-croûte (côté Est) et vis-à-vis la côte de l'anse ne semble pas respectée, ce qui obligent les cyclistes en direction Ouest de contourner les véhicules (motocyclettes et automobiles) par la gauche créant ainsi un conflit d'espace avec les voitures qui arrivent derrière eux.



Interdiction de stationnement plus ou moins respectée

- En somme : beaucoup d'utilisateurs, grande diversité d'utilisateurs, vitesse excessive, étroitesse de la chaussée et non-respect des priorités piéton-cycliste-automobile.

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 2) :

1. **Obstacles – état de la chaussée** : 2 points car aucun obstacle significatif observé dans la ligne de pédalage des cyclistes
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 1 point car parfois un peu plus large que dans la zone 1 et 3
3. **Débit de véhicules** : 0 point, surtout en juillet et les samedis et dimanches ensoleillés de juin à sept : voilà le principal problème de « cyclabilité » de cette zone qui présente une très grande quantité de véhicules motorisés ou non et de piétons sur un espace restreint
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 2 points
5. **Vitesse des cyclistes** : 1 point car parfois on dépasse 25km/h à travers beaucoup de piétons et de voitures mal stationnées
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 0 point malgré la présence d'une promenade de la mer pour le confort des piétons favorisant ainsi la marche, il est difficile de traverser cette zone à du vélo, particulièrement à cause de la grande quantité de véhicules motorisés et des stationnements perpendiculaires le long de la promenade...
7. **Paysage** : 2 points : vue imprenable sur la baie (Anse-aux-Coques)
8. **Accès à des services et sites d'intérêt** : 2 points, le secteur le plus riche en services et sites d'intérêts
9. **Dénivelé** : 2 points, aucun dénivelé ce qui favorise la pratique du vélo

Total : 12 sur une possibilité de 18 = 67% (en jaune sur la carte)

PROPOSITIONS (zone 2 : du Fleuve Ouest, devant la plage de l'Anse aux Coques) :

- 2.1 Accentuer la signalisation de la chaussée partagée avec des panneaux indiquant « gardons nos distances » et des pictogrammes de vélo avec flèches peints en blanc, au sol, de grande taille, c'est-à-dire sur presque toute la largeur de la voie
- 2.2 Analyser la possibilité de transformer ce tronçon en sens unique.
- 2.3 Installer des panneaux avertissant les automobilistes stationnés de bien vérifier la présence de piéton ou de cycliste derrière leur véhicule avant de sortir de leur place de stationnement et installer des panneaux s'adressant aux cyclistes en direction Ouest de la possibilité de recul de voitures stationnées.

- 2.4 Redemander à la Sûreté du Québec de faire respecter davantage l'interdiction de stationnement sur l'accotement asphalté près du casse-croûte et de l'intersection de la Côte de l'Anse, notamment par des contraventions.

Zone 3 : route du Fleuve Est (3km)

Caractéristiques de la zone 3 :

Cette zone 3 s'apparente énormément à la zone 1 dans ses caractéristiques et ses défis de partage de la route. Nous en avons quand même fait une zone distincte étant donné que la Côte de l'Anse sépare l'Est et l'Ouest de la route du Fleuve et que la zone 2 représente un tronçon particulier qui s'insère entre la zone 1 et la zone 3, facilitant ainsi l'analyse des tronçons.

- Tronçon de **3 km** (donc 6 km aller-retour)
- axe Est-Ouest
- route de responsabilité municipale
- chaussée très étroite, à la limite de la norme de largeur minimale de 3,25m pour chaque voie
- route touristique des Navigateurs

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche :

- Route Verte en chaussée partagée
- trois (3) panneaux indiquant l'importance pour les automobilistes de conserver une distance d'au moins 1,5m à gauche des cyclistes
- petite route de bord de mer très bucolique et sinueuse
- vue incroyable sur le fleuve et proximité du fleuve
- sans dénivelé!
- présence de nombreux services d'hébergement et autres sites d'intérêt (artisans)

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche :

- sans accotement asphalté

Obstacles mineurs observés (zone 3) :

- trois (3) « plaques » de sable à gauche de la ligne blanche en direction est



Plaques de gravier fréquemment balayées

- causé par une légère érosion du sol sur le côté sud de la route à cause d'un relief, sorte de pente ou de cap du côté sud de la route
- avec les pluies, cela semble amener un peu de sable et de gravier sur la route qui déjà est relativement étroite
- les cyclistes doivent donc bifurquer légèrement vers la gauche et ainsi restreindre l'espace des voitures qui arrivent derrière eux pour un dépassement
- la Municipalité agit toutefois avec rapidité selon les citoyens consultés afin de balayer la chaussée avec la machinerie
- Quelques trous et crevasses dans la chaussée mais bien colmatés dès le mois de juin par la municipalité.

Partage de la route (zone 3) :

Mêmes difficultés de partage de la route que dans la zone 1 sont observées dans cette zone 3.

De plus, à la jonction de la zone 3 et de la zone 4, c'est-à-dire à l'intersection de la route du Fleuve Est et de la route 132 dans le secteur Est de Sainte-Luce, une grande proportion des cyclistes font demi-tour pour retourner vers l'ouest. Ce demi-tour n'est pas évident à faire pour les cyclistes malgré toutes les précautions qu'ils peuvent prendre.

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 3) :

1. **Obstacles – état de la chaussée** : 2 points car malgré quelques plaques de sable, on trouve moins de 1 obstacle mineur par km
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 1 point : pas d'accotement asphalté et voie très étroite (ce qui est à la fois favorable et défavorable à la pratique du vélo)
3. **Débit de véhicules** : 2 points : sans doute un peu moins de véhicules quand dans la zone 1 car la zone 2 représente une destination en soi où les cyclistes et automobilistes rimouskois reviennent sur leur pas ou alors tourne sur Côte de l'Anse pour se diriger vers le sud (Luceville, Saint-Donat, les rangs du secteur Sud)
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 1 point : souvent au-delà de la vitesse de 50km/h permise mais sans accélérations inutiles comme dans la zone 1 car aucun ARRÊT obligatoire (STOP)
5. **Vitesse des cyclistes** : N/A
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 1 point car présence de balises cyclozones au centre de la chaussée et des grands panneaux demandant le 1,5m d'espace entre voiture et vélo, mais sans accotement asphalté (impossible étant donné la largeur de l'emprise) ni peinture blanche au sol indiquant la présence d'une chaussée partagée
7. **Paysage** : 2 points
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 1 point
9. **Dénivelé** : 2 points

Total : 12 sur 16 = 75 % (en vert sur la carte)

PROPOSITIONS (zone 3 du Fleuve Est) :

- 3.1 Accentuer la signalisation de la chaussée partagée avec des panneaux indiquant « gardons nos distances » et des pictogrammes de vélo avec flèches peints en blanc, au sol, de grandeur appréciable, c'est-à-dire sur presque toute la largeur de la voie
- 3.2 Réaménager cette zone de pelouse à l'est des boîtes aux lettres afin de faciliter le demi-tour via une traverse-cycliste, avec signalisation pour les cyclistes et pour les automobilistes (long terme)



Plan préliminaire d'aménagement d'une traverse-cycliste pour faciliter le virage en U de plusieurs cyclistes

Zone 4 : Route 132 Est (6 km)

Caractéristiques (zone 4) :

- tronçon de 6 km (donc 12 km aller-retour)
- axe Est-Ouest

- **Route Verte** sous forme d'**accotement asphalté**
- route de **responsabilité provinciale**
- route touristique des Navigateurs

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche :

- accotement asphalté de largeur variable « appréciable » entre 1 mètre et 1,5 mètre
- sans dénivelé ni courbes dangereuses
- paysage magnifique avec vue sur l'estuaire

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche :

- « haut » débit de véhicules motorisés en tout temps (nous avons observé un grand débit en dehors de la saison touristique soit le 2 septembre 2016, et en dehors des heures de pointe, soit entre 9h30 et 11h30. Débit encore plus élevé en juillet et les samedis et dimanches de beau temps ce qui toutefois permet de ralentir la vitesse des véhicules motorisés...
- vitesse excessive des véhicules motorisés : limite à 90km/h mais trafic à environ 100km/h et souvent jusqu'à 110km/h et plus) = bruit et inconfort du cycliste



Accotement asphalté Route 132 mais en mauvais état

- Plusieurs dizaines de zones avec du gravier grossier sur l'accotement asphalté et quelques crevasses et trous mineurs également
- tronçon totalement défavorable à la marche...

Obstacles mineurs observés (zone 4) :

- zones de gravier grossier sur l'accotement asphalté, à plus de 20 reprises sur un tronçon de 12km aller-retour = plus de 1 obstacle mineur par km...
- plus de 1 trou ou crevasse (mineur) par km

Partage de la route (zone 4) :

- les véhicules motorisés n'ont pas à faire un dépassement dans la voie de gauche comme sur la route du Fleuve grâce à cet accotement asphalté ce qui est très facilitant
- toutefois, l'accotement asphalté, quoique de largeur intéressante pour la pratique du vélo ne permet pas de pédaler en ligne double
- il s'agit de la seule option pour faire passer la route verte car il n'y a plus de route de bord de mer comme la route du Fleuve
- le nouveau tronçon d'autoroute 20 entre Rimouski et Mont-Joli permet de désengorger quelque peu la route 132 pour une partie des véhicules motorisés mais les attraits touristiques qu'on y trouve résultent en débit relativement élevé de véhicules motorisés en tout temps sur cette section de la route 132

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 4) :

1. **Obstacles – état de la chaussée** : 0 point, plus de 1 obstacle mineur par km (plaques de gravier grossier, trous, petites crevasses)
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 2 points : accotement asphalté de plus de 1 mètre de large
3. **Débit de véhicules** : 0 point : fort débit de véhicules motorisés en tout temps
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 1 point : souvent au-delà de la vitesse de 90km/h permise
5. **Vitesse des cyclistes** : N/A
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 1 point car présence d'un accotement asphalté de plus de 1 mètre de large mais la chaussée en état moyennement bon (quelques trous, crevasses, gravier) sur cet accotement
7. **Paysage** : 1 point car les cyclistes sont un peu plus loin du fleuve en comparaison avec la route du Fleuve

8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 1 point : quelques sites d'intérêts touristiques

9. **dénivelé** : 2 points : aucun dénivelé

Total : 8 sur 16 = 50 % (en jaune sur la carte)

PROPOSITIONS (zone 4 route 132 secteur Est) :

- 4.1 Demander au Ministère des Transports du Québec de balayer plus fréquemment l'accotement asphalté de ce tronçon de Route Verte et de réparer les trous dans la chaussée.

Zone 5 : route Carrier et route Dionne (3km)

Caractéristiques de la zone 5 :

- route municipale
- axe Nord-Sud
- en gravier grossier et terre battue selon les sections
- largeur variable entre 6 et 8 mètres selon les sections
- à travers champs et forêts!
- Présence de véhicules agricoles

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 5) :

- très faible débit de véhicules motorisés
- une des rares routes Nord-Sud permettant de relier le bord de la mer avec le Rang 2 :
 - certains préféreront sans doute rouler plus lentement sur ce type de route de gravier et de terre battue que de risquer un accident sur la route 298 étant donné le débit élevé de véhicules motorisés sur cette route 298?
 - ce tronçon de la route Carrier permet donc de découvrir le territoire et relier les deux axes Est-Ouest que forment le Rang 2 avec la Route 132-Route du Fleuve et la route Dionne permet de relier le Rang 2 Est avec le Rang 3 Est!



Chemin Carrier en direction nord, à travers champs

- permet aux cyclotouristes et cyclocross (avec des « gros » pneus de 700X32 ou plus) de faire une boucle dans Sainte-Luce
 - par la route du Fleuve, la 132, le chemin Carrier, puis le Rang 2) plutôt qu'un aller-retour
 - à condition d'avoir des pneus de 700X32 ou plus (700X35 ou 37 ou 38 ou 40 ou 1,5" ou plus (i.e. 2" ou plus jusqu'à 4,8" désormais avec les vélos tout-terrain à pneus surdimensionnés « *Fatbike* » (marque déposée)

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 5) :

- entre la route 132 et la passerelle au-dessus de l'autoroute 20, le gravier est grossier et ne permet pas de rouler à plus 10km/h avec un vélo de route et des pneus de 700X28 ou moins, donc, difficilement praticable en vélo de route avec des pneus de 700X28 ou 700X25 ou 700X23...

Obstacles mineurs observés (zone 5)

- le seul obstacle est la grosseur du gravier sur ce tronçon

Partage de la route (zone 5)

- importance pour le cycliste de garder la droite car en présence d'une voiture qui le dépasse ou qui le croise... éviter de rouler en plein centre d'un chemin qui semble désert étant donné le très faible débit de véhicules
- poussière soulevée quand un cycliste croise une voiture

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 5) :

1. **État de la chaussée** : 0 point car sans présenter de véritable obstacle, le gravier est si grossier entre la route 132 et la passerelle de l'autoroute 20, que le tronçon est un défi de conduite même avec des pneus de 700X32
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 1 point car d'une largeur variable (entre 5 et 8 mètres) mais ne constitue pas un enjeu majeur ici étant donné le très faible débit de véhicules
3. **Débit de véhicules** : 2 points car débit extrêmement faible de véhicules motorisés en tout temps
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 2 points
5. **Vitesse des cyclistes** : N/A
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 0 point car aucune infrastructure favorable aux cyclistes ou aux piétons ici pour le moment mais avons-nous vraiment besoin d'une infrastructure en particulier ici?
7. **Paysage** : 1 point car beauté des champs et de la forêt en bordure mais présence de l'autoroute et une vue partielle sur le fleuve
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 0 point
9. **Dénivelé** : 1 point car une seule petite côte près de la route 132 dans la partie nord du tronçon

Total : 6 sur 16 = 38 % (en rouge sur la carte)



Chemin Carrier en direction sud, à l'intersection de la Route 132

PROPOSITION (zone 5 : route Carrier et route Dionne) :

- 5.1 Planter une signalisation indiquant l'accès au Rang 2 Est et au Rang 3 Est et à la Route 132 et la possibilité de faire une boucle dans Sainte-Luce grâce à ces rares axes Nord-Sud relativement sécuritaires.
- 5.2 Améliorer l'état de la route Carrier par l'implantation d'un matériel (gravier) plus fin permettant la compaction, sur quelques centaines de mètres près du viaduc de l'Autoroute 20.

Zone 6 : Rang 2 Est (7km)

Caractéristiques de la zone 6 :

- Tronçon de 7 km (donc 14 km aller-retour)
- axe Est-Ouest majeur pour les cyclistes et automobilistes
- responsabilité municipale

- rang agricole
- quelques courbes et petits vallons

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 6) :

- état de la chaussée quasi parfaite sans trous, sans crevasse, sans gravier
- paysage exceptionnel avec vue sur les champs et sur la mer au loin



Rang 2 Est en direction nord-ouest

- débit de véhicule relativement faible permettant un certain confort aux cyclistes

NOTE : nous avons observé une « grande » quantité de cyclistes sur ce tronçon, un vendredi en avant-midi, donc en dehors des heures de pointe mais pendant une période de vacances (fin juillet)

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 6) :

- vitesse permise à 80km/h avec des excès de vitesse sans doute généralisé à 100km/h
- **chaussée relativement étroite** (environ 3,5m par voie (variable) donc environ 7m pour le total de la chaussée) et **sans accotement asphalté** (accotement de moins de 0,3 m à quelques endroits)

Obstacles mineurs observés (zone 6) :

- moins de 1 obstacle significatif par km observé sur ce tronçon, dans la ligne pédalage des cyclistes.

Partage de la route (zone 6) :

- principale défi de partage de la route sur ce tronçon : l'absence d'accotement asphalté où pourraient se « réfugier » les cyclistes
- difficile parfois pour les automobilistes de faire un dépassement de cycliste quand un autre véhicule arrive en sens inverse et qu'une légère courbe ou vallon se présente devant lui

NOTE : Les automobilistes doivent apprendre à ralentir derrière un cycliste ou un peloton de cyclistes, d'attendre de voir loin en avant pour s'assurer qu'aucun véhicule n'arrive en sens inverse s'il y a une courbe ou un dénivelé, et ensuite de faire un dépassement dans la voie de gauche malgré les lignes doubles jaunes au centre de la chaussée (la loi permet ce type de dépassement de cycliste sur des lignes doubles). Les cyclistes doivent apprendre à se ranger en ligne simple sur ce type de route sans accotement afin de n'occuper que le tiers de la voie de droite (0,5 m à 1 m) ou au maximum la moitié (1,5 m à 2 m).

PROPOSITIONS (zone 6 : Rang 2 Est) idem pour zone 9 (Rang 2 Ouest) et pour zone 10 (Rang 3 Ouest et Rang 3 Est) :

- 6.1 Planter quelques grands panneaux indiquant « gardons nos distances » montrant une voiture et un cycliste côte-à-côte mais à une distance sécuritaire.
- 6.2 Planter un accotement asphalté (de 1m à 1,5m selon ce que l'emprise de la route permettrait) afin de sécuriser la pratique du vélo et de faciliter grandement le partage de la route.

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 6)

1. **État de la chaussée** : 2 points car moins de 1 obstacle mineur par km
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 0 point car sans accotement asphalté

3. **Débit de véhicules** : 2 points car « faible » débit de véhicules motorisés étant donné la présence de l'autoroute 20, de la route 132 et de la route du Fleuve qui sont des alternatives intéressantes pour les touristes et le transport de marchandises
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 1 point car on dépasse souvent la limite permise
5. **Vitesse des cyclistes** : N/A
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 0 point car aucune infrastructure favorable aux cyclistes ou aux piétons ici pour le moment
7. **Paysage** : 2 points car beauté des champs et vue sur le fleuve au loin
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 0 point
9. **Dénivelé** : 2 points car seulement quelques petits vallons très légers sur les 7 km de ce tronçon

Total : 9 sur 16 = 56 % (en jaune sur la carte)

Zone 7 : rue Saint-Pierre (2km)



Zone 7 (rue Saint-Pierre) d'est en ouest

Caractéristiques de la zone 7 :

- tronçon de 2 km
- axe Est-Ouest
- le Rang 2 (de type agricole) se transforme, à partir du nouveau bâtiment du centre communautaire du secteur de Luceville, en rue Saint-Pierre, qui est la rue principale du village, jusqu'à l'Ouest de la route 298, vis-à-vis la rue Bellevue qui marque la fin de l'agglomération villageoise
- de responsabilité municipale

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 7) :

- présence de plusieurs services (école primaire, centre communautaire avec parc, terrains de soccer, modules de jeux, terrain de tennis, garage...)
- accotement asphalté très large (parfois de plus de 2 mètres près centre communautaire mais en rétrécissant à 1 mètre vis-à-vis la rue Irénée-Thibeault et jusqu'à moins de 0,3 m devant l'école étant donnée l'étroitesse de la chaussée à cette hauteur
- trottoir de chaque côté de la rue
- ce type d'aménagement permet de maintenir la voie auto très étroite et forme une mesure d'atténuation de la vitesse
- présence d'un nouveau trottoir côté sud de la rue Saint-Pierre, entre Irénée-Thibeault et Dechamplain favorisant la marche dans ce secteur
- amélioration des traverses-piétons et de la signalisation afin de les rendre plus visibles devant l'école primaire et sur le côté Ouest sur la rue Saint-Alphonse.

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche :

- pas d'accotement devant l'école primaire car chaussée étroite
- intersection relativement difficile à négocier pour les cyclistes comme pour les autres utilisateurs, notamment parce que les cyclistes ne respectent pas toujours les priorités

Obstacles mineurs observés (zone 7)

- moins de 1 obstacle significatif par km observé

NOTE : plusieurs crevasses et trous ont été réparés en août 2016 par la municipalité

Partage de la route (zone 7)

- le partage de la route se complique à partir de la rue Louis-Ross, jusqu'à Bellevue car on ne trouve pratiquement plus d'accotement asphalté

- cyclistes et automobilistes doivent particulièrement assurer le confort des piétons et des écoliers entre Louis-Ross et Saint-Alphonse

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 7)

1. **État de la chaussée** : 2 points car moins de 1 obstacle mineur par km
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 1 point car largeur variable avec accotement asphalté passant de 2m à 1m puis à 0,2m devant l'école et à l'ouest de Saint-Alphonse
3. **Débit de véhicules** : 1 point car débit de véhicules motorisés un peu plus élevé que sur le Rang 2 étant donné les quelques services et nombreuses résidences
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 1 point car la limite de vitesse n'est souvent pas respectée
5. **Vitesse des cyclistes** : 1 point car devant l'école et les autres multiples sites d'intérêts, les cyclistes passent parfois trop vite et rendent difficile la marche des jeunes et moins jeunes
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 1 point car accotement asphalté sur une partie de cette rue et trottoir du côté sud (dont un nouveau trottoir entre Dechamplain et Irénée-Ross) favorisant la marche
7. **Paysage** : 1 point : secteur résidentiel, de services et de commerces
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 2 points (école, centre communautaire, garage et autres)
9. **Dénivelé** : 2 points car totalement plat

Total : 12 sur 18 = 67% (en jaune sur la carte)

PROPOSITION (zone 7 : rue Saint-Pierre) :

- 7.1 Transformer cet accotement asphalté (de largeur variable) en véritable bande cyclable unidirectionnelle avec signalisation au sol qui deviendrait chaussée partagée au moment où la largeur de la chaussée ne permet plus d'avoir les bandes cyclables (chaussée partagée avec peinture au sol de très grands pictogrammes de vélo au milieu de la chaussée de chaque voie avec flèches) et panneaux signalant la chaussée partagée.
 - 3,25 mètres pour la voie auto X 2 = 6,5 mètres
 - 1,5 mètre pour la bande cyclable X 2 = 3 mètres

- total : 9,5 mètres d'un trottoir à l'autre



Accotement asphalté très large près du centre communautaire à Luceville, sur la rue Saint-Pierre : idéal pour pédaler en toute sécurité

Zone 8 : Route 298 (rue Saint-Alphonse), entre la Route 132 et le Rang 3 Est (5km)

Caractéristiques de la zone 8 :

- Tronçon de 5 km (donc 10 km aller-retour)
- responsabilité provinciale
- aussi appelée rue Saint-Alphonse

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche :

- principal axe Nord-Sud avec Côte de l'Anse
- accotement asphalté d'une largeur « intéressante » pour les cyclistes (plus de 1,5m) surtout entre la Route 132 et Plomberie Luceville où l'accotement devient malheureusement beaucoup plus étroit (0,5m) jusqu'au Rang 3.



Fin abrupte de l'accotement asphalté sur la Route 298 en direction sud, juste avant d'entrer dans Luceville

- accès à plusieurs services et résidences, surtout autour de l'agglomération de Luceville, sur la section qui présente un trottoir
- artère quasi inévitable pour l'accès au secteur Sud de la municipalité et aux axes Est-Ouest que représentent les Rang 2 et 3
- présence d'un trottoir approximativement entre Plomberie Luceville et Lulumco favorisant la marche dans l'agglomération de Luceville
- asphalte neuve depuis l'été 2016 entre la rue Saint-Pierre et l'usine Lulumco, permettant d'élargir légèrement cette rue au profit des accotements asphaltés un peu plus large et qui atteint 0,5m des nouveaux trottoirs plus larges aussi.

- Amélioration de la signalisation de la traverse-piéton sur la rue Saint-Alphonse en direction Sud, près de l'école primaire de Luceville et de l'intersection de la rue Saint-Pierre :



Route 298 (rue Saint-Alphonse) dans Luceville, juste au sud de l'intersection de la rue Saint-Pierre : chaussée refait à neuf, trottoir refait, signalisation de la traverse-piétonne améliorée et accotement asphalté d'environ 0,5 mètre

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche :

- plusieurs zones de gravier sur les accotements asphaltés
- quelques vallons ou faux-plats
- débit élevé de véhicules motorisés et de camions
- vitesse excessive des véhicules motorisés

Obstacles mineurs observés (zone 8)

- une vingtaine de « plaques » de gravier grossier sur les accotements asphaltés sur ce tronçon de 10km aller-retour = plus de 1 obstacle par km



Accotement asphalté en mauvais état à plusieurs endroits sur la Route 298...

Partage de la route (zone 8)

- difficile cohabitation pour les cyclistes qui roulent en direction nord vers l'intersection de la Route 132 étant donné la bretelle qui est difficile à franchir pour les cyclistes qui doivent bifurquer vers la gauche pour poursuivre leur route vers la Côte de l'Anse.
- difficile cohabitation entre cyclistes et automobilistes en direction Sud, entre Jacques D'Anjou et rue Saint-Pierre, car l'accotement asphalté passe de 1,5m à environ 0,3m avec du gravier et des grilles d'égouts
- même situation entre l'usine Lulumco et le Rang 3 Ouest

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 8)

1. **État de la chaussée** : 1 point car plus de 1 obstacle mineur par km, principalement gravier grossier, mais chaussée neuve entre Rang 2 et Rang 3
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 1 point car chaussée élargie en 2016 entre Rang 2 et usine Lulumco mais largeur variable de l'accotement asphalté passant de 1,5m à 0,5m, puis à 0,3m à certains endroits
3. **Débit de véhicules** : 1 point
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 1 point car la limite de vitesse n'est souvent pas respectée
5. **Vitesse des cyclistes** : N/A
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 1 point car trottoirs sur près de la moitié du tronçon : favorable aux piétons et nouvelle traverse-piéton avec signalisation clignotante lumineuse près de l'école (près de la rue Saint-Pierre)
7. **Paysage** : 1 point : secteur résidentiel, de services, de commerces et industriel
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 2 points (école, commerces, restaurants, garage, entreprises manufacturières...)
9. **Dénivelé** : 1 point car quelques faux-plats et une montée en direction sud entre le Rang 3 Ouest le Rang 3 Est

Total : 9 sur 16 = 56% (en jaune sur la carte)

PROPOSITIONS (zone 8 : Route 298) :

- 8.1 Demander au MTQ un réaménagement de la traverse-cycliste avant la bretelle sous forme de carrés jaunes pointillés avec un panneau indiquant une traverse-cycliste, quelques mètres au sud du passage actuel qui se trouve dans la bretelle.



Traverse-cycliste à faire refaire sur la Route 298 en direction nord, avant la bretelle qui mène les voitures vers la Route 132, i.e. en amont



Traverse-cycliste actuelle qui se trouve dans la bretelle, beaucoup trop en aval



Voici là où la traverse-cycliste pourrait commencer faire bifurquer les cyclistes vers la gauche

- 8.2 Demander au MTQ un entretien plus régulier des accotements asphaltés, notamment un balayage du gravier et remplissage des trous dans la chaussée.

Zone 9 : Rang 2 Ouest (4km)

Caractéristiques de la zone 9

- Tronçon de 4 km (8 km aller-retour) entre la rue Bellevue (fin de la rue Saint-Pierre) et la limite de Saint-Anaclet (limite Ouest de Sainte-Luce) un peu à l'ouest de la pépinière

- axe Est-Ouest majeur pour les cyclistes
- responsabilité municipale
- rang agricole
- quelques courbes et très légers vallons

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 9) :

- accotement asphalté de 1m à 1,5m sur une partie du tronçon, comme ici sur la photo où l'accotement disparaît en direction ouest :



Rang 2 Ouest (ici en direction ouest): l'accotement asphalté disparaît à plusieurs endroits dans les deux directions

- paysage exceptionnel avec vue sur les champs et sur la mer au loin
- débit de véhicule relativement faible permettant un certain confort aux cyclistes

NOTE : comme pour le Rang 2 Est, nous avons observé une « grande » quantité de cyclistes sur ce tronçon, un vendredi en **après-midi**, donc en dehors des heures de pointe mais pendant une période de vacances (fin juillet).

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 9) :

- état de la chaussée un peu moins bonne que dans la partie Est
- vitesse maximum à 80km/h avec beaucoup d'excès de vitesse des véhicules motorisés

Obstacles mineurs observés (zone 9)

- 2 trous significatifs dans la chaussée, un peu à l'ouest du chemin de fer et de la pépinière qui ont été réparés en août 2016 par la municipalité et quelques bouches d'égout un peu creuses mais moins de 1 obstacle mineur par km

Partage de la route (zone 9)

- Seule la vitesse excessive des véhicules motorisés et les dépassements à moins de 1,5m rendent inconfortable la pratique du vélo sur ce tronçon, surtout en présence de cyclistes qui roulent deux de large et de véhicules motorisés dans les deux directions
- Certains cyclistes roulent à gauche de la ligne blanche malgré l'accotement asphalté

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 9)

1. **État de la chaussée** : 2 points car moins de 1 obstacle mineur par km
2. **Largeur de chaussée** – espace cyclable réservé : 1 point car accotement asphalté de largeur variable (entre 1m et 1,5m) sur une partie de ce tronçon
3. **Débit de véhicules** : 2 points car faible débit
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 1 point car la limite de vitesse n'est pas toujours respectée par les automobilistes
5. **Vitesse des cyclistes** : N/A
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 0 point
7. **Paysage** : 2 points car très beaux paysages agricoles avec vue sur le fleuve au loin
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 1 point car quelques commerces, pépinière, entreprises...)
9. **Dénivelé** : 2 points car plat

Total : 11 sur 16 = 69% (en jaune sur la carte)

PROPOSITIONS (zone 9 : Rang 2 Ouest) :

- 9.1 Planter quelques grands panneaux indiquant « Gardons nos distances » (ou panneaux indiquant la norme du 1,5 m) montrant une voiture et un cycliste côte à côte mais à une distance sécuritaire.
- 9.2 Planter un accotement asphalté (de 1m à 1,5m selon ce que l'emprise de la route permettrait) afin de sécuriser la pratique du vélo et de faciliter grandement le partage de la route.
- 9.3 Planter temporairement un radar de vitesse pour constater les vitesses des véhicules (lecteur de vitesse avec enregistreur).

Zone 10 : Rang 3 Est et Ouest (8km)

Caractéristiques de la zone 10 :

- Tronçon de 8 km (donc 16 km aller-retour)
- axe Est-Ouest
- responsabilité municipale
- rang agricole

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 10) :

- quelques panneaux de partage de la route « Gardons nos distances »
- permet aux cyclistes de faire une boucle via la Route 298, le Rang 2, les routes Dionne et Carrier

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 10) :

- débit élevé de véhicules (même un vendredi en avant-midi de septembre)
- vitesse excessive des véhicules motorisés
- accotement asphalté de moins de 0,3m ou inexistant



Rang 3 Ouest en direction est, la ligne blanche est parfois recouverte de gravier...

- quelques vallons ou faux-plats
- hauteur de plus de 5cm parfois entre la fin du bitume et l'accotement en gravier



Hauteur du bitume et gravier grossier sur l'accotement non-asphalté

Obstacles mineurs observés (zone 10) :

- quelques obstacles mineurs (trous ou crevasses) mais moins de 1 par km

Partage de la route (zone 10) :

- dépassement difficile devant les vallons et les courbes étant donné la quasi absence d'accotement asphalté



Rang 3 Ouest en direction est : petits vallons et courbes rendent difficile le dépassement de cyclistes par les automobilistes



Rang 3 Ouest en direction ouest : un dépassement exemplaire ici alors que l'automobiliste peut voir très loin en avant et passe dans la voie de gauche comme le permet le code de la sécurité routière pour dépasser un cycliste même sur une ligne double

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 10) :

1. **État de la chaussée** : 1 point car moins de 1 obstacle mineur par km
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 0 point car absence d'accotement asphalté
3. **Débit de véhicules** : 0 point car débit élevé
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 0 point car vitesse excessive observée lors de la visite
5. **Vitesse des cyclistes** : N/A

6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 1 point car panneaux « Gardons nos distances » mais pas d'accotement asphalté
7. **Paysage** : 1 point car beaux paysages agricoles avec vue sur le fleuve au loin
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 0 point
9. **Dénivelé** : 2 points car quasiment plat

Total : 5 sur 16 = 31% (en rouge sur la carte)

PROPOSITION (zone 10 : Rang 3 Est et Ouest) :

- 10.1 Implanter un accotement asphalté (de 1m à 1,5m selon ce que l'emprise de la route permettra) afin de sécuriser la pratique du vélo et de faciliter grandement le partage de la route.

Zone 11 : Côte de l'Anse (0,5km)

Caractéristiques de la zone 11

- tronçon de moins de 1km (0,5km)
- axe Nord-Sud important pour la pratique du vélo
- responsabilité municipale
- limite à 50km/h
- zone résidentielle
- petite côte (montée en direction sud) près de la route du Fleuve

Caractéristiques favorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 11) :

- accotement asphalté entre 0,5m et 1,5m
- faible débit de véhicules, sauf en juillet et les samedis et dimanches entre juin et août

Caractéristiques défavorables au partage de la route et à la pratique du vélo et de la marche (zone 11) :

- une pente relativement forte à environ 5% sur une centaine de mètres pour relier (en direction Sud) la zone de la plage avec la Route 298 vers le secteur Sud du territoire.

Obstacles mineurs observés (zone 11) :

- Aucun obstacle mineur observé.

Partage de la route (zone 11) :

- deux intersections parfois difficile à traverser pour les cyclistes comme pour les automobilistes par temps d'achalandage les samedis et dimanches de beau temps et lors de la période de vacances estivales : l'intersection du Fleuve Ouest – Côte de l'Anse et l'intersection route 132 – Côte de l'Anse : le mécanisme du feu piéton que les cyclistes utilisent ne semble pas toujours fonctionner.

Analyse critère par critère de la « cyclabilité » (zone 11) :

1. **État de la chaussée** : 2 points car aucun obstacle mineur observé
2. **Largeur de chaussée** ou espace cyclable réservé : 1 point car accotement asphalté mais pas très large
3. **Débit de véhicules** : 2 points car faible débit sauf aux intersections « du Fleuve O – Côte de l'Anse » et « Côte de l'Anse – route 132 ».
4. **Vitesse des véhicules motorisés** : 1 point
5. **Vitesse des cyclistes** : N/A
6. **Infrastructures** cyclables ou favorisant le partage de la route : 1 point car accotement asphalté mais pas très large
7. **Paysage** : 1 point car vue sur le fleuve dans la descente en direction nord
8. **Accès à des services** et sites d'intérêt : 0 point
9. **Dénivelé** : 1 point car petite côte (montée en direction sud)

Total : 9 sur 16 = 56% (en jaune sur la carte)

Synthèse des propositions

Propositions (zone 1 : route du Fleuve Ouest) :

- 1.1 Accentuer la signalisation de la chaussée partagée avec des panneaux indiquant « gardons nos distances » et des pictogrammes de vélo avec flèches peints en blanc, au sol, de grandeur appréciable, c'est-à-dire sur presque toute la largeur de la voie.

COURT TERME

- 1.2 Réaménager l'intersection route du Fleuve Ouest – Route 132. **COURT TERME**

Propositions (zone 2 : route du Fleuve Ouest, devant l'Anse-aux-Coques) :

- 2.1 Accentuer la signalisation de la chaussée partagée avec des panneaux indiquant « gardons nos distances » et des pictogrammes de vélo et des flèches peints en blanc, au sol, de grandeur appréciable, c'est-à-dire sur presque toute la largeur de la voie. **COURT TERME**

- 2.2 Analyser la possibilité de transformer ce tronçon en sens unique. **COURT TERME**

- 2.3 Installer des panneaux avertissant les automobilistes stationnés de bien vérifier la présence de piétons ou de cyclistes avant de sortir de leur place de stationnement et des panneaux s'adressant aux cyclistes en direction ouest de la possibilité de recul de voitures stationnées. **COURT TERME**

- 2.4 Redemander à la Sûreté du Québec de faire respecter davantage l'interdiction de stationnement sur l'accotement asphalté près du casse-croûte et de l'intersection de la Côte de l'Anse, notamment par des contraventions.

Propositions (zone 3 : route du Fleuve Est) :

- 3.1 Accentuer la signalisation de la chaussée partagée avec des panneaux indiquant « gardons nos distances » et des pictogrammes de vélo et flèches peints en blanc, au sol, de grandeur appréciable, c'est-à-dire sur presque toute la largeur de la voie. **COURT TERME**

- 3.2 Réaménager cette zone de pelouse à l'est des boîtes aux lettres afin de faciliter le demi-tour via une traverse-cycliste avec signalisation pour les cyclistes et pour les automobilistes. **COURT TERME**

Proposition (zone 4 : Route 132, secteur Est) :

- 4.1 Demander au Ministère des Transports du Québec de balayer plus fréquemment l'accotement asphalté de ce tronçon de Route Verte et de réparer les trous dans la chaussée. **COURT TERME**

Proposition (zone 5 : route Carrier) :

- 5.1 Mettre en valeur ce tronçon de la route Carrier en implantant une signalisation en direction Sud, indiquant l'accès au Rang 2 Est et au Rang 3 Est et à la Route 132 et la possibilité de faire une boucle dans Sainte-Luce grâce à ces rares axes Nord-Sud relativement sécuritaires. **MOYEN TERME**
- 5.2 Améliorer l'état de la route Carrier par l'implantation d'un matériel (gravier) plus fin permettant la « compaction », sur quelques centaines de mètres près du viaduc de l'Autoroute 20. **MOYEN TERME**

Propositions (zone 6 : Rang 2 Est et zone 10 : Rang 3 Est et Ouest) :

- 6.1 Implanter quelques grands panneaux indiquant « gardons nos distances » de 1,5 m montrant une voiture et un cycliste côte-à-côte mais à une distance sécuritaire. **COURT TERME**
- 6.2 Implanter un accotement asphalté (de 1m à 1,5m selon ce que l'emprise de la route permettrait) afin de sécuriser la pratique du vélo et de faciliter grandement le partage de la route. **LONG TERME**

Propositions (zone 7 : rue Saint-Pierre) :

- 7.1 Transformer cet accotement asphalté (de largeur variable) en véritable bande cyclable unidirectionnelle avec signalisation au sol qui deviendrait chaussée partagée au moment où la largeur de la chaussée ne permet plus d'avoir les bandes cyclables (avec peinture au sol de très grand pictogrammes de vélo au milieu de la chaussée de chaque voie avec flèches) et panneaux signalant la chaussée partagée. **MOYEN TERME**

Propositions (zone 8 : route 298) :

- 8.1 Demander au MTQ un réaménagement de la traverse-cycliste avant la bretelle sous forme de carrés jaunes pointillés avec un panneau indiquant une traverse- cycliste, quelques mètres au Sud du passage actuel qui se trouve dans la bretelle. **COURT TERME**
- 8.2 Demander au MTQ un entretien plus régulier des accotements asphaltés, notamment un balayage du gravier et remplissage des trous dans la chaussée. **COURT TERME**

Propositions (zone 9 : Rang 2 Ouest) :

- 9.1 Planter quelques grands panneaux indiquant « Respectons nos distances » (ou panneaux indiquant la norme du 1,5 m) montrant une voiture et un cycliste côte-à-côte mais à une distance sécuritaire. **MOYEN TERME**
- 9.2 Planter un accotement asphalté (de 1m à 1,5m selon ce que l'emprise de la route permettrait) afin de sécuriser la pratique du vélo et de faciliter grandement le partage de la route. **LONG TERME**
- 9.3 Planter temporairement un radar de vitesse pour constater les vitesses des véhicules (lecteur de vitesse avec enregistreur). **COURT TERME**

Proposition (zone 10 : Rang 3 Est et Ouest) :

- 10.1 Planter un accotement asphalté (de 1m à 1,5m selon ce que l'emprise de la route permettra) afin de sécuriser la pratique du vélo et de faciliter grandement le partage de la route. **COURT TERME**

Propositions qui concernent l'ensemble du territoire :

- 11.1 Créer un comité de suivi de la mise en œuvre du plan de mobilité. **COURT TERME**
- 11.2 Améliorer le mécanisme d'inspection mensuelle des trous dans la chaussée et des plaques de gravier à balayer. **COURT TERME**
- 11.3 Réaliser une campagne de sensibilisation ciblée et récurrente concernant la vitesse des véhicules motorisés, les arrêts obligatoires, la courtoisie, les dépassements dans la voie de gauche, la priorité aux piétons et aux cyclistes, l'espace occupé par chacun... **COURT TERME**

Conclusion

Sainte-Luce aspire assurément à améliorer son réseau cyclable, avant tout sur le trajet de la Route Verte le long de la mer (route du Fleuve Ouest et route du Fleuve Est et Route 132 secteur Est), mais aussi sur le Rang 2 et sur le Rang 3 ce qui pourrait créer une sorte de réseau cyclable municipal harmonisé à celui de la Route Verte. Quelques aménagements dont il a été question dans ce plan pourraient permettre d'atteindre cet objectif. Toutefois, une sensibilisation constante devra également être réalisée afin d'améliorer les comportements favorables au partage de la route. Enfin, quelques activités ludiques à vélo auraient avantage à être organisées si on veut accentuer l'intérêt du vélo comme loisir et comme moyen de transport également.

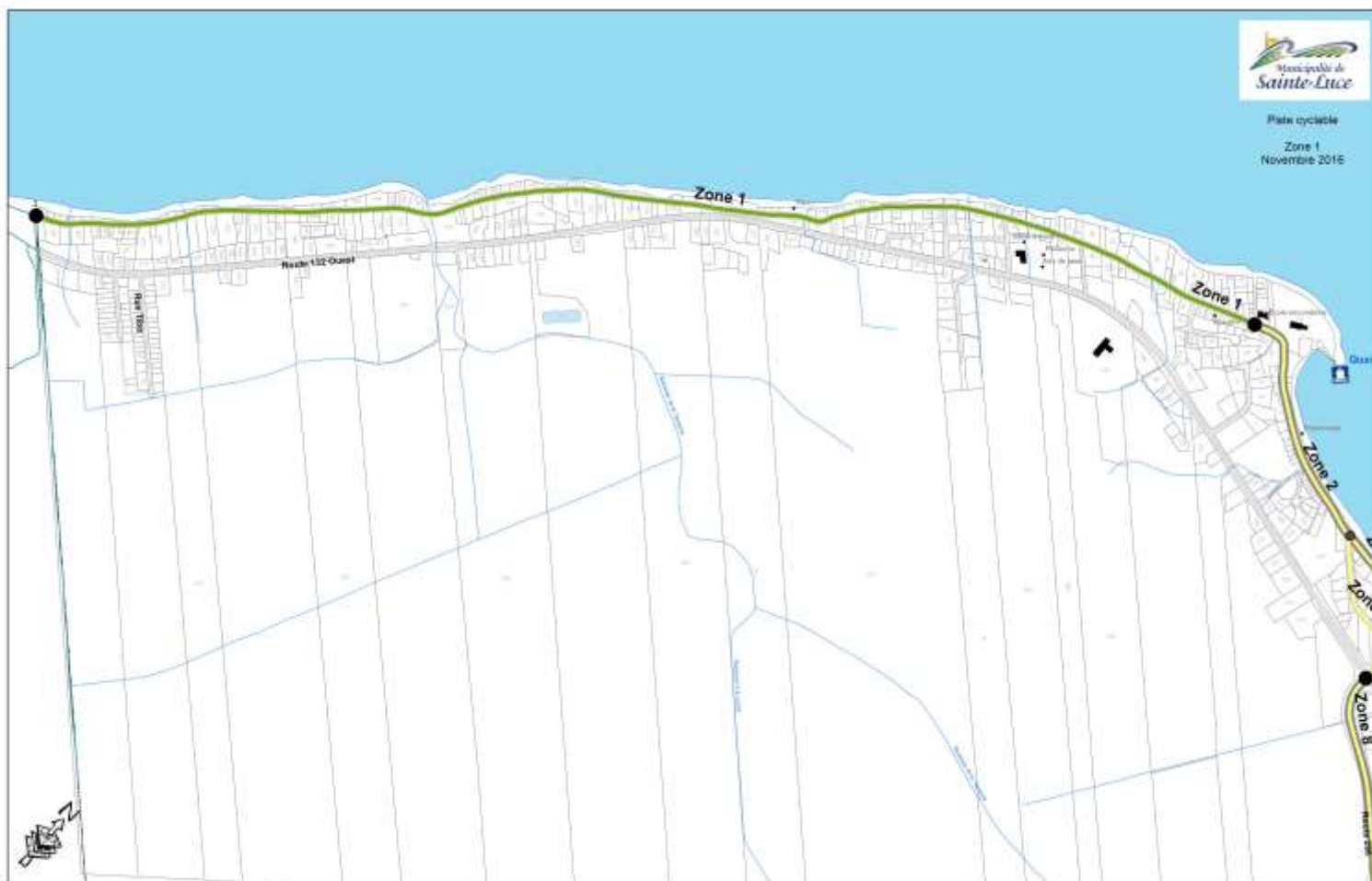
Annexe 1 : tableau synthèse des cotes pour chaque zone

Zone	Route	1.Obstacles	2.Largeur	3.Débit	4.Vitesse autos	5.Vitesse cyclistes	6.Infrastructures	7.Paysage	8.Accès à des services	9.Dénivelé	totaux	sur une possibilité de	%
Zone 1	du Fleuve Ouest	2	1	1	1	N/A	1	2	2	2	12	16	75
Zone 2	du Fleuve Ouest-Anse aux Coques	2	1	0	2	1	0	2	2	2	12	18	67
Zone 3	du Fleuve Est	2	1	2	1	N/A	1	2	1	2	12	16	75
Zone 4	132 secteur Est	0	2	0	1	N/A	1	1	1	2	8	16	50
Zone 5	Carrier-Dionne	0	1	2	1	N/A	0	1	0	1	6	16	38
Zone 6	Rang 2 Est	2	0	2	1	N/A	0	2	0	2	9	16	56
Zone 7	Saint-Pierre	2	1	1	1	1	1	1	2	2	12	18	67
Zone 8	298	1	1	1	1	N/A	1	1	2	1	9	16	56
Zone 9	Rang 2 Ouest	2	1	2	1	N/A	0	2	1	2	11	16	69
Zone 10	Rang 3 Est et Ouest	1	0	0	0	N/A	1	1	0	2	5	16	31
Zone 11	Côte de l'Anse	2	1	2	1	N/A	1	1	0	1	9	16	56
TOTAUX		16	10	13	11	2	7	16	11	19	105	180	58
sur une possibilité de		22	22	22	22	4	22	22	22	22			
%		73	45	59	50	50	32	73	50	86			

Annexe 2 : carte de l'ensemble des zones



Annexe 3 : carte de la zone 1



Annexe 4 : carte des zones 2 et 3



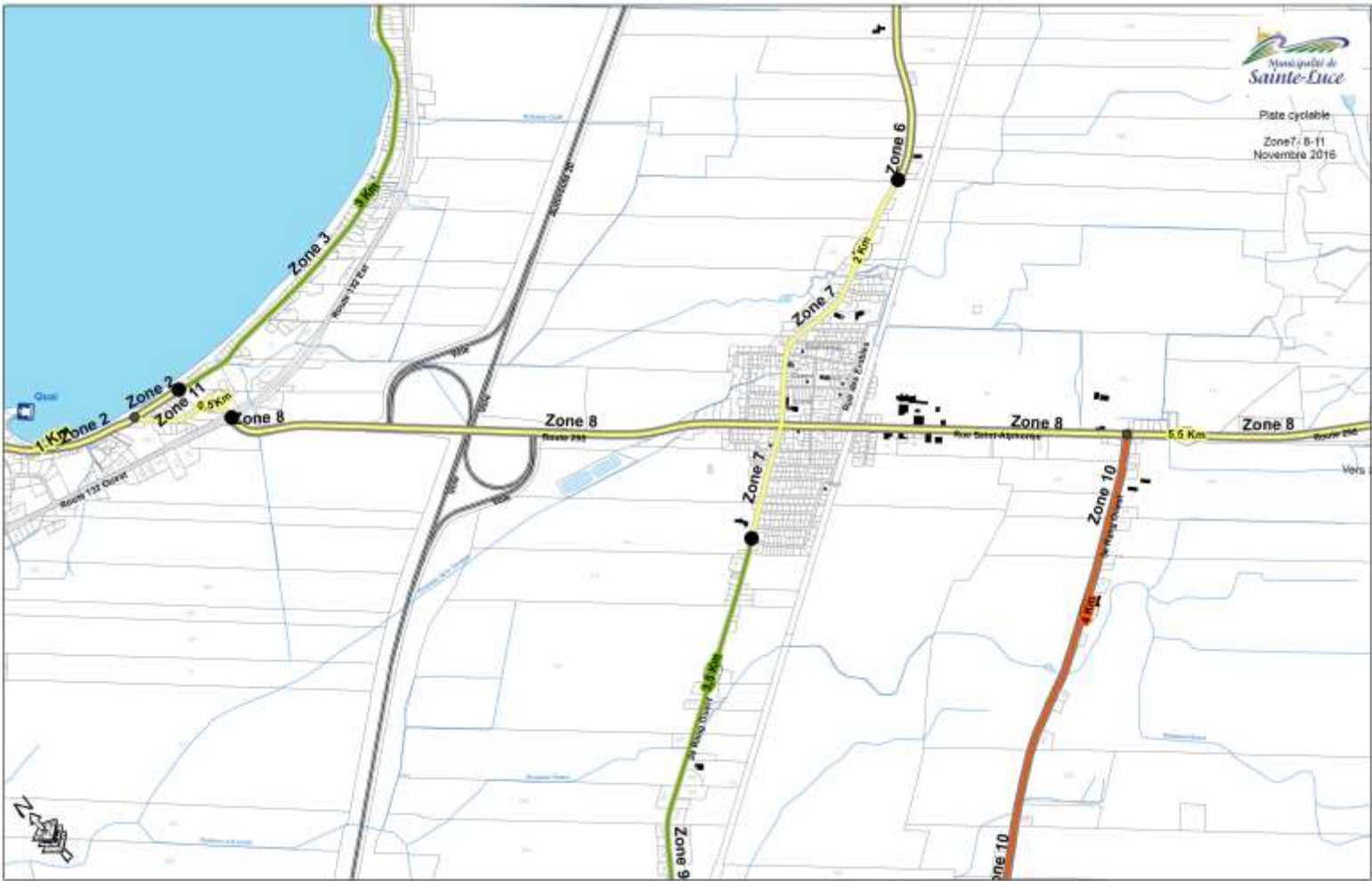
Annexe 5 : carte des zones 4, 5 et 6



Annexe 6 : carte des zones 5, 6 et 10



Annexe 7 : carte des zones 7, 8 et 11



Annexe 8 : carte des zones 9 et 10



