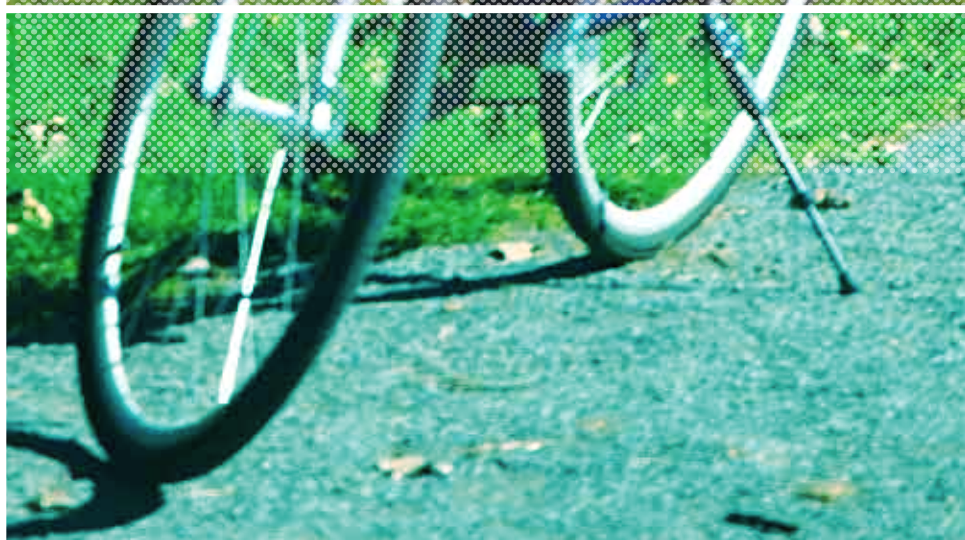
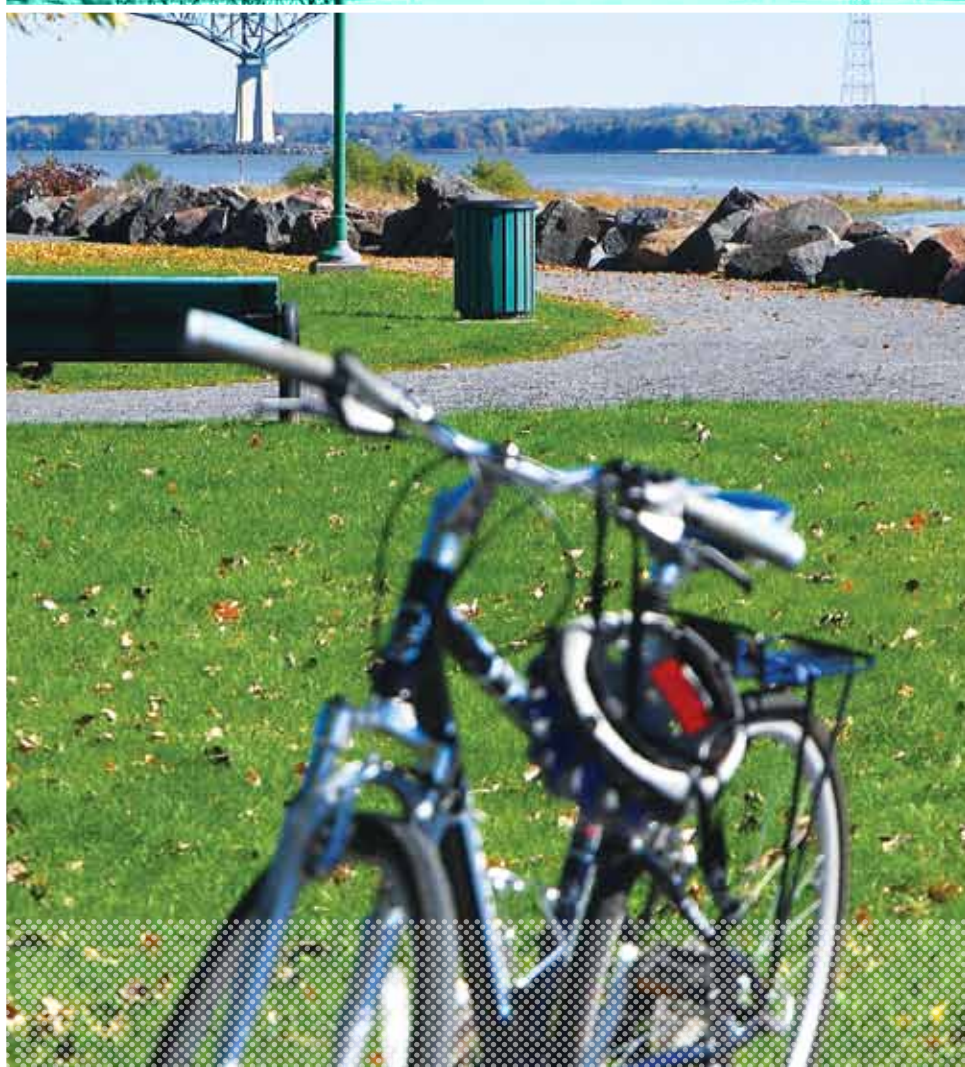


L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2010

ZOOM SUR
TROIS-RIVIÈRES



À vélo, à Trois-Rivières

Avec la réalisation, en 2009 et 2010, d'un Plan directeur vélo, la Ville de Trois-Rivières a maintenant en main les outils pour parfaire ses axes cyclables touristiques, notamment la Route verte. Elle a également ce qu'il lui faut pour parvenir à relier les principaux pôles de déplacement des Trifluviens et ainsi accroître la part modale du vélo sur son territoire.

Ce plan directeur s'intègre à un plan d'urbanisme qui met l'accent sur le développement durable. La Ville y énonce clairement son désir «d'accroître la sécurité et l'efficacité des déplacements alternatifs à l'automobile dont, entre autres, les déplacements piétonniers et cyclables». Trois-Rivières souhaite notamment développer un réseau cyclable utilitaire reliant les secteurs résidentiels aux grands pôles d'activité et consolider le réseau récréatif afin d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens.



Tous à vélo!

La popularité du vélo au Québec est indiscutable. Impressionnante. Enviée. Mieux encore, elle continue de grimper. En 2010, 2 millions d'adultes âgés de 18 à 74 ans font du vélo au moins une fois par semaine. Ils étaient 1,8 million en 2005, 1,6 million en 2000.

⊙ Cet accroissement du nombre de cyclistes dans la population a lieu alors que l'activité physique stagne au Québec. Selon une étude de l'Institut national de santé publique du Québec, la proportion d'adultes québécois actifs durant leurs loisirs fléchit légèrement en 2007-2008 après avoir atteint un sommet en 2005. Heureusement, il y a le vélo...

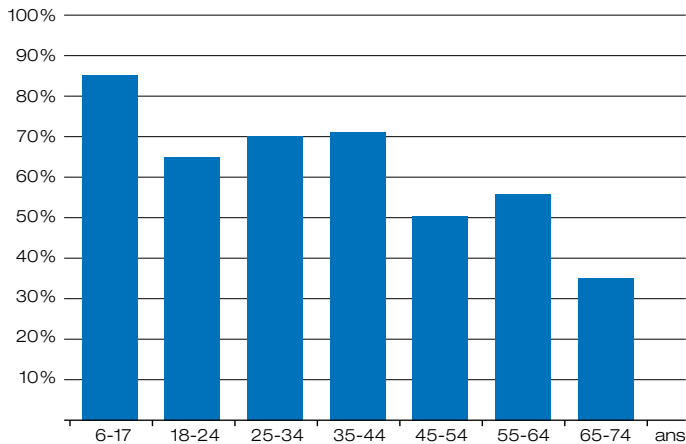
⊙ La popularité du vélo et sa pratique varient selon qu'on se trouve à Québec, à Gatineau ou à Trois-Rivières. Divers facteurs peuvent expliquer ces variations. La qualité du réseau cyclable, et donc la possibilité de circuler tant sur des pistes cyclables que sur des rues à faible circulation, constitue un facteur d'encouragement pour les cyclistes. À l'opposé, l'étalement urbain constitue un facteur défavorable puisqu'il accroît la distance entre le domicile et le réseau cyclable et diminue le nombre de destinations immédiatement accessibles à vélo; les cyclistes de la banlieue doivent généralement rouler un plus grand nombre de kilomètres pour se rendre à destination.

⊙ Qu'en est-il à Trois-Rivières en 2010? Plus de la moitié des adultes de la municipalité, soit 58% de la population de 18 à 74 ans, fait du vélo. Cela correspond à 56 000 personnes.

Sommaire

- 2 À vélo, à Trois-Rivières
- 2 Tous à vélo!
- 3 Monter à vélo, un jeu d'enfant
- 4 Le bonheur des navetteurs
- 5 Dans un rayon de quelques kilomètres
- 6 Un cocktail de plus en plus populaire
- 6 Roulez, touristes!
- 7 Un loisir populaire
- 8 Le vélo? La santé!
- 8 Rouler en toute sécurité
- 9 Cycliste trifluvien recherche environnement favorable
- 12 Un réseau très en demande
- 14 Une saison qui ne demande qu'à s'allonger
- 15 En route vers la mobilité active

Taux de cyclistes selon l'âge à Trois-Rivières



☉ Trois-Rivières compte un nombre important de cyclistes assidus, puisque plus du tiers (39%) des adultes roulent une fois par semaine ou plus. Les cyclistes trifluviens parcourent en moyenne 645 kilomètres par an, soit annuellement un total de 36 millions de kilomètres. La popularité du vélo à Trois-Rivières est directement liée à la création d'environnements favorables. Tous ces kilomètres sont parcourus sans émission de gaz à effet de serre ! Vu l'importance qu'accorde le Québec à la protection de l'environnement et à la santé de sa population, le chiffre a du poids.

Monter à vélo, un jeu d'enfant

On n'oublie jamais sa première expérience à bicyclette, souvenir précieux que partagent la plupart des Québécois. En 2010, 94% des Québécois déclarent en effet avoir fait du vélo à un moment ou un autre de leur vie. C'est le cas de 95% des Trifluviens. Mais qu'en est-il des jeunes ? Alors qu'on s'inquiète de plus en plus de leur sédentarité et de leur mauvaise alimentation, où en est leur pratique du vélo ?

☉ En 2010, 84 % des Québécois de 6 à 17 ans font du vélo. Il s'agit d'une baisse de 9 points de pourcentage en 5 ans puisqu'on atteignait 93 % en 2005. Tout de même, durant la période estivale, pas moins de 612 000 jeunes Québécois font du vélo au moins une fois par semaine. Alors qu'on observe une diminution chez les cyclistes de 13 à 17 ans, on constate une augmentation de l'activité physique chez les filles et une situation stable chez les garçons.

☉ En moyenne, les jeunes Québécois qui font du vélo y consacrent 3,5 heures par semaine entre mai et septembre. Le temps alloué au vélo varie de 2,3 à 3,6 heures par semaine selon les villes. À Trois-Rivières, la moyenne se situe à 2,8 heures.



Des vélos partout

Les Trifluviens peuvent acheter un vélo à une quinzaine de points de vente, dont une dizaine de boutiques spécialisées. Deux d'entre elles sont des boutiques Pro Cycle Laferté Bicycles et deux des succursales Sports Experts. Cinq grandes surfaces vendent également des vélos. En 2010, les adultes de Trois-Rivières ont acheté 9 000 vélos. On compte 1,8 vélo par ménage.





À pied, à vélo à Trois-Rivières

Un peu moins d'un jeune Québécois sur cinq utilise son vélo pour se rendre à l'école à l'occasion : 15% des 6 à 9 ans le font, tout comme 20% des 10 à 13 ans et 22% des 14 à 17 ans. C'est dans ce contexte, afin d'amener les élèves du primaire et du secondaire à intégrer le transport actif au quotidien, que Vélo Québec a créé, en 2005, le programme *Mon école, à pied, à vélo!* Rapidement, ce programme, qui comporte des volets sensibilisation, mobilisation et aménagements, a gagné en popularité. À la rentrée 2010-2011, il touche 16 des 17 régions administratives du Québec et 210 écoles. L'école Richelieu, située dans le secteur Trois-Rivières-Ouest, est la première à adhérer au programme à Trois-Rivières.

Le bonheur des navetteurs

Non seulement le transport à vélo est-il bénéfique pour la santé, mais il procure du plaisir. Selon une enquête sociale générale de Statistique Canada, 59% des navetteurs qui se déplacent à vélo soir et matin aiment le navettage. Seuls 38% des automobilistes et 23% des usagers du transport en commun en disent autant. Le vélo, c'est aussi du bonheur...

En 2000, le cinquième des cyclistes adultes québécois (20%) utilisaient, occasionnellement ou quotidiennement, le vélo comme mode de transport. Dix ans plus tard, ce pourcentage passe à 37%. 372 000 cyclistes utilisent donc le vélo comme principal moyen de transport de mai à septembre. Si on y ajoute ceux qui le font occasionnellement, près de 1,3 million de cyclistes accordent vélo et déplacement utilitaire. À Trois-Rivières, c'est le cas de 30% des cyclistes, c'est-à-dire 17 000 cyclistes. Les hommes effectuent 76% des déplacements à vélo.

Au Québec, plus de la moitié des cyclistes (54%) qui utilisent le vélo à des fins de transport s'en servent plusieurs fois par semaine. Le quart (24%) le fait une fois par semaine et le dernier quart (23%), moins souvent.

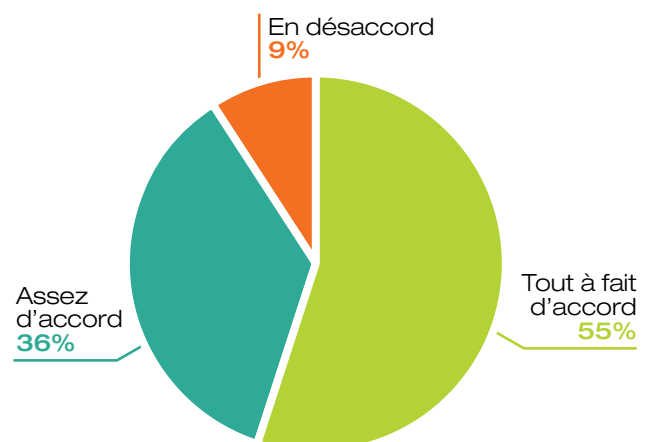
Le vélo a un potentiel de développement très important lorsqu'on considère que plus du tiers des travailleurs des grandes villes du Québec habitent à moins de 5 kilomètres – ou 25 minutes à vélo – du travail. Près de 1 million de travailleurs! La vaste majorité d'entre eux a déjà fait du vélo (94% des 18 à 74 ans), et

plus de la moitié en a fait au cours de l'année écoulée (54%).

Dans la région métropolitaine de recensement de Trois-Rivières, près de la moitié des travailleurs (48,8%) habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail, soit 31 000 personnes. Dans la même région, la distance moyenne de parcours en voiture n'est que de 7,6 kilomètres pour les conducteurs et de 8,1 kilomètres pour les passagers. Comme plus de la moitié (58%) des adultes sont montés à vélo au cours de l'année écoulée, tout laisse croire que la part modale du vélo peut encore augmenter de façon significative.

Du côté des élèves du primaire, en moyenne, au Québec, le vélo est utilisé pour 5% des déplacements vers l'école.

La pratique du vélo à des fins de transport devrait être encouragée



Dans un rayon de quelques kilomètres

Le vélo a la particularité d'être à la fois un loisir, un sport aux multiples facettes et un moyen de transport très discret. Silencieux et non polluant, il passe à peu près inaperçu à la ville comme à la campagne. Les enquêtes Origine-Destination effectuées dans les grandes agglomérations du Québec donnent un portrait détaillé des déplacements de la population et de leur motif (travail, études, magasinage, loisirs, autres). Elles permettent notamment de situer le vélo dans ce portrait d'ensemble.

Le centre et la périphérie

En 2000, la population trifluvienne effectuait 12% de l'ensemble de ses déplacements à pied (10,9%) ou à vélo (1,4%). Cela équivaut à plus de 43 000 déplacements quotidiens dont 5 000 à vélo. Chaque jour, plus de 16 000 personnes effectuaient au moins un déplacement à pied ou à vélo, soit une personne sur huit, et 1,5% de la population effectuait au moins un déplacement à vélo.

La popularité du vélo est plus grande dans les quartiers centraux et là où habitent les étudiants de l'Université du Québec à Trois-Rivières. Dans les secteurs Centre-ville-Saint-Philippe et Lavolette, on effectue 2,4% des déplacements à vélo; dans Sainte-

Marguerite et Rigaud, 1,6%; enfin, dans les secteurs Des Forges, Des Chenaux, Saint-Odilon, Laferté et Des Estacades, 1,1%.

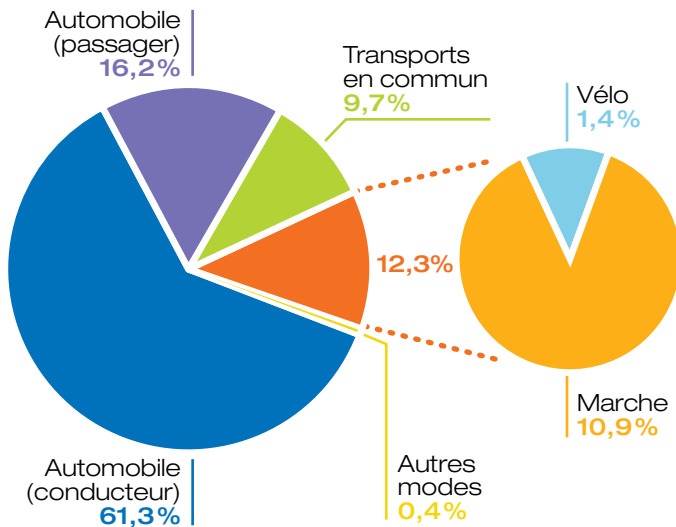
La popularité du vélo est plus faible dans les secteurs périphériques. Ceux qui habitent les secteurs Sainte-Marthe-du-Cap, Pointe-du-Lac, Saint-Louis-de-France et Saint-Michel-des-Forges font moins de 0,5% de leurs déplacements à vélo. Ces secteurs ont les caractéristiques de la banlieue : faible densité de population, taille des ménages plus élevée, indice de motorisation élevé.

Les courtes distances

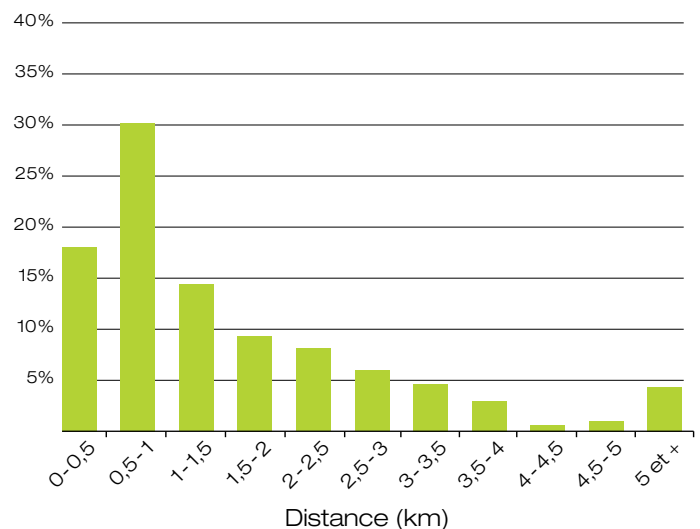
Dans 95% des cas, les déplacements à pied des Trifliviens font moins de 2,0 kilomètres. La distance moyenne parcourue par les cyclistes est de 1,8 kilomètre, ce qui est inférieur à ce qu'on observe dans les autres grandes villes du Québec. Ainsi, c'est beaucoup moins qu'à Montréal (3,3 kilomètres) et à Québec (2,8 kilomètres). Aussi, à Trois-Rivières, 72% des déplacements à vélo font moins de 2,0 kilomètres; à Montréal, cela correspond à 44% des déplacements; à Gatineau, à 30%. Seuls 5% des déplacements à vélo des Trifliviens font plus de 5 kilomètres. C'est nettement moins que dans les autres grandes villes du Québec : à Laval, ce pourcentage est de 31%, à Gatineau, de 41%.

Dans ce contexte, la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail est plutôt stable à Trois-Rivières. Elle est passée de 1,2% en 1996 à 1,4% en 2006, ce qui constitue une légère baisse par rapport à 2001 (1,5%).

Part modale des déplacements



Distribution des déplacements à vélo en fonction de la distance parcourue



Un cocktail de plus en plus populaire

Le vélo n'est pas un moyen de transport exclusif. Au contraire. De nombreux cyclistes le combinent à la marche, au taxi, au transport en commun ou à l'automobile. Chacun adapte son cocktail transport à son mode de vie. En réponse à cette demande, de plus en plus de transporteurs se montrent plus accueillants à l'égard des cyclistes. La complémentarité affichée du vélo et du transport public leur permet, ensemble, d'accroître leur compétitivité par rapport à l'automobile. Les cyclistes étendent leur rayon de déplacement, les transporteurs élargissent leur clientèle. Sur ces bases, depuis peu, un vent de changement souffle sur plusieurs régions du Québec. Une nouvelle équation s'impose : on additionne vélo et transport en commun, on obtient efficacité et liberté.

🕒 Dans l'année 2010, Trois-Rivières améliore les liens entre le vélo et les transports publics. On aménage des stationnements pour vélos aux têtes de ligne et installe des supports à vélos sur les quatre circuits qui traversent la rivière Saint-Maurice, soit 20% du réseau. Une quinzaine de véhicules sont désormais équipés de la sorte, et le service est offert du 18 mai au 31 octobre 2010. Si on ne trouve pas encore ce genre de support à Montréal, certains des autobus de Sherbrooke, Québec, Lévis et Saguenay en sont également équipés. C'est le cas, en 2010, de 200 autobus au Québec.



Roulez, touristes!

On associe naturellement le vélo au plaisir, à la santé, à la qualité de vie. Le vélo joue aussi un rôle dans la vitalité économique du Québec. Le développement continu du réseau cyclable a favorisé la mise en place d'une infrastructure cyclotouristique articulée autour de la Route verte, le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord. La réalisation de ce projet fédérateur a un effet structurant.

🕒 À Trois-Rivières, la Route verte s'étend sur 60 kilomètres. Cela équivaut à la moitié du réseau cyclable municipal. La Route verte s'y divise en deux axes. L'axe nord-sud (Route verte numéro 4) va de l'intersection des rues Saint-Denis et Sainte-Marguerite à la municipalité de Saint-Étienne-des-Grès. L'axe est-ouest (Route verte numéro 5) relie les secteurs Pointe-du-Lac à l'ouest et Cap-de-la-Madeleine à l'est.

🕒 En 2010, les cyclistes de Trois-Rivières accueillent avec enthousiasme le parachèvement de la Route verte dans le secteur Pointe-du-Lac. Son absence freinait les ardeurs des cyclistes moins expérimentés. L'asphaltage des accotements sur 2,3 kilomètres augmente la sécurité des cyclistes qui empruntent cette route panoramique, en plus de rendre l'expérience touristique plus agréable. L'aménagement de ce tronçon en bordure du lac Saint-Pierre contribue à l'amélioration du lien cyclable entre Montréal et Québec. De cette façon, le réseau routier québécois est plus sécuritaire pour les cyclistes comme pour les automobilistes.

🕒 Les cyclistes trifluviens ont plus d'une raison de célébrer en 2010. On inaugure en effet le lien entre la localité de Notre-Dame-du-Mont-Carmel et le secteur Saint-Louis-de-France. On entame aussi la construction d'une piste cyclable qui fera partie de la Route verte numéro 5 sur le site de Trois-Rivières sur Saint-Laurent, vaste projet de réaménagement urbain sur le site de l'ancienne usine de pâtes et papiers Tripap. Dans la continuité de ces bonnes nouvelles, on ouvrira, en 2011, la piste cyclable du pont Duplessis sur le parcours de la Route verte.

🕒 68% des Trifluviens connaissent ou ont déjà entendu parler de la Route verte. Ce pourcentage est plus élevé que la moyenne québécoise, qui se situe à 58%. Par ailleurs, le tiers (33%) des cyclistes de Trois-Rivières disent avoir emprunté la Route verte en 2010.



Bienvenue cyclistes!

Un sondage effectué à l'été 2010 auprès de cyclotouristes qui fréquentent les hébergements certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD} révèle que 77 % d'entre eux proviennent du Québec, 15 % d'une autre province canadienne, 6 % des États-Unis et 3 % d'un autre pays. Le vélo est le principal motif du voyage de la presque totalité de ces cyclistes. 85 % d'entre eux affirment que la présence de pistes cyclables ou de routes aménagées pour les cyclistes compte beaucoup dans le choix de leur destination.

On trouve des établissements d'hébergement touristique et des campings certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD} le long de la Route verte et à proximité des circuits régionaux. Cette certification est synonyme d'un accueil et de services adaptés aux besoins des cyclotouristes : emplacement couvert et verrouillé pour les vélos, pompe et outillage pour les réparations mineures, renseignements utiles sur les services offerts aux cyclistes à proximité.

Près du tiers (30 %) des hébergements de la Mauricie se trouve à Trois-Rivières : cinq établissements hôteliers, quatre gîtes et deux campings. En 2010, ces 11 hébergements sont certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD} Sept de ces hébergements ont la certification depuis sa création.

Un potentiel touristique

Dans les autocars en service au Québec, Orléans Express en tête, on transporte les vélos en soute, dans la mesure des places disponibles, et il n'en coûte que 5 \$. Les voyageurs peuvent ranger leur vélo dans un sac ou dans une boîte.

Un loisir populaire

Le vélo est l'un des loisirs les plus populaires au Québec : 2,7 millions d'adultes québécois s'y adonnent en 2010. De mai à septembre, 55 % des citoyens de Trois-Rivières enfourchent un vélo à des fins de loisir. Ce pourcentage est supérieur à la moyenne québécoise, qui se situe à 47 %.

De mai à septembre 2010, 67 % des cyclistes de Trois-Rivières montent en selle une fois et plus par semaine. La moyenne québécoise est de 63,5 %. À Montréal, cette fréquence d'utilisation est de 55 %, à Laval, de 70 %. Trois-Rivières se démarque quant au pourcentage de cyclistes qui roulent plusieurs fois par semaine : il y est de 42 %, alors que la moyenne pour l'ensemble du Québec se situe à 33,5 %.

À Trois-Rivières, le temps consacré au vélo à des fins de loisir est de 2,7 heures par semaine. La moyenne québécoise est de 2,4 heures par semaine. À Sherbrooke, on roule 2,3 heures par semaine à des fins de loisir, à Laval, 3,1 heures.

La Virée du Maire, grande randonnée populaire, célèbre son 20^e anniversaire en 2010. Tenue les 12 et 13 juin, l'activité attire 1 600 personnes. Certains marchent (10 kilomètres), d'autres courent (1,5 et 10 kilomètres), d'autres encore montent à vélo (30, 60 et 87 kilomètres).

Plusieurs compétitions de BMX et de cyclocross se tiennent à Trois-Rivières en cours d'année. La ville dispose de deux pistes : l'une dans le secteur Cap-de-la-Madeleine, l'autre, inaugurée en 2009, dans Pointe-du-Lac. Trois-Rivières accueille aussi la Série de cyclocross Louis Garneau, une rencontre provinciale qui comporte neuf étapes.

Trois-Rivières compte également parmi les villes de départ et d'arrivée du Grand défi Pierre Lavoie 2010. Durant une soixantaine d'heures, des centaines de cyclistes se relaient sur un parcours de plus de 1 000 kilomètres. Les profits générés par cette cyclo sportive provinciale sont versés à la Fondation GO, qui soutient la recherche sur les maladies héréditaires orphelines et les projets faisant la promotion des saines habitudes de vie.

Le vélo? La santé!

Plus de la moitié des Québécois (56%) sont en excès de poids, et la tendance à la sédentarité au sein de la population augmente avec l'âge. En 2010, l'état de santé des Québécois demeure un sujet préoccupant, d'où l'importance accrue accordée à la saine alimentation et à l'activité physique.

Le vélo occupe désormais une place de choix dans le cocktail santé des Québécois. Grâce au seul vélo, 11% de la population est considérée comme active! À Trois-Rivières, ce pourcentage atteint 17%. On ne saurait offrir meilleur plaidoyer en faveur du transport actif.

Rouler en toute sécurité

Le vélo est peu dangereux. Sa pratique occasionne en effet moins de blessures que la plupart des autres activités physiques. On compte 11 consultations médicales pour 1 000 participants : deux fois moins que pour le ski alpin, trois fois moins que pour la course à pied, quatre fois moins que pour le baseball. Et que dire du hockey...

On pourrait croire que la popularité croissante du vélo fera augmenter le nombre d'accidents. Il n'en est rien. Plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents. La visibilité accrue des cyclistes crée un effet de nombre qui contribue à diminuer le nombre de collisions avec des automobiles. Lorsqu'ils sont plus nombreux, les cyclistes sont plus visibles. De plus, par la force des choses, le nombre d'automobilistes qui font du vélo augmente également.

De 2005 à 2009, à Trois-Rivières, on note chaque année de 45 à 57 accidents impliquant un vélo. En cinq ans, on déplore un seul accident mortel. Le nombre d'accidents avec blessé nécessitant une hospitalisation oscille entre deux et six par an. On compte en moyenne 45 accidents avec blessé léger sur le territoire de la municipalité au cours d'une année.

Voir et être vu

Lorsqu'on roule à vélo dans l'obscurité, l'éclairage est obligatoire. Les cyclistes qui s'y conforment font preuve de courtoisie à l'égard des piétons, des cyclistes et des automobilistes avec qui ils partagent la voie publique. De plus, ils veillent à leur propre sécurité.

L'utilisation d'un système d'éclairage à la tombée du jour progresse au Québec. En 2000, 9% des cyclistes l'utilisaient à l'occasion. Cinq ans plus tard, ce pourcentage s'établissait à 16%. En 2010, alors que 8% des déplacements sont effectués après le coucher du soleil, le quart de ces cyclistes (25%) utilisent un système d'éclairage. Certains se conforment systématiquement à la loi (16%), d'autres le font à l'occasion (9%).

À Trois-Rivières, en 2010, 89% des cyclistes déclarent avoir des réflecteurs à l'avant ou à l'arrière de leur vélo. Par ailleurs, 9% des cyclistes de Trois-Rivières ont un feu blanc à l'avant. Cela les place sous la moyenne québécoise (14%). Seuls 15% des vélos des Trifluviens seraient munis d'un système d'éclairage actif à l'arrière, c'est-à-dire un feu rouge. La moyenne québécoise se situe à 17%.

Par ailleurs, 31% des cyclistes de Trois-Rivières ont un porte-bagages ou un panier et 30%, un odomètre. Plus des deux tiers (69%) ont un casque, ce qui s'apparente à la moyenne québécoise (74%).



Cycliste trifluvien recherche environnement favorable

Soucieux de rouler en toute sécurité, les cyclistes recherchent naturellement des environnements favorables. Ainsi, ils fréquentent plus volontiers les voies cyclables et les routes à faible circulation. Les déplacements à vélo y sont d'ailleurs concentrés à 86 %. Plus de deux Québécois sur trois (70 %) seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires. Que fait-on pour leur rendre la pratique du vélo plus agréable ?

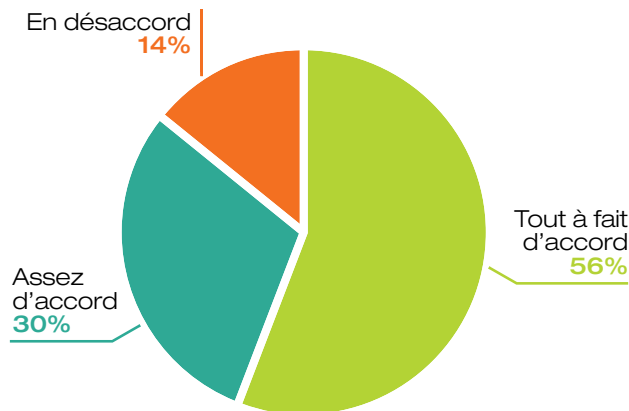
Les citoyens recherchent des environnements où il fait bon circuler. La tendance est la même partout. La modération a bien meilleur goût, comme le confirment les cyclistes trifluviens qui, en 2010, effectuent 85 % de leurs déplacements sur des pistes cyclables, des rues ou des routes rurales à faible circulation. La proportion de leurs déplacements uniquement sur les voies cyclables est de 43 %, celle sur des rues ou des routes à faible circulation, de 42 %.

Un réseau qui a du potentiel

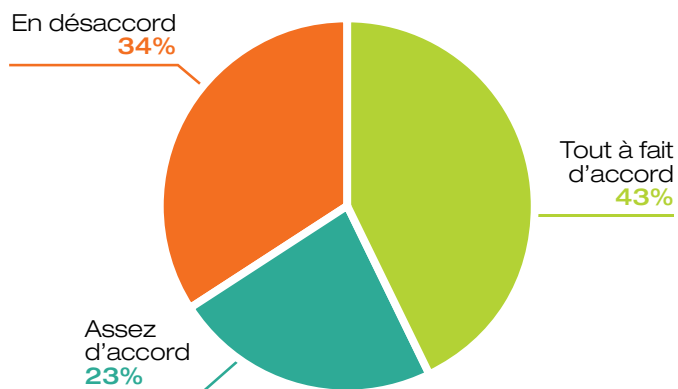
Dans chacune des villes, le réseau cyclable répond d'abord à des besoins de loisir, lesquels sont à l'origine de l'aménagement des pistes. Au-delà de cette fonction, ces réseaux sont souvent déficients : manque de continuité des corridors, absence d'intégration à la voirie locale, accès limité aux destinations principales (centre-ville, institutions d'enseignement, artères commerciales). Néanmoins, les corridors linéaires permettent aux cyclistes de franchir rapidement de longues distances à l'écart de la circulation automobile. Cela leur confère un potentiel important pour les déplacements utilitaires.

On compte maintenant plus de 115 kilomètres de voies cyclables à Trois-Rivières, un réseau qu'utilisent 84 % des cyclistes. Lorsqu'on demande aux citoyens trifluviens si ce réseau devrait être plus développé, 86 % d'entre eux se disent assez ou tout à fait d'accord.

Le réseau de pistes cyclables de Trois-Rivières devrait être plus développé



On devrait prendre des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles



Intégrée à la Route verte, la piste du parc linéaire de Trois-Rivières, dans l'axe nord-sud, constitue la colonne vertébrale du réseau cyclable trifluvien. Utilisée pour le moment principalement à des fins de loisirs, elle permet de traverser la ville rapidement et donne accès à l'Université du Québec à Trois-Rivières.

Le territoire municipal est fragmenté, notamment, par la rivière Saint-Maurice, les autoroutes 40 et 55, le réseau ferroviaire, des plateaux et des terrains boisés ou agricoles. Tout cela complique la mise en place d'un réseau cyclable efficace. Mais la ville, qui a désormais en main un Plan directeur vélo, dispose des outils qui lui permettront d'améliorer son réseau. En 2010, elle investit 100 000 \$ dans le développement du réseau cyclable, soit 0,77 \$ par habitant.

Davantage de modération

⦿ Lorsqu'on se soucie de leur confort et de leur sécurité, les cyclistes augmentent en nombre. Trois-Rivières a pris divers moyens pour modérer la circulation, notamment l'implantation de six avancées de trottoir, de dos d'âne allongés et de segments de rue avec chaussée rétrécie par marquage au sol ou ajout de terre-plein. Ces mesures s'ajoutent à 1 170 passages piétonniers et 130 feux de circulation, dont 45 avec feux piétons à phase protégée et 4 avec signaux sonores. De plus, Trois-Rivières est une des rares villes à avoir mis en place des plaques tactiles de métal ou de caoutchouc dont les points en relief, détectés par les pieds ou une canne blanche, signalent aux malvoyants la transition du trottoir vers la chaussée. On en compte cinq à Trois-Rivières.

⦿ Les deux tiers (66%) des Trifluviens sont d'accord pour qu'on prenne des mesures afin de réduire la vitesse dans les rues résidentielles. Trois-Rivières investit, chaque année, 680 000\$ dans ses infrastructures piétonnes. En y ajoutant le budget alloué au développement du réseau cyclable (100 000\$), cela porte à 6,01\$ par habitant l'investissement de la Ville de Trois-Rivières dans les aménagements favorables aux cyclistes et aux piétons.

Trouver sa place

⦿ Les cyclistes veulent laisser leur vélo dans un lieu sécuritaire sans avoir à chercher pendant des heures un endroit où le garer. Lorsque des stationnements sont facilement accessibles, la pratique du vélo est plus populaire.

⦿ Trois-Rivières compte plus de 350 places de stationnement pour vélos sur rue, sur trottoir, dans les parcs ou aux abords des édifices municipaux. À l'édifice Capitaneau, occupé par le Gouvernement du Québec, il y a 35 places, dont certaines sont abritées. Le Centre hospitalier régional de Trois-Rivières dispose de

30 places de stationnement pour vélos. On peut donc y accueillir un cycliste par tranche de 83 employés.

⦿ Les établissements d'enseignement disposent également de stationnements pour vélos, mais l'offre ne correspond pas toujours aux recommandations minimales, c'est-à-dire une place par 20 employés ou étudiants.

Une ville qui agit

⦿ Dans son Plan d'urbanisme adopté en 2008, la Ville de Trois-Rivières énonce clairement son désir «d'accroître la sécurité et l'efficacité des déplacements alternatifs à l'automobile dont, entre autres, les déplacements piétonniers et cyclables». Elle souhaite notamment développer un réseau cyclable utilitaire reliant les secteurs résidentiels aux principaux pôles d'activité et consolider le réseau récréatif afin d'améliorer la qualité de vie des Trifluviens.

⦿ Le Plan d'urbanisme mentionne plusieurs objectifs en matière de réorganisation spatiale dans le but d'améliorer la mobilité cyclable et piétonne. On y propose d'atténuer l'effet de rupture du tissu urbain provoqué par les corridors autoroutiers, de restructurer les artères commerciales d'ambiance et d'en améliorer l'image, en plus de promouvoir et de mettre en valeur le cadre bâti, le patrimoine. Ce plan exprime également une volonté de revoir la gestion de la circulation et des espaces de stationnement, de favoriser l'intermodalité des transports en tant que levier du développement économique de la ville et d'améliorer la fonctionnalité du réseau routier.

⦿ Le Plan de développement durable adopté en 2009 propose une «mise à niveau des infrastructures et des façons de faire afin de développer en ville des modes de transport alternatifs, en commun et intermodaux efficaces, à mobilité douce dans des secteurs à prioriser, d'assurer au piéton et au cycliste une sécurité et d'instaurer d'autres concepts qui permettront de

Stationnements pour vélos à Trois-Rivières

	Population (employés et étudiants)	Offre de stationnement vélos (places)	Ratio (employés + étudiants/place)
Université du Québec à Trois-Rivières	11 200	331	34
Cégep de Trois-Rivières	5 000	144	35
Collège Lafleche, ens. pré-universitaire et technique	1 525	92	17
Centre hospitalier régional de Trois-Rivières	2 500	30	83

diminuer la lourdeur de la circulation ». La ville souhaite ainsi faciliter la fluidité de la circulation routière et développer des corridors de circulation favorisant les alternatives à l'automobile.

🕒 Pour atteindre les objectifs du Plan d'urbanisme et de la Politique du développement durable, la Ville de Trois-Rivières a lancé une démarche de planification de son réseau cyclable en adoptant, en 2009 et en 2010, un Plan directeur vélo.



Un réseau très en demande

Les voies cyclables répondent indiscutablement à un besoin de confort et de sécurité. Leur achalandage en témoigne. À Trois-Rivières, 78 % des cyclistes fréquentent les pistes et bandes cyclables. Les rues à faible circulation sont également populaires. En 2010, 83 % des cyclistes trifluviens y roulent. De plus, 47 % d'entre eux fréquentent les routes rurales à faible circulation.

🕒 Au Québec, trois déplacements sur quatre (73 %) sont effectués sur des pistes cyclables ou des rues à faible circulation. À Montréal, ce pourcentage atteint 82 %. Il est de 73 % à Trois-Rivières. À l'inverse, les cyclistes effectuent peu de déplacements sur des rues à forte circulation. À Trois-Rivières, ce pourcentage n'est que de 6 %.

L'utilisation du réseau à des fins de transport

🕒 Pont Duplessis

La rivière Saint-Maurice constitue une barrière naturelle majeure entre les secteurs est et ouest de la ville. Trois ponts l'enjambent. Un seul est accessible aux cyclistes : le pont Duplessis. Malgré les travaux en cours sur ce pont en 2010, en semaine, plus de 300 cyclistes le traversent chaque jour.

🕒 Cégep de Trois-Rivières

Aux abords du cégep, un comptage effectué à l'angle du boulevard Lavolette et de la rue Marguerite-Bourgeoys indique un débit quotidien de 200 cyclistes, un bon résultat compte tenu que l'intersection des boulevards des Récollets et Lavolette, située au nord, est plutôt difficile à traverser à vélo. Selon toute vraisemblance, d'autres cyclistes se rendent au cégep à vélo en utilisant des rues plus à l'est : Foucher, Papineau, etc.

🕒 Université du Québec à Trois-Rivières

Selon le compteur automatique à proximité du campus de l'Université du Québec à Trois-Rivières, le débit quotidien moyen est d'environ 580 cyclistes

en semaine. À l'heure de pointe du matin, entre 7 et 10 heures, environ 80 cyclistes empruntent cette piste, ce qui équivaut à 14 % du débit quotidien moyen en semaine. Entre 15 et 18 heures, on compte 160 cyclistes par jour, soit 27 % du débit quotidien moyen en semaine. Parmi eux, on trouve vraisemblablement des étudiants et des travailleurs, mais aussi des cyclistes en balade ou à l'entraînement.

🕒 Centre-ville

Au centre-ville de Trois-Rivières, la semaine, environ 200 cyclistes par jour passent sur la rue des Forges entre les rues Badeaux et Notre-Dame. Comme il n'y a aucun aménagement cyclable, cette fréquentation est considérable.

À la fin d'août, en semaine, on dénombre plus de 100 cyclistes par jour à l'intersection des rues Lavolette et Saint-Pierre (route 138) dans un secteur fréquenté par de nombreux travailleurs, notamment les employés du gouvernement provincial. Selon toute vraisemblance, d'autres cyclistes empruntent plutôt d'autres artères, notamment la rue Saint-François-Xavier, plus à l'ouest.

Divers facteurs encourageraient les Trifluviens à utiliser plus souvent le vélo à des fins de transport : 47 % d'entre eux le feraient si les rues étaient plus sécuritaires, 41 % se laisseraient convaincre s'il y avait plus de pistes cyclables et, enfin, 13 % opteraient pour le vélo utilitaire s'ils avaient accès à des vélos en libre-service.



L'utilisation du réseau à des fins de loisir

🕒 Pont Duplessis

La fin de semaine, environ 500 cyclistes par jour empruntent le pont Duplessis. Cette fréquentation est impressionnante, compte tenu des travaux effectués sur le pont en 2010.

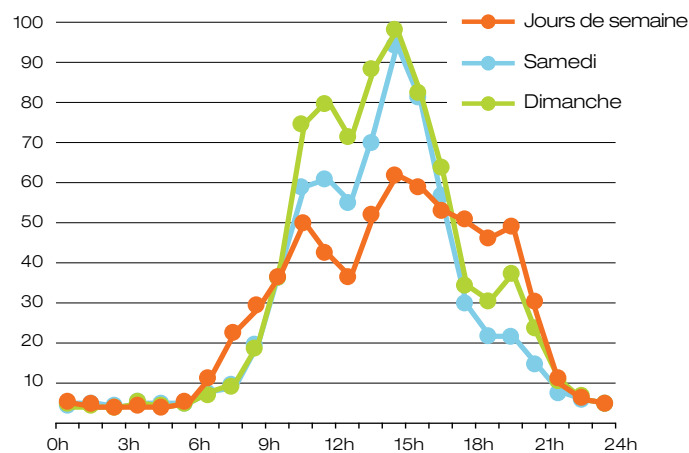
🕒 Parc linéaire, Route verte numéro 4

À proximité de l'Université du Québec à Trois-Rivières, sur la piste du parc linéaire, on estime le débit annuel à 130 000 cyclistes. À titre de comparaison, à Laval, sur la Route verte, près du métro de la Concorde, il est de 150 000 cyclistes. À Longueuil, près de la passerelle 112-116, il se situe à 120 000 cyclistes.

La fréquentation de cette piste atteint un sommet quotidien le dimanche 23 mai 2010 : 1540 cyclistes. Juillet est le mois le plus achalandé avec 26 525 cyclistes, soit 21% du débit annuel. Les fins de semaine, on compte en moyenne 960 cyclistes par jour. La fréquentation annuelle se concentre de mai à septembre dans une proportion de 78%. Cela correspond à 98 000 cyclistes.

Ailleurs sur la piste du parc linéaire, au nord du boulevard des Chenaux, un comptage effectué à la fête du Travail (lundi 6 septembre 2010) indique le passage de près de 2 000 cyclistes.

Variations horaires des débits en fonction du jour



Trois-Rivières, Route verte numéro 4 au sud du campus de l'Université du Québec à Trois-Rivières





Une saison qui ne demande qu'à s'allonger

Les villes ferment-elles les réseaux cyclables à l'automne parce que leurs citoyens arrêtent de faire du vélo ou bien est-ce plutôt les cyclistes qui choisissent de ranger leur vélo lorsqu'on ferme ces réseaux? Certes, il est plus ardu de circuler à vélo dans la neige, mais de nombreux cyclistes remontent en selle dès que les stationnements pour vélos sont accessibles et que les pistes sont nettoyées. À Trois-Rivières, la saison peut facilement s'étendre sur huit, voire neuf mois.



🕒 Le réseau cyclable trifluvien ouvre officiellement du 1^{er} mai au 15 octobre, ce qui correspond à cinq mois et demi par an. C'est un mois et demi de moins qu'à Gatineau, Laval et Longueuil, deux mois de moins qu'à Montréal. En 2010, la saison des cyclistes trifluviens dure en moyenne 5,7 mois. Cette durée s'apparente à la moyenne québécoise, qui se situe à 5,6 mois.

🕒 Ceux qui utilisent leur vélo à des fins de transport ont une saison plus longue que les autres. Les Québécois qui n'utilisent jamais le vélo comme mode de transport roulent en moyenne 5,3 mois par an. Les autres montent à vélo deux semaines de plus. À Trois-Rivières, plus d'un cycliste sur quatre (29%) roule déjà en avril. Un sur six (16%) pédale toujours en novembre. Dès que la chaussée est libre de neige ou de glace, les cyclistes utilisent les pistes. Dans le parc linéaire, au sud du boulevard des Récollets, on dénombre plus de 2 800 passages du 21 mars au 1^{er} mai 2010, avant l'ouverture officielle de la piste.

En route vers la mobilité active

Le taux de cyclistes au sein de la population (58 % des adultes) et plusieurs autres indicateurs permettent de constater que la place du vélo progresse bien à Trois-Rivières. Avec son Plan directeur vélo élaboré en 2009 et 2010, la Ville a ce qu'il lui faut pour poursuivre dans cette voie. Certains travaux devraient favoriser, à court et à moyen terme, la mobilité active, à commencer par la revitalisation du centre-ville et l'ouverture dans le projet Trois-Rivières sur Saint-Laurent d'une piste cyclable en bordure du Saint-Maurice. L'aménagement, en 2011, d'un lien cyclable sur le pont Duplessis facilitera la circulation entre le centre-ville et le secteur Cap-de-la-Madeleine. Afin d'encourager les déplacements à vélo, il reste encore à aménager la Route verte aux abords du centre, dans le secteur de la compagnie Kruger, et à simplifier la traversée du centre-ville et le franchissement des talus qui séparent le secteur institutionnel (université, cégep, hôpital) des quartiers avoisinants, de même que celui de l'autoroute 40 et des voies ferrées adjacentes. Il faudra aussi augmenter l'offre en matière de stationnement et prendre des mesures afin de modérer la circulation sur les grandes artères.

Dotée d'un bon réseau cyclable, Trois-Rivières, qui compte une importante population étudiante, a tout ce qu'il faut pour convertir plusieurs de ses cyclistes récréatifs en cyclistes quotidiens.

Références

Audet, N. (2007). «L'évolution de l'excès de poids chez les adultes québécois de 1990 à 2004 : mesures directes». Institut de la statistique du Québec.

Bergeron, J., M. Paquette, S. Rodrigue, F. Lessard et K. Gagnon (2009). «Rapport d'évaluation des activités réalisées dans le cadre du programme *Mon école à pied, à vélo!*». Vélo Québec Association.

De Hartog J.J., H. Boogaard, H. Nijland et G. Hoek (2010). «Do The Health Benefits Of Cycling Outweigh The Risks?», *Environmental Health Perspectives*.

Echo Sondage (2011). «État de la pratique du vélo au Québec en 2010».

Jacobsen, P. L. (2003). «Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling». *Injury Prevention*.

Larouche R. et F. Trudeau (2010). «Étude des impacts du transport actif sur la pratique d'activités physiques et la santé et de ses principaux déterminants», dans *Science & Sports*, volume 25, no 5.

Ministère des Transports du Québec et al. (2000). «Enquête Origine-Destination de la grande région de Trois-Rivières».

Morency, C. et F. Godefroy (2011). «Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec. Rapport : ville de Trois-Rivières».

Nolin, B. et D. Hamel (2008). «L'activité physique au Québec de 1995 à 2005 : des gains pour tous... ou presque», publié sous la direction de M. Fahmy, L'État du Québec 2009 : tout ce qu'il faut savoir sur le Québec d'aujourd'hui, Montréal, Fides, p. 271-277.

Pichette, F. (2010). «Bilan 2009 : accidents, parc automobile et permis de conduire». Société de l'assurance automobile du Québec.

Statistique Canada. Recensement 2006. En ligne à [http : www.statcan.ca](http://www.statcan.ca).

Tremblay, B. (2007). «Traumatisme d'origine récréative et sportive au Québec», Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.

Turcotte, M. (2006). «Vous aimez faire la navette? Les perceptions des travailleurs de leur navette quotidienne», Statistique Canada, Enquête sociale générale de 2005.

Vélo Québec (2010). «Plan directeur vélo, ville de Trois-Rivières».

Vélo Québec (2005). «L'état du vélo au Québec en 2005».

Ville de Trois-Rivières (2009). «Politique du développement durable».

Ville de Trois-Rivières (2008). «Règlement sur le plan d'urbanisme».

Villeneuve, P. (2007). «Mortalité associée aux activités récréatives et sportives au Québec», Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.



Trois-Rivières, ville de 130 000 habitants au confluent du Saint-Maurice et du Saint-Laurent, a une population résolument cycliste. Plus de la moitié des adultes y font du vélo, plus du tiers s'y adonnent une fois par semaine, et la Route verte traverse la ville et la raccorde au reste du Québec. Voici quelques faits saillants de ce *Zoom sur Trois-Rivières* réalisé dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2010*, vaste étude disponible sur le site www.velo.qc.ca.



Vélo Québec

1251, rue Rachel Est
Montréal (Québec)
Canada H2J 2J9

www.velo.qc.ca

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source.

L'état du vélo au Québec en 2010 • Zoom sur Trois-Rivières

Équipe

Directeur à la recherche
Marc Jolicoeur

Chargée de projet-recherche
France Dumesnil

Assistants de recherche
Valérie Zummo et
Alexandre de Lorimier

Sondeur
André Poirier,
Écho Sondage

Professionnels de recherche
Pr. Catherine Morency,
François Godefroy et
Audrey Godin, École
Polytechnique de Montréal

Rédacteur
Michel Coulombe

Révisseur
Diane Boucher

Photographes
Mathieu Lamarre et
Didier Bertrand

Graphiste
Mélanie Plamondon

Chargée de projet-communication
Danielle Cyr

Coordination administrative et financement
Jean-François Pronovost
et Lucie Lanteigne

Partenaires

Ministère des Transports
du Québec
Ministère de l'Éducation,
du Loisir et du Sport
Ministère de la Santé
et des Services sociaux
Société de l'assurance
automobile du Québec
Agence métropolitaine
de transport
Direction de la santé publique
de Montréal

Ville de Montréal
Ville de Gatineau
Ville de Laval
Ville de Québec
Ville de Longueuil
Ville de Trois-Rivières
Destination Sherbrooke

Centre de mobilité durable
de la Société de transport
de Sherbrooke

Remerciements

Daniel Thibault, Guy Plamondon
et Norman Matteau, Ville de
Trois-Rivières

Jeanne Charbonneau et
Joannie Simard, Roulons VERT

Marc Panneton, ministère
des Transports du Québec

Mario Montégiani, Société de
l'assurance automobile du Québec

Éric Wagner, ministère
de l'Éducation, du Loisir
et du Sport

Louis Drouin et Patrick Morency,
Direction de santé publique
de Montréal

Yovan Fillion, ministère de la
Santé et des Services sociaux

Bertrand Nolin, Institut national
de la santé publique du Québec

Les hébergements
Bienvenue cyclistes!^{MD}

Merci également à tous
les organismes et leurs
représentants qui ont collaboré
à la réalisation des enquêtes en
nous fournissant des données.

Logo FSC