

Les cyclistes veulent rouler en sécurité sur les trottoirs du pont Jacques-Cartier

Le cyclisme a pris un essor considérable depuis 20 ans, et il est difficile de ne pas avoir remarqué l'ampleur du phénomène surtout durant les 10 dernières années. Selon Statistique Canada, au moins 53 % des ménages québécois possèdent une bicyclette d'adulte en 1986, et en 1990 environ 400 000 vélos ont été vendus au Québec. Pour 1992 le parc de bicyclettes sur le territoire est estimé à 2,6 millions.

C'est un mouvement à caractère populaire avec un taux de pratique en croissance qui continuera de se poursuivre. Ainsi, un nombre croissant de personnes utilisent le vélo à des fins utilitaires. Le chemin le plus court entre deux points est ici un facteur important favorisant ce choix.

De toute évidence, davantage de personnes utiliseraient la bicyclette si les aménagements cyclables étaient plus directs et plus fonctionnels (prévus notamment pour recevoir les remorques pour vélo, les tricycles pour adulte, etc.). Il va de soi que cela exige aussi l'adaptation du circuit routier. Les liens inter-municipaux constituent entre autres des problèmes sérieux.

Nous savons que le discours de nos politiciens n'est pas toujours en accord avec la réalité. Cependant, la récente politique québécoise sur le cyclisme représente déjà un pas. Par contre, au fédéral, l'évolution des mentalités n'est pas évidente, comme on peut s'en rendre compte avec l'exemple des trottoirs du pont Jacques-Cartier. Ce dossier nous permet de constater chez l'administration publique une vision plutôt statique de la société et une attitude quelque peu réactionnaire.

Le ministre fédéral des Transports, M. Douglas Young, a opté pour la poursuite de la politique du gouvernement conservateur, à savoir une politique de dissuasion envers les cyclistes usagers des trottoirs du pont. La Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. y maintient des conditions du début du siècle.

Il faut travailler à changer cette situation puisque le vélo est un mode de transport valable sur de courtes distances, moins de 10 km (le pont Jacques-Cartier en compte environ trois). Aussi, il s'agit d'un chemin public majeur, unique par ses caractéristiques :

- Seul lieu permanent accessible en tout temps aux piétons et cyclistes ;
- Rôle de relais stratégique entre les réseaux cyclables de Montréal et la Rive-Sud, en passant par les îles ; une forme d'accès au fleuve ;
- Ce parcours représente aussi un atout touristique.

À ce sujet, il y a des actions qui ne font depuis 1990 afin que cette infrastructure soit adaptée aux besoins d'aujourd'hui. Le dossier fut porté à l'attention du ministre fédéral des Transports en 1991. Le titulaire actuel, M. Young, en a été saisi avec pétition à l'appui en 1993.

Il est à souligner que l'annonce d'une politique cycliste que vient de faire le ministre des Transports du Québec inspire M. Young, à qui revient la responsabilité première dans ce dossier.

À noter qu'il ne suffit pas au ministre Young d'embaucher, à titre d'attaché politique, M. Guy Chartrand, pour se donner de la crédibilité. Car en pratique les réactions sont les suivantes : la fermeture des trottoirs (pour la première fois à l'hiver 91-92), du 1^{er} décembre au 31 mars, ensuite, ce fut la fermeture de l'accès (autonome 92) à partir des rues Sainte-Hélène/Saint-Laurent à Longueuil et l'utilisation de normes non adaptées à l'usage connu de ces lieux, lors de leurs travaux.

Dans le meilleur des cas, rien n'a changé. Dans le cas contraire, la gestion du pont Jacques-Cartier est erratique et va même fréquemment à l'encontre de nos représentations et du bon sens.

Notre correspondance souligne plusieurs problèmes connus depuis longtemps par les autorités fédérales : les angles à 90 degrés dans le parcours, les joints en saillie sur la surface, les poteaux empilés sur les trottoirs, les boîtes électriques sur les côtés et le système d'éclairage inadéquat des trottoirs.

Tout en rendant le parcours plus sécuritaire, la levée de ces obstacles faciliterait le déneigement, qui doit nécessairement se faire pour éviter l'accumulation de son poids et l'effondrement des dalles de béton comme cela s'est produit en 1977. La différence de coût pour un déneigement diligent et adéquat ne serait alors pas exagérée, d'autant plus qu'en hiver un seul des deux trottoirs suffirait.

N'empêche que depuis 1991, on substitue certains problèmes par d'autres ou on les aggrave. Par exemple : on a prolongé l'étroitesse des trottoirs du pont sur les approches au tablier, avec deux cages d'escalier mal positionnées

sur la rive sud (le murot d'a-côté nuit à la visibilité), et on a entravé l'éclairage des accès à Longueuil. Les assises de la signalisation que l'on vient de couler étant accolées au passage par l'extérieur.

À l'été 94, la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain a remplacé certains poteaux qui empêchaient sur l'espace du trottoir, mais les nouveaux remplissent... toujours, avec d'autres boîtes électriques. Par ces changements, l'adéquation aux besoins devient ainsi plus onéreuse ; car cela implique la reprise des travaux pour en faire la correction.

Tel que dénoncé dans le passé, la Société des ponts a manifestement des problèmes chroniques de gestion, de planification et de conception. Comment comprendre alors le président (à la fois de la Voie maritime et de la Société des ponts), M. Clendon Stewart, lorsqu'il nous dit ne pas être en mesure de « répondre à nos attentes » ?

C'est dire que le ministre fédéral des Transports ne tient pratiquement pas compte de l'évolution de la société ; nous pensons notamment ici au phénomène du cyclisme en général ainsi qu'au cyclo-tourisme et son incidence sur la santé de l'activité physique, et à l'écologie.

Nous constatons également ses incohérences relativement aux autres politiques fédérales telles que le Plan vert et Condition physique Canada, qui nécessiteraient des infrastructures en conséquence.

Pour sa part, le président de Vlo active Canada, M. Don Hunter, préconise l'application du programme des infrastructures aux équipements provinciaux et municipaux. Il fait l'éloge du transport actif et du cyclotourisme : Il voit dans les voies cyclables un investissement rentable.

Le vice-premier ministre et ministre de l'Environnement, Mme Sheila Copps, s'est engagée en 1994 à hâter la réduction des émissions de CO₂ ; au Québec ces émissions sont attribuables à 48 % au secteur des transports.

Ce discours ne semble plus tenir dans le cas du pont Jacques-Cartier, qui est une propriété entièrement fédérale. Apparemment, dans le cas qui nous intéresse, le programme fédéral des infrastructures ne s'applique pas et le gouvernement fédéral doit assumer le financement en totalité. Mais ce n'est pas parce que c'est un lien inter-municipal qu'il faut le traiter comme un cul-de-sac.

Un changement d'orientation exige que les objectifs soient mis à jour. Il va de soi que beaucoup plus de non-motorisés utiliseraient le pont s'il était convenable. Et une planification à moyen terme répartirait raisonnablement les coûts.

La pétition des usagers des trottoirs (déposée à la MRC de Champlain en septembre 93) comporte les signatures de plus de 2600 personnes vivant des deux côtés du pont. Cette pétition témoigne de l'intérêt réel de la population environnante.

La pétition comporte les cinq points suivants :

- Amélioration sur l'ensemble du parcours ;
- Correction de certains travaux ;
- Retour à l'ouverture continue pendant toute l'année ;
- Rétablissement de l'accès à partir des rues Sainte-Hélène/Saint-Laurent à Longueuil ;
- Étude INDÉPENDANTE de faisabilité pour la construction d'une piste cyclable le long du pont.

Outre les représentations positives de Montréal et la position favorable de Kinjo-Chabec de la Montérégie, la MRC de Champlain sur la Rive-Sud a adopté deux résolutions en ce sens, la seconde endossant la pétition. Les villes de Saint-Lambert et de Longueuil ont toutes les deux adopté également une résolution en guise d'appui à notre prise de position.

Sans succès jusqu'ici, nous devons rappeler au ministre Young que le pont Jacques-Cartier constitue un ensemble qui relève de son mandat : il doit le rendre accessible à tous les citoyens, y compris les non-motorisés. Alors pourquoi le ministre ne rencontrerait-il pas les intervenants pour leur expliquer directement sa logique dans ce dossier ?

LA PRESSE.

30 JUILLET 1995

B 2

Michel ROBICHAUD

Ce texte est appuyé par Transport 2000, dont le président est M. Luc Côté.