

L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 1995 ET 1996 - TOME II.

RAPPORT FINAL

Mars 1997

Présenté au ministère des Transports du Québec
et à la Société de l'assurance automobile du Québec



ÉQUIPE DE PRODUCTION

Jean-François Pronovost, directeur général

Marc Jolicoeur, coordonnateur de recherche

Diane Couture, adjointe à la direction générale

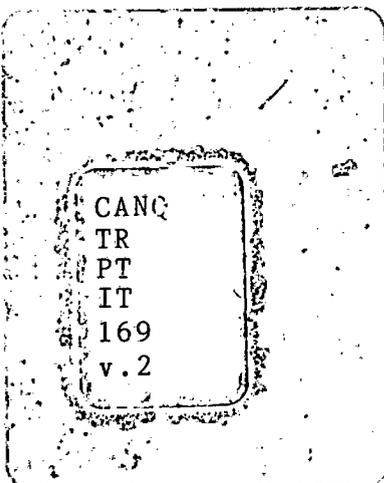
COLLABORATION

Janick Lachapelle

Geneviève Huard

Louise St-Maurice

Anik Lachance

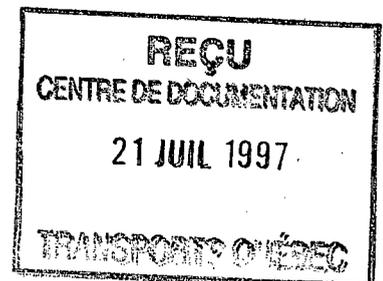


247298

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 1995 ET 1996

TOME II



CANQ
TR
PT
169
V.2

ISBN 2-550-31845-5
MONTREAL QUEBEC

Dépôt légal - 1997
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN - 2-550-31845-5

LISTE DES ANNEXES

1. Enquête Décarie et Complices, 1995
2. Enquêtes sur l'activité physique au Québec et au Canada depuis 1977
3. Comptages sur les voies cyclables en 1990, 1991, 1993, 1995 et 1996
4. Randonnées populaires d'une journée en 1994
5. Services de messageries à vélo
6. Les vols de vélos au Québec en 1994

ANNEXE 1

Enquête Décarie et Complices, 1995



**ÉTAT DE LA PRATIQUE DU VÉLO
AU QUÉBEC**

Rapport de recherche final présenté à

Jean-François Pronovost
et Marc Jolicoeur

Vélo Québec

Décembre 1995
Dossier #96-0022

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE ET OBJECTIFS	4
MÉTHODOLOGIE	6
FAITS SAILLANTS	10
NOTES GÉNÉRALES	13
RÉSULTATS	
1. Incidence des cyclistes parmi la population québécoise	14
2. Bilan du parc d'équipements	
2.1 Incidence des propriétaires de vélos	18
2.2 Nombre de vélos par ménage	19
2.3 Âge du parc de vélos	20
2.4 Diffusion d'équipements de sécurité	22
2.5 Diffusion d'accessoires spécialisés	24
3. Habitudes cyclistes des Québécois	
3.1 Type de pratique (moyen de transport/promenade)	26
3.2 Fréquence de pratique	28
3.3 Moment de la pratique	
a) Journée (% après le coucher du soleil)	29
b) Semaine (% semaine / % fin de semaine)	31
c) Mois de l'année	33
3.4 Déplacements par voie de circulation	37
3.5 Déplacements par type de pratique (utilitaire/loisirs)	46
3.6 Pratique du cyclotourisme	49
3.7 Cocktail transport	50
4. Perceptions générales quant à la pratique du vélo	
4.1 Évolution perçue de la pratique depuis 5 ans	54
4.2 Incitatifs et freins à la pratique du vélo	58
4.3 Degré d'accord avec une série d'énoncés	61

TABLE DES MATIÈRES

5.	Perceptions à l'égard des mesures de sécurité à vélo	
5.1	Port du casque de vélo	65
5.2	Efficacité perçue de différentes mesures de sécurité	69
5.3	Degré de favorabilité quant au port obligatoire du casque	71
5.4	Risques perçus d'accidents cyclistes	73
5.5	Exposition passée à des situations d'accidents cyclistes	76
6.	Route verte	
6.1	Notoriété de la Route verte	77
6.2	Taux de favorabilité au projet de la Route verte	78
6.3	Perceptions quant au projet de la Route verte	79
6.4	Participation au financement de pistes cyclables	81
	ANNEXE 1 - Projections des résultats à l'échelle du Québec	83
	ANNEXE 2 - Vitesse moyenne des cyclistes (Source: Vélo Québec)	84
	ANNEXE 3 - Kilométrage - voies de circulation (Source: MTQ)	90
	QUESTIONNAIRE	91

CONTEXTE &
OBJECTIFS

CONTEXTE

Dans le but d'approfondir ses connaissances quant aux habitudes cyclistes des Québécois, Vélo Québec mandatait la firme Descarie & complices afin de réaliser un sondage quantitatif à l'échelle de la province. L'étude fait partie d'un mandat de recherche qui lui a été confié par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ). Cette démarche est le point de départ de l'étude de l'évolution de la pratique du vélo au Québec, après l'adoption de la *politique sur le vélo* du MTQ et de la SAAQ en mai 1995.

Le présent rapport comporte six grands volets. Les deux premiers présentent le profil des cyclistes québécois et du parc d'équipements. Comme nous l'avons déjà mentionné, les habitudes cyclistes font partie du coeur même du mandat, cette troisième section comportant entre autres une analyse approfondie des déplacements effectués par type de voie de circulation et par type de pratique (utilitaire et loisirs). Les perceptions générales quant à la pratique du vélo ont également été couvertes, de même que les impressions quant aux mesures de sécurité (chapitres 4 et 5). La dernière partie du rapport porte sur la Route verte, un projet que le gouvernement du Québec intègre à son Plan d'action jeunesse, et dont Vélo Québec est le maître d'oeuvre. Ce projet vise à développer une voie cyclable de 2,400 kilomètres qui reliera les différentes régions du Québec.

Les prochaines pages de ce document présentent donc les objectifs du mandat, la méthodologie préconisée et les résultats de recherche.

OBJECTIFS DE RECHERCHE

Le principal objectif de ce projet de recherche consiste à dresser le portrait de la pratique du vélo au Québec. Plus spécifiquement, notre mandat visait à recueillir les informations suivantes:

- l'incidence des cyclistes parmi la population québécoise et leur profil socio-démographique;
- l'incidence de propriétaires de vélos et le nombre de vélos par ménage;
- l'âge du parc de vélos;
- la diffusion d'équipements de sécurité et d'accessoires spécialisés;
- la fréquence de pratique du vélo;
- le moment de la pratique (moment de la journée, de la semaine, de l'année);
- les déplacements par voie de circulation et par type de pratique;
- la pratique du cyclotourisme;
- l'évolution perçue de la pratique depuis 5 ans;
- les incitatifs et les freins à la pratique du vélo;
- le port du casque du vélo et le degré de favorabilité au port obligatoire;
- l'efficacité perçue de différentes mesures de sécurité;
- les risques perçus d'accidents cyclistes et l'exposition passée à des situations d'accidents cyclistes;
- la notoriété et le taux de favorabilité face au concept de la Route verte.

MÉTHODOLOGIE

MÉTHODOLOGIE

Afin d'atteindre les objectifs décrits précédemment, nous avons réalisé un sondage téléphonique auprès d'un échantillon représentatif de 1502 adultes québécois âgés entre 18 et 74 ans. La marge d'erreur statistique maximale appliquée à un échantillon de cette taille se situe à 2,53%, selon un intervalle de confiance de 95%.

Le choix du groupe-cible se justifie ainsi:

- *Pour la borne inférieure*, nous avons couvert les habitudes des enfants de 6 à 17 ans en interrogeant les parents (au lieu de s'adresser directement aux enfants). Ce choix est justifié par la difficulté de rejoindre les jeunes au téléphone, et par souci d'obtenir une information valide quant à leurs habitudes en matière de sécurité.
- Au lieu de limiter notre sondage à 65 ans, nous avons établi la *borne maximale* à 74 ans, car nous croyons que la pratique du vélo s'accroîtra chez le segment des 65 à 74 ans. Non seulement cette tranche est-elle appelée à se développer dans le futur (phénomène du vieillissement de la population), mais elle aura aussi tendance à devenir plus active physiquement.

a) Échantillonnage

Le cadre échantillonnal initial a été constitué à partir des annuaires téléphoniques des seize (16) régions administratives du Québec. Les numéros de téléphone utilisés pour cette étude ont été générés à l'aide d'un logiciel modifiant aléatoirement les deux derniers chiffres afin d'inclure les numéros confidentiels et récents, non publiés dans les annuaires téléphoniques.

b) Sélection du répondant

Afin d'être éligibles à notre étude, les répondants devaient être âgés entre 18 et 74 ans. La sélection du répondant à l'intérieur de chaque ménage a été effectuée à l'aide de la méthode de la date d'anniversaire (en demandant à parler à la personne du ménage dont la date d'anniversaire était la plus près de la date de l'entrevue).

MÉTHODOLOGIE

c) Taux de réponse

Sur un total de 2319 numéros de téléphone valides dans l'échantillon, le taux de réponse se situe à 64,8%, nous permettant ainsi d'attester une bonne performance générale de la cueillette des données. Notons que jusqu'à neuf (9) rappels ont été effectués afin de rejoindre un répondant désigné au hasard. Cette procédure permet d'éviter un certain biais échantillonnal en ne rejoignant que les personnes ayant un rythme de vie moins actif et une plus grande disponibilité. Voici le détail du bilan des appels, établi selon les normes de l'AIRMS.

Bilan des appels	
Numéros générés	4000
Numéros non-valides	1495
<i>Hors service</i>	1159
<i>Non résidentiels</i>	336
Numéros hors échantillon	186
<i>Problèmes de langue</i>	45
<i>Âge/maladie</i>	51
<i>Duplicata</i>	4
<i>Hors quota/quota atteint</i>	86
Numéros de l'échantillon	2319
<i>Pas de réponse</i>	268
<i>Absences prolongées</i>	68
<i>Questionnaires incomplets</i>	8
<i>Refus</i>	473
<i>Entrevues complétées</i>	1502
Taux de participation	64,8%

MÉTHODOLOGIE

d) Cueillette des données

Les entrevues ont été réalisées du 29 septembre au 9 octobre 1995 à partir d'un central téléphonique informatisé de Montréal. Les répondants ont été appelés entre 16h00 à 21h30 les jours de semaine et entre 10h00 à 20h00 la fin de semaine. Une équipe de 15 interviewers bilingues a été affectée au projet, sous la responsabilité d'un directeur de cueillette. Une part de 10% des entrevues ont été validées par écoute avec un superviseur d'équipe.

e) Questionnaire

Un prétest du questionnaire a été réalisé auprès de 20 répondants (10 francophones et 10 anglophones). Cette étape a eu lieu avant le début de la cueillette des données, afin de s'assurer de la logique de la structure du questionnaire et de la bonne compréhension des variables mesurées.

Le questionnaire, de type structuré non-déguisé, comprenait au total 110 variables. La durée moyenne de chaque questionnaire, telle qu'enregistrée par le système d'entrevues assistées par ordinateur, se situait à 14 minutes. Une copie du questionnaire se trouve en annexe du rapport.

f) Traitement des données

Les données ont été traitées au moyen du logiciel informatique SPSS-PC, qui fournit les tableaux et les analyses statistiques nécessaires à la rédaction du rapport de recherche. Afin de refléter dans l'échantillon la représentation réelle des répondants selon le sexe et l'âge, nous avons pondéré la banque de données selon ces deux variables.

MÉTHODOLOGIE

g) Profil de l'échantillon

Le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques de notre échantillon, composé au total de 1502 répondants à l'échelle du Québec.

	n=1502	P.Q.*		n=1502	P.Q.*
Région			Langue parlée maison		
Montréal (RMR)	44,3%	45,3%	Français	85%	82%
Québec (RMR)	10,1%	9,4%	Anglais/autres	15%	18%
Monterégie	7,3%	11,0%	Scolarité complétée		
Mauricie/B-F	6,8%	6,8%	Aucune/primaire	12%	n/d
Outaouais	4,6%	4,1%	Secondaire	43%	
Estrie	4,5%	3,9%	Collégial	22%	
Saguenay/L-S-J	3,9%	4,2%	Université	23%	
Chaudière-Appal.	3,8%	1,1%	Revenu ménage		
Bas St-Laurent	3,1%	3,0%	Moins de 15 000\$	14%	n/d
Laurentides	3,1%	2,5%	15 000\$ à 24 999\$	18%	
Lanaudière	2,5%	3,0%	25 000\$ à 44 999\$	25%	
Abitibi-Témiscam.	2,1%	2,2%	45 000\$ à 69 999\$	18%	
Côte-Nord	1,9%	1,5%	70 000\$ à 99 999\$	6%	
Gaspésie/Îles Mad.	1,6%	1,5%	100 000\$ et plus	3%	
Nord-du-Québec	0,4%	0,5%	Refus	16%	
Sexe			<i>Moyenne estimée</i>	38 900\$	44 190\$
Homme	49%	49%	Enfant(s) ms 18 ans à la maison	37%	n/d
Femme	51%	51%	# personnes par ménage	2,7	2,6
Âge					
18-24 ans	13%	13%			
25-34 ans	25%	25%			
35-44 ans	23%	23%			
45-54 ans	16%	16%			
55-64 ans	13%	13%			
65-74 ans	10%	10%			
<i>Moyenne estimée</i>	41,8	41,8			

* Statistique Canada, Province de Québec, Recensement de 1991

FAITS SAILLANTS

FAITS SAILLANTS

Les prochaines pages présentent les faits saillants du sondage provincial sur l'état de la pratique du vélo. L'étude a été réalisée auprès d'un échantillon représentatif d'adultes québécois âgés entre 18 et 74 ans.

Incidence des cyclistes dans la population

- 53% des Québécois ont fait du vélo cette année. Projeté à l'ensemble de la population québécoise, le nombre de cyclistes âgés entre 18 et 74 ans se situe à 2,6 millions.
- La pratique cycliste atteint un sommet chez les 18 à 24 ans, et décroît à mesure que l'âge des répondants augmente.

Bilan du parc d'équipements

- 62% des Québécois sont propriétaires d'au moins un vélo (ou près de 3,1 millions d'adultes âgés entre 18 et 74 ans à l'échelle de la province).
- Le nombre de vélos par ménage se situe à 2,0 en moyenne, ce qui représente au total 4,9 millions de vélos à l'échelle de la province.
- Les vélos québécois sont âgés de 4,8 ans en moyenne.

Habitudes cyclistes des Québécois

- La grande majorité des cyclistes québécois (79%) font du vélo uniquement pour la promenade. Les gens qui utilisent leur vélo comme principal moyen de transport représentent 8% de la population cycliste québécoise, soit près de 200,000 personnes.
- Au cours de la dernière saison (s'étendant du mois de mai à septembre 1995), 73% des cyclistes ont pratiqué le vélo au moins une fois par semaine. Ceci représenterait au total 1,7 millions de personnes à l'échelle de la province.
- 28% des cyclistes font du vélo après le coucher du soleil.

FAITS SAILLANTS

- En moyenne, sur 10 occasions de pratique, les cyclistes font du vélo 5,1 fois les jours de semaine et 4,9 fois la fin de semaine.
- Parmi la population cycliste, 5% fait du vélo de décembre à mars. Le taux de pratique grimpe à 42% en avril, pour atteindre 100% pour la période allant de mai à septembre. La pratique retombe ensuite à 55% en octobre.
- Les cyclistes Québécois ont parcouru près de 60 000 kilomètres par semaine au cours de la période allant de mai à septembre 1995.
- Les Québécois fréquentent surtout les pistes cyclables, de même que les rues et routes rurales à faible circulation automobile (respectivement 28%, 27% et 23% du kilométrage total).
- La part du kilométrage effectuée sur les voies à faible circulation automobile se situe à près de 90%, ce qui démontre que les cyclistes préfèrent circuler là où il y a le moins d'automobiles.
- 6% des cyclistes québécois ont fait du cyclotourisme au cours de la dernière saison. Projeté à l'ensemble de la population, ceci représente près de 150,000 Québécois âgés entre 18 et 74 ans.

Perceptions générales quant à la pratique du vélo

- 43% des cyclistes québécois estiment faire du vélo plus souvent qu'il y a cinq ans et 42% ont l'impression de parcourir de plus grandes distances.
- Les deux principales raisons qui encouragent les gens à faire du vélo sont le plaisir et le conditionnement physique (97% chacun). En comparaison, le côté économique de la pratique est deux fois moins important que le plaisir ou le bien-être qu'elle procure.
- La température est sans contredit le principal obstacle perçu à la pratique du vélo (86%).

FAITS SAILLANTS

Perceptions à l'égard des mesures de sécurité

- Le taux de port du casque de vélo se situe à 36%.
- Aux yeux de l'ensemble de la population québécoise, la mise sur pied d'un réseau de pistes cyclables est une mesure de sécurité presque aussi efficace que le port du casque de vélo afin d'assurer la sécurité des cyclistes.
- Le taux de favorabilité quant au port obligatoire du casque de vélo se situe à 78% pour l'ensemble de la population québécoise.
- 76% de la population considère que les probabilités de se blesser dans un accident en vélo sont "très" ou "assez" importantes. Ce facteur n'est toutefois pas considéré comme un obstacle important à la pratique du vélo (ne représentant qu'un frein que pour 36% des cyclistes).

Route verte

- 32% de la population québécoise a déjà entendu parler de la Route verte (mesure assistée), ce chiffre ne variant pas selon le statut cycliste ou non-cycliste des répondants.
- De façon générale, les Québécois sont très réceptifs au concept de la Route verte (94% étant "très" ou "assez" favorables à l'idée), et comme on pouvait s'y attendre, les cyclistes démontrent un enthousiasme encore plus marqué à l'égard du projet.

NOTES GÉNÉRALES

NOTES GÉNÉRALES

Projections

Les résultats du rapport sont présentés sous forme de pourcentages. Nous avons sélectionné quelques variables pour lesquelles il s'avérait intéressant d'établir des projections chiffrées sur l'ensemble de la population québécoise. Les résultats de ces projections sont présentés à l'annexe 1 du présent document.

Voici le détail des variables que nous avons retenues pour l'exercice:

- l'incidence des cyclistes;
- le nombre de vélos par ménage;
- le nombre de vélos de l'année dans le parc d'équipements;
- le type de pratique (promenade ou moyen de transport);
- la pratique hebdomadaire du vélo;
- le taux de pratique par mois;
- le nombre total de déplacements à vélo;
- le kilométrage total effectué;
- l'incidence de la pratique du cyclotourisme.

Différences statistiquement significatives

Les différences entre les sous-groupes de l'échantillon ont été pointées tout au long du rapport, et ce, pour les variables où les variations se sont avérées statistiquement significatives.

RÉSULTATS

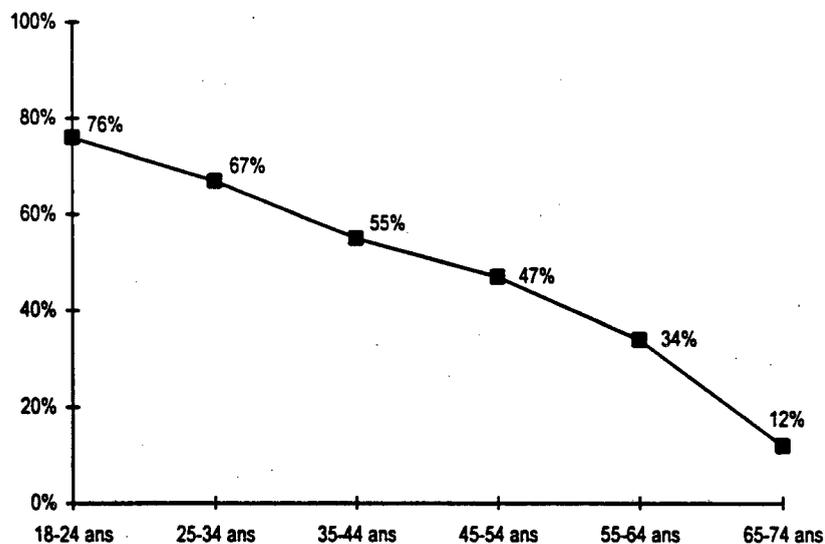
RÉSULTATS

1. INCIDENCE DES CYCLISTES PARMIS LA POPULATION

Au total, 86% des Québécois affirment avoir déjà fait du vélo dans leur vie. De ce nombre, 61% disent en avoir fait au moins une fois au cours des 12 derniers mois. Rapporté à l'ensemble de la population québécoise, l'incidence des cyclistes (définie comme étant la part des répondants ayant fait du vélo au moins une fois au cours des 12 derniers mois) se situe à 53%. Autrement dit, c'est donc plus d'un Québécois sur deux qui a fait du vélo cette année.

Comme le démontre le graphique ci-dessous, la pratique cycliste atteint un sommet chez les 18 à 24 ans, et décroît à mesure que l'âge augmente. En excluant toutefois de l'échantillon les répondants âgés de 55 ans et plus, 60% des Québécois ont fait du vélo au cours de la dernière année.

Incidence des cyclistes parmi la population québécoise
par tranche d'âge



RÉSULTATS

Les hommes sont plus nombreux que les femmes à s'adonner au vélo. Nous enregistrons d'ailleurs ce même phénomène en ce qui a trait à différentes activités sportives. La pratique est également plus répandue chez les francophones, de même que chez les gens plus scolarisés et fortunés. La présence d'enfants de moins de 18 ans dans le ménage a également tendance à faire augmenter l'incidence des cyclistes.

Incidence des cyclistes

MOYENNE 53%

Sexe

Homme 59%
Femme 47%

Région

Montréal 51%
Québec 54%
Autres 52%

Langue

Français 55%
Anglais/autres 37%

Scolarité complétée

Aucune/primaire/sec. 44%
Collégial 67%
Université 60%

Revenu du ménage

Moins de 45 000\$ 49%
45 000\$ et plus 65%

Enfant(s) à la maison

Oui 60%
Non 48%

RÉSULTATS

Profil des cyclistes québécois

Dans le but d'approfondir nos connaissances quant aux différentes caractéristiques des cyclistes québécois, nous avons isolé un groupe distinct comprenant les 788 personnes (ou 53% de l'échantillon) affirmant avoir fait du vélo au cours des 12 derniers mois, et nous avons comparé leur profil à celui de la population québécoise (en l'occurrence l'ensemble de l'échantillon). L'indice résultant de cette opération (cyclistes ÷ population) représente le degré de développement de la pratique du vélo à l'intérieur de chacun des segments, comparativement à la moyenne québécoise. À titre d'exemple, un indice de 150 signifie que l'on retrouve 50% de plus de cyclistes dans le segment en question, comparativement au poids qu'il représente réellement dans la population.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, les cyclistes québécois comptent une plus grande part d'hommes, leur représentation étant d'ailleurs supérieure aux proportions réelles que l'on retrouve dans la population. En ce qui a trait à l'âge, le trois quart des cyclistes appartiennent à la tranche de 18 à 44 ans, tandis que l'on dénombre 61% de la population dans ce même segment. Les anglophones sont quant à eux sous-représentés parmi les cyclistes comparativement à leur poids dans la population, de même que les gens peu scolarisés. Notons finalement que la pratique du vélo est généralisée à l'ensemble des régions du Québec, les deux grandes régions métropolitaines étant aussi développées que l'ensemble des autres villes de la province.

RÉSULTATS

Profil des cyclistes	n=788	n=1502	Indice
Sexe			
Homme	55%	49%	112
Femme	45%	51%	88
Âge			
18-24 ans	19%	13%	146
25-34 ans	32%	25%	128
35-44 ans	24%	23%	104
45-54 ans	15%	16%	94
55-64 ans	8%	13%	62
65-74 ans	2%	10%	20
Région			
Montréal	45%	44%	102
Québec	10%	10%	100
Autres	45%	46%	98
Langue			
Français	89%	85%	105
Anglais/autres	11%	15%	73
Scolarité complétée			
Aucune/Prim./Sec.	46%	55%	84
Collégial	28%	22%	127
Université	26%	23%	113
Revenu du ménage			
Moins de 45 000\$	61%	68%	90
45 000\$ et plus	39%	32%	122
Enfant(s) ms 18 ans à la maison			
	41%	37%	111

RÉSULTATS

2. BILAN DU PARC D'ÉQUIPEMENTS

2.1 Incidence des propriétaires de vélo dans la population

La part des propriétaires de vélos dans la population est plus importante que l'incidence des cyclistes enregistrée au Québec (62% de propriétaires contre 53% de cyclistes). C'est donc dire que seulement 9% des détenteurs de bicyclettes n'ont pas fait de vélo au cours des 12 derniers mois. Les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des variations sont identiques à ceux de la mesure de l'incidence des cyclistes dans la population.

Supérieur chez ...		Comparativement à ...	
Sexe			
Hommes	66%	Femmes	58%
Âge			
18-24 ans	74%	45-54 ans	57%
25-34 ans	76%	55-64 ans	47%
35-44 ans	69%	65-74 ans	21%
Langue parlée maison			
Français	64%	Anglais	52%
		Autres	43%
Scolarité complétée			
Collégial	75%	Aucune/primaire/sec.	55%
Université	68%		
Revenu du ménage			
45 000\$ et plus	75%	Moins de 45 000\$	58%
Enfants à la maison			
Oui	70%	Non	57%

RÉSULTATS

2.2 Nombre de vélos par ménage

Au total, 79% des ménages québécois sont équipés d'au moins un vélo. L'écart enregistré entre cette donnée, et l'incidence des propriétaires de vélos (62%), est attribuable au fait qu'une personne n'ayant pas de vélo peut toutefois faire partie d'un ménage en possédant au moins un.

Comme le démontre le tableau ci-dessous, le nombre de vélos par ménage se situe à 2,0 en moyenne (dont 1,6 vélos d'adultes et 0,4 vélos d'enfants). Projeté à l'ensemble des ménages du Québec*, ceci représenterait près de 5 millions de vélos.

Vélos par ménage	
Aucun	21%
1 vélo	22%
2 vélos	25%
3 vélos	14%
4 vélos	10%
5 vélos ou plus	8%
Moyenne	2,0

Rappelons que notre échantillon est exclusivement composé d'adultes âgés entre 18 et 74 ans. Dans le but de projeter le nombre moyen de vélos par ménage à l'échelle de la province, et ce, en utilisant le même sous-groupe d'âge, nous avons posé les deux hypothèses suivantes:

- *Les ménages québécois composés exclusivement de mineurs sont inexistant.*
- *Les personnes âgées de 75 ans et plus représentant 6% de la population adulte, nous appliquons cette même incidence à l'ensemble des ménages. Statistique Canada recense 2,634,305 ménages au Québec (Catalogue #93-337). En excluant les 75 ans et plus, le nombre de ménages s'établit à 2,476,247. En multipliant cette valeur par 2,0 (nombre moyen de vélos par ménage), nous obtenons un total de 4,952,494 vélos au Québec.*

RÉSULTATS

NOTE RELATIVE AUX SECTIONS 2.3, 2.4 ET 2.5

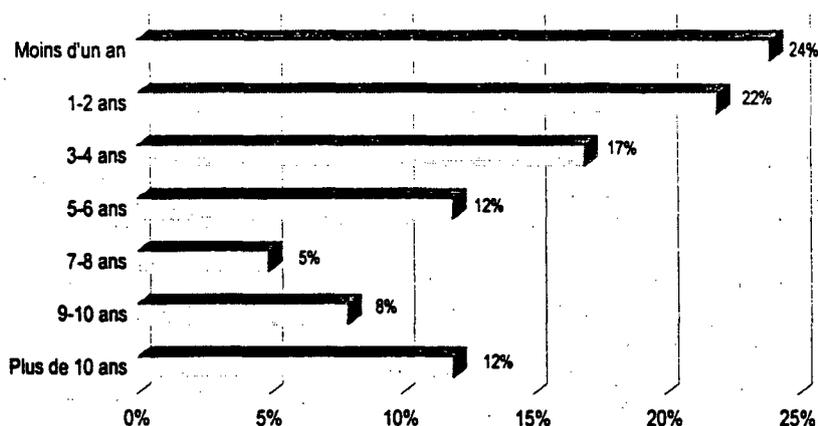
Les questions traitées dans ces sections du rapport ont été posées aux répondants qui affirmaient posséder personnellement un vélo (62% de l'échantillon ou 931 répondants). Si la personne en possédait plus d'un, nous lui demandions de référer à celui qu'elle utilisait le plus souvent.

2.3 Âge du parc de vélos

Les nouveaux achats (moins d'un an) représentent le quart du parc de vélos québécois, cette donnée nous apparaissant comme étant nettement sur-évaluée. À l'opposé, plus de 10% des cyclistes possèdent leur vélo depuis au moins 10 ans.

La moyenne d'âge du parc de vélos se situe à 4,8 ans, l'ancienneté variant selon l'âge du répondant, la provenance, la langue parlée le plus souvent à la maison et le revenu annuel du ménage avant impôts. Le détail est présenté à la page suivante.

Âge du parc de vélos



RÉSULTATS

Voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels la moyenne d'âge du vélo a tendance à être plus élevée.

Supérieur chez ...		Comparativement à ...	
Âge			
45-54 ans	6,3 ans	18-24 ans	2,5 ans
55-64 ans	6,6 ans	25-34 ans	4,5 ans
		35-44 ans	5,1 ans
Provenance			
Montréal	5,0 ans	Québec	4,0 ans
Langue parlée maison			
Anglais	5,9 ans	Français	4,6 ans
		Autres	4,2 ans
Revenu du ménage			
45 000\$ et plus	5,4 ans	Moins de 45 000\$	4,4 ans

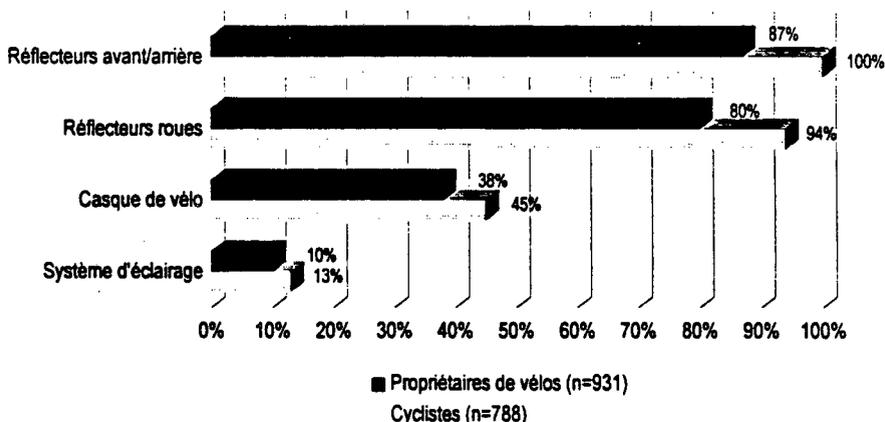
RÉSULTATS

Les deux prochaines sections présentent le taux de diffusion d'équipements spécialisés auprès des propriétaires de vélos. Il s'agit d'une mesure dite "déclarée" (où l'on se fie aux réponses des personnes interrogées) et non d'une observation directe auprès de la cible.

2.4 Diffusion d'équipements de sécurité

La présence de réflecteurs, que ce soit dans les rayons des roues ou à l'avant/arrière du vélo est assez répandue puisque au moins 80% des bicyclettes en sont munies. Notons que ces équipements sont d'ailleurs très souvent fournis lors de l'achat d'un vélo. Le système d'éclairage pour la conduite de nuit enregistre quant à lui un taux de diffusion plutôt marginal (10%). À cet effet, nous verrons plus loin que la pratique du vélo après le coucher du soleil ne représente pas une part importante des déplacements cyclistes. Pour ce qui est du casque de vélo, 38% des propriétaires de vélo affirment en posséder un (ce chiffre grimpe à 45% parmi la population cycliste). Il s'avère intéressant de souligner que l'incidence ne varie pas selon le sexe et l'âge des répondants, mais plutôt en fonction de la langue, du revenu, de la scolarité et de la présence d'enfants à la maison.

Diffusion d'équipements de sécurité



RÉSULTATS

Notons que pour les quatre équipements de sécurité mesurés, aucun n'enregistre de différences significatives selon l'âge du vélo, à l'exception du système d'éclairage, que l'on retrouve davantage parmi les vélos les plus récents, soit de moins de 5 ans (13% contre 7% chez les vélos plus anciens). Le tableau ci-dessous présente les sous-groupes pour lesquels nous enregistrons des variations, la base utilisée étant celle des propriétaires de vélos.

Équipement	Sur-développé chez		Comparativement à ...	
<i>Réfecteurs rayons</i> (80%)	Femmes	83%	Hommes	76%
	Francophones	81%	Anglophones	59%
<i>Casque de vélo</i> (38%)	Anglophones	45%	Francophones	36%
	Diplômés universitaires	46%	Moins scolarisés	35%
	45 000\$ et plus	42%	Moins de 45 000\$	34%
	Enfants à la maison	43%	Pas d'enfants maison	34%

RÉSULTATS

2.5 Diffusion d'accessoires spécialisés

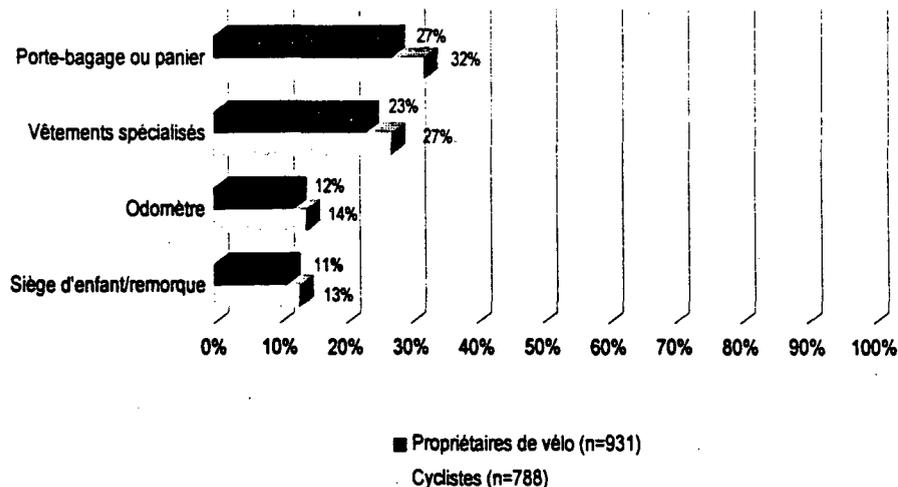
Le porte-bagage/panier est l'item le plus populaire, avec le quart des propriétaires de vélos en étant équipé. Aucune différence n'a été enregistrée selon les sous-groupes, à l'exception du fait que cette incidence a tendance à croître légèrement avec l'âge des répondants.

Un écart de quatre points est ensuite enregistré avec les vêtements spécialisés, pour lesquels on observe des résultats supérieurs chez les hommes et le segment le plus jeune de notre échantillon.

Le taux de diffusion de l'odomètre est deux fois plus important chez les hommes que chez les femmes, et a tendance à croître avec le revenu des répondants.

Le faible résultat enregistré pour le siège d'enfant ou la remorque est trompeur puisqu'en fait, 79% des propriétaires de vélos ayant des enfants de 0 à 6 ans en possèdent un.

Diffusion d'accessoires spécialisés



RÉSULTATS

Le tableau ci-dessous présente les différences significatives entre sous-groupes enregistrées pour chacun des quatre accessoires spécialisés que nous avons mesurés (notons que la base utilisée est celle des propriétaires de vélos).

Accessoires		Sur-développé chez....		Comparativement ...	
<i>Porte-bagage</i>	27%	45-74 ans	32%	18-44 ans	25%
<i>Vêt. spécialisés</i>	23%	Hommes	26%	Femmes	19%
		18-24 ans	31%	25-74 ans	21%
<i>Odomètre</i>	12%	Hommes	16%	Femmes	8%
		45 000\$ et plus	16%	Moins 45 000\$	10%
<i>Siège enfant/ remorque</i>	11%	Parents d'enfants 0-6 ans	79%		

RÉSULTATS

3. HABITUDES CYCLISTES DES QUÉBÉCOIS

Les questions de la section 3 du rapport ont été posées exclusivement aux répondants qui affirmaient personnellement posséder un vélo, et en avoir fait au cours des 12 derniers mois (48% de l'échantillon total ou 721 personnes). Les habitudes cyclistes ont été mesurées pour la période allant du mois de mai à septembre 1995.

3.1 Type de pratique

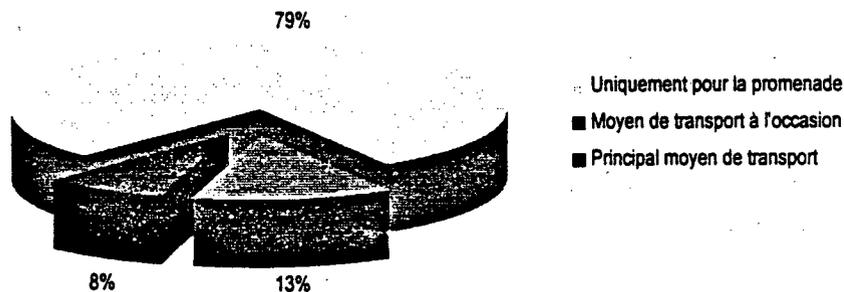
Le type de pratique a fait l'objet de deux mesures bien distinctes. La première, dite "attitudinale" impliquait une auto-classification des cyclistes qui devaient choisir, parmi trois situations, celle qui décrivait le mieux leur pratique (promenade uniquement, moyen de transport à l'occasion et principal moyen de transport). La seconde, dite "comportementale" incluait quant à elle la notion de déplacements. Nous demandions aux cyclistes d'indiquer le nombre de trajets effectués à vélo à titre utilitaire et pour les loisirs. Les résultats de cette dernière mesure sont présentés à la section 3.5 du rapport.

Près de 80% des cyclistes québécois pratiquent le vélo uniquement pour la promenade, cette tendance étant plus marquée chez les gens en région. Le fait que les distances à parcourir y soient plus grandes ne favorise en effet pas l'utilisation du vélo comme moyen de transport. Nous avons également remarqué que la pratique exclusive de type "promenade" croît significativement avec l'âge des répondants, atteignant même plus de 90% chez les cyclistes âgés de 55 ans et plus. De plus, les francophones s'adonnent davantage à ce type de pratique que les anglophones, de même que les gens ayant un revenu plus élevé que la moyenne provinciale.

RÉSULTATS

Les gens qui utilisent leur vélo comme principal moyen de transport représentent 8% des cyclistes, leur incidence étant deux fois plus élevée parmi les 18-24 ans. En combinant le pourcentage des gens qui utilisent à l'occasion leur bicyclette à titre utilitaire, le vélo constituerait un moyen de transport pour 21% de la population cycliste québécoise.

Type de pratique



Pour chacun des types de pratique, voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des différences significatives.

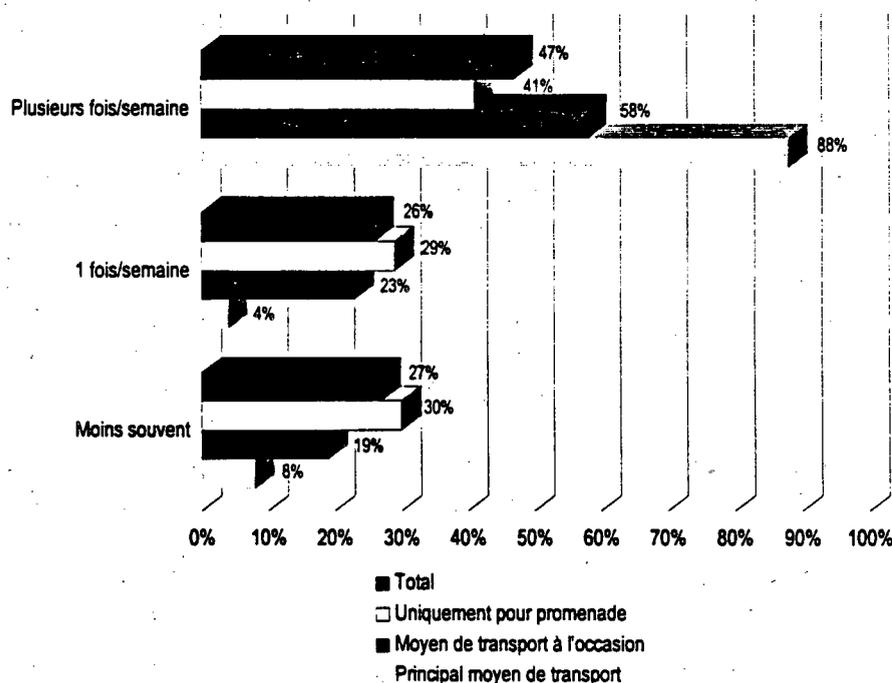
Type pratique		Sur-développé chez....		Comparativement ...	
Uniquement promenade	79%	Régions du Qc	85%	Montréal & Qc	74%
		35-74 ans	86%	18-34 ans	72%
		Francophones	80%	Anglophones	64%
		45 000\$ et plus	86%	Moins 45 000\$	73%
Moyen transport à l'occasion	13%	18-24 ans	25%	25-74 ans	7%
		Anglophones	23%	Francophones	12%
Principal moyen transport	8%	Montréal	12%	Qc et régions	6%
		18-24 ans	17%	25-74 ans	7%

RÉSULTATS

3.2 Fréquence de pratique

De mai à septembre, 73% des cyclistes s'adonnent au vélo de façon régulière, c'est-à-dire au moins une fois par semaine. Rapporté sur l'ensemble de l'échantillon, c'est 36% de la population québécoise qui utilise son vélo sur une base hebdomadaire. L'analyse des différences entre sous-groupes nous permet d'établir que la pratique intensive du vélo (plusieurs fois par semaine) est significativement supérieure parmi les hommes (53% contre 39% chez les femmes). À ce chapitre, le vélo ne diffère pas des activités sportives que nous avons mesurées au fil des ans. De plus, la fréquence est directement liée au type de pratique, les cyclistes utilisant leur vélo comme principal moyen de transport étant deux fois plus nombreux à en faire au moins une fois par semaine que ceux qui s'en servent uniquement pour la promenade.

Fréquence de pratique parmi les cyclistes



RÉSULTATS

3.3 Moment de la pratique

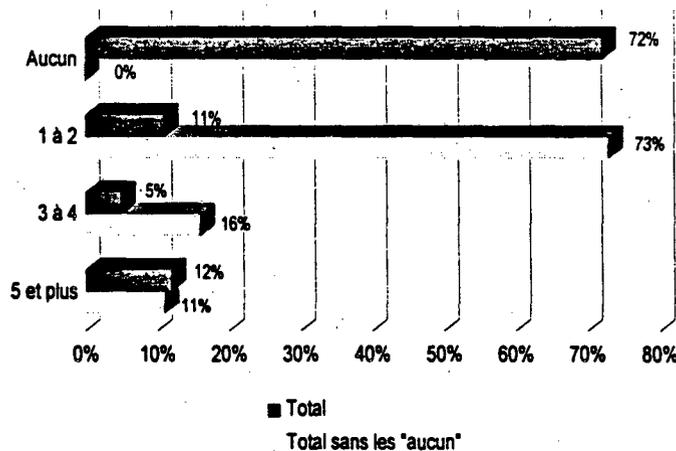
Trois horizons temporels ont été couverts dans la présente section: le moment de la journée, de la semaine, et le mois de l'année.

a) *Moment de la journée*

Afin d'établir l'importance relative de la pratique du vélo après le coucher du soleil, nous avons demandé aux répondants d'indiquer, au cours d'une semaine typique, le nombre de déplacements effectués à ce moment de la journée. Les déplacements ont été définis comme étant l'action de se rendre d'un endroit à l'autre pour un motif précis: le travail, les études, le magasinage, les loisirs et le retour à la maison.

Une part de 28% des cyclistes affirment effectuer au moins un déplacement par semaine après le coucher du soleil. Notons que ce pourcentage a tendance à varier selon l'âge du répondant, le sexe, la provenance, la langue et le revenu du ménage. Il semble également que ces sorties augmentent avec la fréquence de pratique. Le détail des différences entre sous-groupes est présenté à la page suivante.

Déplacements hebdomadaires après le coucher du soleil



RÉSULTATS

Il s'avère de plus intéressant de souligner que la pratique de nuit se situe à 39% parmi les gens qui détiennent un système d'éclairage (contre 25% chez ceux qui n'en possèdent pas). Voici les autres sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons une plus grande part de cyclistes utilisant leur vélo après le coucher du soleil.

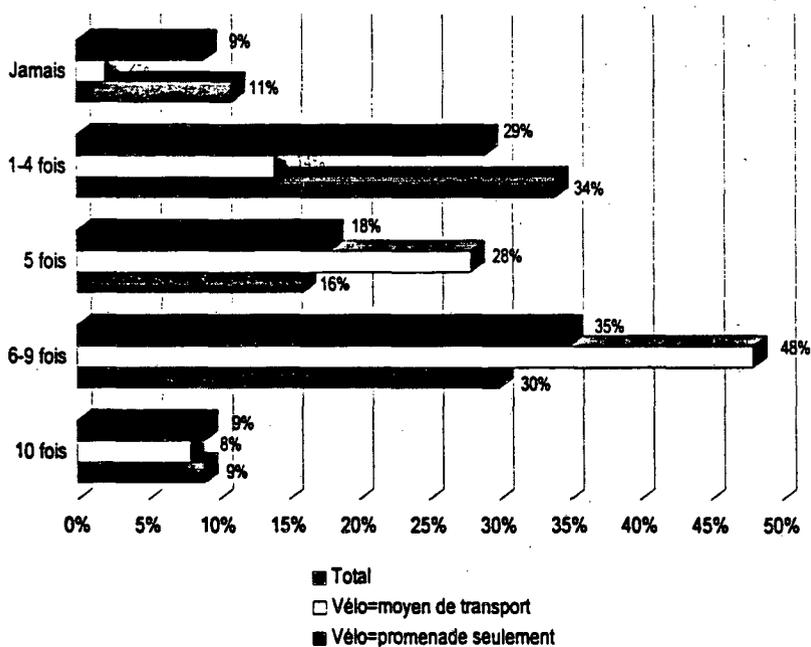
Supérieur chez ...		Comparativement à...	
Sexe			
Homme	34%	Femme	22%
Âge			
18-24 ans	45%	45-54 ans	20%
		55-64 ans	19%
Provenance			
Montréal	35%	Québec	22%
		Autres régions	23%
Langue parlée maison			
Anglais	41%	Français	27%
Autres	42%		
Revenu du ménage			
Moins de 45 000\$	33%	45 000\$ et plus	21%
Fréquence de pratique			
Plusieurs fois/semaine	39%	1 fois par semaine	21%
		Moins souvent	17%

RÉSULTATS

b) Semaine

Sur dix occasions où les cyclistes ont fait du vélo au cours de la saison 1995, nous leur avons demandé d'indiquer le nombre de fois où cette pratique était réalisée les jours de semaine et de fin de semaine. Une part de 9% des cyclistes adoptent une pratique exclusive (seulement la semaine, ou seulement la fin de semaine), et près de 20% s'adonnent au vélo autant la semaine que la fin de semaine. Comme on pouvait s'y attendre, la pratique du vélo les jours de semaine est supérieure parmi les gens qui utilisent leur vélo comme moyen de transport, comparativement aux cyclistes qui s'en servent pour la promenade seulement. En moyenne, sur 10 occasions de pratique, les cyclistes font du vélo 5,1 fois les jours de semaine, et 4,9 fois la fin de semaine.

Fréquence de pratique du lundi au vendredi
(sur 10 occasions)



RÉSULTATS

Il s'avère toutefois important de souligner que malgré le fait que la pratique du vélo soit presque également partagée entre les jours de semaine et de fin de semaine, en proportion, la part occupée par la fin de semaine est beaucoup plus importante.

En effet, la fin de semaine représente 2/7 des occasions de pratique et près de la moitié de la fréquence totale. L'indice de développement témoigne d'ailleurs de cette sur-représentation, la pratique de fin de semaine étant 69% supérieure au potentiel que représente son poids relatif, calculé sur les sept jours de la semaine.

	Moyenne sur 10	Poids 7 jours	% de la pratique	% du potentiel	Indice*
Semaine	5,1	5/7	51%	71%	72
Fin de semaine	4,9	2/7	49%	29%	169

* $Indice = \% \text{ de la pratique} \div \% \text{ du potentiel}$

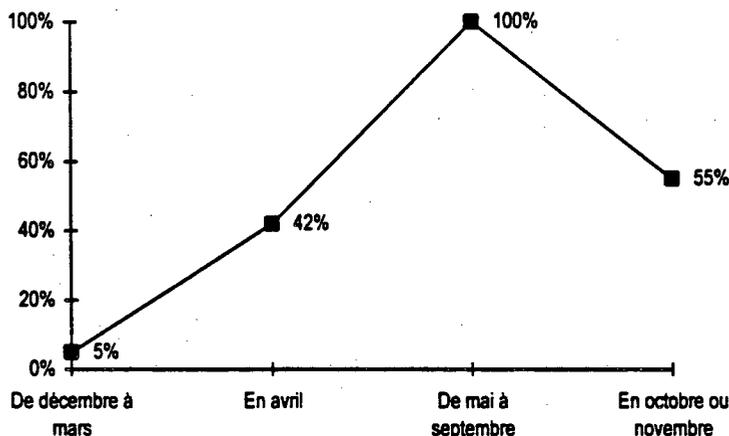
RÉSULTATS

c) Mois de l'année

La pratique du vélo de décembre à mars est plutôt marginale, mais se veut tout de même deux fois plus élevée parmi les 18 à 24 ans, et trois fois plus fréquente chez les gens qui utilisent leur vélo comme principal moyen de transport. Nous avons également remarqué que les hommes sont plus téméraires que les femmes, et que ce type de pratique a tendance à devenir moins important au fur et à mesure que le degré de scolarité et le revenu augmentent. Ces informations peuvent nous laisser croire que la pratique hivernale n'est pas faite par choix, mais plutôt par nécessité.

À l'arrivée du printemps, le taux de pratique augmente de façon significative, et ce, de façon plus prononcée à Montréal. L'écart de température avec Québec et les autres régions de la province peuvent expliquer cette différence. De plus, la pratique en avril a tendance à être supérieure chez les hommes et les anglophones, mais décroît à mesure que l'âge augmente. Après la saison estivale, 45% des répondants remettent leur vélo pour l'automne, le taux de pratique en octobre et en novembre demeurant néanmoins supérieur à celui du printemps.

Pratique du vélo par mois



RÉSULTATS

Pour chacun des mois de l'année, voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des différences significatives.

Mois de l'année		Sur-développé chez		Comparativement à ...	
<i>Décembre à mars</i>	5%	18-24 ans	10%	25-74 ans	4%
		Vélo principal M.T.	16%	Promenade seul.	3%
<i>Avril</i>	42%	Montréal	52%	Régions Qc & Qc	33%
		18-24 ans	48%	25-74 ans	40%
		Hommes	47%	Femmes	36%
		Anglophones	54%	Francophones	40%
		Vélo principal M.T.	78%	Promenade seul.	40%
<i>Octobre/novembre</i>	55%	Montréal	61%	Régions Qc & Qc	51%
		Hommes	60%	Femmes	50%
		Vélo principal M.T.	83%	Promenade seul.	52%

RÉSULTATS

NOTE RELATIVE AUX SECTIONS 3.4 ET 3.5

Le kilométrage parcouru étant une donnée difficilement mesurable de façon directe auprès des cyclistes, nous avons obtenu cette donnée par inférence, c'est-à-dire en mesurant, d'une part, le nombre de déplacements effectués à vélo, et d'autre part, la durée de chacun de ces déplacements. En introduisant la notion de vitesse à cette mesure, nous obtenons le kilométrage parcouru, selon la formule mathématique: $\text{distance} = \text{temps} \times \text{vitesse}$. Voici d'ailleurs quelques précisions quant aux variables mesurées dans cette section:

Nombre de déplacements: Nous comptons pour 1 déplacement l'action de se rendre d'un endroit à l'autre pour un motif précis: le travail, les études, le magasinage, les loisirs et le retour à la maison.

Période de référence: La période de référence utilisée dans le cadre de cette mesure s'étendait du mois de mai à septembre 1995. Dépendant de leur fréquence de pratique, les répondants devaient comptabiliser le nombre de déplacements effectués selon deux horizons de temps: au cours d'une période typique d'une semaine ou de quatre semaines. Pour faciliter l'analyse, tous les résultats ont été ramenés sur une base hebdomadaire.

Durée des déplacements: Lorsque le cycliste utilisait une voie de circulation donnée, nous lui demandions d'indiquer la durée moyenne de chacun des déplacements effectués sur cette voie (en minutes).

Vitesse: La vitesse de déplacement d'un cycliste est très variable, et peut dépendre d'un grand nombre de facteurs: le sexe, l'âge, la condition physique, le motif de déplacement (utilitaire ou promenade), l'environnement (urbain ou rural) et le type de route emprunté. Suite à une revue de la littérature existante sur le sujet et en posant certaines hypothèses (voir annexe 1), nous avons établi les vitesses moyennes suivantes pour les déplacements à vélo:

Déplacements en milieu urbain	12,0 km/h
Déplacements en milieu rural	20,0 km/h

RÉSULTATS

Les données sur les déplacements, la durée par déplacement et le kilométrage parcouru à vélo ont été analysées par l'entremise de deux statistiques descriptives: la moyenne et la médiane.

Moyenne: Par souci de présenter des résultats valides et représentatifs de l'ensemble de la population, nous avons établi une norme en ce qui a trait au calcul des moyennes et au traitement des valeurs extrêmes. Les valeurs extrêmes ont été définies comme étant les réponses les plus élevées cumulant 1% de l'échantillon. Pour le calcul de la moyenne, chacune de ces réponses a été recodée, en lui attribuant la valeur de la nouvelle variable la plus élevée, résultant de l'exclusion des données extrêmes.

Médiane: La médiane représente la valeur qui occupe la position centrale lorsque les résultats sont classés par ordre croissant. En conséquence, la moitié des valeurs de la variable mesurée est supérieure et l'autre moitié lui est inférieure.

Le kilométrage parcouru par les cyclistes a été étudié en divisant la population cible en quintiles:

Quintiles: Les quintiles partagent une série numérique en cinq parties égales, et ce, de façon croissante selon la variable mesurée. La population cycliste a donc été divisée en cinq quintiles (selon le kilométrage parcouru), représentant chacun 20% de l'échantillon. Le quintile #1 représente ainsi les 20% de cyclistes ayant parcouru le moins grand nombre de kilomètres, tandis que le quintile #5 représente les 20% de cyclistes ayant parcouru les plus grandes distances.

RÉSULTATS

3.4 Déplacements par type de voies de circulation

a) *Taux de fréquentation*

En excluant les pistes cyclables, le taux de fréquentation des six voies de circulation mesurées a tendance à décroître avec l'âge des répondants. Rappelons que ce même phénomène fut enregistré à la section 1 du rapport en ce qui a trait à la pratique générale du vélo dans la population.

Les rues à faible circulation automobile sont fréquentées chaque semaine par le trois quart des cyclistes québécois, cette tendance étant plus marquée parmi les francophones, et les gens utilisant leur vélo comme principal moyen de transport.

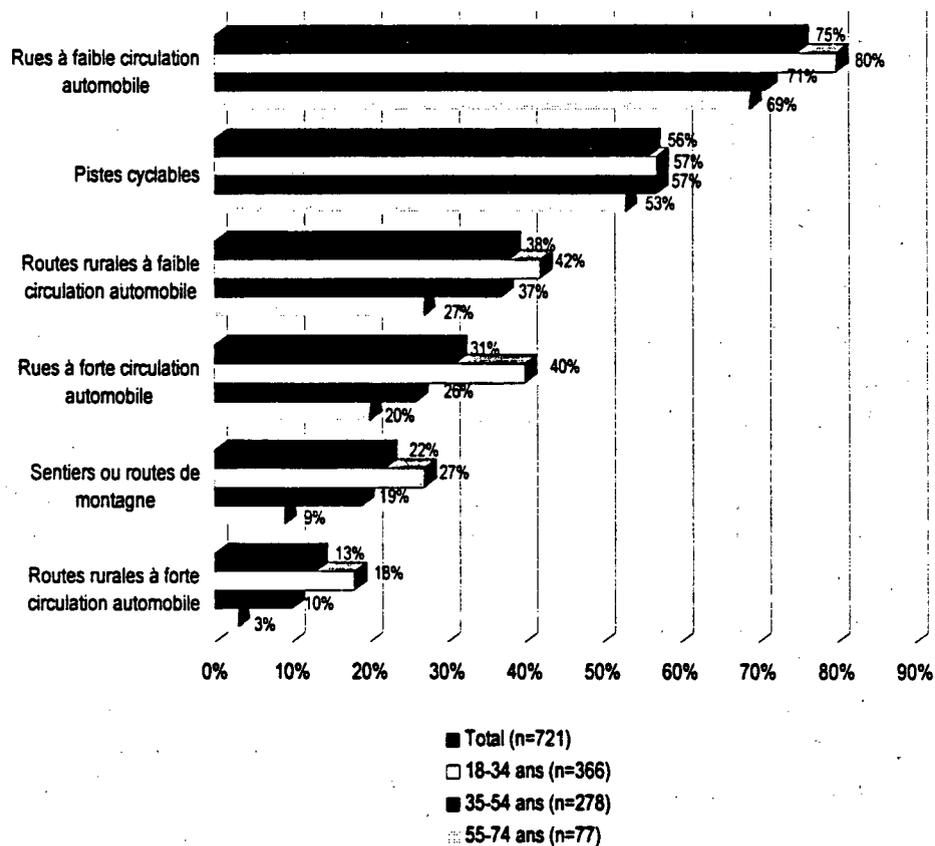
Plus de la moitié des cyclistes utilisent à chaque semaine les pistes cyclables, l'accessibilité (ou l'offre) étant probablement la plus grande limite de ces aménagements (contrairement aux rues et routes rurales qui sont disponibles pour tous). Notons que les Montréalais sont plus nombreux à les fréquenter (le réseau étant d'ailleurs plus développé dans la métropole comparativement aux autres régions de la province), de même que les anglophones, les diplômés universitaires, et les gens n'ayant pas d'enfants à la maison.

Les routes rurales à faible circulation automobile arrivent au troisième rang, avec un taux de fréquentation de presque 40% parmi les cyclistes. Notons que ce sont surtout les francophones qui y circulent, de même que les gens dont le vélo est le principal moyen de transport. Notons que la popularité de cette voie de circulation a tendance à décroître avec le niveau de scolarité des cyclistes. Il semble que les cyclistes soient plutôt craintifs quant aux voies à forte circulation automobile (que ce soit en ville ou à la campagne) puisqu'en comparaison, leur taux de fréquentation est relativement faible. Notons toutefois que les sous-groupes les plus téméraires sont les 18-34 ans, les hommes, et les cyclistes pour lesquels le vélo est le principal moyen de transport.

RÉSULTATS

Les sentiers de montagne sont fréquentés par moins du quart des cyclistes québécois, résultat qui apparaît comme étant surprenant étant donné le fait que la grande majorité des vélos vendus depuis quelques années sont des vélos de montagne. C'est donc dire que le modèle acheté n'est pas nécessairement fonction du type de pratique lui étant rattaché.

Taux de fréquentation des différentes voies de circulation par les cyclistes québécois



RÉSULTATS

Pour chacune des six voies de circulation mesurées, voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des différences significatives en ce qui a trait au taux de fréquentation.

Fréquentation		Sur-développé chez		Comparativement à ...	
<i>Rues à faible circulation auto</i>	75%	18-34 ans	80%	35-74 ans	70%
		Francophones	76%	Anglophones	64%
		Vélo principal M.T.	91%	Promenade seul.	72%
<i>Pistes cyclables</i>	56%	Montréal	68%	Régions Qc & Qc	51%
		Anglophones	73%	Francophones	55%
		Universitaires	66%	Collégial et moins	53%
		Pas d'enfants	61%	Enfants maison	50%
		Vélo plus.fois/sem.	61%	Moins souvent	52%
<i>Routes rurales à faible circ.auto</i>	38%	18-34 ans	41%	35-74 ans	34%
		Francophones	40%	Anglophones	20%
		Secondaire et ms	43%	Au moins collégial	33%
		Vélo principal M.T.	46%	Promenade seul.	36%
<i>Rues à forte circulation auto</i>	31%	18-34 ans	40%	35-74 ans	21%
		Hommes	36%	Femmes	24%
		Vélo plus.fois/sem.	41%	Moins souvent	21%
		Vélo principal M.T.	68%	Promenade seul.	22%
<i>Sentiers/routes de montagne</i>	22%	18-34 ans	27%	35-74 ans	16%
		Hommes	25%	Femmes	12%
<i>Routes rurales à forte circ. auto.</i>	13%	18-34 ans	18%	35-74 ans	7%

RÉSULTATS

b) *Nombre de déplacements hebdomadaires*

Comme nous l'avons vu au sujet du taux de fréquentation, les plus jeunes cyclistes (18-34 ans) effectuent davantage de déplacements, et ce, pour l'ensemble des six voies de circulation mesurées.

De plus, les rangs restent inchangés lorsque nous mesurons le nombre moyen de déplacements. C'est ainsi que les rues à faible circulation automobile se classent premières, les cyclistes effectuant en moyenne 2,6 déplacements par semaine sur ce type de voie de circulation. Lorsque nous analysons la part d'utilisateurs de ce type de voie (75% des cyclistes), la moyenne grimpe à 3,5, la médiane se situant quant à elle à 2,0 déplacements. À l'exception des sentiers ou routes de montagne, la médiane des cinq autres voies de circulation mesurées demeure la même.

La moyenne du nombre de déplacements sur les pistes cyclables se situe à 1,5 par semaine, soit le deuxième résultat le plus élevé parmi les six voies de circulation mesurées. En ne considérant toutefois que les utilisateurs (56% des cyclistes), cet aménagement cède son rang aux routes rurales à faible circulation automobile et aux rues à forte circulation qui arrivent ex aequo au deuxième rang.

Nombre de déplacements	Moyenne		Médiane	
	Total	Utilisat.	Total	Utilisat.
Rues faible circulation automobile	2,6	3,5	1,0	2,0
Pistes cyclables	1,5	2,7	0,5	2,0
Routes rurales faible circulation automobile	1,1	2,9	0,0	2,0
Rues forte circulation automobile	0,8	2,9	2,0	2,0
Sentiers ou routes de montagne	0,4	1,7	0,0	1,0
Routes rurales forte circulation automobile	0,3	2,6	0,0	2,0

RÉSULTATS

c) *Durée de chacun des déplacements*

La durée des déplacements sur l'ensemble des voies de circulation semble être un bon indicateur de l'appréciation de chacune d'entre elles.

C'est ainsi que les pistes cyclables, les voies à faible circulation automobile et les sentiers de montagne enregistrent les durées les plus longues, et représentent également les aménagements pour lesquels les cyclistes sont les moins craintifs (étant donné la faible concentration de voitures s'y retrouvant). Par opposition, les cyclistes roulent moins longtemps sur les rues et routes rurales à forte circulation automobile, qui sont plutôt empruntées à titre de voies de transit afin d'accéder à d'autres types de voies de circulation.

En considérant l'ensemble des cyclistes, les pistes cyclables enregistrent la durée moyenne la plus élevée (environ 3/4 d'heure par déplacement), tandis que parmi le segment des "utilisateurs", ce sont les sentiers ou routes de montagne qui remportent la palme (avec une moyenne supérieure à une heure trente par déplacement). Notons que la médiane parmi ce dernier sous-groupe indique exactement la même tendance.

Durée de chacun des déplacements (en minutes)	Moyenne		Médiane	
	Total	Utilisat.	Total	Utilisat.
Pistes cyclables	47,4	84,3	15,0	60,0
Rues faible circulation automobile	33,5	45,6	20,0	30,0
Sentiers ou routes de montagne	21,1	101,6	0,0	70,0
Routes rurales faible circulation automobile	19,7	53,8	0,0	40,0
Rues forte circulation automobile	8,8	31,3	0,0	20,0
Routes rurales forte circulation automobile	3,4	30,0	0,0	30,0

RÉSULTATS

d) *Kilométrage par déplacement*

Les cyclistes québécois parcourent davantage de kilomètres sur les voies où la circulation automobile est la moins dense, ce qui peut s'avérer un autre indicateur de l'appréciation des voies de circulation mesurées.

C'est ainsi que les pistes cyclables enregistrent la distance moyenne la plus importante (9,5 kilomètres par déplacement), suivies par les voies urbaines ou rurales comportant une faible circulation automobile (chacune 6 kilomètres par déplacement en moyenne). En analysant la part "d'utilisateurs", nous observons que les cyclistes parcourent de plus longues distances sur les sentiers de montagne, comparativement aux pistes cyclables (l'analyse de la médiane arrivant d'ailleurs aux mêmes conclusions).

Il s'avère intéressant d'ajouter que la distance parcourue est toujours supérieure parmi les plus jeunes cyclistes (18 à 34 ans), à l'exception des pistes cyclables pour lesquelles aucune différence n'a été enregistrée entre les sous-groupes d'âge.

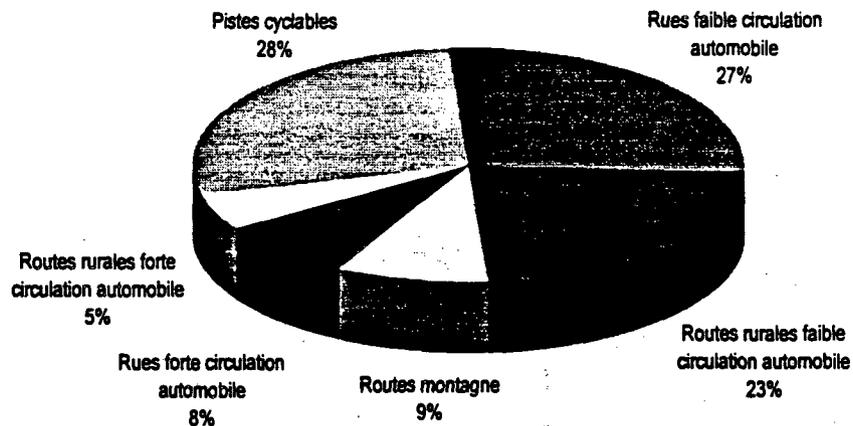
Kilométrage par déplacement	Moyenne		Médiane	
	Total	Utilisat.	Total	Utilisat.
Pistes cyclables	9,5	16,9	3,0	12,0
Rues faible circulation automobile	6,7	9,1	4,0	6,0
Routes rurales faible circulation automobile	6,6	17,9	0,0	13,3
Sentiers ou routes de montagne	4,2	20,3	0,0	14,0
Rues forte circulation automobile	1,8	6,3	0,0	4,0
Routes rurales forte circulation automobile	1,1	10,0	0,0	10,0

RÉSULTATS

Le graphique ci-dessous présente l'importance relative des six voies de circulation sur la base du kilométrage parcouru par les cyclistes québécois. Cette analyse a été rendue possible en calculant la somme des distances effectuées pour chacune des voies de circulation, et en divisant ce chiffre par le nombre total de kilomètres parcourus par les cyclistes québécois au cours d'une semaine typique, soit 59 140 kilomètres.

Trois types de voies de circulation se partagent de façon presque identique l'assiette du kilométrage québécois: les pistes cyclables et les rues et routes rurales à faible circulation automobile. La part du kilométrage occupée par les voies à faible densité automobile se situe à près de 90%, ce qui démontre l'importance de ces aménagements pour les cyclistes. Il s'avère d'ailleurs important de souligner la force des pistes cyclables qui, malgré une offre relativement faible en kilométrage, représentent en proportion une part très importante de la pratique des cyclistes.

**Part du kilométrage parcouru
par type de voies de circulation**



RÉSULTATS

Indices de développement des voies de circulation

Dans le but de comparer l'importance relative de la pratique cycliste avec le kilométrage de voies disponibles, nous avons calculé un indice de développement pour quatre types de voies de circulation.

Comme le démontre le tableau ci-dessous, l'utilisation des pistes cyclables est nettement sur-développée comparativement au kilométrage disponible, alors que les autres voies de circulation enregistrent l'inverse. Ceci vient donc encore une fois souligner la nécessité de développer davantage ces aménagements réservés pour la population cycliste.

Indices de développement	Part du km parcouru par les cyclistes ¹	Part du km disponible sur le réseau routier ²	Indice ³
Rues forte/faible circulation auto	38%	43%	88
Pistes cyclables	31%	2% ⁴	1550
Routes rurales faible circulation auto	25%	35%	71
Routes rurales forte circulation auto	6%	20%	30

¹ Les pourcentages ont été recalculés en excluant les sentiers et les routes de montagne, pour lesquels il est difficile d'évaluer le kilométrage disponible aux cyclistes

² Source: Ministère des Transports du Québec

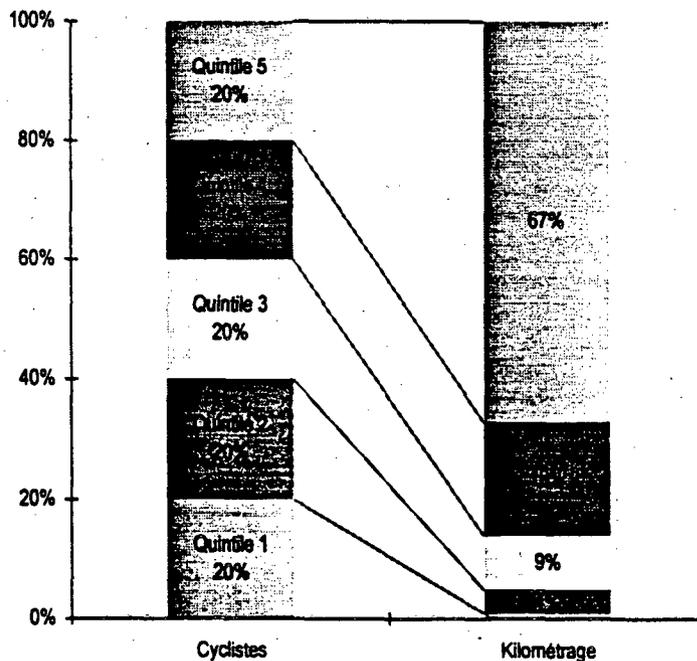
³ Indice = Part du kilométrage parcouru ÷ Part du kilométrage disponible

⁴ Source: Vélo Québec

RÉSULTATS

Une autre façon d'analyser le kilométrage parcouru est de diviser la population cycliste en quintiles. Comme le démontre le graphique ci-dessous, le quintile 5 (soit le 20% de cyclistes parcourant les plus grandes distances) effectue le deux tiers du kilométrage total parcouru par les cyclistes québécois. Nous retrouvons dans ce segment davantage de jeunes cyclistes (23% chez les 18 à 34 ans contre seulement 9% chez les 55 ans et plus), et de gens utilisant leur vélo comme principal moyen de transport (39% contre 17% chez les gens qui utilisent leur vélo uniquement pour la promenade). Les quintiles 1 et 2 comptent quant à eux un plus grand nombre de cyclistes "récréatifs", tandis que la représentation par type de pratique est très semblable chez les quintiles 3 et 4. Aucune autre différence n'a été enregistrée, à l'exception du premier quintile où l'on enregistre une plus grande part de femmes.

Quintiles sur la base du kilométrage parcouru par les cyclistes québécois



RÉSULTATS

3.5 Déplacements par type de pratique

Deux types de pratique ont été analysés dans cette section: la pratique utilitaire et récréative.

Pratique utilitaire:

Pratique selon laquelle le vélo sert de moyen de transport pour se déplacer, que ce soit par exemple pour se rendre au travail, à l'école ou pour aller magasiner.

Pratique récréative:

Pratique selon laquelle le vélo est utilisé pour les loisirs, que ce soit pour le sport ou pour se balader.

a) Taux de fréquentation

Au total, 32% des cyclistes utilisent leur vélo à titre utilitaire, cette incidence ayant tendance à décroître avec l'âge des répondants (passant de 40% chez les 18-34 ans à 27% chez les 35-54 ans et à 18% chez les 55-74 ans). La popularité de cette pratique est toutefois supérieure parmi les hommes (37%), les anglophones (46%), et les cyclistes ayant un revenu inférieur à la moyenne provinciale (39%). À l'opposé, la pratique récréative est généralisée à presque l'ensemble de la population cycliste québécoise (94%). Vu autrement, seulement 6% des cyclistes utilisent leur vélo exclusivement à titre de moyen de transport. À titre comparatif, rappelons que la mesure "attitudinale" de cette variable présentée à la section 3.1 du rapport établissait à 8% la part des cyclistes qui utilisent leur vélo comme principal moyen de transport.

RÉSULTATS

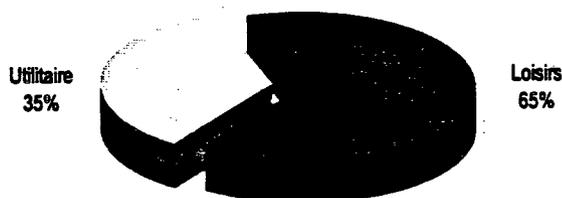
b) Nombre de déplacements

En moyenne, les cyclistes québécois effectuent près de deux déplacements par semaine à titre utilitaire, ce chiffre grimant à 5,5 auprès des gens qui effectuent au moins un déplacement "utilitaire" par semaine. Parmi ce même sous-groupe toutefois, la moitié de l'échantillon fait trois déplacements par semaine (médiane). Notons finalement que l'ensemble des cyclistes réalisent hebdomadairement 3,2 déplacements en moyenne à des fins de loisirs.

Nbre déplacements	Moyenne		Médiane	
	Total	Utilisat.	Total	Utilisat.
Pratique utilitaire	1,8	5,5	0,0	3,0
Pratique pour loisirs	3,2	3,4	2,0	2,0

Comme le démontre le graphique ci-dessous, la pratique reliée aux loisirs représente 65% de l'ensemble des déplacements effectués par les cyclistes québécois au cours de la saison 1995.

Part des déplacements effectués par type de pratique



RÉSULTATS

c) *Durée des déplacements*

Lors d'une randonnée de type utilitaire, l'ensemble des cyclistes roulent en moyenne une 1/2 heure par déplacement, ce chiffre ne variant presque pas lorsque nous isolons la part "d'utilisateurs". Chez les deux cibles, la médiane se situe d'ailleurs à 20 minutes. Les déplacements effectués pour les loisirs durent en moyenne au moins deux fois plus longtemps, cette constatation étant enregistrée chez les deux sous-groupes à l'étude. Notons que la moitié de notre échantillon effectue des déplacements d'une heure par randonnée, soit une durée trois fois plus importante que celle enregistrée pour les sorties de type utilitaires.

Durée/déplacement (en minutes)	Moyenne		Médiane	
	Total	Utilisat.	Total	Utilisat.
Pratique utilitaire	29,7	32,7	20,0	20,0
Pratique pour loisirs	68,4	71,0	60,0	60,0

RÉSULTATS

3.6 Pratique du cyclotourisme

Le cyclotourisme a été défini comme étant *une randonnée cycliste comprenant une ou plusieurs nuits à l'extérieur du foyer*. Une part de 6% des cyclistes québécois affirment en avoir fait au moins une fois au cours de la dernière saison, c'est-à-dire du mois de mai à septembre 1995. Rapporté à l'ensemble de la population, c'est 3% des Québécois qui ont pratiqué cette forme de tourisme cette année. Le tableau ci-dessous présente quelques renseignements supplémentaires quant à la pratique du cyclotourisme. Les résultats devront toutefois être interprétés avec prudence puisque la taille d'échantillon n'est que de 43 répondants.

Pratique du cyclotourisme	
Nombre de fois au cours de la saison 1995	(n=721)
Jamais	94%
1 fois	3%
2 fois	2%
3 fois	1%
Moyenne globale	0,1 fois
Moyenne sans les "jamais"	1,7 fois
Durée de chaque excursion	(n=43)
1 jour	26%
2 jours	31%
3 jours	18%
4 jours	16%
5 jours et plus	9%
Moyenne	3,2 jours
Km parcourus/jour lors de chaque excursion	(n=43)
0-10 kilomètres	21%
11-20 kilomètres	24%
21-30 kilomètres	14%
31-40 kilomètres	3%
41-50 kilomètres	18%
Plus de 50 kilomètres	20%
Moyenne	37 Km

RÉSULTATS

3.7 Cocktail transport

Dans le but de situer la pratique cycliste dans l'ensemble des moyens de transport utilisés au cours d'une semaine typique, nous avons demandé aux cyclistes d'indiquer le nombre de déplacements effectués par mode de transport, et ce, pour la période allant du mois de mai à septembre 1995. Seuls les déplacements de plus de 300 mètres, c'est-à-dire d'environ cinq minutes à pieds ont été considérés dans cette analyse.

La part des cyclistes utilisant l'automobile, ou s'adonnant à la marche ou au vélo pour se transporter est sensiblement la même (plus de 80%). Par contre, l'incidence des usagers du transport en commun ne représente que le quart des cyclistes, ce qui peut s'expliquer par la période de référence utilisée dans le cadre de notre mesure (il y a fort à parier que ce résultat serait beaucoup plus élevé à l'automne ou à l'hiver). L'utilisation du taxi est quant à elle beaucoup plus marginale, avec seulement 5% des cyclistes ayant utilisé ce moyen de transport au cours de la dernière saison. Le tableau ci-dessous présente le nombre de déplacements hebdomadaires effectués par l'entremise des cinq moyens de transport, et ce pour la période couvrant les mois de mai à septembre 1995.

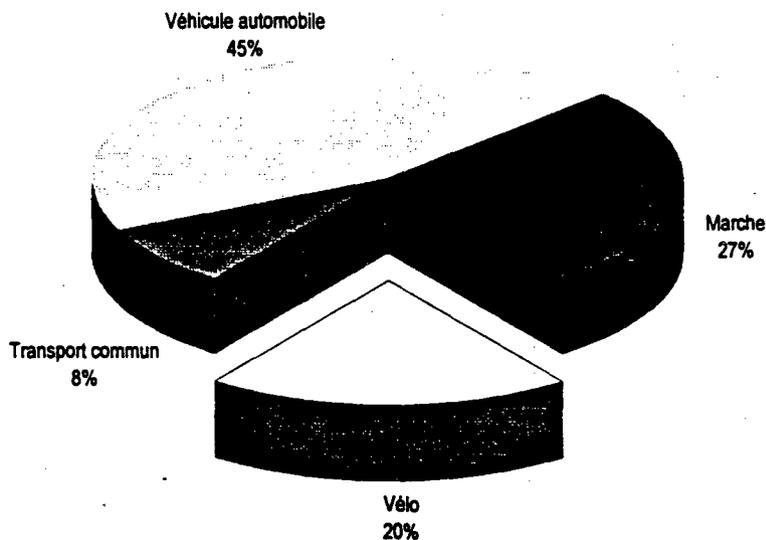
Déplacements	Auto	Marche	Vélo	T.C.	Taxi
Aucun	15%	19%	16%	76%	95%
1 à 5	23%	43%	58%	16%	5%
6 à 10	25%	26%	19%	6%	0%
11 à 15	21%	7%	4%	2%	0%
16 à 20	9%	2%	1%	0%	0%
Plus de 20	7%	3%	2%	1%	0%
<i>Moyenne</i>	<i>9,8</i>	<i>5,7</i>	<i>4,4</i>	<i>1,6</i>	<i>0,1</i>

RÉSULTATS

Le nombre de déplacements est par contre davantage révélateur des écarts enregistrés entre les différents moyens de transport testés. En effet, en effectuant la somme de l'ensemble des déplacements, la part occupée par l'automobile se situe à presque 50%, ce qui confirme sa suprématie par rapport aux autres moyens de transport (ce résultat serait encore plus élevé si nous avions repris cette mesure auprès de la population en général). Le deuxième plus important est ensuite la marche, qui totalise plus du quart des déplacements. Le vélo occupe le troisième rang du cocktail transport, devançant de loin le transport en commun, qui ne représente pas même 10% des déplacements.

Cocktail transport

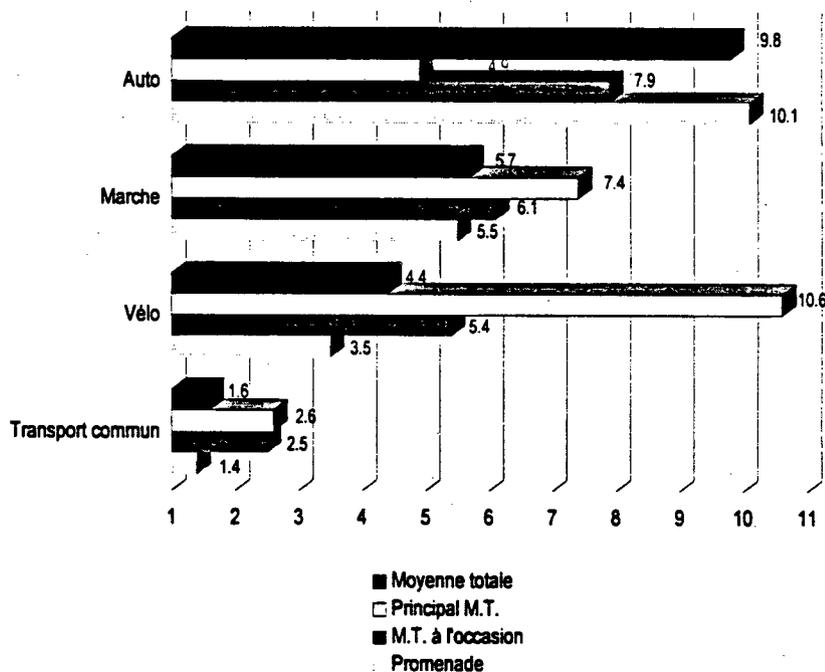
Sur la base du nombre total de déplacements



RÉSULTATS

Plusieurs différences ont été enregistrées entre les sous-groupes à l'étude. Comme le démontre le graphique ci-dessous, il semble que le nombre moyen de déplacements par mode de transport varie grandement selon le type d'utilisation du vélo. En effet, pour ce qui est de la voiture, la moyenne enregistrée est deux fois plus élevée parmi les gens qui font du vélo uniquement pour la promenade, comparativement à ceux qui utilisent leur bicyclette comme moyen de transport. Nous enregistrons exactement l'inverse pour la marche et le transport en commun, qui comptent une plus grande part d'usagers parmi les gens qui utilisent leur vélo comme principal moyen de transport.

Cocktail modal selon le type d'utilisation du vélo
Sur la base du nombre moyen de déplacements



RÉSULTATS

Pour chacun des moyens de transport, voici les autres sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des différences significatives.

Moyens transport		Sur-développé chez	Comparativement à ...		
Automobile	9,8	Régions Qc	10,8	Montréal	8,8
		Hommes	10,3	Femmes	9,1
		Francophones	10,0	Anglophones	7,3
		45 000\$ et plus	10,4	Moins 45 000\$	9,2
		Enfants à la maison	10,7	Pas enfants	9,1
Marche	5,7	Québec et Montréal	6,2	Régions du Qc	5,2
		Moins de 45 000\$	6,2	45 000\$ et plus	4,9
Vélo	4,4	18-24 ans	5,9	25-74 ans	4,0
		Hommes	5,1	Femmes	3,5
		Moins de 45 000\$	4,5	45 000\$ et plus	3,5
Transport commun	1,6	Montréal	2,9	Québec	1,8
		18-24 ans	3,4	25-74 ans	1,1
		Moins 45 000\$	1,9	45 000\$ et plus	1,0
		Vélo principal M.T.	2,6	Promenade seul.	1,4

RÉSULTATS

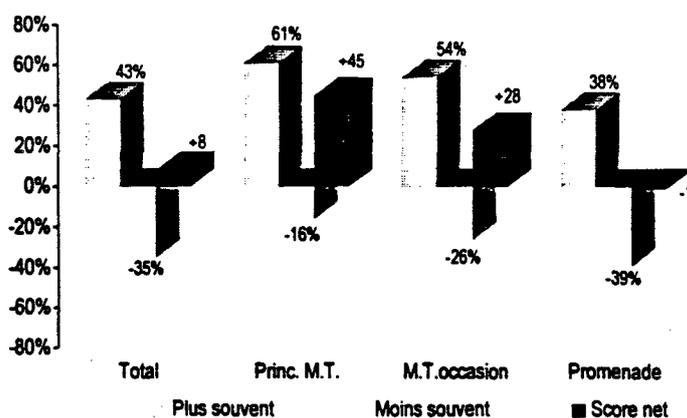
4. PERCEPTIONS GÉNÉRALES QUANT À LA PRATIQUE VÉLO

À l'exception de la section 4.3, les questions de la présente partie du rapport ont été posées exclusivement aux répondants qui affirmaient posséder un vélo, et en avoir fait au cours des 12 derniers mois (48% de l'échantillon).

4.1 Évolution perçue de la pratique depuis 5 ans

Au total, 43% des cyclistes québécois estiment faire du vélo plus souvent qu'il y a cinq ans. En soustrayant de ce chiffre les 35% de gens qui au contraire, ont l'impression d'avoir diminué le rythme, la pratique nette perçue est en croissance depuis 5 ans (score net de +8). Cette balance positive tend à être supérieure parmi les gens âgés entre 35 et 44 ans. Ces derniers affichent d'ailleurs un écart très important avec le segment le plus jeune de notre échantillon, pour lequel l'horizon de 5 ans ramène à l'adolescence (soit une période où le temps disponible pour les loisirs était plus important). Nous avons également remarqué que l'indice net de développement est largement supérieur parmi les gens qui utilisent leur vélo comme principal moyen de transport. Le fait d'utiliser le vélo comme moyen de transport se traduirait donc en une augmentation de la fréquence perçue de pratique, par rapport à il y a cinq ans. Ceci n'est toutefois pas le cas pour la fonction de promenade, pour laquelle la fréquence nette perçue est demeurée stable.

Évolution de la fréquence de pratique depuis cinq ans



RÉSULTATS

Voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels on enregistre un score net supérieur (% des gens qui affirment faire du vélo plus souvent qu'il y a cinq ans - % de ceux qui en font moins souvent). Rappelons que le résultat enregistré pour l'ensemble de l'échantillon se situe à +8.

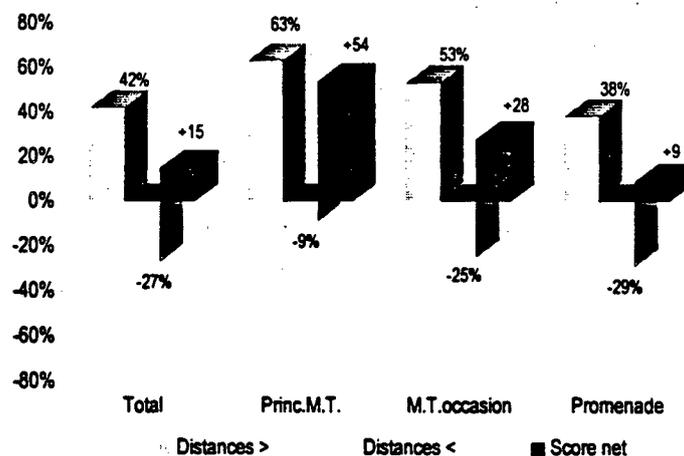
Supérieur chez ...		Comparativement à ...	
Âge			
35-44 ans	+22	18-24 ans	-12
45-54 ans	+11	25-34 ans	+1
55-64 ans	+15		
Provenance			
Québec	+14	Montréal	+6
		Autres régions	+7
Langue parlée maison			
Anglais	+28	Français	+5
Autres	+15		
Scolarité complétée			
Collégial	+13	Université	-1
Enfants à la maison			
Oui	+14	Non	+2

RÉSULTATS

Distances parcourues

La part des cyclistes qui ont l'impression de faire de plus grandes distances comparativement à il y a cinq ans se situe à 42%. À l'opposé toutefois, 27% des gens estiment avoir ralenti le pas, ce qui, l'un moins l'autre représente un score net de +15. Ce dernier résultat est près de deux fois plus élevé comparativement à ce que nous avons enregistré précédemment en ce qui a trait à la fréquence de pratique. Il est à noter que la part des cyclistes pour lesquels on relève une pratique accrue, que ce soit en fréquence (plus souvent) ou en distance (plus grandes distances) est sensiblement la même. C'est le pourcentage des gens qui ont la perception d'en faire moins qui explique cette différence, ce dernier étant supérieur lorsque nous mesurons la fréquence de pratique. Dans l'ensemble toutefois, il est important de retenir que la pratique du vélo profite d'une popularité accrue depuis 5 ans, la longueur des distances parcourues ayant gagné davantage de terrain que le nombre net de sorties cyclistes. De plus, l'indice de développement continue à être supérieur parmi les gens qui utilisent leur vélo comme principal moyen de transport, comparativement à ceux qui en font pour la promenade seulement.

Évolution des distances parcourues depuis cinq ans



RÉSULTATS

Voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels on enregistre un score net supérieur (% des gens qui affirment faire de plus grandes distances qu'il y a cinq ans - % de ceux qui en font moins). Rappelons que le résultat enregistré pour l'ensemble de l'échantillon se situe à +15.

Supérieur chez ...		Comparativement à ...	
Âge			
18-24 ans	+19	25-34 ans	+9
35-44 ans	+20	45-54 ans	+13
55-64 ans	+25		
Provenance			
Québec	+21	Autres régions	+12
Montréal	+18		
Langue parlée maison			
Anglais	+23	Français	+13
Autres	+20		

RÉSULTATS

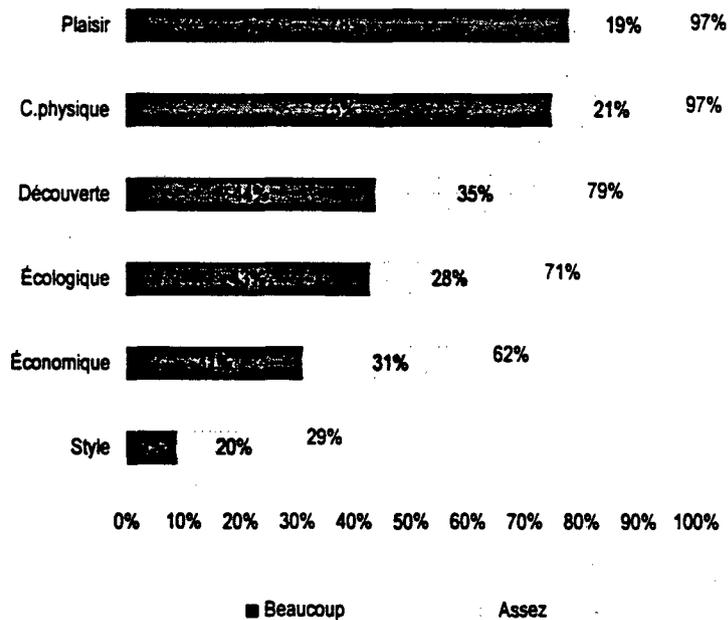
4.1 Incitatifs et freins à la pratique du vélo

Les cyclistes ont été appelés à évaluer l'importance relative d'une série de dimensions pouvant inciter ou décourager la pratique du vélo.

Incitatifs à la pratique

Les deux principales raisons qui encouragent les gens à faire du vélo sont le plaisir et le conditionnement physique. La pratique de ce sport permet donc de rejoindre deux grands pôles: l'hédonisme (la conquête du plaisir) et la raison (santé, bien-être physique). Notons que la fonction de plaisir est généralisée à l'ensemble des sous-groupes de l'échantillon, tandis que le conditionnement physique tend à être moins important chez les francophones et les diplômés universitaires, mais gagne toutefois en popularité à mesure que la fréquence de pratique augmente.

Incitatifs à la pratique du vélo



RÉSULTATS

La découverte intéresse ensuite près de 80% des cyclistes, cette dimension ayant tendance à prendre plus d'importance à mesure que l'âge augmente. L'aspect écologique rallie quant à lui 71% des cyclistes, aucune différence n'étant enregistrée selon le profil des répondants.

Il s'avère intéressant de noter que le côté économique de la pratique est deux fois moins important que le plaisir ou le bien-être qu'elle procure (en ne considérant que le degré "beaucoup" de notre échelle). Comme on pouvait s'y attendre toutefois, les cyclistes qui utilisent leur vélo comme principal moyen de transport sont davantage préoccupés par ce facteur d'économie. Mentionnons finalement que pour près de 30% des répondants, le style que confère le cyclisme pourrait inciter les gens à faire du vélo, cette tendance étant deux fois plus importante à Montréal qu'à Québec (en ne considérant que le degré "beaucoup" de l'échelle). La différence n'est toutefois pas statistiquement significative.

Voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des différences significatives (% "beaucoup").

Dimension	Sur-développé chez		Comparativement à ...		
Cond. physique	75%	Anglophones	91%	Francophones	73%
		Collégial ou moins	78%	Université	66%
		Vélo plus. fois/sem.	81%	Moins souvent	70%
Découverte	44%	45-54 ans	58%	18-44 ans	41%
Économique	31%	Vélo plus. fois/sem.	48%	Moins souvent	29%

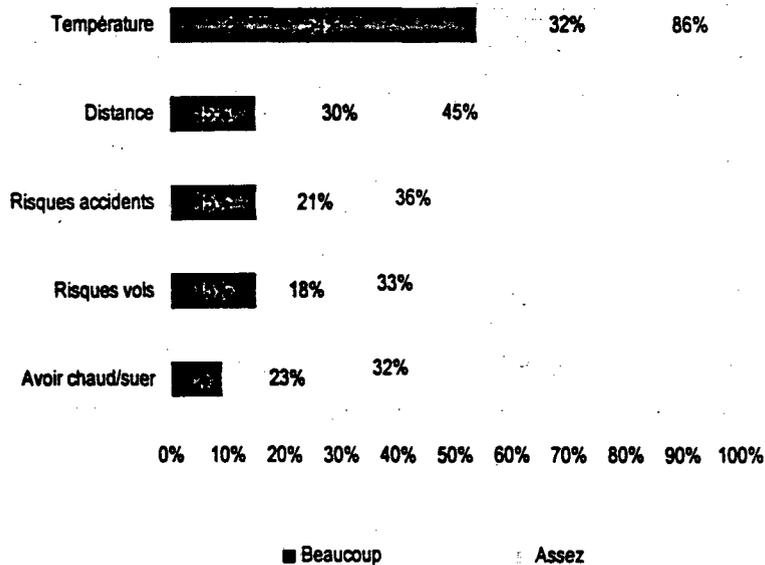
RÉSULTATS

Freins à la pratique

La température est sans contredit le principal obstacle perçu à la pratique du vélo, cette croyance étant généralisée à l'ensemble des sous-groupes de l'échantillon. À titre comparatif, la distance, le deuxième frein en importance, a deux fois moins de poids que les conditions climatiques.

Les risques d'accidents et de vols ne sont des freins à la pratique que pour seulement le tiers des cyclistes, cette perception ayant toutefois tendance à devenir plus importante à mesure que l'âge augmente (les différences n'étant cependant pas significatives sur le plan statistique). Le fait d'avoir chaud, ou de suer convainc peu de cyclistes, mais rallie globalement autant de gens que les freins relatifs aux risques d'accidents ou de vols. Notons que cette dimension est près de deux fois plus importante chez les femmes et près de trois fois plus chez les anglophones ou allophones. Aucune autre différence n'a été enregistrée entre les sous-groupes.

Freins à la pratique du vélo



RÉSULTATS

4.3 Degré d'accord avec une série d'énoncés

Cette section du rapport a été mesurée auprès de l'ensemble des répondants de l'échantillon. Les résultats présentés au tableau de la page suivante présentent le détail pour les deux sous-populations à l'étude: les cyclistes et les non-cyclistes.

Comme nous l'avons vu à la section précédente, le conditionnement physique constitue l'un des deux principaux facteurs encourageant le plus la pratique du vélo. Cette tendance est d'ailleurs confirmée à nouveau du fait que la presque totalité de la population est d'avis que "faire du vélo garde en forme". À cet égard, aucune différence n'a été enregistrée selon que les répondants soient ou non des cyclistes. Notons toutefois que les résidents de Québec sont beaucoup plus nombreux à être convaincus de cette vertu du vélo, comparativement aux Montréalais.

Près de 90% des Québécois croient que "l'utilisation du vélo contribue à diminuer la pollution liée à la circulation automobile" et que "le vélo est un moyen de transport qui devrait être encouragé en milieu urbain". Encore une fois, le statut de cycliste n'influence pas ce résultat. Par contre, la part de la population convaincue de ces deux principes a tendance à décroître avec l'âge (deviendrait-on de moins en moins idéaliste avec le temps?), de même qu'avec le revenu des répondants. Comme on pouvait s'y attendre toutefois, les cyclistes utilisant leur vélo comme principal moyen de transport se rangent davantage derrière ces deux affirmations.

Le deux tiers des Québécois sont en accord avec le fait que "le Québec est à l'avant-garde dans le domaine du vélo". Il s'avère intéressant de noter que les francophones sont deux fois plus convaincus à cet égard que les anglophones, de même que les gens ayant un revenu inférieur à la moyenne provinciale. Par contre, cette position de leader est deux fois moins reconnue parmi les cyclistes utilisant leur vélo comme moyen de transport, si on les compare à ceux qui s'en servent pour la promenade.

RÉSULTATS

Presque les deux tiers de la population québécoise est d'accord pour dire que l'utilisation accrue de la bicyclette contribuerait à diminuer le volume de la circulation automobile. Dans ce cas-ci, le fait d'être cycliste augmente de dix points l'appui à cet énoncé comparativement à l'avis donné par les non-cyclistes. Chez ceux dont le vélo est le principal moyen de transport, l'écart grimpe à plus de 25 points comparativement à ceux qui utilisent leur bicyclette uniquement pour la promenade.

Que l'on parle du réseau urbain ou touristique, les perceptions quant au degré de développement des pistes cyclables sont presque les mêmes: les infrastructures actuelles sont insuffisantes, et ce, peu importe le statut du répondant (cycliste ou non-cycliste).

La croyance selon laquelle "il faut avoir de l'argent pour faire du vélo" n'est pas du tout généralisée (seulement 18% de la population y adhérant), ce qui vient confirmer l'universalité du vélo à l'ensemble des couches de la société. Fait intéressant, ce sont les gens gagnant moins de 45,000\$ qui sont davantage convaincus de cet adage, de même que les Québécois dont le degré d'exposition au vélo est minimal (jamais pratiqué/n'a pas fait de vélo depuis la dernière année).

RÉSULTATS

Le tableau ci-dessous résume les résultats pour les huit énoncés mesurés, sur la base de l'ensemble des répondants de l'échantillon. Hormis deux énoncés (voir la page suivante), aucune différence n'a été enregistrée en ce qui a trait au statut de cycliste ou de non-cycliste.

Degré d'accord avec huit énoncés	Total. accord	Total.& assez	Score net *	NSP**
• <i>Faire du vélo garde les gens en forme</i>	73%	99%	+73	0%
• <i>L'utilisation du vélo contribue à diminuer la pollution reliée à la circulation automobile</i>	57%	89%	+53	1%
• <i>La bicyclette est moyen de transport qui devrait être encouragé en milieu urbain</i>	55%	89%	+51	2%
• <i>L'utilisation accrue du vélo contribuerait à diminuer volume de circulation automobile</i>	31%	65%	+18	2%
• <i>Le Qc à l'avant-garde dans domaine vélo</i>	18%	67%	+7	25%
• <i>Le réseau des pistes cyclables touristiques est suffisamment développé</i>	10%	45%	-12	18%
• <i>Le réseau des pistes cyclables en milieu urbain est suffisamment développé</i>	9%	37%	-17	11%
• <i>Il faut avoir de l'argent pour faire du vélo</i>	4%	18%	-42	1%

* Score net = % des gens "totalement" d'accord - % "totalement" désaccord

** Les "ne sait pas" ont été exclus de la mesure du degré d'accord

RÉSULTATS

Pour chacun des énoncés mesurés, voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des différences statistiquement significatives (% des gens qui sont "totalement" d'accord avec l'énoncé).

Énoncés		Sur-développé chez		Comparativement à ...	
<i>Garde en forme</i>	73%	Résidents de Qc	82%	Montréal	70%
<i>Diminue pollution</i>	57%	18-24 ans	62%	45-54 ans	51%
		Moins de 45 000\$	61%	45 000\$ et plus	53%
<i>M.T. à encourager</i>	55%	Régions du Qc	60%	Montréal	51%
		18-24 ans	61%	45-54 ans	49%
		Moins de 45 000\$	59%	45 000\$ et plus	50%
<i>Diminue circ. auto.</i>	31%	18-34 ans	38%	35-74 ans	27%
		Francophones	32%	Anglophones	24%
		Cyclistes	36%	Non-cyclistes	25%
<i>Qc à l'avant-garde</i>	18%	Francophones	19%	Anglophones	9%
		Moins de 45 000\$	21%	45 000\$ et plus	13%
<i>Besoin d'argent pour faire vélo</i>	4%	Moins de 45 000\$	5%	45 000\$ et plus	2%
		Non-cyclistes	6%	Cyclistes	2%

RÉSULTATS

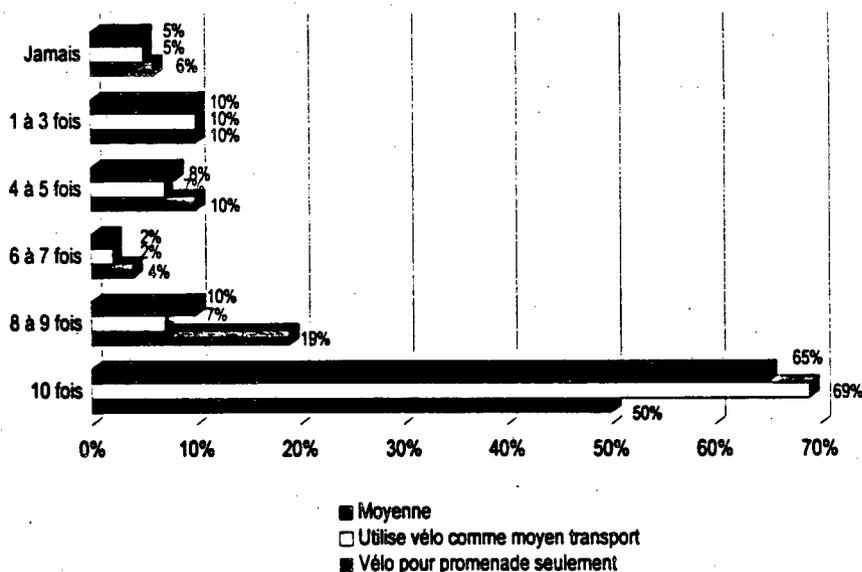
5. PERCEPTIONS À L'ÉGARD DES MESURES DE SÉCURITÉ

Les perceptions quant aux mesures de sécurité ont aussi été mesurées auprès de l'ensemble de l'échantillon (1502 répondants), à l'exception de la section sur le port du casque qui touche, d'une part les détenteurs de casques, et d'autre part les enfants de 6 à 17 ans.

5.1 Port du casque de vélo

Rappelons que l'incidence des cyclistes québécois qui possèdent un casque de vélo se situe à 45%. Sur 10 occasions où ils se servent de leur bicyclette, 5% des détenteurs de casques ne le portent jamais, et à l'opposé, 65% en sont toujours munis. Notons que ce dernier pourcentage est supérieur parmi les gens qui font du vélo uniquement pour la promenade, comparativement à ceux qui s'en servent comme moyen de transport. En moyenne, les détenteurs portent leur casque 8,1 fois sur 10 occasions où ils se servent de leur vélo. Le taux de port net du casque de vélo chez les cyclistes se situerait donc à 36%.

Fréquence du port du casque (sur 10 occasions)



RÉSULTATS

Port du casque chez les enfants de 6 à 17 ans

Plus du quart (27%) des ménages québécois interrogés comptent au moins un enfant âgé entre 6 et 17 ans, la moyenne se situant à 1,6 par foyer. Les données présentées dans cette section du rapport font donc état des habitudes de près de 650 enfants québécois, dont le profil socio-démographique est présenté au tableau ci-dessous:

Profil de l'échantillon (n=648)

Sexe	
Garçon	45%
Fille	55%
Âge	
6 à 11 ans	43%
12 à 16 ans	45%
17 ans	11%

Une part de 90% des jeunes appartenant au segment des 6 à 17 ans sont propriétaires d'un vélo. Cette incidence grimpe d'ailleurs à 93% lorsque nous excluons de l'échantillon les répondants âgés de 17 ans, qui ont tendance à faire baisser la moyenne. Aucune différence n'a été enregistrée selon le sexe des répondants.

Possession de vélos (n=648)

Total	90%
Sexe	
Garçon	91%
Fille	90%
Âge	
6 à 11 ans	95%
12 à 16 ans	90%
17 ans	73%

RÉSULTATS

Une part de 64% des enfants qui possèdent une bicyclette détiennent également un casque de vélo (57% rapporté à l'ensemble des enfants âgés entre 6 et 17 ans), soit un taux de possession de loin supérieur à celui enregistré auprès des adultes propriétaires de vélos (38%). Notons que cette incidence décroît nettement avec l'âge des répondants.

Possession de casques de vélo (n=583)

Total	64%
Sexe	
Garçon	63%
Fille	65%
Âge	
6 à 11 ans	84%
12 à 16 ans	50%
17 ans	27%

Seulement 9% des enfants ne portent jamais leur casque de vélo, alors qu'au contraire, 59% en sont toujours munis. Les jeunes de 17 ans sont les plus récalcitrants (ces derniers ne représentant toutefois que 14 personnes). En effet, près de 30% d'entre eux ne portent jamais leur casque, alors qu'ils sont seulement le tiers à le porter 10 fois sur 10. Les enfants de 6 à 11 ans sont les plus assidus à cet égard, affichant une moyenne presque identique à celle des adultes (8,1). Le port net du casque de vélo parmi les jeunes cyclistes se situerait donc à 48% (contre 36% chez les cyclistes adultes).

Fréquence de port parmi détenteurs (n=373)

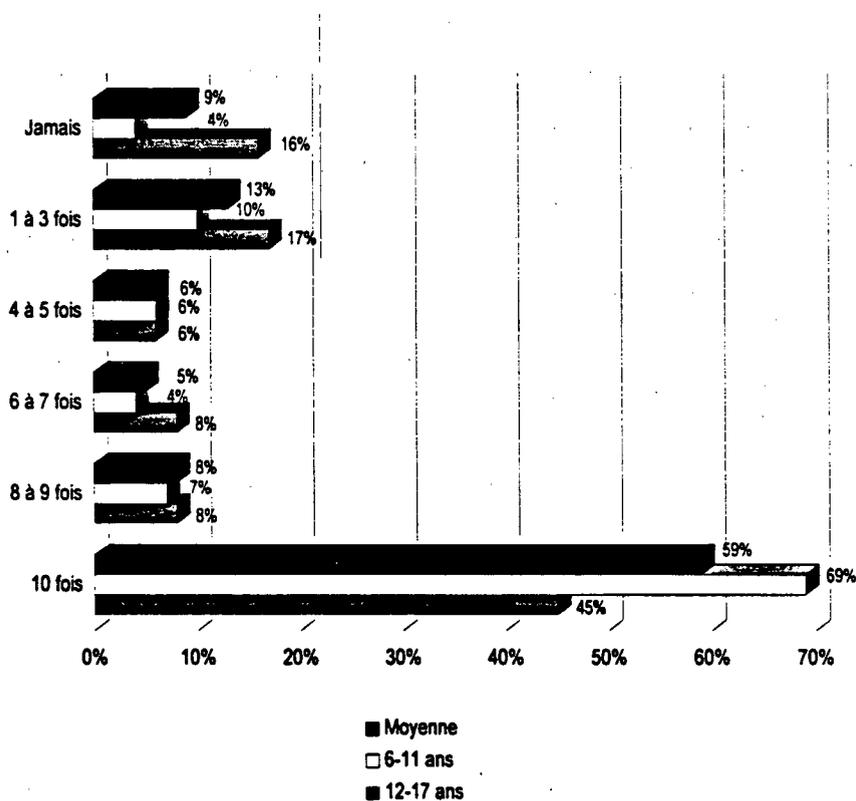
Moyenne	7,5
Sexe	
Garçon	
Fille	7,3
	7,7
Âge	
6 à 11 ans	8,2
12 à 16 ans	6,5
17 ans	4,7

RÉSULTATS

Comme la régularité quant au port du casque varie grandement selon l'âge des enfants, et que le sous-groupe des 12 à 17 ans semble le plus problématique, la principale préoccupation de la S.A.A.Q. serait de soutenir un comportement que les jeunes ont déjà, mais qu'ils ont tendance à relâcher plus ils vieillissent.

Le graphique ci-dessous présente les résultats quant à la fréquence du port du casque chez les enfants de 6 à 17 ans, selon les deux principales tranches d'âge (6-11 ans, 12-17 ans).

Fréquence du port du casque de vélo chez les 6 à 17 ans (sur 10 occasions)



RÉSULTATS

5.2 Efficacité perçue de différentes mesures de sécurité

Aux yeux des Québécois, la mise sur pied d'un réseau de pistes cyclables est une mesure presque aussi efficace que le port du casque de vélo afin d'assurer la sécurité des cyclistes (en ne considérant que la part des gens qui évaluent cette mesure comme étant "très" efficace). Il s'avère intéressant de noter que cette première mesure compte un plus grand nombre de partisans parmi les résidents de Québec et chez les gens ayant fait du vélo au cours des 12 derniers mois. Le port du casque est quant à lui une mesure davantage défendue par les résidents de Québec, les femmes, les anglophones, et curieusement, par les gens qui n'ont pas fait de vélo au cours de la dernière année ...

La population se montre assez convaincue quant au potentiel de l'éducation des cyclistes et des automobilistes pour assurer la sécurité des cyclistes. Ces deux mesures sont perçues comme étant presque aussi efficaces que l'instauration de pistes cyclables ou le port du casque. En comparaison, la réduction de la vitesse des véhicules automobiles est considérée comme étant la mesure la moins efficace, sans être pour autant complètement exclue des moyens potentiels afin d'assurer la sécurité des cyclistes.

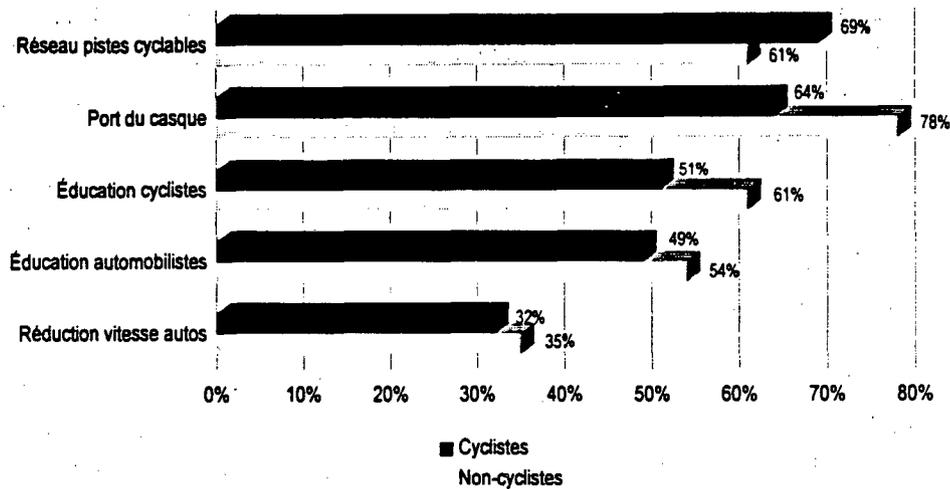
Efficacité perçue	Très	T&A	Sc.net*	NSP**
Réseau de pistes cyclables	65%	94%	+63	2%
Port du casque	71%	91%	+69	1%
Éducation des cyclistes	56%	90%	+53	2%
Éducation des automobilistes	52%	84%	+48	2%
Réduction de la vitesse des autos	33%	67%	+21	3%

* Score net = % des gens qui répondent "très" efficace - % "pas du tout" efficace

** Les "ne sait pas" ont été exclus de la mesure de l'efficacité perçue

RÉSULTATS

Efficacité perçue de différentes mesures de sécurité selon le statut de cycliste ou de non-cycliste (% "très" efficace)



Pour chacune des mesures de sécurité mesurées, voici les autres sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des différences statistiquement significatives (% "très" efficace).

Mesure	Sur-développé chez	Comparativement à ...
<i>Port du casque</i>	71% Québec	78% Montréal 69%
	Femmes	76% Hommes 66%
	Anglophones	78% Francophones 70%
<i>Pistes cyclables</i>	65% Québec	76% Montréal 62%
<i>Éducation cyclistes</i>	56% 35 ans et plus	60% 18-34 ans 48%
	Anglophones	68% Francophones 54%
<i>Éducation automobilistes</i>	52% 45-54 ans	56% 18-34 ans 47%
	55-64 ans	57%

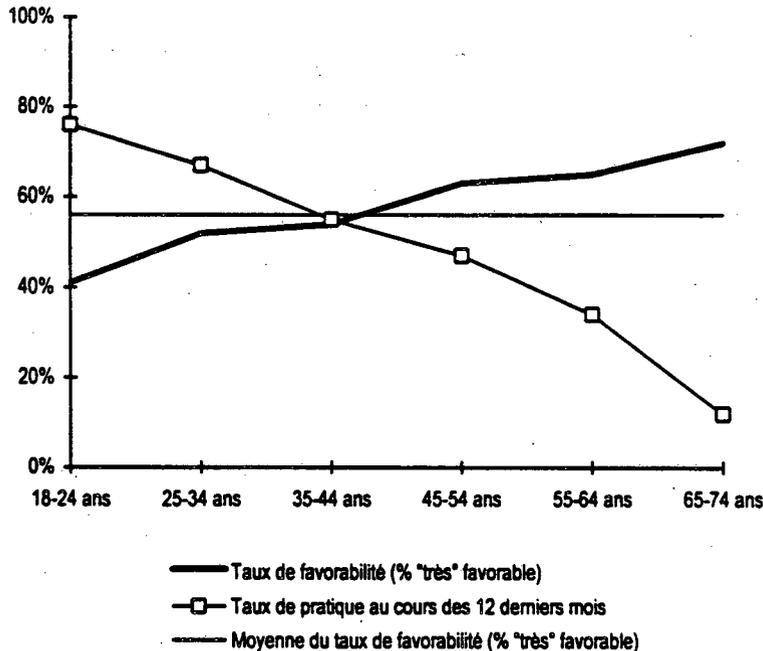
RÉSULTATS

5.3 Degré de favorabilité quant au port obligatoire du casque

Une part de 56% des Québécois se disent "très" favorables quant au port obligatoire du casque de vélo. En combinant les mentions des gens qui sont "assez" favorables, cette mesure de sécurité serait endossée par 78% de la population. Le score net (ou la différence entre les gens "très" favorables et "pas du tout" favorables) est d'ailleurs nettement positif: +44.

Comme le démontre le graphique ci-dessous, le degré de favorabilité quant au port obligatoire du casque de vélo augmente avec l'âge des répondants. Ce dont il faut se rappeler toutefois, c'est que le taux de pratique a quant à lui tendance à diminuer avec l'âge, ce qui vient atténuer quelque peu l'importance relative attribuée à cette mesure obligatoire.

Favorabilité quant au port obligatoire du casque et taux de pratique selon l'âge des répondants



RÉSULTATS

Comme le démontre le tableau ci-dessous, plusieurs autres sous-groupes réagissent différemment à l'égard de cette mesure obligatoire de sécurité (% "très" favorable).

C'est ainsi que les femmes ont davantage tendance à être en accord pour obliger les cyclistes à porter un casque de vélo, comparativement aux hommes. Il s'avère extrêmement intéressant de souligner que ce sont les sous-groupes les moins concernés par la question qui jugent très important d'adopter une mesure obligatoire quant au port du casque. En effet, les gens ne possédant pas de vélo, ceux qui n'en ont jamais fait ou qui n'ont pas sorti leur bicyclette cette année sont les plus nombreux à souhaiter une mesure coercitive à cet égard. Voici le détail de ces différences entre sous-groupes:

Supérieur chez ...		Comparativement à ...	
Femmes	62%	Hommes	51%
N'ont jamais fait de vélo	76%	Ont déjà fait du vélo	53%
N'ont fait vélo 12 derniers mois	68%	Ont fait du vélo 12 derniers mois	46%
Ne possèdent pas de vélo	70%	Possèdent vélo	48%
Possèdent casque vélo	67%	Ne possèdent pas de casque	37%

RÉSULTATS

5.4 Risques perçus d'accidents cyclistes

La perception du risque est assez élevée puisque 76% de la population considère que les probabilités de se blesser dans un accident en vélo sont "très" ou "assez" importantes. Lorsque nous précisons aux répondants la notion de blessures graves (c'est-à-dire nécessitant une hospitalisation), ce chiffre ne diminue que de seulement quatre points de pourcentage. Au sujet de cette dernière mesure toutefois, il s'avère intéressant de noter que l'on compte davantage de grands craintifs (% des gens qui croient que le risque est "très" élevé) parmi les gens les moins concernés par la question, c'est-à-dire les répondants qui n'ont pas fait de vélo au cours des 12 derniers mois et ceux qui ne possèdent pas de vélo. Dans les deux cas, mentionnons que les anglophones se montrent plus inquiets à cet effet que les francophones.

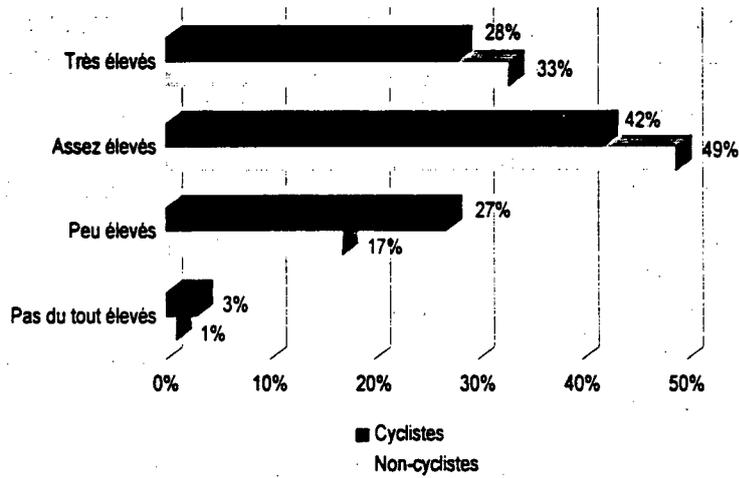
Malgré cette perception plutôt élevée du risque d'accidents, il s'avère important de remettre en perspective le fait qu'à la section 4.1 du rapport, ce facteur n'était pas considéré comme un obstacle important à la pratique du vélo (ne représentant un frein que pour 36% des cyclistes).

Risques en vélo	Blessé	Blessé gravement
Très élevés	31%	28%
Assez élevés	45%	44%
Peu élevés	22%	26%
Pas du tout élevés	2%	2%
Score net*	+29	+26

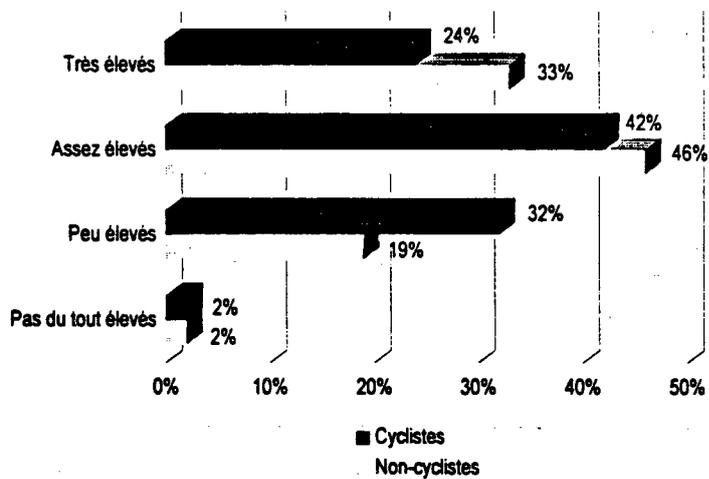
Score net = % "très" élevés - % "pas du tout" élevés

RÉSULTATS

Risques de se blesser en vélo



Risques de se blesser gravement en vélo



RÉSULTATS

"Faire du vélo est de plus en plus dangereux"

Au total, 12% des Québécois sont tout à fait d'accord avec cet énoncé, ce pourcentage atteignant 41% lorsque nous combinons les mentions des répondants "assez" d'accord. Un tel résultat démontre que les gens sont plutôt partagés à ce sujet, l'analyse du score net (% "totalement" d'accord - % "totalement" en désaccord) présentant toutefois une balance légèrement négative (-9).

Il s'avère intéressant de noter que cette perception est davantage répandue à mesure que l'âge augmente, et que ce sont surtout les gens avec peu d'éducation et un revenu inférieur à la moyenne provinciale qui ont tendance à être en accord avec cette affirmation. Comme nous l'avons vu en ce qui a trait aux risques perçus de blessures graves, ce sont les gens les moins concernés par la question qui sont les plus craintifs. Le tableau ci-dessous présente le détail des différences entre sous-groupes, en ne considérant que le premier niveau de l'échelle (% "totalement" d'accord).

Supérieur chez ...		Comparativement à ...	
35-74 ans	14%	18-24 ans	8%
Aucune scolarité/primaire/sec.	15%	Diplômés collégial et université	9%
Revenu inférieur à 45 000\$	14%	Revenu 45 000\$ et plus	8%
Jamais fait de vélo	23%	Déjà fait vélo	11%
Pas fait vélo 12 derniers mois	19%	Fait vélo 12 derniers mois	6%
Ne possède pas vélo	19%	Possède vélo	8%

RÉSULTATS

5.5 Exposition passée à des situations d'accidents cyclistes

Au total, 3% des Québécois disent avoir été blessés dans un accident cycliste au cours de la dernière année (avec ou sans automobile). En terme absolu, ceci correspondrait à près de 150,000 accidents (population âgée de 18 à 74 ans). À cet effet, un accident représente souvent une situation émotive importante, qui reste imprégné longtemps dans la mémoire des gens. Il est donc possible que ce résultat soit surestimé, et ce, malgré le fait que nous ayons précisé la période de 12 mois.

Ce chiffre est d'ailleurs bien supérieur au bilan de la S.A.A.Q. qui en dénombre environ 4,000 par année. Notons toutefois que la S.A.A.Q. ne tient compte que des accidents ayant fait l'objet d'un rapport de police, d'où l'important écart puisque notre analyse ne précise pas le type de blessures subies par les cyclistes impliqués dans ces accidents. Il nous est toutefois possible de conclure que sur l'ensemble des accidents cyclistes, seulement 3% sont réellement rapportés aux autorités policières.

Base = Population québécoise (n=1502)	Total	Cyclistes	Non-cycl.
• Blessé dans un accident cycliste impliquant véhicule automobile	1%	2%	0%
• Blessé dans un accident cycliste n'impliquant pas de véhicule automobile	3%	6%	0%
• Eu un proche blessé dans un accident cycliste impliquant un véhicule automobile	6%	7%	6%
• Eu proche blessé dans accident cycliste n'impliquant pas de véhicule automobile	8%	10%	6%
• Été témoin d'un accident de vélo impliquant un véhicule automobile	13%	16%	10%
• Été témoin d'un accident de vélo n'impliquant pas de véhicule automobile	9%	12%	6%

RÉSULTATS

6. ROUTE VERTE

6.1 Notoriété de la Route verte

De façon assistée, presque le tiers (32%) de la population québécoise affirme connaître ou avoir entendu parler de la Route verte, le projet de Vélo Québec visant à instaurer une voie cyclable de 2,400 kilomètres de façon à relier différentes régions du Québec. Pour un projet jusqu'à aujourd'hui très peu médiatisé, ce résultat est tout de même très encourageant. Il sera intéressant d'en étudier l'évolution à travers les grandes étapes du développement.

Comme le démontre le tableau ci-dessous, la notoriété de la Route verte a tendance à augmenter avec l'âge, la scolarité et le revenu des répondants. Les Québécois ayant déjà fait du vélo sont plus nombreux à avoir été exposés à la nouvelle, le fait d'avoir pratiqué au cours des 12 derniers mois n'ayant toutefois pas d'influence sur ce résultat. Voici en détail des différences enregistrées entre les sous-groupes:

Supérieur chez ...		Comparativement à ...	
35-44 ans	35%	18-34 ans	27%
Diplômés universitaires	38%	Aucune scolarité/primaire/sec.	29%
Revenu 45 000\$ et plus	39%	Revenu moins de 45 000\$	31%
Déjà fait vélo	33%	Jamais fait vélo	25%
Pratique moins d'une fois/sem.	44%	Pratique plusieurs fois/sem.	31%

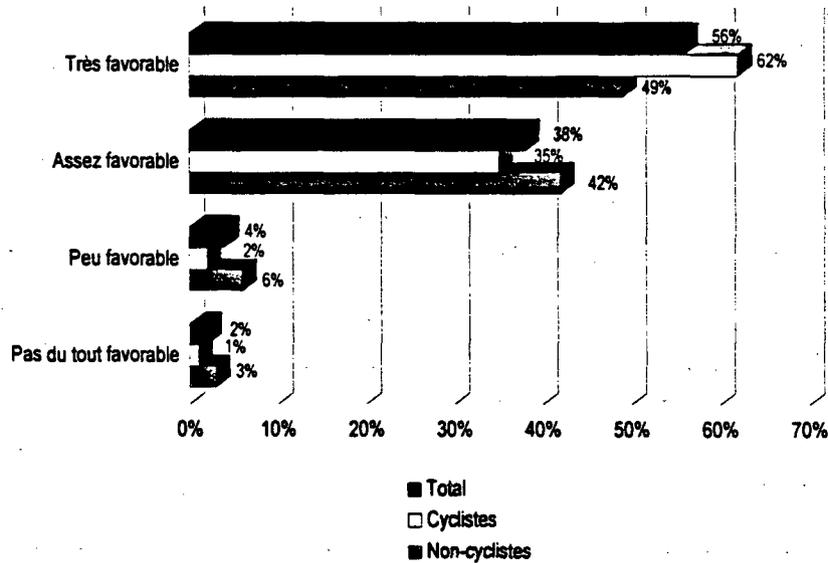
RÉSULTATS

6.2 Taux de favorabilité au projet de la Route verte

De façon générale, les Québécois sont très réceptifs au concept de la Route verte (94% étant "très" ou "assez" favorables à l'idée), et comme on pouvait s'y attendre, les cyclistes démontrent un enthousiasme encore plus marqué à l'égard du projet.

En ne considérant que le premier niveau de l'échelle de mesure (% "très" favorable) nous constatons que l'intérêt est supérieur chez les segments les plus jeunes de la population (61% chez les 18 à 24 ans) et a tendance à croître avec le degré de scolarité (63% chez les diplômés universitaires) et le revenu des répondants (62% chez ceux gagnant 45 000\$ et plus).

Degré de favorabilité au concept de la Route verte



RÉSULTATS

6.3 Perceptions quant au projet de la Route verte

La presque totalité des Québécois s'entendent pour dire que la Route verte est une bonne façon de découvrir le Québec, les gens les plus convaincus à cet effet se retrouvant parmi les résidents de Québec, de même que chez les gens dont la langue parlée le plus souvent à la maison est le français. Notons d'ailleurs que de façon générale, et ce pour les trois énoncés mesurés, le potentiel de la Route verte semble beaucoup plus prometteur aux yeux des francophones, comparativement aux anglophones. Cependant, le fait de pratiquer le vélo n'influence pas de façon significative les perceptions quant au projet de Vélo Québec.

Pour ce qui est de la possibilité d'attirer des touristes étrangers au Québec, le tiers des Québécois croient fermement que la Route verte pourrait atteindre cet objectif (avec une emphase plus marquée parmi les résidents des régions du Québec), ce chiffre grimant à 82% lorsque nous combinons les deux premiers niveaux de l'échelle de mesure. Des proportions presque identiques de Québécois croient que le projet serait en mesure d'inciter les gens à rester au Québec pour leurs vacances.

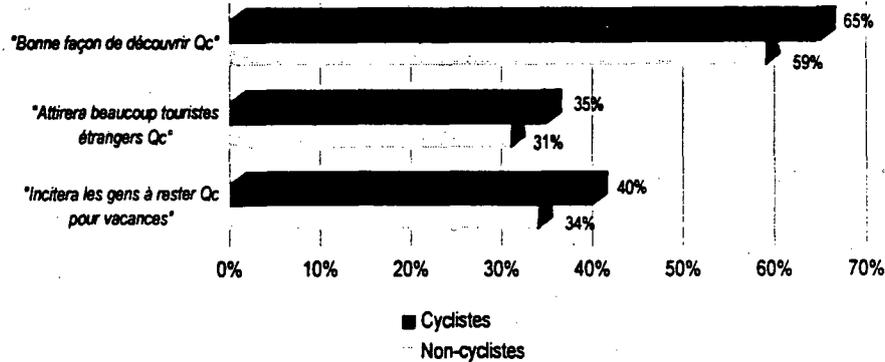
Degré d'accord avec huit énoncés	Total. accord	Total.& assez	Score net *	NSP**
• <i>La Route verte est une bonne façon de découvrir le Québec</i>	62%	97%	+61	3%
• <i>La Route verte attirera beaucoup de touristes étrangers au Québec</i>	33%	82%	+28	7%
• <i>La Route verte incitera un bon nombre de gens à rester au Qc pour leurs vacances</i>	37%	80%	+33	5%

* Score net = % des gens qui répondent "totalement" d'accord - % "totalement" désaccord

** Les "ne sait pas" ont été exclus de la mesure de degré d'accord

RÉSULTATS

Perceptions à l'égard de la Route verte
selon le statut de cycliste ou de non-cycliste



Voici les sous-groupes de l'échantillon pour lesquels nous enregistrons des différences statistiquement significatives (% "totalement" d'accord).

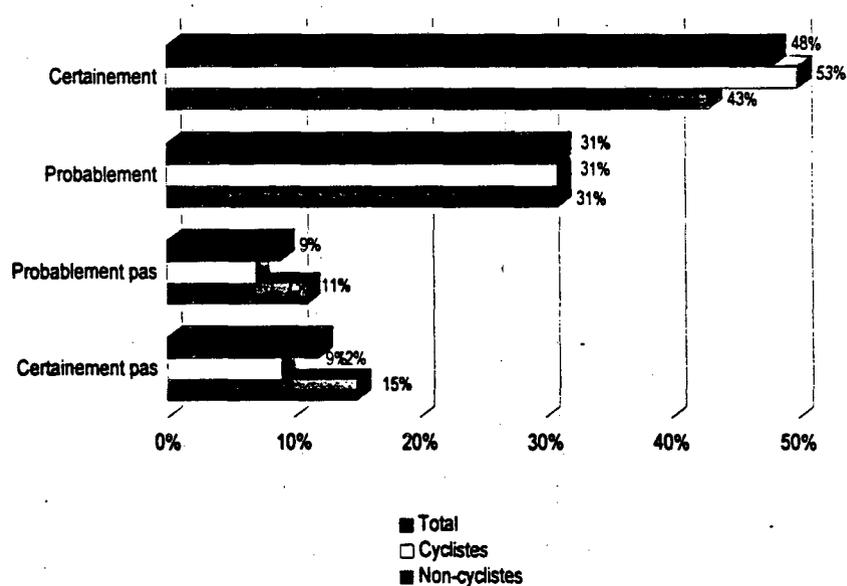
Énoncés		Sur-développé chez		Comparativement à ...	
Bonne façon de découvrir le Québec	62%	Québec	70%	Mtl & régions	61%
		Francophones	63%	Anglophones	52%
Attirera beaucoup de touristes étrangers	33%	Régions du Qc	38%	Montréal & Qc	29%
		Francophones	35%	Anglophones	20%
Incitera bon nombre de gens à rester Qc pour vacances	37%	Régions du Qc	42%	Montréal & Qc	34%
		Francophones	40%	Anglophones	18%
		Secondaire et ms	41%	Université	30%

RÉSULTATS

6.4 Participation au financement de pistes cyclables

Près de la moitié des Québécois se disent "certainement" prêts à payer un montant de 10\$ lors de l'achat d'une bicyclette neuve pour participer au financement de pistes cyclables. En combinant le deuxième niveau de l'échelle, ce chiffre se situe à près de 80%. Notons que les principaux intéressés, soit les cyclistes, font augmenter les intentions totales de seulement quatre points de pourcentage. Le score net (ou la différence entre les gens qui ont "certainement" et "certainement pas" cette intention) est fortement positif (+36), ce qui vient renforcer le potentiel que représente ce concept de financement. Notons que les plus convaincus à cet effet sont les hommes (qui sont d'ailleurs plus nombreux à partager le statut de cyclistes), les gens ayant un revenu supérieur à la moyenne provinciale, de même que les cyclistes (gens ayant fait du vélo au cours de la dernière année).

Intentions de participer au financement de pistes cyclables par un montant de 10\$ à l'achat d'un vélo neuf



RÉSULTATS

Le tableau ci-dessous présente les sous-groupes les plus intéressés par ce type de financement (% des gens "certainement" prêts à payer un montant de 10\$ à l'achat d'un vélo neuf pour participer au financement des pistes cyclables).

Supérieur chez ...		Comparativement à ...	
35 à 54 ans	53%	18-34 ans	48%
Hommes	52%	Femmes	45%
Revenu 45 000\$ et plus	57%	Revenu inférieur à 45 000\$	47%
Ont déjà fait du vélo	50%	Jamais fait de vélo	34%
Fait du vélo 12 derniers mois	53%	Pas fait vélo 12 derniers mois	43%

QUESTIONNAIRE

Descarie & complices

PROJET HERVÉ
Dossier #96-0022

Bonjour, mon nom est ... de la compagnie Descarie et complices, une firme spécialisée en recherche auprès des consommateurs. Nous réalisons présentement une étude sur les activités sportives et de loisirs des Québécois, et nous aurions des questions à vous poser à ce sujet. Votre opinion serait grandement appréciée. Merci!

ENREGISTREZ Marché: _____

- A. En vous incluant, combien de personnes habitent dans votre logement? _____ personne(s)
- B. De ce nombre, combien de personnes sont âgées LIRE
- | | |
|--------------------|-------|
| de moins de 6 ans | _____ |
| entre 6 et 17 ans | _____ |
| entre 18 et 74 ans | _____ |
| de 75 ans et plus | _____ |
- C. Pourrais-je parler à l'adulte de 18 à 74 ans qui a eu son anniversaire le plus récemment?
RÉINTRODUISEZ-VOUS SI NÉCESSAIRE
- D. Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison?
- | | |
|----------|----|
| français | 01 |
| anglais | 02 |
| autres | 03 |

A. PRATIQUE GÉNÉRALE

1. Avez-vous déjà fait de la bicyclette ou du vélo?
- | | |
|-----|----|
| oui | 01 |
| non | 02 |
- POSEZ LES Q.26 À 29, 30 c)d)e)f) 31 À 47**
2. Avez-vous fait du vélo au cours des derniers douze mois, soit de septembre 1994 à août 1995?
- | | |
|-----|----|
| oui | 01 |
| non | 02 |
- POSEZ LES Q.26 À 29, 30 c)d)e)f) 31 À 47**

B. PARC D'ÉQUIPEMENTS

3. Combien de vélo LIRE CI-DESSOUS y a-t-il dans votre ménage?
- | | |
|----------|-------|
| d'adulte | _____ |
| d'enfant | _____ |
- IL Y A DONC BIEN _____ VÉLOS DANS VOTRE MÉNAGE?
SI 0, POSEZ LES Q.26 À 29, 30 c)d)e)f), 31 À 47**
4. Possédez-vous personnellement un vélo?
- | | |
|-----|----|
| oui | 01 |
| non | 02 |
- POSEZ LES Q.26 À 29, 30 c)d)e)f) 31 À 47**

Les prochaines questions se rapportent à votre vélo. Si vous en possédez personnellement plus d'un, veuillez penser à celui que vous utilisez le plus souvent.

5. Depuis combien d'années possédez-vous votre vélo? _____ années
 CONVERTIR EN MOIS _____ mois

6. Votre vélo est-il muni des équipements suivants:

	oui	non	NSP
a) des réflecteurs dans les rayons des roues	01	02	99
b) des réflecteurs fixés à l'avant ou à l'arrière	01	02	99
c) un système d'éclairage pour la conduite de nuit	01	02	99
d) un porte-bagage ou un panier	01	02	99
e) un siège d'enfant ou une remorque (buggy)	01	02	99

7. Possédez-vous...

	oui	non	NSP
a) un odomètre ou un "speedomètre" (l'appareil qui mesure la vitesse et la distance parcourue par votre vélo)	01	02	99
b) des vêtements spécialisés pour le vélo (des cuissards, des souliers de vélo, des gants de vélo)	01	02	99
c) un casque de vélo	01	02	99

LES Q.8 À Q.24 SONT EXCLUSIVEMENT DESTINÉES AUX RÉPONDANTS QUI POSSÈDENT PERSONNELLEMENT UN VÉLO ET QUI ONT FAIT DU VÉLO AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS.

C. COMPORTEMENTS

J'aimerais que vous pensiez à la période allant du mois de mai à septembre 1995.

8. De façon générale, faisiez-vous du vélo LIRE ? **UNE SEULE MENTION POSSIBLE**

a) plusieurs fois par semaine	01	HORIZON 1 SEMAINE
b) 1 fois par semaine	02	HORIZON 1 SEMAINE
c) ou moins souvent	03	HORIZON 4 SEMAINES

9. Sur dix (10) occasions où vous faisiez du vélo, combien de fois en faisiez-vous ... LIRE

la semaine	_____
la fin de semaine	_____
TOTAL	10

10. Laquelle des situations suivantes décrivait le mieux l'utilisation de votre vélo ...
LIRE, UNE SEULE MENTION POSSIBLE

a) le vélo était mon principal moyen de transport	01
b) j'utilisais mon vélo comme moyen de transport à l'occasion seulement	02
c) j'utilisais mon vélo uniquement pour la promenade	03

Pensez toujours à la période allant du mois de mai au mois de septembre 1995

11. Au cours... LIRE CI-DESSOUS, combien de fois faisiez-vous du vélo sur ...
LIRE SOUS LA Q.12

SI HORIZON = 1 SEMAINE → d'une semaine typique
SI HORIZON = 4 SEMAINES → d'une période typique de quatre (4) semaines

POSEZ LA Q.12 POUR CHACUNE DES VOIES CYCLABLES PRATIQUÉES PAR LE RÉPONDANT À LA Q.11

12. En moyenne, combien de temps durerait chacun de ces déplacements sur?
CONVERTIR EN MINUTES

	Q.11 Nombre	Q.12 Minutes (moyenne)
a) des pistes cyclables	_____	_____
b) des rues à faible circulation automobile	_____	_____
c) des rues à forte circulation automobile	_____	_____
d) des routes rurales à faible circulation automobile	_____	_____
e) des routes rurales à forte circulation automobile	_____	_____
f) des sentiers ou des routes de montagne	_____	_____

Nous venons de parler des endroits où vous faites du vélo. Nous allons maintenant aborder les différents types de pratique, que nous avons regroupé en deux grandes catégories:

"Utilitaire":

où la bicyclette sert de moyen de transport pour se déplacer, que ce soit par exemple pour se rendre au travail, à l'école ou pour aller magasiner.

"Loisirs":

où la bicyclette est utilisée pour le sport ou pour se balader.

Pensez maintenant à vos déplacements à vélo selon ces deux types de pratique. On compte pour 1 déplacement l'action de se rendre d'un endroit à l'autre pour un motif précis: le travail, les études, le magasinage, les loisirs et le retour à la maison.

13. Au cours... LIRE CI-DESSOUS, et ce du mois de mai à septembre 1995, combien de déplacement(s) effectuiez-vous ... LIRE SOUS Q.14

SI HORIZON = 1 SEMAINE → d'une semaine typique
SI HORIZON = 4 SEMAINES → d'une période typique de quatre (4) semaines

POSEZ Q.14 POUR CHACUN DES MOTIFS IDENTIFIÉS À LA Q.13

14. En moyenne, combien de temps durerait chacun de ces déplacements? CONVERTIR EN MINUTES

	Q.13 Nombre	Q.14 Minutes (moyenne)
a) à titre "utilitaire"	_____	_____
b) pour les loisirs	_____	_____

15. Au cours ... LIRE CI-DESSOUS, combien de déplacements effectuiez-vous à vélo après le coucher du soleil? _____ déplacements

SI HORIZON = 1 SEMAINE → d'une semaine typique
SI HORIZON = 4 SEMAINES → d'une période typique de quatre (4) semaines

Nous allons maintenant vous parler de vos déplacements de plus de 300 mètres, c'est-à-dire d'environ 5 minutes à pieds.

16. Au cours d'une semaine typique, et ce, du mois de mai à septembre 1995, combien de déplacement(s) effectuez-vous en utilisant les moyens de transport suivants:

LIRE LA LISTE. ENREGISTREZ CI-DESSOUS. SVP FAIRE UNE ROTATION

transport en commun	_____
véhicule automobile	_____
marche	_____
bicyclette	_____
taxi	_____

Les trois prochaines questions portent sur le cyclotourisme. Nous entendons par cyclotourisme une randonnée cycliste comprenant une ou plusieurs nuits à l'extérieur du foyer.

17. Au cours de la dernière saison, c'est-à-dire du mois de mai au mois de septembre 1995, combien de fois avez-vous fait du cyclotourisme? _____ fois

SI 0, PASSEZ À LA Q.20

En moyenne,

18. combien de jour(s) a duré chacune de ces expéditions? _____ jours

19. combien de kilomètres par jour avez-vous parcouru? _____ KM

20. De façon générale, utilisez-vous votre vélo ... LIRE

	oui	non
de décembre à mars	01	02
en avril	01	02
de mai à septembre	01	02
en octobre ou en novembre	01	02

21. Comparativement à ce que vous faisiez il y a cinq (5) ans, diriez-vous que vous utilisez votre vélo plus souvent, aussi souvent ou moins souvent?

plus souvent	01
aussi souvent	02
moins souvent	03
NSP NRP	99

22. Comparativement à il y a cinq (5) ans, diriez-vous que vous parcourez des distances plus grandes, aussi grandes ou moins grandes en vélo?

plus grandes	01
aussi grandes	02
moins grandes	03
NSP NRP	99

23. Je vais vous lire une série de facteurs qui peuvent encourager les gens à faire du vélo. Selon vous, jusqu'à quel point l'aspect LIRE CI-DESSOUS encourage-t-il les gens à faire du vélo. Est-ce beaucoup (01), assez (02), peu (03) ou pas du tout (04)?

économique	_____
écologique	_____
le plaisir	_____
la découverte	_____
le style (le look)	_____
le conditionnement physique	_____

24. Voici maintenant une série de facteurs qui peuvent décourager les gens à faire du vélo. Selon vous, jusqu'à quel point les LIRE CI-DESSOUS découragent-ils les gens à faire du vélo. Est-ce beaucoup (01), assez (02), peu (03) ou pas du tout (04)?

les risques d'accidents	_____
les risques de vols	_____
la distance	_____
la température	_____
le fait d'avoir chaud, de suer	_____

D. PORT DU CASQUE/SÉCURITÉ

POSEZ LA Q.25 AUX RÉPONDANTS QUI POSSÈDENT UN CASQUE À LA Q.7c)

25. Vous m'avez dit tout à l'heure que vous possédiez un casque de vélo. Sur 10 occasions où vous faites de la bicyclette, combien de fois portez-vous votre casque? _____

26. Il existe différents moyens d'assurer la sécurité des cyclistes. À votre avis ..., LIRE CI-DESSOUS est-il un moyen très (01), assez (02), peu (03) ou pas du tout (04) efficace à cet effet?

LIRE EN ROTATION

la mise sur pied de réseaux de pistes cyclables	_____
la réduction de la vitesse des véhicules automobile	_____
l'éducation des cyclistes	_____
l'éducation des automobilistes	_____
le port du casque	_____

27. Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable au port obligatoire du casque?

très	01
assez	02
peu	03
pas du tout	04

28. Considérez-vous que les risques de se blesser dans un accident en vélo sont ...

LIRE CI-DESSOUS... élevés?

très	01
assez	02
peu	03
pas du tout	04
NSP	99

29. Considérez-vous que les risques de se blesser gravement dans un accident en vélo sont ... LIRE CI-DESSOUS... élevés? Par "gravement", nous entendons des blessures nécessitant une hospitalisation.

très	01
assez	02
peu	03
pas du tout	04
NSP	99

30. Au cours de la dernière année, c'est-à-dire de septembre 1994 à août 1995, avez-vous personnellement été...

	oui	non
a) blessé dans un accident cycliste impliquant un véhicule automobile	01	02
b) blessé dans un accident cycliste n'impliquant pas de véhicule automobile	01	02
c) eu un de vos proches blessé dans un accident cycliste impliquant un véhicule automobile	01	02
d) eu un de vos proches blessé dans un accident cycliste n'impliquant pas de véhicule autom.	01	02
e) été témoin d'un accident de vélo avec blessés impliquant un véhicule automobile	01	02
f) été témoin d'un accident de vélo avec blessés n'impliquant pas de véhicule automobile	01	02

POSEZ LES Q.31 À Q.36 SEULEMENT AUX RÉPONDANTS QUI ONT DES ENFANTS DE 6 À 17 ANS À LA MAISON À LA Q.B

Vous m'avez dit tout à l'heure que vous aviez **LIRE LA RÉPONSE DONNÉE À LA Q.B** enfants de 6 à 17 ans à la maison.

31. Quel est le sexe de votre **LIRE CI-DESSOUS?**

	Garçon	Fille
1er enfant	01	02
2ième enfant	01	02
3ième enfant	01	02
4ième enfant	01	02
5ième enfant	01	02

32. Quel âge a votre **LIRE CI-DESSOUS?**

1er enfant	_____
2ième enfant	_____
3ième enfant	_____
4ième enfant	_____
5ième enfant	_____

33. Votre **LIRE CI-DESSOUS** possède-t-il un vélo?

1er enfant	_____
2ième enfant	_____
3ième enfant	_____
4ième enfant	_____
5ième enfant	_____

34. Au cours d'une semaine typique, combien de fois votre **LIRE CI-DESSOUS** fait-il du vélo?

1er enfant	_____
2ième enfant	_____
3ième enfant	_____
4ième enfant	_____
5ième enfant	_____

35. Votre **LIRE CI-DESSOUS** possède-il un casque de vélo?

	oui	non
1er enfant	01	02
2ième enfant	01	02
3ième enfant	01	02
4ième enfant	01	02
5ième enfant	01	02

POSEZ LA Q.36 POUR LES ENFANTS QUI POSSÈDENT UN CASQUE À LA Q.35

36. Sur 10 occasion où votre **LIRE CI-DESSOUS** fait du vélo, combien de fois porte-il son casque ?

1er enfant	_____
2ième enfant	_____
3ième enfant	_____
4ième enfant	_____
5ième enfant	_____

E. PERCEPTIONS

37. Je vais maintenant vous lire une série de phrases au sujet de la pratique du vélo. Pour chacune, veuillez m'indiquer si vous êtes tout à fait en accord, assez en accord, assez en désaccord ou tout à fait en désaccord.

	<i>Tout à fait d'accord</i>	<i>Assez d'accord</i>	<i>Assez désacc.</i>	<i>Tout à fait désacc.</i>	<i>NSP NRP</i>
a) Faire du vélo garde les gens en forme	01	02	03	04	99
b) Faire du vélo est de plus en plus dangereux	01	02	03	04	99
c) Il faut avoir de l'argent pour faire du vélo	01	02	03	04	99
d) L'utilisation accrue de la bicyclette contribuerait à diminuer le volume de la circulation automobile	01	02	03	04	99
e) L'utilisation de la bicyclette contribue à diminuer la pollution liée à la circulation automobile	01	02	03	04	99
f) La bicyclette est un moyen de transport qui devrait être encouragé en milieu urbain	01	02	03	04	99
g) Le réseau des pistes cyclables en milieu urbain est suffisamment développé	01	02	03	04	99
h) Le réseau des pistes cyclables touristique est suffisamment développé	01	02	03	04	99
i) Le Québec est à l'avant-garde dans le domaine du vélo	01	02	03	04	99

F. ROUTE VERTE

38. Connaissez-vous ou avez-vous déjà entendu parler de la Route verte? Il s'agit d'un projet visant à instaurer une voie cyclable de 2,400 kilomètres de façon à relier différentes régions du Québec.

oui 01
non 02

39. Diriez-vous que vous êtes très, assez, peu ou pas du tout favorable au concept de la Route verte?

très favorable 01
assez favorable 02
peu favorable 03
pas du tout favorable 04

40. Je vais maintenant vous lire une série de phrases au sujet de la Route verte. Pour chacune, veuillez m'indiquer si vous êtes tout à fait en accord, assez en accord, assez en désaccord ou tout à fait en désaccord.

	<i>Tout à fait d'accord</i>	<i>Assez d'accord</i>	<i>Assez désacc.</i>	<i>Tout à fait désacc.</i>	<i>NSP NRP</i>
a) La Route verte est une bonne façon de découvrir le Québec	01	02	03	04	99
b) La Route verte incitera un bon nombre de gens à rester au Québec pour leurs vacances	01	02	03	04	99
c) La Route verte attirera beaucoup de touristes étrangers au Québec	01	02	03	04	99

41. Seriez-vous prêt à payer un montant de 10\$ lors de l'achat d'une bicyclette neuve pour participer au financement de pistes cyclables? Est-ce certainement, probablement, probablement pas ou certainement pas?

certainement 01
probablement 02
probablement pas 03
certainement pas 04

G. SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE

42. En terminant, j'aurais quelques questions à vous poser afin de regrouper vos réponses avec celles des autres répondants. Dans lequel des groupes d'âge suivants vous situez-vous?

18-24 ans	01
25-34 ans	02
35-44 ans	03
45-54 ans	04
55-64 ans	05
65-74 ans	06

43. Avez-vous un permis de conduire?

oui	01
non	02

44. Possédez-vous ou avez-vous accès à un véhicule automobile?

oui	01
non	02

45. Quel est le dernier niveau de scolarité que vous avez terminé?

pas de scolarité	01
primaire	02
secondaire	03
collégial	04
université	05
NSP NRP	99

46. Dans laquelle des catégories suivantes se situe le revenu annuel de votre ménage avant impôts?

moins de 15,000\$	01
de 15,000\$ à 24,999\$	02
de 25,000\$ à 44,999\$	03
de 45,000\$ à 69,999\$	04
de 70,000\$ à 99,999\$	05
100,000\$ et plus	06
Refus	99

47. Sexe

homme	01
femme	02

DESCARIE & COMPLICES VOUS REMERCIE DE VOTRE PRÉCIEUSE COLLABORATION!

ANNEXE 1

PROJECTIONS

Projections des résultats à l'échelle du Québec	Échantillon variable	Échantillon total	Projections P.Q.
Incidence des cyclistes	53%	53%	2,620,079
Nombre de vélos par ménage	2,0	2,0	4,952,494
Type de pratique	(n=721)	(n=1502)	
Uniquement promenade	79%	38%	1,878,547
Moyen transport à l'occasion	13%	6%	296,613
Principal Moyen de transport	8%	4%	197,742
Hors échantillon	—	52%	
Fréquence de pratique	(n=721)	(n=1502)	
Plusieurs fois/semaine	47%	23%	1,137,015
1 fois par semaine	26%	13%	642,661
Au moins une fois par semaine	73%	36%	1,779,676
Moins souvent	27%	13%	642,661
Hors échantillon	—	52%	
Mois de la pratique	(n=721)	(n=1502)	
Décembre à mars	5%	3%	148,306
Avril	42%	20%	988,709
Mai à septembre	100%	48%	2,372,902
Octobre ou novembre	55%	27%	1,334,757
	(n=721)	(n=1502)	
Pratique du cyclotourisme	6%	3%	148,306
Déplacements à vélo/semaine	3535		12,849,019
Kilomètres parcourus/semaine	59 140		214,911,889

Population du Québec 18-74 ans: 4,943,545

Source: Statistique Canada, Catalogue 93-310, Recensement 1991

Nombre de ménages 18-74 ans au Québec: 2,476,247 (estimation)

Source: Statistique Canada, Catalogue 93-310, Recensement 1991

ANNEXE 2

KILOMÉTRAGE

Voies de circulation	Kilomètres	%
<i>Routes rurales forte circulation auto.*</i>		
• Routes nationales	9960 km	
• Routes régionales	5780 km	
• Routes collectives	<u>7990 km</u>	
	23 730 km	20%
<i>Routes rurales faible circulation auto.*</i>		
• Chemins Locaux	41 130 km	35%
<i>Rues à faible et forte circulation auto.*</i>	50 000 km	43%
<i>Pistes cyclables**</i>	1770 km	2%
TOTAL	116 630 km	100%

* Source: Ministère des Transports du Québec

** Source: Vélo Québec

ANNEXE 3

VITESSE MOYENNE DE DÉPLACEMENT DES CYCLISTES

1. Introduction

À moins d'utiliser un vélo muni d'un odomètre les cyclistes peuvent difficilement évaluer la distance (d) parcourue lors d'un déplacement. Ils ont par contre une idée plus précise du temps qu'ils ont passé à vélo (t), compte tenu de l'omniprésence des montres et des horloges. Il suffit alors de déterminer la vitesse moyenne de déplacement (v) pour calculer la distance parcourue à l'aide de la formule $d = t \cdot v$.

Dans le cadre du sondage les données obtenues sont des durées de déplacement sur six types de voies cyclables :

- pistes cyclables;
- rues à faible circulation automobile;
- rues à forte circulation automobile;
- routes rurales à faible circulation automobile;
- routes rurales à forte circulation automobile;
- sentiers ou routes de montagne.

La présente étude a pour but de déterminer la vitesse moyenne de déplacement des cyclistes sur chacun de ces types de voies cyclables, afin de calculer les distances parcourues.

La vitesse moyenne de déplacement d'un cycliste est définie comme la distance parcourue divisée par le temps total du déplacement incluant les arrêts et délais (sauf ceux où le cycliste quitte son vélo). Par exemple un cycliste qui a parcouru 8 kilomètres en une heure en ville, en incluant les arrêts obligatoires aux intersections (stops et feux rouges) et des délais dus à la circulation, a une vitesse moyenne de déplacement de 8 km/h même si sa vitesse instantanée a atteint 20 km/h à plusieurs occasions.

Les données disponibles sur la *vitesse moyenne* de déplacement des cyclistes sont peu nombreuses. La littérature relative aux aménagements cyclables fait plutôt état de la *vitesse maximale* de déplacement, qui sert à déterminer la *vitesse de conception*, des aménagements cyclables. La vitesse moyenne de déplacement à bicyclette est également très variable selon le lieu du déplacement (en milieu urbain ou rural). Compte tenu de ces faits nous avons regroupé les types de voies cyclables en deux grandes catégories : milieu urbain qui comprend les pistes cyclables et les rues et milieu rural qui comprend les routes rurales.

2. Vitesse moyenne de déplacement des cyclistes

Milieu urbain

De la revue de la littérature relative aux cyclistes et aux aménagements cyclables, il ressort que les estimations de la vitesse moyenne de déplacement sont assez variables. Selon les quatre études recensées, ces mesures varient de 10 à 21 km/h en milieu urbain ou semi-urbain. Le tableau suivant en fait la synthèse :

V moy	Remarque	Source
13 km/h	écart-type : 7,5 km/h	Miller & Miller, 1991
16 km/h	surestimée, car parcours sous faible trafic	Berkeley City Planning Department, 1971
16-21 km/h		Jarrell, 1974
10-14 km/h		Lowe, 1989

Les deux premiers résultats cités sont particulièrement intéressants, car ils résultent d'études spécifiques sur cette question. La valeur de 13 km/h obtenue par Miller & Miller résulte d'une enquête réalisée auprès de 1 332 ménages dans la *Boulder Valley*, au Colorado. L'écart type de 7,5 km/h, très élevé, confirme que la vitesse de déplacement en bicyclette varie considérablement selon les individus. On peut penser que cette vitesse de 13 km/h est légèrement supérieure à celle d'un grand centre urbain, puisque la population de la ville de Boulder est de 83 000 habitants, dont 20 000 étudiants.

Pour l'étude menée à Berkeley, la valeur de 16 km/h résulte de la mesure du temps de déplacement de plusieurs cyclistes sur un même parcours. Les auteurs de l'étude estiment que cette valeur est surévaluée, du fait que les mesures ont été faites en milieu de matinée, lorsque le volume de circulation était très faible.

La méthodologie de l'étude de Miller & Miller étant plus raffinée que celle de l'étude de Berkeley, la valeur mesurée de 13 km/h devrait être plus près de la réalité. De plus compte tenu que Boulder est une petite ville universitaire comptant un fort contingent de cyclistes, cette vitesse est probablement légèrement supérieure à celle d'une population moyenne. Afin d'éviter toute surestimation de la vitesse moyenne et donc des distances parcourues, nous recommandons de retenir une vitesse moyenne de déplacement de 12 km/h en milieu urbain.

Milieu rural

Les déplacements faits par les cyclistes en milieu rural sont généralement plus rapides que ceux faits en milieu urbain. Cela tient au fait que les routes rurales comportent beaucoup moins d'arrêts qu'en milieu urbain et que le cycliste peut y pédaler à un rythme plus soutenu. En l'absence d'études spécifiques sur la vitesse des cyclistes en milieu rural, nous utiliserons les données du Tour de l'Île de Montréal qui se déroule sur un circuit urbain fermé à la circulation automobile, donc s'apparentant à un circuit rural.

Durant le Tour de l'Île de Montréal, parcours d'une longueur d'environ 65 km comprenant cinq relais, le gros du peloton de 45 000 cyclistes est crédité d'une vitesse moyenne comprise entre 20 et 25 km/h. Quant aux cyclistes les plus rapides, on estime qu'ils sont capables de soutenir une vitesse d'environ 41 km/h alors que le peloton de l'Express se déplace à une vitesse de 35 à 38 km/h. À l'opposé les cyclistes les plus lents ont une vitesse moyenne de 15 à 18 km/h, avec un minimum absolu de 12 km/h (vitesse de déplacement du peloton balai). Des vitesses semblables sont observées lors de randonnées populaires sur de plus longues distances, telles que le Grand Tour.

Ces vitesses peuvent également être comparées aux vitesses de conception de pistes cyclables (voir en annexe I une liste détaillée des guides de conception consultés), qui varient de 24-25 km/h pour une chaussée en poussière de pierre à 30-32 km/h pour une chaussée asphaltée. La vitesse de conception est passablement plus élevée que la vitesse moyenne de déplacement qui tient compte des arrêts et ralentissements.

Compte tenu des données qui précèdent et afin d'éviter toute surestimation de la vitesse moyenne et donc des distances parcourues, nous recommandons de retenir une vitesse moyenne de déplacement de 20 km/h en milieu rural.

3. Conclusion

La vitesse de déplacement des cyclistes est très variable et influencée par un grand nombre de facteurs dont le sexe, l'âge et la condition physique du cycliste, le motif de déplacement (utilitaire ou promenade), l'environnement (urbain ou rural) et le type de route emprunté (piste cyclable, route à faible ou à forte circulation automobile, etc.).

Il est toutefois possible de définir deux grands groupes relativement homogènes dont les vitesses moyennes ont été établies à partir de données obtenues d'une revue de la littérature et de l'expérience de Vélo Québec :

Vitesse moyenne des cyclistes pour :	V moy
<i>déplacements en milieu urbain</i> - pistes cyclables - rues à faible circulation automobile - rues à forte circulation automobile	12 km/h
<i>déplacements en milieu rural</i> - routes rurales à faible circulation automobile - routes rurales à forte circulation automobile	20 km/h

Pour les sentiers ou routes de montagne nous recommandons de retenir une vitesse moyenne de déplacement de 12 km/h, qui est beaucoup plus faible que la vitesse sur les routes rurales à cause des contraintes inhérentes à ces aménagements : absence de revêtement lisse, fortes dénivellations, etc.

Les pistes cyclables sont associées au milieu urbain parce que dans le sondage l'expression *piste cyclable* désignait à la fois les bandes cyclables contiguës à la chaussée automobile (très fréquentes en milieu urbain) et les pistes cyclables en site propre.

Annexe I - Vitesses de conception des pistes cyclables

CANADA

Québec : 30 km/h. (Vélo Québec, 1992)

Ontario : 30 km/h sur chaussée asphaltée, 25 km/h sur chaussée en poussière de pierre. (Ontario Ministry of Transportation, 1993)

Roads and Transportation Association of Canada : 35 km/h. (RTAC, 1983)

ÉTATS-UNIS

American Association of State Highway and Transportation Officials : 32 km/h sur chaussée asphaltée et 24 km/h sur chaussée en poussière de pierre. (AASHTO, 1991)

American Society of Civil Engineers : 32 km/h. (ASCE, 1980)

Arizona : 32 km/h. (Arizona Bicycle Task Force, 1988)

Californie : 32 km/h. (Caltrans, 1987)

Floride : 32 km/h. (Florida Department of Transportation, 1982)

Minnesota : 32 km/h. (State of Minnesota, s.d.)

Ohio : 32 km/h sur chaussée asphaltée et 24 km/h sur chaussée en poussière de pierre. (Ohio Department of Transportation, 1988)

EUROPE et OCÉANIE

Pays Bas : entre 25 et 30 km/h, une vitesse de 30 km/h étant considérée comme «idéale». (CROW, 1993)

Australie : 30 km/h. (State Bicycle Committee, s.d.)

Nouvelle-Zélande : 30 km/h. (National Roads Board, 1985)

Bibliographie

- ARIZONA BICYCLE TASK FORCE. (1988). **Arizona Bicycles facilities Planning & Design Guidelines**. Facilities Planning Committee. p. 17.
- BERKELEY CITY PLANNING DEPARTMENT. (1971). **Bicycles in Berkeley. A Background Report**. p. 4.
- CENTRE FOR RESEARCH AND CONTRACT STANDARDIZATION IN CIVIL AND TRAFFIC ENGINEERING - THE NETHERLANDS (CROW). (1993). **Sign up for the bike**. 325 p.
- FLORIDA DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. (1982). **Bicycle Facilities Planning & Design Manual**. The Division of Planning. p. 5-20.
- JARRELL, Temple R. (1974). **Bikeways. Design, Construction, Programs**. National Recreation and Park Association. p. 50.
- LOWE, Marcia D. (1989). **The Bicycle: Vehicule for a Small Planet**. Worldwatch Paper 90. p 22.
- MILLER, M.A. & T.I. Miller. (1991). The 1990 Diary Study of Modal Split in Boulder Valley. Cité dans : University of North Carolina. (1994). **A Compendium of Available Bicycle and pedestrian Trip Generation Data in the United States**. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration. Washington D.C. p. 7-8.
- PIGNATARO, L.J.. (1973). **Traffic engineering : theory and practice**. Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, N.J.
- TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL (TdI). (1995). **Communication personnelle**.
- VÉLO QUÉBEC. (1992). **Guide technique d'aménagement des voies cyclables**. Montréal. 200 p.

ANNEXE 2

Enquêtes sur l'activité physique au Québec
et au Canada depuis 1977.

ANNEXE 2 - ENQUÊTES SUR L'ACTIVITÉ PHYSIQUE AU QUÉBEC ET AU CANADA DEPUIS 1977

1. Participation des Québécois aux activités de loisir (1978)

Haut-Commissariat à la Jeunesse, aux Loisirs et aux Sports.

En 1977-78, le Haut-Commissariat à la jeunesse, aux loisirs et aux sports a mené, avec le concours de la firme SORECOM inc., une étude sur la participation des Québécois aux activités physiques et sportives. L'échantillonnage était composé de 9923 personnes âgées de 18 ans et plus et 7541 d'entre elles ont répondu au sondage. Les données sont de plus disponibles sur une base régionale ou saisonnière. Lors du sondage, la question posée portait sur la pratique d'activités physiques à une fréquence minimale d'une fois par mois et ce, sur une base annuelle ou saisonnière.

L'information sur une utilisation minimale sur une période d'un an (au moins 1 fois par an) n'a pas été recueillie, ce qui ne nous a pas permis de comparer cette étude avec les subséquentes sur une base annuelle. En outre, les résultats par catégories d'âge ne sont pas incluses dans le document bien qu'avec la base de données, nous assumons qu'il serait possible de les extraire.

Le but de cette étude consiste à connaître les réelles habitudes sportives et de loisir de la population. Ceci explique la raison du choix de l'indicateur mensuel.

2. Le loisir au Québec 1981, étude auprès de la population

David R. & R. Gagnon. (1983)

Cette étude vise la population québécoise âgée de 12 ans dont l'échantillonnage compte 3305 personnes. Le sondage porte sur la période de juillet à décembre 1981 ce qui apporte un certain biais à l'information recueillie puisque le vélo s'utilise principalement entre mai et octobre. D'une part, l'information est disponible par catégorie d'âge mais la réelle situation d'utilisation du vélo est sous-estimée car la terminologie utilisée ne permet pas aux utilisateurs utilitaires de répondre d'emblée. En effet, le terme «excursion à bicyclette» est en soi exclusif. D'autre part, les données publiées se révèlent difficiles à manipuler de manière à extraire la fréquence d'utilisation. Le but de cette étude consiste à identifier les préférences de la population québécoise en matière de loisirs.

3. Enquête sur la condition physique des Canadiens (ECPC 1981) **Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.**

Cette enquête canadienne donne des résultats par province et touche les 15 ans et plus avec un échantillonnage de 3797 Québécois. Elle s'avère davantage représentative de l'utilisation du vélo que la précédente étude car elle utilise le terme «cyclisme». Les données sont fournies par tranches d'âge et sur une base annuelle. Cette étude a été privilégiée dans le cadre des tendances évolutives du présent rapport.

4. La pratique de l'activité physique par les Québécois **Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. (1987)**

Cette étude concerne la clientèle des 15 ans et plus avec 1003 entrevues complétées. L'enquête s'est effectuée en 4 phases dont les 2 premières ont été confiées à la firme SOM de septembre 1986 à février 1987 inclusivement alors que les 2 dernières ont été terminées par la firme Recherche Marketing Bell Canada-RMBC de mars à août 1987. Cette enquête a été réalisée de manière à être comparable à celle de l'ECPC (1981). Les termes utilisés sont cyclisme et bicyclette.

Nous relevons des difficultés d'interprétation des données présentées parce que les sous-sondages n'utilisent pas exactement le même questionnaire, les tranches d'âge et pour certaines activités, l'information n'a pas été recueillie durant le trimestre de décembre à février. De plus, les 1003 répondants sont sollicités à chaque trimestre ce qui prédispose la personne interrogée et fausse les informations recueillies.

En ce qui concerne les données de 1987, nous avons utilisé les statistiques se rapportant à la période estivale de juin à août, parce qu'elles semblent les plus représentatives. La méthodologie utilisée semble révéler toutefois certaines failles : bien que toute l'information n'ait pas été recueillie pour chacun des 4 sous-sondages, les moyennes ont été calculées selon ces 4 phases. Voilà ce qui expliquerait une légère sous-représentation des cyclistes.

5. Le mieux-être des Canadiens et des Canadiennes; faits saillants de l'Enquête Campbell de 1988. Stephens T. & C.L. Craig. (1990)

L'enquête Campbell représente la suite logique de l'ECPC 1981 et couvre la population canadienne âgée de 10 ans et plus.. Les résultats sont disponibles pour le Canada seulement. L'information y est désagrégée en catégories d'âge et par activité. Le terme utilisé est "bicyclette".

6. Sondage sur les blessures subies lors de la pratique d'activités récréatives et sportives entre octobre 1992 et septembre 1993 Impact Recherche. (1993)

Ce sondage a été réalisé pour le compte de la Régie de la sécurité dans les sports du Québec, Service de la recherche et de la planification et du Ministère de la Santé et des Services sociaux, Direction de la promotion de la santé par Impact Recherche en novembre 1993. Les répondants s'élèvent au nombre de 8365 personnes et sont âgés de 6 ans et plus. La question posée porte sur les activités physiques (ou les sports) et peut comporter un certain biais comparatif puisque certains cyclistes occasionnels ne se sont pas concernés par l'étude. En effet, les répondants sont questionnés sur leur taux d'activité hebdomadaire soit une pratique de 3 fois par semaine, d'1 ou 2 fois par semaine ou moins d'1 fois par semaine.

7. Et la santé, ça va en 1992-1993? (1995), Santé Québec.

Suite à l'Enquête sociale et de santé 1992-1993, ce rapport sur la santé des Québécois publié en 1995 possède un chapitre sur les activités physiques de loisir. L'information qui y est présentée est de nature générale et se résume aux activités physiques les plus populaires qui ont été pratiquées au moins une fois dans les 12 mois précédant l'enquête. Ici aussi, la terminologie laisse à désirer puisqu'il est question de randonnée à vélo. Il y ressort néanmoins que l'usage de la bicyclette en tant qu'activité demeure parmi les dix premières entre 1981 et 1992-93 avec la marche, le patinage libre sur glace et la natation.

8. En vacances et à l'école: les loisirs des élèves du secondaire (1994), Ministère de l'Éducation.

Le ministère de la Culture et des Communications, le ministère des Affaires municipales et le ministère de l'Éducation se sont regroupés pour mener un projet de recherche sur les habitudes de loisir des étudiants du secondaire âgés de 12 à 18 ans. Les sondages ont porté sur les périodes estivale et automnale. On peut ainsi constater une baisse de l'utilisation de la bicyclette avec le début des classes mais le taux demeure tout de même élevé avec 53,7% comparativement à 88,5% pour l'été. Il ressort que la bicyclette, la marche et la natation sont très populaires auprès des jeunes. Il importe de préciser que l'on emploie l'expression randonnée en bicyclette.

9. L'activité physique de loisir au Québec: Une analyse en fonction des bénéfices pour la santé, monographie no. 5. Enquête sociale et de santé 1992-93 (1996), Nolin B, D Prud'homme & M Godbout.

Cette monographie a été réalisée suite à un sous-échantillonnage de 2000 des 23 564 répondants qui se sont auto-administrés le questionnaire de l'enquête de Santé Québec de 1992-93. L'information est disponible sur 3 trimestres répartis entre mars et novembre 1993; elle s'exprime par genre (sexe) et par fréquence d'utilisation: à partir d'une fois par trimestre à plus de sept fois par semaine. De plus, l'utilisation du vélo est caractérisée comme moyen de transport ou comme instrument de loisir.

Tableau comparatif des enquêtes reliées à l'utilisation du vélo 1977-1995

Nom de l'enquête	Mots clé	Nbre de répondants	Période du sondage	Période de référence	Intervalle d'âge
Participation des Québécois aux activités de loisir: <i>Avez-vous pratiqué de façon régulière (au moins une fois/mois en moyenne) les activités suivantes? Bicyclette</i>	pratique d'activités physiques et sportives	7 541	Fin 1977	nov.76 à nov.77	18 ans +
Le Loisir au Québec 1981: <i>Parmi les activités de loisir suivantes, voulez-vs me dire si au cours des 6 derniers mois (juil-déc) vous y avez participé ou assisté...? Excursion à bicyclette.</i>	participation activités de loisirs excursions	3 305	Février 82	Juillet à décembre 81	12 ans +
Enquête sur la condition physique des Canadiens 1981	cyclisme	3 797			15 ans +
La pratique de l'activité physique par les Québécois, 1987: <i>le cyclisme ou la bicyclette.</i>	Cyclisme	1 003	4 enquêtes trimestrielles: sept.86-fév.87 mars 87-août87	Sept. 86 à août 87	15 ans +
Sondage sur les blessures subies lors de la pratique d'activités récréatives et sportives en octobre 1992 et septembre 1993: <i>Quelles sont les activités physiques (ou les sports) que vs-même avez pratiqué depuis octobre 92, la plupart du temps à raison de 3 fois/sem, (d'1 à 2 fois/sem, moins d'1 fois/sem) lorsque cette activité était possible?</i>	Activités physiques ou sports	8 365	6 au 29 octobre 1993	Octobre 92 à septembre 93	6 ans +
Santé Québec: et la santé, ça va en 1992-1993?	Randonnée à vélo	34 848 et 23 564 auto-administrés	Novembre 92 à nov. 1993		18 ans + 15 ans +
En vacances et à l'école: les loisirs des élèves du secondaire: <i>Indique le nombre de fois que tu as pratiqué chacune des activités physiques et sportives qui suivent, l'ÉTÉ DERNIER, à quel endroit...? randonnée à bicyclette.</i>	Randonnée à bicyclette	5 267	fin nov. 93 à fin février 94	Été et automne 1993	12-18
L'état du vélo au Québec en 1995	utilisation du vélo utilité / loisir	1 502	29 sept.- 9 octobre 1995	sept.94 à août 95	18-74

ANNEXE 3

Comptages sur les voies cyclables
en 1990, 1991, 1993, 1995 et 1996

ANNEXE 3

COMPTAGES SUR LES VOIES CYCLABLES

TABLE DES MATIÈRES

CAMPAGNE DE COMPTAGE DE 1996	2
Sites de comptage	2
Méthodologie	3
<i>Comptages manuels.....</i>	<i>3</i>
<i>Comptages automatiques.....</i>	<i>5</i>
Estimation d'achalandage à partir des données recueillies.....	6
Résultat des comptages et données connexes.....	6
Formulaires et tableaux de résultats	
<i>Formulaires de comptage manuel.....</i>	<i>7</i>
<i>Formulaires de relevé des compteurs automatiques.....</i>	<i>11</i>
<i>Données météorologiques.....</i>	<i>15</i>
<i>Comparaison des comptages automatiques et manuels.....</i>	<i>20</i>
<i>Débits quotidiens de bicyclettes - Parc linéaire du P'tit Train du Nord.....</i>	<i>22</i>
<i>Débits quotidiens de bicyclettes - axe Lennoxville/North-Hatley.....</i>	<i>24</i>
<i>Volumes quotidiens de bicyclettes et météo.....</i>	<i>26</i>
<i>Bilan des comptages manuels - Parc linéaire du P'tit Train du Nord.....</i>	<i>31</i>
<i>Bilan des comptages manuels - axe Lennoxville/North-Hatley.....</i>	<i>48</i>
<i>Bilan des comptages manuels - Trois-Rivières.....</i>	<i>53</i>
COMPTAGES SUR LA PISTE DES BATTURES DE BEAUPORT...70	
COMPTAGES SUR LE RESEAU CYCLABLE DE MONTREAL.....75	

COMPTAGES SUR LES VOIES CYCLABLES

La présente annexe fournit le détail des campagnes de comptages réalisés à l'été 1996 sur trois voies cyclables dans le cadre de l'étude, de même que les données des comptages suivants :

- battures de Beauport, août 1995 (MTQ);
- réseau cyclable de Montréal, juin, juillet et août 1990, juin et juillet 1991, juillet 1993 et juillet et août 1996 (Vélo Québec et ville de Montréal).

CAMPAGNE DE COMPTAGE DE 1996

Sites de comptage

Tableau A.1 Sites de comptage choisis

Région Voie cyclable	Caractéristiques	Site de comptage
<i>Estrie</i>		
Axe Lennoxville / North-Hatley	Milieu périurbain (Lennoxville). Sentier polyvalent de 12 km inauguré en 1994.	Environ 50 mètres au sud de l'embranchement du pont Capelton
<i>Laurentides</i>		
Parc linéaire du P'tit Train du nord	Villégiature. Sentier polyvalent de 200 km inauguré en 1995.	Environ 50 mètres au nord de la gare de Mont-Rolland
<i>Mauricie/Bois-Francs</i>		
Parc linéaire de Trois-Rivières	Milieu urbain. Piste cyclable reliant le centre-ville au site des Forges du Saint-Maurice	Dans le parc Lambert, à proximité du point de services (stationnement, chalet, etc.).

Méthodologie

Comptages manuels

Cinq séries de comptages manuels espacées de trois semaines ont été réalisées dans les Laurentides et à Trois-Rivières, pour un total de 120 heures d'observation à chaque site. Il y a également eu trois journées de comptages à Lennoxville. Les comptages étaient effectués les vendredis, samedis et dimanche, de 9h à 13h et de 14h à 18h. Une pause d'une heure était allouée pour le dîner, et chaque heure comportait 50 minutes de comptage et une pause de 10 minutes.

En plus de compter le nombre de personnes passant par un point, les observateurs notaient, dans cet ordre, le moyen de transport utilisé (vélo, patin ou marche), la direction de l'usager, son sexe, son âge (0 à 14 ans, 15 à 54 ans ou 55 ans et plus) et s'il portait un casque protecteur. Dans le cas où l'observateur n'arrivait pas à noter la totalité des informations relatives un usager à cause du passage simultané d'un trop grand nombre de personnes, il notait toutes celles qu'il pouvait en respectant l'ordre de priorité. Les trois premières informations ont toujours pu être notées, à quelques exceptions près. Les observateurs ont été formés sur place la veille des premières journées d'observation.

Le calendrier de comptage, incluant les jours pour lesquels il est possible de faire une projection de l'achalandage, est présenté au tableau suivant. Les trois fiches de comptage à compléter par les observateurs sont présentées avec les tableaux à la fin de l'annexe.

Tableau A.2 Calendrier de comptage

	1	2	3	4	5	6	Juillet
7	8	9	10	11	12	13	
14	15	16	17	18	19	20	
21	22	23	24	25	26	27	
28	29	30	31	1	2	3	Août
4	5	6	7	8	9	10	
11	12	13	14	15	16	17	
18	19	20	21	22	23	24	
25	26	27	28	29	30	31	
1	2	3	4	5	6	7	Septembre
8	9	10	11	12	13	14	
15	16	17	18	19	20	21	
22	23	24	25	26	27	28	
29	30	1	2	3	4	5	Octobre
6	7	8	9	10	11	12	
13							

6 Jour de comptage

20 Estimation de l'achalandage
à partir des jours de comptage

Comptages automatiques

Des compteurs automatiques ont été installés sur chacune des trois voies cyclables. Ils ont permis de recueillir des données d'achalandage 24 heures par jour pour la période du 11 juillet au 13 octobre dans le cas du P'tit Train du Nord et du 11 juillet au 20 août dans le cas du réseau des Grandes-Fourches. Des problèmes de vandalisme à Trois-Rivières, probablement dûs au fait que des patineurs trébuchaient sur le tube de comptage installés sur cette piste asphaltée, ont empêché une installation fiable du compteur automatique. Les compteurs étaient de type pneumatique, mesurant le nombre d'impulsions d'air produites par le passage d'une roue sur un tube de caoutchouc rond comme ceux des stations service. Les modèles utilisés étaient des Nu Metrics NC-10 dont la mémoire permet d'emmagasiner les données d'une semaine, heure par heure. Les données étaient relevées manuellement par les responsables des comptages manuels.

Estimation d'achalandage à partir des données recueillies

L'achalandage a été mesuré pour toute la période de l'étude à l'aide des compteurs automatiques. Dans le cas où les données recueillies par le compteur automatique ne sont pas disponibles, l'achalandage peut être estimé à partir des comptages manuels, à l'aide de la méthode suivante :

Tableau A.3 Méthode d'estimation

Période	Méthode d'estimation
Pauses de dix minutes à chaque heure	À partir de l'achalandage moyen des 50 minutes précédentes
Pauses de 13h à 14h	À partir de l'achalandage moyen de l'heure qui précède et de l'heure qui suit
Lundi au jeudi des semaines de comptage	À partir de l'achalandage mesuré le vendredi
Semaines sans comptages (10)	À partir de l'achalandage des semaines de comptage voisines

Enfin, il est possible d'ajuster ces estimations pour tenir compte de l'effet de la météo sur l'achalandage. Dans ce cas, la principale donnée à considérer est la quantité de pluie, une pluie forte ayant un impact important sur l'achalandage. Les températures fraîches ont beaucoup moins d'impact, sauf si elles sont accompagnées de pluie.

Résultat des comptages et données connexes

Les résultats des comptages sont présentés sous forme de tableaux dans les pages suivantes, précédés des formulaires de cueillette de données et des données météorologiques d'Environnement Canada pour Saint-Jérôme, Trois-Rivières et Sherbrooke.

Formulaires de comptage manuel

Parc linéaire de Trois-Rivières - Relevé du compteur automatique

Date : / / '96

Heure : _____

Observateur (initiales) : _____

Day 1		Day 2		Day 3		Day 4		Day 5		Day 6		Day 7	
Heure	Relevé												
00 :	_____	00 :	_____	00 :	_____	00 :	_____	00 :	_____	00 :	_____	00 :	_____
01 :	_____	01 :	_____	01 :	_____	01 :	_____	01 :	_____	01 :	_____	01 :	_____
02 :	_____	02 :	_____	02 :	_____	02 :	_____	02 :	_____	02 :	_____	02 :	_____
03 :	_____	03 :	_____	03 :	_____	03 :	_____	03 :	_____	03 :	_____	03 :	_____
04 :	_____	04 :	_____	04 :	_____	04 :	_____	04 :	_____	04 :	_____	04 :	_____
05 :	_____	05 :	_____	05 :	_____	05 :	_____	05 :	_____	05 :	_____	05 :	_____
06 :	_____	06 :	_____	06 :	_____	06 :	_____	06 :	_____	06 :	_____	06 :	_____
07 :	_____	07 :	_____	07 :	_____	07 :	_____	07 :	_____	07 :	_____	07 :	_____
08 :	_____	08 :	_____	08 :	_____	08 :	_____	08 :	_____	08 :	_____	08 :	_____
09 :	_____	09 :	_____	09 :	_____	09 :	_____	09 :	_____	09 :	_____	09 :	_____
10 :	_____	10 :	_____	10 :	_____	10 :	_____	10 :	_____	10 :	_____	10 :	_____
11 :	_____	11 :	_____	11 :	_____	11 :	_____	11 :	_____	11 :	_____	11 :	_____
12 :	_____	12 :	_____	12 :	_____	12 :	_____	12 :	_____	12 :	_____	12 :	_____
13 :	_____	13 :	_____	13 :	_____	13 :	_____	13 :	_____	13 :	_____	13 :	_____
14 :	_____	14 :	_____	14 :	_____	14 :	_____	14 :	_____	14 :	_____	14 :	_____
15 :	_____	15 :	_____	15 :	_____	15 :	_____	15 :	_____	15 :	_____	15 :	_____
16 :	_____	16 :	_____	16 :	_____	16 :	_____	16 :	_____	16 :	_____	16 :	_____
17 :	_____	17 :	_____	17 :	_____	17 :	_____	17 :	_____	17 :	_____	17 :	_____
18 :	_____	18 :	_____	18 :	_____	18 :	_____	18 :	_____	18 :	_____	18 :	_____
19 :	_____	19 :	_____	19 :	_____	19 :	_____	19 :	_____	19 :	_____	19 :	_____
20 :	_____	20 :	_____	20 :	_____	20 :	_____	20 :	_____	20 :	_____	20 :	_____
21 :	_____	21 :	_____	21 :	_____	21 :	_____	21 :	_____	21 :	_____	21 :	_____
22 :	_____	22 :	_____	22 :	_____	22 :	_____	22 :	_____	22 :	_____	22 :	_____
23 :	_____	23 :	_____	23 :	_____	23 :	_____	23 :	_____	23 :	_____	23 :	_____

Formulaires de relevé des compteurs automatiques

Parc linéaire Le P'tit Train du Nord - Comptages 1996

Date : / / '96 Observateur Météo : soleil nuageux pluie fine pluie forte
 Heure : (initiales) :

Usager de la voie cyclable			Direction		Sexe de l'usager		Âge de l'usager			Port du casque														
Vélo	Patins	Piéton	Nord Val-David	Sud St-Jérôme	F	M	0 - 14	15-54	55 et +	Oui	Non													
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	1
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	2
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	3
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	4
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	5
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	6
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	7
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	8
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	9
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	10
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	11
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	12
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	13
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	14
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	15
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	17
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	18
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	19
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	20
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	21
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	22
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	23
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	24
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	25
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	26
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	27
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	28
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	29
1	<input type="checkbox"/>	2	<input type="checkbox"/>	3	<input type="checkbox"/>	4	<input type="checkbox"/>	5	<input type="checkbox"/>	6	<input type="checkbox"/>	7	<input type="checkbox"/>	8	<input type="checkbox"/>	9	<input type="checkbox"/>	10	<input type="checkbox"/>	11	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	30

Parc linéaire de Trois-Rivières - Comptages 1996

Date : / / '96 Observateur Météo : soleil nuageux pluie fine pluie forte
 Heure : (initiales) :

Usager de la voie cyclable			Direction		Sexe de l'usager		Âge de l'usager			Port du casque		
Vélo	Patins	Piéton	Nord V. Forges	Sud Centre-ville	F	M	0 - 14	15-54	55 et +	Oui	Non	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	3
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	6
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	7
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	8
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	11
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	16
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	17
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	18
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	19
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	20
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	21
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	22
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	23
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	25
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	26
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	27
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	28
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	29
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	30

Voie cyclable Lennoxville/North-Hatley - Comptages 1996

Date : / / '96 Observateur Météo : soleil nuageux pluie fine pluie forte
 Heure : (initiales) :

Usager de la voie cyclable			Direction		Sexe de l'usager		Âge de l'usager			Port du casque		
Vélo	Patins	Piéton	N-est Lennoxville	S-ouest N-Hatley	F	M	0 - 14	15-54	55 et +	Oui	Non	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	3
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	4
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	5
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	6
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	7
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	8
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	9
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	10
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	11
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	16
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	17
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	18
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	19
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	20
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	21
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	22
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	23
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	24
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	25
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	26
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	27
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	28
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	29
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	30

Données météorologiques

Données météorologiques

	Mirabel		Trois-Rivières		Sherbrooke	
	max (°C)	pluie (mm)	max (°C)	pluie (mm)	max (°C)	pluie (mm)
27/06/96					19,9	1,5
28/06/96					23,2	0,5
29/06/96					20,8	2,0
30/06/96					19,4	10,0
01/07/96					26,5	
02/07/96					27,6	1,0
11/07/96	24,8	0,8			23,7	1,0
12/07/96	26,1	0,2	23,5		25,8	0,5
13/07/96	23,7	0,4	23,1		21,4	15,5
14/07/96	26,5	0,6	25,3	0,3	25,8	4,0
15/07/96	23,5	23,4			26,2	11,0
16/07/96	23,0	0,4			25,3	26,0
17/07/96	27,1				24,8	1,0
18/07/96	27,9				27,1	
19/07/96	21,6	10,0			23,6	22,0
20/07/96	20,5				13,9	30,0
21/07/96	24,9				19,8	
22/07/96	26,6				25,8	
23/07/96	25,8				26,3	
24/07/96	27,3	3,8			26,8	0,5
25/07/96	25,9	2,6			23,9	12,0
26/07/96	24,3				24,3	2,0
27/07/96	22,8				21,6	2,0
28/07/96	24,2				23,3	
29/07/96	25,7				25,4	
30/07/96	21,6	0,6			24,9	
31/07/96	20,9	22,9			23,0	8,5

Données météorologiques

	Mirabel		Trois-Rivières		Sherbrooke	
	max (°C)	pluie (mm)	max (°C)	pluie (mm)	max (°C)	pluie (mm)
01/08/96	20,7	0,8			18,6	1,0
02/08/96	23,0		23,5	12,8	23,8	0,5
03/08/96	26,7		26,0		26,2	
04/08/96	28,4		26,9		27,7	
05/08/96	29,7				29,4	
06/08/96	29,8				30,1	
07/08/96	29,9				30,7	
08/08/96	28,6	7,0			30,0	12,0
09/08/96	26,5	2,0			26,0	15,0
10/08/96	21,5				21,0	
11/08/96	21,7				21,0	
12/08/96	23,6				23,8	
13/08/96	25,2	0,4			25,9	
14/08/96	25,0				23,2	
15/08/96	25,8	6,0			26,8	
16/08/96	25,0	16,8			24,2	
17/08/96	25,0				24,8	
18/08/96	25,9	0,8			23,2	
19/08/96	24,2				23,5	
20/08/96	26,6	5,4			26,8	0,5
21/08/96	27,9					
22/08/96	26,8	2,0				
23/08/96	26,4	7,6	24,4	12,2		
24/08/96	25,2		24,4	0,5		
25/08/96	27,5	0,2	26,7	10,5		
26/08/96	18,6					
27/08/96	20,2					
28/08/96	25,1					
29/08/96	25,6					
30/08/96	21,1					
31/08/96	25,2					

Données météorologiques

	Mirabel		Trois-Rivières		Sherbrooke	
	max (°C)	pluie (mm)	max (°C)	pluie (mm)	max (°C)	pluie (mm)
01/09/96	28,0					
02/09/96	28,5					
03/09/96	26,2					
04/09/96	28,4					
05/09/96	28,6					
06/09/96	27,8					
07/09/96	25,1	5,0				
08/09/96	17,6	35,0				
09/09/96	20,7	0,4				
10/09/96	22,9	0,4				
11/09/96	23,9	0,6				
12/09/96	18,6	22,2				
13/09/96	21,5	5,8	19,4	7,6		
14/09/96	14,7	7,4	14,4	1,6		
15/09/96	12,8	3,8	13,5	1,7		
16/09/96	13,5	7,4				
17/09/96	19,9					
18/09/96	23,9					
19/09/96	22,8					
20/09/96	21,4					
21/09/96	23,2					
22/09/96	13,8					
23/09/96	14,2					
24/09/96	15,0	0,2				
25/09/96	14,3	0,4				
26/09/96	17,8					
27/09/96	14,6	14,2				
28/09/96	17,7	39,4				
29/09/96	18,0	2,6				
30/09/96	13,5					

Données météorologiques

	Mirabel		Trois-Rivières		Sherbrooke	
	max (°C)	pluie (mm)	max (°C)	pluie (mm)	max (°C)	pluie (mm)
01/10/96	21,7	0,4				
02/10/96	18,6	12,8				
03/10/96	6,5					
04/10/96	7,3		7,8			
05/10/96	10,6		9,5			
06/10/96	17,3		15,0			
07/10/96	19,4					
08/10/96	13,2					
09/10/96	14,3	0,6				
10/10/96	9,9	9,8				
11/10/96	7,3					
12/10/96	11,5	2,2				
13/10/96	11,9	4,0				

Comparaison des comptages automatiques et manuels

Comparaison des comptages manuels et automatiques

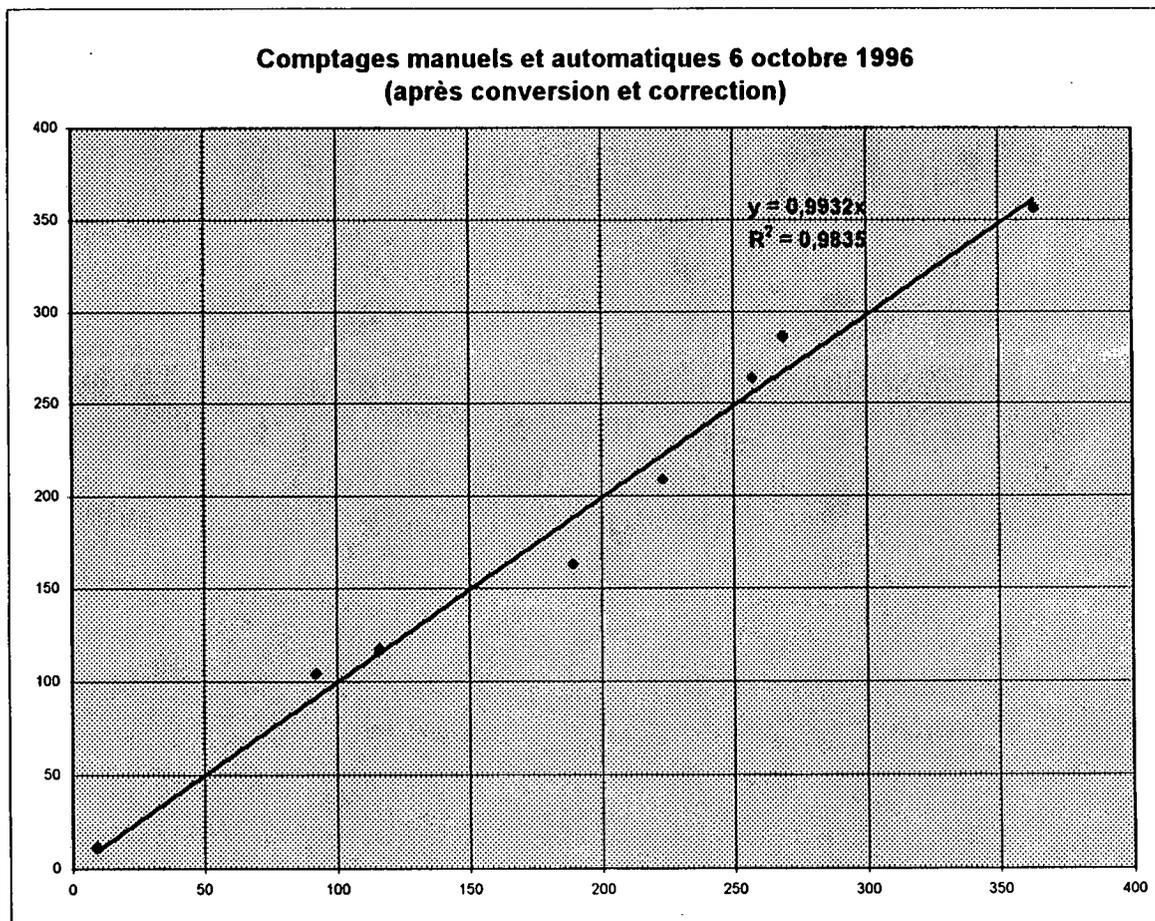
VOIE CYCLABLE: Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord

DATE: 06 octobre 1996

CONDITIONS:

	COMPTAGE AUTOMATIQUE (impulsions)	CONVERSION DU COMPTAGE AUTOMATIQUE (/2) (bicyclettes)
09h-10h	18	9
10h-11h	184	92
11h-12h	378	189
12h-13h	514	257
13h-14h	548	274
14h-15h	727	364
15h-16h	537	269
16h-17h	446	223
17h-18h	232	116
Total (*)	3036	1518

	COMPTAGE MANUEL (bicyclettes)	CORRECTION DU COMPTAGE MANUEL (X 1.2) (**) (bicyclettes)
09h-10h	10	12
10h-11h	87	104
11h-12h	136	163
12h-13h	220	264
13h-14h	0	0
14h-15h	297	356
15h-16h	239	287
16h-17h	174	209
17h-18h	98	118
	1261	1513



(*) le total des comptages automatiques ne tient pas compte de la lecture entre 13h et 14h, qui correspond à l'heure de dîner de l'enquêteur effectuant les relevés manuels

(**) cette correction est appliquée aux comptages manuels pour tenir compte du fait que l'enquêteur prenait une pause de 10 minutes à chaque heure.

Débits quotidiens de bicyclettes

Parc linéaire du P'tit Train du Nord

(sommaire des relevés de compteur automatique)

DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
7 au 13 juillet 96					720	939	1143	934
14 au 20 juillet 96	1657	201	996	1379	1213	126	817	913
21 au 27 juillet 96	2791	1645	1225	1553	692	1167	1630	1529
28 juillet au 3 août 96	2653	1127	82	57	126	1007	1790	977
4 au 19 août 96	2060	906	1012	783	468	994	2175	1199
11 au 17 août 96	2614							
18 au 24 août 96		1190	888	771	1048	423	2173	1301
25 au 31 août 96	1858	470	680	681	533	623	2266	1016
1 au 7 septembre 96	3697	2085	412	517	423	451	2170	1393
8 au 14 septembre 96	105	95	209	500	24	110	156	171
15 au 21 septembre 96	34	18	342	389	468	620	2837	672
22 au 28 septembre 96	948	88	76	88	303	148	23	239
29 septembre au 5 octobre 96	817	168	133	81	88	223	1210	388
6 au 12 octobre 96	1956	209	145	118	12	377	807	517
	1766	683	516	576	470	554	1477	863

JOUR MOYEN DE SEMAINE

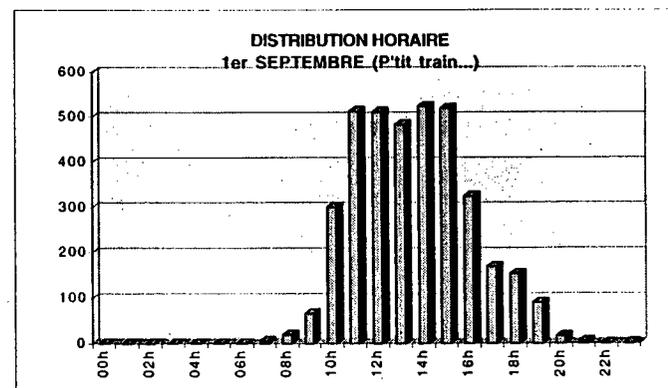
JUILLET	875
AOÛT	741
SEPTEMBRE	359
OCTOBRE	154
GLOBAL	559

JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE

JUILLET	1782
AOÛT	2134
SEPTEMBRE	1198
OCTOBRE	1324
GLOBAL	1615

JOURNÉE MAXIMUM:

DIMANCHE 1ER SEPTEMBRE



Débits quotidiens de bicyclettes

Axe Lennoxville/North-Hatley

(sommaire des relevés de compteur automatique)

DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES

VOIE CYCLABLE: *Estrie: Axe Lennoxville / North-Hatley*

Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
7 au 13 juillet 96					307	744	276	442
14 au 20 juillet 96	1382	269	966	0	1093	84	4	543
21 au 27 juillet 96	652	813	452	793	524	502	795	647
28 juillet au 3 août 96	2549	1193	777	457	222	864	1662	1103
4 au 19 août 96	1621	702	718	644	375	374	1367	829
11 au 17 août 96	2062	821	503	717	732	139	1244	888
18 au 24 août 96	1359	829	611					
25 au 31 août 96								
1 au 7 septembre 96								
8 au 14 septembre 96								
15 au 21 septembre 96								
22 au 28 septembre 96								
29 septembre au 5 octobre 96								
6 au 12 octobre 96								
	1604	771	671	522	542	451	891	779

JOUR MOYEN DE SEMAINE

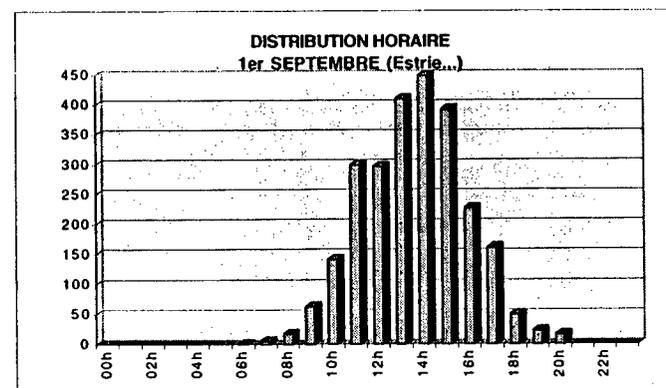
JUILLET	598
AOÛT	589
SEPTEMBRE	-
OCTOBRE	-
GLOBAL	594

JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE

JUILLET	943
AOÛT	1553
SEPTEMBRE	-
OCTOBRE	-
GLOBAL	1248

JOURNÉE MAXIMUM:

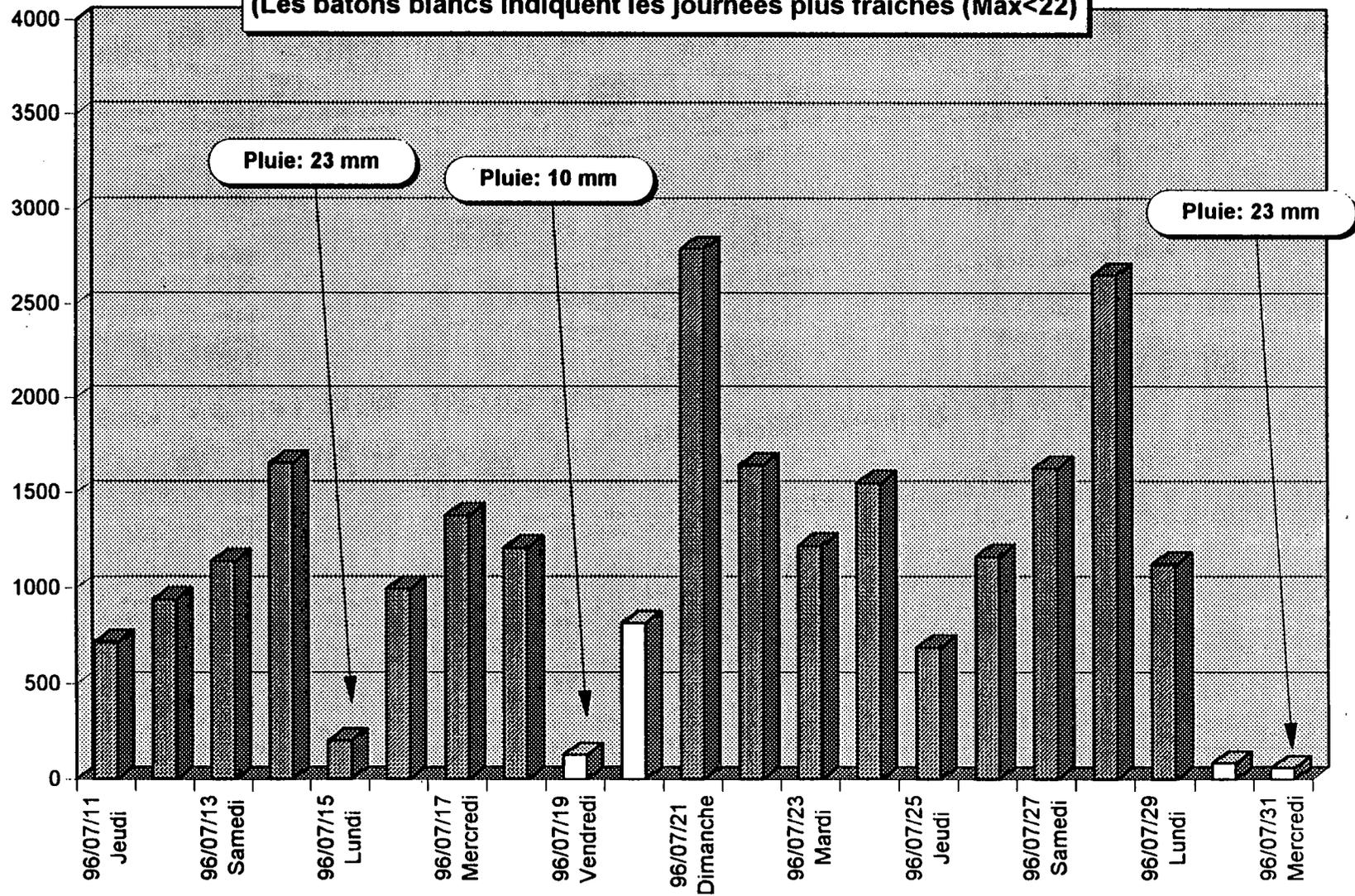
DIMANCHE 1ER SEPTEMBRE



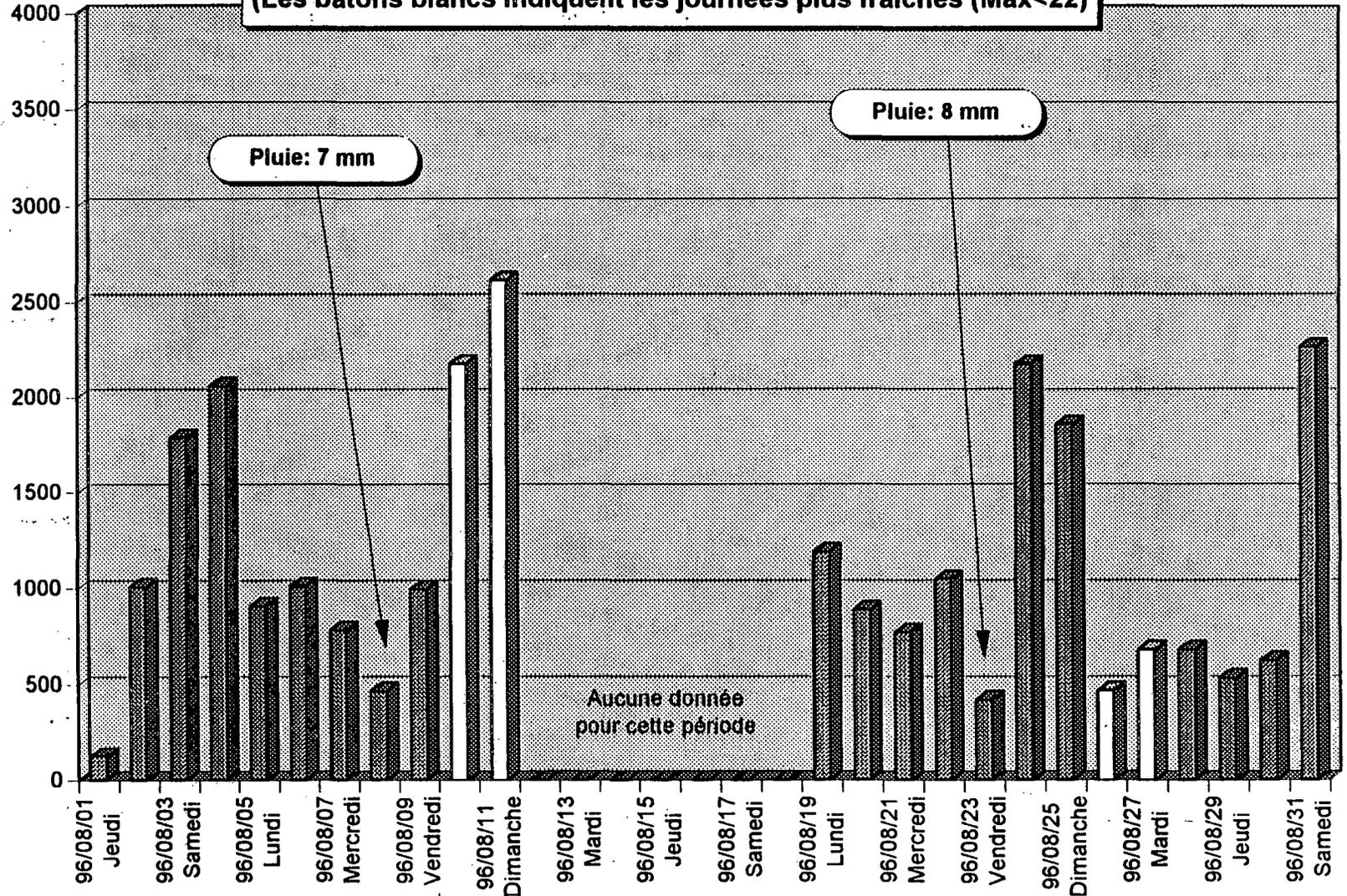
Volumes quotidiens de bicyclettes et météo

Parc linéaire du P'tit Train du Nord

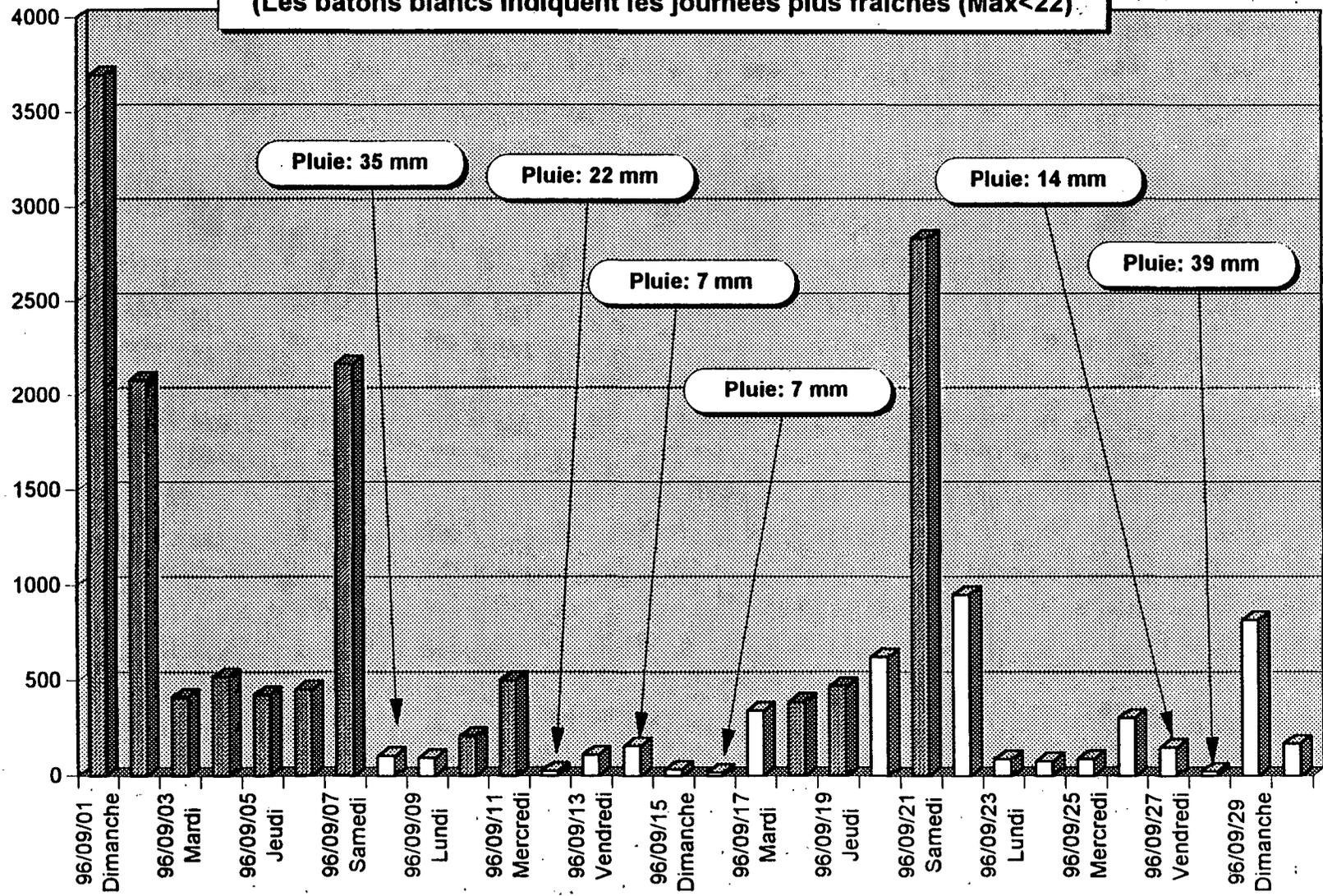
VOLUMES QUOTIDIENS DE BICYCLETTES AU MOIS DE JUILLET
 Voie cyclable du Parc linéaire du P'tit train du nord
 (Les bâtons blancs indiquent les journées plus fraîches (Max<22))



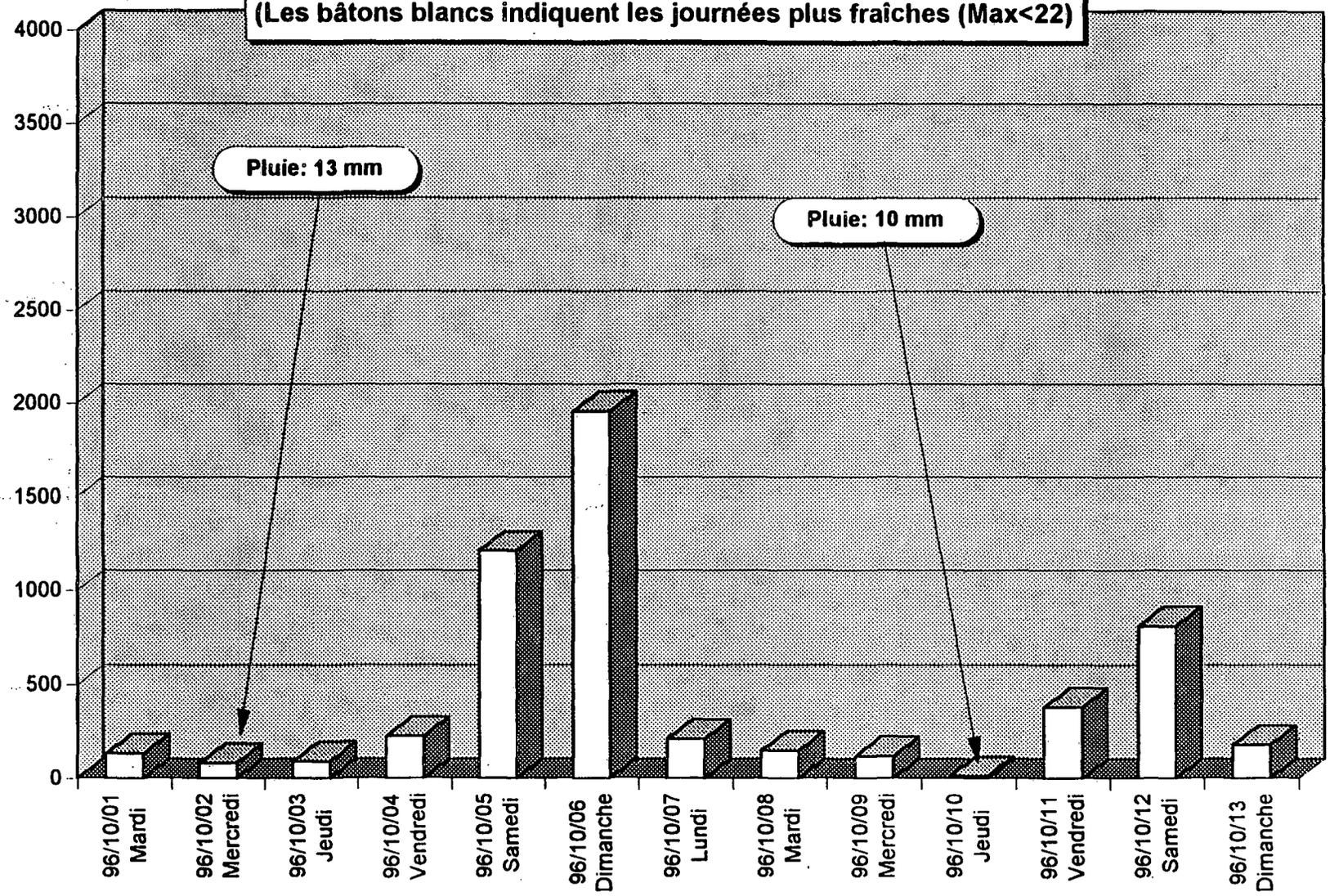
VOLUMES QUOTIDIENS DE BICYCLETTES AU MOIS D'AOÛT
Voie cyclable du Parc linéaire du P'tit train du nord
(Les bâtons blancs indiquent les journées plus fraîches (Max<22))



VOLUMES QUOTIDIENS DE BICYCLETTES AU MOIS DE SEPTEMBRE
 Voie cyclable du Parc linéaire du P'tit train du nord
 (Les bâtons blancs indiquent les journées plus fraîches (Max<22))



VOLUMES QUOTIDIENS DE BICYCLETTES AU MOIS D'OCTOBRE
Voie cyclable du Parc linéaire du P'tit train du nord
(Les bâtons blancs indiquent les journées plus fraîches (Max<22))



Bilan des comptages manuels

Parc linéaire du P'tit Train du Nord

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN DU POINT DE COMPTAGE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*
 DATE: *12-14 juillet, 2-4, 23-25 août, 13-15 septembre, 4-6 octobre 1996*
 CONDITIONS:

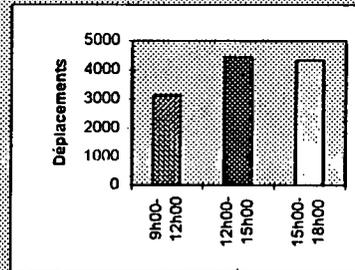


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 12003

99,8%	à bicyclette
39,8%	portant le casque
60,2%	d'hommes

6,0%	moins de 15 ans
88,9%	15-54 ans
5,1%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	4302	39,8%
Non	6498	60,2%
???	1174	

11974

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	11974	99,8%
Patin	8	0,1%
Marche	18	0,2%
???	3	

12003

DIRECTION

Nord	5533	46,1%
Sud	6465	53,9%
???	5	

12003

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	651	6,0%
15-54 ans	9726	88,9%
55 ans +	558	5,1%
???	1039	

11974

SEXE

Homme	7175	60,2%
Femme	4734	39,8%
???	65	

11974

...SELON L'ÂGE

	oui	
00-14 ans	0	58,0%
15-54 ans	0	38,2%
55 ans +	0	47,2%
???	0	

...SELON LE SEXE

	oui	
Homme	0	39,1%
Femme	0	41,0%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*
 DATE: *Vendredi, 12 juillet 1996*
 CONDITIONS: *Nuageux (A.M.), ensoleillé (P.M.)*

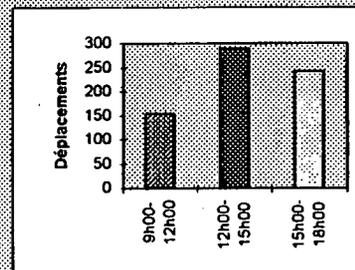


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 593

98,7%	à bicyclette
38,1%	portant le casque
61,0%	d'hommes

8,3%	moins de 15 ans
88,3%	15-54 ans
3,3%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	219	38,1%
Non	356	61,9%
???	10	

585

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	585	98,7%
Patin	2	0,3%
Marche	6	1,0%
???	0	

593

DIRECTION

Nord	285	48,1%
Sud	307	51,9%
???	1	

593

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	48	8,3%
15-54 ans	508	88,3%
55 ans +	19	3,3%
???	10	

585

SEXE

Homme	351	61,0%
Femme	224	39,0%
???	10	

585

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans	56,3%
15-54 ans	36,2%
55 ans +	42,1%
???	

...SELON LE SEXE

oui

Homme	37,9%
Femme	38,4%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Samedi, 13 juillet 1996*

CONDITIONS: *Nuageux et averse (fin P.M.)*

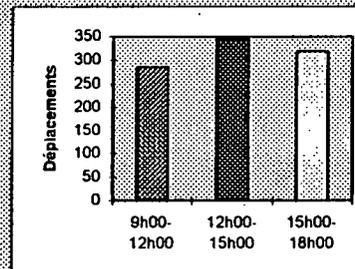


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 959

98,9%	à bicyclette
48,7%	portant le casque
60,2%	d'hommes

6,1%	moins de 15 ans
88,9%	15-54 ans
5,0%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	426	48,7%
Non	449	51,3%
???	0	

875

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	948	98,9%
Patin	4	0,4%
Marche	7	0,7%
???	0	

959

DIRECTION

Nord	454	47,4%
Sud	503	52,6%
???	2	

959

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	54	6,1%
15-54 ans	793	88,9%
55 ans +	45	5,0%
???	56	

948

SEXE

Homme	568	60,2%
Femme	376	39,8%
???	4	

948

... SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans		57,7%
15-54 ans		47,8%
55 ans +		53,3%
???		

... SELON LE SEXE

oui

Homme		50,6%
Femme		45,8%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Dimanche, 14 juillet 1996*

CONDITIONS: *Partiellement ensoleillé (A.M.), nuageux (P.M.)*

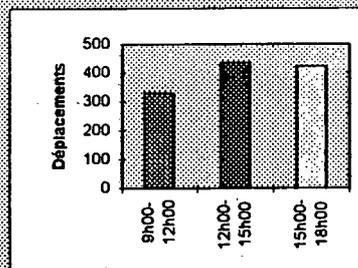


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1192

99,9%	à bicyclette
39,0%	portant le casque
61,0%	d'hommes

4,9%	moins de 15 ans
91,4%	15-54 ans
3,7%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	429	39,0%
Non	670	61,0%
???	89	

1188

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	1188	99,9%
Patin	1	0,1%
Marche	0	0,0%
???	3	

1192

DIRECTION

Nord	565	47,4%
Sud	626	52,6%
???	1	

1192

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	54	4,9%
15-54 ans	1009	91,4%
55 ans +	41	3,7%
???	84	

1188

SEXE

Homme	712	61,0%
Femme	455	39,0%
???	21	

1188

...SELON L'ÂGE

	oui
00-14 ans	56,6%
15-54 ans	38,2%
55 ans +	37,5%
???	

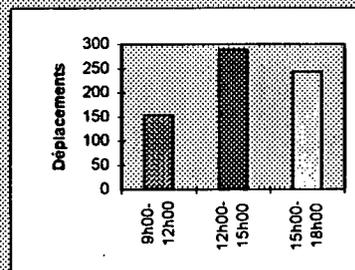
...SELON LE SEXE

	oui
Homme	36,8%
Femme	42,7%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996**BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE**VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*DATE: *Vendredi, 2 août 1996*CONDITIONS: *Partiellement ensoleillé***RÉSUMÉ****VOLUME TOTAL OBSERVÉ:** 730

99,7%	à bicyclette
46,9%	portant le casque
61,8%	d'hommes

11,7%	moins de 15 ans
83,4%	15-54 ans
4,9%	55 ans et plus

**PORT DU CASQUE...**

Oui	318	46,9%
Non	360	53,1%
???	50	

728

DÉTAIL ÉCHANTILLON**MODE DE TRANSPORT**

Vélo	728	99,7%
PatIn	0	0,0%
Marche	2	0,3%
???	0	

730

DIRECTION

Nord	347	47,5%
Sud	383	52,5%
???	0	

730

DÉTAIL CYCLISTES**ÂGE**

00-14 ans	81	11,7%
15-54 ans	578	83,4%
55 ans +	34	4,9%
???	35	

728

SEXE

Homme	450	61,8%
Femme	278	38,2%
???	0	

728

...SELON L'ÂGE oui

00-14 ans		71,6%
15-54 ans		42,3%
55 ans +		70,6%
???		

...SELON LE SEXE oui

Homme		47,6%
Femme		45,7%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Samedi, 3 août 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé (A.M.), Nuageux (P.M.)*

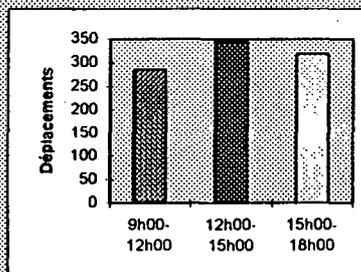


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1360

99,9%	à bicyclette
43,2%	portant le casque
59,5%	d'hommes

6,4%	moins de 15 ans
89,4%	15-54 ans
4,3%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	396	43,2%
Non	521	56,8%
???	441	

1358

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	1358	99,9%
Patin	0	0,0%
Marche	2	0,1%
???	0	

1360

DIRECTION

Nord	625	46,0%
Sud	735	54,0%
???	0	

1360

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	60	6,4%
15-54 ans	840	89,4%
55 ans +	40	4,3%
???	418	

1358

SEXE

Homme	806	59,5%
Femme	549	40,5%
???	3	

1358

... SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans	60,0%
15-54 ans	41,2%
55 ans +	57,5%
???	

... SELON LE SEXE

oui

Homme	41,2%
Femme	46,1%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Dimanche, 4 août 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé (A.M.), Partiellement nuageux (P.M.)*

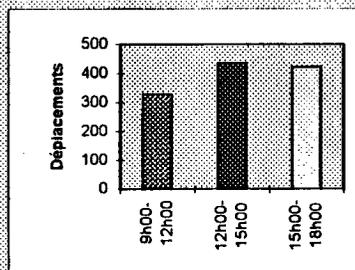


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1487

100,0%	à bicyclette
35,9%	portant le casque
57,9%	d'hommes

4,2%	moins de 15 ans
89,8%	15-54 ans
6,0%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	404	35,9%
Non	722	64,1%
???	361	

1487

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	1487	100,0%
Patin	0	0,0%
Marche	0	0,0%
???	0	

1487

DIRECTION

Nord	673	45,3%
Sud	814	54,7%
???	0	

1487

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	48	4,2%
15-54 ans	1026	89,8%
55 ans +	69	6,0%
???	344	

1487

SEXE

Homme	859	57,9%
Femme	624	42,1%
???	4	

1487

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans		78,3%
15-54 ans		34,0%
55 ans +		34,8%
???		

...SELON LE SEXE

oui

Homme		35,6%
Femme		36,2%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Vendredi, 23 août 1996*

CONDITIONS: *Nuageux (A.M.), Pluie (Début P.M.), Dégagement*

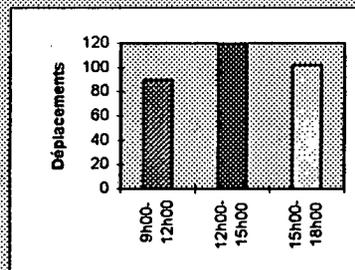


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 311

100,0%	à bicyclette
30,5%	portant le casque
65,9%	d'hommes

7,4%	moins de 15 ans
84,2%	15-54 ans
8,4%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	95	30,5%
Non	216	69,5%
???	0	

311

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	311	100,0%
Patin	0	0,0%
Marche	0	0,0%
???	0	

311

DIRECTION

Nord	132	42,4%
Sud	179	57,6%
???	0	

311

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	23	7,4%
15-54 ans	262	84,2%
55 ans +	26	8,4%
???	0	

311

SEXE

Homme	205	65,9%
Femme	106	34,1%
???	0	

311

...SELON L'ÂGE

	oui
00-14 ans	21,7%
15-54 ans	29,0%
55 ans +	53,8%
???	

...SELON LE SEXE

	oui
Homme	30,2%
Femme	31,1%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Samedi, 24 août 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé*

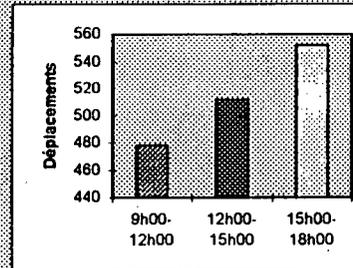


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1543

99,9%	à bicyclette
37,8%	portant le casque
61,8%	d'hommes

5,2%	moins de 15 ans
91,3%	15-54 ans
3,5%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	580	37,8%
Non	953	62,2%
???	9	

1542

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	1542	99,9%
Patin	0	0,0%
Marche	1	0,1%
???	0	

1543

DIRECTION

Nord	794	51,5%
Sud	749	48,5%
???	0	

1543

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	79	5,2%
15-54 ans	1400	91,3%
55 ans +	54	3,5%
???	9	

1542

SEXE

Homme	951	61,8%
Femme	589	38,2%
???	2	

1542

...SELON L'ÂGE

	oui
00-14 ans	55,7%
15-54 ans	36,3%
55 ans +	51,9%
???	

...SELON LE SEXE

	oui
Homme	38,6%
Femme	36,6%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Dimanche, 25 août 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé (A.M.), Partiellement nuageux (P.M.)*

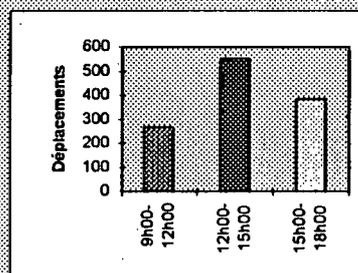


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1234

100,0%	à bicyclette
35,8%	portant le casque
59,5%	d'hommes

6,5%	moins de 15 ans
87,9%	15-54 ans
5,6%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	423	35,8%
Non	759	64,2%
???	52	

1234

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	1234	100,0%
Patins	0	0,0%
Marche	0	0,0%
???	0	

1234

DIRECTION

Nord	494	40,0%
Sud	740	60,0%
???	0	

1234

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	77	6,5%
15-54 ans	1043	87,9%
55 ans +	67	5,6%
???	47	

1234

SEXE

Homme	725	59,5%
Femme	494	40,5%
???	15	

1234

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans		53,2%
15-54 ans		34,6%
55 ans +		34,3%
???		

...SELON LE SEXE

oui

Homme		34,9%
Femme		37,3%
???		

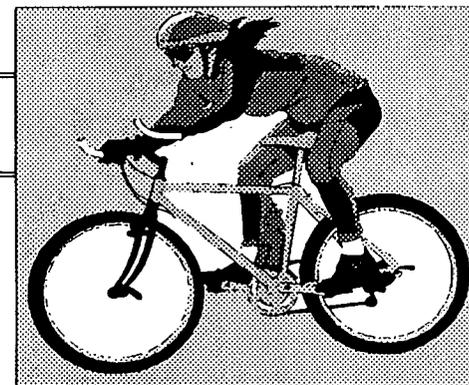
BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Vendredi, 13 septembre 1996*

CONDITIONS: *Nuageux*

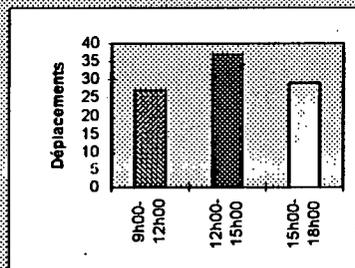


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 93

100,0%	à bicyclette
24,7%	portant le casque
77,4%	d'hommes

0,0%	moins de 15 ans
93,5%	15-54 ans
6,5%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	23	24,7%
Non	70	75,3%
???	0	

93

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	93	100,0%
Patin	0	0,0%
Marche	0	0,0%
???	0	

93

DIRECTION

Nord	47	50,5%
Sud	46	49,5%
???	0	

93

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	0	0,0%
15-54 ans	87	93,5%
55 ans +	6	6,5%
???	0	

93

SEXE

Homme	72	77,4%
Femme	21	22,6%
???	0	

93

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans		
15-54 ans		26,4%
55 ans +		0,0%
???		

...SELON LE SEXE

oui

Homme		22,2%
Femme		33,3%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Samedi, 14 septembre 1996*

CONDITIONS: *Nuageux*

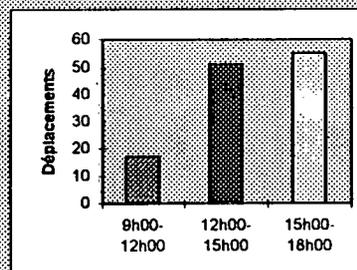


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 123

100,0%	à bicyclette
12,2%	portant le casque
68,3%	d'hommes

0,0%	moins de 15 ans
95,1%	15-54 ans
4,9%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	15	12,2%
Non	108	87,8%
???	0	

123

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	123	100,0%
Patin	0	0,0%
Marche	0	0,0%
???	0	

123

DIRECTION

Nord	49	39,8%
Sud	74	60,2%
???	0	

123

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	0	0,0%
15-54 ans	117	95,1%
55 ans +	6	4,9%
???	0	

123

SEXE

Homme	84	68,3%
Femme	39	31,7%
???	0	

123

...SELON L'ÂGE oui

00-14 ans		
15-54 ans		9,4%
55 ans +		66,7%
???		

...SELON LE SEXE oui

Homme		14,3%
Femme		7,7%
???		

page A-3.44 **BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996**

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

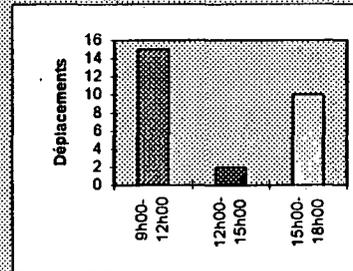
VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*
 DATE: *Dimanche, 15 septembre 1996*
 CONDITIONS: *Nuageux, pluie forte*



RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 27

100,0%	à bicyclette
0,0%	portant le casque
70,4%	d'hommes



0,0%	moins de 15 ans
100,0%	15-54 ans
0,0%	55 ans et plus

PORT DU CASQUE...

Oui	0	0,0%
Non	27	100,0%
???	0	

27

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	27	100,0%
Patin	0	0,0%
Marche	0	0,0%
???	0	

27

DIRECTION

Nord	12	44,4%
Sud	15	55,6%
???	0	

27

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	0	0,0%
15-54 ans	27	100,0%
55 ans +	0	0,0%
???	0	

27

SEXE

Homme	19	70,4%
Femme	8	29,6%
???	0	

27

...SELON L'ÂGE oui

00-14 ans		
15-54 ans		0,0%
55 ans +		
???		

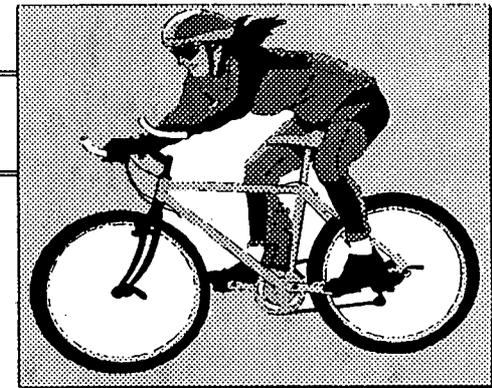
...SELON LE SEXE oui

Homme		0,0%
Femme		0,0%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

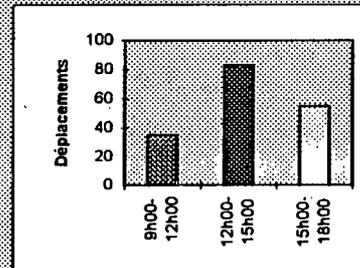
VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*
 DATE: *Vendredi, 4 octobre 1996*
 CONDITIONS: *Ensoleillé*



RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 174

99,4%	à bicyclette
48,0%	portant le casque
59,5%	d'hommes



2,3%	moins de 15 ans
95,4%	15-54 ans
2,3%	55 ans et plus

PORT DU CASQUE...

Oui	83	48,0%
Non	90	52,0%
???	0	

173

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	173	99,4%
Patins	1	0,6%
Marche	0	0,0%
???	0	

174

DIRECTION

Nord	94	54,0%
Sud	80	46,0%
???	0	

174

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	4	2,3%
15-54 ans	165	95,4%
55 ans +	4	2,3%
???	0	

173

SEXE

Homme	103	59,5%
Femme	70	40,5%
???	0	

173

... SELON L'ÂGE

00-14 ans		oui	0,0%
15-54 ans		oui	48,5%
55 ans +		oui	75,0%
???			

... SELON LE SEXE

Homme		oui	48,5%
Femme		oui	47,1%
???			

page A-3.46 **BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996**

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Samedi, 5 octobre 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé*

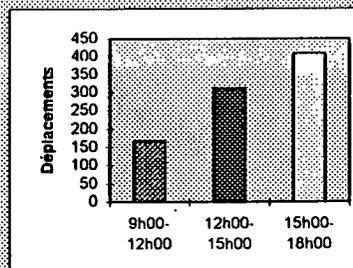


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 887

100,0%	à bicyclette
39,0%	portant le casque
59,1%	d'hommes

6,3%	moins de 15 ans
84,8%	15-54 ans
8,9%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	338	39,0%
Non	529	61,0%
???	20	

887

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	887	100,0%
Patin	0	0,0%
Marche	0	0,0%
???	0	

887

DIRECTION

Nord	381	43,0%
Sud	505	57,0%
???	1	

887

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	56	6,3%
15-54 ans	752	84,8%
55 ans +	79	8,9%
???	0	

887

SEXE

Homme	524	59,1%
Femme	363	40,9%
???	0	

887

... SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans		45,5%
15-54 ans		37,9%
55 ans +		44,3%
???		

... SELON LE SEXE

oui

Homme		35,9%
Femme		43,5%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Laurentides: Parc linéaire du P'tit train du nord*

DATE: *Dimanche, 6 octobre 1996*

CONDITIONS: *Nuageux (A.M.), Ensoleillé (P.M.)*

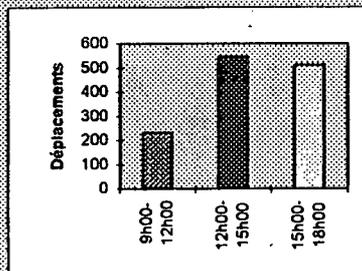


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1290

100,0%	à bicyclette
45,3%	portant le casque
58,1%	d'hommes

5,3%	moins de 15 ans
89,2%	15-54 ans
5,4%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	553	45,3%
Non	668	54,7%
???	69	

1290

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	1290	100,0%
Patin	0	0,0%
Marche	0	0,0%
???	0	

1290

DIRECTION

Nord	581	45,0%
Sud	709	55,0%
???	0	

1290

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	67	5,3%
15-54 ans	1119	89,2%
55 ans +	68	5,4%
???	36	

1290

SEXE

Homme	746	58,1%
Femme	538	41,9%
???	6	

1290

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans	65,1%
15-54 ans	43,5%
55 ans +	56,3%
???	

...SELON LE SEXE

oui

Homme	44,1%
Femme	47,0%
???	

Bilan des comptages manuels

Axe Lennoxville/North-Hatley

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN DU POINT DE COMPTAGE

VOIE CYCLABLE: *Estrie: Axe Lennoxville / North Hatley*

DATE: *19 juillet, 27 juillet, 2 août 1996*

CONDITIONS:

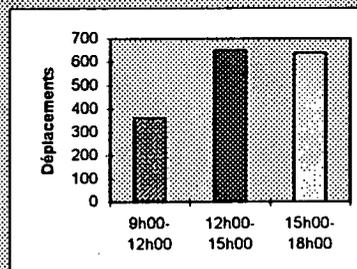


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1659

99,5%	à bicyclette
46,6%	portant le casque
54,9%	d'hommes

12,6%	moins de 15 ans
77,8%	15-54 ans
9,6%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	770	46,6%
Non	881	53,4%
???	0	

1651

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	1651	99,5%
Patin	0	0,0%
Marche	8	0,5%
???	0	

1659

DIRECTION

Nord	830	50,2%
Sud	824	49,8%
???	5	

1659

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	208	12,6%
15-54 ans	1284	77,8%
55 ans +	159	9,6%
???	0	

1651

SEXE

Homme	904	54,9%
Femme	742	45,1%
???	5	

1651

...SELON L'ÂGE oui

00-14 ans		56,7%
15-54 ans		43,7%
55 ans +		57,2%
???		

...SELON LE SEXE oui

Homme	0	44,5%
Femme	0	49,5%
???		

page A-3.50 **BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996**

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Estrie: Axe Lennoxville / North Hatley*
 DATE: *Vendredi, 19 juillet 1996*
 CONDITIONS: *Nuageux, pluie forte en fin d'après-midi*

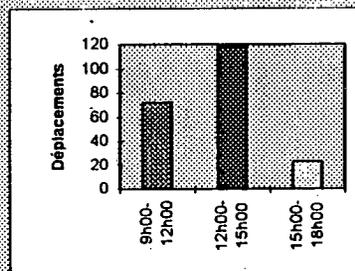


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 217

98,2%	à bicyclette
42,7%	portant le casque
58,9%	d'hommes

16,4%	moins de 15 ans
70,9%	15-54 ans
12,7%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	91	42,7%
Non	122	57,3%
???	0	

213

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	213	98,2%
Patin	0	0,0%
Marche	4	1,8%
???	0	

217

DIRECTION

Nord	105	49,3%
Sud	108	50,7%
???	4	

217

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	35	16,4%
15-54 ans	151	70,9%
55 ans +	27	12,7%
???	0	

213

SEXE

Homme	123	58,9%
Femme	86	41,1%
???	4	

213

...SELON L'ÂGE

	oui
00-14 ans	51,4%
15-54 ans	37,1%
55 ans +	63,0%
???	

...SELON LE SEXE

	oui
Homme	42,3%
Femme	44,2%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Estrie: Axe Lennoxville / North Hatley*

DATE: *Samedi, 27 juillet 1996*

CONDITIONS: *Nuageux (A.M.), ensoleillé (P.M.), nuageux et courte averse (fin P.M.)*

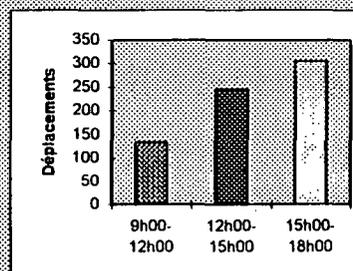


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: **687**

99,9%	à bicyclette
44,8%	portant le casque
51,9%	d'hommes

14,7%	moins de 15 ans
77,4%	15-54 ans
7,9%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	307	44,8%
Non	379	55,2%
???	0	

686

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	686	99,9%
Patin	0	0,0%
Marche	1	0,1%
???	0	

687

DIRECTION

Nord	363	52,8%
Sud	324	47,2%
???	0	

687

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	101	14,7%
15-54 ans	531	77,4%
55 ans +	54	7,9%
???	0	

686

SEXE

Homme	356	51,9%
Femme	330	48,1%
???	0	

686

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans	55,4%
15-54 ans	42,2%
55 ans +	50,0%
???	

...SELON LE SEXE

oui

Homme	40,7%
Femme	49,1%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Estrie: Axe Lennoxville / North Hatley*

DATE: *Vendredi, 2 août 1996*

CONDITIONS: *Nuageux (A.M.), ensoleillé (P.M.)*

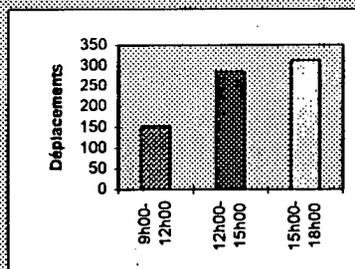


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 755

99,6%	à bicyclette
49,5%	portant le casque
56,6%	d'hommes

9,6%	moins de 15 ans
80,1%	15-54 ans
10,4%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	372	49,5%
Non	380	50,5%
???	0	

752

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	752	99,6%
Patin	0	0,0%
Marche	3	0,4%
???	0	

755

DIRECTION

Nord	362	48,0%
Sud	392	52,0%
???	1	

755

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	72	9,6%
15-54 ans	602	80,1%
55 ans +	78	10,4%
???	0	

752

SEXE

Homme	425	56,6%
Femme	326	43,4%
???	1	

752

...SELON L'ÂGE

oui	
00-14 ans	61,1%
15-54 ans	46,7%
55 ans +	60,3%
???	

...SELON LE SEXE

oui	
Homme	48,2%
Femme	51,2%
???	

Bilan des comptages manuels

Trois-Rivières

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN DU POINT DE COMPTAGE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *12-14 juillet, 2-4, 23-25 août, 13-15 septembre, 4-6 octobre 1996*

CONDITIONS:

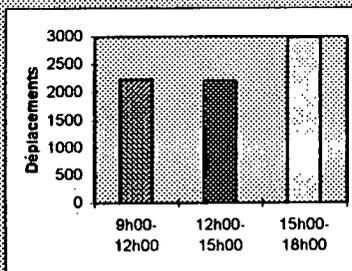


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 9933

74,8%	à bicyclette
33,0%	portant le casque
66,9%	d'hommes

12,3%	moins de 15 ans
64,0%	15-54 ans
23,7%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	2402	33,0%
Non	4873	67,0%
???	156	

7431

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	7431	74,8%
Patin	2103	21,2%
Marche	394	4,0%
???	5	

9933

DIRECTION

Nord	5010	50,6%
Sud	4895	49,4%
???	28	

9933

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	907	12,3%
15-54 ans	4714	64,0%
55 ans +	1748	23,7%
???	62	

7431

SEXE

Homme	4952	66,9%
Femme	2448	33,1%
???	31	

7431

...SELON L'ÂGE oui

00-14 ans		44,4%
15-54 ans		28,9%
55 ans +		38,1%
???		

...SELON LE SEXE oui

Homme		34,1%
Femme		30,8%
???		

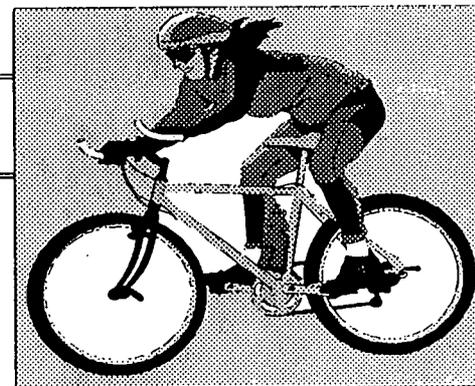
BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Vendredi, 12 juillet 1996*

CONDITIONS: *Partiellement ensoleillé (A.M.), ensoleillé (P.M.)*



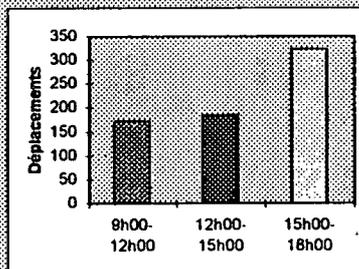
RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ:

877

77,4%	à bicyclette
32,3%	portant le casque
66,6%	d'hommes

13,1%	moins de 15 ans
63,9%	15-54 ans
23,0%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	213	32,3%
Non	447	67,7%
???	19	

679

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	679	77,4%
Patin	180	20,5%
Marche	18	2,1%
???	0	

877

DIRECTION

Nord	463	52,9%
Sud	412	47,1%
???	2	

877

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	88	13,1%
15-54 ans	430	63,9%
55 ans +	155	23,0%
???	6	

679

SEXE

Homme	449	66,6%
Femme	225	33,4%
???	5	

679

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans	51,2%
15-54 ans	26,0%
55 ans +	38,2%
???	

...SELON LE SEXE

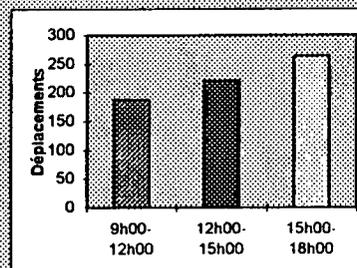
oui

Homme	33,7%
Femme	29,2%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996**BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE**VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*DATE: *Samedi, 13 juillet 1996*CONDITIONS: *Partiellement ensoleillé (A.M.), nuageux (P.M.)***RÉSUMÉ****VOLUME TOTAL OBSERVÉ:****941**

73,4%	à bicyclette
33,3%	portant le casque
66,6%	d'hommes

11,5%	moins de 15 ans
62,9%	15-54 ans
25,6%	55 ans et plus

**PORT DU CASQUE...**

Oui	220	33,3%
Non	441	66,7%
???	30	

691**DÉTAIL ÉCHANTILLON****MODE DE TRANSPORT**

Vélo	691	73,4%
Patin	224	23,8%
Marche	26	2,8%
???	0	

941**DIRECTION**

Nord	492	52,3%
Sud	449	47,7%
???	0	

941**DÉTAIL CYCLISTES****ÂGE**

00-14 ans	78	11,5%
15-54 ans	427	62,9%
55 ans +	174	25,6%
???	12	

691**SEXE**

Homme	458	66,6%
Femme	230	33,4%
???	3	

691**...SELON L'ÂGE****oui**

00-14 ans	53,9%
15-54 ans	28,7%
55 ans +	34,9%
???	

...SELON LE SEXE**oui**

Homme	36,5%
Femme	26,2%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Dimanche, 14 juillet 1996*

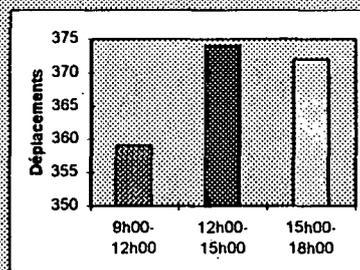
CONDITIONS: *Nuageux*

RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: **1376**

80,4%	à bicyclette
33,7%	portant le casque
64,5%	d'hommes

10,2%	moins de 15 ans
65,3%	15-54 ans
24,5%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	354	33,7%
Non	696	66,3%
???	55	

1105

...SELON L'ÂGE		oui
00-14 ans		56,6%
15-54 ans		31,4%
55 ans +		30,5%
???		

...SELON LE SEXE		oui
Homme		33,3%
Femme		34,6%
???		

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	1105	80,4%
Patin	237	17,2%
Marche	33	2,4%
???	1	

1376

DIRECTION

Nord	673	49,2%
Sud	696	50,8%
???	7	

1376

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	110	10,2%
15-54 ans	704	65,3%
55 ans +	264	24,5%
???	27	

1105

SEXE

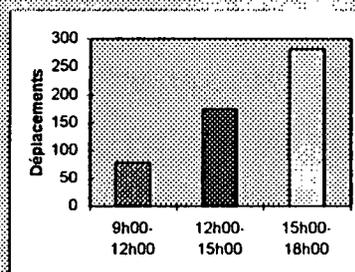
Homme	709	64,5%
Femme	390	35,5%
???	6	

1105

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996**BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE**VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*DATE: *Vendredi, 2 août 1996*CONDITIONS: *Nuageux, pluie forte (début P.M.), ensoleillé, puis nuageux***RÉSUMÉ****VOLUME TOTAL OBSERVÉ:** 718

74,5%	à bicyclette
30,2%	portant le casque
67,8%	d'hommes

18,6%	moins de 15 ans
58,7%	15-54 ans
22,7%	55 ans et plus

**DÉTAIL ÉCHANTILLON****MODE DE TRANSPORT**

Vélo	534	74,5%
Patin	158	22,0%
Marche	25	3,5%
???	1	

718

DIRECTION

Nord	368	51,5%
Sud	346	48,5%
???	4	

718

DÉTAIL CYCLISTES**ÂGE**

00-14 ans	98	18,6%
15-54 ans	310	58,7%
55 ans +	120	22,7%
???	6	

534

SEXE

Homme	358	67,8%
Femme	170	32,2%
???	6	

534

PORT DU CASQUE...

Oui	158	30,2%
Non	365	69,8%
???	11	

534

...SELON L'ÂGE oui

00-14 ans		38,5%
15-54 ans		25,8%
55 ans +		34,2%
???		

...SELON LE SEXE oui

Homme		32,1%
Femme		26,6%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Samedi, 3 août 1996*

CONDITIONS: *Nuageux, puis ensoleillé à partir de 10h30*

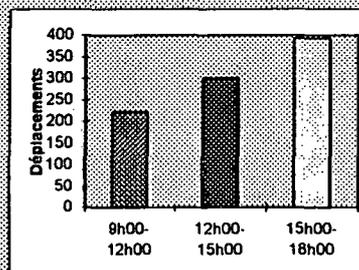


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1210

75,7%	à bicyclette
36,5%	portant le casque
63,9%	d'hommes

11,7%	moins de 15 ans
67,0%	15-54 ans
21,2%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	329	36,5%
Non	572	63,5%
???	15	

916

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	916	75,7%
Patin	267	22,1%
Marche	27	2,2%
???	0	

1210

DIRECTION

Nord	604	50,3%
Sud	596	49,7%
???	10	

1210

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	107	11,7%
15-54 ans	612	67,0%
55 ans +	194	21,2%
???	3	

916

SEXE

Homme	583	63,9%
Femme	329	36,1%
???	4	

916

...SELON L'ÂGE oui

00-14 ans		35,9%
15-54 ans		34,6%
55 ans +		42,8%
???		

...SELON LE SEXE oui

Homme		39,5%
Femme		30,8%
???		

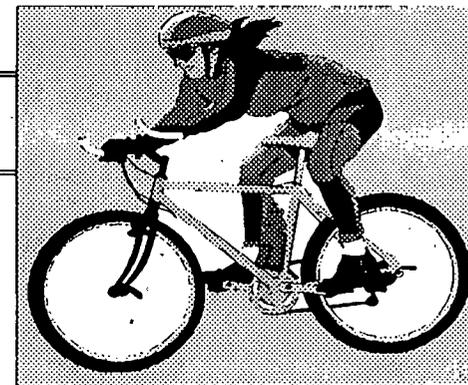
BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Dimanche, 4 août 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé (A.M.), Partiellement nuageux (fin P.M.)*

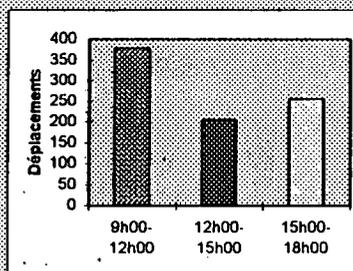


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 1062

79,2%	à bicyclette
38,9%	portant le casque
61,8%	d'hommes

10,4%	moins de 15 ans
65,1%	15-54 ans
24,5%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	319	38,9%
Non	502	61,1%
???	18	

839

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	839	79,2%
Patin	205	19,3%
Marche	16	1,5%
???	2	

1062

DIRECTION

Nord	581	54,8%
Sud	479	45,2%
???	2	

1062

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	87	10,4%
15-54 ans	542	65,1%
55 ans +	204	24,5%
???	6	

839

SEXE

Homme	515	61,8%
Femme	319	38,2%
???	5	

839

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans	57,5%
15-54 ans	36,4%
55 ans +	37,3%
???	

...SELON LE SEXE

oui

Homme	36,4%
Femme	42,9%
???	

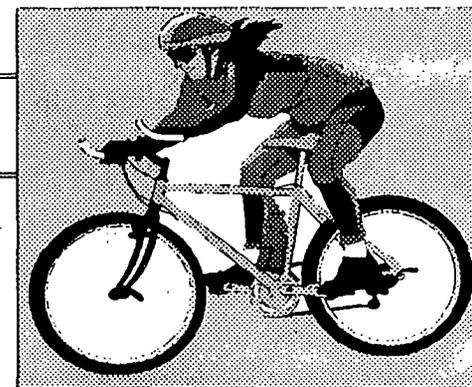
BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Vendredi, 23 août 1996*

CONDITIONS: *Nuageux, sauf pour pluie forte (entre 14h30 et 15h00)*

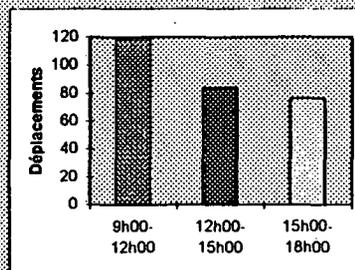


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 344

81,1%	à bicyclette
32,6%	portant le casque
74,9%	d'hommes

20,8%	moins de 15 ans
52,7%	15-54 ans
26,5%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	91	32,6%
Non	188	67,4%
???	0	

279

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	279	81,1%
Patin	50	14,5%
Marche	15	4,4%
???	0	

344

DIRECTION

Nord	192	55,8%
Sud	152	44,2%
???	0	

344

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	58	20,8%
15-54 ans	147	52,7%
55 ans +	74	26,5%
???	0	

279

SEXE

Homme	209	74,9%
Femme	70	25,1%
???	0	

279

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans	41,4%
15-54 ans	27,2%
55 ans +	36,5%
???	

...SELON LE SEXE

oui

Homme	33,0%
Femme	31,4%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Samedi, 24 août 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé*

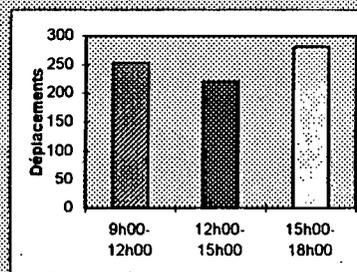


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 988

76,3%	à bicyclette
33,3%	portant le casque
63,7%	d'hommes

11,0%	moins de 15 ans
62,3%	15-54 ans
26,7%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	251	33,3%
Non	503	66,7%
???	0	

754

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	754	76,3%
Patin	212	21,5%
Marche	22	2,2%
???	0	

988

DIRECTION

Nord	491	49,7%
Sud	497	50,3%
???	0	

988

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	83	11,0%
15-54 ans	470	62,3%
55 ans +	201	26,7%
???	0	

754

SEXE

Homme	480	63,7%
Femme	274	36,3%
???	0	

754

...SELON L'ÂGE

	oui
00-14 ans	37,3%
15-54 ans	28,9%
55 ans +	41,8%
???	

...SELON LE SEXE

	oui
Homme	37,7%
Femme	25,5%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Dimanche, 25 août 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé*

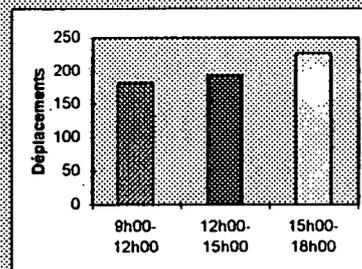


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: **822**

73,6%	à bicyclette
29,4%	portant le casque
68,3%	d'hommes

14,1%	moins de 15 ans
68,3%	15-54 ans
17,6%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	177	29,4%
Non	425	70,6%
???	2	

604

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	604	73,6%
PatIn	178	21,7%
Marche	39	4,8%
???	1	

822

DIRECTION

Nord	406	49,5%
Sud	415	50,5%
???	1	

822

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	85	14,1%
15-54 ans	412	68,3%
55 ans +	106	17,6%
???	1	

604

SEXE

Homme	412	68,3%
Femme	191	31,7%
???	1	

604

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans		39,3%
15-54 ans		26,2%
55 ans +		34,0%
???		

...SELON LE SEXE

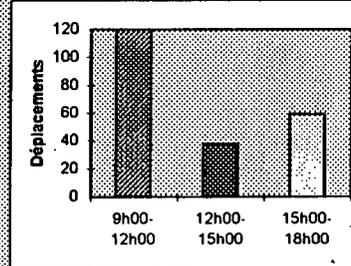
oui

Homme		29,9%
Femme		28,4%
???		

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996**BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE**VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*DATE: *Vendredi, 13 septembre 1996*CONDITIONS: *Partiellement nuageux (A.M.), nuageux (P.M.) avec pluie fin d'après-midi***RÉSUMÉ****VOLUME TOTAL OBSERVÉ:****297**

73,1%	à bicyclette
29,5%	portant le casque
73,3%	d'hommes

9,2%	moins de 15 ans
64,5%	15-54 ans
26,3%	55 ans et plus

**PORT DU CASQUE...**

Oui	64	29,5%
Non	153	70,5%
???	0	

217**DÉTAIL ÉCHANTILLON****MODE DE TRANSPORT**

Vélo	217	73,1%
Patins	62	20,9%
Marche	18	6,1%
???	0	

297**DIRECTION**

Nord	142	47,8%
Sud	155	52,2%
???	0	

297**DÉTAIL CYCLISTES****ÂGE**

00-14 ans	20	9,2%
15-54 ans	140	64,5%
55 ans +	57	26,3%
???	0	

217**SEXE**

Homme	159	73,3%
Femme	58	26,7%
???	0	

217**...SELON L'ÂGE**

oui	
00-14 ans	10,0%
15-54 ans	24,3%
55 ans +	49,1%
???	

...SELON LE SEXE

oui	
Homme	34,0%
Femme	17,2%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Samedi, 14 septembre 1996*

CONDITIONS: *Pluie (A.M.), nuageux et pluie (P.M.)*

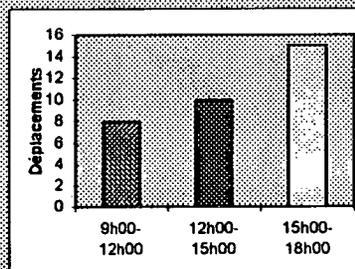


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: **51**

64,7%	à bicyclette
21,2%	portant le casque
84,8%	d'hommes

51,5%	moins de 15 ans
33,3%	15-54 ans
15,2%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	7	21,2%
Non	26	78,8%
???	0	

33

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	33	64,7%
Patin	3	5,9%
Marche	15	29,4%
???	0	

51

DIRECTION

Nord	20	39,2%
Sud	31	60,8%
???	0	

51

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	17	51,5%
15-54 ans	11	33,3%
55 ans +	5	15,2%
???	0	

33

SEXE

Homme	28	84,8%
Femme	5	15,2%
???	0	

33

...SELON L'ÂGE oui

00-14 ans	29,4%
15-54 ans	18,2%
55 ans +	0,0%
???	

...SELON LE SEXE oui

Homme	14,3%
Femme	60,0%
???	

page A-3:66

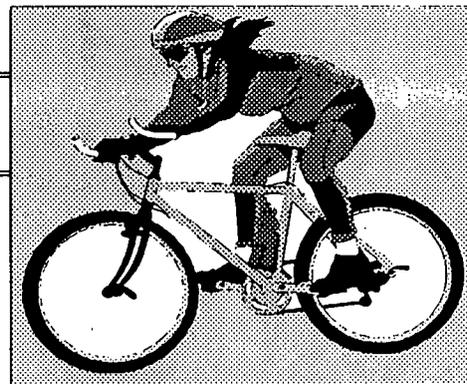
BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Dimanche, 15 septembre 1996*

CONDITIONS: *Nuageux, pluie et pluie forte à partir de 16h00*

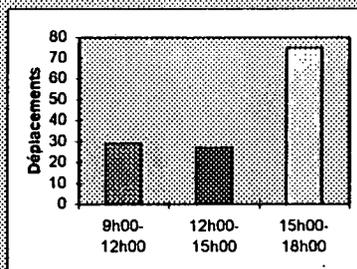


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 183

71,6%	à bicyclette
29,0%	portant le casque
74,8%	d'hommes

19,1%	moins de 15 ans
58,0%	15-54 ans
22,9%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	38	29,0%
Non	93	71,0%
???	0	

131

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	131	71,6%
Patin	31	16,9%
Marche	21	11,5%
???	0	

183

DIRECTION

Nord	90	49,2%
Sud	93	50,8%
???	0	

183

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	25	19,1%
15-54 ans	76	58,0%
55 ans +	30	22,9%
???	0	

131

SEXE

Homme	98	74,8%
Femme	33	25,2%
???	0	

131

...SELON L'ÂGE

00-14 ans		oui	20,0%
15-54 ans			25,0%
55 ans +			46,7%
???			

...SELON LE SEXE

Homme		oui	31,6%
Femme			21,2%
???			

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Vendredi, 4 octobre 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé ou partiellement ensoleillé*



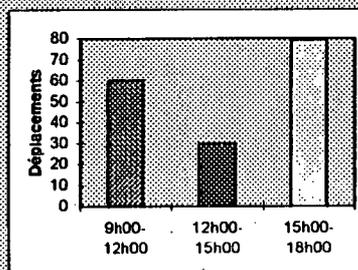
RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ:

242

69,8%	à bicyclette
17,2%	portant le casque
83,4%	d'hommes

6,5%	moins de 15 ans
68,6%	15-54 ans
24,9%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	29	17,2%
Non	140	82,8%
???	0	

169

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	169	69,8%
Patin	42	17,4%
Marche	31	12,8%
???	0	

242

DIRECTION

Nord	125	51,7%
Sud	117	48,3%
???	0	

242

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	11	6,5%
15-54 ans	116	68,6%
55 ans +	42	24,9%
???	0	

169

SEXE

Homme	141	83,4%
Femme	28	16,6%
???	0	

169

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans	54,5%
15-54 ans	3,4%
55 ans +	45,2%
???	

...SELON LE SEXE

oui

Homme	20,6%
Femme	0,0%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

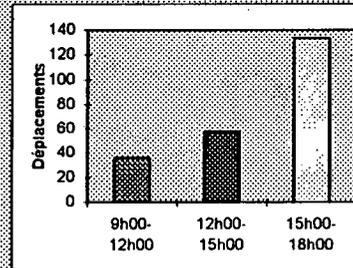
VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*
 DATE: *Samedi, 5 octobre 1996*
 CONDITIONS: *Ensoleillé*



RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 371

61,2%	à bicyclette
30,4%	portant le casque
75,3%	d'hommes



11,9%	moins de 15 ans
59,0%	15-54 ans
29,1%	55 ans et plus

PORT DU CASQUE...

Oui	68	30,4%
Non	156	69,6%
???	3	

227

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	227	61,2%
Patin	108	29,1%
Marche	36	9,7%
???	0	

371

DIRECTION

Nord	166	44,9%
Sud	204	55,1%
???	1	

371

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	27	11,9%
15-54 ans	134	59,0%
55 ans +	66	29,1%
???	0	

227

SEXE

Homme	171	75,3%
Femme	56	24,7%
???	0	

227

...SELON L'ÂGE

oui	
00-14 ans	46,2%
15-54 ans	17,4%
55 ans +	50,0%
???	

...SELON LE SEXE

oui	
Homme	30,0%
Femme	31,5%
???	

BILAN DE COMPTAGES MANUELS / CAMPAGNE 1996

BILAN PAR JOURNÉE D'ENQUÊTE

VOIE CYCLABLE: *Trois-Rivières*

DATE: *Dimanche, 6 octobre 1996*

CONDITIONS: *Ensoleillé, nuageux entre 14h00 et 15h00*

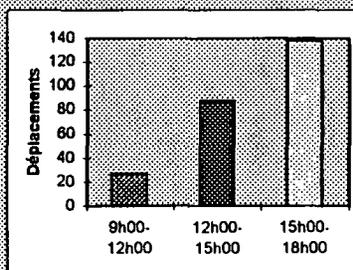


RÉSUMÉ

VOLUME TOTAL OBSERVÉ: 451

56,1%	à bicyclette
33,6%	portant le casque
72,2%	d'hommes

5,2%	moins de 15 ans
72,6%	15-54 ans
22,2%	55 ans et plus



PORT DU CASQUE...

Oui	84	33,6%
Non	166	66,4%
???	3	

253

DÉTAIL ÉCHANTILLON

MODE DE TRANSPORT

Vélo	253	56,1%
Patin	146	32,4%
Marche	52	11,5%
???	0	

451

DIRECTION

Nord	197	43,8%
Sud	253	56,2%
???	1	

451

DÉTAIL CYCLISTES

ÂGE

00-14 ans	13	5,2%
15-54 ans	183	72,6%
55 ans +	56	22,2%
???	1	

253

SEXE

Homme	182	72,2%
Femme	70	27,8%
???	1	

253

...SELON L'ÂGE

oui

00-14 ans		69,2%
15-54 ans		28,0%
55 ans +		43,6%
???		

...SELON LE SEXE

oui

Homme		31,7%
Femme		38,6%
???		

Comptages sur la piste des battures de Beauport

NOTE

DESTINATAIRE : Monsieur Pierre Veilleux, ing.
Chef, Centre de services de Québec

EXPÉDITEUR : Responsable du secteur Électrotechnique

DATE : Le 18 août 1995

OBJET : Comptage de bicyclettes
Municipalité : Beauport
Intersection : Rte 138 et accès chutes Montmorency
Système n° : TF-90-014 ✓
N/D : 6.4.3/04 Feux de circulation

À votre demande, nous vous transmettons les résultats d'un comptage de bicyclettes effectué du 2 au 14 août derniers à la traverse de la piste cyclable des feux de circulation existant au carrefour précité.

C'est en remplaçant nos détecteurs réguliers par des modèles pouvant déceler autant la présence de bicyclettes que de comptabiliser leurs arrivées, que l'on a pu facilement exécuté le comptage.

Le tableau ci-annexé nous précise qu'il y a environ 850 bicyclettes (1 700 au total des deux approches) qui franchissent la traverse cyclable du carrefour à chaque jour. Par beau temps l'été, de 9 h à 21 h, une bicyclette se présente à la traverse sur chaque approche à chaque minute (17 bicyclettes à chaque 15 minutes par approche), le maximum étant d'un peu plus de 40 au quart d'heure.

...2

Ce comptage avec détecteurs a été validé par un comptage manuel le 8 août en après-midi et le 9 août au matin avec l'aide d'un membre de l'équipe de Yves Lamontagne, ingénieur à la direction de Québec. Il en ressort des différences de 5 % à 10 % en plus ou en moins. La principale explication provient des bicyclettes qui sont comptabilisées plus d'une fois par les détecteurs lorsque celles-ci ne sont pas dans la bonne voie, en s'éloignant de la traverse (voir plan). Ceci a surtout été remarqué du côté du fleuve près de la rampe en bois.

Nous espérons que ces renseignements vous seront utiles.



Bruno Mathieu, ing.

BM/md

P.-S. – Le comptage complet (24 heures x 13 jours/aux 15 minutes) est disponible sur demande et peut être refait en tout temps.

p.j. (2)

c.c. MM. Germain Arès, ing., Centre de signalisation
Julien Dupont, ing., Inventaires & plan, Dir. – Québec
Poste de classement

RÉSUMÉ DU RELEVÉ DE COMPTAGE PAR DÉTECTEURS

Journées complètes du 3 au 13 août 1995	TOTAL POUR LA JOURNÉE		TOTAL AUX 15 MINUTES PAR APPROCHE	
	Approches		9 h à 21 h	
	Chutes	Fleuve	Haut	Moyenne
Jeudi, 3	866	909	52	18
Vendredi, 4 ⁽¹⁾	352	384	27	7
Samedi, 5 ⁽²⁾	1 170	1 447	60	20
Dimanche, 6	1 135	1 157	62	23
Lundi, 7	1 083	1 205	47	22
Mardi, 8	965	1 076	49	20
Mercredi, 9	821	958	41	17
Jeudi, 10	665	761	35	13
Vendredi, 11	552	664	32	11
Samedi, 12 ⁽³⁾	204	261	17	4
Dimanche, 13	1 265	1 343	62	25
MOYENNE :	827	924	44	16
MOYENNE⁽⁴⁾ :	819	897	42	17

(1) Pluie en avant-midi

(2) Feux d'artifice

(3) Pluie en avant-midi

(4) Excluant les journées non représentatives

Comptages sur le réseau cyclable de Montréal

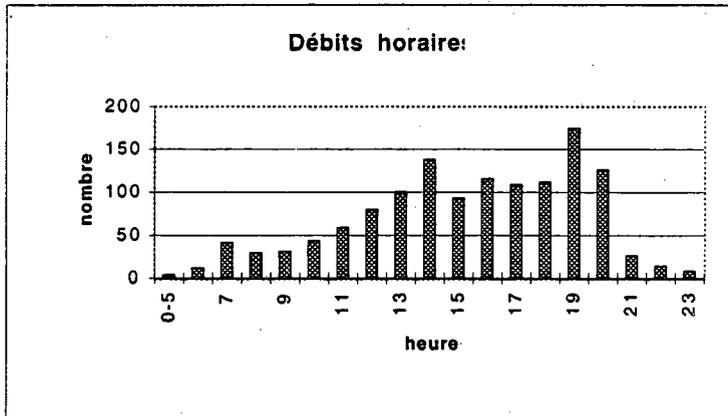
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: *Axe Nord-Sud: Christophe-Colomb au sud de Gouin (deux sens)*

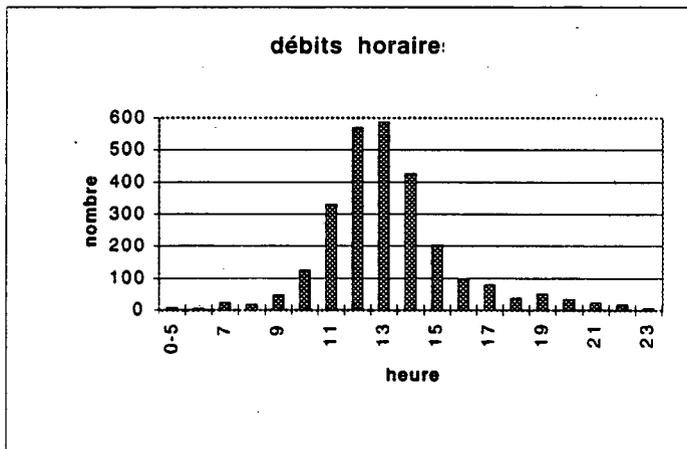
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
4 au 10 août 96					460	819	2655	1311
11 au 17 août 96	1871	975	956	1181	1055	382	1132	1079
18 au 24 août 96	1428	1317	942	900	1059	494	1368	1073
25 au 31 août 96	1206	426						816
	1502	906	949	1041	858	565	1718	1077

JOUR MOYEN DE SEMAINE	844
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1610

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): LUNDI 19 AOUT 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): SAMEDI 10 AOUT 1996

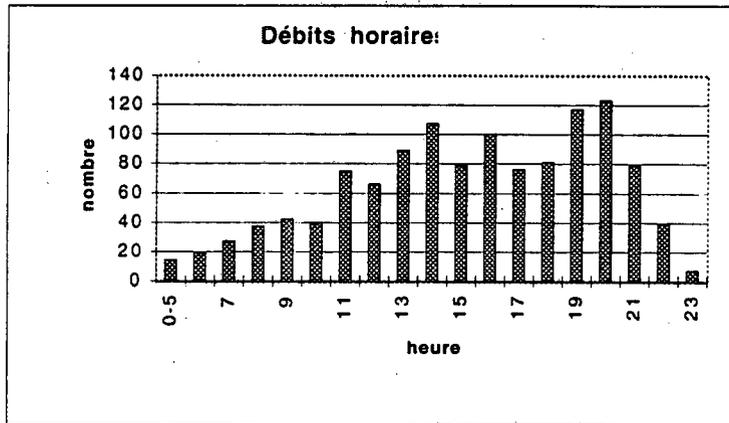


DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1991

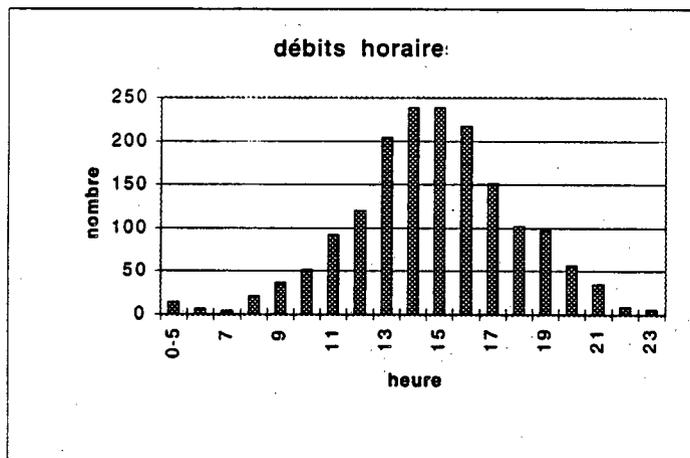
VOIE CYCLABLE: *Christophe-Colomb au sud de Gouin (2 sens)*

Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
23 au 29 juin 91							891	891
30 juin au 6 juillet	1695	1895	1097	1217				1476
	1695	1895	1097	1217			891	1359
JOUR MOYEN DE SEMAINE				1403				
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE				1293				

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): MERCREDI 3 JUILLET 1991



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 30 JUIN 1991



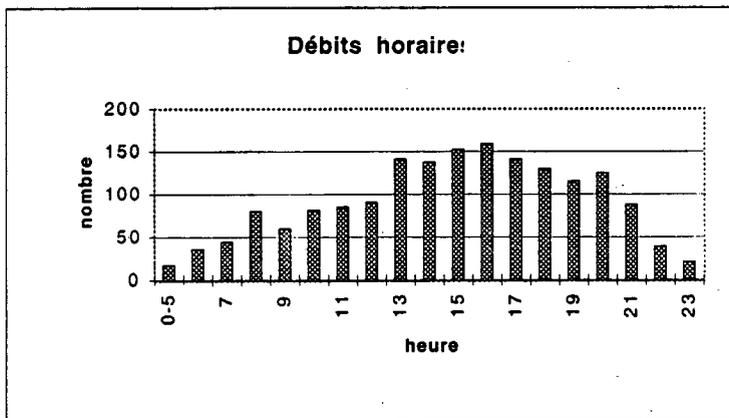
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: Axe Nord-Sud: Christophe-Colomb au sud de Émile-Journault(deux sens)

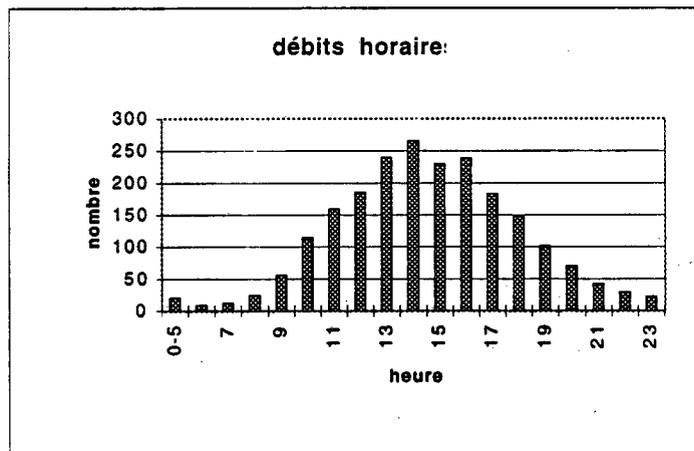
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
4 au 10 août 96					767	1166	1310	1081
11 au 17 août 96	2144	1334	1362	1741	1517	643	1335	1439
18 au 24 août 96	1674	1725	1414	1309	1483	868	1627	1443
25 au 31 août 96	1382	783						1083
	1733	1281	1388	1525	1256	892	1424	1357

JOUR MOYEN DE SEMAINE	1239
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1579

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): MERCREDI 14 AOUT 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 11 AOUT 1996



DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

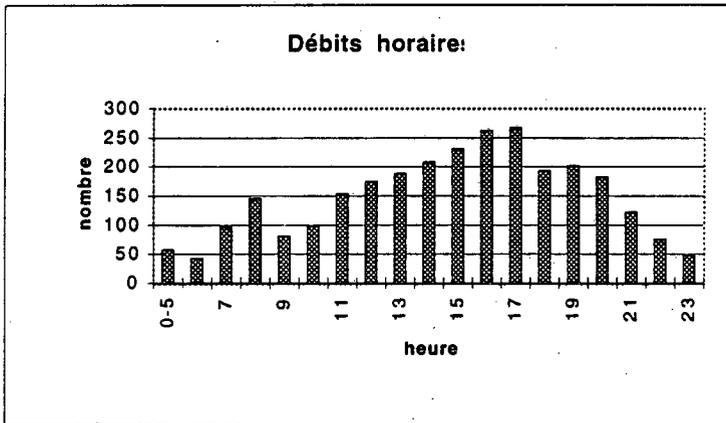
VOIE CYCLABLE: *Axe Nord-Sud: Boyer au sud de Saint-Zotique (deux sens)*

Semaine	<i>Dimanche</i>	<i>Lundi</i>	<i>Mardi</i>	<i>Mercredi</i>	<i>Jeudi</i>	<i>Vendredi</i>	<i>Samedi</i>	
7 au 13 juillet 96			2291	1941	2490	2349	1612	2137
14 au 20 juillet 96	2415	893	1624	2657	2745	674	802	1687
21 au 27 juillet 96	3025	2827						2926
	2720	1860	1958	2299	2618	1512	1207	2025

JOUR MOYEN DE SEMAINE	2049
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1964

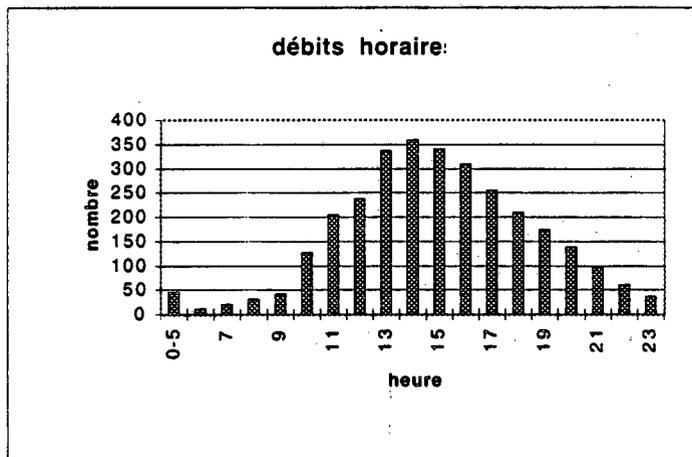
JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE):

LUNDI 22 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE):

DIMANCHE 21 JUILLET 1996



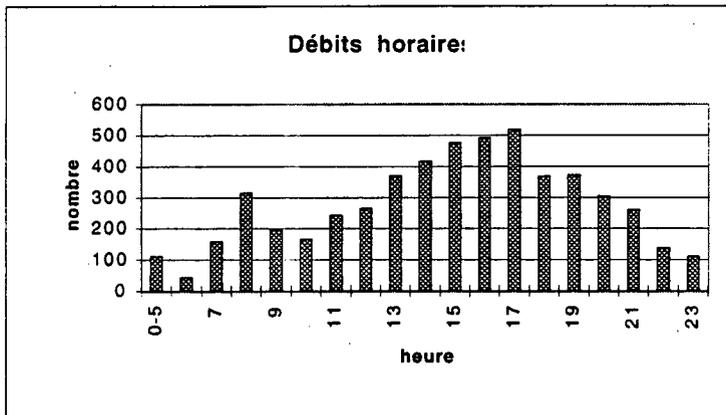
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: *Axe Nord-Sud: Brébeuf au nord de Rachel*

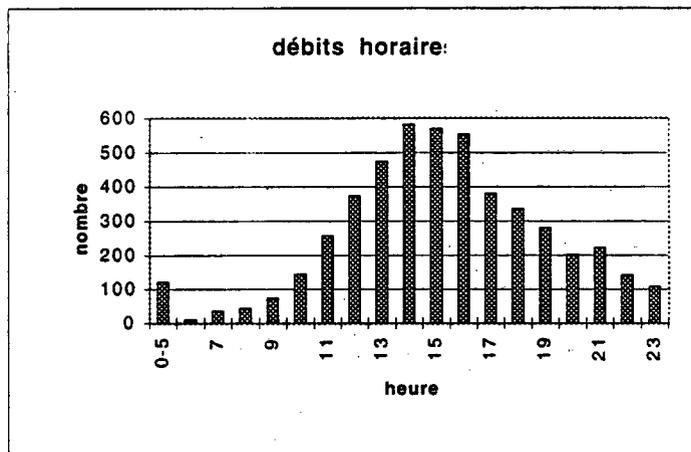
Semaine	<i>Dimanche</i>	<i>Lundi</i>	<i>Mardi</i>	<i>Mercredi</i>	<i>Jeudi</i>	<i>Vendredi</i>	<i>Samedi</i>	
7 au 13 juillet 96			4430	3862	4550	4173	2792	3961
14 au 20 juillet 96	3891	2012	3046	5000	5293	1559	1529	3190
21 au 27 juillet 96	4898	5309						5104
	4395	3661	3738	4431	4922	2866	2161	3739

JOUR MOYEN DE SEMAINE	3923
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	3278

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): LUNDI 22 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 21 JUILLET 1996



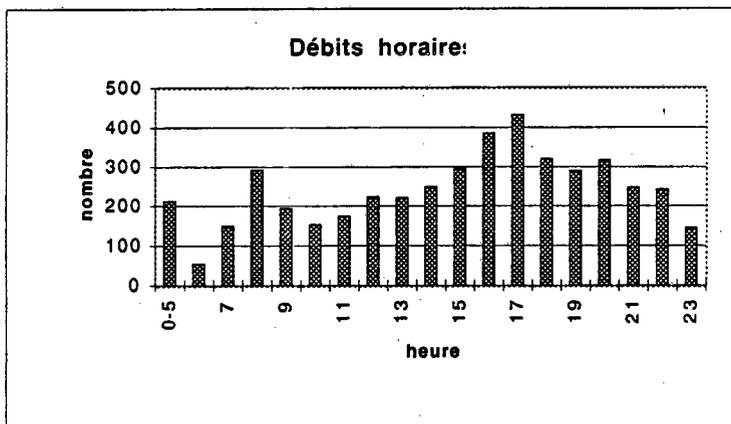
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1993

VOIE CYCLABLE: *Axe Nord-Sud: Brébeuf au nord de Rachel (2 sens)*

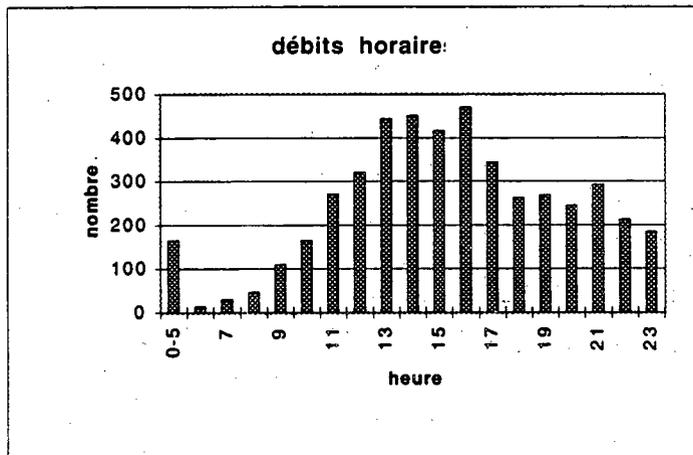
Semaine	<i>Dimanche</i>	<i>Lundi</i>	<i>Mardi</i>	<i>Mercredi</i>	<i>Jeudi</i>	<i>Vendredi</i>	<i>Samedi</i>	
4 au 10 juillet 93				4589	3440	3882	3440	3838
11 au 17 juillet 93	4378	2906	4528	2953	3824	2886	2933	3487
18 au 23 juillet 93	4698	3049	2637	2960		2715	3247	3218
24 au 31 juillet 93	4496							4496
	4524	2978	3583	3501	3632	3161	3207	3512

JOUR MOYEN DE SEMAINE	3364
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	3865

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): MERCREDI 7 JUILLET 1993



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 18 JUILLET 1993



DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1991

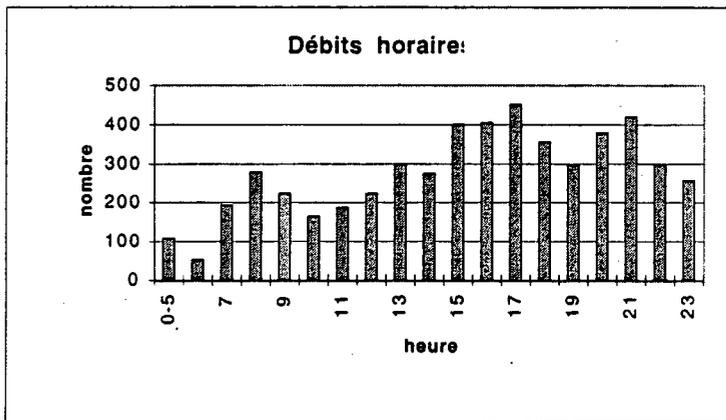
VOIE CYCLABLE: *Axe Nord-Sud: Brébeuf au nord de Rachel (2 sens)*

Semaine	<i>Dimanche</i>	<i>Lundi</i>	<i>Mardi</i>	<i>Mercredi</i>	<i>Jeudi</i>	<i>Vendredi</i>	<i>Samedi</i>	
9 au 15 juin 91							686	686
16 au 22 juin 91	209	3384	4601	5263	3747	3841	2675	3389
23 au 29 juin 91	3872	5284						4578
	2041	4334	4601	5263	3747	3841	1681	3644

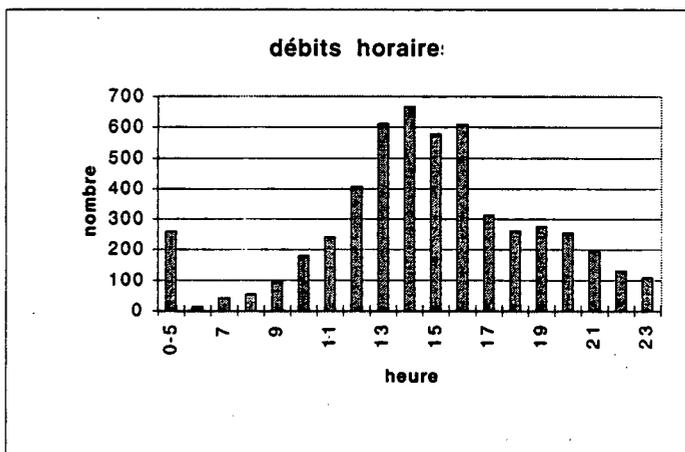
JOUR MOYEN DE SEMAINE	4353
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1861

*: 15 et 16 juin 1991: pluie

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): MERCREDI 19 JUIN 1991



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): LUNDI 24 JUIN 1991 (férié)



DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1990

VOIE CYCLABLE: Parc Lafontaine (axe nord-sud)

lundi, 11 juin		%	cyclistes/jour
7h - 7h30	48	1.85	
7h30- 8h	55	1.85	
8h - 8h30	153	2.64	
8h30 - 9h	98	2.64	
	354	8.97	

lundi, 18 juin		%	cyclistes/jour
16h - 16h30	115	3.84	
16h30- 17h	142	3.84	
17h - 17h30	141	4.29	
17h30- 18h	122	4.29	
	520	16.25	

lundi, 28 juillet		%	cyclistes/jour
14h - 15h	212	5.21	4069

mardi, 12 juin		%	cyclistes/jour
7h - 7h30	63	1.85	
7h30- 8h	93	1.85	
8h - 8h30	146	2.64	
8h30 - 9h	107	2.64	
	409	8.97	

mardi, 21 août		%	cyclistes/jour
16h - 16h30	135	3.84	
16h30 - 17h	143	3.84	
	278	7.68	

mercredi, 13 juin		%	cyclistes/jour
7h - 7h30	83	1.85	
7h30- 8h	71	1.85	
8h - 8h30	135	2.64	
8h30 - 9h	132	2.64	
	421	8.97	

mercredi, 22 août		%	cyclistes/jour
11h30-12h	53	1.79	
12h- 12h30	88	2.84	
15h - 15h30	129	3.80	
15h30 - 16h	135	3.80	
	405	12.23	

jeudi, 14 juin		%	cyclistes/jour
7h - 8h	121	3.69	
8h - 8h30	136	2.64	
8h30 - 9h	132	2.64	
	389	8.97	

vendredi, 8 juin		%	cyclistes/jour
16h - 16h30	171	3.84	
16h30- 17h	127	3.84	
17h - 17h30	160	4.29	
17h30 - 18h	123	4.29	
	581	16.25	

vendredi, 3 août		%	cyclistes/jour
8h- 8h30	106	2.64	
10h - 10h30	89	1.56	
13h30 - 14h	91	2.84	
14h - 14h30	87	2.61	
	373	9.65	

samedi, 16 juin		%	cyclistes/jour
13h - 14h	196	9.89	2466
14h - 15h	329	9.45	
15h - 16h	213	10.59	
	738	29.93	

dimanche, 17 juin		%	cyclistes/jour
13h - 14h	244	9.89	2880
14h - 15h	307	9.45	
15h - 16h	311	10.59	
	862	29.93	

dimanche, 12 août		%	cyclistes/jour
11h - 11h30	118	2.69	4155
12h15 - 13h	128	6.53	
14h15-14h30	107	2.36	
16h - 16h30	195	1.61	
	548	13.19	

	<u>Dimanche</u>	<u>Lundi</u>	<u>Mardi</u>	<u>Mercredi</u>	<u>Jeudi</u>	<u>Vendredi</u>	<u>Samedi</u>	
juin	2880	3200	4560	4693	4337	3575	2466	3673
		3946						3946
juillet		4069						4069
août	4155		3620			3867		3881
	3518	3739	4090	4693	4337	3721	2466	3795

JOUR MOYEN DE SEMAINE	3985
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	3167

Méthodologie:

Pour déduire des débits journaliers à partir de débits horaires, les données de 1991 ont été utilisées. Par exemple, pour une journée de semaine, on sait que de 7h à 9h, en 1991, un nombre de cyclistes représentant 8,97% du débit total de la journée ont circulé sur la rue Brébeuf, au nord de Rachel.

Soit N le nombre de cyclistes ayant circulé sur l'axe Nord-Sud en 1990, pour une journée donnée, le nombre évalué de cyclistes pour cette journée serait:

$$J = \frac{N \cdot 100}{\%}$$

où:

- J = nombre total de cyclistes dans une journée
- N = nombre de cyclistes ayant circulé à un endroit et une période données
- % = pourcentage de cyclistes ayant circulé au même endroit, à la même période, pour une journée où cette valeur est connue

Sachant que de 7h à 9h, le lundi 11 juin 1990, 354 cyclistes ont circulé sur l'axe Nord-Sud, à la hauteur du parc Lafontaine, le nombre extrapolé de cyclistes pour cette journée serait de:

$$J = \frac{354 \cdot 100}{8.97} = 3946$$

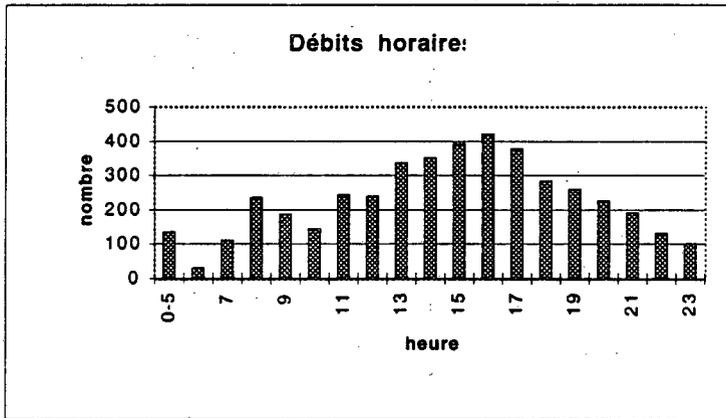
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: *Axe Nord-Sud: Berri au sud de Ontario (deux sens)*

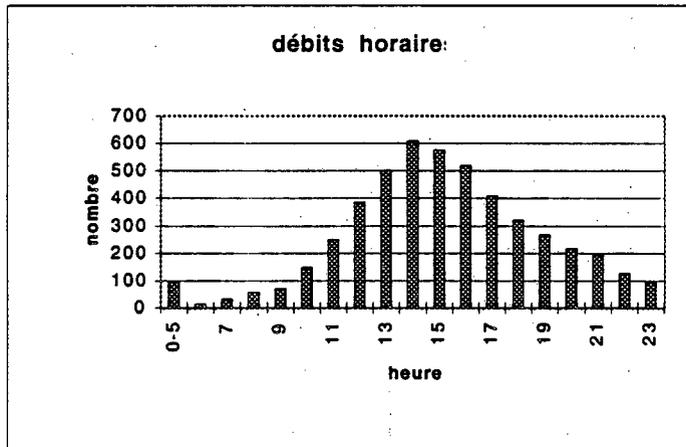
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
1 au 6 juillet 96							2710	2710
7 au 13 juillet 96	3303	3238	3169	2678	3427	3212	2124	3022
14 au 20 juillet 96			2439	4213	4314	1135	1183	2657
21 au 27 juillet 96	4870	4380						4625
	4087	3809	2804	3446	3871	2174	2006	3171

JOUR MOYEN DE SEMAINE	3221
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	2838

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): LUNDI 22 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 21 JUILLET 1996



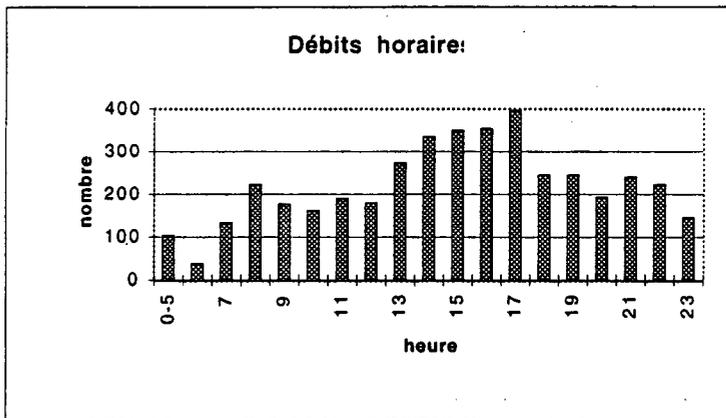
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: Axe Nord-Sud: Berri au nord de René-Lévesque (deux sens)

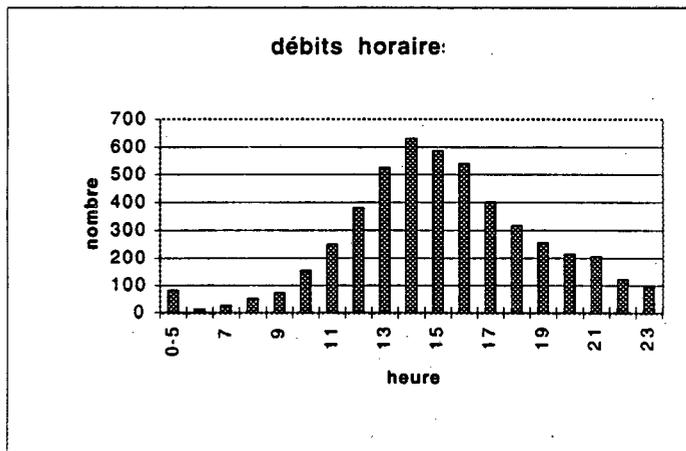
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
1 au 6 juillet 96							2488	2488
7 au 13 juillet 96	3250	2907	2732	2269	3117	2934	2035	2749
14 au 20 juillet 96	3529	1138	2140	4020	4201	951	1033	2430
21 au 27 juillet 96	4911	2833						3872
	3897	2293	2436	3145	3659	1943	1852	2746

JOUR MOYEN DE SEMAINE	2658
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	2874

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): JEUDI 18 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 21 JUILLET 1996



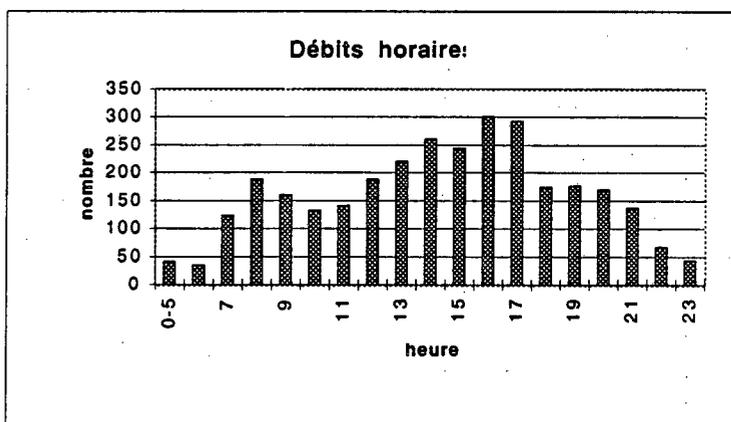
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1993

VOIE CYCLABLE: *Axe Nord-Sud: Berri au nord de René-Lévesque (2 sens)*

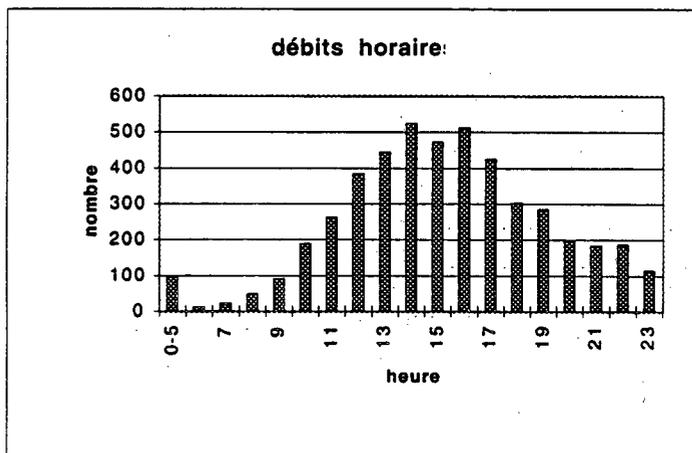
Semaine	<i>Dimanche</i>	<i>Lundi</i>	<i>Mardi</i>	<i>Mercredi</i>	<i>Jeudi</i>	<i>Vendredi</i>	<i>Samedi</i>	
4 au 10 juillet 93				2576	1862	2264	2473	2294
11 au 17 juillet 93			3089	1773	2451	1751	2351	2283
18 au 23 juillet 93	4676	2027		2252			3120	3019
24 au 31 juillet 93	4745							4745
	4711	2027	3089	2200	2157	2008	2648	2691

JOUR MOYEN DE SEMAINE	2227
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	3473

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): MARDI 13 JUILLET 1993



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 25 JUILLET 1993



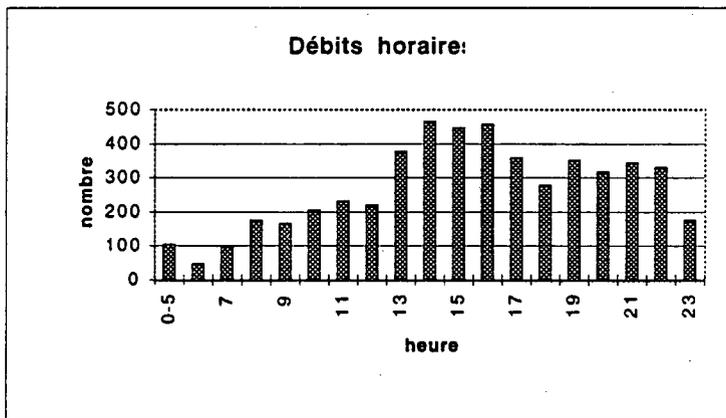
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: Axe Nord-Sud: Berri au nord de la Commune(deux sens)

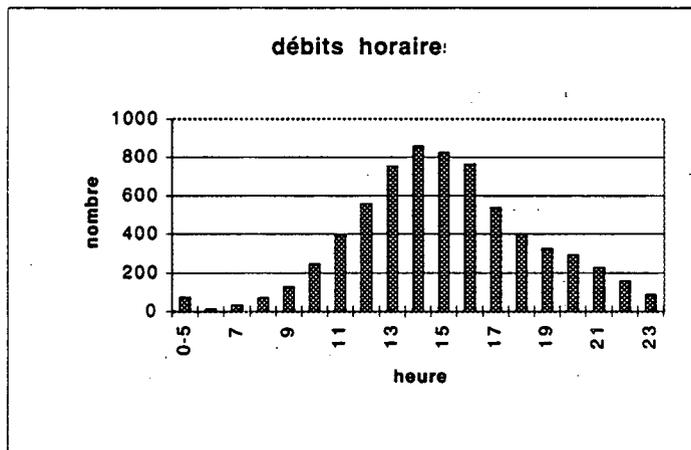
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
1 au 6 juillet 96							3114	3114
7 au 13 juillet 96	4320	3170	2901	2198	3552	3184	2487	3116
14 au 20 juillet 96	4803	1038	2167	4709	5147	821	1176	2837
21 au 27 juillet 96	6710	5128						5919
	5278	3112	2534	3454	4350	2003	2259	3284

JOUR MOYEN DE SEMAINE	3092
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	3768

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): JEUDI 18 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 21 JUILLET 1996



DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

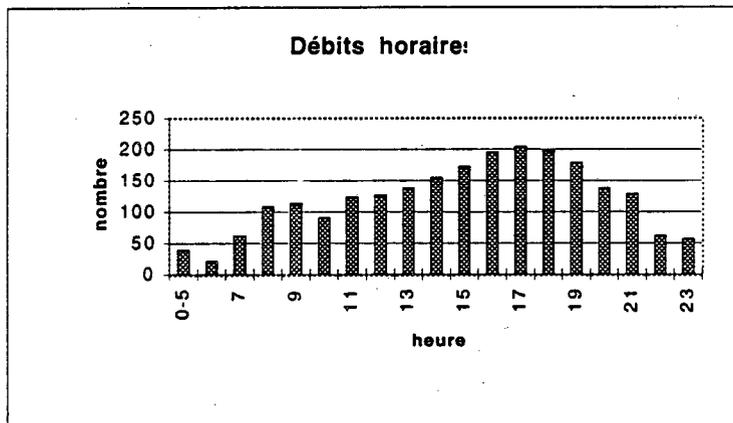
VOIE CYCLABLE: Rachel à l'est de St-Laurent (deux sens)

Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
7 au 13 juillet 96			2138	1823	2168	1942	1451	1904
14 au 20 juillet 96	2253	870	1507	2301	2194	730	858	1530
21 au 27 juillet 96	2843	2257						2550
	2548	1564	1823	2062	2181	1336	1155	1810

JOUR MOYEN DE SEMAINE	1793
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1851

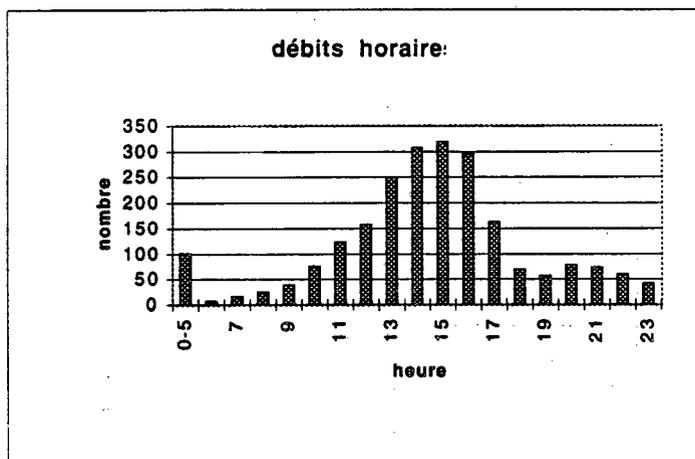
JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE):

MERCREDI 17 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE):

DIMANCHE 21 JUILLET 1996



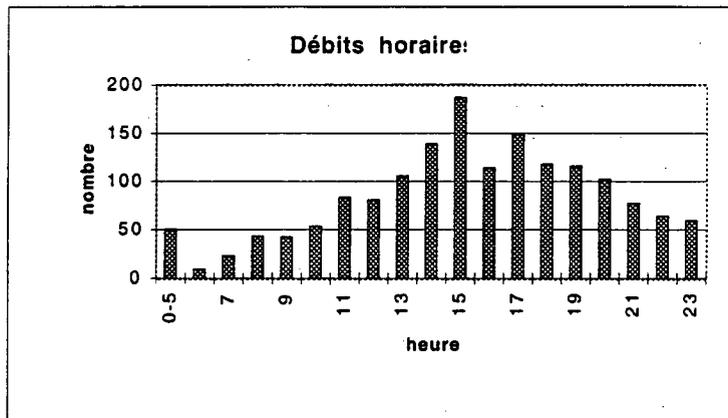
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1993

VOIE CYCLABLE: Rachel à l'ouest de St-Laurent (2 sens)

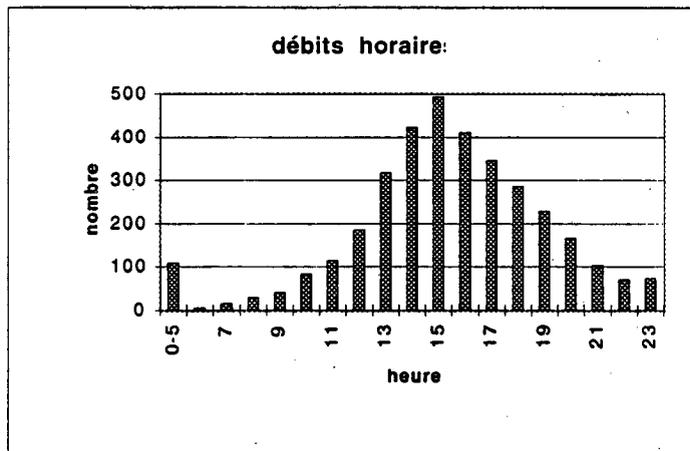
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
18 au 24 juillet 93					1013	1613	1917	1514
25 au 31 juillet 93	3487							3487
	3487				1013	1613	1917	2008

JOUR MOYEN DE SEMAINE	1313
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	2702

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): VENDREDI 23 JUILLET 1993



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 25 JUILLET 1993



DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1991

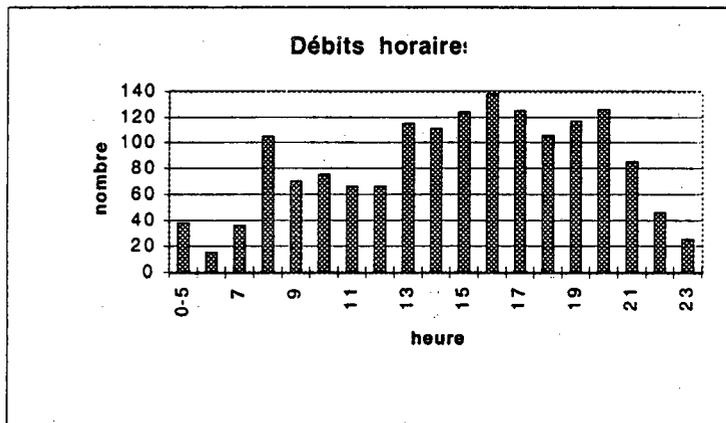
VOIE CYCLABLE: Rachel à l'ouest de St-Laurent (2 sens)

Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
23 au 29 juin 91						1173	1257	1215
30 juin au 6 juillet	1910	1671	1600	1589	1397	394	1019	1369
7 au 13 juillet 91	1947	884	1250					1360
	1929	1278	1425	1589	1397	784	1138	1363

JOUR MOYEN DE SEMAINE	1245
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1533

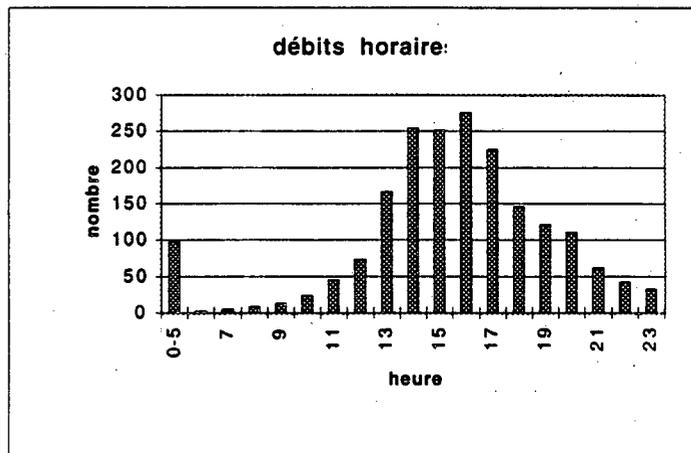
JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE):

MERCREDI 3 JUILLET 1991



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE):

DIMANCHE 7 JUILLET 1991



DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1990

VOIE CYCLABLE: *Rue Rachel, intersection de St-Hubert*

lundi, 9 juillet		%	cyclistes/jour
7h - 7h30	12	1.14	
7h30- 8h	30	1.14	
8h - 8h30	28	3.31	
8h30 - 9h	31	3.31	
16h - 16h30	110	4.34	
16h30- 17h	135	4.34	
17h - 17h30	99	3.94	
17h30- 18h	107	3.94	
	552	25.43	

mardi, 24 juillet		%	cyclistes/jour
16h30-17h30	154	8.28	1861

mardi, 10 juillet		%	cyclistes/jour
7h - 7h30	12	1.14	
7h30- 8h	37	1.14	
8h - 8h30	42	3.31	
8h30 - 9h	68	3.31	
16h - 16h30	141	4.34	
16h30 - 17h	103	4.34	
17h-17h30	102	3.94	
17h30 - 18h	114	3.94	
	619	25.43	

mercredi, 11 juillet		%	cyclistes/jour
7h - 7h30	10	1.14	
7h30- 8h	34	1.14	
8h - 8h30	46	3.31	
8h30 - 9h	60	3.31	
16h - 16h30	74	4.34	
16h30 - 17h	98	4.34	
17h - 18h	211	7.87	
	533	25.43	

mercredi, 25 juillet		%	cyclistes/jour
14h - 15h	119	6.99	1702

jeudi, 5 juillet		%	cyclistes/jour
7h - 7h30	15	1.14	
7h30- 8h	23	1.14	
8h - 8h30	45	3.31	
8h30 - 9h	49	3.31	
16h - 16h30	100	4.34	
16h30 - 17h	126	4.34	
17h-17h30	112	3.94	
	470	21.50	

jeudi, 2 août		%	cyclistes/jour
7h - 8h	48	2.27	
8h - 8h30	32	3.31	
	80	5.58	

vendredi, 6 juillet		%	cyclistes/jour
7h - 8h	47	2.27	
8h - 8h30	36	3.31	
8h30 - 9h	45	3.31	
16h - 17h	158	8.68	
17h - 18h	172	7.87	
	458	25.43	1801

	<u>Dimanche</u>	<u>Lundi</u>	<u>Mardi</u>	<u>Mercredi</u>	<u>Jeudi</u>	<u>Vendredi</u>	<u>Samedi</u>	
juillet		2171	1861	2096	2187	1801		2023
juillet			2434	1702				2068
août					1435			1435
		2171	2148	1899	1811	1801		1966

JOUR MOYEN DE SEMAINE	1961
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	n/a

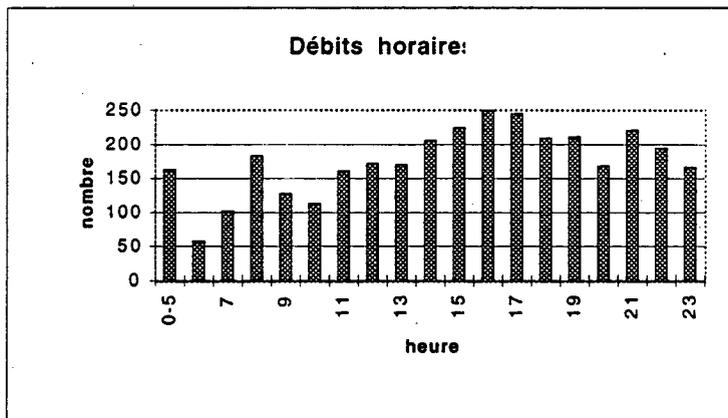
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: Rachel à l'est de Brébeuf (deux sens)

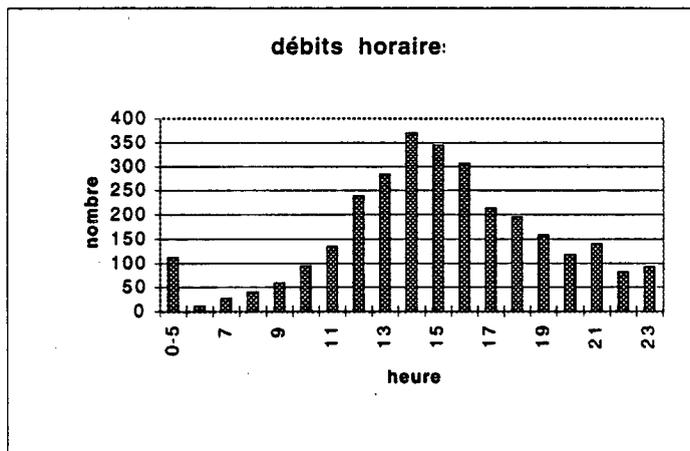
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
7 au 13 juillet 96			2913	2683	3134			2910
14 au 20 juillet 96			2166	3258	3338	1269	1241	2254
21 au 27 juillet 96	3008	3306						3157
	3008	3306	2540	2971	3236	1269	1241	2510

JOUR MOYEN DE SEMAINE	2758
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	2125

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): JEUDI 18 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 21 JUILLET 1996



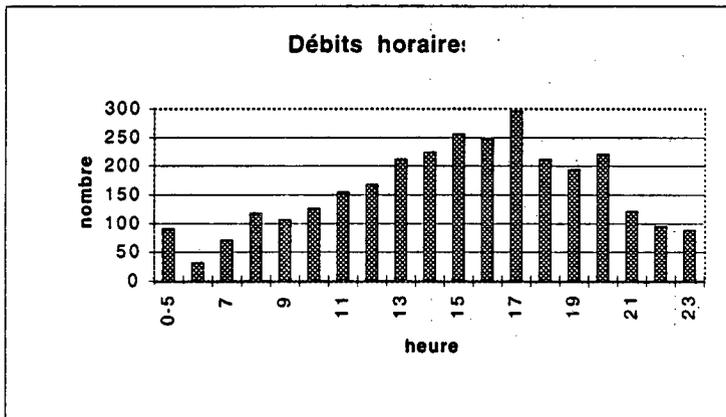
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: Rachel à l'est de de la Roche (deux sens)

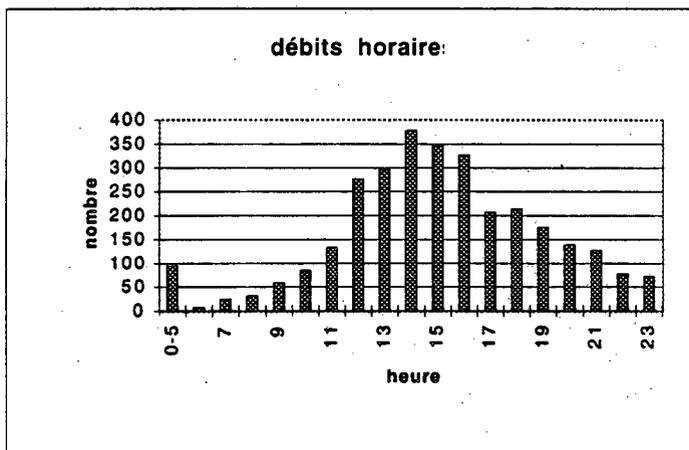
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
7 au 13 juillet 96			2820	2403	2914	1595	2067	2360
14 au 20 juillet 96	1694			2959	3029	1091	1250	2005
21 au 27 juillet 96	3059	3030						3045
	2377	3030	2820	2681	2972	1343	1659	2412

JOUR MOYEN DE SEMAINE	2480
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	2018

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): LUNDI 22 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 21 JUILLET 1996



DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1993

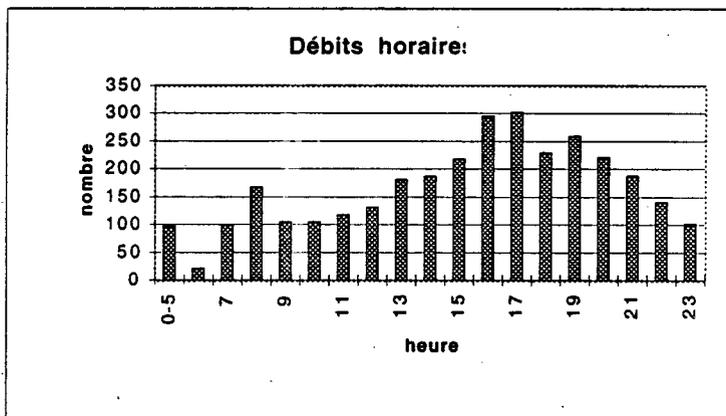
VOIE CYCLABLE: Rachel à l'est de St-André (2 sens)

Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
4 au 10 juillet 93				3047	2492	3009	2662	2803
11 au 17 juillet 93	3289	2421	3164	2487	2918	2342	2515	2734
18 au 24 juillet 93	3333	2495	1642	2740	1739	2441	2821	2459
25 au 31 juillet 93	3463	2410						2937
	3362	2442	2403	2758	2383	2597	2666	2659

JOUR MOYEN DE SEMAINE	2525
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	3014

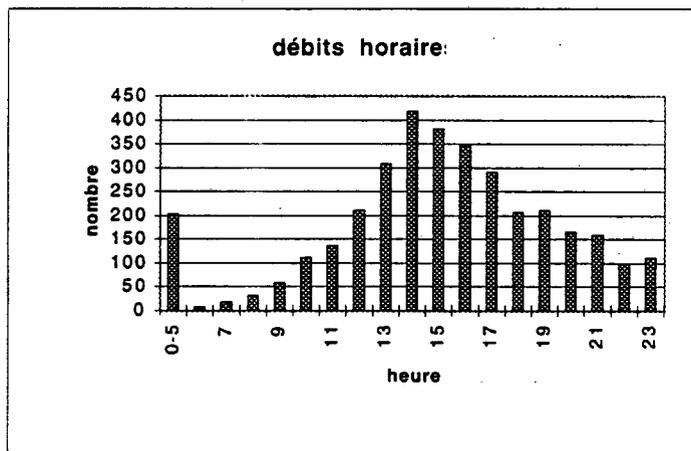
JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE):

MARDI 13 JUILLET 1993



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE):

DIMANCHE 25 JUILLET 1993

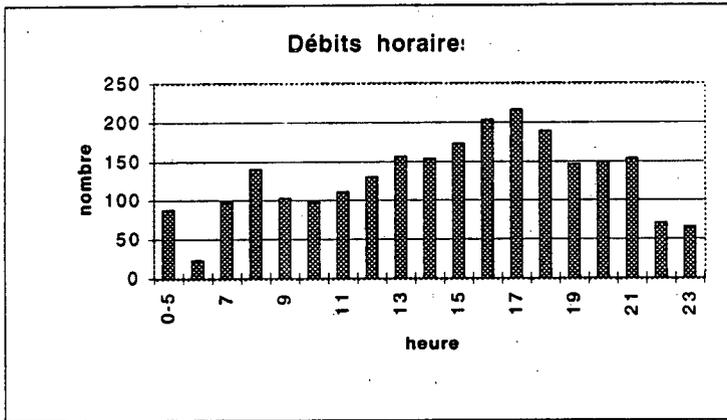


DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1991

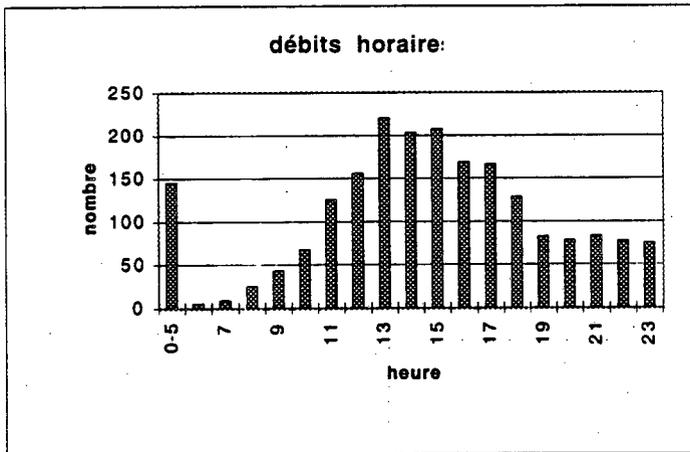
VOIE CYCLABLE: Rachel à l'est de St-André (2 sens)

Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
16 au 22 juin 91							1677	1677
23 au 29 juin 91	2061	2407	2262	2469	1892	1892	1769	2107
	2061	2407	2262	2469	1892	1892	1723	2101
JOUR MOYEN DE SEMAINE								2184
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE								1836

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): MERCREDI 26 JUIN 1991



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 23 JUIN 1991



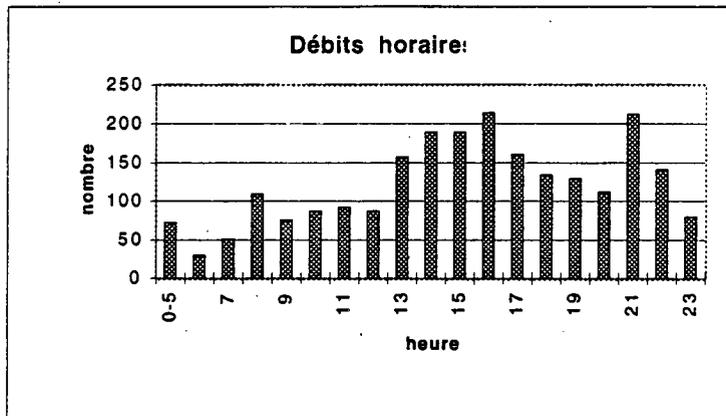
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: René-Lévesque à l'est de Berri (deux sens)

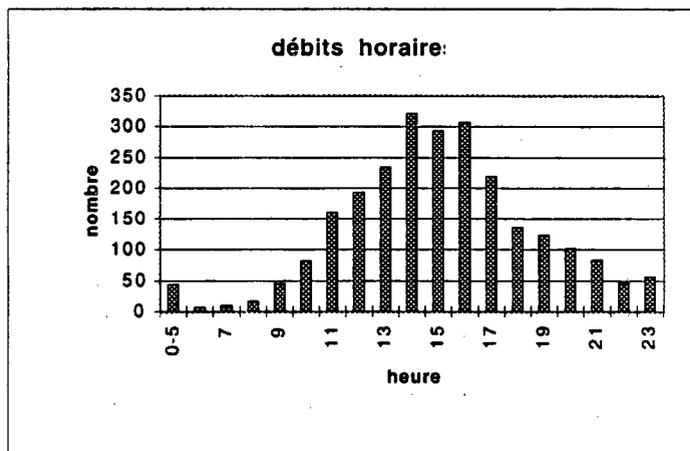
Semaine	<i>Dimanche</i>	<i>Lundi</i>	<i>Mardi</i>	<i>Mercredi</i>	<i>Jeudi</i>	<i>Vendredi</i>	<i>Samedi</i>	
1 au 6 juillet 96							1266	1266
7 au 13 juillet 96	999	1044	938	1111	1753	1559	980	1198
14 au 20 juillet 96	1800	747	1192	2006	2321	516	468	1293
21 au 27 juillet 96	2475	2239						2357
	1758	1343	1065	1559	2037	1038	905	1386

JOUR MOYEN DE SEMAINE	1402
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1331

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): JEUDI 18 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 21 JUILLET 1996



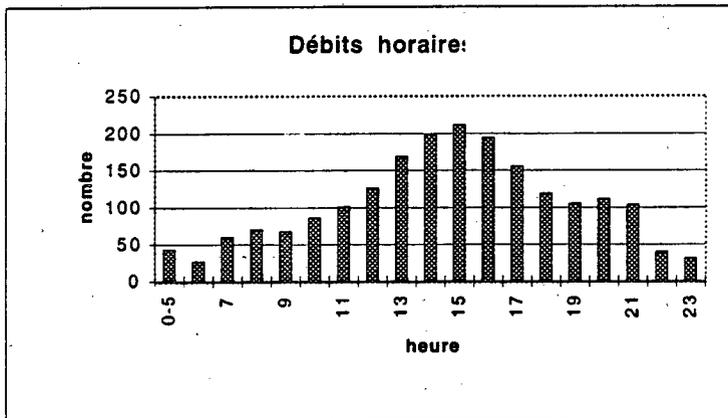
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1996

VOIE CYCLABLE: René-Lévesque à l'ouest de Champlain (deux sens)

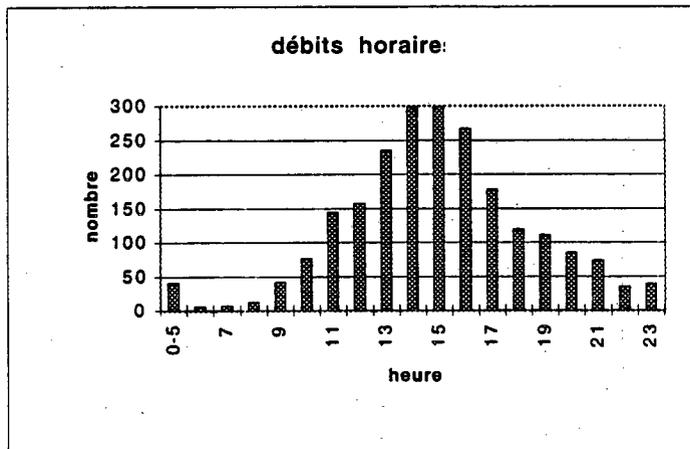
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
1 au 6 juillet 96							1149	1149
7 au 13 juillet 96	1572	1400	1381	1167	1588	1363	822	1328
14 au 20 juillet 96	1616	636	1100	1723	1492	448	369	1055
21 au 27 juillet 96	2217	2016						2117
	1802	1351	1241	1445	1540	906	780	1295

JOUR MOYEN DE SEMAINE	1301
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1291

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): LUNDI 22 JUILLET 1996



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 21 JUILLET 1996



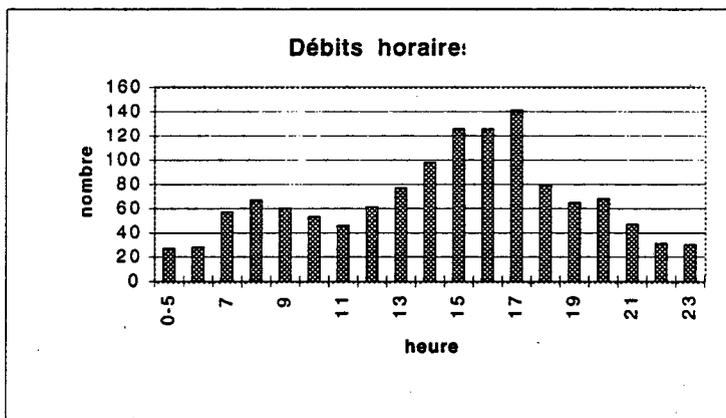
DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1993

VOIE CYCLABLE: René-Lévesque à l'est de Panet (2 sens)

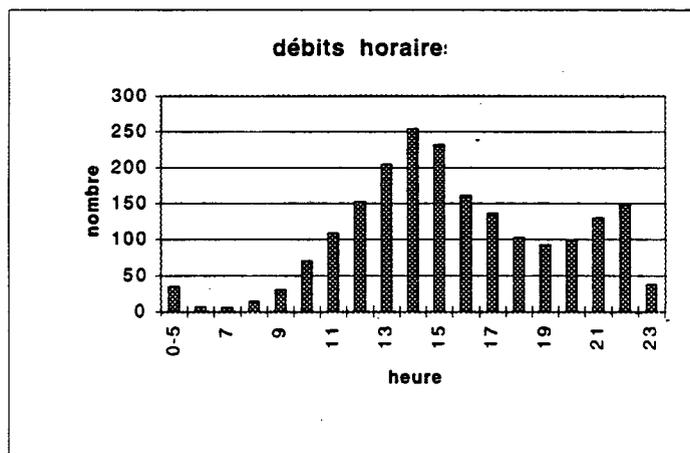
Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Judi	Vendredi	Samedi	
4 au 10 juillet 93					992	1083	890	988
11 au 17 juillet 93	1690	853	1287	920	1103	865	977	1099
18 au 24 juillet 93	1957	951	780	1073		822	1233	1136
25 au 31 juillet 93	2015							2015
	1887	902	1034	997	1048	923	1033	1118

JOUR MOYEN DE SEMAINE	975
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	1460

JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE): MARDI 13 JUILLET 1993



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE): DIMANCHE 25 JUILLET 1993



DÉBITS QUOTIDIENS DE BICYCLETTES À MONTRÉAL - 1991

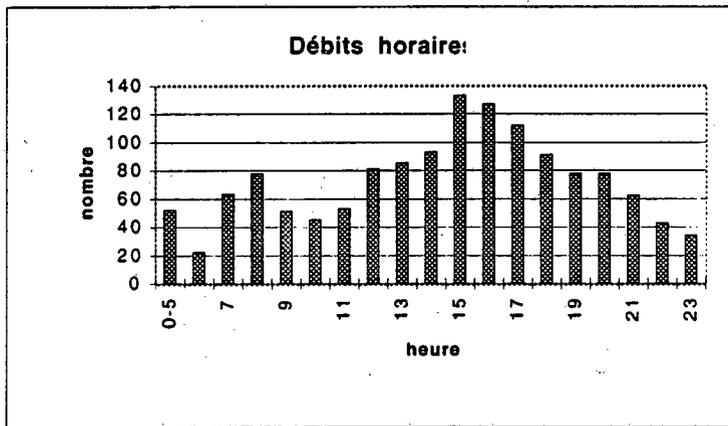
VOIE CYCLABLE: René-Lévesque à l'ouest de Panet (2 sens)

Semaine	Dimanche	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	
23 au 29 juin 91						819	797	808
30 juin au 6 juillet	1196	1378	1273	1381	1156	320	669	1053
7 au 13 juillet 91	1151							1151
	1174	1378	1273	1381	1156	570	733	1095

JOUR MOYEN DE SEMAINE	1055
JOUR MOYEN DE FIN DE SEMAINE	953

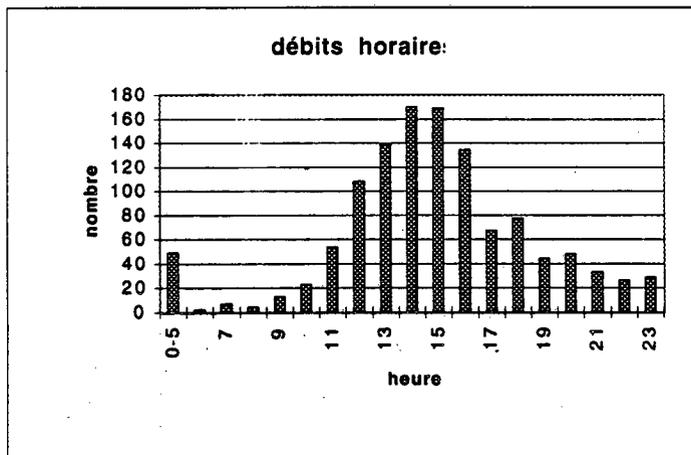
JOURNÉE MAXIMUM (SEMAINE):

MERCREDI 3 JUILLET 1991



JOURNÉE MAXIMUM (FIN DE SEMAINE):

DIMANCHE 30 JUIN 1991



ANNEXE 4

Randonnées populaires d'une journée
en 1994

Annexe 4 - Randonnées populaires d'un jour en 1994

Randonnée	Lieu	1ère année	longueur du circuit (km)	nombre de participants	distance totale parcourue (km)
Le festival de la santé	Montréal	1991	35	5000	175000
Randonnée des Manoirs	Ile-Perrot	1993	45	172	7740
La pédale douce	Québec	1987	12	3200	38400
La grande randonnée cycliste de l'estrie	Sherbrooke	1992	15	6724	100860
Le tour des enfants	Montréal	1992	20	8000	160000
Randonnée cycliste Kiwanis	Trois-Rivières	1977	45	1200	54000
Rendez-vous du vélo de Drummondville	Drummondville	1988	26	7200	187200
Le tour de l'île d'Orléans	Ile d'Orléans	1990	67	2800	187600
Tour de ville à vélo de Saint-Hubert	Saint-Hubert	1992	30	2775	83250
Balade Kino Desjardins	Rimouski	1985	13	2000	26000
Le tour de l'île	Montréal	1985	68	45000	3060000
Défi Beauceron	Saint-Georges	1991	105	700	73500
Défi vélo famille	Rouyn-Noranda	1994	30	500	15000
La vélo fête	Région de Valleyfield	1993	30	2900	87000
Tour de Gatineau	Gatineau	1987	15	2700	40500
La randonnée cycliste nicolétaine	Nicolet	1993	30	250	7500
Génération à vélo	Lachute/Calumet	1995			0
Ballade Air Alliance	Abitibi	1975	60	1650	99000
Festival du vélo des Cantons de l'est	Waterloo	1995			0
Randonnée des berges de Lachine	Lachine	1986	20	1500	30000
Randonnée Louis-Desmaures	St-Augustin-de-Desmaures	1991	54	2200	118800
Vélotournée Lanaudière	Lanaudière	1992	43	1000	43000
La randonnée cycliste du festival de la gibelotte	Sorel	1988	20	2000	40000
La balade de l'arthrite	Saint-Ambroise-de-Kildare	1995			0
La randonnée des deux rives	Québec-Lévis	1994	50	1800	90000

Randonnée	Lieu	1ère année	longueur du circuit (km)	nombre de participants	distance totale parcourue (km)
Les 95 km de Charlevoix	Charlevoix	1981	95	160	15200
Le cyclotour des rives	Richelieu	1993	64	800	51200
Vélovirée Lanaudière	Lanaudière	1991	62	1500	93000
Cyclo-Lions de Montmagny	Montmagny	1991	62	235	14570
Randonnée du maire de Trois-Rivières	Trois-Rivières	1991	60	2600	156000
Randonnée des gouverneurs de Chicoutimi	Chicoutimi	1989	128	150	19200
Tour de la Presqu'île	Vaudreuil-Soulanges	1992	55	535	29425
Randonnée des gouverneurs de Québec	Québec	1981	130	763	99190
Un vélo, une pomme	Huntingdon	1991	70	2000	140000
Les couleurs en vélo à Val Morin	Val Morin	1993	25	1300	32500
Total					5375000

ANNEXE 5

Services de messageries à vélo

Annexe 5 - Services de messageries à vélo

Compagnie de messagerie	Livraison à Montréal	Nb de courriers à vélo	Livraisons/cycliste/ jour	Moy. des livr.	Nombre total de livraisons
Aéropar Int. Cour.	oui	4	20 à 30	25	100
Alerte	oui	0			0
Afrique trsft Exp.	oui	-			
ANC	pas de réponse	-			
Aramex...	no. pas en service	0			0
Beaubien radio...	oui	0			0
Blitz 24	oui	0			0
Bobby Express	pas de réponse	-			
Budget	oui	0			0
CAM	oui	0			0
Canbec Courrier	oui	20	minimum 20	20	400
Centre d'aff. réception	pas de réponse	-			
Challenger	répondeur	-			
Club Courrier..	oui	10	minimum 20	20	200
Club express	no. pas en service	-			
Copiplus	oui	voir. Club cour.			
Colis direct	oui	0			0
Contact Courrier	oui	1	20 à 40	30	30
Cotha	pas de réponse	-			
Courrex	oui	2	20 à 40	30	60
Courrier Axel	oui	1	45	45	45
Courrier Faiga	oui	0			0
Courrier HTR	oui	0			0
Courrier Impérial	oui	5	12 à 40	26	130
Courrier Légal	oui	0			0
Courrier MB enr	oui	0			0
Courrier MB. inc	oui	0			0
Courrier MP	oui	2	n/d		0
Courrier Plus	oui	voir. Club cour.			
Courrier Quick	oui	oui données n/d	n/d		
Courrier rap. serv.	oui	7	30	30	210
Courrier St-Viateur	no. pas en service	-			
Courrier Satellite	oui	4	30 à 40	35	140
Courriercom	oui	15	30 à 40	35	525
Cuzcatleco exp.	Hors Canada	-			
DHL	Hors Canada	-			
Datarush	oui	oui données n/d	n/d		
Deljome exp.	oui	0			0
Dicom	oui	1	20 à 40	30	30

Annexe 5 - Services de messageries à vélo

Compagnie de messagerie	Livraison à Montréal	Nb de courriers à vélo	Livraisons/cycliste/ jour	Moy. des livr.	Nombre total de livraisons
Dynamex	oui	3	n/d		0
Elite	no. pas en service	-			
Expo servi.	pas de réponse	-			
Express com	oui	10	15	15	150
Express cour	oui	0			0
Fastpac	oui	0			0
Fax Courrier	oui	0			0
Fed ex.	oui	0			0
4D ex.	oui	0			0
Géant Courrier	oui	0			0
hacotrans	no. pas en service	-			
Intergiros	oui	1			0
Intervelop	oui	11	30 à 50	40	440
Jet Services	oui	1	20	20	20
Latin exp.	oui	0			0
canadian air...	oui	0			0
Loumar	oui	6	15 à 30	22	132
Mess. suprême	pas de réponse	-			
Mess. trajet	oui	1	20	20	20
Mess. courrier élite	oui	4	20	20	80
Mess. éco métro	oui	0			0
Mess. Laval	oui	0			0
Mess. Le relais	oui	0			0
Mess. Météor	no. pas en service	-			
Mess. Prioritaires	oui	0			0
Mess. Sweeney	oui	0			0
Messagex	no. pas en service	-			
Midland	oui	0			0
Mousse	oui	0			0
Oversea	oui	0			0
Parbus	pas de livraison	autobus			
Premex	oui	0			0
Première Mess.	oui	20	30 à 40	35	700
Primac	oui	0			0
Priorité	oui	6	25 à 30	27	162
Prodoc	oui	oui données n/d	n/d		
Provex	oui	voir. Cour. Satellite			
Purolator	oui	0			0
Rapitel	oui	0			0
Sameday	oui	0			0
Sayco	oui	0			0

Annexe 5 - Services de messageries à vélo

Compagnie de messagerie	Livraison à Montréal	Nb de courriers à vélo	Livraisons/cycliste/ jour	Moy. des livr.	Nombre total de livraisons
Sayvit	répondeur	-			
Serv. courrier Champion	oui	0			0
Serv. courrier dash	oui	0			0
Special courier	oui	2	20	20	40
Stingray	oui	oui données n/d	n/d		
Swift sure	oui	0			0
Sylco	oui	oui données n/d	n/d		
Taxi moderne	oui	taxi			
TNT	oui	voir Oversea			
Transport tempo	oui	0			0
UPS	oui	0			0
Valparaiso 90	oui	0			0
World courrier of...	oui	0			0
Zin télé transfert	oui	0			0
Montréal (Sommaire)					
Nb total de cles	94				
Pas rép./hors serv.	15				
Hors Can./pas livr.	3				
Compagnies livrant à Montréal	Compagnies avec courriers à vélo	Courriers à vélo	Livraisons /courrier /jour (moyenne)		Nombre total de livraisons par jour
76	26	137	27		3614
Québec					
Vélo Service		5 cyclistes + 3 occasionne ls	20 à 40 à l'heure sans signature		
Hull					
Aucune compagnie locale mais messagers à vélo d'Ottawa viennent à Hull					

ANNEXE 6

Les vols de vélos au Québec en 1994

Annexe 6 - Vols de vélos au Québec en 1994

Région	Vélos				Autos	
	Selon la valeur des vélos				Vols	Taux de résolution (%)
	Vols		Taux de résolution (%)			
	> 1000 \$	<1000 \$	> 1000 \$	<1000 \$		
Bas St-Laurent	33	435	0	5	118	56
Saguenay	42	1229	2	9	354	27
Québec	178	1633	4	5	1554	10
Mauricie/Bois-Francs	58	1503	16	8	1155	16
Estrie	56	705	2	4	564	17
Montréal	297	5668	6	4	13104	11
Outaouais	39	767	0	3	561	22
Abitibi	7	524	14	7	162	42
Côte Nord	8	470	0	6	88	40
Nord du Québec	1	121	0	5	16	75
Gaspésie/I. Madeleine	3	89	0	16	45	71
Chaudière/Appalaches	20	577	5	4	406	32
Laval	50	691	0	6	1831	13
Lanaudière	37	1257	5	5	1313	14
Laurentides	98	1223	9	9	1087	16
Montérégie	210	4047	7	7	3902	14
TOTAL	1137	20839	6	6	26260	14

Source: Ministère de la Sécurité Publique du Québec

Vélos vendus aux enchères

Ville de Montréal: 100 à 150 vélos sont vendus aux enchères à tous les mois au printemps et en été (approx. 6 mois par année); environ 900 vélos vendus aux enchères chaque année.

Ville de Saint-Laurent: 60 à 65 vélos/année

Nombre de vols de vélos non rapportés:

Aucune donnée disponible à la Ville de Montréal, au SPCUM ni au Bureau d'Assurances du Canada. Les vélos non déclarés à la police ne peuvent être réclamés aux assurances.

Nombre de vélos abandonnés sur le mobilier urbain:

Aucune donnée disponible à la Ville de Montréal et au SPCUM

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 100 437