



Politique de développement du réseau cyclable
de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu



Table des matières

Au tout début...	3
Le Schéma d'Aménagement Révisé	4
Les avantages du vélo	8
Portrait du cyclisme au Québec :	11
La situation de la M.R.C.	14
Les orientations de la politique	15
Les objectifs de la politique	16
Premier objectif	17
Deuxième objectif	20
Troisième objectif	24
Annexe	27
Médiagraphie	29





Au tout début...

Au cours des dernières années, la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu (MRCVR) a longuement réfléchi sur les possibilités reliées au développement du réseau des voies cyclables sur son territoire. L'entrée en vigueur du Schéma d'Aménagement Révisé (SAR) a été le point de départ de la réflexion, du fait que plusieurs éléments de son contenu font référence à la mise en place et au développement soit du milieu urbain ou soit plus particulièrement du réseau cyclable. Les villes et les municipalités ont été consultées et un comité a été créé¹ pour aborder la question. Le présent document qui en est résulté est le fruit de l'exploration et l'étude de réalisations québécoises et internationales. C'est à la suite de ces démarches que le comité en est venu à la conclusion que le meilleur moyen de favoriser le développement de son réseau de voies cyclables serait de se doter d'orientations, d'objectifs ainsi que de principes directeurs s'inscrivant dans une politique de mise en place et de développement des voies cyclables.

¹ M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, Schéma d'Aménagement Révisé 32-06, McMasterville, février 2007, page DC2-4





Le Schéma d'Aménagement Révisé

Les trois (3) éléments du SAR qui ont enclenché la réflexion sur le développement et la mise en place du réseau cyclable :

1 « ..., le maintien de la dynamique des déplacements devra de plus en plus s'appuyer sur les transports collectifs [ou alternatifs], compte tenu de la capacité des réseaux et des limites des finances publiques. ² »

L'ajout de l'aspect alternatif, en complément aux transports collectifs, vient renforcer le concept d'aménagement relié aux transports terrestres et représente mieux la réalité actuelle de la diversification des choix de moyen de locomotion. La politique démontra comment le développement des voies cyclables peut favoriser les transports collectifs et ainsi créer un arrimage entre ces deux (2) moyens de transport (collectif versus vélo).

2 « L'ensemble des orientations, du développement urbain, vise un meilleur ACCOMPLISSEMENT DE LA COMMUNAUTÉ...² »

² M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, Schéma d'Aménagement Révisé 32-06, McMasterville, février 2007





Le concept d'accomplissement de la communauté peut sembler être un concept vague, mais il se veut ici une amélioration des conditions du quotidien de la communauté autant auprès des individus que pour la collectivité dans son ensemble. Favoriser l'utilisation du vélo par le développement du réseau cyclable, c'est promouvoir l'activité physique. À la page 6, le tableau numéro 1 présente, entre autres, quelques bienfaits du vélo et de l'exercice physique sur la santé. Dans le cadre du programme Kino Québec, le gouvernement provincial a publié, en 2005, un document, intitulé : "*Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger pour une meilleure qualité de vie*", afin d'aider le milieu municipal à favoriser l'activité physique et qui place les élus comme des acteurs importants :

« Ils [les décideurs municipaux] possèdent une grande expérience et de nombreuses connaissances relatives à l'aménagement du territoire, aux activités de loisir et aux multiples composantes à considérer pour assurer le bien-être de la population. »(p.10)

Il ne s'agit pas de refaire la roue. Un réseau cyclable favorise la mise en forme de ses utilisateurs et améliore l'accessibilité aux services, ce qui répond au besoin d'accomplissement de la communauté. Cela ne peut se faire sans l'implication de nos élus municipaux dans la mise en place et le développement des services municipaux.





3 « Une structuration du potentiel récréotouristique, dans un souci d'intégration aux milieux naturel, économique et humain.³ »

Cet extrait du SAR parle de lui-même. Le récréotourisme, que l'on qualifiera de cyclotourisme dans le cadre du présent document, est un des moyens les plus concrets pour arriver à intégrer le milieu naturel, économique et humain. Au niveau de la MRCVR, le cyclotourisme se développera autant en milieu rural qu'urbain, ce qui permettra de créer des trajets à fonctions et intensités variables (distance, destination, difficulté). Nous pourrons faire découvrir nos paysages agricoles, nos espaces boisés et mettre en évidence notre culture et notre patrimoine. En ce qui concerne l'aspect économique du cyclotourisme, on ne peut nier son importance. En mars 2003, la Chaire de Tourisme de l'UQAM publiait son rapport final sur « *Les retombées économiques de la Route verte* » qui dresse le portrait des cyclotouristes sur la Route verte au Québec, tel que présenté au tableau numéro 1 de la page suivante.

³ M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, *Schéma d'Aménagement Révisé 32-06*, McMasterville, février 2007





Tableau n° 1 : **Synthèse des dépenses des utilisateurs de la Route verte⁴**

Type de cyclotouristes	Sportifs de l'extérieur du Québec		Vacanciers de l'extérieur du Québec		Sportifs québécois		Vacanciers québécois		Excursionnistes québécois		Riverains	
Nbr de jours – vélo sur Route verte	5 600		68 600		487 500		377 000		181 350		3 500 000	
Dépenses/personne /jour	116 \$	%	25 \$	%	112 \$	%	25 \$	%	25 \$	%	7 \$	%
Total / jour	650 000 \$	100	1 715 000 \$	100	54 600 000 \$	100	9 425 000 \$	100	4 534 000 \$	100	24 500 000 \$	100
Détails												
Hébergement	247 000 \$	38	-	-	19 650 000	36	-	-	-	-	-	-
Alimentation	169 000 \$	26	926 000 \$	54	14 740 000	27	5 090 000 \$	54	2 040 000 \$	45	16 170 000 \$	66
Transport	97 000 \$	15	429 000 \$	25	11 470 000	21	2 356 000 \$	25	1 723 000 \$	38	-	-
Loisirs et divertissement	72 000 \$	11	154 000 \$	9	6 550 000	12	848 000 \$	9	317 000 \$	7	2 695 000 \$	11
Achat autre	65 000 \$	10	206 000 \$	12	2 190 000	4	1 131 000 \$	12	454 000 \$	10	5 635 000 \$	23

⁴ Chaire de Tourisme UQAM, *Les retombées économiques de la Route verte*, Montréal, mars 2003, 27 pages



Les avantages du vélo

Une publication de Andersen, Schnohr, Schroll, Hein de 2000 a réussi à démontrer par une étude longitudinale que :

« L'utilisation de la bicyclette pour se rendre au travail réduit les risques de mortalité de 40%. Cette réduction est d'autant plus significative qu'elle s'applique non seulement aux personnes sédentaires, mais également aux personnes déjà actives physiquement. On peut vraisemblablement en déduire que le facteur détente qui s'ajoute à l'aspect strictement physique du transport à vélo – que l'on peut définir, par rapport au transport automobile, comme une absence de stress – aurait un rôle non négligeable sur le plan de la santé⁵. »

La santé de la population est un aspect à considérer dans la prise de décision. On pourrait aussi parler de son bien-être général qui peut se traduire à travers plusieurs autres aspects (exemple : santé physique versus santé psychologique) qui sont très souvent interreliés entre eux. Voici donc quelques avantages de l'utilisation du vélo :

⁵ Vélo Québec association, *L'état du vélo au Québec en 2005*, Montréal, juin 2006, page 35, 119 p.





Tableau n° 2 : **Les avantages de l'utilisation du vélo**

<p>Entre autres sur votre santé⁶ :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Le vélo développe l'endurance cardiaque et permet une meilleure oxygénation des muscles des jambes. En pédalant tranquillement, un adulte brûle 4 à 5 calories par minute, soit 3 à 4 fois plus qu'au repos;■ D'après la British Medical Association, une demi-heure de vélo par jour permet de diminuer de moitié les risques de troubles cardiovasculaires;■ Chaque heure passée quotidiennement derrière le volant d'une voiture augmente de 6 % le risque d'obésité. Par contre, chaque kilomètre marché le diminue de 5 % .	<p>Bénéfices individuels de l'activité physique⁷ :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Associée à une diminution du risque de souffrir de maladies cardiovasculaires, d'hypertension, de diabète de type 2 ainsi que des cancers du côlon et du sein;■ Joue un rôle important dans le contrôle du poids et la prévention de l'ostéoporose, tout en aidant à réduire le stress et à mieux le gérer;■ Contribue à développer et à maintenir la capacité à assumer les tâches journalières.
<p>Sur l'environnement⁶ :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Annuellement, une voiture qui parcourt 18 000 km émet environ 4 tonnes CO₂;■ Le vélo, quant à lui, n'émet aucune émission polluante;■ Le vélo n'est pas bruyant;■ Sa fabrication exige peu de ressources non renouvelables, telles que les métaux, les plastiques.	<p>Les bénéfices de l'activité physique sur l'aspect sociétale⁶ :</p> <ul style="list-style-type: none">■ Facilite les relations sociales (sorties avec des amis, activités de groupe);■ En favorisant les contacts avec un milieu de vie, la pratique d'activités physiques contribue au développement d'un sentiment d'appartenance à ce milieu ;■ Autres.

⁶ Équiterre, Pour des choix écologiques, équitables et solidaires, <http://www.equiterre.org/transport/trucs/index.php?id1=VE> (26-02-2010)

⁷ Kino Québec, *Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger*, Québec, 2005, 33 pages





Voici ce que concluaient nos spécialistes québécois sur l'évolution de l'activité physique entre 1995 et 2005 :

[...un pourcentage appréciable de la population atteint le niveau hebdomadaire d'activité physique recommandé (42,5% chez les 12-17 ans et 38,1% chez les 18 ans et plus). De plus, d'importants progrès ont été réalisés depuis le milieu des années 90, et cela, pour la vaste majorité des groupes étudiés, ce qui est très positif sur le plan de la santé publique. [...]

Néanmoins, des progrès sont encore possibles, car une part importante de la population n'atteint pas le niveau d'activité physique recommandé (57,5% chez les 12-17 ans et 61,9% chez les 18 ans et plus). La diminution du pourcentage de sédentaires, au profit des niveaux intermédiaires (par exemple, le quart ou la moitié du volume recommandé), constitue pour plusieurs une première étape à franchir avant d'atteindre le niveau « actif ». Une étape, en elle-même, qui procure déjà plusieurs bénéfices pour la santé.]⁸

⁸ B. Nolin et D.Hamel (2008), *L'activité physique au Québec de 1995 à 2005 : gains pour tous...ou presque*, dans M. Fahmy (sous la direction de), *L'État du Québec 2009 : tout ce qu'il faut savoir sur le Québec d'aujourd'hui*, Montréal, Fides, pp.271-277.





Portrait du cyclisme au Québec :

Au Québec, ce qui structure le réseau cyclable québécois c'est la présence de la *Route verte* à travers les 16 régions administratives :

En juin 1995, Vélo Québec annonce, en collaboration avec le Gouvernement du Québec, la mise en marche du projet la Route verte, un investissement de 88 millions de dollars sur dix ans, permettant de réaliser un parcours de plus de 3 000 kilomètres, unissant le Québec d'ouest en est et du nord au sud. Un projet nécessitant une forte mobilisation et participation de nombreux partenaires régionaux et municipaux.⁹

- La *Route verte* représente aujourd'hui¹⁰:
 - 4377 kilomètres au terme de la réalisation complète de l'itinéraire;
 - 3618 kilomètres déjà balisés aux couleurs de la *Route verte*;
 - 493 kilomètres existants à baliser ;
 - 265 kilomètres en développement.

⁹ Vélo Québec Association. La Route Verte au Québec - La plus grande piste cyclable en Amérique du Nord. Disponible sur : <http://www.routeverte.com/rv/index.php?page=historique> . (23-02-2010)

¹⁰ Vélo Québec Association. La Route Verte au Québec - La plus grande piste cyclable en Amérique du Nord. Disponible sur : <http://www.routeverte.com/rv/index.php?page=avancement> . (08-02-2010)





Et plus généralement au Québec¹¹ :

- Les mois les plus populaires pour la pratique sont juin, juillet et août;
- 2% de la population pratique le vélo à longueur d'année;
- 52% des personnes entre 18 et 74 ans en banlieue pratiquent le vélo;
- Depuis 2000, une légère diminution du pourcentage de cyclistes fut observée, par contre une augmentation de la fréquence de la pratique et des distances parcourues fut aussi notée;
- 69% des jeunes entre 6 et 17 ans pratiquent le vélo toutes les semaines;
- Le nombre grandissant de voies cyclables balisées amène un plus grand nombre de cyclistes à les utiliser plus fréquemment (78% des cyclistes);
- 27% des cyclistes empruntent les sentiers de vélo de montagne ou des chemins forestiers;
- La Montérégie est la région administrative au Québec où l'on recense le plus grand nombre de cyclistes faisant partie d'un club.

¹¹ Vélo Québec association, *L'état du vélo au Québec en 2005*, Montréal, juin 2006, 119 p.





L'un des faits saillants des diverses recherches effectuées démontre que :

- La Montérégie serait l'endroit où il y a le plus grand nombre de cyclistes qui pratiquent leur sport¹⁰.

Cela pourrait s'expliquer par le fait que c'est aussi l'endroit où le réseau cyclable est le plus grand en terme de kilomètres (965 km)¹². Cela représente 14% de la *Route verte*. Comme les études l'ont démontré, les gens préfèrent circuler sur les routes où il est sécuritaire de pratiquer le vélo, donc où un réseau cyclable est présent.

¹² Vélo Québec association, *L'état du vélo au Québec en 2005*, Montréal, juin 2006, 119 p.





La situation de la MRC

On ne retrouve qu'une petite partie de la *Route verte* (environ 14 km) sur le territoire de la MRCVR (à Carignan et à Chambly). Il n'y a aucun autre parcours cyclable majeur. Sur le territoire de la MRC, les cyclistes d'expérience pratiquent leur discipline sur des voies non balisées, ce qui augmente les risques d'accident. Il devient préoccupant pour la MRCVR de voir au développement de son réseau pour combler le vide actuel. En se référant à la publication de Vélo Québec « L'état du vélo en 2005 » on apprend que plus il y a de voies cyclables, plus les cyclistes les utilisent. À partir de ce constat, deux aspects peuvent être mis de l'avant, à savoir que si les voies cyclables sécuritaires étaient plus nombreuses, il y aurait de plus en plus de cyclistes qui les utiliseraient, alors davantage de gens seraient en sécurité sur les routes. De plus, le fait d'aménager des voies cyclables améliore les services aux citoyens. D'ailleurs, il est à noter que les voies cyclables actuelles sont un service déjà grandement utilisé et apprécié des citoyens et utilisateurs.

Un autre aspect du territoire de la MRCVR c'est la configuration des quartiers résidentiels. La configuration de ces quartiers des villes urbaines de la MRC est généralement sécuritaire du fait que la circulation de transit ne vient pas y circuler à cause du tracé sinueux. Par contre, le patron plutôt sinueux du tracé des rues ne favorise pas l'utilisation du vélo ou même de la marche, car le parcours des utilisateurs en est allongé, ce qui n'est pas nécessairement favorable lorsqu'un déplacement est fait dans une optique utilitaire.





Les orientations de la politique

Afin d'établir de solide base à la politique, il est essentiel de définir des orientations qui permettront de construire des objectifs adaptés aux réalités territoriales et contemporaines. Voici donc ce sur quoi devrait reposer la politique et ses objectifs :

- La sécurité;
- L'harmonisation;
- La durabilité;
- L'évolution.



Les objectifs de la politique...

C'est dans une optique de vision régionale et globale que la MRC souhaite, à l'aide de la politique, atteindre trois principaux objectifs qui se présentent selon ce qui devrait être leur priorité de réalisation :

- 1. Favoriser l'implantation d'un réseau cyclable régional répondant aux besoins de la population locale au quotidien;**
- 2. Faciliter la mise en place, le développement et l'amélioration du réseau cyclable afin que les cyclotouristes puissent en profiter et ;**
- 3. Tirer parti de l'achalandage associé au cyclotourisme existant en Montérégie.**

Par ces objectifs et leur mise en place, la MRC démontre l'importance qu'elle accorde au bon développement de son territoire en prenant en considération chacun des types de clientèles se retrouvant sur les voies cyclables. Afin de faciliter l'atteinte de ces objectifs et la prise de décision ultérieure, la MRC doit identifier les moyens retenus à l'aide des lignes directrices décrites dans cette politique.





Premier objectif ...

- *Favoriser l'implantation d'un réseau cyclable régional utilitaire répondant aux besoins de la population locale au quotidien.*

Pour atteindre cet objectif, il faut voir que le vélo ne sert pas uniquement à des fins de loisir, il est un moyen de transport à part entière. Il n'y a pas que dans les métropoles où l'on peut utiliser le vélo quotidiennement de façon utilitaire. Favoriser l'implantation d'un réseau cyclable vise principalement les activités quotidiennes des résidents des municipalités majoritairement urbaines. Cet objectif aura comme impact de faciliter les déplacements des résidents vers leur lieu de travail, vers les principaux points de services et vers leurs points d'intérêts journaliers, le tout dans des conditions sécuritaires. De plus, cela permettra de créer un développement cohérent des réseaux locaux individuellement et entre eux.

****Il est à noter que le développement du réseau dans les municipalités rurales devrait se faire davantage dans une perspective de loisir que pour les déplacements quotidiens, étant donné la faible densité des services et que les transports collectifs ne sont pas présents sur leur territoire****





Les moyens

Ce qui est essentiel à la mise en place d'un réseau cyclable fonctionnel, c'est l'interconnexion des réseaux locaux et intermunicipaux. Par exemple, à certains endroits sur le territoire de la MRC il manque quelques centaines de mètres pour que des parties de circuit se rejoignent. Cette problématique augmente le niveau de risque pour les cyclistes empruntant ce parcours. L'interconnexion de ces réseaux permettrait d'améliorer la sécurité des usagers et de favoriser la fluidité de la circulation. Cette étape peut être réalisée à trois niveaux. Premièrement au niveau local, soit à l'intérieur d'une même municipalité. Deuxièmement au niveau régional, par la concertation des treize (13) municipalités de la MRCVR. Troisièmement au niveau interrégional, avec la concertation des MRC ou des municipalités concernées par l'interconnexion des réseaux des municipalités limitrophes de la MRCVR. Ce processus interrégional pourrait éventuellement mener à l'établissement d'une entente pour une meilleure harmonisation et un meilleur développement des réseaux à long terme. Par contre, il faut garder en perspective que cette approche demeure tributaire d'une volonté des municipalités concernées. Les voies cyclables en site propre devraient être privilégiées lorsque la situation le permet.

Toujours dans une perspective locale, il serait approprié que soient intégrées à la réglementation municipale des normes d'implantation des réseaux cyclable pour les nouveaux développements (résidentiels, commerciaux, industriels, institutionnels). De concert avec les municipalités, les promoteurs pourraient prévoir, à partir des normes établies, l'intégration de voies cyclables répondant aux besoins des utilisateurs au quotidien. Les normes pourraient inclure certaines caractéristiques concernant la mise en place d'infrastructures, l'aménagement paysager, lorsque possible, ainsi qu'une signalisation, un éclairage adéquat et des normes de sécurité.





Pour encourager l'utilisation du vélo au quotidien, il faut s'assurer que des liens cyclables, servant de raccourcis, seront faits vers les artères principales et les points d'intérêts. Cela éviterait que les usagers n'empruntent les chemins longs et sinueux des quartiers résidentiels, allongeant considérablement leur parcours. Il serait opportun de voir dans chacune des municipalités les possibilités d'intégration de ces raccourcis au réseau actuel, tout comme dans les nouveaux développements.

Un autre moyen de développer le réseau cyclable de façon cohérente consisterait à diriger celui-ci vers les transports alternatifs comme le train et l'autobus, le plus directement possible. Une telle initiative permettrait non seulement de planifier l'aspect fonctionnel du réseau, mais aussi de mettre en valeur l'utilisation des transports en commun et alternatifs. Si les municipalités concernées mettent de l'avant ce projet, cela irait dans le même sens que le Plan d'action du développement durable de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) qui souhaite « *préparer et déployer le plan d'action associé favorisant l'accès des piétons et des cyclistes aux stationnements incitatifs, aux terminus et aux gares* »¹³. Pour ajouter une plus-value au projet, cette initiative devrait être soutenue par une signalisation adéquate. Les infrastructures ne pourront être mises de côté, autant sur les parcours cyclables qu'aux arrêts d'autobus ou dans les gares de trains, les infrastructures comme les supports à vélo devraient augmenter en nombre.

¹³ Agence métropolitaine de transport, *Plan d'action de développement durable 2008-2013*, Montréal, p. 13





Deuxième objectif...

- **Faciliter la mise en place, le développement et l'amélioration du réseau cyclable afin que les cyclotouristes puissent en profiter.**

Les clientèles visées par une initiative de parcours cyclable touristique sont d'abord les cyclotouristes sportifs, dont leur but premier est de faire du vélo durant leur séjour et prennent parfois le temps de profiter d'attraites touristiques ou autres le long de leur parcours. Un deuxième type de clientèle est représenté par les cyclotouristes vacanciers, sans que la pratique du vélo soit le but premier du voyage, «on remarque [chez les cyclotouristes vacanciers] une tendance à s'installer dans un lieu fixe et à faire des sorties à vélo «en marguerite» autour de celui-ci»¹⁴. On retrouve aussi le type excursionniste qui est représenté par «personne ayant réalisé un voyage (à plus de 40 km de son domicile) dont le séjour est de moins de 24 heures».¹⁴

Tous ces types de clientèles, selon leur mode de voyage, investissent dans notre région s'ils décident d'y venir. Le cyclotouriste sportif est celui qui a le plus d'impact, car il peut dépenser jusqu'à 112 \$/jour¹⁵. Pour le cyclotouriste vacancier, le calcul est différent. On dit que 25 \$/jour de ses dépenses sont imputables au cyclisme, mais cela n'inclut pas l'hébergement, alors que chez le cyclotouriste sportif cela compte pour 36%¹². Pour les excursionnistes, étant donné que leur déplacement est de moins de 24h,

¹⁴ Le Groupe DBSF, *Le cyclotourisme au Québec : Diagnostic et enjeux*, Montréal, septembre 2006, 118 pages

¹⁵ Chaire de Tourisme UQAM, *Les retombées économiques de la Route verte*, Montréal, mars 2003, 27 pages





aucune nuitée ne peut être calculée dans leurs dépenses qui s'élèvent, malgré tout, à 25 \$/jour¹⁶. (voir le tableau #1 du présent document pour plus de détails).

Pour arriver à développer un parcours pour ces clientèles, il est important de savoir les critères qui orientent leur choix de destination. Les études disponibles à cette date ne parlent que des cyclotouristes sportifs et vacanciers. Voici donc, en ordre décroissant, les critères¹⁷ qui influencent leur choix de destination :

- Beauté des paysages;
- Qualité de la chaussée praticable;
- Qualité de la restauration;
- Qualité de l'hébergement;
- Proximité des attraits.

La M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu possède beaucoup de paysages de qualité et d'attraits naturels, humains et économiques intéressants. Il est temps de les partager plus amplement.

¹⁶ Chaire de Tourisme UQAM, *Les retombées économiques de la Route verte*, Montréal, mars 2003, 27 pages

¹⁷ Vélo Québec association, *L'état du vélo au Québec en 2005*, Montréal, juin 2006, 119 p.





Le choix de la destination ****Véloroutes, voies verte et tourisme à vélo, Montréal, 2007****

- La clientèle des cyclistes autonomes choisit sa destination en fonction des services offerts le long de la route;
- Le type d'infrastructures offert a une influence sur le profil des clientèles attirées;
- Les vacanciers cherchent souvent des destinations où ils peuvent abandonner leur voiture pour la durée de leur séjour;
- Les réseaux d'envergure nationale doivent envisager des opérations publicitaires hors frontières pour profiter de l'effet créé

Les moyens

Il est bien évident qu'un sport comme le vélo n'a pas de frontières et que, malgré toutes les prévoyances dans l'élaboration des parcours cyclables, le cycliste est le dernier à choisir sa destination. Cela n'empêche pas de planifier des parcours présentant un grand nombre de nos points d'intérêts afin de les rendre invitants. Un moyen de faire découvrir notre territoire, qui pourrait particulièrement plaire aux excursionnistes et aux cyclotouristes vacanciers, consisterait à développer des circuits en boucle. Ces parcours permettent une grande latitude au niveau de la difficulté et des distances à rouler. L'avantage pour les visiteurs de ce type de circuit, c'est qu'ils peuvent laisser leur voiture à un point et la récupérer à la fin du parcours sans jamais être passés au même endroit.

Deuxièmement, les municipalités pourraient initier un travail de recherche et d'identification des différents types de points d'intérêts pour les cyclotouristes. Dans cet inventaire, les intérêts énoncés précédemment devraient ressortir. Par exemple, les attraits naturels et paysagers et les entreprises agrotouristiques et culturelles. Sachant que plusieurs vues d'exception se trouvent le long de la rivière Richelieu, son accès doit être facilité soit en y faisant longer une partie du circuit, soit en dirigeant le parcours des voies cyclables vers des aires de repos aménagées près des rives. Plusieurs attraits intéressants se trouvent aussi à l'intérieur des noyaux villageois. Dans cette optique, les rues principales des noyaux urbains devraient faciliter la circulation à vélo. Par la suite, différents parcours pourraient être élaborés à partir de cet inventaire.





Évidemment, l'accroissement d'un réseau et son achalandage doit également intégrer la mise en place d'infrastructures connexes au réseau cyclable. Le nombre de kilomètres de parcours n'est pas le seul critère de sélection des adeptes du vélo, sa qualité l'est aussi. Lors de longues promenades, de randonnées familiales ou autres, il est important d'avoir des aires de repos, où il est facile de s'arrêter sans entraver la circulation, soit automobile, piétonnière ou à vélo. La notion de sécurité entre encore en ligne de compte pour les cyclistes. Actuellement, certains parcs et espaces verts servent à cet effet. Dans l'évolution du développement du réseau, une partie de la tâche devrait consister à noter ce qui est présentement en place et à évaluer les endroits où il serait nécessaire d'ajouter des aires de repos et autres installations adéquates (aires de pique-nique, supports à vélo, abreuvoirs, toilettes, poubelles et autres). Dans cette évaluation, une attention particulière devrait être portée aux installations nécessaires près des transports alternatifs afin de répondre adéquatement aux besoins différents des usagers utilisant ce service.



Troisième objectif ...

- *Profiter de l'achalandage associé au cyclotourisme existant en Montérégie et du développement qui pourrait en découler.*

Profiter de la présence des cyclotouristes gravitant autour de la MRC c'est les amener à découvrir notre territoire, ses paysages, ses attraits et ses ressources. Pour y arriver, on doit être en mesure de retrouver sur le territoire de la MRCVR des parcours cyclables de qualité et reconnus par le milieu du cyclotourisme. Plusieurs étapes doivent être établies et réalisées pour atteindre cet objectif que l'on pourrait diviser en cinq (5) étapes :

1. Inventaire des ressources.
2. Établir et mettre en place les tracés sécuritaires.
3. Promouvoir les circuits.
4. Fidéliser et augmenter les utilisateurs des circuits.
5. Augmenter l'offre de services spécialisés.





Les moyens

D'abord l'inventaire de la situation actuelle qui doit être fait. Cela inclut autant les réseaux cyclables, les lieux culturels et patrimoniaux et les services disponibles (pouvant être utiles aux cyclistes). Certaines données sont plus faciles à obtenir, soit auprès de Vélo Québec, pour ce qui concerne la Route verte (environ 14 km dans Carignan et Chambly), ou Tourisme Montérégie pour les circuits routiers. Les circuits routiers ne sont pas les plus sécuritaires, mais il est important d'en tenir compte, car ils sont déjà bien connus par certains adeptes du vélo dans notre région (voir tableau n°3). Ces circuits pourraient être transformés en circuits plus sécuritaires comme les voies cyclables en site propre. Il reste à voir si d'autres ressources ne pourraient pas fournir d'autres tracés cyclables déjà existants. Pour ce qui est du reste des inventaires, il est primordial d'obtenir la participation des municipalités, car elles sont celles qui connaissent le mieux leurs ressources ou même qu'elles ont peut-être déjà le décompte. Ces inventaires devront être mis à jour périodiquement.

Tableau n° 3 : *Demande d'information sur le site Internet de Tourisme Montérégie pour les circuits routiers touchant la MRCVR en 2007*

Circuits sur route	Municipalités concernées dans la MRCVR	Nombre de fois dont le circuit a été téléchargé ¹⁸
Circuit de la rivière Richelieu	<ul style="list-style-type: none">• Chambly	2 893
Circuit du mont Saint-Bruno	<ul style="list-style-type: none">• Saint-Basile-le-Grand,• Saint-Mathieu-de-Beloeil,• Saint-Marc-sur-Richelieu	2 226
Circuit des chutes du Richelieu	<ul style="list-style-type: none">• Chambly,• Carignan,• Saint-Basile-le-Grand,• Saint-Mathieu-de-Beloeil,• Beloeil	1 663

¹⁸ Tourisme Montérégie, *Campagne cyclotourisme Édition 2007*, Montréal





Les trois (3) étapes suivantes posent d'abord un questionnement, c'est-à-dire la prise en charge de la gestion des circuits cyclables. La prise en charge par un organisme verrait, premièrement, à la promotion des circuits à travers les médias spécialisés concernés par le cyclisme. Par la promotion, il aurait comme objectif, entre autres, l'augmentation du nombre d'utilisateurs. Il devrait aussi s'assurer d'une certaine fidélisation de l'achalandage. Cela pourrait se faire par la promotion, mais aussi par le développement (amélioration continue), l'entretien et l'harmonisation du réseau. Lorsqu'un travail bien élaboré aura été fait, l'organisme responsable pourrait même voir à l'augmentation de l'offre de services spécialisés pour les cyclistes. Par exemple, promouvoir, auprès des institutions d'hébergements, la certification « Bienvenue cyclistes » de Vélo Québec (voir les critères de certification à l'annexe B).

La signalisation et l'amélioration continue¹⁹

- L'image de marque d'un réseau, si elle est bien gérée, a une forte incidence sur la notoriété de celui-ci.
- Les réseaux nationaux et internationaux doivent projeter une image cohérente tout en ne reniant pas le caractère des réseaux établis dans les divers pays ou les diverses régions qui les composent.
- Pour assurer la pérennité d'un réseau, on doit établir des critères d'évaluation de la qualité et les appliquer dans la gestion courante de celui-ci.
- Pour que le cycliste s'y retrouve, on doit lui imposer un graphisme unique, diffusé sur les panneaux, dans les sites Internet, sur les cartes et sur les affiches des services privés et commerciaux.
- L'amélioration d'un réseau nécessite des lectures récurrentes de la fréquentation (comptage), de la perception des besoins (sondages) et des tendances comportementales (monitoring) des cyclotouristes.

¹⁹ Vélo Québec association, *Véloroutes, voies verte et tourisme à vélo – enjeux de développement et perspectives internationales – commentaires et propos tirés du forum mobile international sur la Route verte du Québec*, Montréal, 2007, 24 p.





Annexe



Annexe A

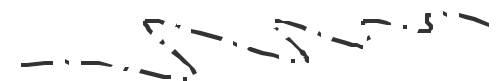
La certification « Bienvenue cyclistes » :

Après d'un hébergement touristique (sauf les campings) :

- Un emplacement couvert et verrouillé pour vos vélos pendant la nuit.
- S'il ya un service de restauration, vos besoins nutritionnels seront pris en considération et il vous sera proposé des portions généreuses en fruits et légumes et des mets riches en hydrates de carbone.
- Une pompe et de l'outillage pour les réparations mineures.
- Des renseignements sur les centres de réparation de vélos, les centres de location de vélos et les bureaux d'information touristique dans les environs.

Dans un camping:

- Des emplacements sans réservation préalable sur le site de camping, dès lors que vous voyagez exclusivement à vélo
- Un lieu pour vous alimenter à l'abri du mauvais temps.
- Également, une pompe et de l'outillage pour les réparations mineures.
- Des renseignements sur les centres de réparation de vélos, les centres de location de vélos et les bureaux d'information touristique dans les environs.





Médiagraphie

Agence métropolitaine de transport, *Plan d'action de développement durable 2008-2013*, Montréal, 17 p.

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

Chaire de Tourisme UQAM, *Les retombées économiques de la Route verte*, Montréal, mars 2003, 27 pages

Équiterre, Pour des choix écologiques, équitables et solidaires, <http://www.equiterre.org/transport/trucs/index.php?id1=VE> (26-02-2010)

Kino Québec, *Aménageons nos milieux de vie pour nous donner le goût de bouger*, Québec, 2005, 33 pages

Centre de la nature du mont Saint-Hilaire, *Étude de caractérisation de 5 municipalités de la zone agricole de la M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu*, Mont-Saint-Hilaire, septembre 2007, 103 pages

Comité scientifique de Kino Québec (CSKO 2004), *Stratégies éprouvées et prometteuses pour promouvoir la pratique régulière d'activités physiques au Québec (Avis du comité)*, ministères des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, Gouvernement du Québec, 32 p.

La Société Biancamano, Bolduc, *M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu Étude sur le paysage-Rapport final*, Montréal, novembre 1996, 71 pages

Le Groupe DBSF, *Le cyclotourisme au Québec : Diagnostic et enjeux*, Montréal, septembre 2006, 118 pages

M.R.C. de La Vallée-du-Richelieu, *Schéma d'Aménagement Révisé 32-06*, McMasterville, février 2007, page DC2-4

Tourisme Montérégie, *Campagne cyclotourisme Édition 2007*, Montréal

Transport Québec, *Du loisir à l'utilitaire : Le vélo, un moyen de transport à part entière – Politique sur le vélo, Édition révisée*, Québec, mai 2008, 28 p.

Vélo Québec association, *L'état du vélo au Québec en 2005*, Montréal, juin 2006, 119 p.





Vélo Québec association, *L'état du vélo au Québec en 2005*, Montréal, juin 2006, 11 p.

Vélo Québec association, *Véloroutes, voies verte et tourisme à vélo – enjeux de développement et perspectives internationales – commentaires et propos tirés du forum mobile international sur la Route verte du Québec*, Montréal, 2007, 24 p.

Vélo Québec Association. La Route Verte au Québec - La plus grande piste cyclable en Amérique du Nord. Disponible sur : <http://www.routeverte.com/rv/index.php?page=avancement> . (08-02-2010)

Vélo Québec Association. La Route Verte au Québec - La plus grande piste cyclable en Amérique du Nord. Disponible sur : <http://www.routeverte.com/rv/index.php?page=historique> . (23-02-2010)

