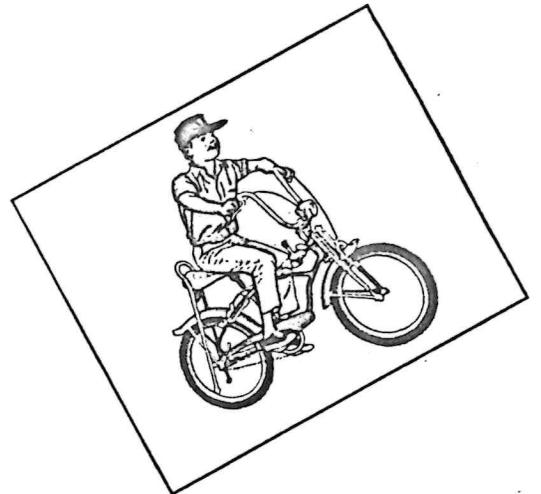
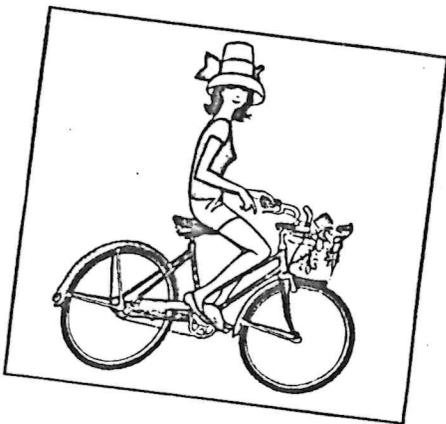




• Pistes Cyclistes •

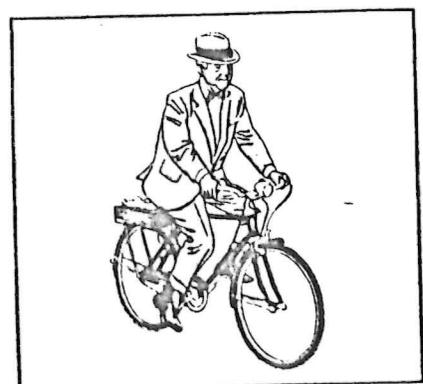


6.1

Rapport Presente a la
Chambre de Commerce du Comte de Drummond
COMITE de L'ENVIRONNEMENT—

PREPARE PAR: _____

DATE : Janvier 1975



PARTIE I: QUESTIONS A ETRE REPONDUES PAR LE CHEF DE FAMILLE

1. Combien de bicycles votre famille possède-t-elle ? Votre âge ?
2. Etes-vous propriétaire d'une maison ? Oui ... Non ...
3. Si oui, pour combien loueriez-vous votre maison, si elle était à louer ? \$.../mois
4. Si vous n'êtes pas propriétaire, quel est votre loyer mensuel ? \$...../mois
5. Depuis combien de temps demeurez-vous à la présente adresse?
6. Quel est votre code postal ?
7. Dans quel quartier du Drummondville Métropolitain demeurez-vous ?
8. Combien de personnes demeurent dans votre maison ?
9. Combien d'années de scolarité avec-vous complétées ?
10. Quel genre de travail faites-vous ?
11. Quand vous avez pris la décision de déménager à votre présente adresse, avez-vous considéré si ce quartier était favorable à l'usage d'une bicyclette ?
12. S.V.P. indiquez le niveau du revenu TOTAL de votre famille l'an dernier:

... moins de \$ 2,000	... 6,000 à 7,999	... 12,000 à 14,999
... 2,000 à 3,999	... 8,000 à 9,999	... 15,000 à 24,999
... 4,000 à 5,999	... 10,000 à 11,999	... 25,000 et plus

PARTIE II: QUESTIONS A ETRE REPONDUES PAR L'USAGER DU BICYCLE

13. Combien de vitesses a votre bicycle ? ... votre âge? ... sexe?
14. Quel est votre parenté avec le chef de famille ?
... chef, ... épouse, ... enfant, ... sans parenté
15. Indiquez quel genre de transport vous utilisez durant une semaine en inscrivant 1 à celui que vous utilisez le plus souvent, 2 à celui qui vient comme deuxième usage ainsi de suite pour toutes les sortes de transports que vous vous servez.
..... auto, motocyclette, transport en commun,
..... bicycle, la marche, autres.

NOTE: Pour les questions 16 à 22, encerclez le numéro approprié à la droite de la question. Si la question n'est pas applicable, encerclez NA.

- | | Pas du
tout | | | | | Beaucoup | | | |
|---|----------------|---|---|---|---|----------|---|----|--|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| 16. Votre voisinage immédiat est-il en faveur de l'usage de la bicyclette ? | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| 17. Quelle importance a pour vous chaque raison suivante de conduire un bicycle ? | | | | | | | | | |
| A. Le tourisme | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| B. Moyen de détente | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| C. Pour l'exercice | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| D. Moyen de transport..... | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| E. Pour épargner du temps .. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| F. Pour épargner de l'argent | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| G. Pour raison de milieu ... | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| H. Promenade avec mes amis . | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| I. Promenade avec ma famille | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |
| J. Autres (spécifiez) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | NA | |

18. Quelle évaluation faites-vous de chacune de ces raisons vous empêchant de vous servir de votre bicyclette pour des voyages non-récréatifs ?

A. Trop d'efforts physiques et de fatigue	1	2	3	4	5	6	7	NA
B. Sécurité personnelle	1	2	3	4	5	6	7	NA
C. Manque de support à bicyclette à destination	1	2	3	4	5	6	7	NA
D. Danger de vol	1	2	3	4	5	6	7	NA
E. Mauvaise température	1	2	3	4	5	6	7	NA
F. Prend beaucoup trop de temps	1	2	3	4	5	6	7	NA
G. Milieu social	1	2	3	4	5	6	7	NA
H. Trop d'arrêt et de départ	1	2	3	4	5	6	7	NA
I. Impossible d'emporter des paquets.....	1	2	3	4	5	6	7	NA
J. Autres (spécifiez)	1	2	3	4	5	6	7	NA

19. Quelle évaluation faites-vous de chacune de ces conditions atmosphériques vous empêchant l'usage de votre bicyclette pour des voyages non-récréatifs ?

A. Pluie	1	2	3	4	5	6	7	NA
B.								
C. Chaleur	1	2	3	4	5	6	7	NA
D. Froid	1	2	3	4	5	6	7	NA
E. Vent	1	2	3	4	5	6	7	NA
F. Brouillard	1	2	3	4	5	6	7	NA
G. Neige	1	2	3	4	5	6	7	NA

20. D'après votre expérience de conduire un bicycle, combien trouvez-vous que les conditions suivantes sont dangereuses ?

A. Les cyclistes signalant pour tourner à gauche	1	2	3	4	5	6	7	NA
B. Portières d'autos ouvertes.	1	2	3	4	5	6	7	NA
C. Traverse de circulation ...	1	2	3	4	5	6	7	NA
D. Etre frappé par derrière ..	1	2	3	4	5	6	7	NA
E. Autos tournant brusquement.	1	2	3	4	5	6	7	NA
F. Autos s'arrêtant brusquement	1	2	3	4	5	6	7	NA
G. Conduire un bicycle à l'encontre de la circulation ..	1	2	3	4	5	6	7	NA
H. Conduire un bicycle la nuit	1	2	3	4	5	6	7	NA
I. Puisards de rues	1	2	3	4	5	6	7	NA
J. Mauvaise température	1	2	3	4	5	6	7	NA
K. Autres (spécifiez)	1	2	3	4	5	6	7	NA

21. Quelle évaluation faites-vous de chaque raison suivante, pour que vous conduisiez une bicyclette le long d'une rue où la circulation est lourde?

A. Rareté des signaux d'arrêt.	1	2	3	4	5	6	7	NA
B. Manque de traverses de circulation	1	2	3	4	5	6	7	NA
C. Distance raccourcie	1	2	3	4	5	6	7	NA
D. Peu de collines.....	1	2	3	4	5	6	7	NA
E. Meilleur état de la route ..	1	2	3	4	5	6	7	NA
F. Attrait panoramique	1	2	3	4	5	6	7	NA
G. Autres (spécifiez)	1	2	3	4	5	6	7	NA

22. Dans quelle mesure des pistes cyclistes (à l'usage de bicyclettes seulement) feraient croître l'usage de votre bicyclette si elles étaient situées dans les endroits suivants?

A. Pistes dans le centre-ville	1	2	3	4	5	6	7	NA
B. Pistes près des voies principales.....	1	2	3	4	5	6	7	NA
C. Pistes près des rues résidentielles	1	2	3	4	5	6	7	NA
D. Pistes à travers les parcs	1	2	3	4	5	6	7	NA

23. S.V.P.- Placez votre réponse sous l'entête I et II pour chaque genre de trajets que vous faites à bicyclette. Sous l'entête III, déterminez quand faites vous ces trajets le plus souvent; jours de semaine, fin de semaine. Sous l'entête IV, indiquez l'heure appropriée qui vous plairait le plus pour faire ce trajet. (Ex.: un trajet "aller" et "retour" du travail pourrait avoir sous "aller" 7:30-8:00 A.M. et "retour" 5:00-5:30 P.M.)

Genre de trajets	I	II	III	IV	
	Nombre de trajets/sem.	Distance approx. en milles	Jours de semaine	Fin de semaine	Indiquez l'heure "aller" "retour"
A. Trajet au travail
B. Trajet à l'école
C. Magasinage
D. Randonnée
E. Autres (spécifiez)

24. Depuis combien d'année employez-vous régulièrement votre bicyclette pour des trajets non-récréatifs?

25. Si vous avez quelques idées ou commentaires pour encourager l'emploi de la bicyclette ou pour la création de pistes cyclistes dans votre secteur, indiquez-les ici

.....

.....

.....

.....

.....

II Piste Cycliste

1. INTRODUCTION:

Nous sommes bien documentés pour dire que les bicyclettes sont achetées par les adultes pour leur usage personnel à un taux qu'on peut décrire comme phénoménal. En effet, au Canada, après 70 ans de calme relatif, le marché de la bicyclette s'est brusquement réveillé. En 1972, les canadiens en ont achetés environ 1,250,000, soit deux fois plus qu'en 1969. Les clients achètent, en moyenne, trois (3) bicyclettes d'adulte pour une (1) d'enfant, alors que la proportion était inverse en 1970.

A l'arrivée de l'automobile, un grand nombre de routes, rues et autoroutes furent construites pour les accommoder sans, malheureusement, tenir compte d'espaces réservés à l'usage des bicyclettes. Toutefois, nous assistons à des changements d'attitude de la population. La forme physique, les loisirs et les programmes de protection de l'environnement sont en pleine croissance et viennent ainsi renforcer l'attrait de la bicyclette. Des pressions du public sont faites auprès des autorités municipales pour obtenir des sentiers et pistes où les cyclistes pourraient s'adonner à leur sport en toute sécurité; ainsi on assiste à une demande pour des pistes cyclistes urbaines dans les endroits où il y a des facilités pour la conduite de la bicyclette.

2. TYPES DE PISTES CYCLISTES:

Toutefois, si dans ce soudain développement le cyclisme apporte, à ses adeptes, air pur, liberté et joie, il n'en pose pas moins de sérieux problèmes aux spécialistes de la circulation qui travaillent fiévreusement à intégrer ce nouvel élément dans un système routier établi exclusivement pour les besoins de l'automobile. Les difficultés se résoudront facilement dans certaines régions rurales ainsi que dans les parcs nationaux et provinciaux. Il en va autrement dans les villes où l'on considère généralement la bicyclette comme un véhicule de seconde catégorie.

Nous avons défini trois classes de pistes cyclistes. La classe I sépare complètement les voitures et réserve les pistes à l'usage exclusif des bicyclettes. La classe II est définie comme ayant des droits restreints et se trouve généralement près des alignements de rues dont elle est séparée par une bande de gazon variable. La classe III se retrouve sur les voies publiques même et n'est séparée des voitures que par des signaux ou des bandes peintes sur le pavage.

Dans les nouveaux développements urbains et dans les parcs, il est facile d'inclure des pistes cyclistes de classe I. Par exemple, la ville d'Ottawa ou la Commission nationale de la capitale a créé une piste d'une longueur de 50 milles et certains dimanches on peut y voir jusqu'à 10,000 cyclistes qui se promènent le long du canal Rideau et sur les berges de l'Ou-taouais.

Il nous manque dans probablement une de ces pistes dans le Parc des Voltigeurs, laquelle a été demandée par le Comité technique de la chambre.

La classe II peut être construite dans les rues existantes et le long des routes rurales. On retrouve ce type de piste sur la route de 187 milles qui relie Banff à Jasper. Cette route est devenue le circuit favori des pédaleurs grâce aux nombreux bas-côtés asphaltés qu'ils utilisent comme pistes de roulement.

La classe III offre peu de sécurité pour le cycliste et n'est pas recommandée. Par contre, c'est la solution qu'a adoptée la petite ville de Davis, Californie, qui compte 20,000 bicycles pour quelque 25,000 habitants: en grande partie des universitaires. On a peint les voies réservées aux bicyclettes et multiplié les panneaux de signalisation. De plus, on a dû charger la police d'éduquer les cyclistes et de leur enseigner la prudence. Il est évident que dans ce genre de ville, la compréhension des gens est plus facile.

3. CONCEPTION ET PLANIFICATION:

Pour que la conception soit adéquate aux besoins, nous suggérons de tenir compte de ces quelques critères de base: la vitesse possible en piste, la largeur, la pente, les rayons de courbures, les types de surface de roulement, le drainage des pistes, la capacité des pistes, établir un critère de volume, tenir compte de la sécurité des cyclistes et des accidents possibles, les intersections avec le trafic, la signalisation et l'éclairage adéquat pour l'utilisation des pistes le soir.

Il faudra aussi prévoir une planification à long terme et court terme, la participation des municipalités avoisinantes dans le procédé de développement, l'impact de l'utilisation des espaces verts, des facilités de stationnement et la prévention des vols et du vandalisme. Pour baser la planification et la localisation des pistes cyclistes, les autorités municipales devront établir la demande et les besoins de la Cité en pistes cyclistes.

4. DEMANDE ET BESOINS:

Pour obtenir des renseignements concernant les besoins du cycliste, nous suggérons un questionnaire à être rempli par l'usager de la bicyclette. Ce questionnaire prévoit une charpente pour recueillir des données sur les caractéristiques socio-économiques, les préférences et les attitudes du cycliste en rapport avec les routes qu'il emploie, le genre de trajet qu'il fait, ses raisons d'employer la bicyclette, son évaluation personnelle de la sécurité et du confort et son enthousiasme à utiliser des pistes si celles-ci étaient prévues. Ainsi ce questionnaire devient un outil valable pour la planification de pistes cyclistes pour les municipalités.

Chaque Conseil municipal pourra ainsi évaluer, à l'aide d'ingénieurs avisés sur le sujet, le potentiel d'usagers pour les pistes cyclistes. La demande générale semble grandir, mais il est évident que les caractéristiques temporelles et spatiales sont différentes dans chaque zone urbanisée. Il revient donc à chaque municipalité d'évaluer ses besoins et de construire, selon des standards et des techniques étudiées, les pistes nécessaires pour répondre aux besoins des usagers du bicycle.

5. QUESTIONNAIRE:

Voici feuilles ci-jointes.

6. CONCLUSION:

On retrouve cet amour du cyclisme d'année en année, de génération en génération. Il suffit d'adopter ce moyen de locomotion pour découvrir la communion de l'être humain avec la route dont le guidon nous fait sentir la moindre dénivellation; la vie autour de soi qu'on a le temps de bien voir, de bien goûter car aucun obstacle ne nous en sépare, pas même une vitre; l'éveil de tous les sens aux parfums, à la saveur, à la couleur du temps et des saisons qui changent... Qui pourrait y résister?

La bicyclette revient et ses adeptes se font de plus en plus nombreux. Alors pourquoi ne pas l'inclure dans notre système routier?

*Nous avons la sécurité de la rue. ^{des le suri} des rues ci-haut sur-
qui ~~font un tracé~~ ^{public}
~~les journaux ont inclus le questionnaire~~
et nous obtenons un nombre ^{intéressant}
de réponses ^{venant de tous les cantons de}
~~les journaux attendent~~
impatiemment que les centres ^{des} municipaux
s'y intéressent.*