

L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2010

ZOOM SUR
LONGUEUIL



À vélo, à Longueuil

Longueuil a été à l'avant-garde, dès la fin des années 1980, alors qu'elle jetait les bases de son réseau cyclable. L'intégration de la mobilité à vélo dans de nouveaux quartiers constitue l'un des éléments distinctifs de l'approche longueuilloise. La population a pu accéder en vélo à plusieurs destinations quotidiennes, ce qui a contribué à faire émerger une culture cycliste.

La Ville de Longueuil s'est souciee de planifier et de mettre en place des liens cyclables avec les municipalités voisines. Ainsi, elle s'est associée au ministère des Transports et à la municipalité de Saint-Hubert (aujourd'hui un arrondissement de Longueuil) pour réaliser la passerelle 112-116, qui fait partie de la Route verte, et à Montréal pour financer la navette fluviale qui assure le service entre les deux municipalités.

L'intégration du vélo à la mobilité quotidienne constitue le grand défi des prochaines années. Dans cette perspective, des travaux sont effectués dans le secteur de la place Charles-Le Moyne et un lien cyclable est aménagé vers le stationnement pour vélos de l'Agence métropolitaine de transport, qui accueille déjà des centaines de cyclistes chaque jour. Les travaux destinés à faciliter l'accès au pont Jacques-Cartier contribuent également à rendre plus efficaces les déplacements à vélo à des fins de transport. Tout laisse croire que les Longueuillois pédaleront de plus en plus.



Tous à vélo !

La popularité du vélo au Québec est indiscutable. Impressionnante. Enviable. 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...

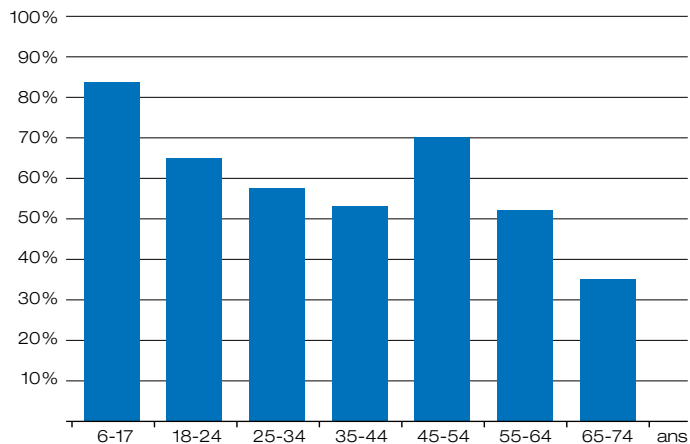
☉ La popularité du vélo et sa pratique varient selon qu'on se trouve à Longueuil, à Gatineau ou à Trois-Rivières. Divers facteurs peuvent expliquer ces variations. La qualité du réseau cyclable, et donc la possibilité de circuler tant sur des pistes cyclables que sur des rues à faible circulation, constitue un facteur d'encouragement pour les cyclistes. À l'opposé, l'étalement urbain 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 Longueuil | 7 Un loisir populaire |
| 2 Tous à vélo ! | 8 Le vélo? La santé! |
| 3 Monter à vélo, un jeu d'enfant | 8 Rouler en toute sécurité |
| 4 Le bonheur des navetteurs | 9 Cycliste longueuillois recherche environnement favorable |
| 5 Dans un rayon de quelques kilomètres | 12 Un réseau très en demande |
| 6 Un cocktail de plus en plus populaire | 14 Une saison qui ne demande qu'à s'allonger |
| 7 Roulez, touristes! | 14 Les conditions gagnantes |

Qu'en est-il à Longueuil en 2010 ? Plus de la moitié des adultes de la municipalité, soit 57 % de la population de 18 à 74 ans, fait du vélo. Cela correspond à 101 000 personnes. La pratique du vélo des Longueuillois est légèrement supérieure à la moyenne québécoise, établie à 54 %.

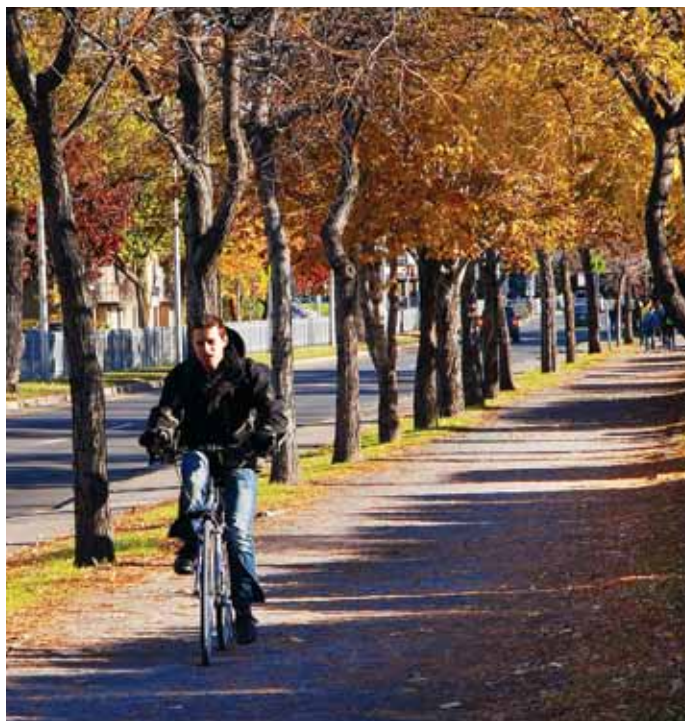
Taux de cyclistes selon l'âge 2010



Longueuil compte un nombre important de cyclistes assidus puisque le tiers (35 %) des adultes roule une fois par semaine ou plus. Les cyclistes longueuillois parcourent en moyenne 597 kilomètres par an, soit annuellement un total de 60 millions de kilomètres. La popularité du vélo à Longueuil est directement liée à la création d'environnements favorables. Et tous ces kilomètres sont 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, 94 % des Québécois de 18 à 74 ans déclarent en effet avoir fait du vélo à un moment ou un autre de leur vie. C'est le cas de 93 % des Longueuillois, soit 164 000 personnes. 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, 80 % des Longueuillois de 6 à 17 ans font du vélo, comparativement à 84 % des Québécois du même âge. Pour le Québec il s'agit d'une baisse de 9 points de pourcentage en cinq ans. 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 de mai à septembre.



Le marché du vélo

Les Longueuillois peuvent compter sur une quinzaine de points de vente pour se procurer le vélo de leur choix : cinq grandes surfaces et une dizaine de boutiques spécialisées, dont deux sous la bannière Vélo 2000 Garneau Concept. En 2010, les adultes de Longueuil achètent 27 000 vélos.



À pied, à vélo, à Longueuil

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. Le programme est diffusé dans trois écoles à Longueuil.

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 Longueuil, c'est le cas de 39% des cyclistes, soit 39 000 personnes.

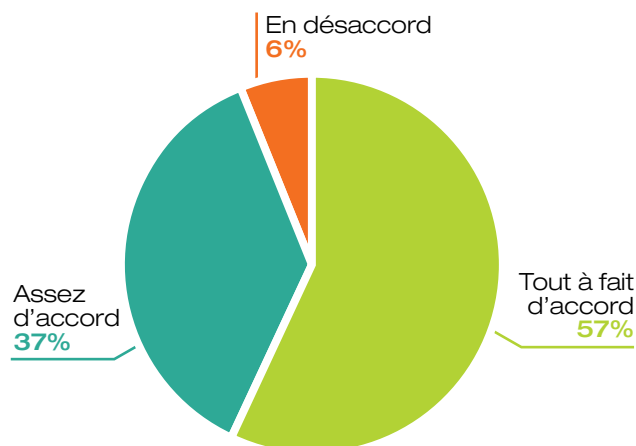
Au Québec, plus de la moitié des cyclistes (54%) qui utilisent le vélo à des fins de transport s'en servent plusieurs fois par semaine. Le quart (24%) le fait une fois par semaine et le dernier quart (23%), moins souvent. Dans les grandes villes, les hommes effectuent entre les deux tiers et les trois quarts des déplacements à vélo. À Longueuil, cette proportion atteint 72%.

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 – de leur travail. Dans la région métropolitaine de recensement de Montréal, c'est le cas du tiers d'entre eux (33,6%), soit 586 000 travailleurs. Puisque 93% des Longueillois sont déjà montés à vélo et que plus de la moitié (57%) en a fait au cours de l'année écoulée, tout laisse croire que la part modale du vélo peut encore augmenter de façon significative. D'autant plus qu'à Longueuil la distance moyenne de parcours n'est que de 7,6 kilomètres pour les conducteurs et de 5,6 kilomètres pour les passagers. Cela laisse penser qu'un très grand nombre de déplacements en automobile sont réalisés sur de petites distances, franchissables à pied ou à vélo.

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.

En 2008, la population de Longueuil effectue 11 % de ses déplacements à pied (9,5 %) ou à vélo (1,3 %), soit quotidiennement plus de 50 000 déplacements. Chaque jour, à Longueuil, plus de 24 000 personnes, soit une personne sur douze, effectuent au moins un déplacement à pied ou à vélo. De 2003 à 2008, on note un accroissement de 30 % de la part modale du vélo, qui passe de 1,0 % à 1,3 %.

Le centre et la périphérie

La popularité du vélo est plus grande dans les quartiers centraux, vraisemblablement à cause de la proximité des services et du métro. Dans les secteurs Le Vieux-Longueuil, Longueuil Est et Longueuil-

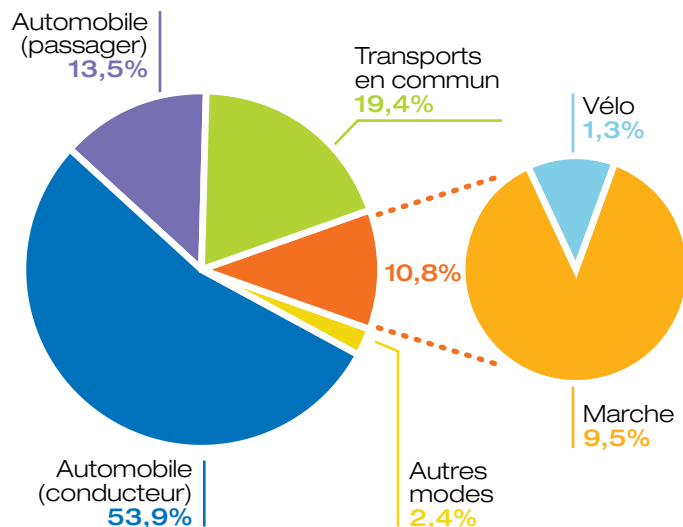


de Lyon, on effectue 1,7 % des déplacements à vélo. Dans les secteurs LeMoynes, Greenfield Park et Saint-Hubert, de même que dans les municipalités de Saint-Lambert, Brossard, Boucherville et Saint-Bruno-de-Montarville, le pourcentage varie entre 0,9 % et 1,0 %.

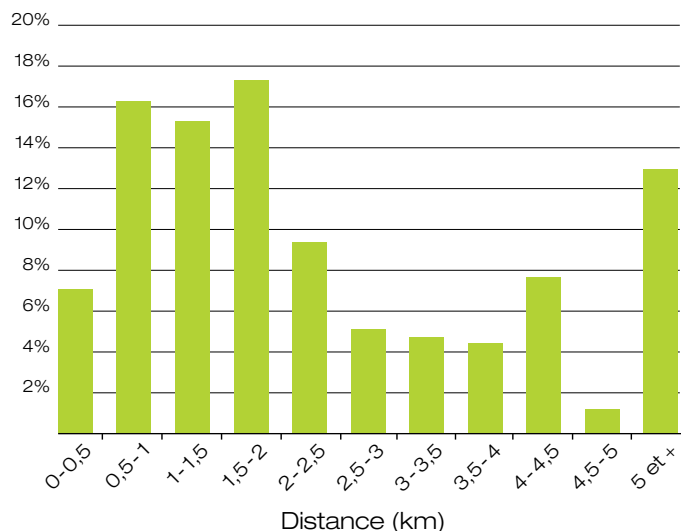
Dans 96 % des cas, les déplacements à pied des Longueillois font moins de 2,0 kilomètres. Les déplacements à vélo sont plus longs : la distance moyenne parcourue par les cyclistes est de 3,2 kilomètres. 56 % de ces déplacements sont inférieurs à 2,0 kilomètres, ce qui est plus que ce qu'on observe dans les autres grandes villes du Québec : à Laval, c'est 39 %, à Montréal, 44 %. Seuls 13 % des déplacements à vélo des Longueillois font plus de 5 kilomètres. C'est nettement moins que dans les autres grandes villes du Québec : à Laval, ce pourcentage s'élève à 31 %, à Montréal, il est de 20 %.

La part modale du vélo dans les déplacements vers le travail s'établit à 1,7 % à Longueuil. C'est un peu plus que la moyenne québécoise, qui est de 1,4 %, et plus que le double de ce qu'on observe à Laval (0,7 %).

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.

On trouve des supports à vélos sur une partie de la flotte des villes de Sherbrooke, Trois-Rivières, Lévis et Saguenay. C'est le cas, en 2010, de 200 autobus au Québec. Les autobus du CIT de la Vallée du Richelieu qui desservent le terminus Longueuil en sont également équipés. À Longueuil même, il y a eu des supports sur certains autobus dans les années 1980, mais le service n'est plus offert depuis le début des années 1990.

Du côté des trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport, de grands changements sont en cours. Jusqu'en 2010, les vélos étaient interdits à bord des trains de la ligne Mont-Saint-Hilaire. À partir de 2011, les voitures à deux étages mises en service graduellement depuis 2009 permettront de transporter 12 vélos par train, hors pointe et en direction opposée à la pointe.

Les vélos sont acceptés en soute dans les autocars qui assurent le service entre Longueuil et Québec, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie (Orléans Express), de même qu'entre Longueuil et les Cantons-de-l'Est (Limocar). Il en coûte 5\$, et les voyageurs doivent mettre leur vélo dans un sac de plastique ou une boîte en carton.

Du côté des trains interurbains qui font un arrêt à la gare de Saint-Lambert, les vélos sont acceptés à bord de ceux à destination de la Gaspésie et des Maritimes, mais on ne peut transporter son vélo à bord des trains dans le corridor Montréal-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 Longueuil, la Route verte s'étend sur 30 kilomètres, dont 90 % est en piste cyclable, ce qui équivaut au cinquième du réseau cyclable municipal. Elle permet de traverser la ville en passant par le parc Michel-Chartrand ou de se diriger de Saint-Lambert à l'arrondissement Saint-Hubert en direction de Carignan.

- La phase II de la Route verte prévoit l'intégration de l'axe 3, parallèle au fleuve Saint-Laurent, ce qui permettra en Montérégie de relier Beauharnois, Longueuil et Sorel-Tracy. Des travaux correctifs sont entrepris en 2010 sur la portion longueuilloise de la piste cyclable La Riveraine.

- 74 % des Longueuillois connaissent ou ont déjà entendu parler de la Route verte. Ce pourcentage est significativement plus élevé que la moyenne québécoise, qui se situe à 58 %.

Bienvenue cyclistes !

- 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. Longueuil ne dispose d'aucun hébergement certifié *Bienvenue cyclistes!*^{MD} Il y en a par contre 22 en Montérégie.

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, 49 % des citoyens de Longueuil enfourchent un vélo à des fins de loisir. Ce pourcentage est légèrement supérieur à la moyenne québécoise, qui se situe à 47 %.

- Lorsqu'on mesure la fréquence d'utilisation du vélo à des fins de loisir, on constate qu'entre mai et septembre 2010, 58 % des cyclistes de Longueuil 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 Laval, de 70 %.

- À Longueuil, le temps consacré au vélo à des fins de loisir est de 2,5 heures par semaine. La moyenne hebdomadaire québécoise est de 2,4 heures. À Sherbrooke, on roule 2,3 heures par semaine à des fins de loisir, à Laval, 3,1 heures.

- En 2010, Longueuil accueille deux randonnées populaires. Le Défi Vélo ONCO s'y tient à la fin d'août ; les 400 participants roulent de 10 à 70 kilomètres. Le 18 mai, le Tour du silence, qui a pour but de rappeler les décès cyclistes sur les routes, a lieu sur la Rive-Sud ; les participants passent par Longueuil.

- Longueuil compte 7 clubs de cyclistes qui rassemblent plus de 120 membres.



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 Longueuil, ce pourcentage atteint 13 %. 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 Longueuil, le nombre d'accidents impliquant un vélo varie entre 90 et 169 par an. Exception faite de 2006, on ne déplore aucun décès. Le nombre d'accidents avec blessé nécessitant une hospitalisation est en moyenne de 5 et celui des accidents avec blessé léger sur le territoire de la municipalité de 106. On note une diminution du nombre de victimes de 2005 à 2006, puis le bilan est plutôt stable bien que le nombre de déplacements à vélo augmente de 20 % de 2003 à 2008.

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 %).

Cycliste longueuillois 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 ?

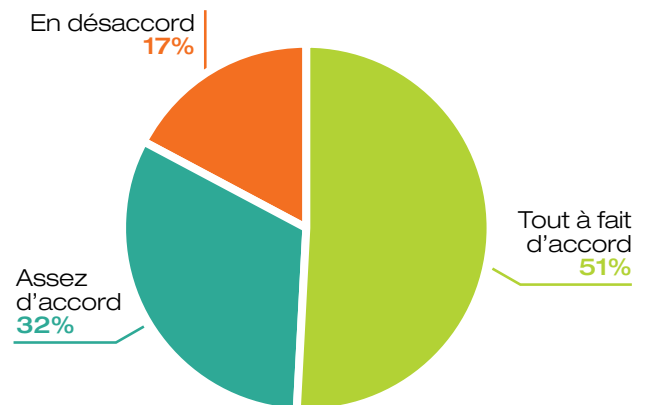
Les citoyens recherchent des environnements où il fait bon circuler. La tendance est la même partout. La modération a bien meilleur goût, comme le confirment les cyclistes de Longueuil qui, en 2010, effectuent 88 % de leurs déplacements sur des pistes cyclables ou des rues à faible circulation. Cette préférence s'est même renforcée depuis 2000 (83 %) et 2005 (84 %). On roule sur des rues à faible circulation dans près du tiers des cas (28 %). La proportion des déplacements réalisée sur des pistes cyclables est de 60 %, alors qu'elle varie de 50 à 54 % à Montréal, Laval, Québec, Gatineau et Sherbrooke et que la moyenne québécoise est de 47 %.

Un réseau qui a du potentiel

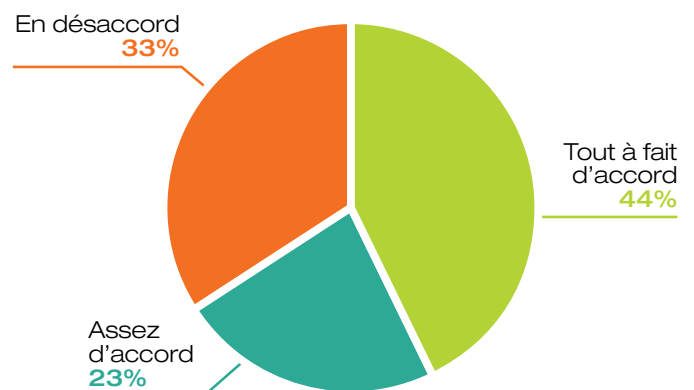
Dans chacune des villes, le réseau cyclable répond d'abord à des besoins de loisir, lesquels sont à l'origine de l'aménagement des pistes. Au-delà de cette fonction, ces réseaux sont souvent déficients : manque de continuité des corridors, absence d'intégration à la voirie locale, accès limité aux destinations principales (centre-ville, institutions d'enseignement, artères commerciales). Néanmoins, les corridors verts 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 160 kilomètres de voies cyclables à Longueuil. Lorsqu'on demande aux Longueuillois, cyclistes ou non, si ce réseau devrait

Le réseau de pistes cyclables de Longueuil devrait être plus développé



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



être plus développé, ils se disent assez ou tout à fait d'accord à 83 %. Le réseau cyclable longueuillois est principalement récréatif. Il donne accès à plusieurs infrastructures de loisir, comme le parc Michel-Chartrand et le port de plaisance Réal-Bouvier. Il a également un potentiel important de transport, grâce au réseau de corridors verts qui permet de traverser la ville rapidement sans trop de contraintes.

Le réseau cyclable de Longueuil s'est développé dans les années 1980 autour de la construction du quartier Collectivité nouvelle. C'était la première fois au Québec qu'on intégrait les déplacements à pied et à vélo à un tout nouveau quartier. >



Davantage de modération

⊙ Lorsqu'on se soucie de leur confort et de leur sécurité, le nombre de cyclistes augmente. La Ville de Longueuil a pris divers moyens pour modérer la circulation, notamment l'implantation d'avancées de trottoir, de dos d'âne allongés, de passages piétonniers à mi-bloc et de segments de rue avec chaussée rétrécie par marquage au sol et ajout de terre-plein.

⊙ Les deux tiers (67 %) des Longueuillois se disent d'accord pour qu'on prenne des mesures afin de réduire la vitesse dans les rues résidentielles.

⊙ La Ville de Longueuil investit, chaque année, 550 000 \$ dans les infrastructures piétonnes. En ajoutant les investissements dans le développement du réseau cyclable (300 000 \$), elle consacre au total 3,66 \$ par habitant aux 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.

⊙ En 2010, on compte 622 places de stationnement pour vélos au terminus intermodal de Longueuil, adjacent à la station de métro, ce qui en fait un des plus importants stationnements pour vélos au Québec. La gare de train de l'Agence métropolitaine de transport, dans l'arrondissement Saint-Hubert, offre pour sa part 10 places pour vélos à sa clientèle.

⊙ Plusieurs établissements disposent de stationnements pour vélos, mais l'offre ne correspond pas toujours aux recommandations minimales, c'est-à-dire 1 place par 20 employés ou étudiants.



⊙ Le Collège Édouard-Montpetit dispose de 200 places de stationnement pour vélos (ratio de 1 place pour 40 étudiants et employés).

⊙ L'édifice gouvernemental de place Charles-Le Moyne, qui loge 360 employés du ministère des Transports du Québec et du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, dédie au vélo une trentaine de places de stationnement (ratio de 1 place pour 12 employés).

⊙ L'hôpital Charles LeMoyne bénéficie de 85 places de stationnement pour vélos (ratio de 1 place pour 35 employés), alors que les 4 300 employés du CSSS Pierre-Boucher doivent se partager 20 places de stationnement pour vélos (ratio de 1 place pour 215 employés).

⊙ Dans les édifices et sur les terrains des entreprises et organismes partenaires de l'Opération vélo-boulot, on compte 93 places, dont 47 à accès contrôlé. Le magasin La Cordée, dans l'arrondissement Saint-Hubert, fait bonne figure : il met à la disposition de ses employés 44 places à accès contrôlé, et une vingtaine de places sont réservées aux clients.

Une ville qui agit

⊙ La Ville de Longueuil a amorcé l'élaboration de différents outils de planification concernant le transport actif. On prépare un plan de développement durable et un plan de mobilité et de transport visant à planifier les investissements dans le réseau de transport (transport collectif, piétons, vélos et design des rues).

Stationnements pour vélos à Longueuil

	Population (employés et étudiants)	Offre de stationnement vélos (places)	Ratio (employés + étudiants/place)
Collège Édouard-Montpetit	8 040	200	40
Hôpital Charles LeMoyne	3 000	85	35
CSSS Pierre-Boucher	4 300	20	215
201, place Charles-Le Moyne	360	30	12

Un réseau très en demande

Les voies cyclables répondent indiscutablement à un besoin de confort et de sécurité. Leur achalandage en témoigne. À Longueuil, 9 cyclistes sur 10 (92 % des cyclistes de la ville) fréquentent les pistes et bandes cyclables, ce qui est significativement plus que la moyenne québécoise (79 %). Les rues à faible circulation sont également populaires. En 2010, 83 % des cyclistes longueillois y roulent.

🕒 Au Québec, trois déplacements sur quatre (73 %) sont effectués sur des pistes cyclables ou des rues à faible circulation. À Longueuil, ce pourcentage atteint 83 %. À l'inverse, les cyclistes effectuent peu de déplacements sur des rues à forte circulation. À Longueuil, ce pourcentage n'est que de 5 %. Dans toutes les villes, à part Trois-Rivières où ce pourcentage s'élève à 43 %, les cyclistes effectuent plus de la moitié de leurs déplacements sur les pistes cyclables. On atteint les 60 % à Longueuil, dotée d'un important réseau de pistes.

L'utilisation du réseau à des fins de transport

🕒 Pont Jacques-Cartier

Pour les cyclistes, le pont Jacques-Cartier est un lien majeur entre Montréal et Longueuil. Une nouvelle approche du côté de Longueuil est aménagée à l'automne et à l'hiver 2010. Selon un comptage effectué le 10 septembre 2010, avant le début des travaux, sur le boulevard La Fayette, à l'entrée de la piste qui conduit au pont, il passe 1 200 cyclistes chaque jour.

🕒 Station de métro Longueuil-Université de Sherbrooke

Le réseau cyclable à proximité de la station de métro et du terminus intermodal a beaucoup changé ces dernières années. Selon des observations effectuées en septembre et en octobre 2010 sur la rue Saint-Charles à l'intersection de la place Charles-Le Moyne, environ 800 cyclistes passent quotidiennement la semaine. À la mi-septembre, sur la rue Saint-Charles

face à la voie par laquelle passent les autobus, on observe quotidiennement plus de 1 500 cyclistes en semaine.

🕒 Collège Édouard-Montpetit

En septembre 2010, les jours de semaine, environ 700 cyclistes par jour circulent sur la piste qui longe la rue De Gentilly au niveau de la rue de Normandie, du côté nord du campus du cégep. On peut supposer que d'autres cyclistes se rendent au cégep à vélo en utilisant d'autres voies, notamment le chemin de Chambly et la place du Collège.

🕒 Lien avec la ville de Saint-Lambert

Des observations effectuées à l'intersection du chemin Tiffin et de la rue Saint-Charles montrent que les jours de semaine, en septembre 2010, près de 600 cyclistes y passent. Ce chemin conduit au Champlain College et au Collège Durocher Saint-Lambert situés à l'ouest, dans la municipalité de Saint-Lambert. Il mène également, à l'est, à la station de métro Longueuil-Université de Sherbrooke.

Dans l'arrondissement Saint-Hubert, sur la Route verte, à la hauteur de la passerelle 112-116, on note le passage quotidien de 75 cyclistes de 6 h à 9 h, période de pointe matinale. 500 cyclistes roulent chaque jour à cet endroit.

🕒 Lien entre les arrondissements Saint-Hubert et Le Vieux-Longueuil

Sur la piste cyclable qui longe le chemin de Chambly à la hauteur de la route 116 et de l'aéroport Montréal/Saint-Hubert/Longueuil, le débit quotidien en semaine est évalué à près de 800 cyclistes en 2010. Du côté nord de la route 116, la piste permet d'accéder à l'aéroport Montréal/Saint-Hubert/Longueuil et à l'hôtel de ville de Longueuil.

🕒 Boulevard Desaulniers et boulevard La Fayette

Le réseau de corridors verts de Longueuil a un important potentiel en matière de transport. Il permet de traverser rapidement la ville sans trop de contraintes. À la fin de septembre 2010, à l'angle des boulevards Desaulniers et La Fayette, on observe un débit quotidien d'environ 300 cyclistes.

Utilisation du réseau à des fins de loisir

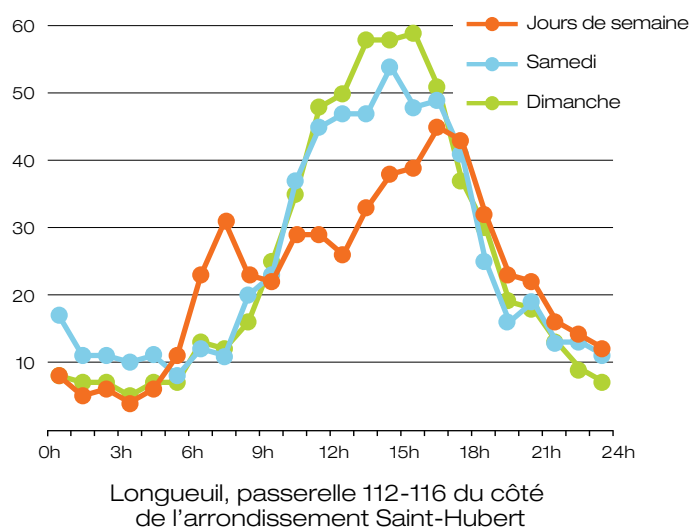
Route verte 1

Le débit annuel sur la Route verte 1 dans l'arrondissement Saint-Hubert (passerelle 112-116) est estimé à 120 000 cyclistes. L'achalandage atteint un sommet le dimanche 19 septembre 2010 : 1 765 cyclistes. En août, près de 23 000 cyclistes fréquentent ce site, ce qui correspond à 35 % du débit annuel observé.

Près de 900 cyclistes empruntent la piste cyclable La Riveraine à la hauteur du port de plaisance Réal-Bouvier le 6 septembre 2010, jour de la fête du Travail, et on compte 1 280 cyclistes ce même jour dans le parc Michel-Chartrand.

Dans l'arrondissement Saint-Hubert, la piste traversant le Parc de la cité est très populaire. Le samedi 11 septembre 2010, on y compte plus de 1 500 cyclistes.

Débits horaires en fonction du jour



Réseau vert (piste cyclable dans l'axe du boulevard Desaulniers)

Le samedi 11 septembre 2010, on note le passage d'environ 1 600 cyclistes sur le Réseau vert à l'intersection du boulevard Quinn.

Pont Jacques-Cartier

Un comptage effectué à la fête du Travail 2010 à l'entrée du pont Jacques-Cartier (boulevard La Fayette) montre un débit de 670 cyclistes par jour. 900 cyclistes fréquentent la piste qui passe sous le pont le samedi 18 septembre 2010.



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

Le réseau cyclable longueuillois ouvre officiellement du 15 avril au 15 novembre, c'est-à-dire sept mois par an. En 2010, la saison des cyclistes longueuillois dure en moyenne 6,2 mois. Cette saison est plus longue que la moyenne québécoise, qui est de 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 Longueuil, plus d'un cycliste sur trois

(39 %) roule déjà en avril. Près d'un sur quatre (22 %) pédale toujours en novembre. Hors des périodes d'ouverture officielle, dès que la chaussée est libre de neige ou de glace, des cyclistes utilisent les pistes.

Plusieurs cyclistes longueuillois empruntent le pont Jacques-Cartier, dont la piste cyclable n'a pas de date fixe d'ouverture et de fermeture. En 2010, elle est ouverte du 4 mars au 6 décembre. La piste du pont Victoria, qui permet de se rendre à Montréal en traversant le parc Jean-Drapeau, est ouverte du 15 avril au 31 octobre.

Du week-end de la fête des Patriotes à celui de la fête nationale (du 22 mai au 20 juin 2010) et du lendemain de la fête du Travail au jour de l'Action de grâce (du 7 septembre au 11 octobre 2010), la navette qui relie Longueuil et Montréal traverse le fleuve les samedis et les dimanches de 10 h à 19 h. Du week-end de la fête nationale à celui de la fête du Travail (du 21 juin au 6 septembre 2010), elle fonctionne du lundi au jeudi de 10 h à 19 h, le vendredi de 10 h à 23 h, et les samedi et dimanche de 9 h à 23 h.

De la fête des Patriotes à la fête nationale et de la fête du Travail au jour de l'Action de grâce, la navette qui relie Longueuil aux îles de Boucherville ne fonctionne que les samedis et les dimanches. De la fête nationale à la fête du Travail, on peut la prendre du mercredi au dimanche de 10 h à 16 h à Longueuil et de 10 h à 18 h à Boucherville.

Les conditions gagnantes

Le terreau cycliste est fertile à Longueuil. Certes, il faut encore améliorer l'offre en matière de stationnement et prendre davantage de mesures de modération de la circulation sur les rues locales et les grandes artères, mais plusieurs facteurs favorisent la mobilité active sur le territoire : les principales destinations sont à distance raisonnable pour une grande partie des Longueuillois, et la ville compte une importante population étudiante de cégépiens et d'universitaires; les travaux effectués sur la piste qui donne accès au pont Jacques-Cartier pourraient accroître la fréquentation du réseau cyclable; ceux qu'on effectue dans le secteur de la place Charles-Le Moyne permettront de créer une véritable plaque tournante pour les usagers du vélo et du transport en commun. Pourquoi ne pas prendre exemple de plusieurs villes d'Europe et d'Amérique du Nord et y aménager une vélostation où on trouverait un stationnement sécurisé et des services connexes? Tout comme l'arrivée de Bixi à Montréal, un équipement de ce type donnerait une image forte au vélo de tous les jours. Le vélo à Longueuil ne s'en porterait que mieux.



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 Longueuil».

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>.

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.



Longueuil, ville de 235 000 habitants sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dispose d'un vaste réseau cyclable utile autant pour les loisirs que pour se rendre au travail ou aux études. Des stationnements pour vélos améliorés au métro et de meilleures voies cyclables facilitent la traversée du fleuve. Plus de la moitié des Longueillois 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 du *Zoom sur Longueuil* 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 Longueuil

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

Normand Williams,
Christine Provost et
René-Pier Sansregret,
Ville de Longueuil

Marc Panneton et
Éric Archambault, 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 la 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