



L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2010

ZOOM SUR
LAVAL

À vélo, à Laval

Le territoire de Laval dispose d'un réseau cyclable à vocation principalement récréative. Pour les cyclistes qui choisissent de se déplacer quotidiennement vers le travail ou l'école, les barrières physiques que sont les grands boulevards, les autoroutes et les voies ferrées sont autant de contraintes qui compliquent les trajets. La Route verte, dans sa section nord-sud, constitue la façon de traverser l'île Jésus sans trop d'obstacles et sur un aménagement dédié au vélo pour la plupart du parcours.

Aux efforts réalisés ces dernières années par la Société de transport de Laval (STL) pour améliorer la performance du transport public s'ajoute la réalisation en cours, par la Ville, d'un plan de mobilité durable qui promet une amélioration de la situation pour les cyclistes.



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 taux 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...

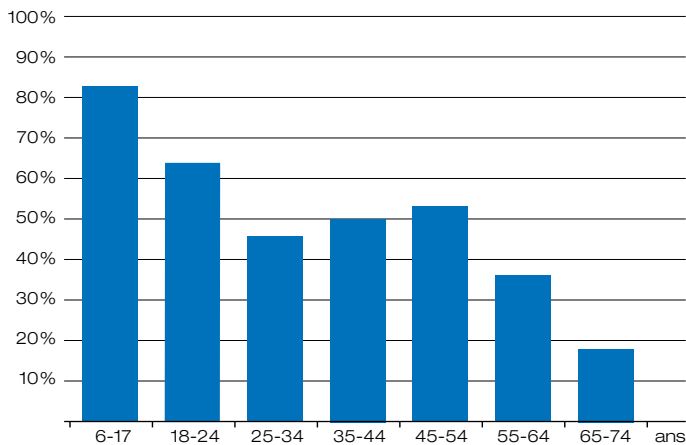
⦿ La popularité du vélo et sa pratique varient selon qu'on se trouve à Québec, à Trois-Rivières ou à Laval. Divers facteurs peuvent expliquer ces variations. La qualité du réseau cyclable, et donc la possibilité de circuler tant sur des pistes cyclables que sur des rues à faible circulation, constitue un facteur d'encouragement pour les cyclistes. À l'opposé, l'étalement urbain est 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.

Sommaire

- 2 À vélo, à Laval
- 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 lavallois recherche environnement favorable
- 11 Un réseau très en demande
- 14 Une saison qui ne demande qu'à s'allonger
- 15 Faire bien, faire mieux

Qu'en est-il à Laval en 2010 ? Près de la moitié des adultes de la municipalité, soit 46 % de la population de 18 à 74 ans, fait du vélo. Cela correspond à 129 000 personnes. Ce résultat se situe sous la moyenne québécoise, établie à 54 %.

Taux de cyclistes selon l'âge à Laval



Laval compte un nombre important de cyclistes assidus puisque environ le tiers (30%) des adultes roule une fois par semaine ou plus. Par ailleurs, les cyclistes lavallois parcourent en moyenne 744 kilomètres par an, soit annuellement un total de 96 millions de kilomètres. La popularité du vélo à Laval est directement liée à la création d'environnements favorables. Et tous ces kilomètres ont été parcourus sans émission de gaz à effet de serre ! Vu l'importance que le Québec accorde 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, 91% des Lavallois déclarent en effet avoir fait du vélo à un moment ou un autre de leur vie, valeur similaire à celle observée pour l'ensemble des Québécois (94%). 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 cinq 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 2010, 56% des Lavallois de 6 à 17 ans roulent au moins une fois par semaine – alors que pour le Québec, cette valeur est de 59 % –, et 19 % ne roulent pas du tout. Dans les trois villes ayant des données historiques, soit Montréal, Québec et Gatineau, on constate que le pourcentage de jeunes qui ne roulent pas du tout a plus que doublé depuis 2005.

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 Laval, la moyenne se situe à 2,3 heures par semaine.



Des vélos partout

En 2010, les Lavallois ont acheté 17 000 vélos pour adulte. Ils peuvent compter sur une vingtaine de points de vente pour se procurer le vélo de leur choix : une dizaine de magasins à grande surface et une douzaine de boutiques spécialisées, dont une sous la bannière Sports Experts et une Primeau Vélo. L'industrie du cycle y est aussi présente grâce au fabricant de vélos haut de gamme Guru, seule entreprise fabriquant au Québec des cadres en carbone.



À pied, à vélo, à Laval

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, gagne en popularité. À la rentrée 2010-2011, il touche 16 des 17 régions administratives du Québec et 210 écoles. Le programme est diffusé dans 12 écoles à Laval.

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 soir et matin à vélo 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 Laval, c'est le cas de 38% des cyclistes, soit plus de 37 000 personnes.

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. Dans les grandes villes, les hommes effectuent entre les deux tiers et les trois quarts des déplacements à vélo. À Laval, cette proportion atteint plus précisément 77%.

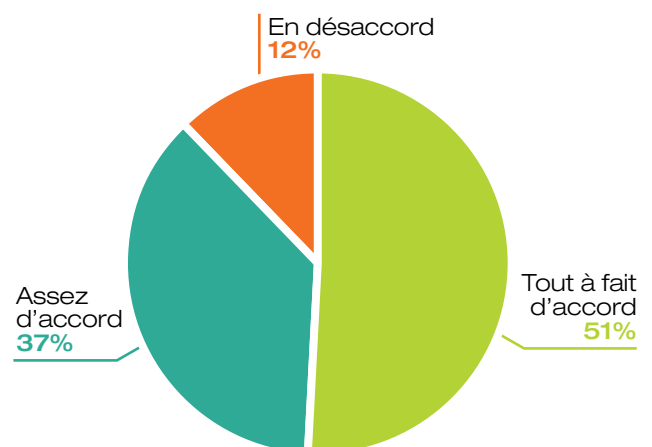
Le vélo a un potentiel de développement très important lorsqu'on considère que plus du tiers des travailleurs des grandes villes du Québec habitent à moins de 5 kilomètres — ou 25 minutes à vélo — du

travail, ce qui représente 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 l'agglomération de Montréal, qui inclut Laval et Longueuil, le tiers des travailleurs (33,6%) habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail, c'est-à-dire 586 000 personnes. Pour Laval, la distance moyenne de parcours en voiture n'y est que de 8,7 kilomètres pour les conducteurs et de 7 kilomètres pour les passagers. Comme près de la moitié des adultes de Laval (46%) 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



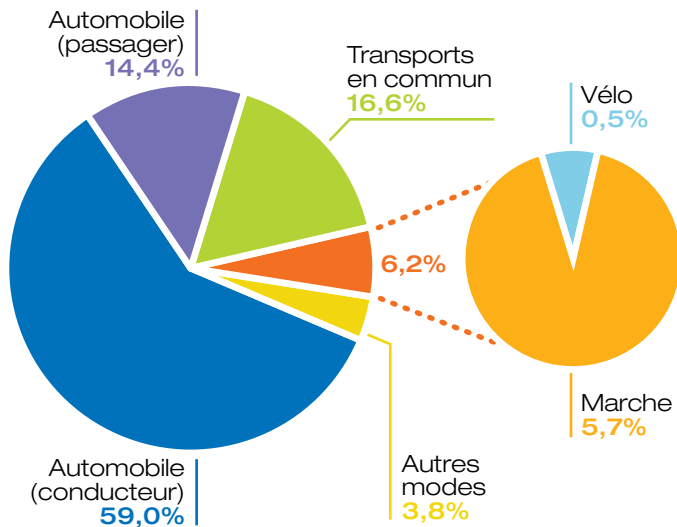
Dans un rayon de quelques kilomètres

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 2008, la population de Laval effectue 6,2% de ses déplacements à pied (5,6%) ou à vélo (0,6%). Cela représente 46 000 déplacements quotidiens. Chaque jour, plus de 22 000 personnes, soit 6% des résidents de l'île, effectuent au moins un déplacement à pied (5,6% des résidents) ou à vélo (0,6% des résidents, valeur qui a peu progressé depuis 2003 alors qu'elle était de 0,5%). Ces données sont similaires à celles observées dans d'autres banlieues mais inférieures à celles des quartiers centraux des autres grandes villes du Québec, où la densité de population est plus élevée et le taux de motorisation plus faible, et où entre 1,2% et 1,5% de la population effectue au moins un déplacement à vélo.

Part modale des déplacements

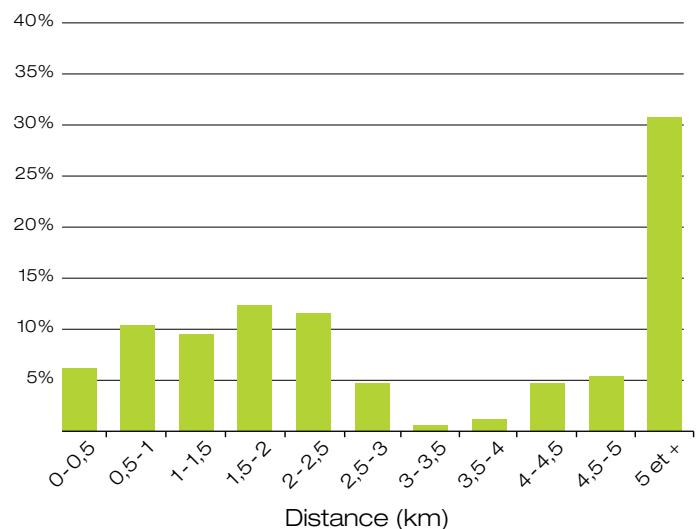


Davantage de kilomètres

Dans 95% des cas, les déplacements à pied des Lavallois font moins de 2,0 kilomètres. Les déplacements à vélo sont plus longs : la distance moyenne parcourue par les cyclistes de Laval est de 4,0 kilomètres, soit en moyenne 0,8 kilomètre de plus que ceux de Montréal et 1,2 kilomètre de plus que ceux de Québec. 39% des déplacements à vélo font moins de 2,0 kilomètres, alors que 31% font plus de 5 kilomètres, nettement plus qu'à Longueuil (13%) ou Montréal (20%).

La part modale du vélo dans les déplacements vers le travail à Laval est de 0,7%, une valeur deux fois moindre que celle observée pour l'ensemble du Québec (1,4%).

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, tout 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.

⊙ Une partie de la flotte d'autobus des villes de Sherbrooke, Trois-Rivières, Lévis et Saguenay est équipée de supports à vélos. C'est le cas, en 2010, de 200 autobus au Québec. Tous les autobus de CIT Laurentides et de la MRC les Moulins en sont également équipés, incluant ceux qui desservent les stations de métro lavalloises Montmorency ou Cartier à partir de Saint-Eustache, Saint-Jérôme et Terrebonne. À Laval même, les autobus de la STL ne sont pas équipés.

⊙ Du côté des trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport, de grands changements sont en cours. Jusqu'en 2010, les vélos étaient acceptés sur la ligne Deux-Montagnes (à Laval, gares Sainte-Dorothée et Île-Bigras), à raison d'un maximum de quatre vélos par train, hors pointe et en direction opposée à la pointe. Sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme (à Laval, gares Sainte-Rose, Vimont et De la Concorde), les voitures utilisées n'avaient pas de supports pour les vélos, qui étaient de toute façon interdits à bord. À partir de 2011, les 160 voitures à deux étages mises en service graduellement depuis 2009 permettront de transporter 12 vélos par train sur chacune des cinq lignes, incluant celles de Blainville-Saint-Jérôme. Ces nouvelles règles seront en vigueur à l'année, et les cyclistes auront dorénavant accès à presque toutes les gares, incluant la gare Centrale et toutes les gares lavalloises. Chaque voiture disposant de huit crochets à vélo, un plus grand nombre de vélos pourrait être transporté, par exemple lors d'événements spéciaux.

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 Laval, la Route verte offre 40 kilomètres (20% du réseau cyclable de la ville), dont près du tiers sur piste cyclable. Elle est la colonne vertébrale du réseau cyclable et elle permet de traverser la ville du nord au sud. En d'autres mots, la Route verte à Laval structure le réseau cyclable sur lequel vient se greffer le réseau local. C'est aussi la porte d'entrée vers les Laurentides, au nord de l'île.

⊙ La Route verte a une belle notoriété à Laval puisque 72% des Lavallois la connaissent ou en ont déjà entendu parler.



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. 86 % 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.

⦿ En 2010, à Laval, on trouve deux hébergements certifiés *Bienvenue cyclistes*^{MD}. Il s'agit de l'auberge Les Menus Plaisirs, dans le vieux Sainte-Rose, et du motel Le Fabreville dans le secteur du même nom.



Un potentiel touristique

⦿ Sur ses liaisons en autocars avec les Laurentides et l'Abitibi qui font arrêt à Laval, l'entreprise Autobus Maheux accepte les vélos en soute moyennant des frais de 5\$, dans la mesure où l'espace est disponible. Le vélo doit être dans un sac de plastique ou une boîte de carton.

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. Entre mai et septembre 2010, 41% des citoyens de Laval pratiquent le vélo à des fins de loisir. Ce pourcentage est en dessous de la moyenne québécoise, qui se situe à 47%. À titre de comparaison, à Gatineau et à Montréal, cette proportion est de 44%, à Longueuil de 49% et à Trois-Rivières de 55%.

⦿ Lorsqu'on mesure la fréquence d'utilisation du vélo à des fins de loisir, on constate qu'entre mai et septembre 2010, 70% des cyclistes de Laval montent en selle une fois et plus par semaine. La moyenne québécoise s'établit à 63,5%. À Montréal, cette fréquence est de 55%, à Longueuil, de 58%.

⦿ À Laval, le temps consacré au vélo à des fins de loisir est de 3,1 heures par semaine, ce qui la place en tête des sept villes représentées dans cette étude. La moyenne québécoise est de 2,4 heures par semaine. À Longueuil, on roule 2,5 heures par semaine à des fins de loisir, à Sherbrooke, 2,3 heures.

De nombreuses randonnées populaires

⦿ Au mois d'août 2010, le Vélotour SP Rona de la Société canadienne de la sclérose en plaques, un événement organisé chaque année dans une région différente afin de faire découvrir aux participants les plus belles routes du Québec sur un parcours de 150 kilomètres réalisé en deux jours, se termine à Laval après avoir bordé le côté rural de la pointe est de l'île. 1500 cyclistes prennent part à l'événement.

⦿ Le 18 mai 2010 a lieu à Laval le Tour du silence, qui a pour but de rappeler les décès cyclistes sur les routes. 200 cyclistes y participent.

⦿ Les 11 et 12 septembre 2010, 125 cyclistes parcourent 300 kilomètres entre Laval et Trois-Rivières dans le cadre de l'activité-bénéfice 300 km pour la VIE, organisée au profit du Centre intégré de cancérologie de Laval.

⦿ Avec Québec, Trois-Rivières, Gatineau et Montréal, Laval est parmi les villes de départ et d'arrivée du Grand défi Pierre Lavoie 2010, qui vise à parcourir 1000 km en 60 heures d'affilée. Les profits générés par l'événement sont versés à la Fondation GO pour soutenir la recherche sur les maladies héréditaires orphelines de même que les projets faisant la promotion de saines habitudes de vie.

⦿ Les randonnées du jeudi soir du club Vélo Détente Laval, circuit de route de 45 kilomètres autour de la pointe est de l'île, ont lieu du 6 mai au 26 août 2010.

⦿ Plusieurs écoles et camps de jour lavallois organisent des randonnées à vélo pour promouvoir l'activité physique, parfois promues par le ministère de l'Éducation, du Loisirs et du Sport (Journée nationale du sport et de l'activité physique), parfois initiées localement (randonnées des écoles primaires Hébert et La Source ainsi que des camps de jour de Vimont, Roulothon de l'école Saint-François).

⦿ On trouve cinq clubs cyclistes à Laval. Ils regroupent 400 membres.

Au niveau de la compétition

⦿ Laval accueille une vingtaine de compétitions en 2010, dont la Coupe Pantani-Pharmaprix, qui a lieu tous les mercredis de l'été, et la Coupe du Québec Argon 18 pour les coureurs des catégories développement du Québec (300 cyclistes âgés de 10 à 15 ans).

⦿ Avec les villes de Québec, Sherbrooke et Trois-Rivières, Laval accueille également la Série de cyclocross Louis Gameau, une rencontre provinciale d'une série de neuf étapes.



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 Laval, ce pourcentage est de 10%. À titre comparatif, soulignons Sherbrooke, avec 9%, Longueuil et Gatineau, qui ont obtenu chacune 13% et, au sommet, Trois-Rivières, avec 17%.

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.

⦿ À Laval, le nombre d'accidents impliquant un vélo passe de 86 en 2005 à 99 en 2009. Au cours de cette période, on ne déplore aucun accident mortel. On compte annuellement en moyenne 4 blessés graves (nécessitant une hospitalisation) et 77 blessés légers.

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 Laval, en 2010, 86% des cyclistes déclarent avoir des réflecteurs à l'avant ou à l'arrière de leur vélo. Par ailleurs, 14% disent avoir une lumière blanche à l'avant, exactement le même pourcentage que la moyenne québécoise. 16% des vélos des Lavallois seraient munis d'un système d'éclairage actif à l'arrière, c'est-à-dire un feu rouge. La moyenne québécoise se situe tout juste à 17%.

Cycliste lavallois recherche environnement favorable

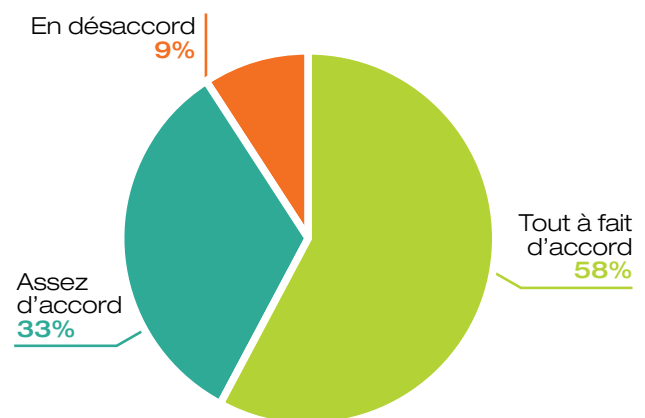
Soucieux de rouler en toute sécurité, les cyclistes recherchent naturellement des environnements favorables. Ainsi, ils fréquentent plus volontiers les voies cyclables et les routes à faible circulation. Les déplacements à vélo y sont d'ailleurs concentrés à 86%. Plus de deux Québécois sur trois (70%) seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires. D'où l'importance de l'influence des aménagements sur la pratique.

⦿ 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 lavallois qui, en 2010, effectuent 85% de leurs déplacements sur des pistes cyclables (50%) ou des rues à faible circulation (35%).

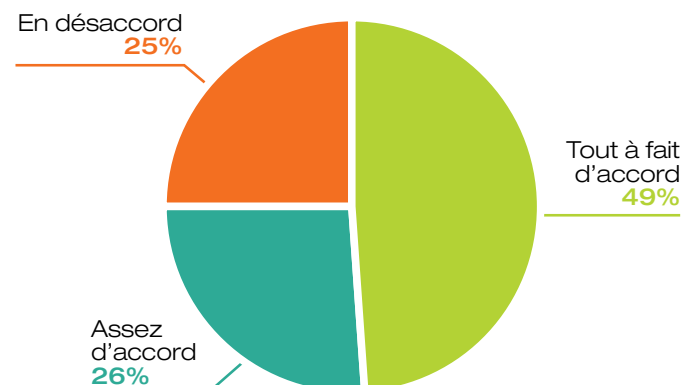
Un réseau qui a du potentiel

⦿ 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 quant aux déplacements utilitaires.

Le réseau de pistes cyclables de Laval devrait être plus développé



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





Le réseau de Laval compte 175 kilomètres de voies cyclables, et 83 % des cyclistes résidant dans la ville l'utilisent, comparativement à 79 % pour l'ensemble du Québec. Lorsqu'on demande aux citoyens de Laval, cyclistes ou non, si ce réseau devrait être plus développé, 91 % d'entre eux se disent tout à fait (58 %) ou assez (33 %) d'accord.

Le territoire de Laval dispose d'un réseau cyclable à vocation essentiellement récréative, soit l'axe nord-sud (Route verte) et le parcours faisant une bonne partie du tour de l'île. Le réseau cyclable présent dessert peu les principaux lieux générateurs de déplacements. Les cyclistes se heurtent à trois types de barrières : les autoroutes (13, 15, 19, 25 et 440) et les voies ferrées (nord-sud et est-ouest). Les aménagements permettant de les franchir sont rares, éloignés les uns des autres et peu conviviaux pour les cyclistes ; les grands boulevards sont difficiles à franchir ou à emprunter, car les aménagements sont peu confortables pour le cycliste (la circulation y est dense, rapide, les virages à droite au feu rouge sont permis, etc.), et la trame de rues de plusieurs quartiers dissuade les déplacements à vélo, car elle impose de nombreux détours (quartiers dits « enclavés »).

Les rivières des Prairies et des Mille Îles constituent des obstacles importants pour les cyclistes. Vers Montréal, le pont ferroviaire de l'île Perry, le pont Viau et le pont de l'autoroute 25 qui ouvre le 21 mai 2011 sont dotés de pistes cyclables. Les cyclistes peuvent également emprunter le trottoir du pont Pie-IX (accessible uniquement par un escalier du côté de Laval), le pont Lachapelle et le traversier qui relie Sainte-Dorothée à l'île Bizard. Les ponts des autoroutes 13, 15 et 19 (Louis-Bisson, Médéric-Martin et Papineau-Leblanc) sont interdits aux cyclistes.

Vers les Laurentides, la Route verte emprunte, vers Deux-Montagnes, la piste cyclable du barrage du Grand-Moulin et, vers Bois-des-Filion, celle du pont Athanase-David. Les ponts Arthur-Sauvé vers Saint-Eustache, Marius-Dufresne vers Rosemère et Sophie-Masson vers Terrebonne sont également dotés de pistes cyclopédestres, mais leurs approches sont mal raccordées aux réseaux cyclable et routier lavallois.

Davantage de modération

Lorsqu'on se soucie de leur confort et de leur sécurité, les cyclistes augmentent en nombre. Laval a pris divers moyens pour modérer la circulation sur quelques rues, notamment l'implantation d'une vingtaine d'avancées de trottoir. Trois Lavallois sur

quatre (75%) se disent d'accord avec le fait qu'on devrait prendre des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles.

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.

La Ville de Laval a installé, en 2010, 34 nouveaux supports à vélos autour d'édifices municipaux, ce qui porte à 380 le nombre de places disponibles autour de ces édifices. Peu de supports desservent les zones commerciales et les voies publiques. Aux gares de train lavalloises de l'Agence métropolitaine de transport, sur la ligne Montréal Blainville-Saint-Jérôme, on compte une cinquantaine de places de stationnement pour vélos (gare Sainte-Rose : 23 places; gare Vimont : 7 places; gare De la Concorde : 21 places). Le Collège Montmorency met 75 places de stationnement pour vélos à la disposition des 7 500 étudiants et employés qui le fréquentent (ratio de 1 place pour 100 employés-étudiants). L'Hôpital juif de réadaptation situé dans le secteur Saint-Martin offre 56 places de stationnement pour vélos aux 540 employés (1 place pour 10 employés).

Dans les édifices et sur les terrains des entreprises et organismes partenaires de l'Opération vélo-boulot (Sanofi-aventis, Santé Courville de Laval, Les Aliments de consommation Maple Leaf, Médias Trancontinental et Roche Diagnostics), on compte 70 places, dont 20 à accès contrôlé.

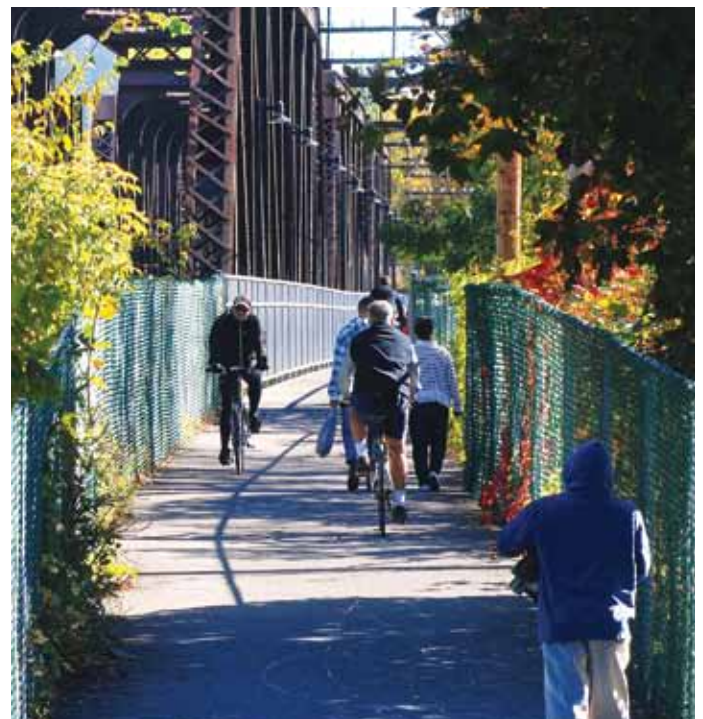
Une ville qui agit

La Ville de Laval a mandaté une firme de consultants pour réaliser un plan de mobilité active qui s'inscrit dans le plan de transport en cours de réalisation. Les objectifs affichés de la ville sont de favoriser le transport en commun et le transport actif.

Un réseau très en demande

Les voies cyclables répondent indiscutablement à un besoin de confort et de sécurité. Leur achalandage en témoigne. À Laval, 84% des cyclistes fréquentent les pistes et bandes cyclables. D'autre part, la fréquentation des rues à faible circulation est tout aussi populaire, car plus de 88% des cyclistes lavallois y roulent en 2010.

Au Québec, trois déplacements sur quatre (73%) sont effectués sur des pistes cyclables ou des rues à faible circulation. À Laval, ce pourcentage atteint 78%. À l'inverse, les cyclistes effectuent peu de déplacements sur des rues à forte circulation. À Laval, ce pourcentage n'est que de 7%.



Stationnements pour vélos à Laval

Cégep de Montmorency
Hôpital juif de réadaptation

Population
(employés et étudiants)

7 500

540

Offre de stationnement vélos
(places)

75

56

Ratio
(employés + étudiants/place)

100

10

LA ROUTE VERTE 1



L'utilisation du réseau à des fins de transport

Route verte

L'axe nord-sud est une piste intéressante pour se rendre directement et rapidement au centre-ville de Laval ou pour rejoindre les gares Sainte-Rose et Vimont et la station intermodale De la Concorde (métro et train). Sur cette piste, à la hauteur du boulevard de la Concorde, il passe quotidiennement en période de pointe du matin (de 6 h à 9 h), 110 cyclistes, sur un total quotidien de 600 cyclistes.

Toujours sur l'axe nord-sud mais plus au nord, à la hauteur du boulevard Bellerose, on estime également à 600 par jour le nombre de cyclistes qui empruntent cette piste durant la semaine.

Secteur du Collège Montmorency

Des comptages effectués le vendredi 17 et lundi 20 septembre 2010 sur le boulevard de l'Avenir à la hauteur des boulevards du Souvenir et de la Concorde, près de la station de métro Montmorency, indiquent dans les deux cas des débits quotidiens de l'ordre de 200 cyclistes.

Liens avec Montréal (ponts qui enjambent la rivière des Prairies)

En semaine, à la mi-septembre 2010, près de 700 cyclistes traversent quotidiennement le pont ferroviaire de l'île Perry. À la fin de septembre, ils sont environ 500 cyclistes par jour sur le pont Viau, environ 350 sur le pont Lachapelle et près de 400 sur le pont Pie-IX.

Lien avec les Laurentides (ponts qui enjambent la rivière des Mille Îles)

Sur les ponts Marius-Dufresne et Arthur-Sauvé, en semaine, au mois de septembre, les débits quotidiens sont estimés à 300 cyclistes.

L'utilisation du réseau à des fins de loisir

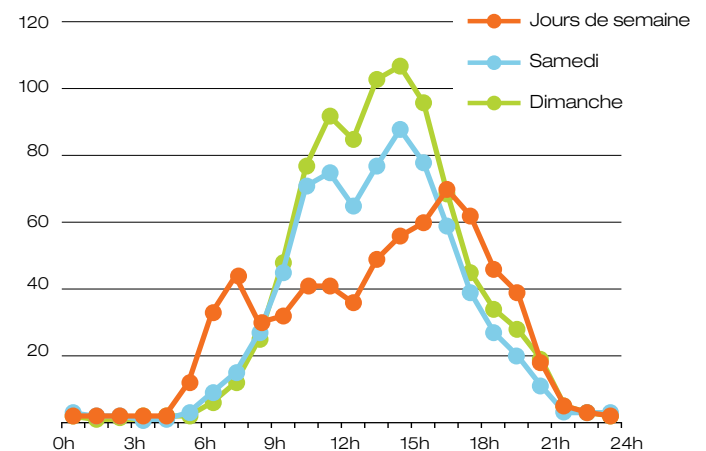
Route verte

L'axe nord-sud à Laval (Route verte 1) est la principale voie pour traverser l'île à vélo. Piste cyclable asphaltée depuis quelques années, cet axe est populaire. À la hauteur du boulevard de la Concorde, le compteur permanent indique près de 150 000 passages de

cyclistes y par année. À titre de comparaison, c'est plus que le débit annuel estimé sur la Route verte à Longueuil (120 000 passages) et à Trois-Rivières (130 000 passages). Le dimanche 16 mai 2010, on y a enregistré le jour le plus achalandé, avec 2 000 cyclistes. Le mois de juillet est le plus occupé de l'année : 30 000 passages (20 % du débit annuel). Durant une fin de semaine du mois de juillet, on compte un débit moyen de 1 100 cyclistes par jour le samedi et le dimanche. Durant toute l'année, les après-midis de fin de semaine sont très fréquentés. En moyenne, 400 cyclistes utilisent la piste entre 13 h et 15 h durant les fins de semaine.

Toujours sur l'axe nord-sud mais plus au nord, à la hauteur du boulevard Bellerose, un comptage manuel réalisé le samedi 11 septembre 2010 révèle le passage de 1 500 cyclistes. Sur l'axe est-ouest (Route verte 1), à l'est du pont Marius-Dufresne, on compte le passage de près de 1 000 cyclistes le dimanche 26 septembre 2010.

Variations horaires des débits en fonction du jour



Laval, Route verte #1, métro de la Concorde

Liens vers Montréal (ponts qui enjambent la rivière des Prairies)

La connexion des réseaux cyclables lavallois et montréalais se fait en plusieurs endroits. Celle de la Route verte au pont ferroviaire de l'île Perry est la plus populaire, avec le passage de 1 850 cyclistes le jour de la fête du Travail. Le même jour, les débits quotidiens estimés à partir de comptages sur le pont Pie-IX, plus à l'est, sont de l'ordre de 500 cyclistes tout comme sur le pont Viau, plus à l'ouest.

🕒 **Liens vers les Laurentides (ponts qui enjambent la rivière des Mille Îles)**

Des comptages effectués le samedi 18 septembre 2010 sur le pont Sophie-Masson et le dimanche 26 septembre 2010 sur le pont Marius-Dufresne indiquent qu'il y passe, la fin de semaine, respectivement 340 et 260 cyclistes par jour.

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 Laval, la saison peut facilement s'étendre sur neuf mois.

🕒 Le réseau cyclable lavallois ouvre officiellement du 15 avril au 15 novembre, c'est-à-dire sept mois par an, tout comme ceux de Longueuil et de Gatineau. Seule Montréal fait mieux, avec une ouverture officielle de son réseau de sept mois et demi.

🕒 Pour l'ensemble des cyclistes de Laval, la saison dure en moyenne 5,5 mois. Cette saison est à peine plus courte que la moyenne québécoise, qui est de 5,6 mois, mais nettement moindre que celle de Montréal (5,9 mois) et Longueuil (6,2 mois). Notons que la durée est limitée par la saison d'ouverture des pistes.

🕒 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 Laval, plus d'un cycliste sur quatre (27%) roule déjà en avril. Un sur sept (15%) pédale toujours en novembre. Hors des périodes d'ouverture officielle, dès que la chaussée est libre de neige ou de glace, les cyclistes utilisent les pistes. Ainsi, sur la Route verte à la hauteur de la station de métro de la Concorde, on a dénombré, en 2010, avant l'ouverture officielle du réseau cyclable de la ville le 15 avril, près de 10 000 passages de cyclistes.



Faire bien, faire mieux

Le taux de cyclistes est plus faible à Laval (46%) que dans les autres villes qui ont participé à *L'état du vélo au Québec en 2010*, mais les cyclistes lavallois se classent au troisième rang pour les distances parcourues annuellement (740 kilomètres), derrière ceux de Gatineau (850 kilomètres/an) et de Québec (1 000 kilomètres/an).

Laval possède de bonnes assises pour valoriser la pratique cycliste sur son territoire. Pensons à la douzaine d'écoles qui participent au programme *Mon école à pied, à vélo!*, au programme *Éco Mobile à Laval* qui s'y est déployé à l'été 2009 avec l'appui de la STL, aux clubs locaux comptant plus de 400 membres et à l'intérêt de la municipalité de participer à *L'état du vélo au Québec*.

Les efforts de développement des infrastructures devraient porter sur la modération de la circulation dans les rues locales et l'ajout de mesures sur les grandes artères afin de rendre plus agréables les déplacements à vélo. On a tout intérêt à étendre la ramification du réseau cyclable dans le but de desservir, depuis les quartiers avoisinants, les principaux pôles de déplacement : cégep, hôpital, stations de métro et gares de train de banlieue. Il faut également augmenter l'offre de stationnements pour vélos. Heureusement, avec son plan de mobilité active, la Ville de Laval peut compter sur un intérêt venant du plus haut niveau, le maire ayant affiché sa volonté de « verdir la ville ».

Cette première participation de Laval à *L'état du vélo au Québec* donne une image de la situation du vélo dans la municipalité en 2010; le prochain rendez-vous, dans cinq ans, sera une belle occasion de mesurer les effets du plan de mobilité durable de la municipalité, qui est en cours de réalisation.

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. (2008). «Enquête Origine-Destination de la région de Montréal».

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 Laval».

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.

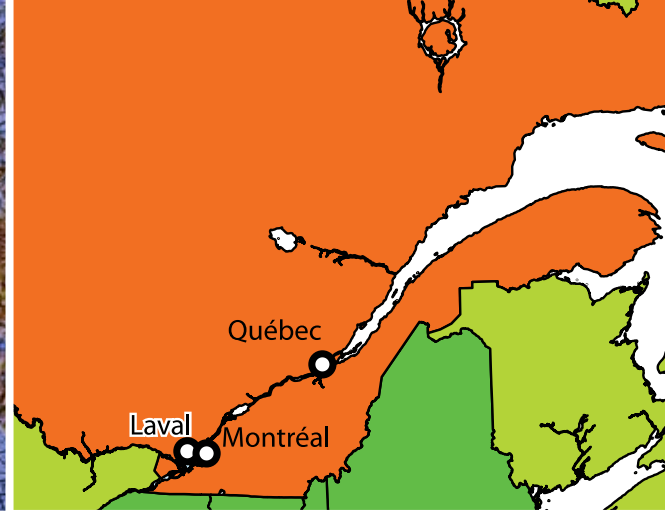
Statistique Canada. Recensement 2006. En ligne à [http : www.statcan.ca](http://www.statcan.ca).

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

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



Laval, tout à la fois île et ville, compte une population de près de 400 000 habitants. Le réseau cyclable actuel avec ses liens vers les stations de trains de banlieue et de métro est une base sur laquelle pourra s'appuyer le plan de mobilité durable de la Ville pour accroître l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens. Déjà, près de la moitié des Lavallois font du vélo, près 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 Laval* 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 Laval

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
Luc Belley

Révisseur
Diane Boucher

Photographe
Mathieu Lamarre

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 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

Denis Gervais, Pierre Cardinal,
Richard Auger et André Labonne,
Ville de Laval

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