

# Table de concertation vélo Outaouais

Hull, 20 avril 2001

Madame Hélène Marchand  
Coordonnatrice du Secrétariat de la commission  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)  
575, rue St-Amable, bureau 2.10 (Édifrice Lomer-Gouin)  
Québec (Québec)  
G1R 6A6

152

DM14

Construction de l'axe McConnell-Laramée  
entre l'autoroute 50  
et le chemin de la Montagne  
Hull- 6211-06-0a1

Madame,

C'est avec très grand plaisir que le Table de concertation vélo Outaouais<sup>1</sup> vous soumet son mémoire dans la cadre de la deuxième partie des audiences publiques du BAPE sur l'axe McConnell-Laramée. Ce document constitue le fruit d'une réflexion collective de la part des principaux organismes outaouais représentant le monde du vélo de notre région. Précisons que les organismes membres de la Table ont donné leur accord (soit par le conseil d'administration, par le président ou par les employés) aux principaux éléments du mémoire. Certains organismes, dont l'URLSO, entérineront les énoncés du mémoire lors de leur prochaine rencontre du conseil d'administration (c.a.) ou de l'exécutif du c.a.

Les principaux intérêts de la Table de concertation vélo Outaouais dans le cadre du projet de l'axe McConnell-Laramée présenté par le MTQ sont les suivants :

- Offrir un environnement sécuritaire autant sur le plan des traumatismes non-intentionnels (par ex., accidents de véhicule motorisé impliquant un cycliste) que des traumatismes intentionnels (par ex., agressions);
- Offrir un environnement propice et convivial à la pratique du vélo pour tous les cyclistes;
- S'attarder à la fois aux cyclistes récréatifs (ceux qui se servent du vélo pour des fins récréatives) et aux cyclistes utilitaires (ceux qui se servent du vélo pour des fins de transport (par ex., se rendre au travail));
- S'attarder à la circulation des cyclistes sur le futur boulevard McConnell-Laramée, autant dans un axe nord-sud que dans un axe est-ouest.

Le mémoire ci-joint élaborera plus en détails nos préoccupations et vous présentera des recommandations dans un objectif d'amélioration du boulevard McConnell-Laramée afin de répondre aux besoins des milliers de cyclistes de la région qui seront touchés par le projet et ce tout en étant bénéfique aux conducteurs de véhicules motorisés.

N'hésitez pas à communiquer avec nous pour toute information complémentaire (819-776-7655). Espérant le tout à votre convenance, veuillez agréer, Madame, nos salutations les meilleures.

Carl Clements, Kino-Québec (pour la Table de concertation vélo Outaouais)

<sup>1</sup> Vélo plaisirs, Vélo-services, inc., Vélo-route trans-Québec, Les retraités à vélo, Unité régionale de loisir et de sport de l'Outaouais (URLSO), Programme Kino-Québec de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais

**Projet de construction de l'axe McConnell-Laramée  
entre l'autoroute 50 et le chemin de la Montagne (Hull)  
par le ministère des Transports**

**« PLANIFIER LE TRAFIC CYCLISTE,  
C'EST L'ENCOURAGER »**

**Mémoire présenté par**

La table de concertation vélo Outaouais:

- ⌘ Vélo plaisirs
- ⌘ Vélo-services inc.
- ⌘ Vélo-route trans-Québec
- ⌘ Les retraités à vélo
- ⌘ Unité régionale de loisir et de sport de l'Outaouais (URLSO)
- ⌘ Programme Kino-Québec de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais (RRSSSO)

en collaboration avec le CREDDO (dans le cadre du projet « Transport actif en Outaouais... un projet collectif »)

Rédigé par Chantal Laliberté, MICU, urbaniste (Kino-Québec, Direction de la santé publique, Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais)

Dans le cadre de la deuxième partie de l'audience publique du  
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE)

Transmis au BAPE le 20 avril 2001

## Les auteurs du mémoire

La table de concertation vélo Outaouais est une entité récemment créée afin de favoriser l'utilisation du vélo à des fins tant récréatives qu'utilitaires dans la région de l'Outaouais québécois. Elle est formée d'organisations bien implantées dans la région, dont certaines depuis plusieurs années, à savoir:

- **Vélo plaisirs**

*Vélo plaisirs est organisme fondé en 1989 et dédié à la promotion du vélo en Outaouais. Vélo plaisirs œuvre dans divers contextes de pratique du vélo, notamment le loisir, le transport et le volet récréo-touristique. L'organisme compte actuellement 300 membres. Environ 80 bénévoles participent à l'organisation des activités de Vélo plaisirs.*

- **Vélo-services, inc.**

*Vélo-services est une corporation sans but lucratif fondée en 1996 qui encadre les activités de la Vélo-patrouille bénévole (mise sur pied en 1991) et de la Maison du vélo à Hull. Appuyée par les villes de Hull et d'Aylmer, Vélo-services assure un encadrement sécuritaire aux usagers des sentiers sur le réseau cyclable des deux municipalités. Plus de 100 bénévoles participent aux activités de Vélo-services tout au long de la saison estivale.*

- **Vélo-route trans-Québec**

*Vélo-route trans-Québec est un organisme sans but lucratif mandaté par Vélo Québec pour assurer la réalisation de la Route verte en Outaouais. La Route verte est un itinéraire cyclable national de plus de 4000 km qui sillonne toutes les régions du Québec. Vélo-route trans-Québec a également comme mission de favoriser la pratique du vélo sécuritaire en Outaouais.*

- **Les retraités à vélo**

*Les retraités à vélo est un regroupement d'individus adeptes du vélo qui organise des sorties régulières et des voyages avec ses quelque 50 membres.*

- **Unité régionale de loisir et de sport de l'Outaouais (URLSO)**

*L'Unité régionale de loisir et de sport de l'Outaouais est un organisme à but non lucratif, reconnu par ses membres à titre d'organisme régional de soutien et de concertation en loisir. Composée d'environ 100 membres provenant des milieux communautaire et municipal, l'URLSO traite entre autres de plusieurs dossiers en lien avec le vélo et les sentiers cyclables en Outaouais.*

- **Programme Kino-Québec de la Régie régionale de la santé et des services sociaux de l'Outaouais**  
*Depuis 1978, Kino-Québec est le programme gouvernemental de promotion de l'activité physique. Il est géré par le Secrétariat au loisir et au sport, le ministère de la Santé et des Services sociaux et les régies régionales de la santé et des services sociaux, par l'intermédiaire de leur direction de santé publique. Le volet Outaouais de Kino-Québec traite, entre autres, de divers dossiers vélo, notamment au niveau de la promotion du transport actif par l'entremise de sa campagne « Transport actif en Outaouais... Un projet collectif ».*

Tous ces organismes précités se concertent entre autres afin de contribuer à la création d'un environnement propice à la pratique du vélo en Outaouais. Le projet McConnell-Laramée constitue le premier dossier analysé par la Table de concertation.

À ces organismes s'est joint également le Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO). Le Conseil gère présentement, en collaboration avec Kino-Québec Outaouais et la RRSSSO, un projet pilote intitulé « **Transport actif en Outaouais... un projet collectif** ». Ce projet consiste en une campagne visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre en encourageant l'utilisation des modes de transport actif - vélo, marche, patins à roues alignées, etc. - pour se rendre au travail, à l'école et à d'autres activités. La campagne cible principalement aux quatre milieux suivants: milieu municipal, milieu scolaire, milieu de travail et secteur du transport public.

## Les intérêts des auteurs par rapport au milieu touché

Les principaux intérêts de la table de concertation Vélo Outaouais dans le cadre du projet de l'axe McConnell-Laramée présenté par le MTQ sont les suivants :

- Offrir un **environnement sécuritaire** autant sur le plan des traumatismes non-intentionnels (par ex., accidents de véhicules motorisés impliquant un cycliste) que des traumatismes intentionnels (par ex., agressions);
- Offrir un **environnement propice et convivial** à la pratique du vélo à tous les cyclistes;
- S'attarder à la fois aux **cyclistes récréatifs** (ceux qui se servent du vélo pour des fins récréatives) et aux **cyclistes utilitaires** (ceux qui se servent du vélo pour des fins de transport (par ex., se rendre au travail));
- S'attarder à la **circulation des cyclistes** sur le futur boulevard McConnell-Laramée, autant dans un axe nord-sud que dans un axe est-ouest.

Il est à noter que ces quatre principes sont appuyés par chacun des organismes de la Table de concertation vélo Outaouais.

## Les opinions sur l'ensemble du projet

La création du nouveau tronçon que constitue le boulevard McConnell-Laramée vise, entre autres, à désengorger certains axes routiers existants, tout en procurant un lien plus direct pour certaines destinations.

La région de Hull-Aylmer, et plus particulièrement le secteurs du Plateau de la Capitale et du Carrefour des Brises à Hull, connaît un fort taux de développement depuis les dernières années; et nous n'en sommes qu'au début de l'expansion urbaine dans cette partie de la région. À titre d'exemple, la Ville de Hull a émis 394 permis pour des nouveaux logis en 1999 et 574 en 2000. La grande majorité de ces nouvelles constructions résidentielles se situe dans les secteurs du Plateau de la Capitale et du Carrefour des brises (ces deux secteurs sont localisés au nord de l'axe McConnell-Laramée). La Ville d'Aylmer, quant à elle, a émis 130 permis en 1999 et 156 en 2000.

En plus, on dénote l'implantation de plusieurs établissements commerciaux, dont certains sont d'intérêt régional, tels les commerces de détail à grandes surfaces (Maxi & Cie, Walmart, Moores, Yellow, Bureau en gros, etc) et les commerces de services (par ex., Star Cité (16 cinémas)). De plus, un centre de haute technologie serait sur le point de s'implanter dans ce même secteur, ce qui créerait un grand nombre d'emplois.

Ce fort accroissement de la population, ainsi que l'augmentation des divers lieux de destinations engendreront une hausse importante du nombre de déplacements pour les fins suivantes :

- Se rendre à l'école, au CEGEP, à l'université
- Se rendre au travail
- Effectuer des emplettes (épicerie et courses diverses)
- Aller voir des amis et/ou de la famille
- Se rendre à des activités récréatives et/ou de loisirs (ex.: cinéma, Parc de la Gatineau, etc.)

Plusieurs de ces déplacements sont de courte distance et pourraient ainsi facilement s'effectuer en mode de transport actif<sup>1</sup> au lieu d'utiliser des véhicules motorisés privés. Selon, un sondage, on estime qu'une voiture effectue en moyenne annuellement plus de 2000 déplacements de moins de 3 km, lesquels déplacements peuvent facilement être effectués en mode de transport actif<sup>2</sup>. Les bénéfices de la conversion vers des modes de transport actif, tant pour la collectivité que pour l'individu, seraient alors à plusieurs niveaux; en voici quelques exemples :

<sup>1</sup> Transport actif: tout mode de transport non-motorisé (ex.: vélo, marche, patins à roue alignées, etc.)

<sup>2</sup> Ça marche comme sur des roulette, p. 10.

## Les opinions sur l'ensemble du projet

La création du nouveau tronçon que constitue le boulevard McConnell-Laramée vise, entre autres, à désengorger certains axes routiers existants, tout en procurant un lien plus direct pour certaines destinations.

La région de Hull-Aylmer, et plus particulièrement le secteurs du Plateau de la Capitale et du Carrefour des Brises à Hull, connaît un fort taux de développement depuis les dernières années; et nous n'en sommes qu'au début de l'expansion urbaine dans cette partie de la région. À titre d'exemple, la Ville de Hull a émis 394 permis pour des nouveaux logis en 1999 et 574 en 2000. La grande majorité de ces nouvelles constructions résidentielles se situe dans les secteurs du Plateau de la Capitale et du Carrefour des brises (ces deux secteurs sont localisés au nord de l'axe McConnell-Laramée). La Ville d'Aylmer, quant à elle, a émis 130 permis en 1999 et 156 en 2000.

En plus, on dénote l'implantation de plusieurs établissements commerciaux, dont certains sont d'intérêt régional, tels les commerces de détail à grandes surfaces (Maxi & Cie, Walmart, Moores, Yellow, Bureau en gros, etc) et les commerces de services (par ex., Star Cité (16 cinémas)). De plus, un centre de haute technologie serait sur le point de s'implanter dans ce même secteur, ce qui créerait un grand nombre d'emplois.

Ce fort accroissement de la population, ainsi que l'augmentation des divers lieux de destinations engendreront une hausse importante du nombre de déplacements pour les fins suivantes :

- Se rendre à l'école, au CEGEP, à l'université
- Se rendre au travail
- Effectuer des emplettes (épicerie et courses diverses)
- Aller voir des amis et/ou de la famille
- Se rendre à des activités récréatives et/ou de loisirs (ex.: cinéma, Parc de la Gatineau, etc.)

Plusieurs de ces déplacements sont de courte distance et pourraient ainsi facilement s'effectuer en mode de transport actif<sup>1</sup> au lieu d'utiliser des véhicules motorisés privés. Selon, un sondage, on estime qu'une voiture effectue en moyenne annuellement plus de 2000 déplacements de moins de 3 km, lesquels déplacements peuvent facilement être effectués en mode de transport actif<sup>2</sup>. Les bénéfices de la conversion vers des modes de transport actif, tant pour la collectivité que pour l'individu, seraient alors à plusieurs niveaux; en voici quelques exemples :

<sup>1</sup> Transport actif: tout mode de transport non-motorisé (ex.: vélo, marche, patins à roue alignées, etc.)

<sup>2</sup> Ça marche comme sur des roulette, p. 10.

- **Réduction des courts déplacements effectués en véhicules motorisés = réduction de la pollution et de l'émission de gaz à effet de serre.**

Il est prouvé que les courts déplacements sont ceux qui polluent le plus, car le moteur n'a pas le temps de se réchauffer adéquatement pour réduire les émissions qui causent les gaz à effet de serre. Ainsi, en offrant un environnement accueillant et efficace pour les cyclistes, la probabilité d'augmenter les déplacements effectués par ce type d'utilisateurs du réseau routier accroît fortement. Ce transfert des déplacements effectués en véhicules motorisés vers des déplacements non-motorisés constituera donc une contribution non négligeable de la réduction des gaz à effet de serre.

De plus, l'encouragement de l'utilisation du vélo à des fins utilitaires par l'aménagement d'infrastructures adéquates permettra au promoteur du projet McConnell-Laramée (MTQ) de concrétiser une initiative importante permettant de soutenir le concept de développement durable en lien avec son propre plan régional de transport et le récent Sommet sur le transport et l'environnement, l'Outaouais à l'heure de Kyoto (mai 2000). Cette approche proactive soutenant le développement durable s'avère une étape de plus vers la réduction des gaz à effet de serre et de leur impact négatif sur les changements climatiques.

« Chaque déplacement motorisé qui est changé en un déplacement à pied ou à vélo prévient l'émission de 26 grammes d'hydrocarbures, 20 grammes de gaz carbonique et 1,6 gramme d'oxydes d'azote par personne par mille. »<sup>3</sup>

« Si la moyenne actuelle de 8% de l'ensemble des travailleurs du Canada qui se rendent au travail à pied ou à vélo passait à un niveau atteignant celui de Halifax ou d'Ottawa-Hull (en moyenne 10%), le nombre total de déplacements faits par des personnes utilisant régulièrement un véhicule motorisé tomberait d'environ 100 millions par année »<sup>4</sup>

« Se déplacer à bicyclette ou en marchant peut amoindrir quelques-uns des effets nocifs causés par l'intense motorisation, y compris la congestion de la circulation, la pollution de l'air, les bruits excessifs et la destruction de l'environnement. »<sup>5</sup>

« Les modes actifs ne provoquent pas de perturbation de l'environnement de la communauté locale, telles que le soulèvement de poussières et la génération de vibrations au sol. »<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Arguments en faveur du transport actif: Les avantages environnementaux (fiche de renseignement #2)

<sup>4</sup> Ibid

<sup>5</sup> Ibid

<sup>6</sup> Ibid

- **Réduction des effets de la pollution sur la santé** (asthme, etc.)

En utilisant des modes de transport actif, réduisant ainsi plusieurs courts déplacements qui seraient effectués en véhicules motorisés, nous générons des retombées positives sur la santé de la population. En réduisant la pollution, nous diminuons considérablement le risque pour les maladies causées par la qualité de l'air, telles l'asthme et divers autres problèmes respiratoires.

« Les effets nocifs des émissions des voitures sur la santé comprennent une plus grande susceptibilité aux infections des voies respiratoires chez les jeunes enfants et chez les personnes âgées. »<sup>7</sup>

« Une étude faite par Santé Canada a démontré qu'il existe un lien étroit entre la mortalité précoce causée par les maladies respiratoires et les particules en suspension dans l'air (c.-à-d. émissions des véhicules motorisés). »<sup>8</sup>

« Des analyses épidémiologiques démontrent qu'un pourcentage aussi élevé que 8% des décès non-accidentels au pays sont reliés à la pollution de l'air. »<sup>9</sup>

- **Augmentation du niveau d'activité de tous les groupes de la population**, grâce à la pratique d'une activité physique régulière.

Les bénéfices pour la santé de la population sont également importants, puisque l'utilisation de la bicyclette à des fins utilitaires offre des opportunités supplémentaires pour effectuer de l'activité physique régulièrement, et ce tout en combinant l'utile à l'agréable. Le vélo s'avère une activité accessible pratiquement à toutes les catégories d'âge de la population, en passant par les écoliers jusqu'aux personnes âgées.

« Près d'un résidant de l'Outaouais sur deux est sédentaire (actif trois fois ou moins par mois). »<sup>10</sup>

« Le transport actif est facilement intégré dans la vie de tous les jours lorsqu'il fait partie du temps de déplacement. »<sup>11</sup>

---

<sup>7</sup> Arguments en faveur du transport actif: Les avantages sur la santé (fiche de renseignement #1)

<sup>8</sup> Ibid

<sup>9</sup> Arguments en faveur du transport actif: Les avantages environnementaux (fiche de renseignement #1)

<sup>10</sup> Direction de la Santé publique de l'Outaouais; Cousins, M.; Courteau, J.-P.; Deschesnes, M.; Trempe, N. (1995). Et la santé dans l'Outaouais, ça va en 1992-1993 ?, Résultats régionaux de l'Enquête sociale et de santé 1992-1993, Hull, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de l'Outaouais

<sup>11</sup> Arguments en faveur du transport actif: Les avantages sur la santé (fiche de renseignement #1)

« La recherche démontre que l'activité physique, même modérée, réduit les risques de décès prématurés, de maladies coronariennes, d'obésité, de haute tension artérielle, de diabète de type II, d'ostéoporose, d'attaque, de dépression et de cancer du colon. »<sup>12</sup>

En ayant ainsi une population plus active, celle-ci sera en meilleure santé, engendrant une réduction appréciable des coûts associés à la santé. « Le *Conference Board du Canada* estime qu'une augmentation de 10% de la proportion de Canadiens qui sont physiquement actifs pourraient réaliser une économie de 102 millions \$ sur le traitement de la cardiopathie ischémique. »<sup>13</sup>

Il est cependant important de noter que les effets sur la santé des individus peuvent être altérés si la pratique du cyclisme (à des fins utilitaires comme récréatives) s'effectue dans un environnement non favorable. En effet, en l'absence d'aménagements adéquats et sécuritaires, les cyclistes peuvent être victimes de blessures, allant même jusqu'au décès, en cas d'accidents, de collisions et/ou d'agressions. Il s'avère donc primordial d'atténuer ces risques afin d'optimiser les bénéfices pour l'individu.

▪ **Augmentation du nombre d'usagers pouvant emprunter l'axe McConnell-Laramée (capacité du réseau):**

La littérature ainsi que la pratique courante sont formelles sur la capacité accrue d'un réseau routier agrémenté des infrastructures appropriées pour les cyclistes et les piétons :

« Dans les zones urbaines et à vitesse comparable, les routes peuvent accommoder de 7 à 12 fois plus de cyclistes que d'automobilistes à l'heure. Malgré les voies rapides, la bicyclette demeure deux fois plus efficace que l'automobile en raison du nombre de voyageurs qui peuvent être accommodés à l'heure sur une route de largeur comparable.

Les sentiers pédestres sont plus efficaces encore, puisqu'ils peuvent accommoder 20 fois plus de voyageurs que les voies réservées aux automobiles en trafic mixte. »<sup>14</sup>

La région de l'Outaouais connaît déjà un nombre appréciable d'utilisateurs de modes de transport non-motorisés, tel qu'en témoigne l'Enquête sur la mobilité des personnes (Outaouais 1995, MTQ) - voir **annexe A** et les données obtenues par Statistique Canada (1996) - voir **annexe B**.

---

<sup>12</sup> Ibid

<sup>13</sup> Ibid

<sup>14</sup> Ça marche comme sur des roulettes, p.10

« La recherche démontre que l'activité physique, même modérée, réduit les risques de décès prématurés, de maladies coronariennes, d'obésité, de haute tension artérielle, de diabète de type II, d'ostéoporose, d'attaque, de dépression et de cancer du colon. »<sup>12</sup>

En ayant ainsi une population plus active, celle-ci sera en meilleure santé, engendrant une réduction appréciable des coûts associés à la santé. « Le *Conference Board du Canada* estime qu'une augmentation de 10% de la proportion de Canadiens qui sont physiquement actifs pourraient réaliser une économie de 102 millions \$ sur le traitement de la cardiopathie ischémique. »<sup>13</sup>

Il est cependant important de noter que les effets sur la santé des individus peuvent être altérés si la pratique du cyclisme (à des fins utilitaires comme récréatives) s'effectue dans un environnement non favorable. En effet, en l'absence d'aménagements adéquats et sécuritaires, les cyclistes peuvent être victimes de blessures, allant même jusqu'au décès, en cas d'accidents, de collisions et/ou d'agressions. Il s'avère donc primordial d'atténuer ces risques afin d'optimiser les bénéfices pour l'individu.

▪ **Augmentation du nombre d'usagers pouvant emprunter l'axe McConnell-Laramée (capacité du réseau):**

La littérature ainsi que la pratique courante sont formelles sur la capacité accrue d'un réseau routier agrémenté des infrastructures appropriées pour les cyclistes et les piétons :

« Dans les zones urbaines et à vitesse comparable, les routes peuvent accommoder de 7 à 12 fois plus de cyclistes que d'automobilistes à l'heure. Malgré les voies rapides, la bicyclette demeure deux fois plus efficace que l'automobile en raison du nombre de voyageurs qui peuvent être accommodés à l'heure sur une route de largeur comparable.

Les sentiers pédestres sont plus efficaces encore, puisqu'ils peuvent accommoder 20 fois plus de voyageurs que les voies réservées aux automobiles en trafic mixte. »<sup>14</sup>

La région de l'Outaouais connaît déjà un nombre appréciable d'utilisateurs de modes de transport non-motorisés, tel qu'en témoigne l'Enquête sur la mobilité des personnes (Outaouais 1995, MTQ) - voir **annexe A** et les données obtenues par Statistique Canada (1996) - voir **annexe B**.

---

<sup>12</sup> Ibid

<sup>13</sup> Ibid

<sup>14</sup> Ça marche comme sur des roulettes, p.10

Le projet dans son ensemble constitue un lien routier est-ouest important. L'introduction de carrefours giratoires, agissant à titre de mesure de ralentissement de la circulation, assurera, dans la mesure où les aménagements nécessaires seront implantés, un certain niveau de qualité en ce qui concerne :

- la sécurité des automobilistes
- la sécurité des piétons
- la sécurité des cyclistes
- l'efficacité du réseau (fluidité et autre) pour les usagers de véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons
- etc.

Afin d'optimiser ces diverses composantes, la Table de concertation a dénoté, à certains endroits de cet axe routier, quelques préoccupations qui devraient être étudiées davantage. Ces items sont énumérés à la section « Les préoccupations suscitées par le projet ».

## Les préoccupations suscitées par le projet

Voici, en résumé, les principaux points retenus par la Table de concertation vélo Outaouais:

- Réseau cyclable le long de l'axe McConnell-Laramée (tronçon est-ouest):
- Réseau cyclable - accès au boulevard McConnell-Laramée par le nord et le sud
- Les carrefours giratoires
- Sécurité pour les écoliers et les cyclistes peu expérimentés
- Sécurité le long des sentiers cyclables « récréatifs »
- Conflits entre les cyclistes et les piétons aux arrêts d'autobus

Lorsque l'on regarde en détail chacune de ces préoccupations, on remarque plusieurs points non-négligeables :

### Réseau cyclable le long de l'axe McConnell-Laramée (tronçon est-ouest)

Dans l'axe est-ouest, la table de concertation vélo Outaouais a relevé certaines préoccupations concernant les aménagements pour cyclistes. Le sentier multi-fonctionnel (piétons / cyclistes / utilisateurs de patins à roues alignées, etc.) prévu en site propre (c.-à-d., aménagement en retrait de la chaussée utilisée par les véhicules motorisés) ne peut répondre adéquatement aux besoins des cyclistes utilitaires (expérimentés et moins expérimentés), ainsi qu'aux cyclistes récréatifs.

C'est pourquoi il est primordial d'effectuer des ajustements aux aménagements destinés aux cyclistes. En voici quelques exemples:

1. Maintenir la piste cyclable<sup>15</sup> proposée dans le parc de la Gatineau;
2. Aménager une bande cyclable<sup>16</sup> à même la chaussée de McConnell-Laramée. Cet aménagement est particulièrement utile pour les cyclistes se déplaçant à une vitesse supérieure à 20 km/h<sup>17</sup>; en effet, les pistes cyclables et les sentiers récréatifs et/ou multi-fonctionnels s'avèrent dangereux pour ce type de cyclistes, ainsi que pour les utilisateurs des pistes/sentiers qui circulent habituellement à plus faible vitesse.

<sup>15</sup> Pour une illustration définissant une piste cyclable, voir l'annexe K

<sup>16</sup> Pour une illustration définissant une bande cyclable, voir l'annexe K

<sup>17</sup> Vélo plaisirs compte environ 60% de ses membres dans cette catégorie de cyclistes.

3. Assurer une continuité du réseau pour les cyclistes utilitaires comme récréatifs en ajoutant les chaînons manquants, (tels qu'identifiés à la carte 1 en **annexe I**):
  - ◆ Aménagements à 90 degrés pour traverser chacune des bretelles (identifiés "1" sur la **carte 1**)
  - ◆ Lien entre la rue Laramée et la piste cyclable du Lac des Fées (identifié "3" sur la **carte 1**)
  - ◆ Tronçon de piste cyclable à partir de la rue Crémazie et en se rendant en direction est pour rejoindre la bande cyclable qui longerait le boulevard Saint-Laurent (identifié "4" sur la **carte 1**);
  - ◆ À l'ouest de l'autoroute 5 et de la voie ferrée, aménager un lien entre la piste cyclable « récréative » proposée par le MTQ (laquelle est localisée au nord du boulevard McConnell-Laramée) et la bande cyclable qui serait aménagée pour accommoder les cyclistes d'expérience se dirigeant en direction ouest (identifié "5" sur la **carte 1**).
4. Aménager une bande cyclable (il s'agit ici de faire du marquage au sol) à même la chaussée de la rue Laramée (on parle ici de la rue locale existante en secteur urbain) pour accommoder les cyclistes peu expérimentés qui désirent circuler dans un axe est-ouest sur le côté sud du boulevard McConnell-Laramée. Il est en effet peu probable que les cyclistes provenant du secteur au sud de cet axe désirent emprunter la piste récréative prévue en site propre au nord du boulevard;
5. S'assurer que la bande cyclable qui serait aménagée de chaque côté de la chaussée du boulevard McConnell-Laramée ne soit pas utilisée pour entreposer la neige, et ce afin de la laisser accessible aux utilisateurs « quatre saisons » qui deviennent de plus en plus nombreux;
6. Limiter la vitesse
7. Prévoir un accès sécuritaire au boulevard Saint-Laurent (direction est)
8. Déneiger et patrouiller tous les aménagements cyclables (bandes et pistes).

#### **Réseau cyclable - accès au boulevard McConnell-Laramée par le nord et le sud**

L'accès par les cyclistes aux sentiers prévus dans l'emprise du boulevard (tronçon urbain) au nord de la chaussée est problématique aux endroits suivants:

- Rue Richelieu
- Rue Davies

- Rue Dufferin

Il s'agit ici d'implanter les liens manquants pour se raccorder à la piste récréative localisée au nord du boulevard, tel qu'illustré à la carte 1 (annexe I).

## Les carrefours giratoires

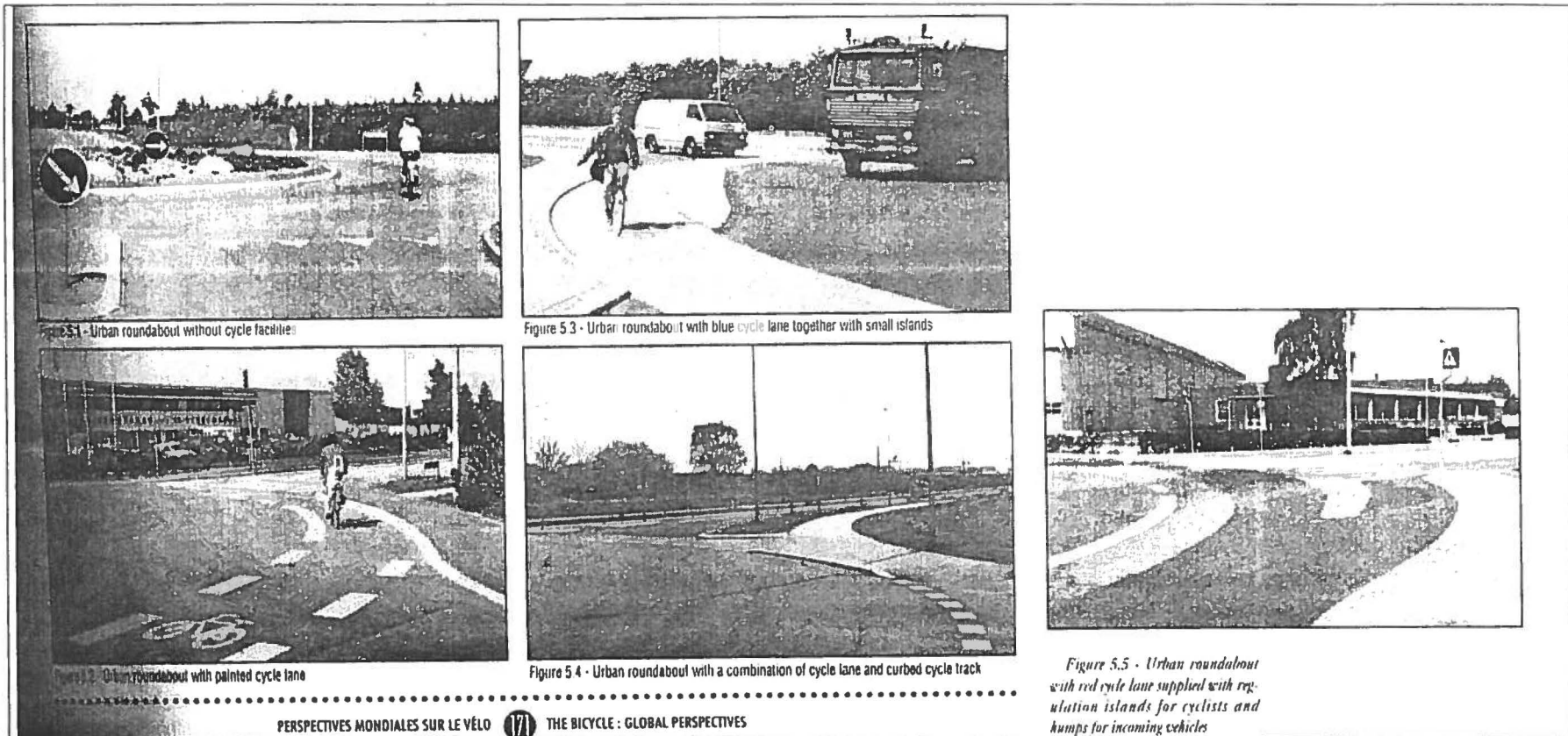
L'intégration de carrefours giratoires dans l'aménagement d'un lien routier étant pratiquement une innovation au Québec (un seul autre carrefour connu étant situé à Montréal), nous avons effectué une brève recherche auprès de différentes publications portant sur le sujet. Cette section comprend les principaux éléments que nous avons tenu à partager.

Avant de débiter les discussions, on se doit de distinguer la différence entre les ronds-points et les carrefours giratoires. Pour ce faire, le document *Roundabouts: An Informational Guide* produit par U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration distingue bien les deux types d'aménagement (ce document est disponible sur Internet - voir bibliographie). Les distinctions principales se situent comme suit:

	<b>Rond-point</b>	<b>Carrefour giratoire</b>
Contrôle de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Certains ronds-points utilisent des panneaux d'arrêt ou aucun contrôle d'arrêt, sur une ou plusieurs entrées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Des panneaux « cédez le passage » sont utilisés à toutes les entrées du carrefour giratoire. L'anneau de circulation du carrefour n'a aucune mesure de contrôle.</li> </ul>
Priorité aux véhicules circulant dans l'anneau	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Certains ronds-points requièrent que les véhicules circulant dans l'anneau cèdent le passage aux véhicules voulant s'engager dans l'anneau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les véhicules circulant dans l'anneau ont priorité sur ceux qui veulent s'engager</li> </ul>
Accès piétonnier	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Certains ronds-points permettent aux piétons d'accéder à l'îlot central (de l'anneau)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les traverses de piétons sont permises seulement sur les embranchements du carrefour giratoire, avant la ligne de céder le passage</li> </ul>
Direction de la circulation	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Certains ronds-points de quartier permettent aux véhicules qui désirent tourner à gauche de passer à gauche de l'îlot central (!)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tous les véhicules doivent circuler dans le sens anti-horaire et passer à la droite de l'îlot central</li> </ul>

Pour les fins du présent mémoire, les commentaires portent essentiellement sur le concept de carrefour giratoire et non de rond-point. À titre informatif, voici quelques exemples visuels de cinq différents carrefours giratoires (figure 1):

**FIGURE 1:** Cinq modèles de carrefours giratoires (Europe)



Depuis plusieurs années, quelques pays d'Europe, ainsi que l'Australie, la Nouvelle-Zélande et plus récemment les États-Unis, ont aménagé des carrefours giratoires.

(Note pour le lecteur: Le texte qui suit est une traduction libre de la page 121 du document *Roundabouts: An Informational Guide* )

Tous les pays européens soulignent qu'un design plus soigné des carrefours giratoires est nécessaire pour augmenter la sécurité des cyclistes. Les types de collisions de vélos dépendent des aménagements cyclables disponibles aux carrefours giratoires. S'il n'y a aucun aménagement cyclable, ou s'il y a une bande cyclable sur le pourtour de la voie de circulation de l'anneau, les collisions vont habituellement se produire entre les voitures qui s'engagent dans l'anneau et les cyclistes qui y circulent, ainsi qu'entre les voitures qui empruntent une sortie et les cyclistes qui circulent. Des enseignes mal localisées sur l'îlot de division peut aussi être un facteur à considérer. Suite à ces constats, la majorité des pays européens ont établi les politiques suivantes:

- Éviter les bandes cyclables sur le pourtour extérieur de l'anneau;
- Permettre aux cyclistes de se mêler avec la circulation des véhicules motorisés sans définir des aménagements distincts dans l'anneau (lorsque les volumes de trafic sont bas, sur les carrefours giratoires à une voie et à faible vitesse. Par ex., jusqu'à 8 000 véhicules par jour aux Pays-Bas);
- Introduire des aménagements cyclables séparés à l'extérieur de l'anneau lorsque les volumes de véhicules motorisés sont élevés. Ces aménagements croisent les entrées et les sorties à au moins une longueur de voiture à partir de la bordure extérieure de l'anneau, et sont adjacents à la traverse de piétons. Dans certains pays, les cyclistes ont priorité sur les véhicules motorisés qui s'engagent ou sortent de l'anneau, et ce particulièrement dans les zones urbaines (par ex., en Allemagne). D'autres pays préfèrent donner priorité à la circulation des véhicules motorisés en installant un panneau de signalisation indiquant aux cyclistes de céder le passage (par ex., Pays-Bas). Cette dernière solution consistant à aménager une infrastructure distincte pour les cyclistes avec priorité aux véhicules motorisés aux traverses s'avère la solution standard dans les zones rurales de la plupart des pays européens.

La vitesse est un facteur de risque fondamental pour la sécurité des cyclistes et des piétons. La vitesse typique d'un cycliste se situe entre 20 et 25 km/h, et un design qui limite la vitesse des véhicules motorisés à une valeur similaire minimisera la vitesse relative, améliorant ainsi la sécurité. Des composantes du design qui ralentissent la circulation, telles qu'un resserrement de la courbe et de la largeur de l'entrée, et un alignement radial des embranchements du carrefour, tel que dans un design urbain dense, sont considérés comme des aménagement sécuritaires pour les cyclistes.

Aux Pays-Bas, une réduction de 90% des collisions avec blessures a été relevée avec les pistes cyclables aménagées autour des carrefours, et où les cyclistes n'avaient pas la priorité aux traverses.

(Pour obtenir des modèles de prédiction des collisions, voir le document *Roundabouts: An Informational Guide*, pp.122-124).

## Sécurité pour les écoliers et les cyclistes peu expérimentés

On constate que dans le secteur urbain traversé par l'axe McConnell-Laramée, plusieurs écoliers résident de part et d'autre de ce boulevard. Certains d'entre eux, qui utilisent ou désiraient utiliser leur vélo pour se rendre à l'école, s'avèrent habituellement des utilisateurs peu expérimentés. À ce sujet, le résumé d'une conférence prononcée par M. Oskar Balsiger (de la Suisse) dans le cadre de la *Conférence Vélo mondiale: Perspectives mondiales sur le vélo* tenue à Montréal en 1992, mentionne ce qui suit:

« À l'instar des réseaux sans giratoire, ceux qui sont équipés doivent être examinés quant à leur aptitude à être utilisés par les écoliers et les enfants. Lorsque ceux-ci peuvent traverser une rue à grand trafic grâce à des feux verts sans être en « concurrence » avec d'autres usagers (véhicules qui obliquent), cette installation est généralement plus sûre qu'un giratoire. Il n'est en principe pas judicieux de combiner les deux formules si le rond-point a un diamètre de moins de 30 m. Mais il peut s'avérer nécessaire d'offrir une solution spéciale pour les piétons (et les cyclistes) dès lors qu'on aménage en giratoire un carrefour traversé par les écoliers. Indépendamment de la question des déplacements de ces derniers, les passages inférieurs bien placés pour cyclistes et piétons contribuent efficacement à encourager l'utilisation du vélo au lieu de la voiture, puisque ce mode de locomotion favorise la communication rapide entre les quartiers concernés tout en la rendant plus sûre.

Si l'aspect « encouragement du trafic à bicyclette » est secondaire, on peut assurer la sécurité des écoliers par un passage pour piétons réglé par des signaux lumineux, situé hors de la zone d'influence du giratoire et accessible aux cyclistes également. Mais malgré ce genre d'aménagements supplémentaires, il faut en tout cas tenir compte des cyclistes peu expérimentés sur les giratoires. »<sup>18</sup>

Cet extrait exprime bien l'importance pour la Table de concertation vélo Outaouais de prévoir des alternatives pour les cyclistes peu expérimentés, tels que les écoliers, afin de traverser les carrefours giratoires. La **figure 2** illustre le genre d'aménagement qui sécuriserait ce type d'utilisateur.

Ainsi, un cycliste circulant sur la bande cyclable adjacente à la surface de roulement des véhicules motorisés aurait deux options qui s'offriraient à lui à l'approche d'un carrefour giratoire:

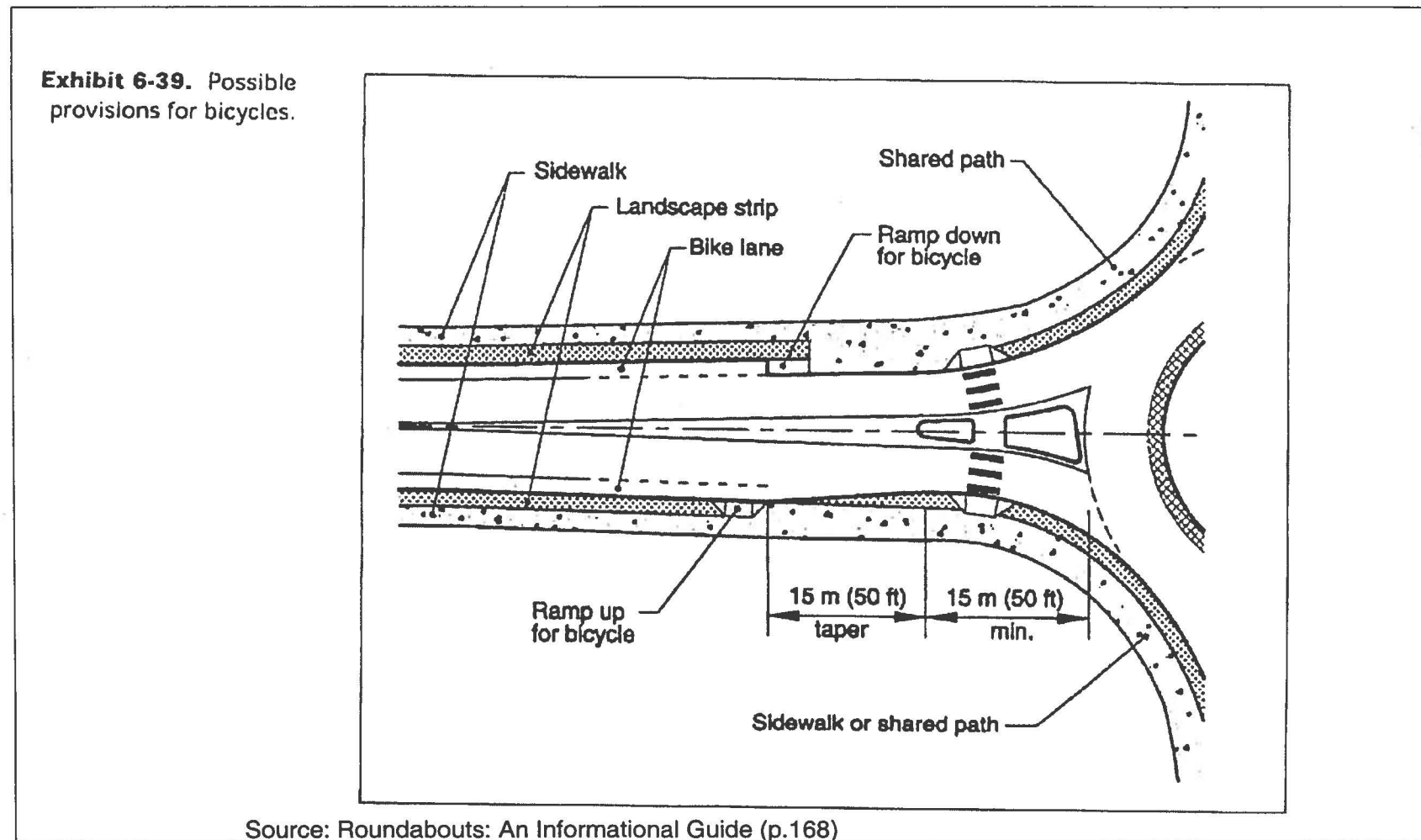
1. Il pourrait s'engager dans l'anneau en se mêlant aux véhicules motorisés; ou

---

<sup>18</sup> Conférence Vélo mondiale 1992: Perspectives mondiales sur le vélo (acte de la conférence), p.116

2. Il pourrait dévier vers la droite, en s'engageant sur une piste cyclable pavée adjacente au trottoir emprunté par les piétons; il peut alors traverser les différents embranchements du carrefour à chacune des traverses pour piétons. Cette approche nécessite un peu plus de temps de déplacement, mais s'avère beaucoup plus rassurante et sécuritaire pour le cycliste peu expérimenté et/ou en bas âge.

**Figure 2:** Aménagement cyclable recommandé à l'approche du carrefour giratoire



## **Sécurité le long des sentiers cyclables « récréatifs »**

Le sentier cyclable que le promoteur propose d'aménager en site propre et qui emprunterait un parcours sinueux à travers des aires boisées (partiellement ou en grande partie) dans le parc de la Gatineau peut s'avérer « dangereux » pour certaines catégories d'utilisateurs, soit plus particulièrement les cyclistes utilitaires voyageant seuls (les hommes comme les femmes).

La source de danger constitue principalement dans le fait que la piste étant située en retrait de la voie de circulation routière achalandée (c.-à-d., le boulevard McConnell-Laramée), le potentiel d'être victime d'actes criminels est accru. On parle ici principalement :

- D'agressions physiques et voies de faits
- D'agressions sexuelles (principalement envers les femmes et les enfants)
- De vols à la tire
- Etc.

Ces risques sont particulièrement présents :

- Avant le lever du soleil et après le coucher du soleil (particulièrement dans les zones moins éclairées)
- Durant les périodes de la journée où la piste est peu achalandée (journées pluvieuses, temps froids, tôt le matin, etc.)

Quoique ces risques sont tout à fait réels, il est également important de considérer le facteur « perception de danger » qui pourrait dissuader des cyclistes à effectuer des déplacements en vélo, les incitant ainsi à se déplacer en véhicules motorisés. C'est pourquoi il est important d'éliminer au maximum les sources d'inquiétudes concernant la sécurité des utilisateurs.

## Conflits entre les cyclistes et les piétons aux arrêts d'autobus

Puisqu'il est fort probable que des arrêts d'autobus seront prévus dans la zone urbaine le long du boulevard McConnell-Laramée, l'aménagement d'une bande cyclable devra être adaptée afin de minimiser les conflits entre les piétons entrant ou sortant de l'autobus.

En effet, une bande cyclable qui s'interposerait entre le trottoir et l'autobus qui s'arrête pour prendre ou déposer des passagers pourrait être source de collision entre les cyclistes et les piétons (**figure 3**). L'alternative permettant à l'autobus d'empiéter dans la bande cyclable pour le chargement et le déchargement de ses passagers n'est pas recommandée, puisqu'elle augmente le risque de collisions cycliste/autobus, et nécessite des arrêts fréquents de la part du cycliste.

Quelques alternatives s'offrent pour diminuer ces risques:

- Prévoir un îlot entre la descente des passagers et la bande cyclable, ou
- Offrir un aménagement permettant aux cyclistes de dévier lorsqu'un autobus est à l'arrêt; il s'agirait ici que le cycliste puisse contourner l'arrêt grâce à l'aménagement d'une piste cyclable en site propre pour éviter l'arrêt d'autobus; ou
- Aménager les arrêts d'autobus dans un «refuge», en retrait de la route (chaussée), pour laisser la voie libre aux automobilistes et au piétons

**Figure 3: Bande cyclable et arrêt d'autobus: conflits**



*Figure 6 - Conflicts Between Cyclists and Pedestrians at Bus Stops*

**Conflicts Between Cyclists and Pedestrians at Bus Stops**

There are frequent conflicts between cyclists and bus passengers on cycle tracks on urban streets with heavy bus and cycle traffic.



*Figure 7 - Conflicts Between Cyclists and Pedestrians at Bus Stops*

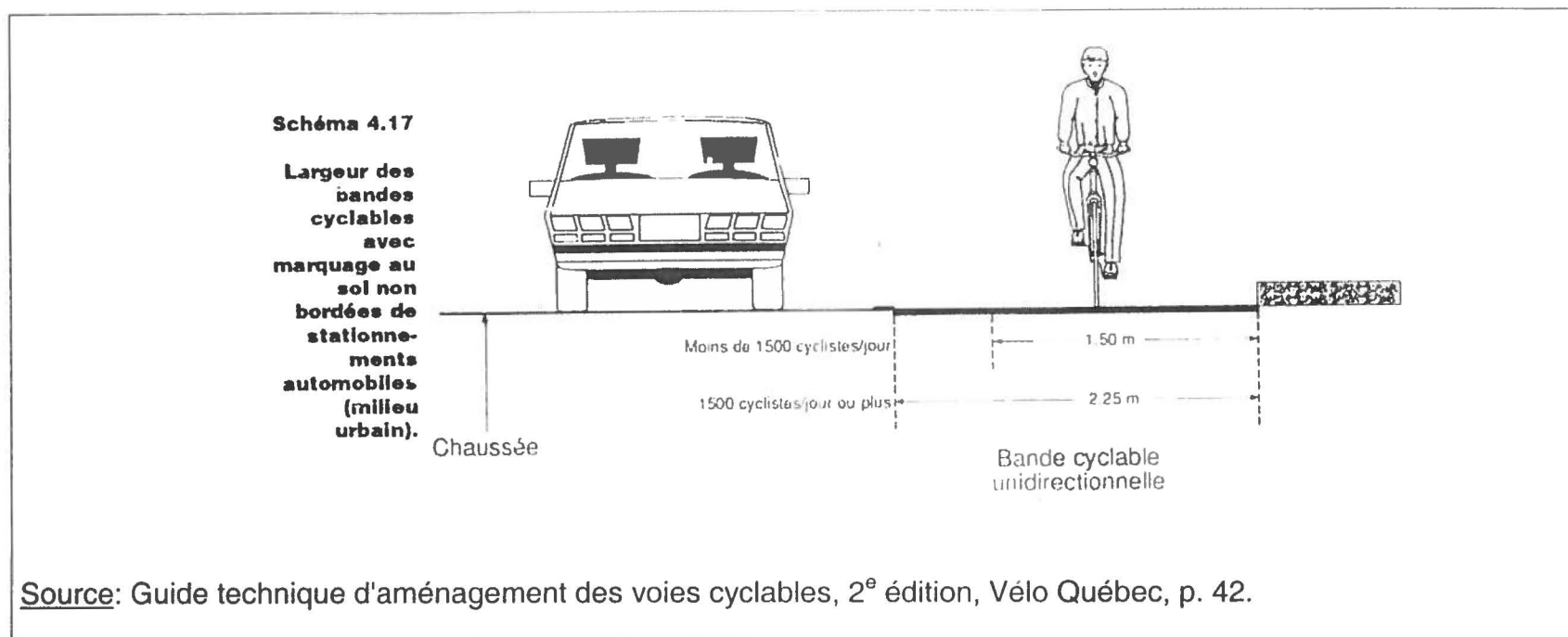
Source: Conférence Vélo mondiale 1992: Perspectives mondiales sur le vélo (actes de la conférence), p. 172

## Suggestions, commentaires et recommandations

Nous espérons avoir réussi à vous démontrer que l'aménagement d'environnements favorables à l'utilisation de modes de transport actif, et plus particulièrement de l'utilisation du vélo, engendrera des avantages non négligeables pour la qualité de l'environnement des secteurs visés par le projet de l'axe McConnell-Laramée. En résumé, voici donc nos suggestions, commentaires et recommandations, sans ordre d'importance et/ou de priorité:

1. Aménager une bande cyclable à même la chaussée de l'axe McConnell-Laramée et/ou réajuster le tracé de la piste cyclable le long de cet axe (voir tracé proposé sur les **cartes 1 et 2** ci-jointes, **annexes I et J**) afin d'encourager l'utilisation du vélo à des fins utilitaires.
2. Ne pas autoriser des limites de vitesse supérieures à 70 km/h tout le long de l'axe McConnell-Laramée (secteur urbain comme secteur non-urbain).
3. Aylmer-Hull: permettre de rouler en vélo sur la chaussée de McConnell entre la rue Vanier et le chemin de la Montagne.
4. Ne pas négliger les utilisateurs de modes de transport non-motorisés. Appliquer le dicton qui dit « Construisez et ils viendront ».
5. Arrivée au chemin de La Montagne: bifurquer la bande cyclable qui est localisée le long de la chaussée à 90 degrés avec la rampe d'accès des véhicules qui veulent s'engager sur McConnell-Laramée. Assurer une bande cyclable d'un minimum de 1,5 m (voir **figure 4**) le long du tronçon de l'axe McConnell-Laramée qui traverse le parc de la Gatineau (**carte 2, annexe J**).

**Figure 4:** Largeur minimale pour une bande cyclable



6. Étant donné le caractère novateur des carrefours giratoires, mettre sur pied une campagne de sensibilisation pour les différents utilisateurs : piétons, cyclistes et conducteurs. (par ex., à l'image de celle qui a été faite pour le projet pilote de virage à droite : annonce à la radio, dépliants, avis dans les journaux locaux, etc.)
7. Mettre également sur pied un processus d'éducation des cyclistes<sup>19</sup> et des piétons<sup>20</sup> concernant les carrefours giratoires
8. En hiver, déneiger et déglacer rapidement les trottoirs, les sentiers, les pistes et les bandes cyclables afin d'augmenter l'accès et la sécurité des piétons, cyclistes et par surcroît des automobilistes.

<sup>19</sup> Pour informations supplémentaires, voir la section 2.6.2 du document *Rounabout - An Informational Guide* traite de ce sujet

<sup>20</sup> Pour informations supplémentaires, voir la section 2.6.3 du document *Rounabout - An Informational Guide* traite de ce sujet

9. À l'intersection du chemin d'accès (nord-sud) au parc, dévier la bande cyclable pour que la traverse s'effectue à 90 degrés (voir **carte 2, annexe J**)
10. Conserver la piste cyclable proposée dans le parc; à l'accès de la promenade de la Gatineau, au sud du boulevard, offrir aux cyclistes l'opportunité de bifurquer vers la bande cyclable du boulevard (voir **carte 2, annexe J**)
11. Après le viaduc de la Promenade du Lac des Fées, permettre un accès cyclable vers le sentier du Lac des Fées (au sud du boulevard), ainsi qu'un embranchement avec la rue Laramée (pour cycliste moins expérimentés et pour les écoliers), tout en maintenant la bande cyclable sur McConnell-Laramée
12. Aménager une bande cyclable sur la rue Laramée, avec l'agencement suivant : chaussée/bande/stationnement /trottoir. Et ce des deux côtés de la rue (en prévoyant du stationnement seulement d'un côté de la rue Laramée). (voir **carte 1**)
13. Aux carrefours giratoires : Tel que démontré dans le présent document, il est primordial d'apporter une attention particulière à l'aménagement pour les cyclistes (et des piétons) à l'approche des carrefours giratoires. Il faut tout d'abord s'assurer la zone de traverse soit rapprochée des carrefours afin de minimiser les distances à parcourir. Une trop longue distance à parcourir pourrait avoir un effet dissuasif et « encourager » le cycliste peu expérimenté à s'aventurer dans le carrefour. En ce sens, la figure 2 illustre bien les recommandations de la Table de concertation vélo Outaouais :
  - ❶ la bande cyclable se termine à l'approche de l'anneau du carrefour giratoire, incitant ainsi le cycliste à s'intégrer aux véhicules motorisés et à s'engager dans l'anneau (pour les cyclistes expérimentés); ou
  - ❷ à la fin de la bande cyclable, le cycliste peut dévier sur la droite et emprunter la rampe qui lui permet d'accéder à une piste cyclable adjacente au trottoir. Cette deuxième alternative permet au cycliste peu expérimenté de traverser le carrefour giratoire de façon sécuritaire, puisqu'il utilise une piste en site propre qui n'entre pas en conflit avec les piétons; il peut également traverser les embranchements du carrefour aux traverses prévues à cet effet. Une fois qu'il a traversé le carrefour, il peut alors réintégrer, via une rampe, la bande cyclable qui est adjacente à la chaussée du boulevard.

## CONCLUSION

L'aménagement du boulevard McConnell-Laramée, avec l'intégration de plusieurs carrefours giratoires, dénote un caractère novateur puisqu'il s'agit d'un premier projet de cette envergure au Québec, et même probablement au Canada. Ainsi, il est, et sera également dans le futur, examiné, analysé, copié, etc. par nombres d'intervenants qui chercheront par le fait même à déceler ses forces et ses faiblesses.

La Table de concertation vélo Outaouais est convaincue du bien fondé de cet axe routier et du concept de l'aménagement de carrefours giratoires. Elle ne peut cependant être en faveur du projet proposé par le promoteur que si les aménagements appropriés, conviviaux et sécuritaires pour les cyclistes font partie intégrante de la réalisation de ce lien routier.

Il est indubitable qu'un effort dans ce sens de la part du promoteur aura des retombées positives pour toute la collectivité, sans oublier le mérite qui sera attribué au MTQ pour leur effort louable d'intégrer des modes de transport durables lors de l'aménagement d'un nouveau projet routier majeur. Cette initiative s'avère d'autant plus justifiée, puisqu'il est évident que de prévoir des aménagement cyclables lors du processus de planification d'un axe routier permettra de réduire considérablement les coûts d'aménagement associés à l'implantation d'infrastructures similaires quelques mois ou années après la réalisation de l'axe routier.

*Nous espérons vous avoir convaincu du bien fondé de la pertinence d'implanter des aménagements favorisant le cyclisme, et ce tant pour des fins utilitaires que pour de fins récréatives, ainsi que de l'impact de tels aménagements sur la qualité de l'environnement. Nous espérons également que ce mémoire vous aura été utile et nous vous remercions de l'attention que vous y apportez.*

*La table de concertation Vélo Outaouais*

## ANNEXES

**ANNEXE A:** Tableau synthèse - Enquête de la mobilité des personnes (Outaouais 1995, MTQ)

**ANNEXE B:** « Comment cette personne se rendait-elle habituellement au travail? » (au mois de mai)  
Population active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu de travail habituel ou n'ayant pas de lieu de travail fixe selon le mode de transport (1996), Statistiques Canada

**ANNEXE C:** Arguments en faveur du transport actif: Les avantages pour la santé (fiche de renseignements #1)

**ANNEXE D:** Arguments en faveur du transport actif: Les avantages environnementaux (fiche de renseignements #2)

**ANNEXE E:** Arguments en faveur du transport actif: La sécurité et le transport actif (fiche de renseignements #3)

**ANNEXE F:** Arguments en faveur du transport actif: Infrastructures (fiche de renseignements #4)

**ANNEXE G:** Arguments en faveur du transport actif: Les obstacles au transport actif (fiche de renseignements #5)

**ANNEXE H:** Arguments en faveur du transport actif: Les avantages économiques (fiche de renseignements #6)

**ANNEXE I:** Carte 1: Boulevard McConnell-Laramée -- Secteur urbain

**ANNEXE J:** Carte 2: Axe McConnell-Laramée -- Secteur du Parc de la Gatineau

**ANNEXE K:** Illustration d'une bande cyclable vs piste cyclable

## ANNEXE A: Tableau synthèse - Enquête mobilité des personnes (Outaouais 1995, MTQ)

Pointe AM (produits)	Capitale nationale	Terr. STO	Terr. OC Transpo	Aylmer	Hull	Gatineau	Masson- Angers	Buckingham
Nbr de déplacement								
<b>Motorisé</b>	<b>470 753</b>	<b>114 734</b>	<b>315 341</b>	<b>18 471</b>	<b>31 251</b>	<b>50 230</b>	<b>3 387</b>	<b>5 084</b>
Automobile	349 870	90 931	227 220	12 998	25 282	40 600	2 706	4 137
Conducteur	283 045	73 017	183 140	10 021	20 959	32 115	2 197	3 380
Passager	66 825	17 913	44 081	2 976	4 323	8 485	509	757
Autobus	83 074	12 468	69 914	2 727	4 740	4 596	176	114
Autres	37 809	11 335	18 207	2 747	1 229	5 034	505	833
<b>Non-motorisé</b>	<b>60 176</b>	<b>11 083</b>	<b>48 066</b>	<b>2 009</b>	<b>3 827</b>	<b>4 377</b>	<b>141</b>	<b>622</b>
Autres	1 065	126	728	21	35	109	0	0
<b>Total</b>	<b>531 994</b>	<b>125 943</b>	<b>364 135</b>	<b>20 501</b>	<b>35 114</b>	<b>54 717</b>	<b>3 528</b>	<b>5 706</b>
% non-moto. Sur total	11%	9%	13%	10%	11%	8%	4%	11%

Pointe AM (attirés)	Capitale nationale	Terr. STO	Terr. OC Transpo	Aylmer	Hull	Gatineau	Masson- Angers	Buckingham
Nbr de déplacement								
<b>Motorisé</b>	<b>463 827</b>	<b>93 224</b>	<b>352 655</b>	<b>7 263</b>	<b>49 954</b>	<b>28 623</b>	<b>1 716</b>	<b>3 869</b>
Automobile	343 536	69 787	262 487	5 360	36 774	21 847	1 494	2 653
Conducteur	277 234	56 667	211 040	4 181	29 309	18 221	1 349	2 268
Passager	66 303	13 120	51 448	1 179	7 465	3 627	145	385
Autobus	82 995	11 195	71 332	83	9 980	1 124	0	45
Autres	37 295	12 241	18 835	1 820	3 200	5 652	222	1 172
<b>Non-motorisé</b>	<b>60 408</b>	<b>11 195</b>	<b>47 689</b>	<b>1 942</b>	<b>4 231</b>	<b>4 297</b>	<b>123</b>	<b>599</b>
Autres	1 051	209	801	0	54	132	0	0
<b>Total</b>	<b>525 285</b>	<b>104 628</b>	<b>401 145</b>	<b>9 205</b>	<b>54 239</b>	<b>33 052</b>	<b>1 839</b>	<b>4 468</b>
% non-moto. sur	12%	11%	12%	21%	8%	13%	7%	13%

total

24 heures (produits)	Capitale nationale	Terr. STO	Terr. OC Transpo	Aylmer	Hull	Gatineau	Masson-Angers	Buckingham
<b>Nbr de déplacement</b>								
<b>Motorisé</b>	<b>2 160 229</b>	<b>467 642</b>	<b>1 565 149</b>	<b>59 761</b>	<b>169 531</b>	<b>189 057</b>	<b>10 562</b>	<b>20 565</b>
Automobile	1 816 387	408 856	1 294 855	51 314	143 255	169 981	9 619	18 264
Conducteur	1 413 149	315 637	1 007 397	39 050	111 023	130 376	7 628	14 538
Passager	403 238	93 219	287 458	12 264	32 232	39 606	1 991	3 726
Autobus	259 128	32 836	226 463	3 700	20 243	8 054	198	213
Autres	84 715	25 951	43 831	4 747	6 034	11 021	745	2 087
<b>Non-motorisé</b>	<b>326 401</b>	<b>62 034</b>	<b>257 510</b>	<b>10 065</b>	<b>24 914</b>	<b>22 466</b>	<b>1 048</b>	<b>3 127</b>
Autres	4 983	1 060	3 653	70	195	424	35	0
<b>Total</b>	<b>2 491 614</b>	<b>530 737</b>	<b>1 826 311</b>	<b>69 896</b>	<b>194 640</b>	<b>211 947</b>	<b>11 645</b>	<b>23 692</b>
<b>% non-moto. sur total</b>	<b>13%</b>	<b>12%</b>	<b>14%</b>	<b>14%</b>	<b>13%</b>	<b>11%</b>	<b>9%</b>	<b>13%</b>

24 heures (attirés)	Capitale nationale	Terr. STO	Terr. OC Transpo	Aylmer	Hull	Gatineau	Masson-Ang	Buckingham
<b>Nbr de déplacement</b>								
<b>Motorisé</b>	<b>463 827</b>	<b>93 224</b>	<b>352 655</b>	<b>7 263</b>	<b>49 954</b>	<b>28 623</b>	<b>10 564</b>	<b>20 507</b>
Automobile	343 536	69 787	262 487	5 360	36 774	21 847	9 588	18 139
Conducteur	277 234	56 667	211 040	4 181	29 309	18 221	7 584	14 493
Passager	66 303	13 120	51 448	1 179	7 465	3 627	2 004	3 646
Autobus	82 995	11 195	71 332	83	9 980	1 124	267	213
Autres	37 295	12 241	18 835	1 820	3 200	5 652	709	2 155
<b>Non-motorisé</b>	<b>60 408</b>	<b>11 195</b>	<b>47 689</b>	<b>1 942</b>	<b>4 231</b>	<b>4 297</b>	<b>1 023</b>	<b>3 146</b>
Autres	1 051	209	801	0	54	132	35	0

<b>Total</b>	<b>525 285</b>	<b>104 628</b>	<b>401 145</b>	<b>9 205</b>	<b>54 239</b>	<b>33 052</b>	<b>11 622</b>	<b>23 653</b>
<b>% non-moto. sur total</b>	<b>12%</b>	<b>11%</b>	<b>12%</b>	<b>21%</b>	<b>8%</b>	<b>13%</b>	<b>9%</b>	<b>13%</b>

## ANNEXE B: « Comment cette personne se rendait-elle habituellement au travail? » (au mois de mai)

Population active occupée de 15 ans et plus ayant un lieu de travail habituel ou n'ayant pas de lieu de travail fixe selon le mode de transport (1996), Statistiques Canada

	Québec	Outaouais	Outaouais urbain (CUO)	Hull	Aylmer	Gatineau	Buckingham	Masson- Angers	Collines-de- l'Outaouais	Pontiac	Dom. des Forestiers	Vallée-de- la-Lièvre	Petite- Nation
Hommes	1592540	70415	52710	14415	8375	25475	2425	2020	5665	3800	3290	6660	2735
Femmes	1316185	62275	47725	13990	7470	22520	2150	1595	5070	2365	2750	5275	2100
Total	2908725	132690	100435	28405	15845	47995	4575	3615	10735	6165	6040	11935	4835
À pied (hommes)	98440	2890	1925	990	215	560	85	75	85	175	265	365	225
À vélo (hommes)	21850	1395	1245	535	235	445	20	10	35	65	10	55	20
Non-motorisé (h)	120290	4285	3170	1525	450	1005	105	85	120	240	275	420	245
À pied (femmes)	116925	3530	2550	1195	375	665	245	70	105	200	285	405	305
À vélo (femmes)	7275	335	285	130	35	100	10	10	10	15	10	30	10
Non-motorisé (f)	124200	3865	2835	1325	410	765	255	80	115	215	295	435	315
À pied (total)	215365	6420	4475	2185	590	1225	330	145	190	375	550	770	530
À vélo (total)	29125	1730	1530	665	270	545	30	20	45	80	20	85	30
Non-motorisé (t)	244490	8150	6005	2850	860	1770	360	165	235	455	570	855	560
% à pied (h)	6,2%	4,1%	3,7%	6,9%	2,6%	2,2%	4%	4%	2%	4,6%	8,1%	5,5%	8%
% à vélo (h)	1,4%	2,0%	2,4%	3,7%	2,8%	1,7%	1%	0%	1%	1,7%	0,3%	0,8%	1%
% non-motorisé (h)	7,6%	6,1%	6,0%	10,6%	5,4%	3,9%	4%	4%	2%	6,3%	8,4%	6,3%	9%
% à pied (f)	8,9%	5,7%	5,3%	8,5%	5,0%	3,0%	11%	4%	2%	8,5%	10,4%	7,7%	15%
% à vélo (f)	0,6%	0,5%	0,6%	0,9%	0,5%	0,4%	0%	1%	0%	0,6%	0,4%	0,6%	0%
% non-motorisé (f)	8,4%	6,1%	6,0%	10,0%	5,4%	3,7%	8%	5%	2%	7,4%	9,4%	7,2%	12%
% à pied (total)	7,4%	4,8%	4,5%	7,7%	3,7%	2,6%	7%	4%	2%	6,1%	9,1%	6,5%	11%
% à vélo (total)	1,0%	1,3%	1,5%	2,3%	1,7%	1,1%	1%	1%	0%	1,3%	0,3%	0,7%	1%

% non-motorisé  
(1)

8,4%

6,1%

6,0%

10,0%

5,4%

3,7%

8%

5%

2%

7,4%

9,4%

7,2%

12%

## ANNEXE C:

# Arguments en faveur du transport actif

Fiche de #1  
renseignements

Automne 2000

## LES AVANTAGES POUR LA SANTÉ :

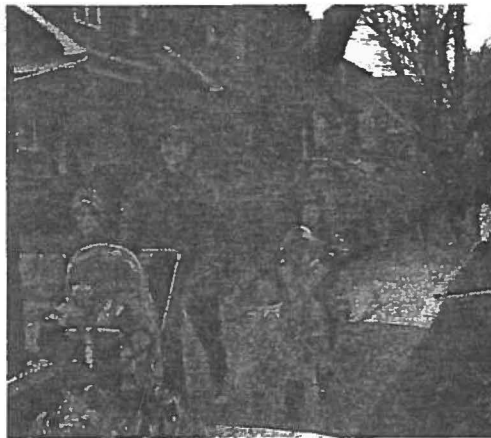
### Saviez-vous que :

- 2/3 des enfants et jeunes canadiens ne sont pas assez actifs pour établir une fondation solide pour l'avenir de leur santé et de leur bien-être;

*Institut canadien de la recherche sur la condition physique et le mode de vie, 1997)*

- En ce moment, 63 % des Canadiens ne sont pas assez actifs pour bénéficier des avantages associés à l'activité physique quotidienne;
- (Health Canada & Canadian Society for Exercise Physiology, 1998)*

- 1/4 des enfants canadiens font de l'embonpoint, et cette proportion va en augmentant. Le maintien d'un poids adéquat est l'un des avantages de l'activité physique régulière;
- Plus de vigueur, une meilleure estime de soi et une sensation de bien-être découlent d'une bonne santé physique et contribuent à leur tour à des relations plus saines et plus heureuses et à une meilleure productivité au travail et à l'école;
- Le transport actif est facilement intégré dans la vie de tous les jours



*La vie active et le transport actif mènent à une meilleure santé pour tous.*

- lorsqu'il fait partie du temps de déplacement;
- La vie active mène à une réduction des coûts de soins de la santé car les gens actifs sont en meilleure forme;
- La recherche démontre que l'activité physique, même modérée, réduit les risques de décès prématuré, de maladies coronariennes, d'obésité, de haute tension artérielle, de diabète de type II, d'ostéoporose, d'attaque, de dépression et de cancer du colon;
- Le Conference Board du Canada estime qu'une augmentation de 10 % de la proportion des Canadiens qui sont physiquement actifs pourrait réaliser une économie annuelle de \$102 millions sur le traitement de la cardiopathie ischémique;
- Le transport actif (marche, vélo, etc.) peut aider à faire diminuer le nombre de déplacements quotidiens en voiture,

réduisant ainsi les émissions de gaz d'échappement dans l'atmosphère;

- Les effets nocifs des émissions des voitures sur la santé comprennent une plus grande susceptibilité aux infections des voies respiratoires chez les jeunes enfants et chez les personnes âgées;
- Une étude faite par Santé Canada a démontré qu'il existe un lien étroit entre la mortalité précoce causée par les maladies respiratoires et les particules en suspension dans l'air (c.-à-d. émissions des véhicules motorisés).

Pour de plus amples renseignements:



**Vert l'action**

Programme sur la vie active et l'environnement

30, rue Stewart  
C.P. 450, Station A  
Ottawa, ON K1N 6N5  
1-888-822-2848

[www.vertlaction.ca](http://www.vertlaction.ca)  
Courriel: [info@goforgreen.ca](mailto:info@goforgreen.ca)

## Arguments en faveur du transport actif

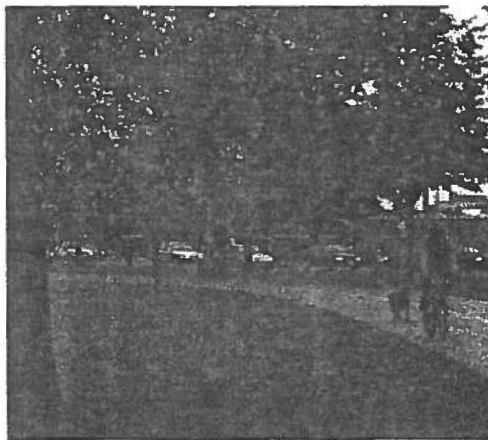
Fiche de renseignements #2

Automne 2000

### AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX :

#### Saviez-vous que :

- Le transport actif peut contribuer à l'engagement national et global envers la prévention de la pollution et la réduction des émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique et du réchauffement de la planète;
- Au Canada, le nombre de voitures par 1 000 personnes a doublé depuis 1960; (Transports Canada, 1997)
- Le nombre de voitures sur les routes a augmenté graduellement, ainsi que les distances parcourues et la fréquence des déplacements. Le résultat est que les émissions de gaz carbonique ont augmenté dans l'ensemble, malgré le fait que les émissions produites par chaque véhicule aient diminuées;
- Si la moyenne actuelle de 8 % de l'ensemble des travailleurs du Canada qui se rendent au travail à pied ou à vélo



La vie active et le transport actif aident à protéger, rehausser ou restaurer l'environnement.

- passait à un niveau atteignant celui de Halifax ou d'Ottawa - Hull (en moyenne 10 %), le nombre total de déplacements faits par des personnes utilisant régulièrement un véhicule motorisé tomberait d'environ 100 millions par année;
- Chaque déplacement motorisé qui est changé en un déplacement à pied ou à vélo prévient l'émission de 26 grammes d'hydrocarbures, 20 grammes de gaz carbonique et 1,6 gramme d'oxydes d'azote par personne, par mille;
- Des analyses épidémiologiques démontrent qu'un pourcentage aussi élevé que 8 % des décès non-accidentels au pays sont reliés à la pollution de l'air;
- Par définition, vu que les modes de transport actifs tels que la marche, le vélo et le patin à roues alignées ne produisent aucune

émission, ceux-ci sont des modes de transport entièrement non-polluants;

- Se déplacer à bicyclette ou en marchant peut amoindrir quelques-uns des effets nocifs causés par l'intense motorisation, y compris la congestion de la circulation, la pollution de l'air, les bruits excessifs, et la destruction de l'environnement;
- Les modes actifs ne provoquent pas de perturbation de l'environnement de la communauté locale, telles que le soulèvement de poussières et la génération de vibrations du sol.

Pour de plus amples renseignements:



**Vert l'action**

Programme sur la vie active et l'environnement

30, rue Stewart  
C.P. 450, Station A  
Ottawa, ON K1N 6N5  
1-888-822-2848

www.vertlaction.ca  
Courriel: info@goforgreen.ca

## Arguments en faveur du transport actif

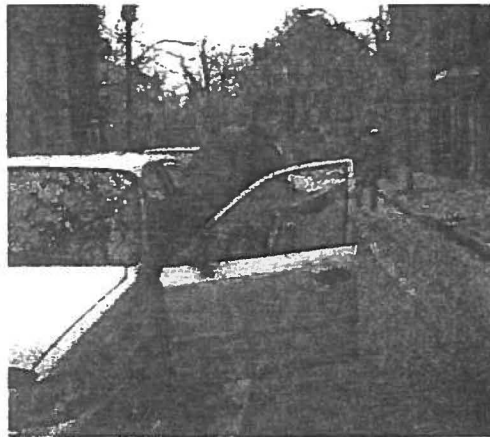
Fiche de #3  
renseignements

Automne 2000

### LA SÉCURITÉ ET LE TRANSPORT ACTIF :

#### Saviez-vous que :

- Le transport actif mène à une réduction de la criminalité et à la promotion d'un plus grand sentiment de sécurité personnelle et familiale dans la communauté, grâce à une plus grande présence de « yeux » dans la rue, avec des gens à pied, à vélo ou autrement actifs dans le quartier;
- Un plus grand achalandage sur la rue aide à prévenir la criminalité et aussi à transmettre aux voisins et aux habitants du quartier le sentiment et l'assurance qu'ils ne sont pas seuls, et qu'en cas de nécessité, l'aide n'est jamais bien loin;
- Un changement de mode de transport allant de l'usage d'un véhicule privé à un mode actif peut aider à réduire le nombre d'accidents impliquant des véhicules motorisés. En 1995, les accidents de véhicules motorisés ont tué 3 347 personnes au Canada



La vie active et le transport actif dépendent d'infrastructures qui favorisent la sécurité.

(une moyenne de 10 personnes par jour ou l'équivalent annuel de l'écrasement de 10 avions jumbo-jet) et ont blessé 241 800 personnes (ce qui représente à peu près la population du grand Victoria). De 1986 à 1995, un total de 5 179 piétons ont été tués par des véhicules motorisés et 157 703 piétons ont été blessés; (Transports Canada, 1995)

- Les données pour les États-Unis portent à croire que les modes actifs sont plus sécuritaires que ceux impliquant des véhicules motorisés:
  - Décès résultant d'accidents de la circulation impliquant des cyclistes et taux par 100 000 (1995): 783 décès au total, un taux de 0,30;
  - Décès résultant d'accidents de la circulation impliquant des piétons et taux par 100 000 (1995): 935 décès au total, un taux de 2,26;

- Décès résultant d'accidents de la circulation impliquant des véhicules motorisés et taux par 100 000 (1995): 42 452 décès au total et taux de 16,16.

*National Center for Injury  
Prevention, U.S.*

- Huit Canadiens sur dix (82 %) appuient soit fortement (58 %) ou quelque peu (24 %) des dépenses supplémentaires en faveur de voies cyclables et de sentiers dans leur communauté, et ce afin que les rues soient plus sécuritaires pour les cyclistes, les automobilistes et les piétons. Les plus petites communautés avaient tendance à être moins en faveur de telles dépenses.

*(Environics, 1998)*

Pour de plus amples renseignements:



**Vert l'action**  
Programme sur la vie active et l'environnement

30, rue Stewart  
C.P. 450, Station A  
Ottawa, ON K1N 6N5  
1-888-822-2848

[www.vertlaction.ca](http://www.vertlaction.ca)  
Courriel: [info@goforgreen.ca](mailto:info@goforgreen.ca)

## Arguments en faveur du transport actif

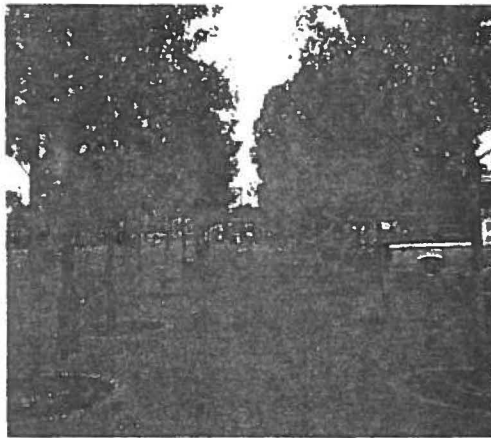
Fiche de #4  
renseignements

Automne 2000

### INFRASTRUCTURES:

#### Saviez-vous que :

- Dans les quartiers de conception traditionnelle à utilisation du sol dense, où l'on retrouve, côte à côte, des résidences, des entreprises et des magasins, on remarque une plus grande proportion de cyclistes et de gens à pied;
- Un changement vers des modes actifs incite une utilisation du sol plus dense en milieu urbain et exige moins d'espace pour les routes et les terrains de stationnement;
- Un changement vers le transport actif entraîne une réduction des dépenses publiques pour d'opéreuses infrastructures routières visant à accommoder des modes motorisés;
- En milieu urbain, une chaussée peut accommoder, à l'heure, 7 à 12 fois plus de personnes à bicyclette, comparativement à une automobile circulant à la même vitesse;
- Des sentiers pour piétons sont même plus efficaces; ils peuvent accommoder 20 fois le volume/heure



*Des infrastructures adéquates inciteront tout le monde à s'impliquer dans le transport actif et à adopter un style de vie actif.*

- des voitures en circulation mixte. Plus le nombre de déplacements qui sont effectués à vélo ou à pied sera grand, plus le flot du trafic sera efficace et moins grande sera la demande pour de coûteux investissements en infrastructures routières et pour l'entretien des voitures privées et du système de transport public;
- On estime que le coût de la congestion du trafic en Ontario atteindra 6,4 milliards de dollars annuellement à compter de 2001. Des changements de modes qui évitent l'usage des véhicules motorisés peuvent restreindre ou réduire la demande pour de nouvelles infrastructures en transport;
- La grande majorité des Canadiens voudraient idéalement marcher (82 %) et/ou se déplacer à bicyclette (66 %) plus qu'ils ne le font présentement. En fait, 70 % des Canadiens reconnaissent fortement (46 %)

ou quelque peu (24 %) que s'il existait une voie cyclable leur permettant de se rendre à leur lieu de travail en moins de 30 minutes à un rythme confortable, ils l'utiliseraient définitivement;

*(Environics 1998)*

- Au Canada, la distance moyenne à parcourir en région métropolitaine pour se rendre au travail était de 7,4 km en 1996;
- Dans les quartiers résidentiels, les infrastructures de transport actif (ex. voies pour piétons ou cyclistes), sont appréciées des résidents. Un environnement favorisant la marche et le vélo est également un bon outil de marketing pour les développeurs.

Pour de plus amples renseignements:



**Vert l'action**  
Programme sur la vie active et l'environnement

30, rue Stewart  
C.P. 450, Station A  
Ottawa, ON K1N 6N5  
1-888-822-2848

[www.vertlaction.ca](http://www.vertlaction.ca)  
Courriel: [info@goforgreen.ca](mailto:info@goforgreen.ca)

## Arguments en faveur du transport actif

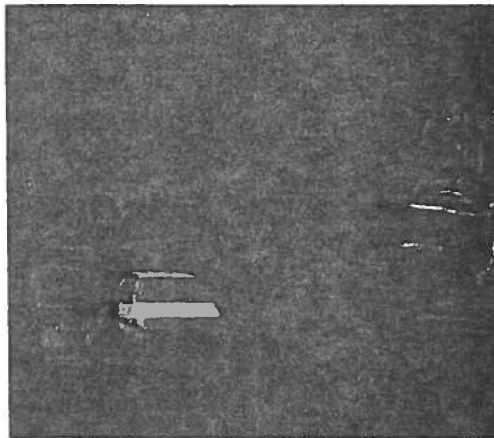
Fiche de #5  
renseignements

Automne 2000

### OBSTACLES AU TRANSPORT ACTIF :

#### Saviez-vous que :

- Une étude canadienne sur les obstacles à l'activité physique démontre une gamme de facteurs significatifs. Il y a neuf obstacles qui sont clairement plus important pour les Canadiens sédentaires :  
1. manque de motivation; 2. manque d'aptitudes; 3. manque d'énergie; 4. crainte de se blesser; 5. problèmes de gardiennage d'enfants; 6. maladie à long terme; 7. sentiment inconfortable; 8. manque d'endroits sécuritaires; 9. manque d'encouragement;  
*(Environics, 1998)*
- Le type d'aménagement et la configuration de la communauté dans laquelle on vit peuvent être un obstacle. Par exemple, dans les banlieues, les distances entre les activités sont plus grandes, les routes sont plus intimidantes à cause de la vitesse plus élevée de la circulation, et la configuration des rues crée un obstacle physique à la marche et au vélo;



*La constante dépendance envers les véhicules motorisés a créé une réticence à utiliser des moyens de transport actifs.*

- Les conditions atmosphériques sont davantage un obstacle pour les cyclistes que pour les piétons. Cependant, les trois pays qui ont la plus grande participation de cyclistes sont des pays nordiques: les Pays-Bas, le Danemark et la Finlande. En Finlande, le courrier est distribué à bicyclette, sauf lorsque la température descend à moins 200 Celsius;
- Parmi les facteurs pouvant influencer l'attrait relatif ou le côté pratique des modes de transport actifs il y a :
  - L'âge de l'individu, son état de santé et toute restriction physique;
  - La topographie régionale et les conditions géophysiques;
  - Le genre de circulation local (volume, vitesse, rythme);
  - La forme urbaine (empêchements, obstacles).

- Alors que les voitures sont de plus en plus légères, qu'elles ont un meilleur rendement énergétique et qu'elles polluent moins, le nombre sans cesse croissant de véhicules sur les routes réduit les avantages que procurent les améliorations technologiques et augmente l'impression que la sécurité routière est réduite pour les cyclistes et les piétons;
- Le manque de formation des conducteurs et le manque d'acceptation d'un système de modes de transport actifs ont un effet significatif sur le niveau de confort des cyclistes et des piétons.

Pour de plus amples renseignements:



**Vert l'action**

Programme sur la vie active et l'environnement

30, rue Stewart  
C.P. 450, Station A  
Ottawa, ON K1N 6N5  
1-888-822-2848

[www.vertlaction.ca](http://www.vertlaction.ca)  
Courriel: [info@goforgreen.ca](mailto:info@goforgreen.ca)

## Arguments en faveur du transport actif

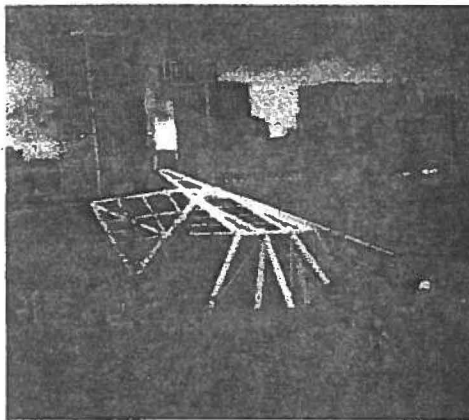
Fiche de renseignements #6

Automne 2000

### AVANTAGES ÉCONOMIQUES:

#### Saviez-vous que :

- Le mode de transport ayant le plus haut rendement énergétique et étant le plus économique est l'énergie musculaire;
- Le coût annuel des accidents de véhicules motorisés privés en milieu urbain, de la pollution, de la congestion, du stationnement, des routes et des terrains, non couvert par les usagers, est de \$26,5 milliards; (Victoria Transport Policy Institute, 1996).



Le transport actif est plus économique que les modes de transport motorisés.

- Au Canada, les coûts environnementaux du transport sont estimés à \$14 à \$36 milliards par année; (Transports Canada, 1997)
- Une réduction des coûts de transport personnels et familiaux (investissement initial et entretien) pour les déplacements quotidiens est le résultat d'un changement vers des modes de transport actifs, que ce soit pour se rendre au travail, à l'école, pour les courses quotidiennes ou pour les

- activités récréatives et de loisir;
- Sur les lieux de travail, le transport actif mène à une réduction des coûts associés aux aménagements de stationnement pour les employés et les visiteurs;
- Une réduction des dépenses publiques et des coûts socio-économiques qui sont reliés aux blessures et décès subis lors d'accidents de véhicules motorisés est le résultat d'un changement vers le transport actif;
- Le transport actif améliore l'efficacité du système de transport. La congestion peut être réduite en aménageant des accotements pavés pour les cyclistes, à un coût de \$50 000 à \$100 000 par km ou par des sentiers pavés à un coût de \$250 000 plutôt que d'élargir une artère urbaine de deux voies à quatre, ce qui coûte approximativement \$1,3 million / km;

- Réduire le bruit augmente la valeur de la propriété dans les quartiers résidentiels, particulièrement si le bruit de l'heure de pointe du matin est amoindri;
- Investir dans un changement modal vers le transport actif, et l'encourager, peut stimuler le développement économique de plusieurs façons, y compris la relance économique du centre-ville, des sentiers ruraux et urbains, le tourisme, et la création d'emplois dans les entreprises qui offrent des services reliés aux modes de transport actifs, tels que le vélo.

Pour de plus amples renseignements:



**Vert l'action**

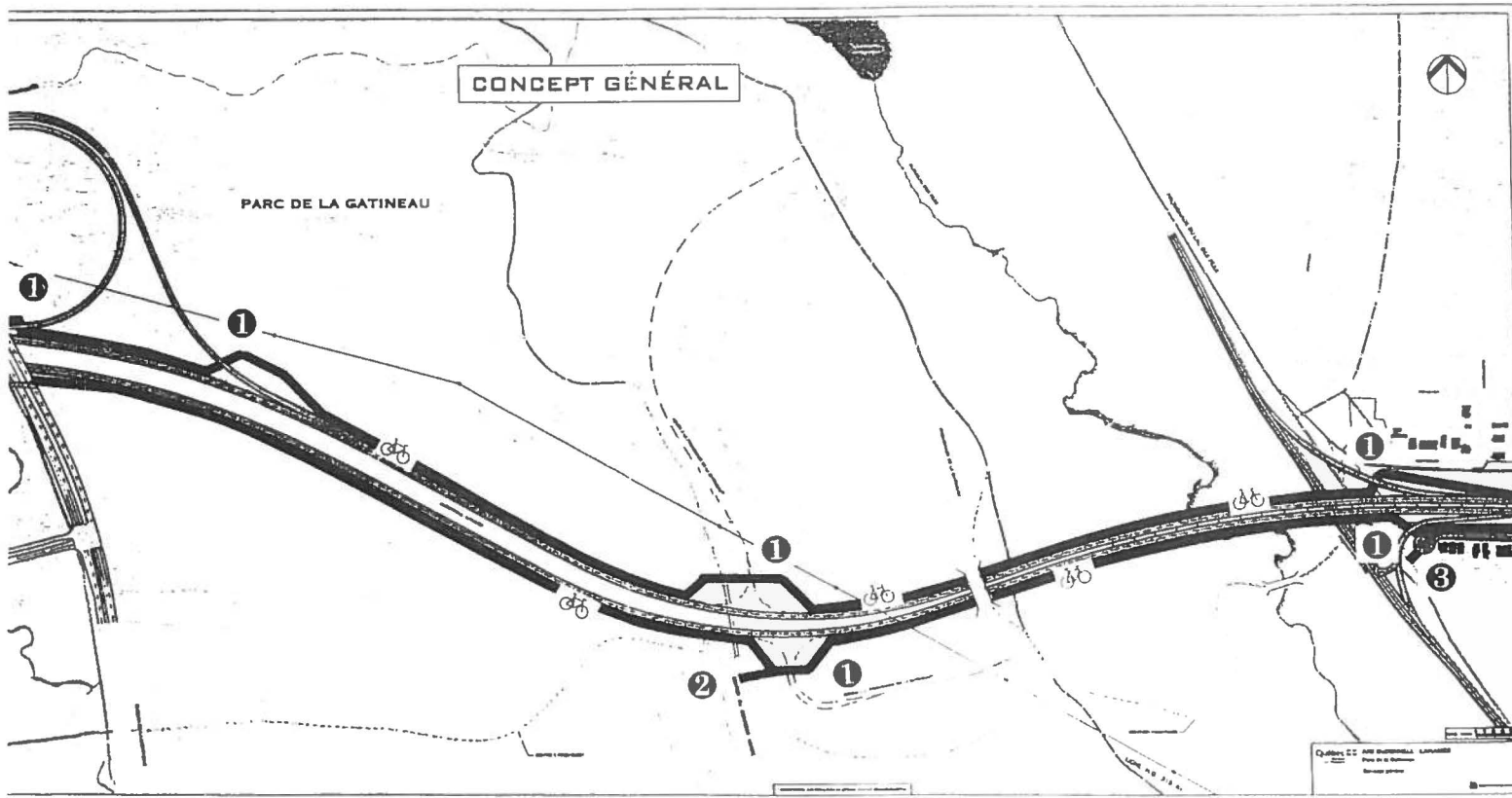
Programme sur la vie active et l'environnement

30, rue Stewart  
C.P. 450, Station A  
Ottawa, ON K1N 6N5  
1-888-822-2848

www.vertlaction.ca  
Courriel: info@goforgreen.ca



cConnell-Laramée -- Secteur du parc de la Gatineau



bande adjacente à la chaussée (circuit "utilitaire")

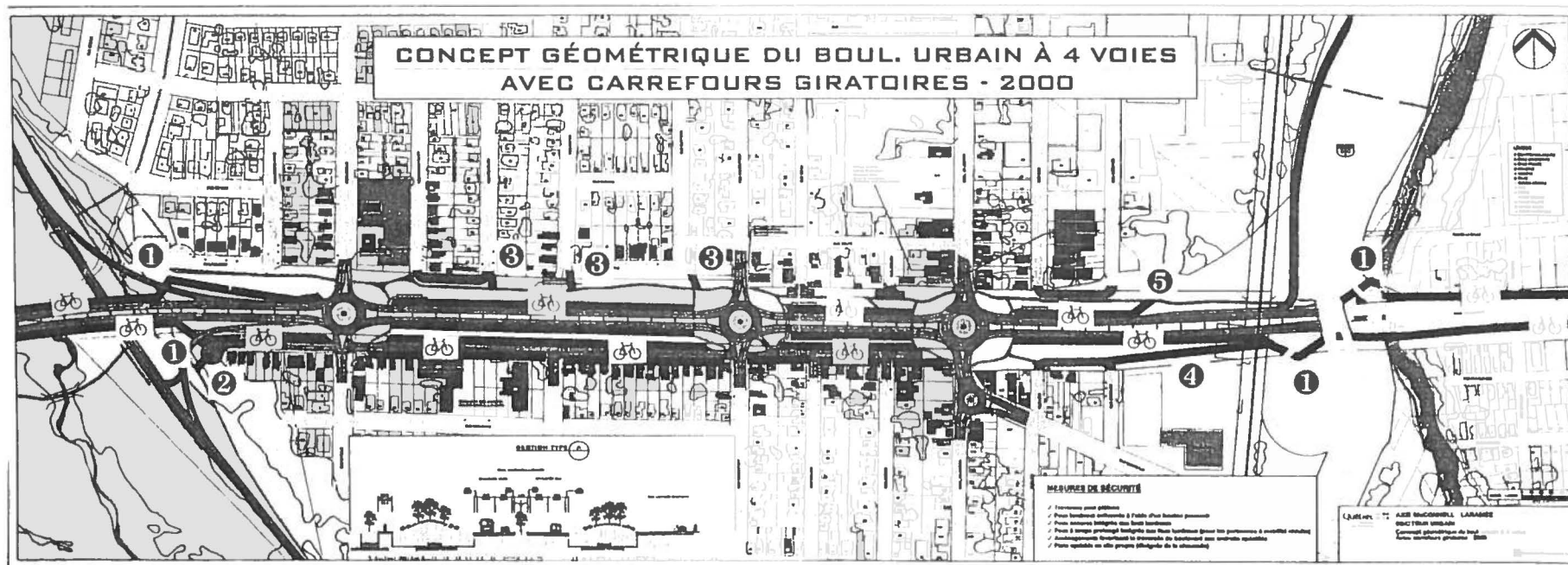
chemin alternatif



- ❶ Déviation de la bande cyclable vers une piste cyclable permettant de traverser une bretelle à 90 degrés
- ❷ Lien avec la piste cyclable "récréative"
- ❸ Lien entre la rue Laramée et la piste cyclable longeant la promenade du Lac des Fées

# ANNEXE I

## CARTE 1: Boulevard McConnell-Laramée -- Secteur urbain

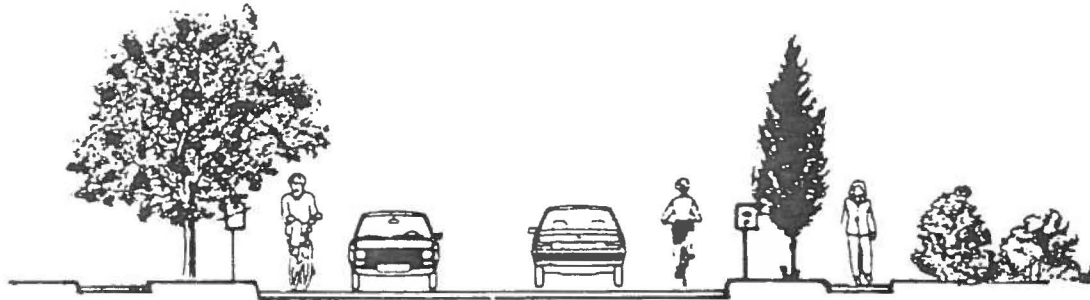
Recommandations de la table de concertation vélo Outaouais  
Par Chantal Laliberté, MICU, urbaniste  
20 avril 2001



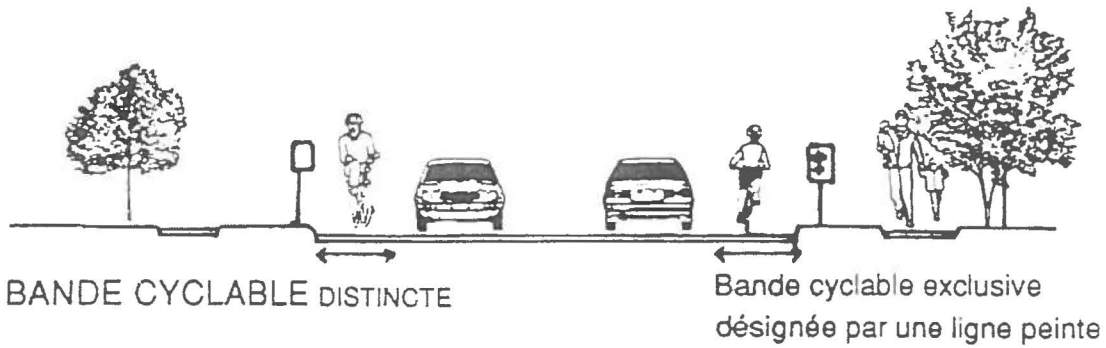
-  Bande cyclable adjacente à la chaussée (circuit "utilitaire")
-  Sentier récréatif
- 1** Déviation de la bande cyclable vers une piste cyclable permettant de traverser une bretelle à 90 degrés

- 2** Lien entre la rue Laramée et la piste cyclable longeant la promenade du Lac des Fées
- 3** Lien entre la trame de rues résidentielles et la piste cyclable "récréative"
- 4** Fronçon de piste cyclable (au sud du boulevard McConnell-Laramée)
- 5** Lien entre la bande cyclable et la piste cyclable "récréative"

# ANNEXE K:



ITINÉRAIRE CYCLISTE INTÉGRÉ À LA CIRCULATION



BANDE CYCLABLE DISTINCTE

Bande cyclable exclusive désignée par une ligne peinte



PISTE CYCLABLE DISTINCTE

## SCHÉMA 3 VOIES CYCLABLES

### CONCEPTION DES AMÉNAGEMENTS 7

Source: . *Manuel communautaire de cyclisme -- Un guide de planification et d'aménagement*, Ottawa, Institut canadien des urbanistes, 1990

## Références bibliographiques

BOIVIN, Robert, et Jean-François PRONOVOST. *The Bicycle: Global Perspectives - Perspectives mondiales sur le vélo*, Actes de la Conférence Vélo mondiale / Pro Bike / Velo City tenue à Montréal du 13 au 17 septembre 1992, Vélo Québec, 575 p.

CONSEIL CANADIEN DE LA SANTÉ ET DE LA VIE ACTIVE AU TRAVAIL. *Ça marche comme sur des roulettes -- Guide sur les transports actifs pour la navette domicile-travail*, Ottawa, 1998, 62 p.

DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE DE L'OUTAOUAIS; Cousins, M.; Courteau, J.-P.; Deschesnes, M.; Trempe, N. *Et la santé dans l'Outaouais, ça va en 1992-1993 ?*, Résultats régionaux de l'Enquête sociale et de santé 1992-1993, Hull, Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de l'Outaouais, 1995.

HOPE, Daphne, et Dwight YACHUK. *Manuel communautaire de cyclisme -- Un guide de planification et d'aménagement*, Ottawa, Institut canadien des urbaniste, 1990, p. 7 du chapitre "Conception des aménagements".

INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (En collaboration). *Avis: Projet de politique de sécurité dans les transports: volet routier*. Québec, Janvier 2001, 53 p. (Note: ce document est disponible intégrale sur le site Web de l'INSPQ: <http://www.inspq.qc.ca>)

SHERWOOD, David, et Chris BRADSHAW. *Une place de choix: L'influence du cadre bâti sur la vie active*, Ottawa, Vert l'action, 2001, 53 p.

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION. *Roundabouts: an Informational Guide*, Publication No. FHWA-RD-00-067. Juin 2000, 284 pages. (Note: ce document peut être téléchargé en format « pdf » à partir du site Web suivant : <http://www.tfhr.gov/safety/00068.htm>)

VÉLO QUÉBEC (en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et l'Agence canadienne de développement international). *Guide technique d'aménagement des voies cyclables - Planification, design, réalisation*, Montréal, 2<sup>e</sup> édition, 1992, 189 p.

VERT L'ACTION. *Arguments en faveur du transport actif: Les avantages pour la santé (fiche de renseignements #1)*, Ottawa, Automne 2000, 1 p.

VERT L'ACTION. *Arguments en faveur du transport actif: Les avantages environnementaux (fiche de renseignements #2)*, Ottawa, Automne 2000, 1 p.

VERT L'ACTION. *Arguments en faveur du transport actif: La sécurité et le transport actif (fiche de renseignements #3)*, Ottawa, Automne 2000, 1 p.

VERT L'ACTION. *Arguments en faveur du transport actif: Infrastructures (fiche de renseignements #4)*, Ottawa, Automne 2000, 1 p.

VERT L'ACTION. *Arguments en faveur du transport actif: Les obstacles au transport actif (fiche de renseignements #5)*, Ottawa, Automne 2000, 1 p.

VERT L'ACTION. *Arguments en faveur du transport actif: Les avantages économiques (fiche de renseignements #6)*, Ottawa, Automne 2000, 1 p.