

PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL 2018-2020 – MRC DE ROUVILLE



**Vers une expérience mémorable
au Cœur de la Montérégie**

08/02/2017

VERSION FINALE

Consultants : M. Mario Chamberland | M. Luc Jacques

TABLE DES MATIERES

1. MISE EN CONTEXTE	1
2. LA DÉMARCHÉ	2
2.1 Les caractéristiques particulières du phénomène vélo au Québec	2
2.2 L'offre vélo dans Rouville	2
2.3 Caractérisation du réseau	2
2.4 Rencontre du Comité	3
2.5 Consultation-mobilisation	3
2.6 Plan de développement préliminaire	3
2.7 Rencontre de priorisation	3
2.8 Production du plan de développement	3
3. LE VÉLO ET SES RETOMBÉES	4
3.1 Économiques	4
3.2 Sociales	4
3.2.1 La santé	4
3.2.2 La cohésion sociale	5
3.3 Le positionnement stratégique	5
4. LA DEMANDE VÉLO	6
4.1 Une réponse à des besoins contemporains	6
4.2 Portrait de la pratique vélo au Québec	6
4.2.1 Le vélo en général	6
4.2.2 Le cyclotourisme	7
4.3 Les types de cyclistes	8
4.4 Le vélo, mais aussi d'autres activités à considérer	8
4.4.1 La marche	9
4.4.2 Le jogging	9
4.4.3 Le patin à roues alignées	9
4.4.4 L'observation de la nature	9
5. L'OFFRE VÉLO	10
5.1 Au Québec	10
5.2 En Montérégie	10
5.2.1 Pistes cyclables	10
5.2.2 Sur route avec accotements	11
5.2.3 Les produits vélo en Montérégie	11
5.3 La Route des Champs dans le concept de développement proposé	12
5.4 Une position stratégique avantageuse	12
5.5 Des informations pertinentes sur l'utilisation de La Route des Champs	13
6. LE CADRE D'ANALYSE	15
6.1 Un produit axé sur les besoins contemporains	15
6.1.1 La sécurité, facteur de premier choix	15
6.1.2 Une offre variée	15
6.1.3 Le confort	15
6.1.4 Les paysages, une composante majeure de l'expérience loisir	16

6.1.5	Un réseau d'importance.....	16
6.1.6	Un concept de boucles interreliées, un élément supplémentaire à ne pas négliger	16
6.1.7	Une programmation complémentaire	16
6.1.8	Des services adaptés à la clientèle.....	17
6.1.9	Destination de la clientèle	17
6.1.10	Comportement	18
6.1.11	La dimension événementielle	18
6.2	L'expérience mémorable.....	18
7.	ANALYSE ET RÉALITÉS DU MILIEU.....	19
7.1	Le réseau, ses fonctions récréatives et utilitaires.....	21
7.1.1	La majorité de la population couverte	22
7.1.2	Une frange de la population toujours isolée.....	22
7.2	Le potentiel touristique du réseau cyclable régional	22
7.2.1	L'infrastructure	23
7.2.1.1	Le réseau, sa configuration et sa vocation	23
7.2.1.2	La surface de roulement.....	24
7.2.1.3	Les services connexes.....	24
7.2.2	L'environnement	26
7.2.3	L'interprétation du milieu.....	26
8.	RECOMMANDATIONS.....	28
8.1	La Route des Champs, une colonne vertébrale structurante pour le territoire.....	28
8.2	Le tracé définitif de La Route des Champs, une décision qui s'impose... ..	29
8.2.1	L'emprise ferroviaire, l'option optimale	29
8.2.2	Quelques éléments à analyser	29
8.3	Le confort des usagers, une préoccupation	30
8.3.1	Compléter l'asphaltage de La Route des Champs.....	30
8.3.2	Végétalisation de certaines zones.....	30
8.4	Des haltes à doubles fonctions.....	30
8.4.1	Des haltes informatives attrayantes, pour rehausser le produit	30
8.4.2	Des frais professionnels à considérer.....	31
8.5	Des « places citoyennes ».....	31
8.6	Des réseaux sur route complémentaires.....	32
8.7	Se démarquer davantage par un produit d'appel unique	32
8.7.1	Le concept en quelques lignes.....	33
8.7.2	Programmations complémentaires.....	34
8.8	Une appropriation du réseau cyclable	35
8.9	Mise à contribution des ressources du milieu.....	35
8.10	Développer une prestation de services adaptée à la clientèle	35
8.11	Une stratégie de positionnement axée sur l'authenticité.....	35
8.12	Se démarquer par une offre originale	36
8.13	Positionnement sur le concept de La Route verte.....	36
9.	SYNTHÈSE DU CHANTIER PROPOSÉE.....	37
9.1	Objectifs et interventions	37
9.2	Étapes, coûts et phasage du projet	40

10. VERS UN CHANTIER ÉVOLUTIF ET COLLECTIF	47
10.1 Haltes d'interprétation du milieu	47
10.2 Jardin botanique linéaire.....	49
11. CONCLUSION	50
ANNEXE 1.....	52
ANNEXE 2.....	53
ANNEXE 3.....	55
ANNEXE 4.....	72
ANNEXE 5.....	73
LECTURES ET RÉFÉRENCES.....	81

VERSION FINALE

1. MISE EN CONTEXTE

Lors de la réunion du 1^{er} février dernier, la Municipalité Régionale de Comté de Rouville (MRC de Rouville) convenait de réaliser un Plan triennal pour le développement du réseau cyclable régional sur son territoire. Elle confiait par la même occasion à Mario Chamberland un mandat d'accompagnement pour la réalisation de cette démarche ayant pour but « de **maximiser les retombées** économiques et touristiques pour le Cœur de la Montérégie » et pour objectifs :

- De se doter d'une **vision commune**;
- D'établir les **priorités** de développement;
- De donner de l'**envergure** au réseau;
- D'accroître l'**offre** de services et l'attractivité;
- Et de **favoriser la pratique** d'activités physiques et de plein air.

À la lecture de ces objectifs, on constate que l'atteinte du plein potentiel du parc régional linéaire pour les décideurs repose sur une **vision de développement globale et intégrale**. Au-delà du développement touristique nous traiterons ainsi de cet équipement régional dans toutes ses dimensions, incluant les autres fonctions qu'il peut combler : le transport actif et le loisir des citoyens.

Comment le réseau cyclable régional de la MRC de Rouville peut-il devenir un puissant outil de développement économique, un élément majeur de stimulation de la pratique d'activités physiques et favoriser l'utilisation du vélo pour les déplacements utilitaires? Voici les enjeux qui se dégagent de ce mandat.

Afin de bien arrimer cette démarche aux priorités du milieu, la MRC a pris soin de mettre en place un Comité technique¹ qui assurera le suivi et la coordination des opérations.

¹ Sur le Comité technique siègent :

M. Robert Vyncke, maire de la municipalité de Saint-Paul-d'Abbotsford – à titre de leader politique du dossier

Mme Mélanie Dubuc, coordonnatrice aux activités touristiques – à titre de chef d'équipe

M. Francis Provencher, directeur de l'aménagement

M. Philippe Gagné, responsable de l'entretien des immeubles et de l'approvisionnement

Mme Caroline Martel, responsable des activités du BIT et de la piste cyclable

M. Philippe Théberge, responsable de la géomatique

M. Pierre-Olivier Labart, conseiller en développement rural

Mme Josiane Greffard, adjointe administrative

2. LA DÉMARCHE

La démarche proposée se subdivise en huit grands blocs que voici :

2.1 Les caractéristiques particulières du phénomène vélo au Québec

Voici en bref les objectifs ainsi que les éléments de contenu de cette première partie de la réflexion :

Tableau 1

OBJECTIFS	CONTENU
Mieux cerner les particularités de la pratique du vélo	La demande 1. Le portrait des cyclistes 2. Les types de cyclistes 3. Les besoins et attentes de chacune des catégories
Connaître la concurrence en termes de produits cyclotouristiques	L'offre 1. Au Québec 2. En Montérégie 3. Sur le territoire limitrophe de la MRC
Identifier les retombées potentielles de telles infrastructures pour les communautés	Retombées 1. Économiques 2. Sociales 3. En termes de positionnement stratégique

2.2 L'offre vélo dans Rouville

Dans la perspective de développer une culture-vélo dans la MRC de Rouville, cette partie consiste à décrire l'offre actuelle afin de cerner le degré de couverture selon les différentes zones du territoire. Cette étape nous permettra ainsi d'identifier les lacunes en termes d'accès au réseau cyclable régional pour y apporter par la suite des recommandations.

2.3 Caractérisation du réseau

Suite à une visite technique avec des membres de la MRC de Rouville, une analyse permettra de porter une évaluation de l'infrastructure à partir des trois principaux critères de motivation dans le choix d'un réseau par les cyclotouristes :

1. La **sécurité**
2. Le **confort** (haltes, services sanitaires, points d'eau, information, etc.)
3. L'**expérience loisir** (environnement immédiat du réseau cyclable : paysages, patrimoine bâti, etc.)

Cette analyse nous permettra d'identifier les forces et faiblesses en tenant compte des différentes catégories de cyclistes :

1. Le riverain (population locale)
2. L'excursionniste
3. Le cyclotouriste

Suite à cette opération seront élaborés les constats ainsi que les grandes orientations.

2.4 Rencontre du Comité

Cette rencontre qui impliquera le Comité technique a pour objectif de convenir des constats, enjeux et orientations à soumettre à la consultation.

2.5 Consultation-mobilisation

Contrairement à la majorité des infrastructures à vocation touristique qui reposent généralement sur un seul intervenant de nature privée, l'expérience nous démontre que le succès d'un réseau cyclable d'envergure concerne plusieurs niveaux d'intervenants :

- D'abord les **instances publiques** qui aménagent l'infrastructure et assument directement ou par délégation de compétences la gestion.
- Ensuite le **milieu touristique** qui assure les services tels que l'hébergement, la restauration, la promotion, etc.
- Et enfin, une autre dimension que l'on néglige souvent mais qui joue un rôle déterminant dans la complémentarité de l'expérience, c'est la **communauté** en elle-même. Les sondages faits auprès de la clientèle cyclotouristique démontrent que la rencontre avec la communauté et l'immersion figurent parmi les facteurs de satisfaction les plus importants.

Dans cet esprit il est primordial de non seulement consulter ces trois catégories d'acteurs mais aussi de les mobiliser à travers une stratégie de développement cohérente et intégrée.

2.6 Plan de développement préliminaire

Suite aux consultations, l'ensemble des commentaires et recommandations sera formulé à partir de grands thèmes :

1. Infrastructure (aménagement, entretien, gestion, etc.)
2. Services connexes (hébergement, restauration, information, etc.)
3. Animation (événements)
4. Promotion (éléments à mettre en évidence)

2.7 Rencontre de priorisation

Une deuxième réunion du Comité technique sera convoquée afin de dégager un consensus sur les recommandations à suggérer.

2.8 Production du plan de développement

Le plan de développement sera élaboré pour être ensuite déposé aux élus de la MRC de Rouville.

3. LE VÉLO ET SES RETOMBÉES

L'expérience développée au cours des deux dernières décennies en matière de développement de réseaux cyclables, ainsi que les études réalisées en relation avec ce phénomène nous permettent d'identifier une série de retombées de trois ordres :

3.1 Économiques

L'étude réalisée au cours de la saison 2014 par la Chaire de Tourisme Transat auprès de la clientèle cyclotouristique en collaboration avec les Associations touristiques du Québec et Vélo-Québec dégage les constats suivants :

Plus d'un milliard de retombées dans l'industrie

On évalue les retombées économiques de l'industrie du vélo à 1.2 milliard de dollars répartis en deux grands blocs :

- 500 millions pour le marché
- 700 millions pour le tourisme

On évalue à 1.6 million de nuitées générées par le cyclotourisme.

Pour les gouvernements

Ces dépenses créent l'équivalent de 10 000 emplois et génèrent des retours de taxes et d'impôts évalués à 150 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et de 65 millions pour gouvernement fédéral.

Pour les municipalités

La présence de réseaux cyclables de qualité est devenue un facteur d'attraction de nouveaux résidents à la recherche d'une qualité de vie. L'observation du développement résidentiel en périphérie de réseaux cyclables démontre que cet équipement possède un fort potentiel d'attraction. Lors d'une récente conférence sur le sujet, le maire de Lévis faisait état non seulement de cette dynamique de développement mais aussi de la croissance fulgurante de la valeur des résidences aménagées en périphérie du réseau cyclable depuis dix ans.

3.2 Sociales

3.2.1 La santé

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) qualifie la sédentarité de pandémie. On évoque même que pour une première fois dans l'histoire de l'humanité, la génération suivante risque d'avoir une espérance de vie inférieure à celle actuelle.

Les analyses réalisées par le réseau de la santé concernant le concept « d'environnements favorables » démontrent que la proximité de réseaux cyclables constitue l'un des facteurs les plus déterminants pour inciter les citoyens à s'adonner aux loisirs actifs.

D'ailleurs, en appliquant la méthode HEAT (Outil d'évaluation économique des effets sanitaires) mise en place par l'Organisation mondiale de la santé, la pratique actuelle du vélo par les Québécois permettrait de sauver 2.6 milliards de dollars en prévention.

3.2.2 La cohésion sociale

Bien qu'intangible, ce facteur constitue un apport important sur le plan social pour une communauté. Les lieux et espaces publics sont des endroits de socialisation très importants. À l'ère des médias sociaux, la présence de ces lieux qui offrent des occasions de rencontres et d'échanges entre citoyens permet de consolider les liens sociaux surtout chez les personnes vivant seules. L'aménagement de haltes favorisant la détente et la rencontre, crée des dynamiques sociales généralement intéressantes. On constate aussi que la présence d'un réseau cyclable de qualité génère un sentiment de fierté chez les citoyens concernés.

3.3 Le positionnement stratégique

La présence d'un réseau cyclable dans une région est devenue une valeur ajoutée par rapport à la perception de ce milieu en termes de **qualité de vie**. Ce type d'équipement ajoute à l'attractivité d'un territoire.

4. LA DEMANDE VÉLO

La popularité du vélo ne dément pas. Les études et sondages confirment l'engouement des Québécois pour ce genre d'activité. Le « loisir de plein air linéaire » est devenu la forme de pratique qui s'installe de façon significative dans les habitudes de pratique des Québécois. Ce constat s'applique particulièrement au vélo qui se situe tout juste derrière la marche parmi les activités les plus pratiquées. Le vélo connaît une croissance remarquable, non seulement en termes de nombre de pratiquants mais aussi de fréquence et d'intensité.

Selon les analyses, ce phénomène s'inscrira dans les tendances pour les prochaines décennies.

4.1 Une réponse à des besoins contemporains

Une série de facteurs sociologiques et économiques contribue à diriger les citoyens vers cette catégorie d'activité dont :

- Le **vieillessement** de la population, jumelé à un besoin de se maintenir en forme et la recherche d'activités adaptables à leur capacité physique;
- La préoccupation pour la population en général par rapport à la **santé** et les notions de saines habitudes de vie et le caractère **accessible** de ce type de pratique;
- Le **temps disponible** de plus en plus contraint dirige dorénavant les gens vers des activités à **caractère plus spontané**. Cette fragmentation du temps dit « temps en capsule » favorise la pratique d'activités de proximité et sans contrainte de temps;
- La modification apportée au cours des dernières décennies à la **cellule familiale** conditionne aussi les modes de pratique en famille, qui cherchent davantage la pratique spontanée, sans horaire fixe, en dilettante plutôt que structurée;
- La préoccupation par rapport à notre relation collective à **l'environnement** contribue aussi à l'essor de la pratique du vélo. Le **transport actif** est ainsi devenu un concept fortement promu par les instances publiques.

4.2 Portrait de la pratique vélo au Québec

L'étude réalisée par la Chaire de tourisme Transat diffusée en 2015 nous permet de mieux cerner le phénomène de la pratique du vélo au Québec et plus particulièrement du cyclotourisme. Le texte qui suit transmet de façon sommaire les éléments qui se démarquent dans cette étude :

4.2.1 Le vélo en général

Une pratique massive, constante et assidue !

- On compte **4.2 millions** de cyclistes au Québec soit 52 % de la population
- La moyenne d'heures de pratique par semaine chez les adultes est de **3.3 heures** et de **4 heures** chez les enfants
- Les adultes parcourent en moyenne **43 kilomètres** par semaine
- **2,7 millions** de Québécois font du vélo toutes les semaines

Une croissance fulgurante depuis quelques décennies.

Les récentes études réalisées en matière de loisir confirment l'engouement des Québécois pour ce genre d'activité. C'est **600 000 de plus qu'en 1995**.

Si l'on considère le vieillissement de la population durant ces 20 dernières années, alors que l'âge médian s'est accru de 6 ans, la pratique du vélo semble épargnée par la baisse du niveau d'activité physique qui accompagne généralement ce phénomène. La proportion des cyclistes de 55 ans et plus est de 44 %. Ceci démontre que le vélo est perçu comme une alternative intéressante à une population vieillissante désireuse de demeurer active et en santé.

Une pratique plus fréquente chez les hommes que les femmes, mais une tendance qui peut se renverser. Chez les 3.2 millions d'adultes qui s'adonnent au vélo, 55 % sont des hommes et 45 % des femmes. Toutefois, on constate que la proportion des femmes augmente avec la présence **d'infrastructures cyclables et la sécurité**.

Chez les enfants

On évalue à **un million** le nombre d'enfants qui ont fait du vélo en 2015. Ceci représente :

- 8 enfants sur 10 chez les 3-5 ans
- 9 enfants sur 10 chez les 6-13 ans
- 3 enfants sur 4 chez les 14-17 ans

Les mesures mises en place par les instances publiques afin de favoriser les déplacements actifs chez les jeunes ont des effets bénéfiques sur la pratique.

Un phénomène québécois

L'état du vélo réalisé en 2010 par Vélo-Québec démontrait que les adultes québécois sont **deux fois plus nombreux** que les Américains et les Français à s'adonner à cette activité. Les données de 2015 démontrent qu'il y a **une fois et demie plus** de cyclistes ici qu'en Australie et aux États-Unis toute proportion gardée.

Le vélo utilitaire gagne de la popularité

Près de 1.9 million de Québécois (1 200 00 adultes, 660 000 jeunes) utilisent régulièrement ou à l'occasion le vélo pour se rendre au travail, à l'école ou ailleurs.

Le nombre de cyclistes utilitaires a plus que doublé de 2000 à 2015. Cela représente une hausse de **240 %**. Malheureusement l'échantillonnage de l'étude n'a pas permis de discriminer les répondants en fonction de leur milieu. On présume que la croissance de ce type de déplacement est plus importante en milieu urbain que rural, mais ce constat ne repose que sur des perceptions.

4.2.2 Le cyclotourisme

L'étude de la Chaire de tourisme s'est intéressée de façon plus spécifique à la clientèle cyclotouristique. Voici quelques éléments qui nous permettent de mieux définir les caractéristiques de cette clientèle :

- **Plutôt âgée**
Plus du deux tiers sont âgés de 45 à 65 ans. Les touristes provenant de l'extérieur sont plus vieux.
- **Éduquée**
Les deux tiers des personnes sondées ont fait des études universitaires.
- **Disponible**
30 % sont retraités et 55 % sont en couple sans enfants (70 % pour la clientèle hors Québec).
- **Plus fortunée que la moyenne**
52 % de la clientèle hors Québec possède un revenu familial supérieur à 100 000 \$ (35 % pour les Québécois).

- **Des retombées économiques importantes**

Retombées économiques de **700 millions de dollars**

Dépenses moyennes par séjour = **675 \$**

Dépenses moyennes par jour = **214 \$**

Les cyclotouristes dépensent **6 % de plus durant leur séjour** que les autres touristes d'agrément, tous marchés confondus.

- **Postes de dépenses majeurs**

L'hébergement et la restauration constituent les deux grands postes de dépenses avec respectivement 43 % et 23 %.

4.3 Les types de cyclistes

La littérature suggère une multitude de définitions en matière de caractérisation des cyclistes, sans toutefois être très explicite par rapport aux retombées économiques générées par celle-ci. Même si elle date de 2003, l'étude de la Chaire de Tourisme Transat sur les habitudes de pratique des adeptes de vélo semble la plus explicite à ce niveau et correspond le mieux au cadre de notre démarche.

Cette analyse identifie ainsi quatre grandes catégories que voici :

Tableau 2 – Catégories de cyclistes et caractéristiques

CATÉGORIE	PROFIL	PART DES RETOMBÉES GLOBALES LAISSÉES DANS LE MILIEU VISITÉ
Cyclotouriste sportif	Raison première du voyage	57 %
Cyclotouriste vacancier	Pratique le vélo parmi ses activités	10 %
Excursionniste	Moins de 24 heures (sans nuitée)	5 %
Riverain	Personne résidant à proximité	28 %

La plus récente étude réalisée par la Chaire de tourisme Transat (2015) quantifie le nombre de deux de ces catégories que voici :

- **Excursionnistes** : En 2015, 765 000 Québécois ont réalisé plus de 5.8 millions d'excursions sur deux roues à plus de 40 kilomètres de leur domicile (moyenne de 7.5 excursions par cycliste).
- **Touristes** : 228 000 touristes québécois ont fait 680 000 séjours dont l'activité principale était le vélo.

4.4 Le vélo, mais aussi d'autres activités à considérer

Comme nous le soulignons précédemment le loisir de plein air linéaire a la cote auprès des Québécois. Quatre des cinq activités physiques les plus pratiquées se situent dans cette catégorie. Seuls le jardinage et l'horticulture font exception parmi ce groupe. La randonnée sous diverses formes est devenue une tendance lourde dans les habitudes de pratique de loisir au Québec.

Bien que l'on associe généralement le vélo aux sentiers qui se sont développés au fil des années, l'expérience nous démontre que d'autres activités peuvent s'y greffer dépendamment de leur localisation ainsi que du type d'aménagement et d'environnement offerts. Voici les activités les plus propices à s'intégrer à cette offre complémentaire :

4.4.1 La marche

La marche est sans conteste l'activité la plus populaire, puisqu'elle concerne 92 % de Québécois. Ce qui la rend encore plus intéressante c'est que 67 % des répondants pratiquent cette activité à des fins d'exercice, 56 % pour le transport et 49 % pour la randonnée pédestre en nature. Parmi les activités les plus pratiquées, la marche est celle qui subit le moins d'influence de différents facteurs (âge, condition économique, milieu, etc.).

Que ce soit pour la santé en général, le transport actif, la détente dans un environnement de qualité, la marche demeure l'activité à laquelle toute communauté devrait accorder une attention particulière. Son accessibilité et son apport sur les plans sociaux et environnementaux sont souvent négligés lorsque l'on traite de planification de l'espace urbain.

Lors de la planification et de l'aménagement des réseaux multifonctionnels nous tenons souvent pour acquis que l'aménagement d'un tel sentier attirera automatiquement les marcheurs et créera automatiquement un achalandage. Tout comme pour le vélo, certaines conditions de succès s'appliquent et notre analyse en tiendra compte.

4.4.2 Le jogging

Popularisé dans les années soixante-dix et ayant subi une baisse durant une décennie et demie, le jogging est revenu parmi les activités les plus prisées pour le maintien de la forme. Près du quart des Québécois (24 %) ont fait du jogging au moins une fois, et ceux-ci sont généralement assez constants dans leur habitude de pratique. Bien qu'ils soient moins exigeants en matière d'environnement que les marcheurs, les joggeurs ont tout de même des conditions que nous allons aussi considérer dans notre analyse.

4.4.3 Le patin à roues alignées

Pour les Québécois qui ont été initiés généralement tôt au patin à glace, le patin à roues alignées peut constituer une belle alternative pour ceux et celles qui désirent s'adonner à une activité physique durant la saison chaude. Cette activité est pratiquée par près d'un Québécois sur cinq (19 %).

L'asphaltage d'un sentier multifonctionnel est évidemment la condition de base pour permettre ce type d'activité. La nature de la pratique ainsi que la vitesse de déplacement des adeptes de cette activité qui la pratiquent principalement pour la condition physique rendent les attentes de cette catégorie d'utilisateurs moins grandes que les groupes précédents. Toutefois, il faut s'assurer que la cohabitation soit harmonieuse car le mouvement des patineurs, surtout pour ceux qui axent leur pratique sur l'entraînement, accapare beaucoup d'espace sur la piste.

4.4.4 L'observation de la nature

Quarante et un pour cent des Québécois disent avoir pratiqué cette activité au moins une fois durant l'année alors que 49 % optent pour la randonnée pédestre en nature. Cette combinaison d'activités devient une condition gagnante pour les réseaux qui disposent d'un bon potentiel environnemental. L'exercice d'analyse devra intégrer cette dimension.

5. L'OFFRE VÉLO

5.1 Au Québec

Le démantèlement de milliers de kilomètres de réseaux ferroviaires au cours des années quatre-vingt-dix et leur conversion en pistes cyclables, la vague d'aménagements cyclables en milieu urbain ainsi que l'aménagement de parcours cyclables sur route, ont permis de se doter d'infrastructures en quantité et en qualité.

Selon Vélo-Québec, on évalue à 12 000 le nombre de kilomètres de voies cyclables au Québec, répartis selon les types d'équipements suivants :

Tableau 3

TYPE D'ÉQUIPEMENT	NOMBRE DE KILOMÈTRES
Pistes cyclables	4 700
Accotements asphaltés	3 600
Chaussées désignées	2 600
Bandes cyclables	1 100

5.2 En Montérégie

5.2.1 Pistes cyclables

Le réseau cyclable montréalais actuel compte près de 600 kilomètres de pistes cyclables répartis comme suit :

Tableau 4

RÉSEAU	NOMBRE DE KILOMÈTRES
Réseau cyclable du Suroît	192
La Rivéraine et la Montée du chemin Chambly	81
Parc national des Îles-de-Boucherville	21
Lieu historique national du Canal de Chambly	20
La Sauvagine	12
La Montérégiade	48
Le Sentier du Paysan	26
La Route des Champs	40
L'Estrade et son réseau	92
La Campagnarde	54
Total	586

Des démarches de planification sont en cours dans le but de convertir des emprises ferroviaires désaffectées ou en voie de le devenir. Si ces démarches s'avèrent positives, près d'une centaine de kilomètres de pistes cyclables pourraient s'ajouter au réseau actuel.

5.2.2 Sur route avec accotements

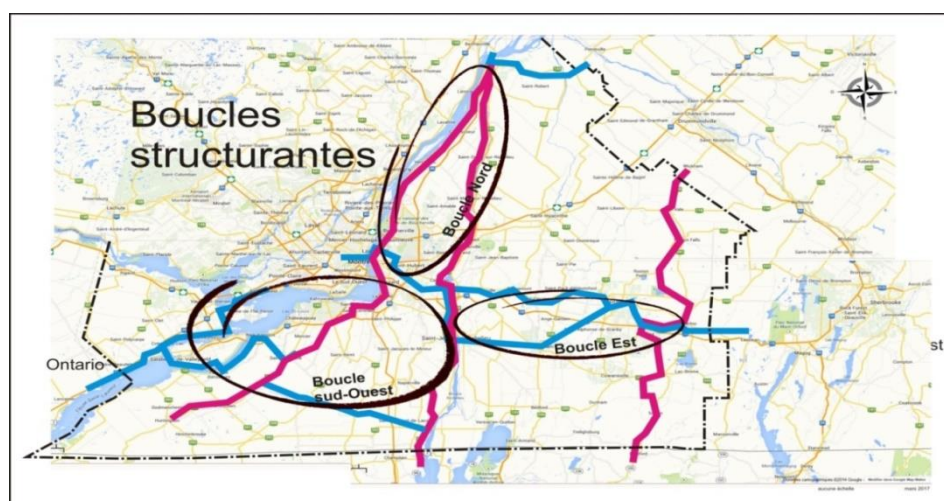
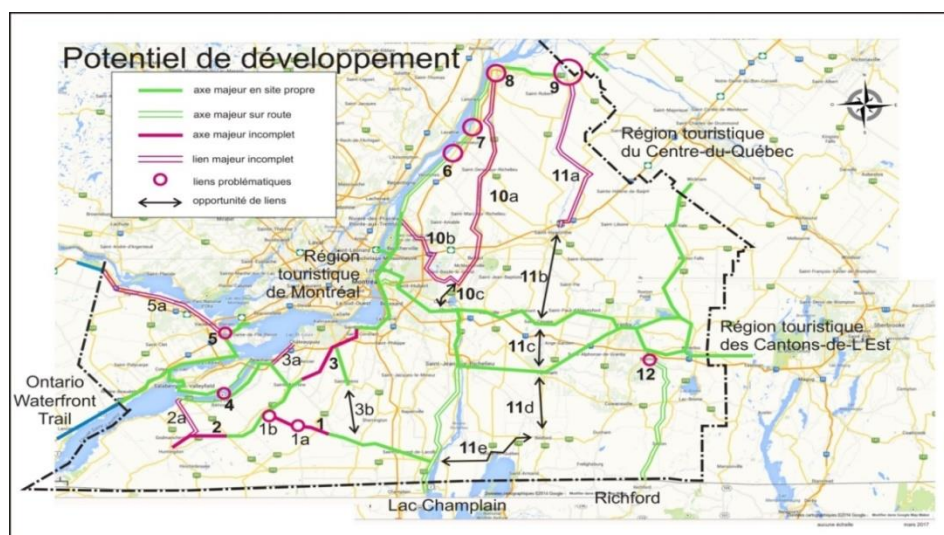
Une grande partie des axes 2, 3 et 4 de la Route Verte que l'on retrouve en Montérégie se situe sur une route à juridiction provinciale (Axe 2 route 223, Axe 3 route 132 et Axe 4 route 139).

Plus de 150 kilomètres se situent sur ce type d'infrastructure. Encore ici quelques projets qui sont en voie de développement pour compléter l'Axe 3 de la Route Verte. On identifie aussi des intentions de développer quelques segments dans les MRC des Maskoutains et de la Vallée-du-Richelieu.

5.2.3 Les produits vélo en Montérégie

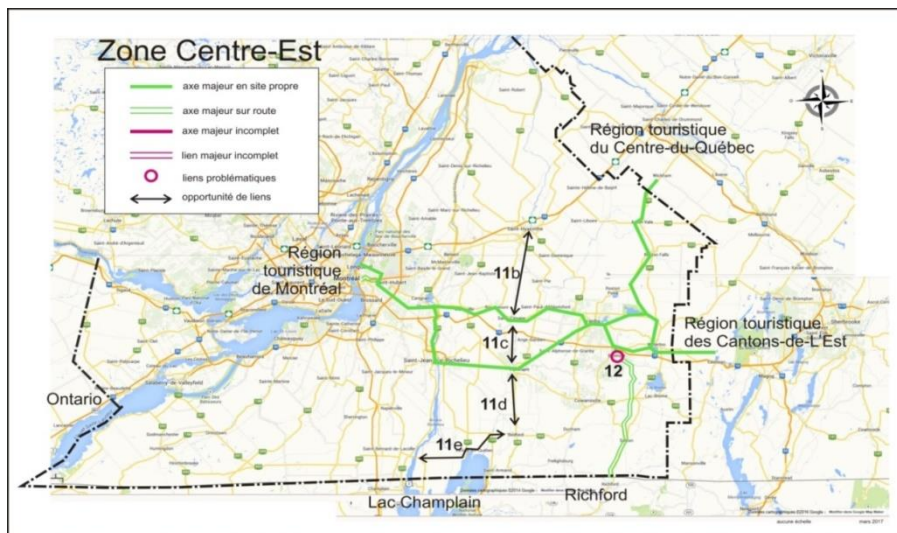
La Montérégie réalise actuellement une démarche de réflexion dans le but de maximiser les retombées économiques du réseau cyclable sur le territoire. Cette réflexion propose la mise en valeur du réseau cyclable régional par zone, selon les circuits disponibles et la cohérence de leur produit en termes d'infrastructure et d'expérience. Vous trouverez dans les deux cartes suivantes :

1. Le potentiel de développement identifié en fonction du réseau actuel et des opportunités de développement
2. Les trois grands produits vélo en Montérégie qui se démarquent sous forme de boucles structurantes



5.3 La Route des Champs dans le concept de développement proposé

La zone qui concerne La Route des Champs est celle qui traverse la Montérégie dans l'axe est-ouest représentée par la cartographie suivante.



5.4 Une position stratégique avantageuse

En plus d'avoir atteint un niveau de complétude, cet axe compte plusieurs avantages que voici :

- **Sur un axe à fort potentiel**

La région est **branchée directement au bassin du Grand Montréal** par les réseaux cyclables en aval (Ville de Longueuil, la Montée du chemin Chambly, ville de Chambly). Vers l'est, elle est connectée **directement au réseau de la Haute-Yamaska** qui lui se greffe à celui des **Cantons-de-l'Est** par l'Axe 1 de la Route Verte et celui du **Centre du Québec** via l'Axe 4 de la Route Verte.

- **Des boucles attrayantes**

Sur piste

Les cyclotouristes apprécient beaucoup réaliser leurs sorties sur des circuits en forme de boucles. Ceci leur permet ainsi d'éviter de revenir sur leur trajet et de s'installer à un endroit précis pour quelques jours. Actuellement la trame cyclable sur piste offre deux alternatives :

1. La boucle incluant La Route des Champs, le Canal de Chambly, les Montérégiades, ainsi que le réseau interne de la ville de Granby. Un itinéraire de plus de 100 kilomètres.
2. Une autre boucle intégrant l'Estrade, la partie sud de la Campagnarde, le Parc National de la Yamaska, le Parc régional de la Haute-Yamaska, le Centre d'interprétation du Lac Boivin et le réseau interne de la ville de Granby. Un itinéraire de près de 80 kilomètres

Il faut aussi considérer que le segment de la voie ferroviaire en voie de désaffectation peut devenir l'occasion d'offrir une **boucle supplémentaire** fragmentant ainsi de près de la moitié le grand parcours présenté initialement. Ce lien entre La Route des Champs et Les Montérégiades est illustré sur la carte ci-dessus par le trait 11c.

Sur route

Il est aussi possible d'ajouter à l'offre vélo un ou des réseaux sur route pour combler les besoins de la frange de cyclotouristes (les cyclosportifs). Si la région opte pour ce complément d'offre, elle devra s'assurer que la condition de base que représente la **sécurité** en fonction du niveau de pratique soit respectée.

- **Sécurité garantie**

Un autre avantage majeur de cette zone réside dans le fait que la totalité de son offre de base se situe exclusivement sur piste. Ce cadran cyclable de la Montérégie compte plus de 230 kilomètres de pistes cyclables continues et accessibles.

5.5 Des informations pertinentes sur l'utilisation de La Route des Champs

Un sondage réalisé auprès des utilisateurs durant quatre années consécutives nous fournit des données intéressantes par rapport à la provenance de ces derniers, leur type de pratique, le degré d'appréciation de l'infrastructure et des services connexes, ainsi que leurs motivations à utiliser la piste La Route des Champs. Bref, une série d'informations qui nous sera très utile pour diriger notre analyse. Voici de façon générale ce qui se dégage de ces sondages :

- **Provenance**

Sans surprise, la grande majorité des utilisateurs proviennent du territoire de la MRC de Rouville. Selon les années de sondage, cette proportion oscille entre 60 % et 80 %.

- **Fréquence**

Les riverains reviennent plusieurs fois par année et pratiquent plus d'une activité.

- **Type d'utilisation**

Plus de trois utilisateurs sur quatre utilisant la piste l'ont fait à vélo. Cette proportion est moins élevée chez les riverains.

- **Âge**

La moyenne d'âge se situe au niveau médian ou plus (nouvellement retraité, etc.).

- **Information**

Généralement, les utilisateurs ont été informés par des amis ou des membres de leur famille.

- **Seul ou en groupe**

Les riverains sont généralement seuls alors que ceux venant de l'extérieur sont majoritairement accompagnés d'amis ou de membres de la famille.

- **Degré d'appréciation**

Les services suivants ont obtenu de façon générale un degré d'appréciation **satisfaisant** :

- ✓ Aménagement de la piste
- ✓ Propreté
- ✓ Service d'accueil
- ✓ Aire de repos

Les éléments qui ont été identifiés par les utilisateurs comme des services qui seraient à améliorer sont :

- ✓ Les services sanitaires (les toilettes sèches : leur nombre et leur propreté)
- ✓ Les indications pour accéder aux stationnements

- **Éléments de motivation pour la fréquentation de La Route des Champs**

Pour les riverains, l'**accès** est le principal facteur de motivation, alors que pour les utilisateurs de l'extérieur c'est la **qualité de l'aménagement**.

Quelques constats intéressants se dégagent des résultats de ces sondages :

Une récurrence chez les utilisateurs locaux

Les riverains qui utilisent la piste le font généralement plusieurs fois par année. Ceci nous indique qu'à partir du moment où ils la fréquentent, la piste peut leur paraître assez intéressante pour y revenir.

Un degré d'appréciation intéressant

L'évaluation attribuée à l'infrastructure par les personnes sondées démontre que ce critère de premier choix chez les cyclistes pour adopter un réseau cyclable est considéré positivement. La récurrence chez les utilisateurs est un autre indicateur qui confirme cette perception.

Le fait que la majorité des personnes sondées mentionne qu'elles ont pris connaissance de la piste par le biais d'un ami ou d'un membre de la famille est un autre indicateur de satisfaction.

Le fait que les utilisateurs du Grand Montréal, parmi les utilisateurs de toutes provenances, soient les plus enclins à conseiller La Route des Champs, est une excellente nouvelle car cela correspond à la clientèle cible.

6. LE CADRE D'ANALYSE

6.1 Un produit axé sur les besoins contemporains

La vaste étude réalisée par la Chaire de Tourisme, en collaboration avec les instances touristiques du Québec, auprès de la clientèle cyclotouristique fournit une série d'indications sur les comportements de cette clientèle ainsi que leurs besoins. Une analyse approfondie de ces données nous permet d'identifier une somme importante de facteurs à considérer pour assurer une offre adaptée à cette clientèle.

Voici les principales indications qui s'en dégagent et deviendront des **critères** importants d'analyse dans notre réflexion :

6.1.1 La sécurité, facteur de premier choix

De l'ensemble des critères déterminants dans le choix d'un réseau cyclable, la sécurité figure au premier rang. Plusieurs études démontrent que la notion de sécurité devient de plus en plus importante avec l'âge ainsi que pour les parents qui s'adonnent à des activités physiques avec leurs enfants. Ces deux clientèles représentent une portion très importante de la clientèle visée.

Le facteur sécurité figurera comme **principe de base** dans l'analyse qui suivra. La présence du réseau en site propre devient donc un atout majeur pour la région.

6.1.2 Une offre variée

Toutefois, une partie de la clientèle opte pour la sortie vélo sur route. En matière d'options par rapport au type d'infrastructure, la clientèle hors Québec est partagée entre les bandes cyclables et les pistes cyclables (soit 76 % vs 67 %). Pour les Québécois le choix est plus tranché, car 84 % préfèrent les pistes cyclables. Toutefois, même si elle roule sur route, la clientèle cyclo sportive intègre parmi ses préoccupations la notion de sécurité.

Si la MRC de Rouville désire mettre en place des circuits sur route, elle devra intégrer **le critère de la sécurité et l'application des normes** comme un principe de base dans le choix de son offre. Parmi les recommandations émises par les cyclotouristes adeptes des routes, on note les deux priorités suivantes : la présence d'**accotements cyclables** larges et entretenus ainsi qu'une **sensibilisation des automobilistes**. Le marquage sur le pavé, identifiant la cohabitation entre les véhicules motorisés et les vélos, permet d'effectuer un rappel aux usagers de la route.

6.1.3 Le confort

Les cyclotouristes consultés par rapport à cette dimension disent accorder de l'importance aux éléments suivants :

- Une **surface de roulement confortable**. À ce niveau, l'**asphalte** est apprécié par l'ensemble des catégories de cyclotouristes
- Une **information claire et pertinente** sur les services et attraits disponibles en région
- **Des services** répartis de façon judicieuse sur le réseau (services sanitaires, haltes, stationnements)

Le choix des tracés sur route et l'analyse du réseau devront tenir compte de ces critères.

6.1.4 Les paysages, une composante majeure de l'expérience loisir

Parmi les motivations dans le choix d'une destination vélo, « **admirer les paysages** » arrive au deuxième rang avec 75 %, suivi de près par « **se retrouver en nature** » avec 74 %.

Compte tenu de l'importance de cette dimension en termes d'attraction et de rétention de la clientèle cyclotouristique mais aussi des riverains, nous porterons une attention toute particulière à ce critère sous deux aspects :

1. **L'environnement immédiat**, c'est à dire dans quelle ambiance se situe l'utilisateur du réseau tout au long de son trajet.
2. Les **paysages** qui lui sont offerts. À ce niveau nous évaluons ces environnements par la présence qualitative d'éléments naturels (flore, hydrographie, relief), mais aussi du patrimoine bâti.

6.1.5 Un réseau d'importance

Le séjour des cyclotouristes est d'une durée moyenne de 4 nuitées pour les Québécois et de 7 nuitées pour les visiteurs hors Québec. La moyenne de leur sortie vélo est de 3.8 heures pour un total de 21 heures durant le séjour. Dans un tel contexte, et afin de s'assurer une attraction et une rétention de la clientèle, un territoire doit se doter d'une masse critique importante en matière d'offre. Plus de la moitié des cyclotouristes consultés ont parcouru au-delà de 200 kilomètres durant leur séjour et davantage pour la clientèle hors Québec.

Pour couvrir l'ensemble des besoins de cette clientèle, une offre de **200 kilomètres** devient un minimum. Une alliance aux autres réseaux du territoire constitue donc une condition essentielle.

6.1.6 Un concept de boucles interreliées, un élément supplémentaire à ne pas négliger

Une partie importante de la clientèle opte pour l'installation à un endroit qui lui offre plusieurs options de randonnées, évitant ainsi le transport de bagages et autres inconvénients liés au déplacement.

L'offre de boucles, en collaboration avec les réseaux périphériques proposant des sorties quotidiennes (50 à 70 Kilomètres), devient un élément supplémentaire d'attraction.

6.1.7 Une programmation complémentaire

La durée moyenne d'une sortie à vélo est de 3.8 heures, ce qui laisse un « budget temps » très important. Dans ce contexte, l'offre d'activités complémentaires devient une valeur ajoutée pour se distinguer de la compétition.

Le concept culture-nature un complément gagnant

Les sondages et études en matière de pratique de loisirs démontrent qu'une partie importante de la clientèle (plus âgée, plus scolarisée, plus fortunée, disponible, etc.) consomme généralement des activités à caractère culturel et de plein air douces.

L'intégration des attraits et particularités de la communauté est encore plus importante pour la clientèle hors Québec, qui considère l'immersion dans le milieu comme un des premiers critères de choix pour leur destination.

L'intégration d'activités d'interprétation du milieu et de diffusion d'activités culturelles, telles que les programmations offertes par les Services de loisirs locaux durant la période estivale sont autant d'occasions d'enrichir l'offre globale. Cette approche a aussi comme avantages d'assurer une participation plus grande à ces activités ainsi que l'insertion des cyclotouristes dans la communauté et la valorisation des services locaux (restauration).

Il en va de même pour la **mise en valeur des espaces verts de la région** (parcs régionaux, centres d'interprétation de la nature, sentiers de randonnées, etc.).

6.1.8 Des services adaptés à la clientèle

- Hébergement

Le choix du type d'hébergement est plutôt partagé :

1. Camping = 30 %
2. Hôtel et auberge 3 étoiles = 27 %
3. Couette et Café = 26 %

La balance est hébergée chez la famille ou les amis.

De plus, 74 % connaissent la certification « Bienvenue Cyclistes » et 45 % ont opté pour un tel hébergement au cours de leur séjour.

Favoriser l'implantation de services d'hébergement variés tels que les Campings et les Couettes et Café, ainsi que la certification « Bienvenue aux cyclistes ».

- Restauration

Ici encore les comportements sont assez variés. Les 56 ans et plus dépensent davantage et accordent une plus grande importance que les autres catégories aux postes hébergement et restauration. Pour ces derniers, les produits du terroir et la fine cuisine font partie intégrante de la sortie.

La MRC de Rouville qui se distingue en matière de produits du terroir devra mettre en évidence cette dimension.

La formule de forfaits incluant des options en termes d'hébergement et de restauration constitue une valeur ajoutée pour un segment important de la clientèle (56 ans et plus).

6.1.9 Destination de la clientèle

Le sondage réalisé auprès des cyclotouristes indique que 40 % de la clientèle provient des régions de Montréal et de la Montérégie, ce qui constitue un avantage majeur si l'on considère que le territoire est relié directement en site propre à l'ensemble de cette clientèle. Sans oublier qu'une grande partie de la couronne nord de Montréal est aussi reliée à la région. Bref, la moitié de la population du Québec peut se rendre dans notre région en vélo!

Au moment où le respect de l'environnement devient une préoccupation de plus en plus évidente surtout chez les jeunes, l'offre de véritables options de **tourisme vert** devient un élément fort de distinction et de promotion.

6.1.10 Comportement

- 46 % voyagent en couple et 28 % entre amis.
- 20 % des 65 ans et plus se déplacent avec un club cycliste

Un système de promotion dirigé vers **les groupes**, particulièrement les clubs et associations assortis de certains privilèges est un élément à explorer avec les représentants du milieu touristique. Il en est de même pour la formule de **fidélisation de la clientèle**.

6.1.11 La dimension événementielle

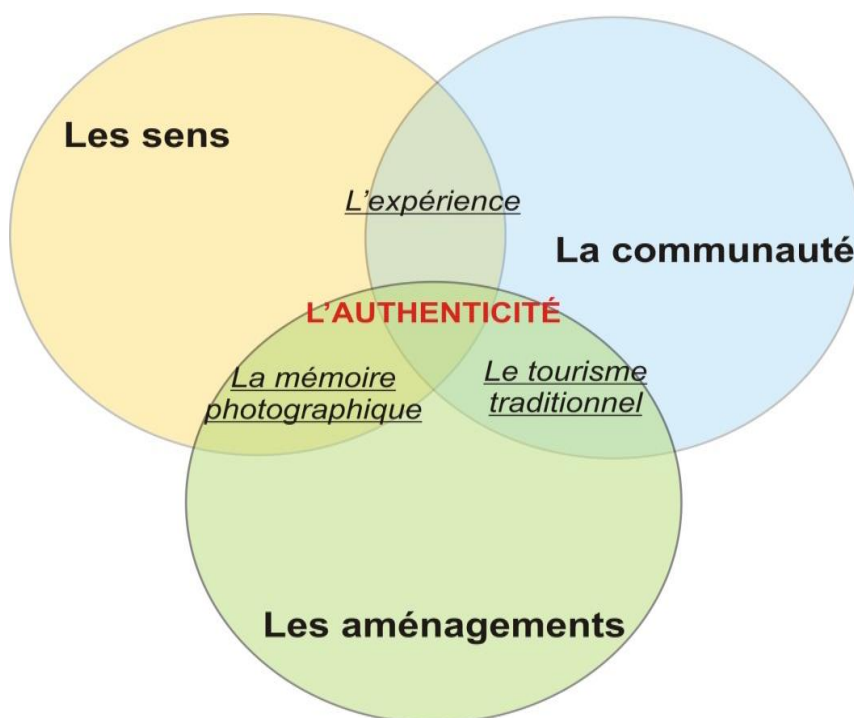
Plus du quart des touristes à vélo ont participé à un événement cycliste ou à une épreuve sportive. On associe en moyenne 5 nuitées à ce genre d'événement.

Analyser la possibilité d'organiser une randonnée en lien avec le ou les thèmes exploités.

6.2 L'expérience mémorable

Dans les domaines du loisir et du tourisme, on fait souvent référence au terme « expérience » pour qualifier l'offre. Le World Leisure définit l'expérience de loisir idéale comme la possibilité de pratiquer son activité de façon **sécuritaire et confortable** dans un environnement qui procure un **sentiment de bien-être**. L'observation de la clientèle vélo et le sondage réalisé par la Chaire de tourisme nous incite à ajouter une dimension supplémentaire, soit l'aspect cognitif.

Le schéma suivant illustre ce type d'interaction.



7. ANALYSE ET RÉALITÉS DU MILIEU

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé en vigueur depuis le 12 mai 2015 nous fournit des balises en matière de mobilité durable. Voici les références que l'on retrouve dans le chapitre 6.2 de ce document, de la page 217 à 219 :

En considération du diagnostic et des problématiques d'aménagement et de développement concernant le transport et la mobilité durable, la MRC retient la grande orientation suivante :

Un milieu de vie desservi par des réseaux de transport terrestre sécuritaires, diversifiés, intégrés et structurants

OBJECTIFS GÉNÉRAUX

Découlant du diagnostic et des problématiques précédemment décrites, les objectifs généraux précisent la grande orientation et expriment une volonté d'action en vue d'atteindre un résultat. Les objectifs généraux poursuivis à l'égard du transport et de la mobilité durable sont :

1. Protéger la santé publique et le bien-être général dans les corridors routiers;
2. Préserver la fluidité de la circulation et la fonctionnalité du réseau routier supérieur;
3. Augmenter et maximiser l'offre de transport collectif sur le territoire;
4. Optimiser les infrastructures et les équipements collectifs existants ou futurs en matière de transport en commun;
5. Assurer la connectivité du développement urbain avec les réseaux de transport actifs;
6. Favoriser les déplacements actifs à l'intérieur et entre les périmètres d'urbanisation;
7. Prioriser l'implantation de pistes cyclables régionales sur les emprises ferroviaires désaffectées.

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES D'AMÉNAGEMENT

Les objectifs spécifiques d'aménagement poursuivis à l'égard du transport et de la mobilité durable sont :

1. Améliorer la sécurité aux intersections routières et le long de certaines sections de l'autoroute 10;
2. Restreindre les nouveaux accès privés le long du réseau routier supérieur et limiter l'aménagement de nouvelles intersections le long des routes 112, 133, 227, 229 et 235;
3. Atténuer les effets de la pollution sonore générée sur le réseau routier supérieur en limitant notamment l'implantation de certains usages;
4. Favoriser l'aménagement de voies d'accélération et de décélération aux intersections des routes 112, 133, 227, 229 et 235;
5. Améliorer la visibilité à l'échangeur de la sortie 37 de l'autoroute 10;
6. Améliorer la sécurité et le confort des usagers lors du transport actif, particulièrement aux abords des traversées d'agglomération et à proximité des écoles, des corridors scolaires et des zones commerciales et institutionnelles;

7. Favoriser la mise en place de mesures pour assurer l'accès de tous les citoyens aux lieux publics et équipements de transport collectif;
8. Relier, par le biais du réseau de transport actif, les noyaux urbains, les écoles et les pôles d'emploi locaux aux secteurs résidentiels;
9. Améliorer la perméabilité du territoire et favoriser un aménagement de rues qui permettent leur utilisation équilibrée par tous les modes de déplacement;
10. Boucler et raccorder les réseaux de transport actif de manière à favoriser tant leur utilisation à des fins de déplacement utilitaire que récréatif;
11. Contribuer à hausser à 30 %, à l'échelle métropolitaine, la part modale des déplacements effectués par transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021.

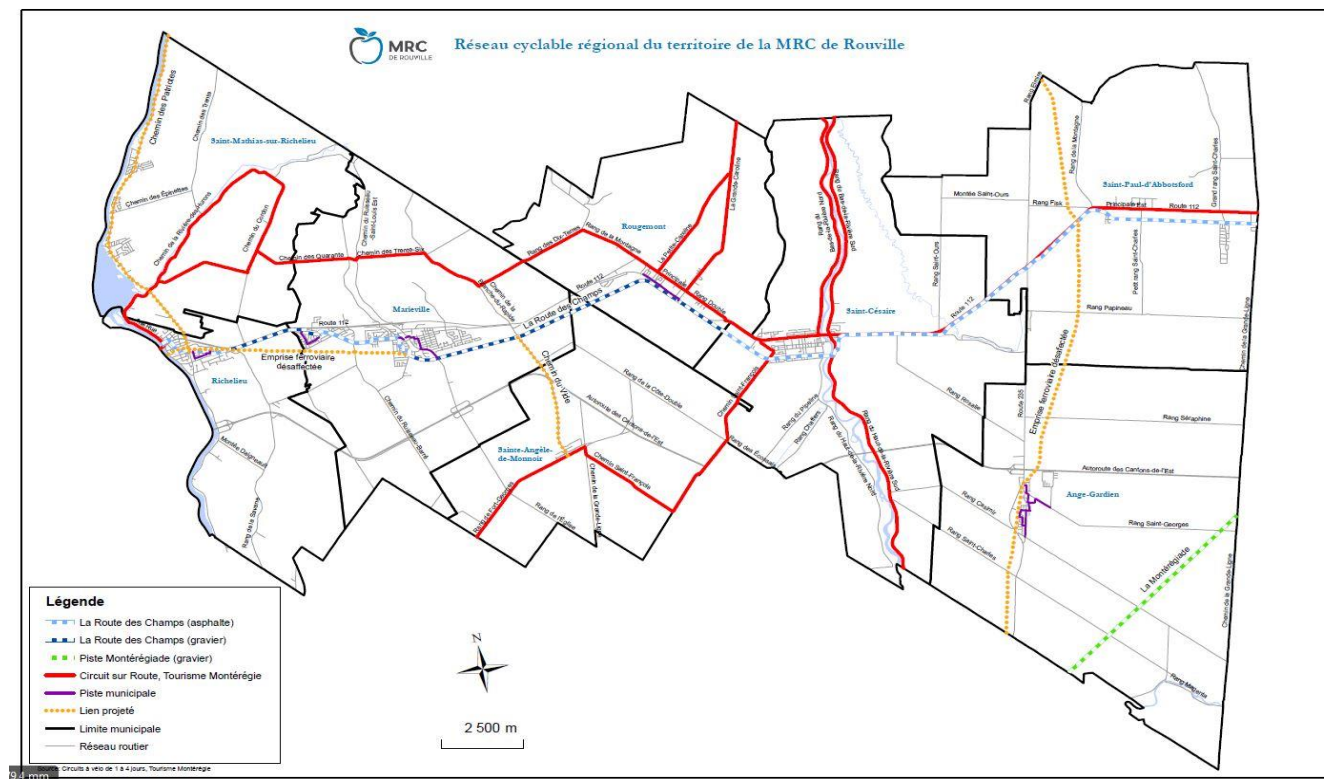
CRITÈRES DE PROLONGEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE RÉGIONAL

L'implantation, le prolongement ou l'aménagement d'une piste cyclable de niveau régional doit respecter les critères suivants :

Critères d'aménagement

- **Continuité**
 1. permettre aux cyclistes des déplacements aisés
 2. éviter les obstacles et les courts segments Homogénéité a) limiter ou éviter les transitions d'un type de voie à un autre
- **Efficacité**
 1. favoriser les itinéraires plus directs
 2. minimiser les arrêts et les dénivellations
- **Sécurité**
 1. la géométrie de la voie doit permettre de garder le contrôle du vélo à vitesse normale
 2. la circulation automobile ne doit pas mettre en danger les cyclistes
 3. prévoir les mesures de sécurité nécessaires aux intersections et transitions
- **Desserte des commerces et services**
 1. favoriser l'accès aux commerces et services dont les cyclistes ont besoin
- **Agrément**
 1. assurer le confort des cyclistes par la qualité de roulement
 2. favoriser un environnement agréable qui évite les désagréments de la circulation automobile

N.B. Les éléments de planification et les critères d'aménagement sont tirés du Guide technique d'aménagement des voies cyclables de Vélo Québec, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec et le Secrétariat au loisir et au sport, 3^e édition, 2003, pp. 26-27.



7.1 Le réseau, ses fonctions récréatives et utilitaires

Comme nous le soulignons en introduction, la présente analyse intègre l'ensemble des fonctionnalités du réseau cyclable sur le territoire de la MRC de Rouville. Les réseaux cyclables, lorsque planifiés de façon intégrée, assurent dans un premier temps une couverture locale, pour ensuite développer une stratégie axée sur la mission touristique lorsque le potentiel et la volonté du milieu se manifestent. Cette analyse a pour objectif d'évaluer le degré de desserte pour l'ensemble des citoyens.

Le tableau qui suit indique la population par municipalité située sur le territoire de la MRC de Rouville. Les astérisques (*) identifient les municipalités en lien direct avec La Route des Champs.

Tableau 5 – Proportion de la population de la MRC desservie directement par la Route des Champs

MUNICIPALITÉ	POPULATION	POURCENTAGE
Ange-Gardien	2 576	6.9 %
*Mariville	10 882	29.4 %
*Richelieu	5 441	14.7 %
*Rougemont	2 889	7.8 %
*Saint-Césaire	5 877	15.9 %
Sainte-Angèle-de-Monnoir	1 921	5.2 %
Saint-Mathias-sur-Richelieu	4 587	12.4 %
*Saint-Paul-d'Abbotsford	2 847	7.7 %

7.1.1 La majorité de la population couverte

Cinq des huit municipalités de la MRC de Rouville sont en lien direct avec La Route des Champs, pour une proportion de **75.5 %** de la population totale. Si l'on compare aux autres réseaux cyclables régionaux et nationaux, le taux de **couverture de la population locale est excellent**. La Route des Champs longe la Route 112, axe d'importance où s'est installée la majorité de la population du territoire. Ce facteur contribue à ce degré de couverture de la population.

7.1.2 Une frange de la population toujours isolée

Étant donné que la vision initiale de la MRC de Rouville est de développer une culture vélo, il nous faudra considérer que trois municipalités représentant le quart de la population se trouvent toujours isolées du réseau régional.

Pour la communauté d'Ange-Gardien, une option intéressante semble se manifester alors que le réseau ferroviaire en voie de désaffectation pourrait être disponible. La municipalité d'Ange-Gardien serait ainsi en lien avec les deux trames cyclables régionales (Route des Champs et Montérégiane). Cette formule permettrait d'augmenter le degré de liaison à un réseau régional à 80.5% de la population du territoire. Cette hypothèse permettrait aussi de construire une **liaison sécuritaire avec les Montérégiades et La Route des Champs**, constituant ainsi comme mentionné précédemment un ajout majeur à l'offre cyclotouristique. On ajouterait ainsi une **option cyclable supplémentaire** directement dans la MRC.

Pour les deux autres municipalités soient Sainte-Angèle-de-Monnoir et Saint-Mathias-sur-Richelieu un exercice de réflexion s'impose afin d'analyser les options possibles. Toutefois, selon le *Projet de Plan directeur du Réseau vélo métropolitain, réalisé par la CMM*, une avenue intéressante semble se dessiner².

7.2 Le potentiel touristique du réseau cyclable régional

Comme nous l'avons vu précédemment, l'offre vélo au Québec est énorme. Comment faire face à cette concurrence et **se distinguer**? Qu'est qui peut **démarquer** La Route des Champs et ses réseaux complémentaires?

Il s'agit d'offrir une **expérience mémorable** par la qualité de l'offre vélo en soi, mais aussi par la complémentarité que peut offrir le milieu. Afin d'y parvenir, nous proposons d'appuyer notre analyse du potentiel en appliquant le concept d'expérience de loisir global qui repose sur trois dimensions permettant une pratique du vélo :

- **Sécuritaire et confortable**
- Dans une **ambiance et un environnement** intéressants
- Et dans un milieu **perméable à l'immersion des touristes**

² Réf. Annexe 4 - *Projet de Plan directeur du Réseau vélo métropolitain, réalisé par la CMM*

Voici un tableau qui illustre pour chacune des trois dimensions les éléments qui feront partie de notre analyse.

Tableau 6 – Caractéristiques recherchées par les cyclotouristes

DIMENSION À CONSIDÉRER	BESOINS	QUALITÉS RECHERCHÉES
Physique	Pratique d'une activité qui respecte mes capacités et réponde à mes besoins en termes d' intensité et de sécurité selon mon niveau de pratique.	Qualité de : - la surface de roulement Type de revêtement État du revêtement - des services connexes Signalisation Information Aires de repos Services sanitaires Stationnement - de l'offre vélo Longueur du tronçon Complémentarité, etc.
Émotif	Évoluer dans un environnement stimulant et attrayant	Qualité de l'environnement immédiat Paysages et milieu bâti
Cognitif	L'opportunité d' apprendre quelque chose	Interprétation du milieu Patrimoine : - Industriel - Religieux - Etc.

7.2.1 L'infrastructure

7.2.1.1 Le réseau, sa configuration et sa vocation

Comme nous le soulignons précédemment, une région pour se démarquer doit couvrir minimalement la durée d'un séjour (4 à 7 nuitées en moyenne à raison de 3.8 heures vélo/jour) et idéalement l'ensemble des besoins des différentes catégories. Ceci fait référence à deux critères :

La quantité

Pour assurer un séjour cycliste complet, le réseau proposé doit compter au moins 200 kilomètres. Le **cadran centre est** proposé par Tourisme Montérégie a pour avantage d'offrir cette condition tout en proposant des **boucles, facteur très apprécié** par les cyclotouristes. La **concertation entre les gestionnaires** concernés devient donc une condition de succès essentielle afin de profiler un **produit global, cohérent et attrayant**.

La variété

Même si elle est moins nombreuse que les autres, la catégorie de cyclotouristes qui préfère la route est à considérer, puisqu'elle génère des retombées économiques importantes. Le tour de la Montagne pourrait être une offre supplémentaire attrayante pour les cyclistes aguerris. Afin de respecter le principe de base de la sécurité, trois conditions devraient être mises en place :

- l'information devra être très explicite par rapport à la nature du circuit et la clientèle concernée, soit les cyclosportifs habitués de rouler sur une chaussée sans accotement
- l'identification sur la route que la chaussée est partagée
- la mise en place d'une campagne de sensibilisation relative au respect mutuel automobilistes-cyclistes

Pour élargir ce type d'offre, il serait aussi possible de travailler en collaboration avec La MRC de Brome-Missisquoi qui se démarque dans ce créneau.

7.2.1.2 La surface de roulement

Tel que mentionné précédemment, la surface en asphalte a la cote auprès de l'ensemble des cyclistes. Actuellement 13 kilomètres sur 40 ne sont pas asphaltés soit 32.5% du réseau total (10.41 km entre Rougemont et Marieville et 2.57 km entre Marieville et Richelieu).

L'asphaltage complet du réseau assurerait aux cyclistes provenant du Grand Montréal de parcourir l'axe centre-est (de Montréal à Waterloo) continuellement sur le bitume. Une demande d'assistance financière est présentement formulée pour procéder à ces travaux.

Pour créer le lien entre La Route des Champs et les Montérégiades, l'asphaltage pourrait être envisagé mais ne constitue **pas une condition essentielle sur le plan touristique**. Elle offrirait deux boucles dont quelques segments qui ne sont pas asphaltés :

La boucle sud-ouest (la Montérégiade, le Canal de Chambly...) dont la très grande majorité du réseau n'est pas asphaltée. D'ailleurs, pour le Canal de Chambly il n'est pas question de procéder à une telle réfection. Les autorités jugent que l'achalandage a atteint sa capacité d'accueil.

La boucle sud-est (Montérégiade, réseau interne de Granby) qui n'est asphaltée que sur une partie.

7.2.1.3 Les services connexes**Les haltes**

Réparties sur des distances d'approximativement cinq kilomètres, les haltes assurent un confort aux cyclistes qui désirent se détendre, manger et socialiser. Le mobilier de base est le suivant : support à vélo, banc, table à pique-nique. À certains endroits stratégiques, il sera aussi pertinent d'installer des services sanitaires et de l'information (localisation, services...)

L'analyse devra aller au-delà de ces critères puisque les haltes peuvent avoir des fonctions plus larges que voici :

✓ **Une destination pour les citoyens**

Une halte attrayante et bien située peut devenir un incitatif pour les citoyens à faire une sortie à vélo ou une marche. Une halte attrayante, installée à une distance stratégique du noyau villageois devient une destination régulière pour les sorties quotidiennes de loisir actif.

✓ **Un espace de socialisation**

Des haltes localisées dans des endroits stratégiques (bordures de noyaux villageois, milieu de qualité sur le plan naturel...) avec du mobilier bien disposé deviennent souvent des lieux de rendez-vous ou tout simplement des endroits qui favorisent la socialisation.

✓ **Des lieux stratégiques d'information**

Les haltes peuvent aussi devenir des points d'ancrage importants avec la communauté. L'introduction d'un système d'interprétation qui met à profit les caractéristiques du territoire ajoute à l'expérience recherchée par les cyclotouristes.

Voici les principes qui guideront notre analyse :

• **Une homogénéité**

L'aménagement et le mobilier devront respecter le thème.

• **Une appellation distinctive et évocatrice**

Les haltes devront elles aussi respecter le thème et porter une appellation évocatrice. Étant donné que nous désirons mettre en relief la production et la transformation alimentaire, il serait possible d'y associer des commanditaires. Ces derniers auraient une exposition sur le panneau informatif qui deviendrait par la même occasion une information pertinente pour le cyclotouriste (nature de l'entreprise, type de production, procédés, innovation, etc.). Ces mêmes panneaux auraient une double fonction :

1. Interprétation du milieu (face 1)
2. Carte du réseau et localisation (face 2)

Ce système aurait pour avantages de financer l'aménagement de la halte ainsi que la production du panneau. Le panneau à doubles-faces comblerait deux fonctions, économisant des coûts majeurs de production.

• **L'information**

L'information est de deux ordres :

✓ **Utilitaire**

Ce type d'information a pour fonction de rendre la randonnée plus sécuritaire et confortable. La visualisation du réseau et la possibilité pour le randonneur de se localiser sont deux conditions essentielles à ce sentiment de sécurité. Bien que peu pertinent pour l'utilisateur fréquent, il devient essentiel pour l'excursionniste ou le touriste. La présence de panneaux à des endroits stratégiques, généralement les haltes et les lieux de départ couvrent ces besoins. Les balises qu'elles soient au sol ou sur poteau sont un bon complément, notamment en cas d'urgence.

Pour les services ou attraits disponibles en région, il est pertinent de les diffuser. Compte tenu de la pertinence relative à chacun, il est important de convenir d'une politique d'affichage. Certains réseaux ont décidé ne pas s'inscrire dans une stratégie d'affichage pour ce type d'informations afin d'éviter la surcharge et l'arbitrage de ce qui doit être intégré ou non.

À l'heure de l'information en ligne, il serait pertinent d'analyser cette opportunité avec les autres réseaux limitrophes. Par exemple, une concertation à cet effet avec les gestionnaires des segments concernés par l'axe Centre-Est de la Montérégie pourrait être une alternative intéressante.

✓ **Exploratoire**

Comme nous le soulignons précédemment, le cyclotouriste apprécie l'immersion et la relation avec le milieu. L'interprétation des éléments particuliers du milieu qu'ils soient naturels ou suite à l'intervention humaine devient une valeur ajoutée importante pour un réseau qui désire se distinguer.

✓ **Les services sanitaires**

La localisation et la dispersion de ce service sur le réseau doivent se faire en fonction de l'ensemble des usagers (riverains, excursionnistes et touristes) ainsi que des types d'usage (marche, vélo...).

✓ **Le stationnement**

La présence de stationnements à des endroits stratégiques, leur facilité d'accès, leur capacité d'accueil, l'information pertinente sur le réseau et les services disponibles sont autant de critères à considérer dans l'analyse qui sera réalisé.

7.2.2 L'environnement

Nous partageons les commentaires de La Firme GEO 7011 (le groupe d'étudiants qui a réalisé au cours de la dernière session une série d'analyses sur le territoire de Saint-Paul-d'Abbotsford) à l'effet que la piste cyclable porte bien son nom de « Route des Champs », qu'elle résume en ces mots « elle traverse un paysage agricole, qui s'étend à perte de vue... Le caractère champêtre de la piste se matérialise par d'anciens bâtiments agricoles et d'une croix de chemin, mais surtout par les champs qui la bordent sur sa plus grande partie... »

La clientèle cycliste surtout urbaine apprécie de se retrouver dans un environnement bucolique associé à la ruralité. Le réseau confère cet état d'esprit.

Toutefois, deux éléments viennent briser cette ambiance soit **l'omniprésence de la route 112 et sa très grande proximité à certains endroits et le Poste d'Hydro-Québec.**

Pour le Poste d'Hydro-Québec, nous proposons de transformer la contrainte visuelle en un avantage, en en faisant un **lieu d'interprétation**. Il s'agit d'aménager quelques panneaux d'information concernant le rôle de ces infrastructures dans le transport de l'électricité au Québec et à l'extérieur. Mentionnons également qu'il s'agit d'un parcours de l'énergie verte du Québec partant des centrales situées dans le nord aux foyers et usines... On pourrait aussi faire le lien avec la crise du verglas qui s'est déroulée en Montérégie et dans ce contexte l'importance des circuits de distribution. Pour Hydro Québec, qui est souvent critiquée pour son approche, cette formule serait une occasion de redorer son image et d'informer la population de son rôle dans le développement du Québec. De plus, une halte avec du mobilier urbain et d'interprétation ainsi qu'une végétalisation appropriée atténuerait cette contrainte. En ce qui concerne la Route 112, il faudrait atténuer ses effets en créant des écrans aux endroits stratégiques, par une végétalisation appropriée.

7.2.3 L'interprétation du milieu

Le territoire de La MRC de Rouville est riche en potentiel d'interprétation. Voici les éléments qui pourraient susciter un grand intérêt auprès des cyclotouristes et un sentiment de fierté chez les citoyens du territoire :

L'agriculture sous ses diverses formes

La mise en valeur du patrimoine rural et de l'industrie agricole ajouterait à l'image du territoire. La présence de **panneaux d'interprétation** pourrait mettre en évidence :

- les **vestiges du temps** (croix de chemin, granges, etc.)
- la contribution du territoire dans l'assiette des Québécois :
 - ✓ l'utilisation **actuelle du territoire** par les différentes formes de cultures :
 - Grandes cultures
 - Cultures fruitières
 - Cultures spécialisées
 - Produits du terroir
 - ✓ ainsi que l'**industrie de la transformation** présente sur le territoire (Lassonde, Bonduel, etc.)

La pomme

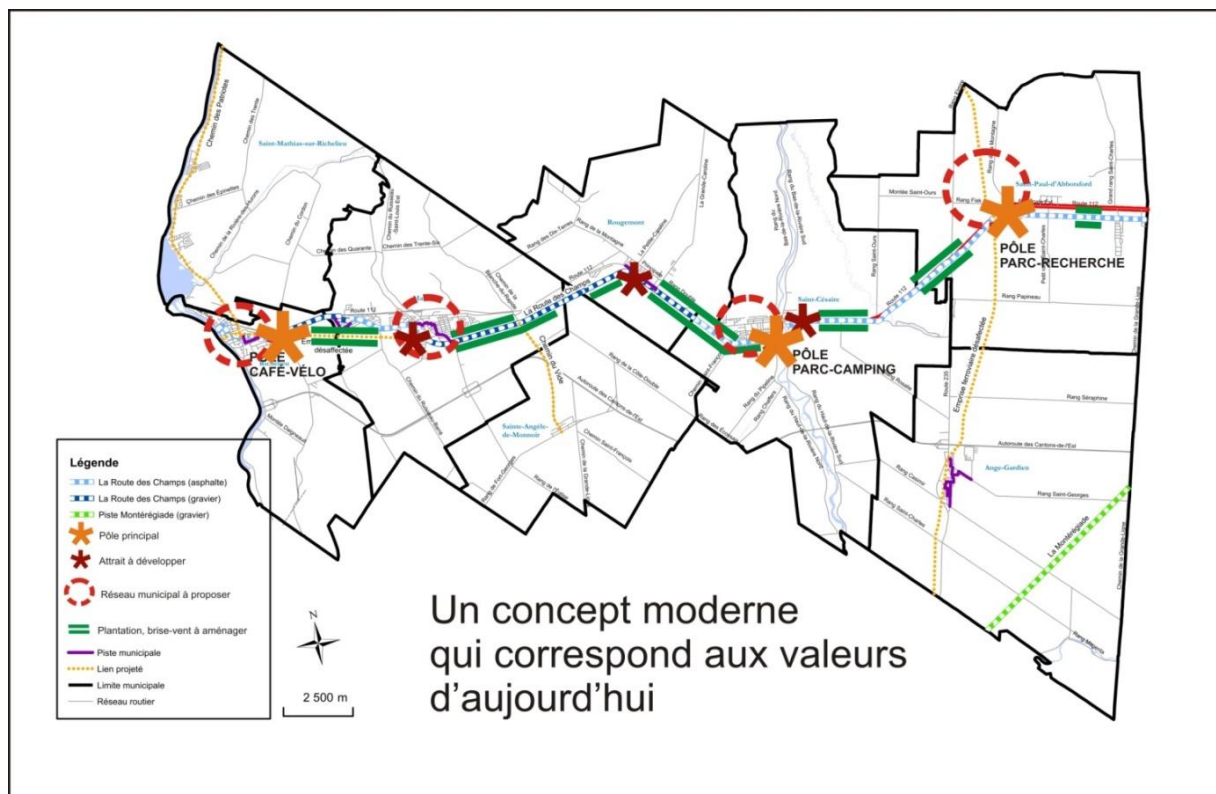
Même si elle fait partie du secteur agricole, la culture de la pomme peut être mise en évidence de façon spécifique de par le statut du territoire à cet égard. Étant la plus importante région productrice de pommes du Québec, avec 25% de superficie des vergers du Québec, la MRC de Rouville a avantage à capitaliser sur ce fruit.

Les Montérégiennes

Située au cœur des Montérégiennes, la MRC de Rouville est en bonne position pour exposer ce phénomène géologique. Le relief est l'un des quatre attributs d'un territoire qui captent l'attention des adeptes de plein air. L'interprétation des Montérégiennes constituerait un ajout à l'expérience cyclotouristique.

8. RECOMMANDATIONS

8.1 La Route des Champs, une colonne vertébrale structurante pour le territoire



Afin d'agrémenter le parcours, des pôles ont été identifiés. Vous trouverez en Annexe 2 des exemples de ce type de pôles qui pourraient prendre forme à long terme. Toutefois, il est possible de marquer ces zones à court terme par l'aménagement de haltes de grande qualité destinées à la fois aux besoins des cyclotouristes et ceux des riverains. Voici un exemple de ce type de halte :



Halte expo-horticole à Rougemont

8.2 Le tracé définitif de La Route des Champs, une décision qui s'impose...

Au moment où la MRC de Rouville s'apprête à asphalter la partie ouest de La Route des Champs et que l'hypothèse de relocaliser cette partie du réseau sur l'ancienne emprise ferroviaire devient plausible, il est impérieux de prendre une décision définitive avant d'engager d'importantes ressources financières.

8.2.1 L'emprise ferroviaire, l'option optimale

À notre avis, la récupération de l'emprise constitue la meilleure alternative pour les raisons suivantes :

- **Compatibilité** avec le concept
Pour mettre en évidence le concept de La Route des Champs, il faut favoriser le contact avec l'environnement rural. Cette option permettrait aux cyclistes empruntant La Route des Champs d'entrer plus rapidement en contact avec ce type d'environnement.
- Un environnement immédiat **plus attrayant**.
Cette option réduit les contraintes énoncées précédemment par rapport au besoin de végétaliser les bordures de la Route 112.
- **Confort et fonctionnalité** en zone urbaine
Que ce soit pour les municipalités de Richelieu ou de Marieville, l'utilisation de l'emprise constitue un avantage. En plus de sécuriser davantage l'utilisateur, elle balise mieux le trajet et offre aux citoyens une option de parc linéaire intéressante.

De plus, cette option répond aux critères définis dans la dernière version du Schéma d'aménagement de la MRC de Rouville, particulièrement pour ceux concernant l'efficacité, la sécurité et le confort (voir chapitre 6 – Réf. Guide technique de l'aménagement des voies cyclables).

8.2.2 Quelques éléments à analyser

- Des **coûts à considérer**
Cette option implique des **frais relatifs à la préparation de l'emprise** avant de procéder à l'asphaltage. Il faut considérer non seulement le nivellement, l'ajout de matériaux et la compaction mais aussi les besoins en termes de drainage. Une évaluation technique par une firme d'ingénieurs concernant la fondation, les structures (ponceaux...) et le drainage sera essentielle afin de définir les coûts.

Toutefois, il faut aussi considérer que cette option **réduit les frais nécessaires à la végétalisation** d'une partie de la section riveraine de la Route 112. De plus, elle **assure une fondation solide** dans le cas où l'on procéderait éventuellement à l'asphaltage.

Les services d'ingénieurs-conseils permettront de définir les écarts précis entre les deux options, considérant le type de fondation de chacune d'elles. En ce qui concerne le financement de cette opération de relocalisation, il existe une opportunité par rapport à la réflexion entreprise avec la Communauté urbaine de Montréal (CMM). Le nouveau tracé comporte des avantages majeurs pour les utilisateurs venant de l'ouest du territoire, ce qui pourrait devenir un argument majeur pour positionner ce dossier.

- Des **négociations** à entreprendre³
Il est évident que l'accès à La Route des Champs directement par le Canal de Chambly constitue un

³ Réf. Annexe 4 - *Projet de Plan directeur du Réseau vélo métropolitain*, réalisé par la CMM

avantage majeur pour la promotion du réseau à des fins cyclotouristiques. Ceci implique toutefois des discussions avec Parc Canada pour la liaison et le MTQ pour la mise en opération du pont. Ce processus peut s'avérer long.

Dans une telle situation, il serait possible d'utiliser temporairement le tracé actuel pour enjamber la rivière et rejoindre le nouveau tracé.

- **Un segment problématique**

La partie du tronçon traversant la zone industrielle de Marieville comporte certaines contraintes en matière d'esthétisme et de sécurité (traverse de la piste). Nous croyons toutefois qu'il serait possible d'atténuer une grande partie de ces contraintes, et même d'explorer le contexte, pour proposer des mesures d'atténuation originales (sculptures avec des matériaux recyclés, interprétation...). Cette formule exige toutefois des pourparlers avec l'entreprise concernée, ce qui pourrait entraîner de longs délais. Dans ce contexte, il serait possible de planifier un réseau de contournement sur rue afin d'assurer la fluidité à court terme. Elle pourrait être maintenue par la suite pour couvrir les besoins de la population locale.

8.3 Le confort des usagers, une préoccupation

8.3.1 Compléter l'asphaltage de La Route des Champs

Comme nous le mentionnions précédemment, l'asphaltage constitue un élément majeur pour le confort des usagers. La volonté de la MRC est manifeste à cet égard, car un projet de demande d'assistance financière a déjà été déposé afin de compléter la partie ouest du réseau. La **représentation politique** auprès des instances concernées constitue pour l'instant la recommandation principale.

8.3.2 Végétalisation de certaines zones

Afin d'atténuer les effets négatifs sur le plan visuel (omniprésence de la route 112 dans certaines zones) et de l'inconfort dû à l'ensoleillement et les vents, nous recommandons de procéder à l'aménagement d'écrans végétaux dans certaines zones. Les coûts pour une telle opération peuvent varier selon le gabarit des plantes retenues. Si l'on opte pour des plans matures, on peut budgéter 60,000\$ du kilomètre pour deux rangées d'arbres de 6 pouces de diamètre, et 30,000\$ du kilomètre pour une rangée d'arbustes.

Compte tenu de l'importance des coûts, si on opte pour la végétation de grand gabarit, l'aménagement d'écrans s'étendant sur une distance de 250 mètres répartis dans les zones les plus problématiques pourrait convenir. Dans un tel cas, il faudrait budgéter quelque 200 000\$. Il faudra aussi prévoir un montant de 3 000\$ pour la réalisation des plans de plantation.

Afin de rationaliser, il serait pertinent d'aménager ces écrans végétaux en périphérie des haltes ou en bordure des zones urbanisées afin de couvrir simultanément les besoins des cyclotouristes et des citoyens.

8.4 Des haltes à doubles fonctions

8.4.1 Des haltes informatives attrayantes, pour rehausser le produit

Toujours dans une optique de rationalisation, il serait pertinent d'associer la fonction interprétation aux diverses haltes à aménager. Les haltes pourraient être commanditées par des entreprises ou organismes qui bénéficieraient de cette visibilité.

Vous trouverez dans le chapitre suivant quelques indications par rapport au financement potentiel de ces haltes.

Nous proposons de planifier des haltes de grande qualité qui permettraient à la fois de hausser la perception des utilisateurs par rapport au produit et de proposer aux commanditaires majeurs un produit attrayant.

Étant donné que la halte intégrerait un concept d'interprétation en lien direct avec le commanditaire, on pourrait lui octroyer le nom de ce dernier. Ce qui augmente considérablement sa valeur en termes de visibilité.

À titre indicatif voici une évaluation de coûts pour l'aménagement de ce type de halte :

Tableau 6

AMÉNAGEMENT D'UNE HALTE	COÛTS
Panneau d'interprétation	4 000 \$
Mobilier (banc, table de pique-nique, poubelle, etc.)	6 000 \$
Aménagement paysager	5 000 \$
Abris avec une signature originale	30 000 \$
TOTAL :	45 000 \$

La proposition à long terme soumise aux commanditaires serait donc de l'ordre de 45 000 \$ dans le cas où il y aurait un abri et 15 000 \$ dans le cas où il n'y en aurait pas. Par exemple, le projet soumis à Hydro-Québec ne nécessite pas ce service.

8.4.2 Des frais professionnels à considérer

Dans ce contexte il faudrait considérer les **frais professionnels** suivants :

1. Production d'un projet à soumettre à Hydro-Québec. Connaissant les exigences de cet organisme ainsi que les rencontres qu'une telle négociation exige généralement, il est pertinent de considérer des frais pour des honoraires professionnels additionnels, approximatifs de 8 500\$.
2. Production d'un plan de commandite à soumettre aux autres entreprises et organismes concernés. Ce plan intégrerait un argumentaire (avantages en termes de visibilité et de positionnement stratégique), une illustration d'une halte type avec ses composantes, une entente à long terme, etc. Il faut prévoir également un budget de 7 500\$ qui pourrait être amorti dans une formule de commandite.

8.5 Des « places citoyennes »

Afin d'inciter les citoyens à se rendre à la piste cyclable et à l'utiliser, il serait intéressant d'aménager à un endroit stratégique un espace public, qui deviendrait un lieu de **rassemblement naturel** ainsi qu'un **attrait supplémentaire** pour les cyclotouristes. Cet espace aurait une signature locale et pourrait être assumé par chacune des municipalités concernées en leur laissant la latitude en fonction de l'ampleur qu'elles désirent lui donner. Toujours dans le but de rationaliser au niveau des ressources à investir, cet espace pourrait se fusionner à une halte ou une zone de végétalisation prévue.

8.6 Des réseaux sur route complémentaires

Deux formes de réseaux pourraient prendre forme avec leurs fonctions spécifiques, c'est-à-dire :

- Un lien avec les municipalités isolées du réseau régional
- Une offre complémentaire à la piste cyclable, s'adressant aux cycloportifs qui désirent rouler sur route

Comme nous le soulignons précédemment la **notion de sécurité doit prévaloir** dans l'établissement de chacun de ces réseaux. Particulièrement pour ceux s'adressant à la population locale qui ne possèdent pas nécessairement l'expérience des routiers. Même pour cette dernière catégorie de cyclistes plus aguerrie des mesures de sécurité s'imposent.

Vous trouverez en annexe 3 l'analyse réalisée à cet égard.

8.7 Se démarquer davantage par un produit d'appel unique

Étant donné qu'une des recommandations majeures concerne la végétalisation de certains segments de La Route des Champs sous forme d'îlots de verdure, il serait possible de pousser l'idée plus loin en planifiant un véritable **Jardin botanique linéaire**.

Le soin accordé à la **planification et au choix des essences** ainsi que de l'implantation d'un **système d'interprétation** permettrait de développer ce concept. Cette initiative pourrait devenir un véritable produit d'appel pour la MRC de Rouville. La force de ce projet repose sur plusieurs caractéristiques dont :

- **Un produit populaire**

L'horticulture représente un **secteur d'intérêt majeur** pour les Québécois. Selon la Fédération interdisciplinaire de l'horticulture ornementale au Québec (FIHOQ) les retombées économiques de cette industrie sont de 3.09 milliards de dollars. On y compte l'équivalent de 53 513 emplois à temps plein. En 2007, les dépenses moyennes en produits et services en horticulture étaient évaluées à 650 \$ par ménage. On compte 1 500 entreprises spécialisées et 6 000 non spécialisées. Bref un secteur qui s'insère dans les habitudes de vie des Québécois.

- **Unique**

Ce concept de jardin botanique s'étalant sur quarante kilomètres deviendrait une attraction par son **unicité**.

- **Cohérent avec la vocation du territoire**

L'horticulture constitue une forme de culture qui **colle bien à la vocation** de La Route des Champs. D'ailleurs, on compte trois pépinières en périphérie seulement de la piste cyclable.

- **Pérennité assurée**

Le projet proposé est un concept vivant et évolutif. Il évolue en effet sur une base saisonnière et annuelle. Plutôt que de subir les affres du temps ce **concept s'améliore avec les années** et les décennies, à la condition d'y apporter l'entretien nécessaire.

- **Compatibilité avec le concept**

Les préoccupations par rapport à l'embellissement immédiat de leur environnement et la recherche d'une meilleure qualité de vie font en sorte que les Québécois accordent une **importance majeure** à l'horticulture. Le jardinage et l'horticulture figurent parmi les cinq activités de loisir préférées des Québécois.

8.7.1 Le concept en quelques lignes

Ce qui est proposé ne constitue ni plus ni moins qu'un laboratoire de connaissances horticoles. L'horticulture pour les nuls ou l'horticulture 101 permet de façon très concrète de s'initier aux bases de cette discipline tout en se trouvant dans un environnement exceptionnel.

Voici à titre indicatif, des éléments d'apprentissage qui peuvent être présentés :

Tableau 7

OBJET D'APPRENTISSAGE	INTERVENTIONS	EXEMPLES D'ÉLÉMENTS À METTRE EN VALEUR
Les types	Présence de conifères et de feuillus	Le Ginkgo et ses particularités
Les strates	Présence des différentes strates végétales	Couvre-sol (lavande....) Arbustes, arbres
Les formes	Présence d'essences représentant les diverses formes	Colonnaire (Peuplier de Lombardie), Arrondie (Érable) Pleureuse (Saule), etc.
Les variétés	Illustration des différentes variétés	Décanter les différentes variétés d'érables et de pommiers
Les couleurs	Démontrer la vaste palette de couleurs	Ex : variétés d'érables : Crimson King, Drummunde
Types de feuilles	Démontrer les divers types de feuilles	Trilobé, Composé, etc.
La floraison	Insister sur la plantation d'arbres et d'arbustes à floraison spectaculaire sur les plans visuels et olfactifs, sur des distances assez importantes pour créer un effet « wow ». Choix afin d'assurer une floraison la plus étalée possible durant la saison vélo.	Cerisier, Lilas, Spirée, Chèvrefeuille, Weigilia, Tamarix, Magnolia, Pommier Tilleul, Maronnier, etc.
Les propriétés médicinales	Caractéristiques médicinales de certaines plantes	Plantes et ses propriétés
Les plantes aromatiques	Le rôle des plantes dans les assaisonnements.	Plantes et ses propriétés

Pommier à l'honneur

Afin de faire ressortir davantage les **caractéristiques du territoire qui se distingue par ses vergers**, il serait pertinent de miser sur la plantation de différentes variétés de pommiers. L'énorme variété de malus qu'ils soient décoratifs ou producteurs de fruits de consommation nous donne une marge de manœuvre énorme.

Note :

Il est important d'effectuer le choix des différentes essences en fonction de leurs caractéristiques. Par exemple, éviter d'utiliser des arbres avec un développement racinaire imposant pouvant altérer la surface de roulement de la piste cyclable.

8.7.2 Programmations complémentaires

Comme nous le soulignons précédemment, l'offre d'activités complémentaires devient une valeur ajoutée presque essentielle pour positionner une région et assurer une récurrence chez les visiteurs. Le thème retenu nous permettrait de créer avec un minimum de ressources cette dynamique sur une base annuelle. Voici une série d'exemples de programmation :

- Printemps

Cette saison étant une période intense de floraison constitue un événement en soi. Inviter les cyclistes au **Gala des fleurs** pour une expérience **visuelle et olfactive** grandiose deviendrait le seul investissement à faire.

- Été

Il serait possible d'ajouter à l'expérience en développant des activités en lien avec le thème de l'horticulture. Par exemple :

- ✓ Symposium de land art
- ✓ Symposium de mosaïque
- ✓ Sculpture de conifères (if...)
- ✓ Éclairage d'ambiance

La collaboration avec les entreprises horticoles de la région permettrait de disposer d'une expertise et de ressources nécessaires.

- Automne

Cette saison peut être très attractive par le seul fait de la présence des fruits ayant atteint leur maturité. D'abord la pomme qui démarque la région, ainsi que les petits fruits produits par les arbustes sélectionnés spécifiquement pour créer un effet majeur. Les cyclistes pourraient être invités en début de saison lors de la période floraison et revenir durant celle de la production sous le thème de : **De la fleur au fruit**.

- Hiver

Un segment du tronçon pourrait être mis en valeur en développant en concept hivernal. Par exemple, cette section bordée de conifères, idéalement de sapins baumiers, s'inspirerait de l'ambiance de la période des Fêtes. Voici quelques activités qui pourraient animer et démarquer la communauté qui prendrait en charge cette formule :

- ✓ Vente de sapins sur place
- ✓ Éclairage d'ambiance des sapins et conifères sur le segment concerné
- ✓ Randonnée en trottinette des neiges, raquette...(location d'équipements sur place)
- ✓ Randonnée en traineau à chiens, carriole...
- ✓ Installation de kiosques de vente de produits du terroir, d'artisanat...

L'objectif de cette programmation est de maintenir l'intérêt de la clientèle pour la région sur une base annuelle. Cette initiative peut se mettre en marche à moyen ou long terme. La vente de sapins de Noël, en plus d'être **compatible avec la mission** du réseau, pourrait s'inscrire dans une **tradition qui se veut festive et positive**. Aller chercher son sapin de Noël fait partie des plaisirs de la vie. Associer la région à cette pratique **dégage une image positive du territoire et assure une rétention de la clientèle à long terme**. Les frais de promotion seraient limités étant donné que l'affichage sur le réseau durant la saison du vélo pourrait suffire en grande partie.

On évalue à 1 250 000 sapins produits chaque année au Québec. Le Québec est la province qui produit le plus grand nombre d'arbres de Noël, rapportant 55 % des revenus totaux des exportations canadiennes dans ce domaine. Cela représente des revenus évalués entre 25 et 30 millions de dollars.

En marge de la grande région métropolitaine de Montréal, la région est juste assez près pour être accessible et loin pour donner l'impression aux citadins ou banlieusards de se retrouver en milieu rural.

8.8 Une appropriation du réseau cyclable

Afin de promouvoir l'utilisation du réseau auprès de la population en général, il est possible de développer des stratégies avec les instances publiques, tels les Services de loisirs locaux et les écoles, afin d'organiser des **sorties populaires** sur la piste cyclable. Ces initiatives sont peu coûteuses. Elles permettent de **faire découvrir cet équipement collectif et de développer un sentiment d'appartenance** à son égard. Les activités s'adressant aux jeunes et aux familles sont celles qui engendrent généralement des habitudes de pratique plus récurrentes. Il serait par exemple possible d'associer l'initiative des « cubes d'énergie » du Groupe Pierre Lavoie, en incitant les familles à pratiquer le vélo sur la piste cyclable de façon collective.

Il est aussi possible de développer des alliances avec les groupes locaux s'adressant à des clientèles spécifiques (Clubs de l'Âge d'Or, Clubs Optimistes, etc.) afin de mettre à contribution le réseau pour leurs activités quotidiennes ou sporadiques.

Un inventaire et une rencontre avec les organismes locaux et régionaux susceptibles d'animer ce réseau et de le faire connaître davantage nécessitent peu d'énergie et peuvent s'appliquer à court terme.

Enfin, tel que mentionné précédemment, il est aussi possible d'offrir à des organismes de type caritatif l'utilisation du réseau pour l'organisation d'événements majeurs, et ce, sans investissement supplémentaire.

En ce qui concerne le lien avec des organismes nationaux tels que Vélo-Québec et la Fondation Pierre Lavoie, cette initiative peut s'établir à moyen terme lorsque certaines interventions auront été réalisées sur le réseau (asphaltage, réaménagement de certaines haltes...)

8.9 Mise à contribution des ressources du milieu

Comme nous le mentionnions précédemment, une partie importante de la clientèle cyclotouristique est adepte de **culture et de nature**. Un inventaire des programmations et des ressources en termes de pratique de plein air douce et de culture (sentiers de randonnée, observation de la nature, festivals, spectacles extérieurs, patrimoine...) sont autant d'éléments ajoutés au produit et qui ne nécessitent pas de ressources supplémentaires.

Deux rencontres annuelles avec les représentants des Services de Loisirs locaux pourraient suffire pour intégrer ces éléments au produit.

8.10 Développer une prestation de services adaptée à la clientèle

Les besoins des cyclotouristes en matière d'hébergement et de restauration étant assez bien définis, une stratégie de collaboration avec les intervenants touristiques devrait être mise en place. Il sera possible d'établir avec ces derniers une concertation spécifique au produit vélo.

8.11 Une stratégie de positionnement axée sur l'authenticité

Étant donné que La Route des Champs se situe entre l'Estrade et la zone de Chambly, identifiés comme deux pôles majeurs dans l'étude réalisée par M. Luc Jacques en 2014, il est important de se doter d'une **image forte** afin de se distinguer.

Pour les cyclistes de la grande région de Montréal qui se dirigent vers l'est de la Montérégie, La Route des Champs constitue le premier environnement exclusivement rural. Comme nous le mentionnions précédemment, cette particularité devra être mise en évidence par un système d'interprétation du milieu.

À ce titre, l'appellation de La Route des Champs mérite d'être mise en évidence pour son caractère :

- **Évocateur**

Prendre la clé des champs évoque un **sentiment de liberté**. Voici un peu ce que le réseau propose aux cyclotouristes. Circuler à vélo en milieu rural représente pour plusieurs cyclistes le **summum de la liberté**, se rappelant ainsi les premières escapades. La stratégie de communication pourra intégrer ce leitmotiv pour renforcer cette particularité.

- **Attrayant**

La saine alimentation fait de plus en plus partie des préoccupations des Québécois. L'intérêt développé au cours de la dernière décennie par rapport aux produits alimentaires rend le concept d'interprétation et de transformation encore plus attrayant.

- **Cohérent avec le produit proposé**

Alors que 80 % du territoire de la MRC est d'affectation agricole, l'appellation La Route des Champs représente **bien l'expérience** à laquelle sont invités les cyclotouristes. D'autant plus que la **diversification de la culture** (maïs, soya, fruits et légumes) y amène une dimension plus large en évitant la monotonie.

8.12 Se démarquer par une offre originale

Même si la présence des vélos à assistance électrique (VAE) est encore marginale sur les réseaux québécois, nous prévoyons une évolution majeure du phénomène au cours de la prochaine décennie. Dans plusieurs pays d'Europe et d'Asie, le VAE connaît une croissance proportionnelle plus forte que le vélo traditionnel. L'industrie du VAE se tourne vers le marché nord-américain en offrant une gamme de produits de plus en plus adaptés au continent. Dans cette perspective, l'offre de services de recharge devient une opportunité de se démarquer auprès de cette clientèle. Enfin, l'installation de services de recharge à des endroits stratégiques, à proximité de services de restauration ou d'hébergement constituera une valeur ajoutée au produit régional.

8.13 Positionnement sur le concept de La Route verte

L'intégration de La Route des Champs à La Route verte constitue un enjeu majeur pour notre région pour les raisons suivantes :

- L'aspect financier via le programme d'entretien associé à La Route verte avec un potentiel de 60 000 \$ par année pour la seule charge d'entretien
- L'apport majeur en matière de visibilité et de crédibilité associés à La Route verte

9. SYNTHÈSE DU CHANTIER PROPOSÉE

9.1 Objectifs et interventions

Tableau 8

OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INTERVENTIONS
Donner accès à l'ensemble de la population de la MRC au réseau cyclable régional	Relier les municipalités isolées au réseau régional	Créer des liens structurants entre le réseau et les municipalités de : ✓ Ange-Gardien ✓ Sainte-Angèle-de-Monnoir ✓ Saint-Mathias-sur-Richelieu
Favoriser l' utilisation du réseau cyclable régional	Maximiser le confort des usagers de la piste cyclable	Compléter l' asphaltage de la piste cyclable
	Atténuer les contraintes visuelles	Aménager des écrans de végétaux dans les zones où la route 112 est omniprésente Aménager un Centre d'interprétation et végétaliser la partie riveraine au Poste Hydro-Québec
	Créer une ambiance conviviale	Aménager les zones périurbaines de la piste afin d'inciter les citoyens à s'y rendre Aménager des haltes favorisant la socialisation et le déplacement vers celles-ci
	Inciter les citoyens à utiliser cet équipement régional	Organiser des activités communautaires sur la piste cyclable Mettre à contribution cet équipement dans le cadre d'événements communautaires

OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INTERVENTIONS
Générer des retombées économiques en développant une offre adaptée aux cyclotouristes	Répondre aux besoins et attentes des cyclotouristes : Immersion et connaissance des particularités du milieu	Mise en valeur et interprétation de thèmes spécifiques au territoire : • Les Montérégiennes • L'industrie agro-alimentaire : ✓ Production ✓ Transformation • La Pomme (Capitale de la Pomme) • École de vol libre • Patrimoine bâti
	Offrir un complément d'activités en lien avec les besoins de la clientèle (nature-culture)	Mettre à contribution les programmations locales de cette nature et les espaces verts (sentiers...)
	Élargir l'offre aux différentes catégories de cyclistes	Mise en place d'un système d' information (localisation, services et attraits...) Développer des réseaux sur route dans des environnements attrayants et sécuritaires
	Développer une prestation de services adaptée à la clientèle cyclotouristique	Favoriser le développement : • de Couettes et café et leur adhésion à « Bienvenue cyclistes » • d'une restauration axée sur les produits du terroir Développer le concept de «Jardin botanique linéaire» • Implantation de végétation en bordure du réseau avec un système d'identification et d'interprétation • Réalisation d'activités en lien avec le concept horticole : ✓ Land Art ✓ Mosaïques ✓ Sculptures sur arbustes et conifères ✓ Éclairage thématique ✓ Vente de sapins de Noël ✓ Etc...

OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	INTERVENTIONS
Démarquer le territoire de la MRC par une distinction originale et exclusive	Créer un produit unique	Développer une stratégie d'implication collective pour les différentes étapes de réalisation et d'opération du «Jardin botanique linéaire» : • Planification • Aménagement et entretien • Financement

9.2 Étapes, coûts et phasage du projet

Pour chacune des interventions proposées, le tableau qui suit présente les étapes de réalisation ainsi qu'à titre indicatif les coûts et le phasage de ces dernières.

En ce qui concerne les coûts il faut les considérer comme des balises budgétaires car ils peuvent évoluer considérablement selon la vision et la dimension que la MRC désire donner à chacune des interventions. Ces coûts ont été soumis en fonction de l'expérience des dernières décennies en matière d'aménagement de réseaux cyclables.

En ce qui concerne le phasage 1, 2 et 3, elles correspondent à chacune des trois années concernées par le présent Plan de développement. Nous avons ajouté une phase 4 qui concerne les projets qui pourraient nécessiter un délai de réalisation plus important.

Tableau 9

INTERVENTIONS	ÉTAPES	COÛTS	PHASES
1- Positionner La Route des Champs sur La Route verte	1.1 Obtenir le soutien de la Table des préfets de la Montérégie, de la ministre responsable de la Montérégie et de Tourisme Montérégie 1.2 Effectuer les représentations auprès des instances concernées (ministère et Vélo Québec)	Aucun frais	Phase 1
2- Créer un lien structurant entre le réseau régional et : 2.1 Ange Gardien	2.1.1 Démarche de récupération de l'emprise : • Représentation politique • Alliance avec les MRC concernées (Maskoutains, Brome-Missisquoi) • Développement et mise en application de la stratégie 2.1.2 Aménagement	Travaux internes à la MRC (politique et technique) Travaux d'aménagement de la piste, exclu démantèlement et préparation de l'emprise 75,000\$/ KM x 9= 675 000\$	Phase 1 Phase 4 (long terme)

INTERVENTIONS	ÉTAPES	COÛTS	PHASES
2.2 Liens routiers : Sainte-Angèle-de-Monnoir Saint-Mathias-sur-Richelieu	Plan d'aménagement spécifique à chacun des projets Aménagement	Honoraires professionnels 3 000\$/ projet	Phase 1
		Marquage, signalisation, balisage (CMM) 500\$/KM	Phase 2
3- Compléter l'asphaltage	3.1 Demande d'assistance financière (réalisée)		Phase 1
	3.2 Représentations politiques		Phase 1
	3.3 Réalisation des travaux		Phase 2
4- Aménager des écrans de végétaux	4.1 Réalisation d'un plan d'aménagement en considérant le projet de «Jardin botanique linéaire»	Honoraires professionnels 3 000\$	Phase 1
	- Localisation des zones à végétaliser - Choix des végétaux - Évaluation des coûts		
	4.2 Réalisation des travaux selon deux options :	Travaux clé en main avec rangées d'arbres de calibre mature 60 000\$/ KM	Phase 2
	Clé en main avec végétaux matures	Une rangée d'arbustes (brise-vent ou écran visuel) 25 000\$/KM	
	Mobilisation de la communauté (milieu scolaire, organismes, citoyens...)	20 sections à 10 000\$/section 200 000\$ Implication de la communauté Voir chapitre 10	Phases 1 à 3

INTERVENTIONS	ÉTAPES	COÛTS	PHASES
5- Aménager un Centre d'interprétation au Poste d'Hydro-Québec à Saint-Césaire	5.1 Production du projet de partenariat à soumettre à Hydro-Québec : • Concept • Croquis • Évaluation des coûts • Partenariat proposé	Honoraires professionnels 3 500\$	Phase 1
	5.2 Représentations auprès d'Hydro-Québec	Plans, suivi des travaux avec Hydro-Québec	Phase 2
	5.3 Réalisation des travaux	8 500\$ Halte 15 000\$	Phase 3
6- Aménager des zones périurbaines sous forme de « Places citoyennes »	6.1 Élaboration de plans d'aménagement conjointement avec les municipalités concernées	3 000\$/ plan	Phases 1 à 3
	6.2 Réalisation des travaux	Selon les besoins et intentions des municipalités	
7- Aménager les haltes	Haltes intégrées au concept de l'interprétation *Voir point 10 – Mise en valeur et interprétation de thèmes spécifiques	Coûts intégrés au projet d'interprétation	
8- Organiser des activités communautaires	8.1 Mise en place d'une table de concertation avec les Services de loisirs locaux et organismes susceptibles de contribuer à de tels événements	Aucun coût	Phase 1
	8.2 Rencontres annuelles de planification : • En début de saison pour planifier • À la fin pour dresser une évaluation et apporter des recommandations pour l'édition suivante.		Continu

INTERVENTIONS	ÉTAPES	COÛTS	PHASES
9- Mettre à contribution cet équipement dans le cadre d'événements communautaires	9.1 Production d'une politique d'accès au réseau cyclable : • Organisations éligibles • Conditions d'accès • Services offerts • Modèle d'entente	Deux options : • Réalisée à l'interne Aucun coût • Réalisée à l'externe Honoraires professionnels 2 500\$	Phase 1
	9.2 Formation d'un comité d'analyse		Phase 1
	9.3 Diffusion de la politique d'accès aux organismes ciblés		Phase 2
10- Mise en valeur et interprétation de thèmes spécifiques : • Montérégiennes • Industrie agricole (production et transformation) • Pomme • École de vol	10.1 Formation d'un Comité : • Élus • Milieu des affaires • Milieu institutionnel • Personnalités de la région	Frais de rencontres et de déplacements 1 000\$	Phase 1
	10.2 Élaboration d'une stratégie de commandite : • Identification des thèmes retenus pour mettre en évidence le territoire • Entreprises et organismes ciblés pour chacun des thèmes • Localisation des haltes dédiées	Honoraires professionnels 2 500\$	Phase 1
	10.3 Production d'un plan concept des haltes • Style architectural • Type de mobilier • Aménagement paysager • Affichage • Matériel d'interprétation	3 500\$	Phase 1

INTERVENTIONS	ÉTAPES	COÛTS	PHASES
	10.4 Production du plan de commandite : - Programme de visibilité - Coûts associés à la commandite - Engagement court et moyen terme	3 500\$	Phase 1
	10.5 Prospection et rencontre des partenaires financiers potentiels	20 000 à 50 000\$	Phase 2
	10.6 Aménagement des haltes	Par halte incluant la planification (production des plans et suivi)	Phase 3
11- Mise à contribution des programmations locales et des espaces verts	11.1 Espaces verts et équipements de plein air - Identification des lieux susceptibles d'intéresser la clientèle cyclotouristique - Identification de ces attraits sur les panneaux informatifs	Aucun coût	Phase 1
	11.2 Programmations culturelles - Inventaire sur une base annuelle (table des intervenants en loisir) - Diffusion de la programmation auprès de la clientèle cyclotouristique	Intégrer aux panneaux informatifs	Phase 1
		Aucun coût	Phase 1
12- Mise en place d'un système d'information : - Localisation - Services - Attraits	Production de panneaux uniformisés	Panneaux en processus de production	Phase 1

INTERVENTIONS	ÉTAPES	COÛTS	PHASES
13- Favoriser le développement de : • Couette et Café • Restauration axée sur les produits du terroir	13.1 Avec la participation de la Table Tourisme de la MRC	Aucun frais (réalisé à l'interne)	Phase 1
	13.2 Analyse de la réglementation concernant l'hébergement		Phase 1
	13.3 Élaboration d'une stratégie incitative au développement de tels services		Phase 2
14- Réaliser le « Jardin botanique linéaire »	14.1 Élaborer le plan directeur	15 000\$	Phase 2
	✓ Concept ✓ Définition du modèle d'interprétation et d'observation par zones ✓ Interventions et évaluation des coûts pour chacune de ces zones ✓ Identification des partenariats potentiels ✓ Phasage du projet		
	14.2 Mise en application du plan directeur		Phase 4
		2 options : • Projet clé en main avec végétation mature Approximativement 1.2 M\$ • Implication de la communauté Voir chapitre 10	Phases 1 à 4
15- Développer une programmation en lien avec la thématique	15.1 Identification pour chacune des municipalités concernées des intentions de développer une programmation particulière	Réalisé à l'interne	Phase 2
	15.2 Mise en place des programmations	Initiatives selon la volonté des municipalités concernées	Phase 3

INTERVENTIONS	ÉTAPES	COÛTS	PHASES
16- Développer une stratégie d'implication collective	Voir chapitre 10		Phases 1 à 3
17- Élargir l'offre	17.1 Identification de circuits vélo	Aucun frais	Phase 1
	17.2 Plan d'aménagement	Honoraires professionnels 3 000\$/plan	Phase 2
	17.3 Aménagement	Marquage, signalisation, balisage... 500\$/KM	Phase 2

10. VERS UN CHANTIER ÉVOLUTIF ET COLLECTIF

Dans son ensemble, ce projet peut paraître ambitieux, voire utopique si l'on considère son ampleur et les ressources nécessaires à sa concrétisation. Toutefois il est possible d'aspirer à sa réalisation par une approche en deux temps :

- **Un phasage des opérations**

Il est possible de décortiquer ce projet en **étapes** sans qu'il souffre d'une impression de produit incomplet durant son opérationnalisation. En l'étalant dans le temps par phases déterminées il serait possible de le réaliser dans le respect des moyens disponibles.

- **Un chantier communautaire**

Ce type de projet en est un qui peut facilement **mobiliser l'ensemble de la communauté**. Que ce soit le monde des affaires, le milieu institutionnel et associatif et la population en général, toutes les composantes de la société peuvent contribuer à leur façon à sa concrétisation. Le caractère original de ce projet, son utilité, et son énorme potentiel de fierté collective en font une opportunité pour mettre en place un véritable chantier collectif.

Vous trouverez dans les tableaux qui suivent un exemple de partenariat pouvant être mis en place avec divers partenaires.

10.1 Haltes d'interprétation du milieu

Interventions :

1. Planification (plan adapté au thème et à l'environnement)
2. Production et implantation de panneaux d'interprétation pour les thèmes retenus
3. Implantation de mobilier urbain (bancs, tables..)
4. Aménagement paysager
5. Installation d'abris (pour certaines haltes)

Tableau 10 – Types de partenariats potentiels

THÈME	CONTENU	PARTENAIRES POTENTIELS
Montréalésiennes	Interprétation du phénomène géologique et situation de la MRC dans le contexte géographique « Au Cœur de la Montérégie »	Entreprise majeure implantée sur le territoire à grand rayonnement (Ex : Robert Transport....) Nature Action Députation de la Montérégie
Agrotourisme	Production Nature de l'agriculture du territoire (grande culture, fruits, produits spécialisés...) Transformation	Association de producteurs Entreprises concernées : Lassonde, Bonduel, Etc.
La Pomme	Capitale de la Pomme	Association de producteurs... Municipalité
Vol libre	Particularités de la région propice à la pratique de cette activité (météorologie, relief...)	Écoles de vol concernées Fournisseurs d'équipements spécialisés
Poste d'Hydro-Québec	Interprétation • Transport de l'électricité • Crise du verglas	Hydro-Québec

10.2 Jardin botanique linéaire

ÉTAPE	INTERVENTIONS	PARTENARIAT POTENTIEL
Planification	Planification générale • Localisation des interventions • Type d'interventions Planification spécifique • Plan détaillé	Programmes d'assistance financière Pépinières Cours appliqués Institutions spécialisées (ITAA..)
Aménagement	Préparation de terrain • Excavation • Préparation de sol • Matériel (terre, tuteurs...) Plantation	Pépinières Entrepreneurs de la région Groupes supervisés : Scolaie Associations locales : Chevaliers de Colomb Âge d'Or scout Etc.
Fourniture de plans	Achat Récupération	Pépinières Campagne de financement publique Projet de récupération de plantes auprès : Des citoyens Des fournisseurs
Entretien	Entretien saisonnier (Élagage des arbustes, division des vivaces...)	Société d'horticulture Municipalités

11. CONCLUSION

Le projet qui vous est présenté aujourd'hui, deviendra à terme, un puissant outil de développement pour le Cœur de la Montérégie. En plus de répondre aux besoins contemporains des cyclistes et cyclotouristes, il s'inscrit dans les tendances qui se dessinent pour les prochaines décennies en matière de pratique de loisir et de tourisme.

Pour atteindre le niveau d'attraction et de rétention souhaité, il devra toutefois se réaliser dans son intégralité ou du moins respecter les objectifs et orientations présentés ultérieurement. Chacune des composantes est interreliée et en fait sa pertinence et sa force.

Nous sommes conscients que la concrétisation d'un tel chantier fait appel à des ressources importantes. Toutefois les expériences vécues avec plusieurs communautés nous démontrent qu'il est possible de réaliser l'entièreté de ce projet en misant sur les fonctions suivantes :

Mobilisation

- Des instances mêmes de la MRC. Ce qui implique une **appropriation** du projet par l'ensemble de ses composantes, une **priorisation** du projet et une prise **en charge collective** à titre d'équipement régional d'importance;
- Des municipalités concernées qui peuvent contribuer à réduire les frais d'aménagement et d'entretien, et en mettant à profit leurs **services et expertises**;
- De la communauté tout entière, institutions, organismes, associations et citoyens qui **peuvent contribuer** comme illustré dans le chapitre 10;
- De la **communauté d'affaire** qui peut être associée à ce vaste chantier régional de façon telle, que tout en contribuant financièrement, elle en sortira gagnante en termes de visibilité et de fierté.

Concertation

- Avec les réseaux cyclables de la zone Centre-Est de la Montérégie présentée dans ce document, afin d'**assurer la masse critique** en matière d'offres et devenir compétitif avec les grands réseaux;
- Avec les MRC concernées par la **récupération** potentielle du réseau ferroviaire couvrant St-Hyacinthe à Bedford;
- Avec le milieu du tourisme du territoire en développant des stratégies d'appel et de rétention de la clientèle cyclotouristique.

Planification

- Générale du projet en l'étalant sur une planification triennale, telle que soumise précédemment;
- Spécifique à certaines interventions spécialisées dans une optique d'innovation et d'originalité.

Animation

- Par la mise à contribution des **ressources et programmes déjà existants**;
- Par le développement de partenariat avec des organismes pour l'organisation d'**événements majeurs**.

Représentation

- Au près des instances politiques nationales afin de :
 - ✓ Faire reconnaître La Route des Champs sur un **Axe de la Route Verte**
 - ✓ D'obtenir le financement sollicité pour l'asphaltage de la Route des Champs
- Au près de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour faire reconnaître les **interventions cyclables souhaitées** sur le territoire de la MRC de Rouville.

Bref, une stratégie globale pour un projet emballant !

ANNEXES

ANNEXE 1

Exemples de plantation



Exemple de plantation d'arbres quand l'espace est suffisant



Exemple de plantation d'arbustes quand l'espace est restreint

ANNEXE 2

Exemples de pôles qui pourraient être aménagés à long terme



Le Café-Vélo de Richelieu

Espace rencontres, services, innovation, nouvelle technologie



Parc linéaire de Saint-Césaire

Abris, espaces de mises en forme, camping léger, hébergement privé



Parc de recherche de Saint-Paul-d'Abbotsford
Éducation, expérimentation, culture biologique

ANNEXE 3

Boucles potentielles cyclotouristiques en complément à la Route des Champs

Les tableaux suivants décrivent le potentiel cyclotouristique des boucles ou des liaisons qui pourraient être développées dans l'environnement de La Route des Champs.

Les tableaux sont basés sur l'interprétation des éléments suivants :

1. Les critères pour établir un choix des tracés
2. Les éléments de sécurité
3. Les atouts et les nuisances rencontrés

1. Les critères pour le choix des tracés

Le tracé doit être cyclable en totalité, continu (qui ne demande pas de construction pour franchir des obstacles naturels ou anthropiques) et connecté à la Route des Champs.

Les boucles ou liaisons visitées sont établies en fonction de l'intérêt de quitter momentanément la piste de La Route des Champs afin d'enrichir l'expérience de cyclotourisme. Elles doivent proposer une certaine qualité du milieu naturel et du milieu bâti. On devrait aussi avoir la possibilité d'accéder à des points de services afin de répondre à des besoins qui sont propres aux cyclotouristes.

À l'opposé, elles devraient minimiser l'exposition à des conditions stressantes telles qu'un pavage en mauvais état, un trafic de véhicules élevé, des vitesses affichées incompatibles ou encore à des environnements dégradés.

Ces quelques critères devraient être vus comme des éléments qui assureront le confort, la sécurité et l'expérience positive de découvrir (ou de redécouvrir) la région.

Les objectifs de nos visites sont :

- La mise en valeur des monts Rougemont (Municipalité de Rougemont) et Yamaska (Municipalité de Saint-Paul-d'Abbotsford)
- Des circuits simples et directs.
- Des liaisons vers les municipalités "orphelines" (Sainte-Angèle-de-Monnoir, Saint-Mathias-sur-Richelieu et Ange-Gardien) par des tracés simples, directs et agréables avec La Route des Champs.

Les municipalités de Saint-Césaire, Marieville et Richelieu n'ont pas fait l'objet d'analyse spécifique étant donné leurs localisations privilégiées avec la piste cyclable. Aussi la configuration du réseau routier autour de ces 3 municipalités ainsi que l'environnement de grande culture qui les entoure rendent peut-être superflue la présence de nouveaux circuits périphériques. Toutefois, elles ont toutes à gagner à faire connaître leurs réseaux urbains afin de diriger les cyclistes vers les parcs, les attraits et les points de services qui pourraient plaire aux visiteurs.

2. Les éléments de sécurité

En milieu rural, toute route à faible circulation se prête aux déplacements à vélo sans aucun aménagement, à condition que les distances de visibilité soient suffisantes par rapport à la vitesse automobile affichée. Avec deux voies de 3,0 à 3,5 m de largeur les automobilistes ont assez d'espaces pour dépasser les cyclistes en empiétant dans la voie opposée, là où cela est permis (voir le guide de conception routière du MTQ). Un revêtement de chaussée de bonne qualité permet aux cyclistes de rouler près de la ligne de rive et facilite les dépassements (il ne faut pas oublier de tenir compte de la distance du corridor de dégagement entre un véhicule et un vélo).

La chaussée désignée est une façon d'identifier un parcours cyclable. C'est une rue ou une route officiellement reconnue comme voie cyclable, que les cyclistes et les automobilistes partagent. La présence de cyclistes est signalée par un panneau comportant un vélo et une automobile ainsi que par le marquage de la chaussée à l'aide du symbole du vélo, de chevrons ou d'une flèche. Cette signalisation est installée après chaque intersection et répétée au besoin. Des matériaux de très bonne qualité et un entretien soigné assurent la lisibilité du marquage.

Pour qu'elle soit sécuritaire et utilisée par les cyclistes, la chaussée désignée se doit d'être aménagée sur des routes où la circulation automobile est faible. Soit moins de 1000 véhicules par jour en milieu rural lorsque la vitesse affichée est supérieure à 50 km/h. Par ailleurs, ce type d'aménagement n'est pas recommandé lorsque le débit de camions dépasse 250 par jour. Si les données sont inexistantes, la présence d'entreprise génératrice de trafic lourd peut être un argument défavorable à la chaussée désignée.

Un autre type d'aménagement qui favorise la sécurité des cyclistes est l'accotement asphalté. Il est aménagé sur des routes où le stationnement est interdit, en milieu rural comme en milieu urbain. Les cyclistes se déplacent dans le même sens que les automobilistes de la voie adjacente. Puisqu'ils sont sur la route, ils peuvent circuler rapidement et bénéficient de la signalisation destinée aux automobilistes. Les deux accotements doivent être asphaltés pour éviter que les cyclistes ne roulent à contresens.

Le tableau suivant indique la largeur de l'accotement asphalté, qui varie de 1,0 à 1,75 m selon le débit et la vitesse de la circulation automobile.

TABLEAU 5.1
Largeur des accotements asphaltés (en m)

Vitesse autorisée	DJME < 2000	DJME > 2000
50 km/h ou moins	1,0	1,0
De 50 à 70 km/h	1,0	1,5
Plus de 70 km/h	1,5	1,75

DJME = débit journalier moyen d'été

Pour indiquer que l'accotement asphalté est une voie cyclable. On place des panneaux de signalisation en bordure de route. Cette signalisation doit se conformer aux normes en vigueur.

Lorsque l'accotement est de largeur inférieure à celle recommandée, on ne le signale pas comme une voie cyclable. Toutefois, il est recommandé de tracer une ligne de rive pour accroître le confort et la sécurité des cyclistes dès que l'accotement a 1,0 m de largeur.

(Source : Aménagement en faveur des piétons et des cyclistes, Vélo Québec, 2009)

3. Les atouts et les nuisances rencontrés

Une multitude de facteurs peuvent rendre une randonnée agréable.

Une nature de qualité, la présence de forêts, de corridors d'arbres qui contribuent à protéger les cyclistes du soleil et du vent, l'environnement, le patrimoine bâti, l'activité agricole (vergers, vignobles, cultures maraichères) offrent des occasions de faire de nouvelles expériences, de nouvelles découvertes et de repérer de nouveaux produits du terroir.

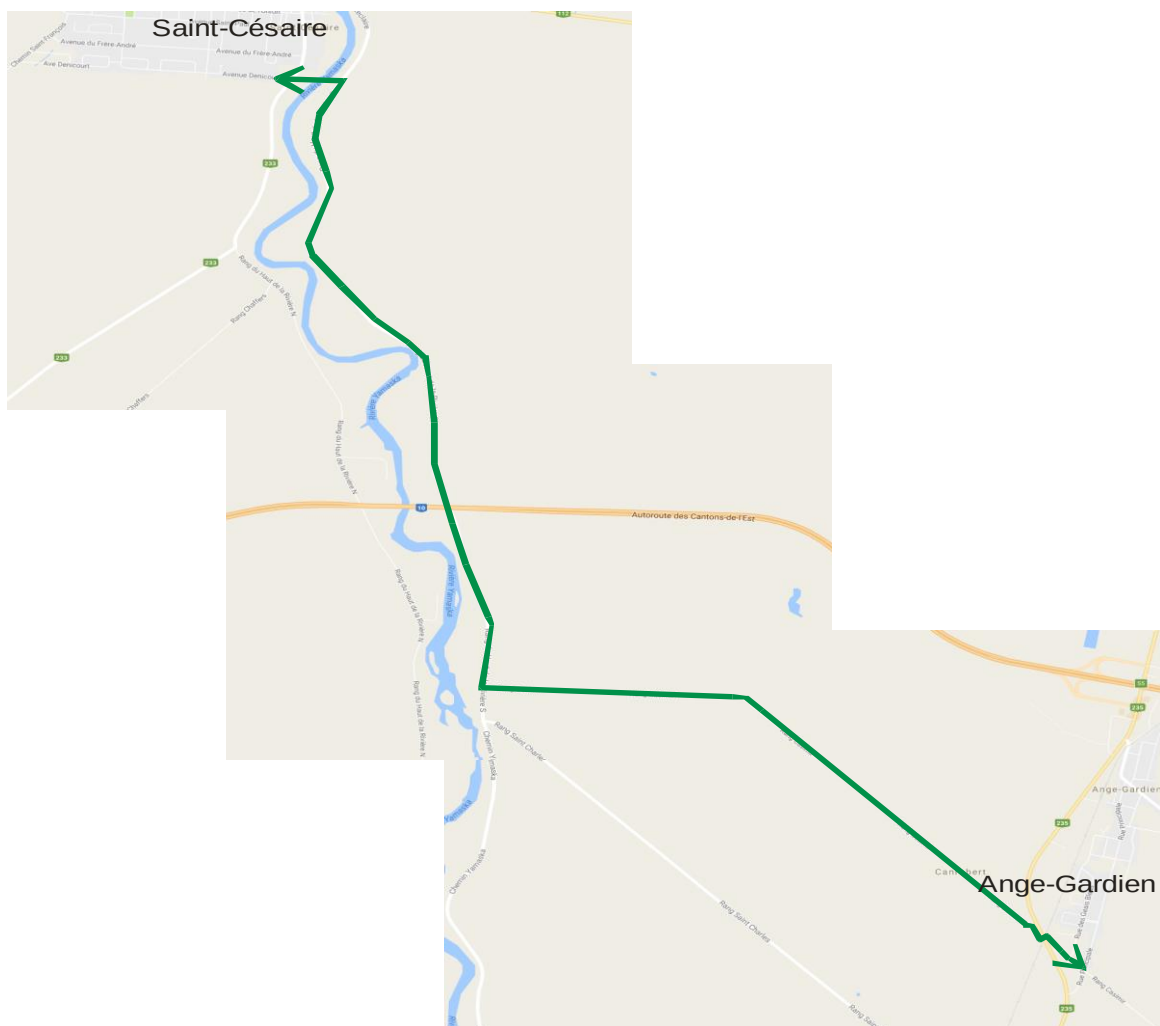
La présence de services (la possibilité de s'associer avec des établissements privés pour offrir des services) ajoute à l'expérience.

Par contre, une activité agricole intensive qui génère de la circulation de camions, des vitesses élevées, l'absence de végétation, l'exposition prolongée aux vents et un cadre bâti négligé (entreposage de rebut, amoncellement de débris) dissuaderont les cyclotouristes de revenir et de faire la promotion des circuits.

Lien vers Ange-Gardien

SEGMENT	LARGEUR MESURÉE	VITESSE AFFICHÉE	ÉTAT DU PAVAGE	SERVICE ACCESSIBLE	ATOUPS	NUISANCE	COMMENTAIRES
Rang Casimir	6,4 m 6,5 m 7,5 m	80 km/h	Bon	Non	Forêts Paysages	Pas d'accotement	Jonction avec la route 235 dangereuse 4 voies à franchir Visibilité réduite Vitesse de 90 km/h
Rang du Haut-de-la-Rivière Sud	6,4 m 6,5 m 6,9 m	80 km/h 50 km/h (St-Césaire)	Bon	Non	Paysages Rivière Yamaska Vallons Route Sinueuse	Pas d'accotement Visibilité réduite par endroits	Accès à La Route des Champs à Saint-Césaire

Liaison à l'étude entre Ange-Gardien et La Route des Champs





La rivière Yamaska

1^{er} juin 2017

CONSTAT

En raison de la vitesse affichée, ce lien n'est pas accessible aux enfants de moins de 12 ans, et n'est pas adapté pour des randonnées familiales.

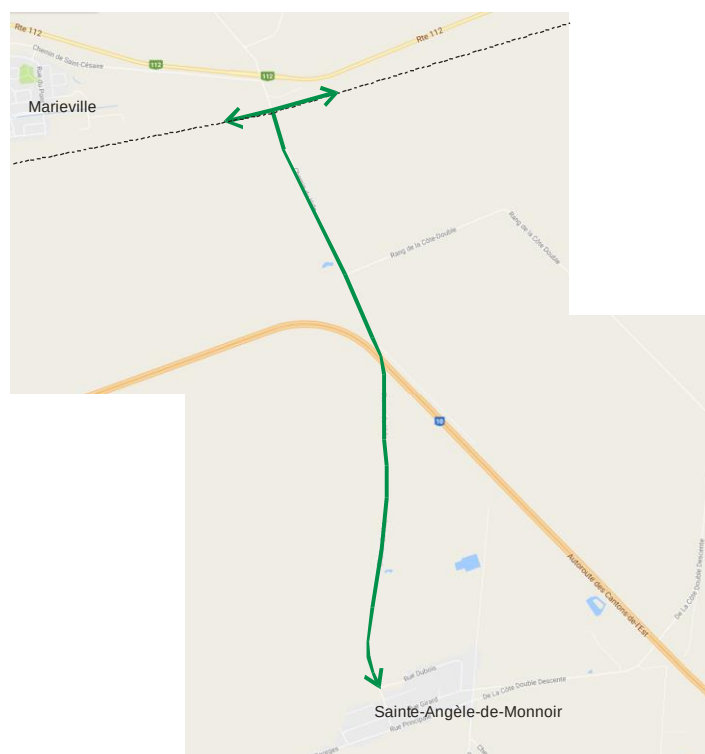
Dans l'attente de l'abandon et de l'aménagement d'une emprise ferroviaire abandonnée, ce tracé est certainement un lien intéressant (environ 10 km) à approfondir (largeur d'emprise disponible, DJME, etc.) afin de rejoindre La Route des Champs.

Toutefois il faudra trouver une solution avec le ministère des Transports, afin de traverser la route 235 en toute sécurité. Le lien pourrait se faire dans le prolongement du rang Casimir. La traversée, à l'endroit où passe la voie ferrée par exemple.

Dans l'état actuel du réseau routier, au moment de la visite, ce lien n'est pas recommandable, à cause de la traverse de la route 235 et de l'absence d'accotement pour les cyclistes.

Lien vers Sainte-Angèle-de-Monnoir

SEGMENT	LARGEUR MESURÉE	VITESSE AFFICHÉE	ÉTAT DU PAVAGE	SERVICE ACCESSIBLE	ATOUPS	NUISANCE	COMMENTAIRES
Chemin du Vide	6,2 m 6,5 m	80 km/h 50 km/h	Bon	Non		Pas d'accotement	DJME à vérifier Accès à La Route des Champs

Liaison à l'étude entre Sainte-Angèle-de-Monnoir et La Route des Champs



Croisement du chemin du Vide et de La Route des Champs

1^{er} juin 2017

CONSTAT

En raison de la vitesse affichée, ce lien n'est pas accessible aux enfants de moins de 12 ans, et n'est pas adapté pour des randonnées familiales.

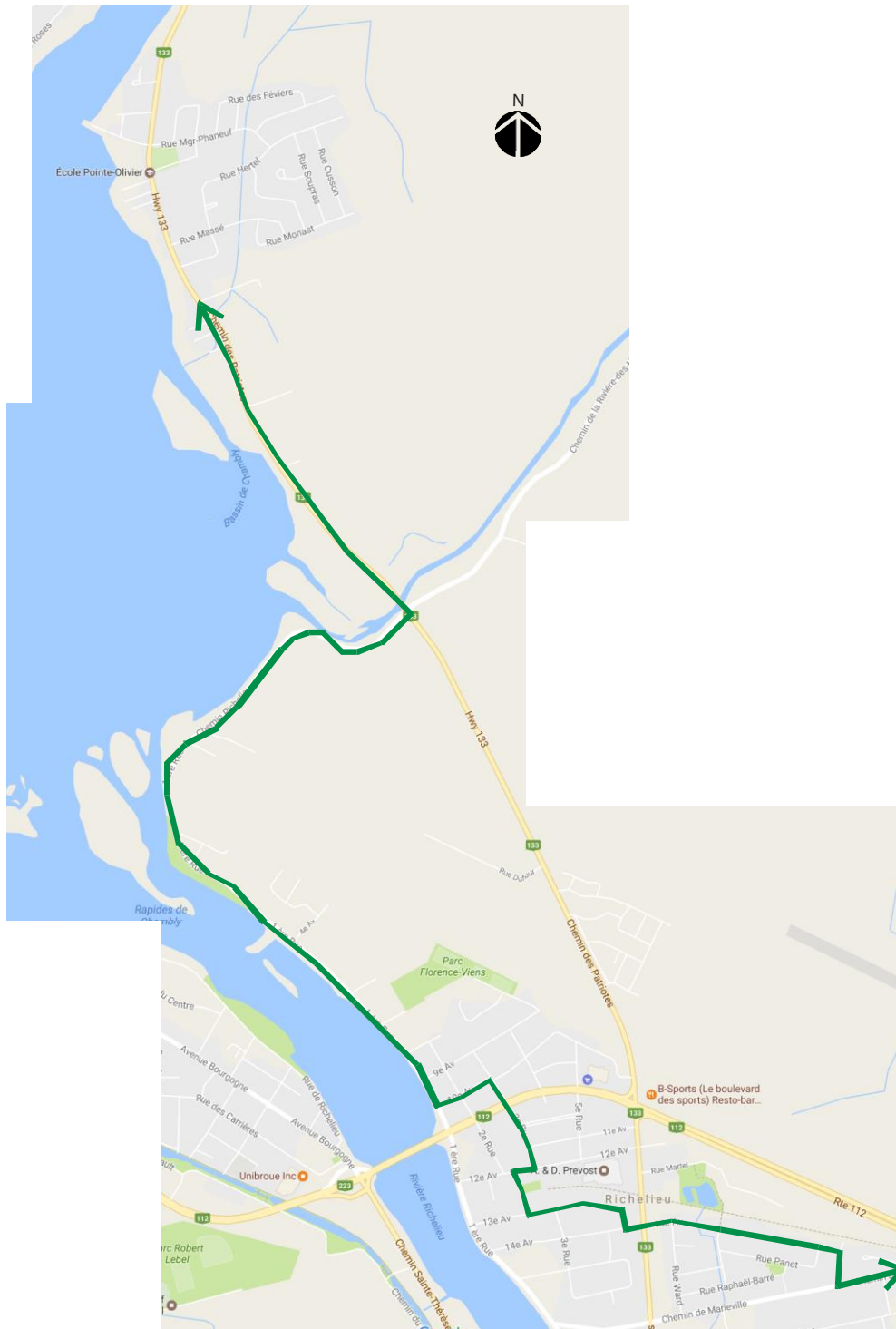
Route privilégiée (Chemin du Vide) pour donner accès directement aux résidents du village, le **Débit Journalier Moyen Estival** devra démontrer que ce tronçon est sécuritaire pour les cyclistes même pour y circuler sur environ seulement 4 km.

Dans l'état actuel du réseau routier, au moment de la visite, ce lien n'est pas recommandable, à cause de l'absence d'accotement pour les cyclistes.

Lien vers Saint-Mathias-sur-Richelieu

SEGMENT	LARGEUR MESURÉE	VITESSE AFFICHÉE	ÉTAT DU PAVAGE	SERVICE ACCESSIBLE	ATOUTS	NUISANCE	COMMENTAIRES
1 ^{ère} Rue		40 km/h	Bon	Oui	Section de bande cyclable Parc Michel-Chartrand Parc Marcel-Fortier Patrimoine Rivière Richelieu		Projet en développement préparé par la Ville de Richelieu donnant accès à La Route des Champs via le réseau municipal
Chemin Richelieu	6,2 m 6,4 m	50 km/h	Mauvais	Oui	Rivière Richelieu	Route sinueuse et visibilité parfois réduite	
Pont de la Rivière des Hurons	9,5 m sur une longueur d'environ 55 m	50 km/h	Bon	Non	Feux de signalisation pour permettre le changement de direction	Accotement étroit de 1,0 à 1,2 m et garde-corps inadéquats	Aménagements spéciaux à développer tels que marquage au sol et signalisation routière (voir exemples)
Chemin des Patriotes (Route 133)	Deux accotements pavés de 1,5 m	50 km/h	Bon	Oui	Rivière Richelieu Halte routière (Parc des voiles) Patrimoine	Route de camionnage avec restriction de charge	Implanter une signalisation conforme et réglementer le stationnement sur rue

Liaison à l'étude entre La Route des Champs et Saint-Mathias-sur-Richelieu

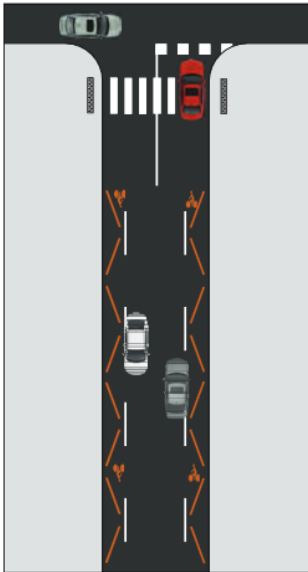




Cycliste traversant le pont sur la Rivière des Hurons

1^{er} juin 2017

Exemples de signalisation adaptée à des situations d'exception (Europe et États-Unis)



Grand Lyon Direction de la Voirie
Guide de conception des aménagements cyclables



CONSTAT

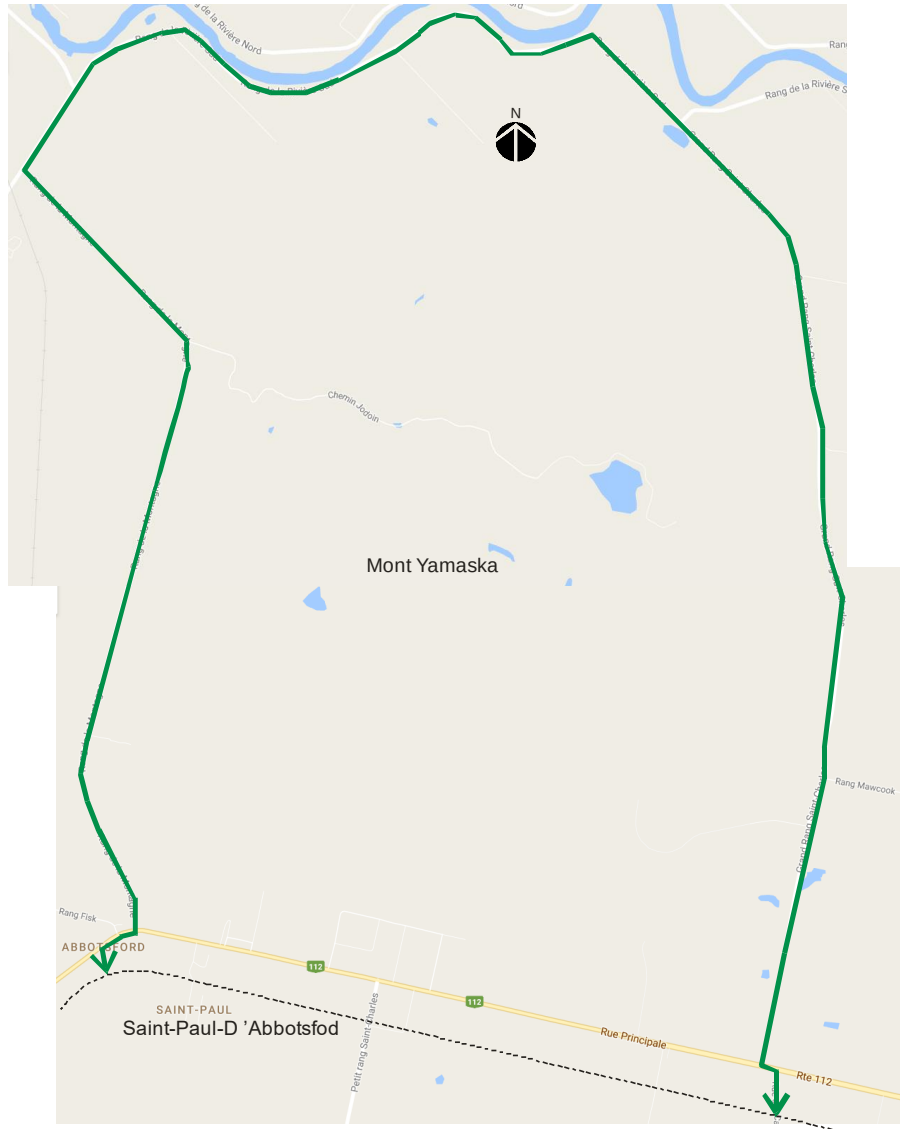
Cette liaison vers Saint-Mathias-sur-Richelieu mérite d'y porter notre attention. La présence de la rivière Richelieu, le patrimoine bâti et une population toujours grandissante obligeront à court terme à prendre des mesures de sécurité afin de favoriser la circulation des cyclistes (qui utilisent en ce moment ce tracé sans aucune protection). Les gestionnaires municipaux et du MTQ sont responsables du développement de leur territoire et il faut reconnaître qu'il y a actuellement un besoin en matière de sécurité à l'égard des cyclistes sur le chemin des Patriotes.

Nous pensons que la traversée du pont de la rivière des Hurons peut faire l'objet d'une signalisation adéquate et novatrice afin de faciliter la cohabitation entre le trafic routier et les cyclistes. Plus tard lors d'une réfection de ce pont, il faudra planifier des aménagements pour le passage des vélos.

Boucle à l'étude autour du mont Yamaska

SEGMENT	LARGEUR MESURÉE	VITESSE AFFICHÉE	ÉTAT DU PAVAGE	SERVICE ACCESSIBLE	ATOUTS	NUISANCE	COMMENTAIRES
Rang de la Montagne	5,9 m 6,5 m	70 km/h	Mauvais	Collaboration avec les entreprises privées ?	Forêts Paysages Vergers Vignobles Patrimoine Vol libre	Pas d'accotement Visibilité restreinte par endroits	Jonction avec la Route 112 dangereuse 3 voies à franchir
Rang Elmire	6,5 m	80 km/h	Bon	Non		Pas d'accotement	Situé dans la MRC voisine
Rang de la Rivière-Sud	6,5 m	80 km/h	Bon	Non	Paysages Rivière	Pas d'accotement	Situé dans la MRC voisine
Grand rang Saint-Charles	6,5 m 6,8 m	70 km/h	Bon, sauf de petits tronçons	Collaboration avec les entreprises privées?	Forêts Paysages Vergers	Pas d'accotement Environnement bâti parfois négligé	Jonction avec la Route 112 dangereuse 3 voies à franchir

Boucle à l'étude autour du mont Yamaska



CONSTAT

En raison de la vitesse affichée, ce lien n'est pas accessible aux enfants de moins de 12 ans, et n'est pas adapté pour des randonnées familiales.

Ce tracé est certainement une option (environ 17 km) à approfondir (largeur d'emprise disponible, DJME, etc.) afin de compléter l'offre de La Route des Champs. Il faudra harmoniser le circuit avec la MRC voisine qui constitue 40% du tracé.

Il faudra aussi trouver une solution avec le ministère des Transports, afin de traverser la route 112 en 2 endroits, en toute sécurité.

Dans l'état actuel du réseau routier, au moment de la visite, cette boucle n'est pas recommandable, à cause des 2 traverses de la route 112 et de l'absence d'accotement pour les cyclistes.



Rang de la Montagne

1^{er} juin 2017

CONSTAT

En raison de la vitesse affichée, ce lien n'est pas accessible aux enfants de moins de 12 ans, et n'est pas adapté pour des randonnées familiales.

Ce tracé est certainement une option (environ 17 km) à approfondir (largeur d'emprise disponible, DJME, etc.) afin de compléter l'offre de La Route des Champs. Il faudra harmoniser le circuit avec la MRC voisine qui constitue 40% du tracé.

Il faudra aussi trouver une solution avec le ministère des Transports, afin de traverser la route 112 en 2 endroits, en toute sécurité.

Dans l'état actuel du réseau routier, au moment de la visite, cette boucle n'est pas recommandable, à cause des 2 traverses de la route 112 et de l'absence d'accotement pour les cyclistes.

Boucle à l'étude autour du mont Rougemont

SEGMENT	LARGEUR MESURÉE	VITESSE AFFICHÉE	ÉTAT DU PAVAGE	SERVICE ACCESSIBLE	ATOUTS	NUISANCE	COMMENTAIRES
La Grande Caroline (Route 233)	7,0 m	50 km/h (milieu urbain) 90 km/h	Bon	Oui	Paysages Traverse de la Route 112 sécuritaire	Pas d'accotement Circulation de camion	Lien routier vers Saint-Hyacinthe DJME à vérifier Accès à La Route des milieux urbains
Rang Saint-Louis	7,2 m	80 km/h	Bon	Non	Paysages	Pas d'accotement Route de transit pour les camions Acheminement vers l'A20	Situé dans la MRC voisine
Rang du Cordon	6,5 m 7,3 m	80 km/h	Bon à mauvais par endroit	Non	Terrain de camping	Pas d'accotement Route de transit pour les camions Acheminement vers l'A20	Forte exposition au vent Situé dans la MRC voisine
Route 229	6,9 m	80 km/h	Bon	Non	Vergers	Pas d'accotement Route de transit pour les camions	Bifurcation nécessaire vers le chemin du Contour pour traverser la Route 112



Chemin du Cordon (route de camionnage et acheminement vers l'autoroute 20)

1^{er} juin 2017

CONSTAT

En raison de la vitesse affichée, ce lien n'est pas accessible aux enfants de moins de 12 ans, et n'est pas adapté pour des randonnées familiales.

Le débit de véhicules sur le réseau routier du MTQ est très important. L'harmonisation d'une boucle implique aussi la collaboration de 2 autres MRC. Sur un total de 36 km, presque la moitié (45%) est située à l'extérieur de la MRC de Rouville.

Dans l'état actuel du réseau routier, au moment de la visite, cette boucle n'est pas recommandable, à cause de la vitesse affichée, du débit de véhicules, du camionnage permis sur les routes et de l'absence d'accotement pour les cyclistes.

EN CONCLUSION

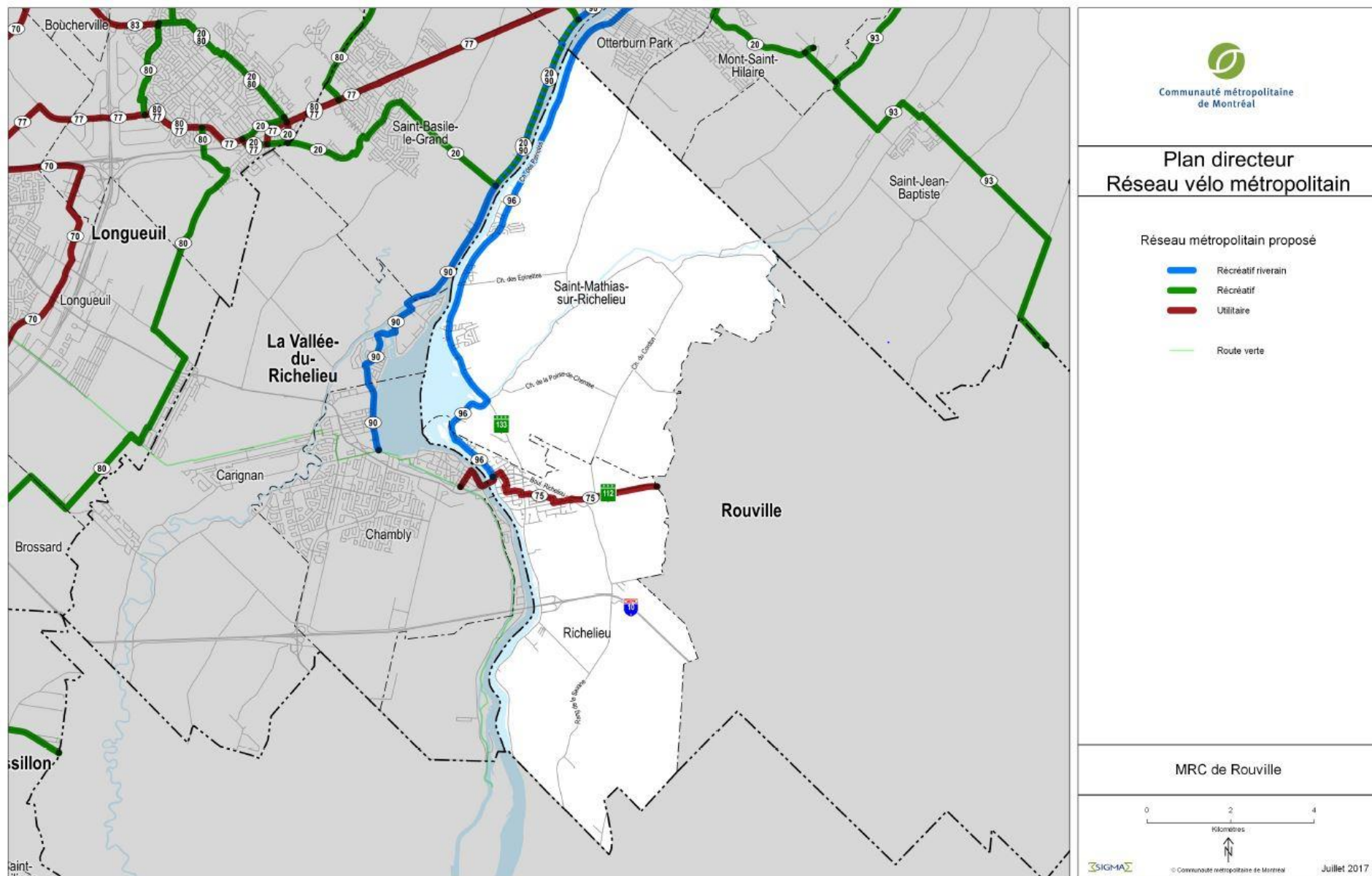
La boucle autour du mont Yamaska (Saint-Paul-d'Abbotsford) et les liens routiers vers Ange-Gardien, Sainte-Angèle-de-Monnoir et Saint-Mathias-sur-Richelieu sont pour le moment des tracés qui offrent un potentiel de randonnée ou de connexions.

Toutefois comme il est mentionné dans les tableaux, les éléments de sécurité qui y sont mentionnés comme étant non recommandables, devraient faire l'objet d'une analyse plus poussée par un ingénieur afin de trouver des éléments de solution.

Ainsi en ayant une meilleure connaissance des exigences du réseau routier et des besoins des cyclotouristes, il sera alors possible de choisir en toute connaissance de cause, les meilleures solutions d'aménagement destinées aux usagers de la route.

ANNEXE 4

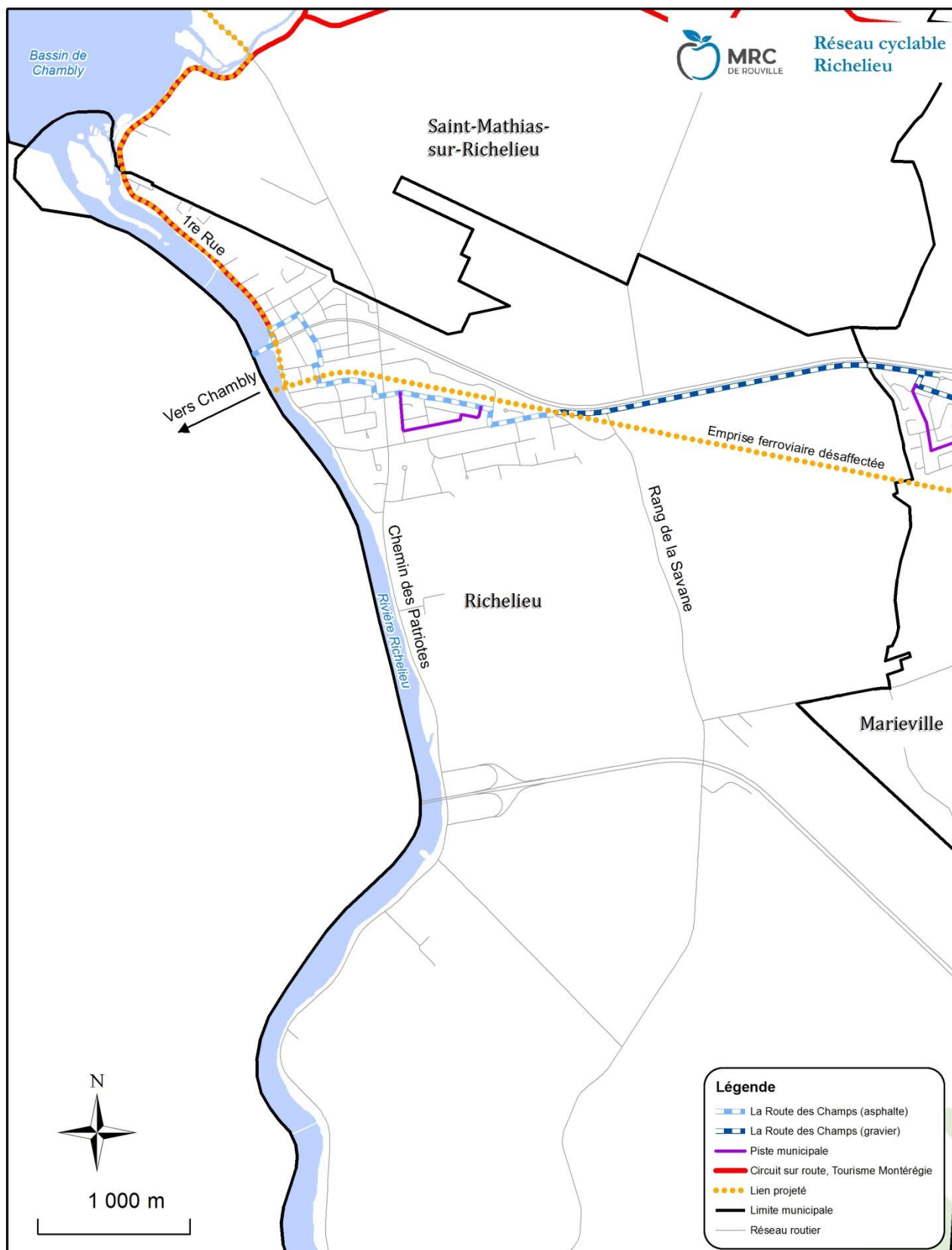
Projet de Plan directeur du Réseau vélo métropolitain, réalisé par la CMM

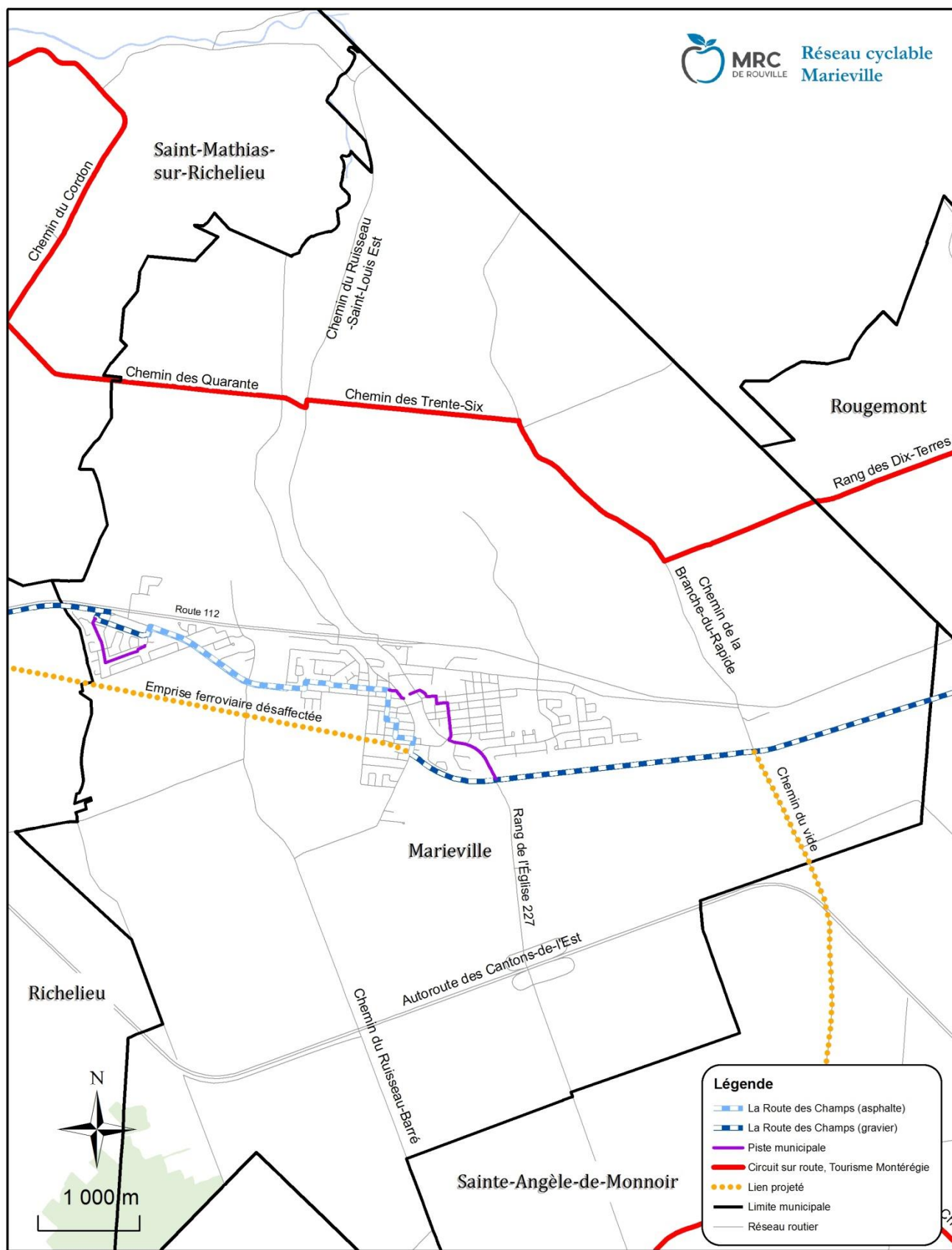


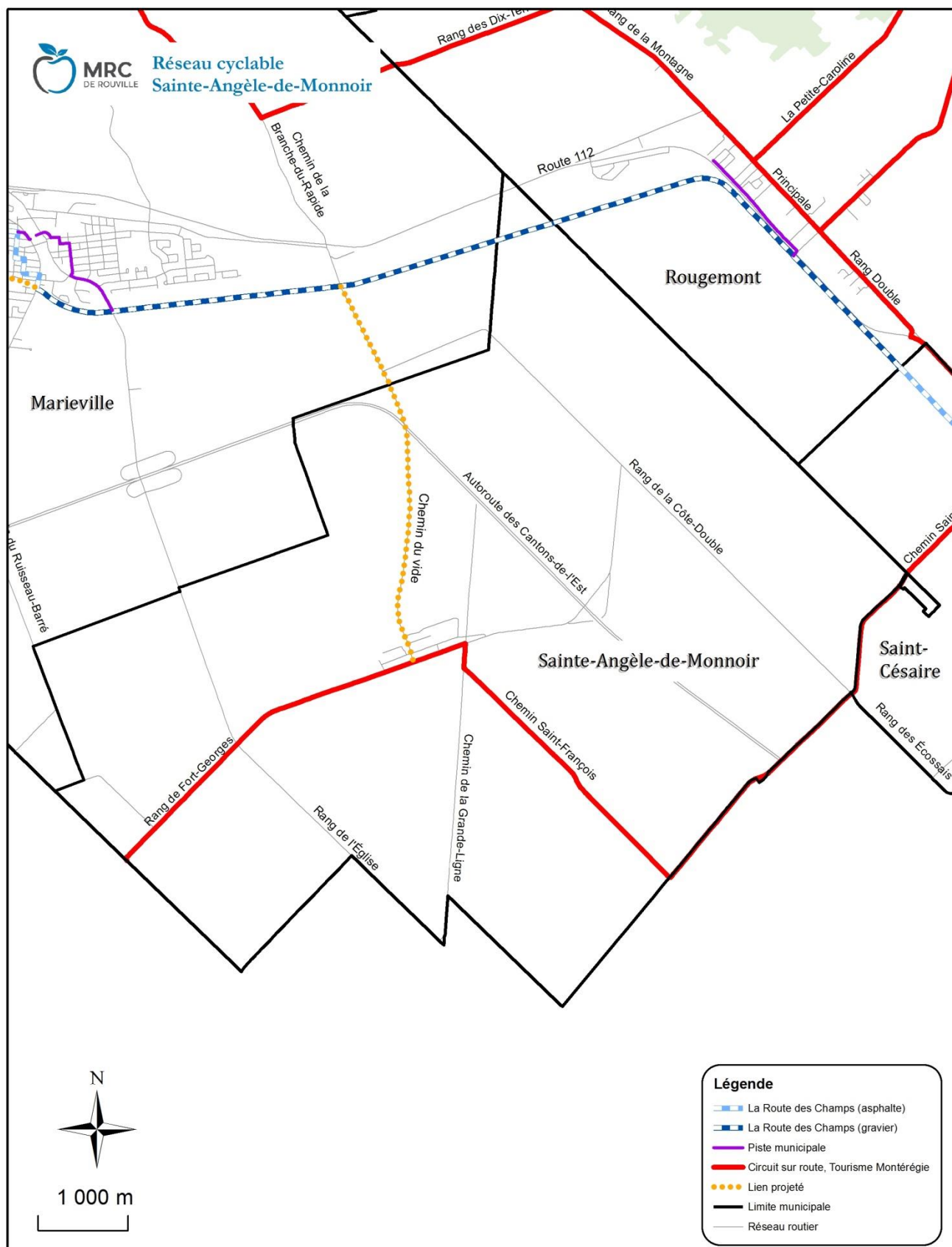
ANNEXE 5

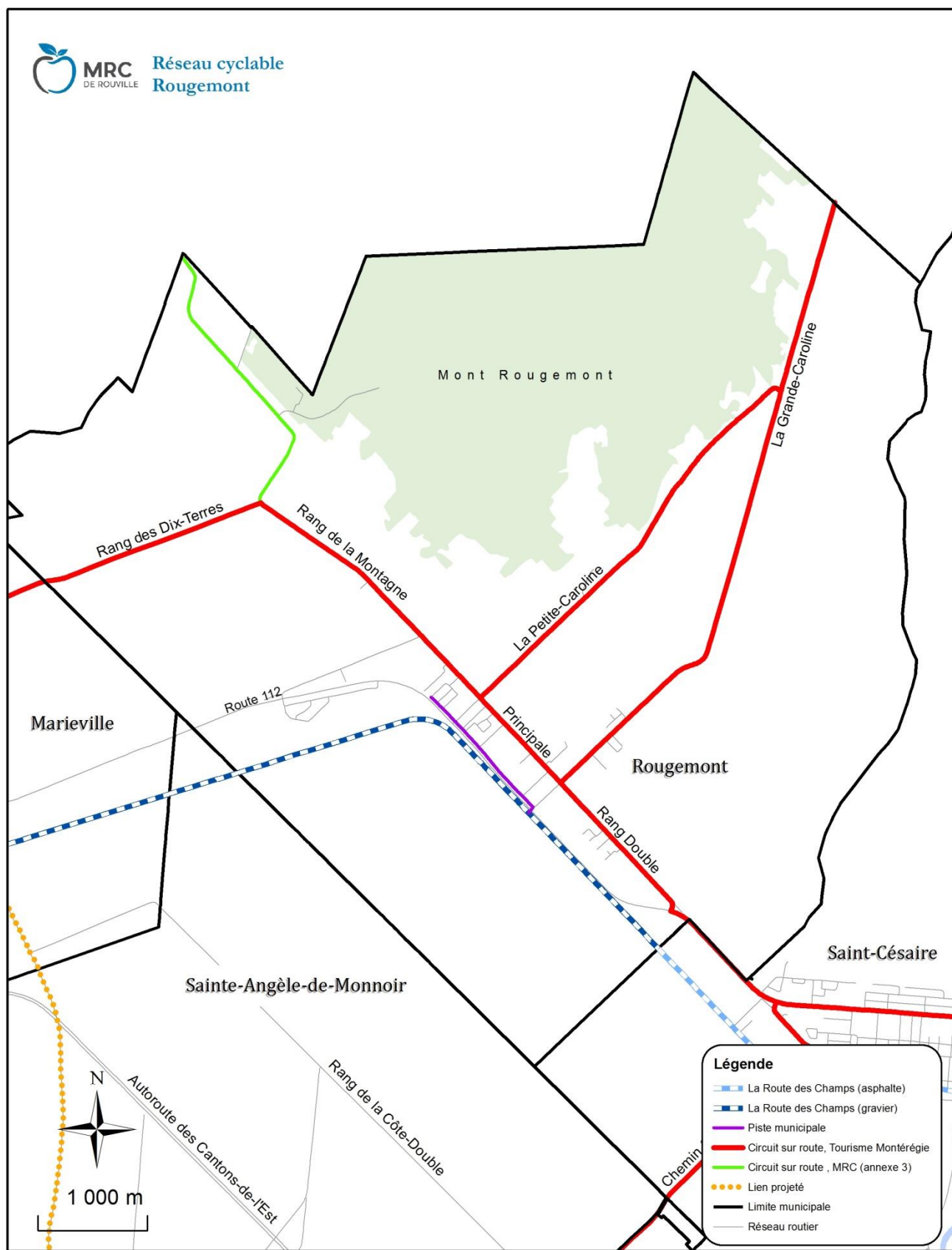
Plan du réseau cyclable de chacune des municipalités de la MRC de Rouville

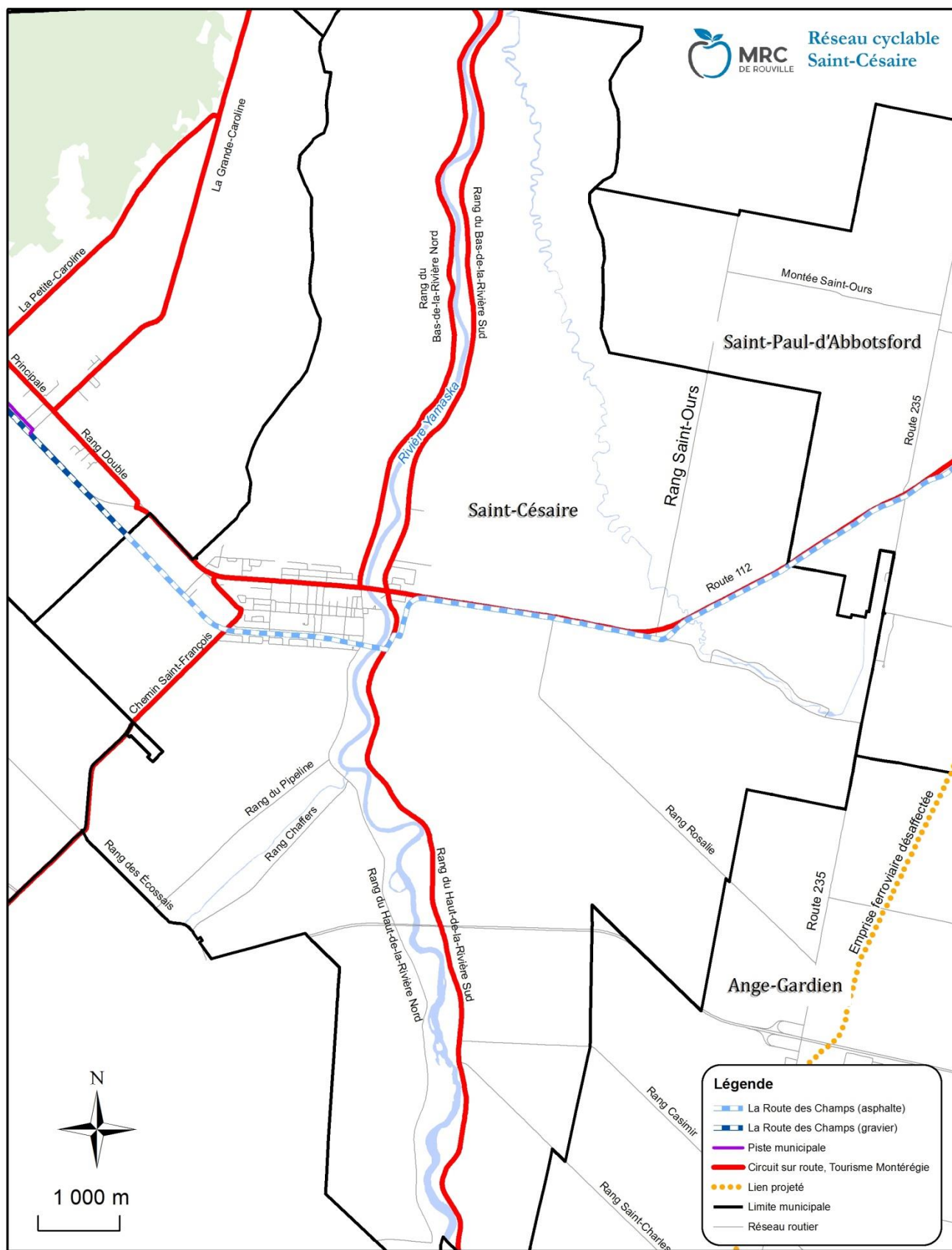


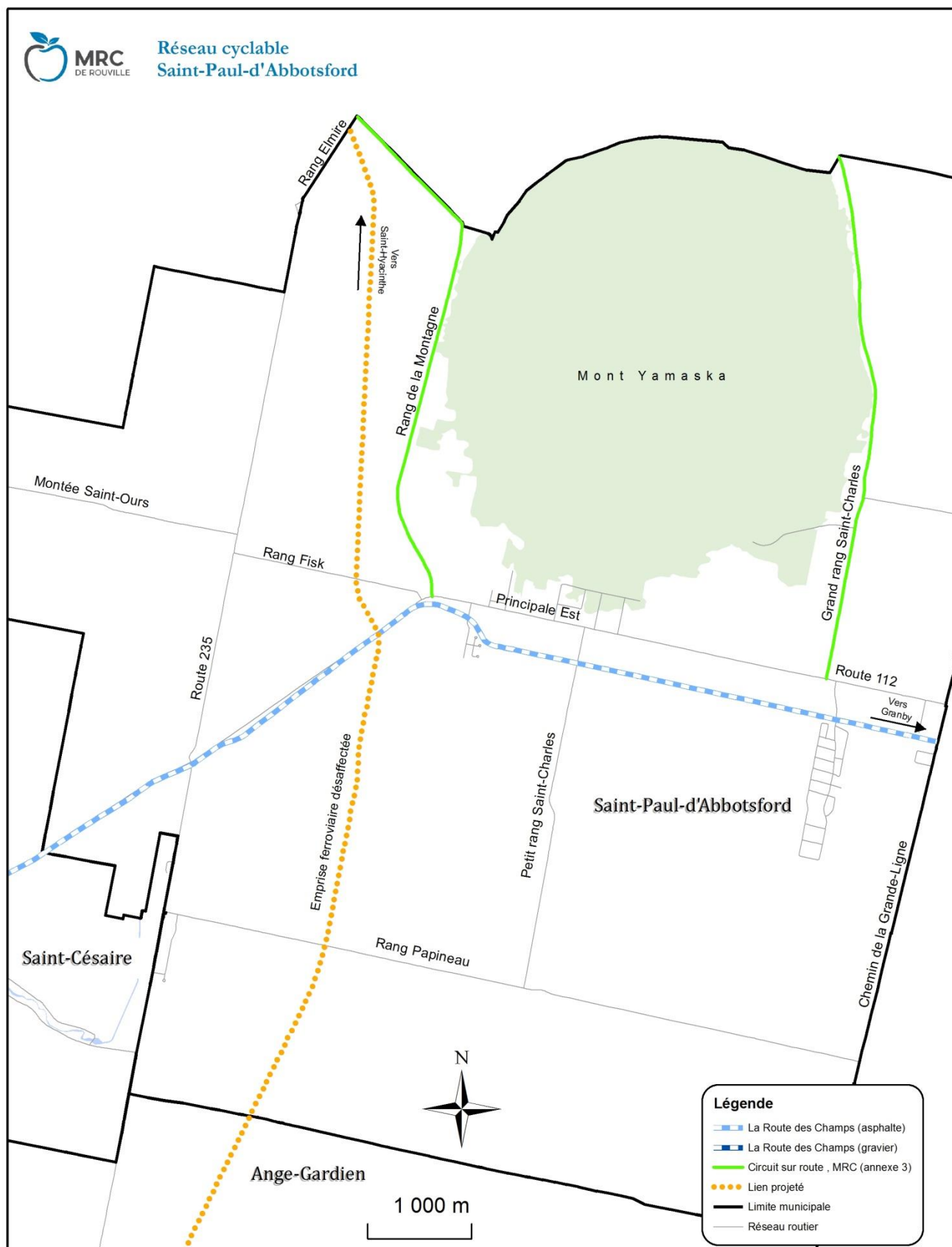


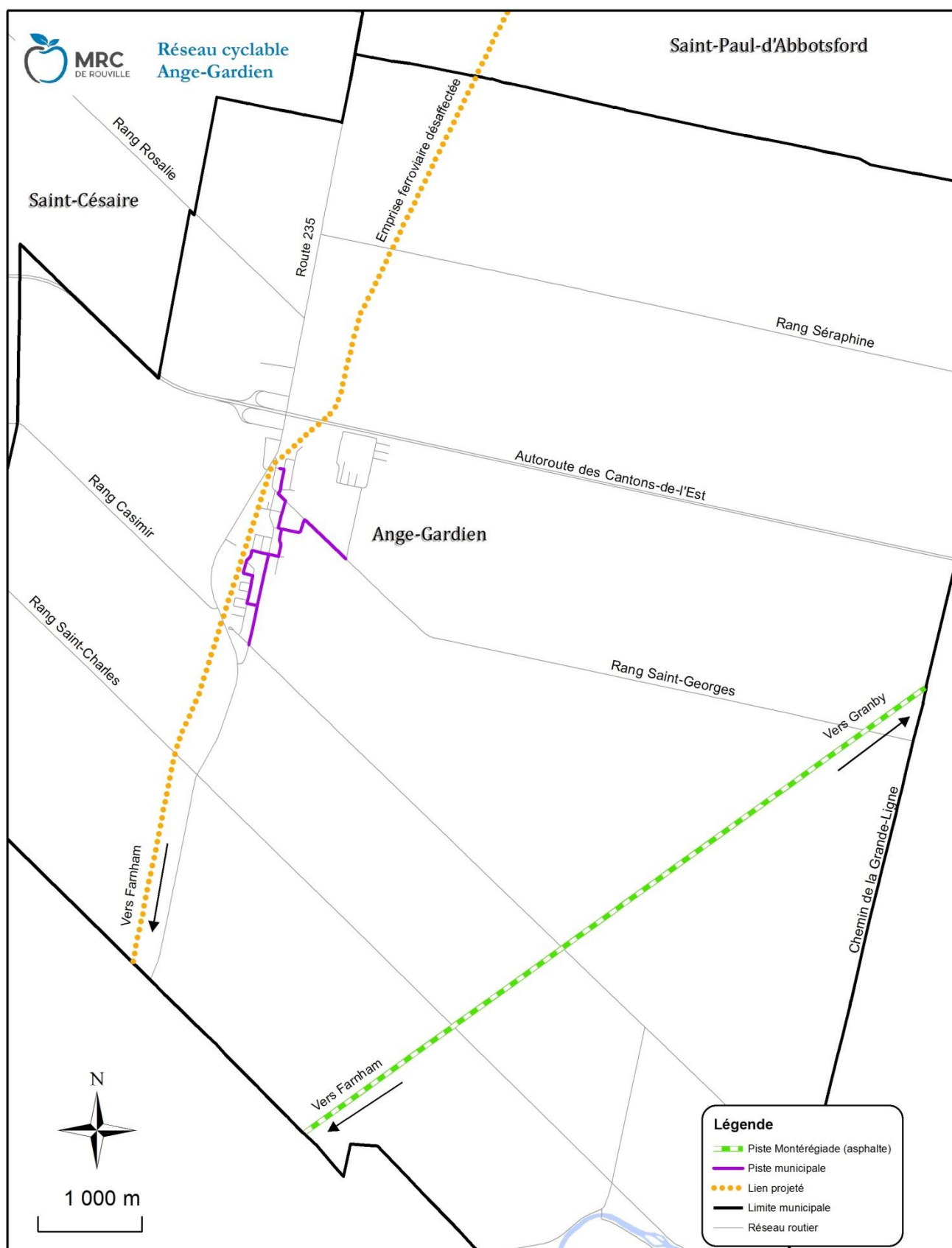












LECTURES ET RÉFÉRENCES

Tourisme à vélo au Québec, Portrait de la clientèle, Chaire de tourisme Transat ESG UQUAM, 2015

Le cyclotourisme au Québec : Diagnostic et enjeux, rapport final, Le Groupe DBSF 2006, 119 p.

Le loisir de plein air et l'aménagement durable du territoire, Conseil québécois du loisir, 2011, 29 p.

Loisir de plein air au Québec. Portrait et enjeux de développement des sentiers et des lieux de pratique, Conseil québécois du loisir, 2008, 18 p.

Portrait de l'offre et des problématiques spécifiques à chaque activité de loisir de plein air, Conseil québécois du loisir, 2008 16 p.

Sommaire de l'enquête sur les pratiques en loisir des 50 ans et plus, Observatoire québécois du loisir, Volume 9, no 14, 2012, 4 p.

Sondage auprès des Québécois : comportements de vacances au Québec. Claude Péloquin, Réseau de veille en tourisme, 2011

Schéma d'aménagement et de développement révisé, MRC de Rouville, 2015, 303 p.