

MRC de Matawinie

Volet 1 – Diagnostic et enjeux préliminaires

Plan directeur d'un réseau cyclable régional

L03967A



Numéro de projet CIMA+ : L03967A
20 avril 2022 – Révision E03

MRC de Matawinie

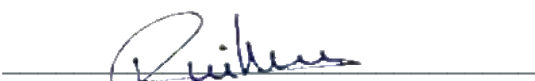
Volet 1 – Diagnostic et enjeux préliminaires

Plan directeur d'un réseau cyclable régional

L03967A



Antoine Le Guerrier, CPI
N° de membre O.I.Q. : 5067557



Julie Gauthier, ing., M.Ing., M.Urb.
N° de membre O.I.Q. : 6022333



Mathieu Côté, urb. M. ATDR., ENV SP.
N° de membre O.U.Q. : 1274



600-3400, boul. du Souvenir, Laval, Québec
Canada H7V 3Z2

Numéro de projet CIMA+ : L03967A
20 avril 2022 – Révision E03

Tableau des ressources impliquées

En plus des signataires du présent rapport, les personnes suivantes ont également participé à l'étude et la rédaction du rapport en tant qu'experts techniques au sein de l'équipe de projet :

Nom	Discipline
Geneviève Lefebvre	Direction
Élizabeth Caza	Étude de cas
Chloé Lancette	Graphisme
Charlène Saumure	Graphisme
Caroline Mercier	Sondage

Registre des révisions et émissions

N° de révision	Révisé par	Date	Description de la modification et/ou de l'émission
E01	MC	2022-02-04	Chapitres 1 à 3
E02	MC	2022-04-01	Rapport complet
E03	MC	2022-04-20	Rapport complet révisé

Propriété et confidentialité

À moins d'entente entre CIMA+ s.e.n.c. et son client à l'effet contraire, tous les documents, qu'ils soient imprimés ou électroniques, ainsi que tous les droits de propriété intellectuelle qui y sont contenus, appartiennent exclusivement à CIMA+ s.e.n.c., laquelle réserve tous ses droits d'auteur. Toute utilisation ou reproduction sous quelque forme que ce soit, même partielle, est strictement interdite à moins d'obtenir l'autorisation de CIMA+ s.e.n.c.

Table des matières

1.	Introduction	1
1.1	Contexte et mandat	1
1.2	Méthodologie.....	3
2.	Portrait du cyclotourisme au Québec	4
2.1	Profil du cyclisme et du cyclotourisme	4
2.1.1	L'état du vélo au Québec	4
2.1.2	Croissance de l'offre et de la pratique du vélo	5
2.1.3	Retombées économiques de la pratique du vélo	6
2.1.4	Séjours, excursions et événements cyclistes.....	8
2.1.5	Synthèse	11
2.2	Étude de cas	12
2.2.1	Critères d'analyse	13
2.2.2	Analyse des trois cas : l'Estriade, le P'tit Train du Nord et la Véloroute des Bleuets.....	13
2.2.3	Conditions de succès et opportunités.....	19
2.2.4	Synthèse	22
3.	Portrait de la MRC de Matawinie	24
3.1	Planification régionale et développement du récréotourisme	24
3.1.1	Contexte de planification territoriale	24
3.1.2	Activités économiques et récréotouristiques.....	26
3.1.3	Plan de développement lanauois en plein air 2020-2032.....	27
3.2	Caractérisation territoriale	30
3.2.1	Occupation territoriale et géographie.....	30
3.2.2	Réseau routier.....	34
3.2.3	Transport collectif.....	37
3.2.4	Transport actif	38
3.2.5	Réseau récréotouristique	42
3.2.6	Synthèse	45
3.3	Profil socioéconomique et démographique.....	45
3.3.1	Cohortes d'âges	46
3.3.2	Évolution et projection démographique.....	48
3.3.3	Taux d'activité, de chômage et d'emploi.....	50
3.3.4	Scolarité	51
3.3.5	Revenu des ménages	51
3.3.6	Synthèse	53
3.4	Portrait de la mobilité.....	53
3.4.1	Portrait général.....	54
3.4.2	Analyse géographique des déplacements domicile-travail	55
3.4.3	Synthèse	63
3.5	Projets de développement.....	63
4.	Activités de consultation	66
4.1	Pratiques du vélo	66
4.1.1	Pratique récréative	67
4.1.2	Pratique récréotouristique	67

4.1.3	Pratique utilitaire	67
4.1.4	Pratique cyclo sportive	67
4.1.5	Pratique du vélo de montagne et de sentier	68
4.2	Les faits saillants	68
5.	Diagnostic et enjeux	73

Liste des figures

Figure 1.1 :	MRC de Matawinie et ses municipalités	2
Figure 2.1 :	Évolution du nombre de cyclistes (en millions) et taux de croissance associé	4
Figure 2.2 :	Pourcentage de déplacements (cyclables) par type de voie	5
Figure 2.3 :	Impact économique du vélo au Québec (2015)	7
Figure 2.4 :	Répartition des dépenses touristiques des cyclistes québécois en 2015	8
Figure 2.5 :	Nombre de kilomètres parcourus à vélo durant le séjour, selon la provenance des touristes	9
Figure 2.6 :	Type de pratique du vélo pendant le dernier séjour d'au moins une nuitée au Québec, selon la provenance des touristes	10
Figure 3.1 :	Représentation conceptuelle du réseau lanauchois de corridors Plein air	29
Figure 3.2 :	Répartition territoriale des entités administratives de la MRC de Matawinie	31
Figure 3.3 :	Répartition de la population au sein des entités administratives de la MRC de Matawinie	31
Figure 3.4 :	Pente topographique et hydrographie du sud du territoire de la MRC de Matawinie	32
Figure 3.5 :	Tenure des terres sur le territoire de la MRC de Matawinie	33
Figure 3.6 :	Hiérarchie du réseau routier sur le territoire de la MRC de Matawinie	35
Figure 3.7 :	Réseau de camionnage sur le territoire de la MRC de Matawinie	36
Figure 3.8 :	Réseau actif (cyclable et pédestre) sur le territoire de la MRC de Matawinie	39
Figure 3.9 :	Convivialité cyclable du réseau supérieur sur le territoire de la MRC de Matawinie	41
Figure 3.10 :	Sentiers et parcs récréotouristiques sur le territoire de la MRC de Matawinie	43
Figure 3.11 :	Sites, secteurs et liens d'intérêt récréotouristique sur le territoire de la MRC de Matawinie	44
Figure 3.12 :	Pyramide d'âge de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec	46
Figure 3.13 :	Répartitions des cohortes d'âges de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec	47
Figure 3.14 :	Âge médian et moyen de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec	47
Figure 3.15 :	Taux d'activité, de chômage et d'emploi de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec	50
Figure 3.16 :	Niveau de scolarité des résidents de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec	51
Figure 3.17 :	Répartitions des fourchettes de revenu des ménages de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec	52

Figure 3.18 : Revenus médian et moyen avant et après impôt des ménages de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec.....	52
Figure 3.19 : Parts modales des déplacements domicile-travail de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec	54
Figure 3.20 : Pourcentage de déplacement par tranche de durée des déplacements domicile-travail de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec	54
Figure 3.21 : Parts modales des déplacements domicile-travail des municipalités de la MRC de Matawinie (PPAM).....	56
Figure 3.22 : Répartition des déplacements domicile-travail liés à MRC de Matawinie selon leur type de paire O-D (PPAM)	57
Figure 3.23 : Nombre de déplacements domicile-travail liés à MRC de Matawinie produits et attirés par secteur géographique (PPAM)	58
Figure 3.24 : Parts relatives des déplacements domicile-travail liés à la MRC de Matawinie produits et attirés par les régions externes à la MRC (PPAM).....	59
Figure 3.25 : Parts relatives des déplacements domicile-travail produits et attirés par les municipalités de la MRC de Matawinie (PPAM)	60
Figure 3.26 : Parts des déplacements domicile-travail produits, attirés et intramunicipaux des municipalités de la MRC de Matawinie (PPAM).....	61
Figure 3.27 : Nombre de déplacements domicile-travail liés à MRC de Matawinie produits et attirés par secteur géographique et par type de paire OD (PPAM).....	62
Figure 3.28 : Projets en développement sur le territoire de la MRC de Matawinie.....	65
Figure 4.1 : Type(s) de cycliste et intérêt cyclable potentiel selon les répondants du sondage	66
Figure 4.2 : Liens et connexions souhaités et mentionnés lors des consultations	71
Figure 4.3 : Sites, secteurs et liens d'intérêt mentionnés lors des consultations sur le territoire de la MRC de Matawinie	72
Figure 5.1 : Diagnostic et constats d'analyse sur le territoire de la MRC de Matawinie	76

Liste des tableaux

Tableau 2.1 : Répartition des dépenses touristiques des cyclistes québécois en 2015.....	8
Tableau 2.2 : Quelques chiffres clés de la portée touristique du vélo au Québec en 2015.....	9
Tableau 2.3 : Synthèse du profil du cyclisme et du cyclotourisme.....	11
Tableau 2.4 : Critères et sous-critères de l'analyse des études de cas	13
Tableau 2.5 : Étude de cas des trois réseaux cyclables.....	14
Tableau 2.6 : Caractéristiques des profils cyclistes des différents réseaux cyclables	19
Tableau 2.7 : Synthèse de l'étude de cas	22
Tableau 3.1 : Objectifs et moyens pertinents du SADR de la MRC de Matawinie à l'élaboration d'un Plan directeur d'un réseau cyclable régional.....	25
Tableau 3.2 : Liens économiques régionaux et axes de développement du récréotourisme	27
Tableau 3.3 : Faiblesses et potentiels des secteurs des Montagnes, du Piedmont et de la Plaine.....	28
Tableau 3.4 : Projets à prioriser selon les consultations de Loisir et Sport Lanaudière	30
Tableau 3.5 : Offre de service de transport collectif de la MRC de Matawinie.....	37
Tableau 3.6 : Synthèse de la caractérisation territoriale de la MRC de Matawinie	45
Tableau 3.7 : Évolution démographique des municipalités de la MRC de Matawinie	48

Tableau 3.8 : Projection démographique des municipalités de la MRC de Matawinie	49
Tableau 3.9 : Synthèse du profil socioéconomique et démographique de la MRC de Matawinie	53
Tableau 3.10 : Synthèse du portrait de la MRC de Matawinie.....	63
Tableau 4.1 : Faits saillants des activités de consultation	69
Tableau 5.1 : Thématique no 1 – La sécurité.....	73
Tableau 5.2 : Thématique no 2 – La connectivité.....	74
Tableau 5.3 : Thématique no 3 – L'offre régionale.....	75
Tableau 5.4 : Thématique no 4 – La mixité des acteurs.....	75

Liste des annexes

Annexe A Comparables inspirants (8 destinations/vélo) – Annexe 1 de l'*Optimisation de l'expérience de la Véloroute des Bleuets – Cap 2025*

Annexe B Cartes des quatre composantes du critère de convivialité des infrastructures cyclables du MTQ

Annexe C Détails des sites d'intérêt recensés dans le volet 1

Annexe D Matrice origine-destination (OD)

1. Introduction

Ce chapitre présente le contexte, le mandat, ainsi que la méthodologie pour la réalisation du Plan directeur d'un réseau cyclable régional pour la MRC de Matawinie.

1.1 Contexte et mandat

Située au nord de la région métropolitaine de Montréal, la municipalité régionale de comté (MRC) de Matawinie regroupe 15 municipalités totalisant plus de 51 000 habitants. Comme illustré à la figure 1.1, le territoire se caractérise également par la présence d'un territoire autochtone (communauté Atikamekw de Manawan) et d'un territoire non organisé (TNO).

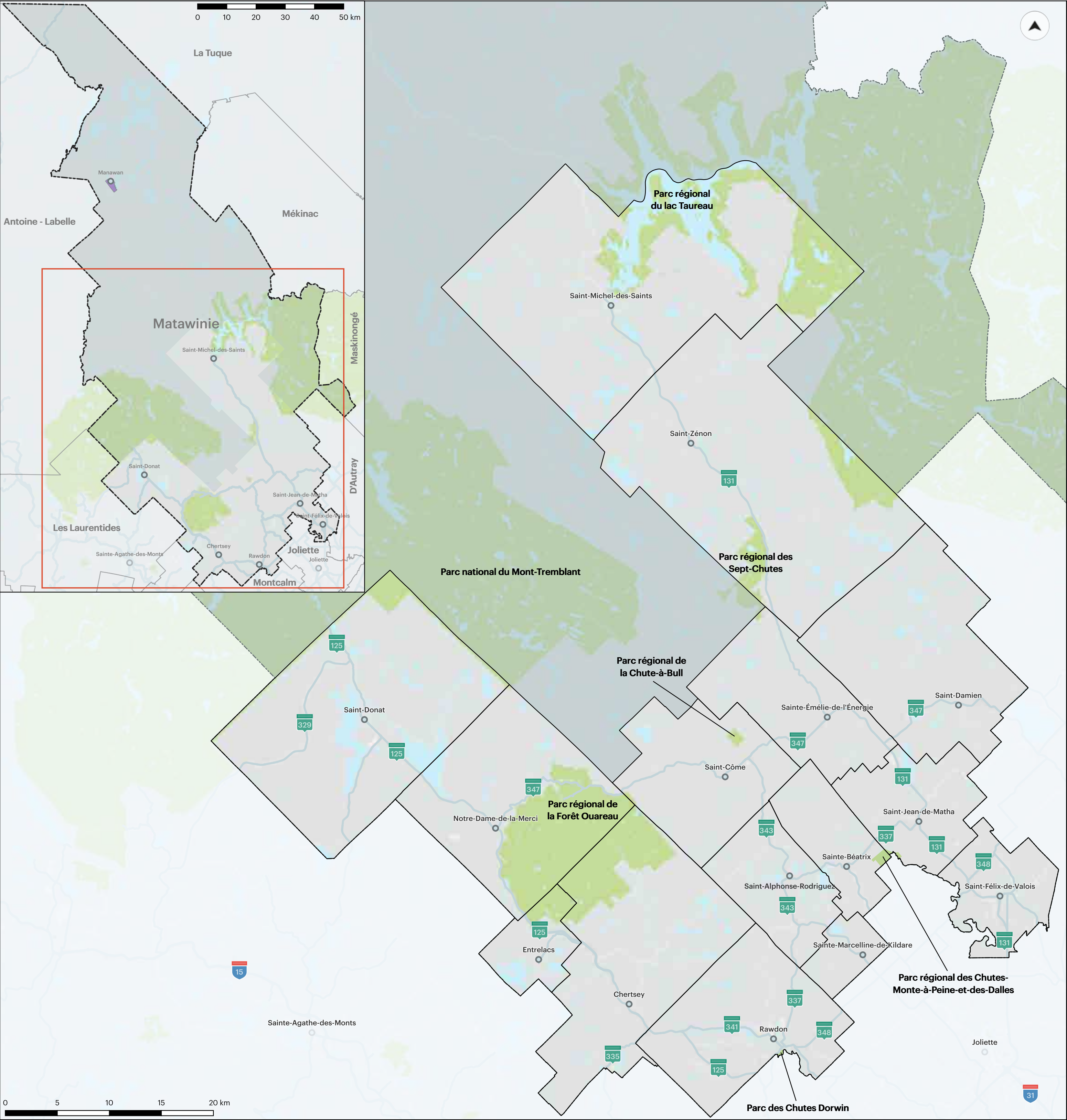
Couvrant près de 10 500 kilomètres carrés, la MRC de Matawinie partage des limites terrestres avec les MRC de Mékinac, de Maskinongé, d'Autray, de Montcalm, de Joliette, de la Rivière-du-Nord, d'Antoine-Labelle, des Laurentides, du Pays-d'en-Haut et de la ville de La Tuque. Le territoire de la MRC s'étend du sud au nord sur plus de 200 kilomètres et se divise en deux grands secteurs, soit le milieu municipalisé au sud et le TNO au nord.

Parmi les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la MRC de Matawinie exerce diverses compétences en aménagement du territoire, notamment en matière de planification des transports terrestres. L'absence d'un réseau cyclable régional structuré, continu et efficace, ainsi que les enjeux de sécurité qui en découlent, posent des limites au développement de ce mode de déplacement, tant pour les motifs récréatifs qu'utilitaires. Le cadre d'aménagement actuel articulant la pratique du vélo à l'intérieur des limites de la MRC de Matawinie incite aujourd'hui cette dernière à s'interroger sur la planification future du réseau cyclable au sein de son territoire. C'est dans ce contexte que la MRC souhaite produire un **Plan directeur d'un réseau cyclable régional**, incluant une démarche préalable concrète de planification stratégique optimale de ce réseau.

La réalisation de cet exercice doit être réfléchie selon une approche de conformité, afin d'arrimer la stratégie de développement cyclable régional au contexte d'aménagement en vigueur, véhiculé par les divers documents de planification effectifs sur le territoire. En plus de la cohérence nécessaire de la démarche de planification avec le cadre en place, le plan directeur du réseau cyclable doit être mobilisateur, de façon à rassembler autour d'une vision commune les élus, la population, ainsi que les divers partenaires et acteurs du dynamisme régional.

La mise sur pied d'un outil de planification mobilisateur et structurant tel que le plan directeur du réseau cyclable régional de la MRC de Matawinie implique une caractérisation des diverses clientèles cyclistes (actuelles et potentielles). La double vocation (récréative et utilitaire) du cyclisme doit être reflétée dans le développement des réseaux de courtes et longues distances, afin de répondre à la fois à la demande en déplacements cyclables à l'échelle interurbaine et à l'intérieur des noyaux villageois. Les interventions qui seront mises en place seront systématiquement réfléchies de façon à améliorer la qualité de vie des résidents de la MRC et à promouvoir ses multiples attraits.

Les attentes quant à la pratique du vélo à des fins récréatives et utilitaires interpellent divers acteurs de la communauté, mais doivent également porter un regard externe sur les besoins et attentes générales de la population quant au cyclotourisme, qui représente l'une des activités récréatives croissantes chez la population en général.



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE
RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Communauté Atikamekw de Manawan
- Territoire non organisé
- Agrandissement des 15 municipalités
- Ville ou village

MRC de Matawinie et ses municipalités

FIGURE 1.1
AVRIL 2022



La MRC de Matawinie s'est donc jointe les services de CIMA+ pour la réalisation de cet exercice de planification. L'approche se décline en trois grandes étapes de travail, soit :

- + **Volet 1** : La réalisation du diagnostic et la détermination des enjeux préliminaires;
- + **Volet 2** : L'établissement des objectifs régionaux;
- + **Volet 3** : La réalisation du plan directeur du réseau cyclable régional.

Le présent rapport concerne l'étape de réalisation du diagnostic et de la détermination des enjeux préliminaires, soit le volet 1 du projet.

1.2 Méthodologie

Le volet 1 du projet consiste en l'élaboration d'un diagnostic et la détermination des enjeux préliminaires à l'aide des étapes suivantes :

- + Réalisation d'un portrait du cyclotourisme au Québec comprenant :
 - Une revue de littérature pour établir une base contextuelle (statistiques, profils d'utilisateurs, etc.) de l'état du cyclotourisme au Québec;
 - Une étude de cas abordant trois réseaux cyclables régionaux du Québec permettant d'établir les conditions de succès associées au développement d'un réseau régional.
- + Réalisation d'un portrait du territoire de la MRC de Matawinie présentant :
 - Une description de l'organisation du territoire, ainsi que de ces activités économiques et récréotouristiques;
 - Une caractérisation et organisation des réseaux de déplacements en place (hiérarchisation et fonction des liens routiers, offre en réseaux de déplacements actifs, réglementation en camionnage, réseaux et sites d'intérêt récréotouristiques, etc.), ainsi qu'une analyse de l'offre actuelle en transport collectif et adapté (acteurs, circuits, fréquences, arrêts, qualité des infrastructures d'accueil, convivialité, etc.);
 - Une analyse du profil socioéconomique et démographique de la population de la MRC, sur la base de sources reconnues (Statistique Canada, Institut de la statistique du Québec, données locales, etc.);
 - Une analyse de la mobilité actuelle, sur la base des données disponibles (enquête origine-destination, répartition modale des déplacements, motifs de déplacements, chaînes de déplacements, etc.);
 - Une identification des projets de développement et de réaménagement (en cours ou à venir) pouvant influencer le développement du réseau cyclable à l'échelle du territoire.
- + Réalisation d'activités de consultation, en lien avec le cyclisme, sa pratique, ses infrastructures, ainsi que les besoins, les attentes et potentiels attraits récréotouristiques du futur réseau cyclable régional, incluant :
 - Un atelier de consultation avec les partenaires municipaux de la MRC;
 - Un sondage en ligne auprès du grand public;
 - Une rencontre avec Loisir et Sport Lanaudière.

2. Portrait du cyclotourisme au Québec

Le portrait du cyclotourisme au Québec présente le profil du cyclisme et du cyclotourisme, ainsi qu'une étude de cas portant sur trois réseaux cyclables québécois.

2.1 Profil du cyclisme et du cyclotourisme

Cette section dresse un profil du cyclisme et du cyclotourisme à l'aide de documents et d'études réalisés par Vélo Québec et la Chaire de tourisme Transat (ESG UQÀM).

2.1.1 L'état du vélo au Québec

Le document *L'état du vélo au Québec en 2020*¹ publié par Vélo Québec dresse un portrait du cyclisme à l'échelle de la province de Québec. Ce dernier fait état de la croissance de l'usage du vélo au Québec depuis 2000. En 20 ans, le nombre de cyclistes est passé de 3,5 M de personnes à 4,5 M de personnes, soit une augmentation de 28,5 % (1,4 % par an). La figure 2.1 montre l'évolution quinquennale² du nombre de cyclistes (en million d'adeptes) et le taux de croissance associé.



Figure 2.1 : Évolution du nombre de cyclistes (en millions) et taux de croissance associé

Source: Vélo Québec, 2020, p.5 | Traitement : CIMA+, 2022

De plus, Vélo Québec estime à 1,6 M le nombre de personnes faisant du vélo au moins une fois par semaine à des fins de divertissement. Il faut cependant noter que la pratique du vélo dépend des saisons et du type de voie cyclable. En effet, beaucoup plus de cyclistes adultes empruntent le vélo durant la saison estivale (3,3 M de personnes) qu'en toute autre saison. Dès l'automne, près de la moitié des cyclistes se désistent (1,45 M de personnes) et une faible part des cyclistes continuent leur pratique en période hivernale (190 000 personnes).

¹ L'état du vélo au Québec 2015 est aussi utilisé comme source.

² À chaque édition de *L'état du vélo au Québec* de Vélo Québec.

De même, une préférence pour les voies et sentiers cyclables est notée. Comme le montre la figure 2.2, la proportion des déplacements faits sur les voies et sentiers cyclables augmente depuis 1995, tandis que celle des rues et routes avec circulation véhiculaire diminue. Il faut aussi noter que cette augmentation de la proportion des déplacements sur voies et sentiers cyclables s'est faite de pair avec une croissance des réseaux cyclables formels.

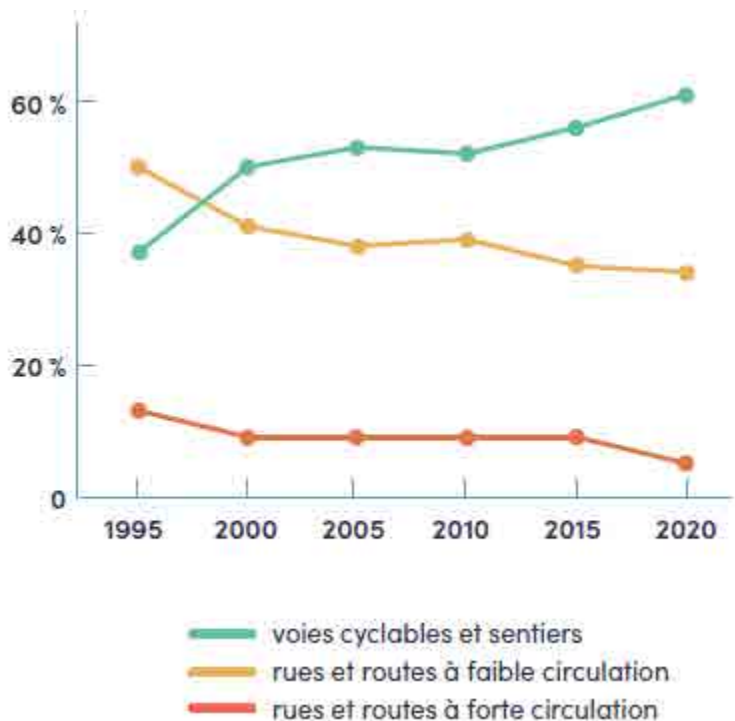


Figure 2.2 : Pourcentage de déplacements (cyclables) par type de voie
Source et traitement : Vélo Québec, 2020, p.11

2.1.2 Croissance de l'offre et de la pratique du vélo

D'une certaine manière, les préférences d'infrastructure par les cyclistes se traduisent dans la variété des pratiques du vélo. Le portrait de Vélo Québec parle notamment de plusieurs types de vélo :

- + Le vélo de route;
- + Le vélo de montagne;
- + Le fatbike;
- + Le vélo de garnotte³ (*gravel bike*).

Tous présentent une croissance au niveau de leur offre ou de leur pratique entre 2015 et 2020.

Pour le vélo de route, Vélo Québec dénombrait 2,1 M de passages sur la Route verte en 2015 et 2,7 M de passages en 2020. C'est donc une croissance de 27 % observée sur le réseau de la Route verte.

³ Terme employé par Vélo Québec (2020)

De même, pour le vélo de montagne, 480 000 adeptes de plus sont dénombrés en 2020 par rapport à 2015. Considérant les 1,1 M d'utilisateurs, c'est une croissance vertigineuse de plus de 77 % (15,4 % par an).

La croissance au niveau des cinq réseaux de vélo de montagne les plus fréquentés est encore plus importante. Ces derniers ont vu leur fréquentation augmenter par un facteur de 5 entre 2015 et 2020 (2 200 à 2 600 km de sentier et 86 à 110 centres entre 2015 et 2020).

De son côté, le fatbike a vu son offre de kilomètres de sentier presque tripler et son offre de centres doubler depuis 2015 (500 à 1 300 km de sentier et 46 à 95 centres entre 2015 et 2020).

Vélo Québec note aussi l'émergence d'une nouvelle pratique du vélo : le vélo de garnotte ou *gravel bike*. Celui-ci emprunte les sentiers non bituminés souvent composés de chemin de traverse⁴.

2.1.3 Retombées économiques de la pratique du vélo

Plusieurs des pratiques du vélo présentées à la section précédente peuvent être entreprises comme excursion ou comme voyage. En 2020, plus de 370 000 personnes ont fait du vélo durant leur voyage. De ce nombre, 230 000 personnes en ont fait le motif principal de leur voyage. Ainsi au total, en 2020, quelque 630 000 séjours liés au vélo sont dénombrés. De plus, les excursions réalisées par les cyclistes sont variées. En moyenne, en 2020, un excursionniste a réalisé six sorties sur piste ou sentier cyclable, cinq sorties à vélo de route et deux sorties en vélo de montagne.

Toutes ces sorties se traduisent en retombées économiques. En 2020, Vélo Québec évalue à 162 M\$ les dépenses d'excursion cyclable, soit en moyenne 62 \$ de dépense par excursion et par ménage pour l'alimentation, le transport et le divertissement. Dans son ensemble, le marché québécois du vélo (et d'équipement) est estimé à 565 M\$, soit 65 M\$ de plus qu'en 2015 (+13 % – +2,6 % par an). En ce sens, un ménage québécois dépense en moyenne 178 \$ par an pour l'achat et l'entretien de vélos et d'équipements liés.

Dans le cas du cyclotourisme, une étude de la Chaire de tourisme Transat de l'École des sciences de la gestion de l'UQÀM (ESG-UQÀM) réalisée en 2016⁵, évalue les impacts économiques et les dépenses liées à cette pratique du vélo. L'étude divise les cyclistes en trois catégories :

- + Les (cyclistes) excursionnistes québécois;
- + Les cyclotouristes québécois;
- + Les cyclotouristes provenant de l'extérieur de la province.

⁴ Terme employé par Vélo Québec. Selon le dictionnaire Larousse : « Chemin étroit, plus direct que la route ; dans une ville, passage étroit reliant deux rues. » (Sous la définition de « traverse »).

⁵ Chaire de tourisme Transat – ESG-UQÀM, 2016, *Étude des retombées économiques du cyclotourisme et marché du vélo au Québec*.

Afin de distinguer clairement les excursionnistes des cyclotouristes, la Chaire de tourisme Transat établit les deux définitions suivantes :

« **Définition d'un cycliste excursionniste** : personne qui a réalisé une excursion d'une journée ou moins au Québec à une distance de plus de 40 kilomètres de son domicile et dont l'un des buts était de faire du vélo.

Définition d'un cyclotouriste : personne qui réalise un voyage ou un séjour d'au moins une nuitée au Québec au cours duquel elle fait du vélo. »

(Chaire de tourisme Transat – ESG-UQÀM, 2016 p.13)

De manière générale, en 2015, les dépenses touristiques des cyclistes sont évaluées à 697 M\$⁶, dont le septième est attribuable aux cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec. Combinées aux dépenses du marché du vélo (et d'équipement), ces dépenses atteignent près de 1,2 G\$ dont 745 M\$ sont estimés comme contribuant à l'économie du Québec. Certains de ces constats sont résumés à la figure 2.3 extraite de *L'état du vélo 2015*.

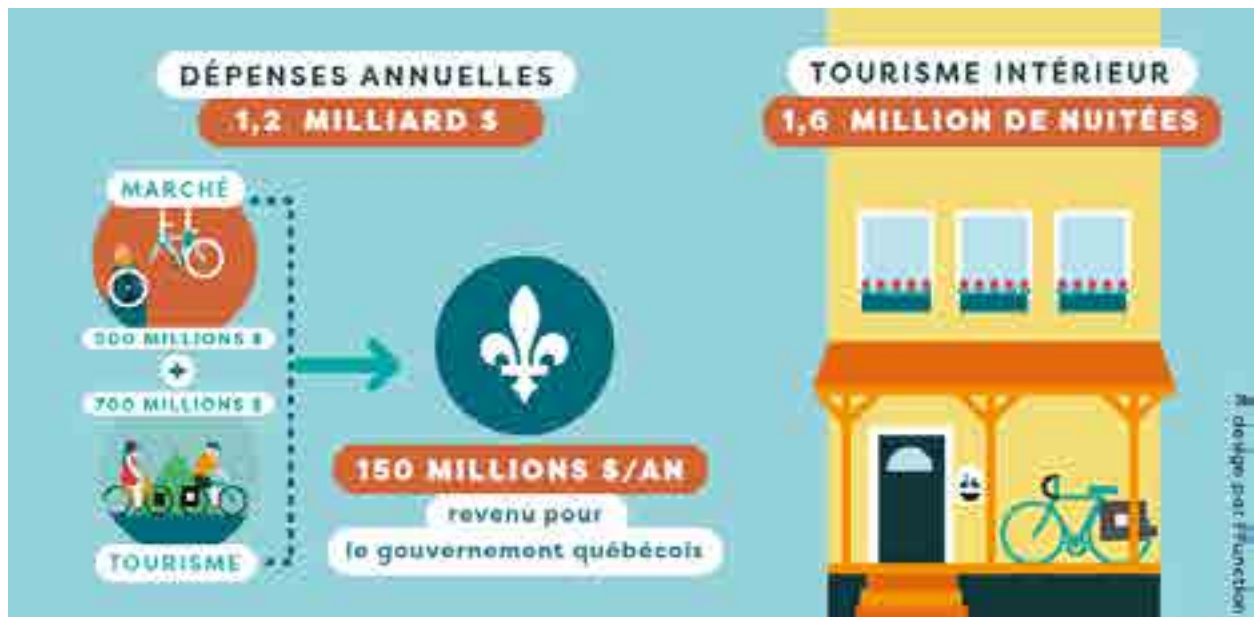


Figure 2.3 : Impact économique du vélo au Québec (2015)

Source et traitement : Vélo Québec, 2015, p.13

De manière plus spécifique, l'étude de la Chaire de tourisme Transat mesure les dépenses des cyclistes québécois selon différentes catégories, comme le tableau 2.1 et la figure 2.4 le présentent.

⁶ Ce montant n'inclut pas le marché du vélo (et d'équipement), soit les 565 M\$ estimés par Vélo Québec (2020).

Tableau 2.1 : Répartition des dépenses touristiques des cyclistes québécois en 2015
Source et traitement : Chaire de tourisme Transat – ESG-UQÀM, 2016, p.6 | Mise en page : CIMA+, 2022

Catégorie de dépense	Dépenses par type de cyclistes (M\$)	
	Excursionnistes	Cyclotouriste
Transport	64,7	38,7
Hébergement		93,8
Restauration	83,3	54,1
Attraits et activités touristiques	39,4	10,4
Épicerie, boissons, pharmacie	107,7	33,6
Location d'équipement	1,0	1,6
Autres dépenses	50,0	10,4
Total	346,2	242,7

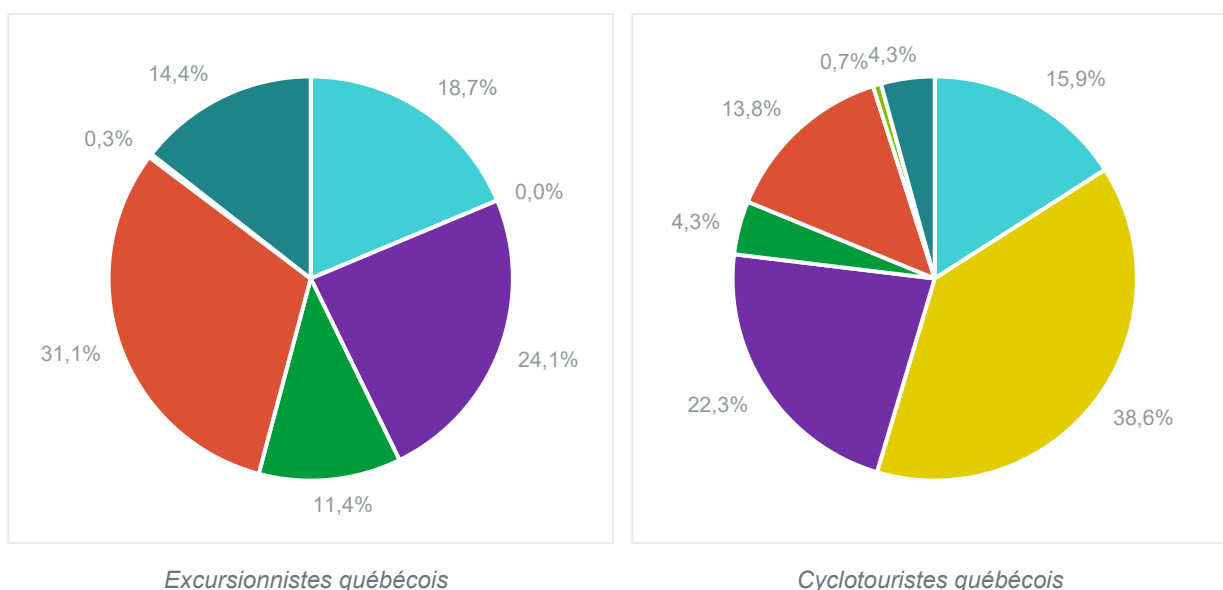


Figure 2.4 : Répartition des dépenses touristiques des cyclistes québécois en 2015
Source : Chaire de tourisme Transat – ESG-UQÀM, 2016 | Traitement : CIMA+, 2022

2.1.4 Séjours, excursions et événements cyclistes

Pour les mêmes catégories de cyclistes que celles présentées à la section précédente, ainsi que pour les cyclotouristes provenant de l'extérieur de la province, la Chaire de tourisme Transat donne quelques chiffres clés quant au nombre d'excursions/séjours et aux dépenses y étant associés.

Tableau 2.2 : Quelques chiffres clés de la portée touristique du vélo au Québec en 2015
Source et traitement : Chaire de tourisme Transat – ESG-UQÀM, 2016, p.6 | Mise en page : CIMA+, 2022

Catégorie clé	Excursionnistes québécois	Cyclotouristes québécois	Cyclotouristes de l'extérieur du Québec
Nombre total d'excursions/séjours	5 800 000	687 228	
Nombre moyen d'excursions/séjours	7,55	3,02	
Dépense moyenne par jour/séjour	59,96 \$/jour-adulte	367,17 \$/séjour	240,19 \$/jour-adulte

Afin d'obtenir plus de détails sur les cyclotouristes, la Chaire de tourisme a réalisé une autre étude en 2015, à l'aide d'un sondage, dressant un portrait des cyclotouristes québécois et de l'extérieur de la province⁷. Le sondage montre que la majorité des cyclotouristes sont âgés de 46 à 65 ans, sont éduqués et ont de hauts revenus : 52 % des cyclotouristes ont un revenu familial de plus de 100 000 \$ contrairement à seulement 35 % pour la population québécoise générale. Le sondage note aussi que la pratique du vélo se fait majoritairement en groupe : 46 % voyagent en couple et 28 % entre amis. En moyenne, les groupes de cyclotouristes se composent de trois personnes.

De plus, le sondage de 2015 de la Chaire de tourisme Transat révèle que la durée moyenne des séjours des cyclotouristes québécois est de quatre nuitées et que celle des cyclotouristes provenant de l'extérieur de la province est de sept nuitées. De manière générale, ces séjours sont plus longs sur la Route verte qu'ailleurs (4,6 nuitées vs 3,2 nuitées) et sont composés en moyenne de 21 heures de vélo, soit 3,8 heures par jour en moyenne. Cette moyenne cache cependant les diverses longueurs de trajets effectués durant les séjours. En effet, le nombre de kilomètres parcourus varie grandement, comme le montre la figure 2.5.

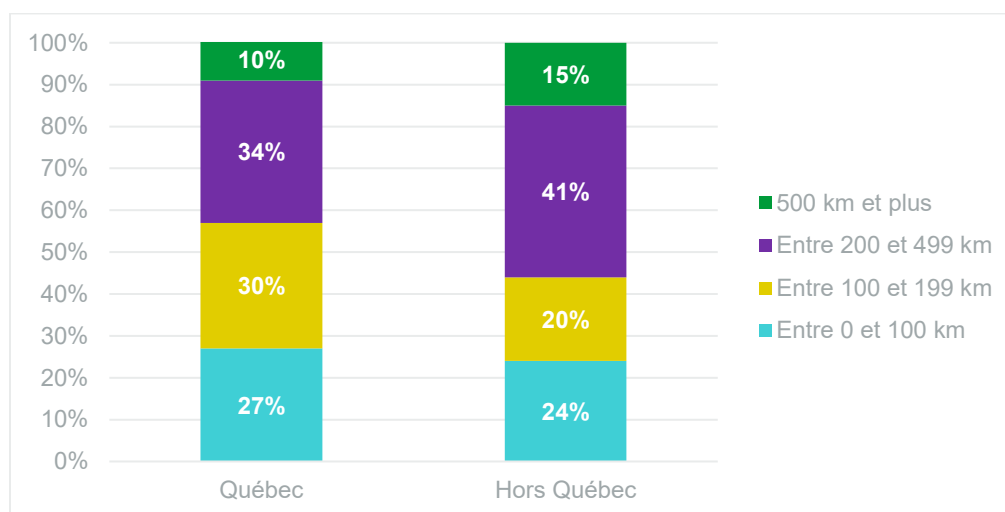


Figure 2.5 : Nombre de kilomètres parcourus à vélo durant le séjour, selon la provenance des touristes

Source et traitement : Chaire de tourisme Transat – ESG-UQÀM, 2015, p.5 | Mise en page : CIMA+, 2022

⁷ Chaire de tourisme Transat – ESG-UQÀM, 2015, *Tourisme à vélo au Québec – Portrait de la clientèle – Sommaire exécutif*.

La motivation derrière ces distances parcourues est aussi variable. Dans la majorité des cas, les cyclotouristes pratiquent le vélo comme moyen de transport sur place (voir la figure 2.6).

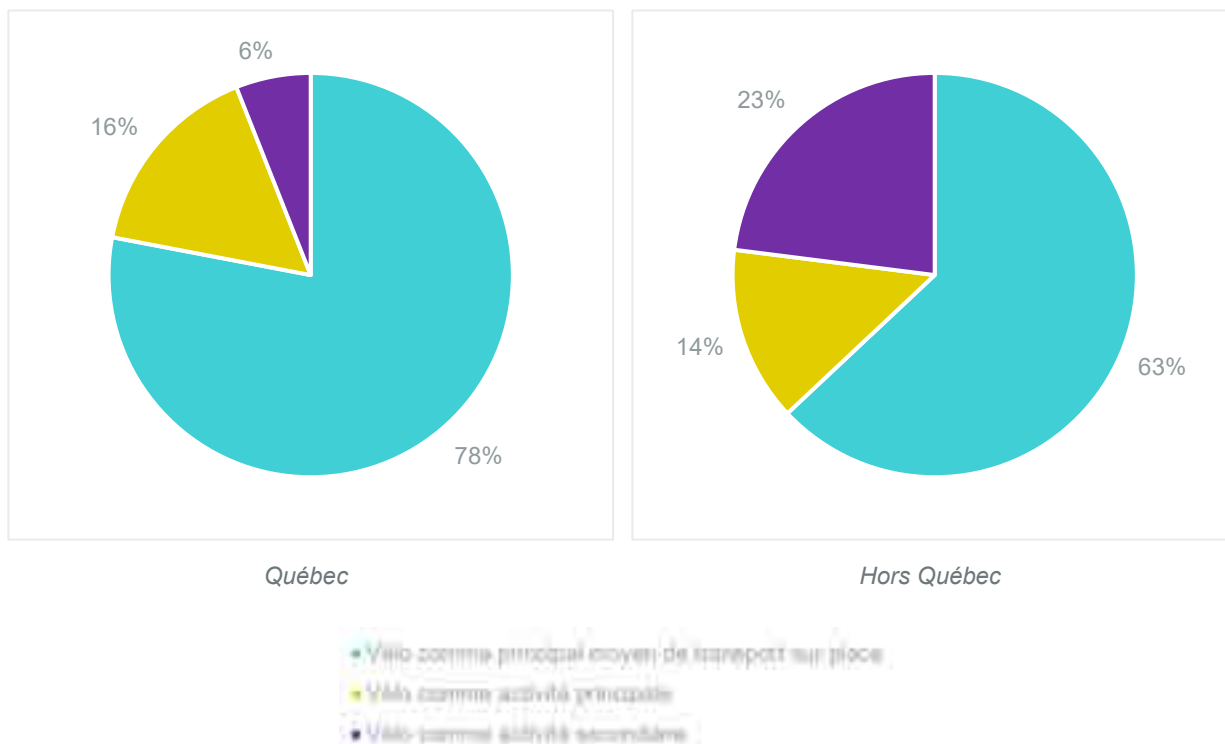


Figure 2.6 : Type de pratique du vélo pendant le dernier séjour d'au moins une nuitée au Québec, selon la provenance des touristes

Source et traitement : Chaire de tourisme Transat – ESG-UQÀM, 2015, p.5 | Mise en page : CIMA+, 2022

En termes d'hébergement, trois types sont préférés :

- + Les campings (30 %);
- + Les hôtels et auberges 3 étoiles (27 %);
- + Les gîtes et cafés (26 %).

En outre, le sondage de 2015 de la Chaire de tourisme Transat estime à 675 \$ les dépenses moyennes réalisées par séjour par groupe et à 214 \$ celles réalisées par jour par groupe. Selon la Chaire de tourisme Transat, les dépenses journalières des cyclistes sont 6 % plus hautes que celles des touristes d'agrément (200 \$ par groupe-famille par nuitée).

Le sondage fait aussi état de la multiplicité des séjours des cyclotouristes. En moyenne, ces derniers effectuent quatre séjours d'au moins une nuitée et le quart d'entre eux participent à des « événements cyclistes ». Un autre 6 % participe à ces événements en tant que spectateur. En moyenne les séjours associés aux événements cyclistes ont une durée de cinq nuitées, soit plus que la moyenne des nuitées générale des Québécois ou celle liée à la Route verte. Ces événements présentent donc un certain intérêt. L'étude de la Chaire de tourisme Transat (2016) présente justement les retombées économiques de plusieurs « événements vélo » au Québec.

L'étude mentionne cinq événements vélo aux retombées diverses :

- + Le IRONMAN de Mont-Tremblant a généré des recettes touristiques de 20 M\$ en 2014;
- + La Feria du vélo (Festival Go vélo) a vu ses cyclistes dépenser un total de 5 M\$ en 2004;
- + Le Grand Tour Desjardins a fait l'objet de 2 M\$ de retombées directes en 2014;
- + Le Grand Prix Cycliste de Québec et de Montréal (GPCQM) est la source de 38 M\$ de retombées directes et indirectes;
- + Le Vélirium de Mont-Saint-Anne a connu 3 M\$ de retombées économiques.

Les diverses retombées économiques montrent l'intérêt d'avoir des événements vélo comme la Cyclo sportive Saint-Donat – Le Nordet.

Outre les événements, ce sont aussi les aménagements cyclables qui attirent les excursionnistes et les cyclotouristes. Vélo Québec mentionne justement la préférence des cyclotouristes pour les pistes et sentiers cyclables. Similairement au pourcentage de déplacement général sur pistes et sentiers cyclables, 67 % des cyclotouristes ont emprunté une piste cyclable, un sentier cyclable ou un sentier de vélo de montagne pour leur dernière excursion. Les autres ont emprunté le réseau routier. Le sondage de la Chaire de tourisme Transat (2015) apporte un constat similaire : 86 % des cyclotouristes préfèrent les segments cyclables hors route séparés de la circulation.

La Chaire de tourisme Transat (2016) estime à 3 000 \$/km les coûts d'entretien des pistes cyclables, à 2 200 \$/km les coûts de conservation de la chaussée pour les routes de criblure de pierre et à 2 400 \$/km les coûts de conservation de la chaussée pour les routes d'asphalte.

2.1.5 Synthèse

Une synthèse des faits saillants du profil du cyclisme et du cyclotourisme est présentée au tableau 2.3.

Tableau 2.3 : Synthèse du profil du cyclisme et du cyclotourisme

Faits saillants	
	Toutes les formes du cyclisme sont en croissance : + Le nombre de cyclistes est passé de 3,5 M en 2000, à 4,5 M en 2020, soit une croissance totale de 28,5 % (1,4 % par année); + Le nombre de passages sur la Route verte est passé de 2,1 M en 2015 à 2,7 M en 2020, soit une croissance de 27 % (5,4 % par année); + Le nombre d'adeptes de vélo de montagne a augmenté de 480 000 personnes entre 2015 et 2020, soit une croissance de 77 % ou 15,4 % par année; + Le nombre de kilomètres du réseau de fatbike a presque triplé et celui du nombre de centres a doublé.
	En 2015, le marché du vélo (et d'équipement) représentait près de 500 M\$ et celui du cyclotourisme, près de 700 M\$. Entre 2015 et 2020, le marché du vélo (et d'équipement) a augmenté de 65 M\$, soit une croissance de 13 % (2,6 % par année).

Faits saillants	
	On note une préférence pour les pistes et sentiers aménagés tant chez la population en général (près de 60 % des déplacements en 2020) que chez les cyclotouristes (67 % des dernières excursions et 86 % des répondants du sondage de la Chaire de tourisme Transat).
	Il existe deux catégories de cyclotouriste avec un nombre d'adeptes et des dépenses de proportion différente : + Les (cyclistes) excursionnistes; + Les cyclotouristes. Les besoins, opportunités et retombées liés à chacun sont différents.
	Il y a une variété de pratique du vélo : + Le vélo de route (sur piste ou sur route); + Le vélo de montagne; + Le fatbike; + Le vélo de garnotte (gravel bike).
	Les amateurs de vélo dépensent à divers degrés : + Les excursionnistes dépensent en moyenne près de 60 \$ par jour par personne; + Les cyclotouristes québécois dépensent en moyenne 214 \$ par jour par groupe-famille; + Les cyclotouristes provenant de l'extérieur du Québec dépensent plus en moyenne, soit 240 \$ par jour par personne.
	Les cyclotouristes voyagent en couple ou groupe d'amis et font en moyenne des séjours de 4 nuitées et 21 heures de vélo.
	Le quart des cyclotouristes participe à des événements cyclables et 6 % de plus y participe en tant que spectateur. Les événements cyclables présentent des retombées variables allant de 2 à 38 M\$.

2.2 Étude de cas

Afin d'étoffer l'élaboration du profil du cyclotourisme et de guider l'élaboration du Plan directeur d'un réseau cyclable régional de la MRC de Matawinie, une étude de cas a été réalisée. Cette étude de cas a pour but d'analyser trois réseaux cyclables existants et connus au Québec :

- + L'Estriade (et son réseau);
- + Le P'tit Train du Nord;
- + La Véloroute des Bleuets.

2.2.1 Critères d'analyse

L'analyse se base sur une série de critères considérés comme des conditions du succès de chacun des réseaux. L'analyse se veut aussi comparative afin d'établir les similitudes entre les différents réseaux à l'étude et d'ainsi valider, infirmer ou identifier les critères communs ou spécifiques aux succès de ces réseaux cyclables. Outre une description sommaire, six critères généraux ont été identifiés, eux-mêmes subdivisés en sous-critères (voir le tableau 2.4).

Tableau 2.4 : Critères et sous-critères de l'analyse des études de cas

Critère	Sous-critère
Description sommaire	+ Description + Taille
Gestion et planification	+ Organisme de gestion + Palier d'organisation + Mandat et planification
Aide à la planification	+ Outils de planification + Aide à la réservation et à l'organisation + Circuits et boucles + Informations sur le réseau
Services complémentaires	+ Signalisation et kilométrage + Halte vélo + Location et réparation + Hébergement et restauration + Service de navettage + Autres services complémentaires
Sites d'intérêt	+ Noyaux villageois + Intégration des réseaux cyclables + Parcs nature + Activités + Signature régionale (<i>Produits et services spécialisés</i>)
Publicité et promotion	+ Image de marque + Mission + Promotion (stratégies et idées) + Partenaires + Site internet

2.2.2 Analyse des trois cas : l'Estrade, le P'tit Train du Nord et la Véloroute des Bleuets

L'étude de cas des trois réseaux cyclables selon les critères et sous-critères d'analyse est présentée au tableau 2.5.

Tableau 2.5 : Étude de cas des trois réseaux cyclables

Critère	Sous-critère	L'Estriade (et son réseau)	Le P'tit Train du Nord	La Véloroute des Bleuets
Description sommaire	Description :	L'Estriade est une piste cyclable en site propre aménagée sur un ancien chemin de fer. La piste est le centre d'un réseau plus large de piste cyclable parcourant la MRC de la Haute-Yamaska et s'étendant aux autres MRC limitrophes. L'Estriade (et son réseau) connecte notamment les municipalités et villes de Granby, Waterloo, Shefford et Bromont.	Le P'tit Train du Nord est une piste cyclable en site propre construite sur l'ancien chemin de fer du même nom. Le tracé connecte le cœur des municipalités et villes de Laurentides entre Bois-des-Filion et Mont-Laurier. La piste est ouverte à longueur d'année et offre des pistes de ski de fond et de motoneige.	La Véloroute des Bleuets est une boucle cyclable faisant le tour du Lac-Saint-Jean et y connectant toutes les municipalités, villes et communautés autochtones. La Véloroute s'étend même sur le réseau de la Véloroute du Fjord de Saguenay. La Véloroute emprunte parfois des pistes dédiées et parfois des pistes partagées.
	Taille :	97 km	234 km	256 km
Gestion et planification	Organisme de gestion :	Corporation d'aménagement récréotouristique de la Haute-Yamaska Inc. (CARTHY) 	Parc linéaire Le P'tit Train du Nord 	Corporation de la Véloroute des Bleuets 
	Palier d'organisation :	Supralocal (MRC de la Haute-Yamaska)	Régional (Laurentides)	Régional (Sous-région du Lac-Saint-Jean – 3 MRC)
	Mandat et planification :	Gestion, animation et entretien du réseau cyclable (Estriade, Montérégie, Granbyenne et Campagnarde).	Coordination, communication, inspection et uniformisation du sentier. L'entretien et l'aménagement du parc linéaire sont effectués par les villes et MRC partenaires.	Gestion, coordination, planification, communication, promotion du réseau cyclable. La corporation est aussi le porte-parole du réseau et assure une gestion de campagne d'autofinancement.
Aide à la planification	Outils de planification :	+ Carte interactive Ondago (application); + Carte téléchargeable du réseau.	+ Carte interactive web; + Carte des élévations; + Tableau des distances.	+ Carte interactive Ondago (web et application); + Carte téléchargeable du réseau; + Cartes détaillées des secteurs; + Tableau des distances.
	Aide à la réservation et l'organisation :	Aide au travers de tierces parties comme les bureaux d'accueil et d'information touristique et le site de Tourisme Canton-de-l'Est.	Identification des hébergements et aide à la réservation au travers de tierces parties comme Autobus le Petit Train du Nord et Tourisme Laurentides.	Identification des hébergements et aide à la réservation au travers de tierces parties comme Équinox Aventure, Groupe Voyages Québec, Ekilib, Destination Lac-Saint-Jean.
	Circuits et boucles :	Le réseau offre trois boucles thématiques prédéfinies : + Boucle familiale du Lac Boivin (10 km); + Boucle nature du Parc national de la Yamaska (40 km); + Boucle culturelle Artria (54 km). L'Estriade, la piste Daniel-Johnson, la Granbyenne, la piste du Parc national de la Yamaska et la Campagnarde forment une boucle entre Granby et Waterloo.	Le parc linéaire n'offre que des « circuits » linéaires. Il est néanmoins possible de faire appel au service de navettage de Autobus le Petit Train du Nord. Les seules suggestions de circuit sont liées au départ de la navette à Saint-Jérôme (stationnement à Saint-Jérôme, navettage au nord et retour à vélo) et à la « totale », soit le trajet complet de Mont-Laurier à Saint-Jérôme en 3 ou 4 jours.	Le réseau offre deux boucles thématiques prédéfinies : + La Route des Bières (sans parcours défini); + Le Circuit des Amusées (5 sous circuits de 40 à 225 km). Le site web propose aussi quatre itinéraires prédéfinis : + La randonnée de 3 jours (Tour du Lac – 256 km); + La randonnée de 4 jours (Tour du Lac – 256 km); + La randonnée de 5 jours – antihoraire (Tour du Lac – 256 km); + La randonnée de 5 jours – horaire (Tour du Lac – 256 km);

Tableau 2.5 : Étude de cas des trois réseaux cyclables

Critère	Sous-critère	L'Estriade (et son réseau)	Le P'tit Train du Nord	La Véloroute des Bleuets
	Informations sur le réseau :	Indication du type de piste (asphaltée, non asphaltée, partagée)	+ Indication du type de piste (asphaltée, non asphaltée); + Indication des modes de transport par segment (marche, vélo, ski, motoneige); + Conditions météorologiques; + Conditions et fermetures du sentier (réseau).	+ Identification du type de cyclisme (Famille-récréatif, Cyclotouriste, Cycloportif, vélo de montagne et Fatbike); + Conditions météorologiques; + Conditions du circuit (réseau).
Services complémentaires	Signalisation et kilométrage :	Présence probable d'indicateur du réseau (selon des photos non officielles)	Présence d'indicateur kilométrique, d'indicateur du réseau et de panneau (carte) d'information  Repère, 2021 ¹	Présence d'indicateur kilométrique et d'indicateur du réseau 
	Halte vélo :	+ Identification des haltes vélo et blocs sanitaires sur leur carte interactive. La carte téléchargeable identifie moins d'éléments; + Présence de stationnement, d'aire de pique-nique, de borne de réparation, de bureau d'information.	+ Identification des haltes vélo, des blocs sanitaires sur la carte interactive; + Présence de stationnement, d'aire de pique-nique, de borne de réparation, de bureau d'information.	+ Présence de quatre maisons du vélo fixes et d'une « maison » mobile; + Identification des haltes vélo (et aire de pique-nique) sur les cartes détaillées et sur les bornes kilométriques; + Présence de deux stationnements (surveillés et payants), de points de réparations et de bureaux d'information (outre les maisons du vélo).
	Location et réparation	Présence de service de location et de réparation de vélo	Présence de borne de réparation et d'aide mécanique	Présence de service de location et de réparation de vélo
	Hébergement et restauration :	Présence d'hébergement et de restauration le long du réseau. Ils sont peu identifiés sur le site de CARTH. Des hébergements accrédités <i>Bienvenue cyclistes!</i> sont présents (Vélo Québec, 2021), mais ne sont pas répertoriés sur les cartes du réseau.	Présence d'hébergement et de restauration le long du sentier. Ils sont identifiés sur la carte interactive du site web du P'tit Train du Nord. L'hébergement est aussi identifié sur le site d'Autobus le Petit Train du Nord et de son service de transport de personnes et bagages. Des hébergements accrédités <i>Bienvenue cyclistes!</i> sont présents (Vélo Québec, 2021), mais ne sont pas répertoriés sur la carte interactive.	Présence d'hébergement et de restauration le long du réseau. Certains des hébergements et restaurants sont identifiés sur la carte interactive. Plus de détail est données sur les cartes détaillées et dans le guide vélo. Les hébergements accrédités <i>Bienvenue cyclistes!</i> y sont répertoriés.
	Service de navettage :	Service de transport des personnes et des bagages sur demande offert par des entreprises.	Service de transport de personnes et de bagages sur horaire offert par Autobus le Petit Train du Nord	Service de transport terrestre des personnes et des bagages sur demande offert par des entreprises. Service de croisière et de navettage maritime offert par des entreprises et par la Sépaq.

¹ <https://reperecarto.ca/>

Tableau 2.5 : Étude de cas des trois réseaux cyclables

Critère	Sous-critère	L'Estriade (et son réseau)	Le P'tit Train du Nord	La Véloroute des Bleuets
	Autres services complémentaires :	+ Patrouilleurs-ambassadeurs bénévoles CARTH Y assurant la sécurité, le dépannage, les premiers soins et l'aide informationnelle des cyclistes.	+ Patrouilleurs bénévoles assurant la sécurité et les premiers soins des cyclistes. Ils participent au kiosque de la sécurité à vélo aux événements sportifs majeurs et à l'encadrement de sorties scolaires.	+ Patrouilleurs-ambassadeurs bénévoles assurant la sécurité, le dépannage, les premiers soins et l'aide informationnelle des cyclistes; + Borne de recharge pour vélo électrique (Vélovoûte).
Sites d'intérêt	Noyaux villageois :	Le réseau passe dans le cœur villageois de Waterloo et au centre-ville de Granby.	Le réseau traverse le cœur villageois des municipalités puisqu'il suit l'ancien tracé du chemin de fer les desservant.	Passe au cœur (ou près) des 16 municipalités et communautés entourant le Lac-Saint-Jean.
	Intégration des réseaux cyclables :	Outre les connexions aux pistes de la Montérégie, de la Granbyenne et de la Campagnarde, l'Estriade est connectée à : + La piste du Parc national de la Yamaska; + La piste du Parc régional de la Haute-Yamaska; + La piste Daniel-Johnson; + La piste du circuit du patrimoine de Waterloo; + La Route des champs; + La Villageoise; + La Montagnarde. Plusieurs des pistes font partie du réseau de la Route verte : + L'Estriade (route 1); + La Montérégie (route 1); + La Campagnarde (route 4).	Le P'tit Train du Nord se connecte à : + Le Corridor aérobique; + Le circuit de la Balade du Mont-Tremblant; + Le circuit des Jumeaux de Ferme-Rouge; + Le circuit municipal de Blainville; + Le circuit des Pays-d'en-Haut; + Le circuit du Pont Couvert; + L'Intrépide; + Le réseau du Domaine Saint-Bernard; + Le réseau des Hauteurs; + Le réseau du Parc du domaine vert; + Le réseau du Parc national du Mont-Tremblant; + Le réseau du Parc régional de la Rivière-du-Nord; + Le réseau du Parc régional éducatif bois de Belle-Rivière; + Le réseau de la Rivière-Rouge; + La Rafrâichissante; + Le tour du Lac Nomingue; + Le Tranquille; + La Vagabonde; + La Vélocité. Le P'tit Train du Nord fait aussi partie du réseau de la Route verte (route 2) et se connecte à la route 1 au niveau de Bois-des-Filion.	La Véloroute des Bleuets se connecte à : + Le Horst de Kénogami; + Le réseau municipal de la Ville d'Alma; + Le réseau d'Au fil des rivières; + Le réseau du Parc national de la Pointe-Taillon; + La Véloroute du Fjord du Saguenay. La Véloroute des Bleuets fait aussi partie du réseau de la Route verte (route 8).
	Parcs naturels :	Le réseau se connecte au : + Parc national de la Yamaska; + Centre d'interprétation de la nature du lac Boivin.	Le sentier se connecte au : + Parc national du Mont-Tremblant; + Parc de la Rivière Doncaster; + Parc régional de la Rivière-du-Nord; + Parc régional de Val-David-Val-Morin. Le sentier se connecte aussi à plusieurs autres parcs et boisés (publics ou privés).	Le réseau se connecte au : + Parc national de la Pointe-Taillon; + Parc régional des Grandes-Rivières du lac Saint-Jean.

Tableau 2.5 : Étude de cas des trois réseaux cyclables

Critère	Sous-critère	L'Estrade (et son réseau)	Le P'tit Train du Nord	La Véloroute des Bleuets
	Activités : + Histoire et patrimoine + Santé et bien-être + Gastronomie, bières et vins + Plein air (plage et autres)	Histoire et patrimoine : + L'Estrade est situé sur un ancien chemin de fer; + Centre d'interprétation de la nature du lac Boivin. Santé et bien-être : + Plusieurs spa et centre de détente à Granby et Bromont. Gastronomie, bières et vins : + Réseau des Haltes Gourmandes; + Plusieurs microbrasseries présentent sur le réseau. Plein air : + Plage municipale de Waterloo; + Plage du chien (Parc national de la Yamaska). (Cette liste est non exhaustive)	Histoire et patrimoine : + Le P'tit Train du Nord est situé sur un ancien chemin de fer. Santé et bien-être : + Plusieurs spa et centre de détente sur le sentier. Gastronomie, bières et vins : + Plusieurs haltes gastronomiques identifiées dans la carte interactive; + Plusieurs microbrasseries présentent sur le sentier. Plein air : + Plage municipale du Lac du lac Raymond; + Plages municipales de Sainte-Agathe-des-Monts; + Plage municipale de Mont-Tremblant; + Plage municipale de Nominigue; + Plage municipale de Lac Saguy. Et bien d'autres centres de plein air, montagnes de ski, parcs naturels et plages privés. (Cette liste est non exhaustive)	Histoire et patrimoine : + Le Circuit des Amusées les musées et sites historiques du secteur - Parc de la Caverne du Trou de la Fée; - Moulin des pionniers; - Centre d'interprétation de l'agriculture et de la ruralité; - Ermitage Saint-Antoine de Lac-Bouchette; - Musée amérindien de Mashteuiash; - Musée Louis-Hémon; - Centre d'histoire et d'archéologie de la Métabetchouane; - L'Odyssée des Bâtisseurs; - La vieille fromagerie Perron; - Village historique de Val-Jalbert. Santé et bien-être : + Plusieurs spas et centres de détente le réseau. Gastronomie, bières et vins : + Plusieurs microbrasseries présentent sur le réseau (Circuit des Bières). Plein air : + Plage publique de Rigolet; + Plage Saint-Prime; + Plage et parc municipal de la Pointe-Scott; + Plage municipale de Saint-Gédéon; + Plage publique de Dolbeau-Mistassini. Et bien d'autres plages privées. (Cette liste est non exhaustive)
	Signature régionale <i>Produits et services spécialisés</i>	+ Vin.	+ Nature et Bien-être.	+ Histoire et patrimoine; + Fromage et chocolat.
Publicité et promotion	Image de marque :	Aucun logo ou signalisation n'est clairement identifié comme le logo de l'Estrade. Il est cependant possible de voir le logo sur des photos non officielles.  Journal de Montréal, 2021	L'organisme et le sentier du P'tit Train du Nord présentent le même logo. 	Les sentiers de la Véloroute des Bleuets sont balisés à l'aide de panneau affichant le logo de la Corporation. 

Tableau 2.5 : Étude de cas des trois réseaux cyclables

Critère	Sous-critère	L'Estriade (et son réseau)	Le P'tit Train du Nord	La Véloroute des Bleuets
	Mission et vision :	Aucune mission ou vision identifiée. Des travaux d'élaboration d'une « vision à long terme » ont débuté en mai 2020.	« Développer et promouvoir l'expérience du P'tit Train du Nord et ses activités de plein air. » « Le P'tit Train du Nord, patrimoine régional, mondialement reconnu comme leader de hauts standards. »	« Affirmer [son] rôle de leader régional et québécois afin que "l'Expérience vélo au Saguenay-Lac-Saint-Jean" soit reconnue comme LA destination vélo par excellence en Amérique du Nord. »
	Promotion (stratégies et idées) :	L'Estriade semble être mis de l'avant comme une attraction cyclotouristique sécurisée. L'Estriade est surtout présentée comme faisant partie d'un réseau intégré de plusieurs pistes cyclables sous une bannière (CARTHY). Stratégies et idées de promotions : + Association avec les instances de tourisme des municipalités et villes connectées; + Recours à la signalisation de <i>panneau bleu</i>. 	Le P'tit Train du Nord se présente comme une attraction cyclotouristique incontournable. Le sentier linéaire se positionne comme le tronc central des activités de plein air le long de la R-117. Stratégies et idées de promotions : + Association avec l'instance de Tourisme Laurentides; + Distribution promotionnelle (2020) : - Guide du vélo au Québec (Vélo Québec); - Cahier Bienvenue Cycliste! (Vélo Québec); - Cartons promotionnels; - Autocollants (Desjardins); + Publicité (2020) : - Radio (développement de chroniques); - Écrit (Guide de Vélo Québec et Journal Accès et Le Nord); - Présence au Salon du Vélo de Montréal et au Salon Info-Vélo de Québec; + Recours à la signalisation de <i>panneau bleu</i>. 	Ambassadeurs médiatiques Stratégies et idées de promotions : + Association avec les instances de tourisme du Saguenay-Lac-Saint-Jean; + Promotion conjointe avec la Véloroute du Fjord du Saguenay (Expérience Vélo); + Recours à des ambassadeurs médiatiques (personnalités connues et liées au cyclisme de haut niveau).
	Partenaires :	+ Associations et comités citoyens bénévoles; + Municipalités et villes; + MRC(s); + Sépaq; + Instances de tourisme; + Entreprises liées (hébergement, restauration, activité, services vélo); + Vélo Québec.	+ Associations et comités citoyens bénévoles; + Municipalités et villes; + MRC(s); + Instance de tourisme; + Partenaires financiers (Caisses Desjardins, gouvernement, organisme de transport, etc.); + Entreprises liées (hébergement, restauration, activité, services vélo); + Transporteurs (navettage, bagage); + Vélo Québec.	+ Municipalités et villes; + MRC(s); + Sépaq; + Instance de tourisme; + Partenaires financiers (Caisses Desjardins, Gouvernement, etc.); + Entreprises liées (hébergement, restauration, activité, services vélo); + Transporteurs (navettage, bagage, VIA Rail); + Vélo Québec; + Autre réseau cyclable.
	Site internet :	www.estriade.net	www.ptittraindunord.com	www.veloroutedesbleuets.com

Il faut noter que dans le cas du P'tit Train du Nord et de la Véloroute des Bleuets, des profils des cyclistes spécifiques à chaque réseau sont disponibles. Ces profils ne sont pas aussi englobants que ceux de Vélo Québec ou de la Chaire de tourisme Transat, mais permettent tout de même de mettre en perspective les différences entre les réseaux. Le tableau 2.6 présente ainsi un résumé de certaines des caractéristiques du profil des cyclistes qui parcourent ces réseaux ou le réseau québécois en général.

Tableau 2.6 : Caractéristiques des profils cyclistes des différents réseaux cyclables
Source : Chaire de tourisme Transat – ESG-UQAM, 2015-2016, Le P'tit Train du Nord, 2016-2017, Véloroute des Bleuets, 2020 | Mise en page : CIMA+, 2022

Caractéristique	P'tit Train du Nord	Véloroute des Bleuets	Québec (Chaire de tourisme Transat)
Type de cyclistes	+ 46,3 % résidents + 28,4 % excursionnistes + 25,3 % touristes	+ 24 % résidents	
Séjours	+ 3,3 nuitées	+ 40 % 3-4 nuitées + 41 % 5-7 nuitées	+ 4 nuitées
Dépenses	+ 177,30 \$ par personne-séjour	+ 907,87 \$ par groupe-séjour (2 adultes et 0,4 enfant)	+ 675 \$ par groupe-séjour
Groupes	+ 48 % en couple + 22 % entre amis	+ 4,5 adultes + 0,2 enfant	+ 46 % en couple + 28 % entre amis + 3 personnes par groupe
Activités complémentaires principales		+ Agrotourisme (24 %) + Plages (22 %) + Randonnée pédestre (15 %) + Musée (14 %)	+ Gastronomie + Plein air
Autre		+ 86 % des personnes ont utilisé une halte vélo	

2.2.3 Conditions de succès et opportunités

L'étude de cas permet de rapidement identifier les similitudes des différents réseaux cyclables québécois. Il faut cependant noter que ces points en commun ne sont pas nécessairement des gages de succès. Leur identification sert néanmoins à cerner les conditions et opportunités favorisant le succès d'un réseau cyclable au Québec. De plus, les similitudes permettent d'apprécier sommairement les tendances, besoins et attentes liés au cyclisme au Québec.

En premier lieu, il faut noter que la taille du réseau cyclable n'est pas nécessairement une condition de succès : le réseau de l'Estriade présente deux fois moins de kilomètres de pistes que le P'tit Train du Nord et la Véloroute des Bleuets. Cependant, la taille du réseau et la proximité des centres urbains (ex. Montréal) influence probablement le type d'usager : excursionniste ou cyclotouriste.

1. L'aide à la planification des sorties à vélo

Les trois réseaux cyclables présentent une offre d'aide à la planification similaire :

- + L'offre de carte en ligne ou téléchargeable;
- + L'aide à la réservation par l'entremise d'instances ou entreprises tierces;
- + L'offre de circuits prédéfinis et/ou thématiques facilement identifiables.

L'information sur les conditions du réseau cyclable (types de piste, types de pratique, difficulté, distance-dénivelé, conditions météorologiques et ouverture-fermeture-travaux) est aussi présente, mais à divers degrés.

2. Les services complémentaires

Il y a aussi une similitude quant aux services complémentaires des trois réseaux. Ces derniers possèdent tous :

- + Des haltes vélo (aire de repos, bloc sanitaire, aire de pique-nique ou borne de réparation);
- + Des hébergements et restaurants le long des circuits;
- + Des services de transport de personnes et de bagages et;
- + Des patrouilleurs bénévoles.

3. Les connexions avec des parcs et noyaux villageois

Tous les réseaux de l'étude de cas se connectent en partie ou totalement à des parcs nature provinciaux (Sépaq) ou régionaux et se connectent ou s'étendent aux autres réseaux cyclables limitrophes (municipalité-ville, MRC, Sépaq, privé et autres réseaux régionaux). Les réseaux traversent aussi les noyaux villageois des municipalités et villes où ils sont implantés. Il faut noter que les noyaux villageois favorisent la concentration d'activités et de services le long des réseaux cyclables et offrent une opportunité de développement économique pour les municipalités et villes traversées.

De plus, les trois réseaux offrent, à différentes mesures, des activités liées au plein air, à la gastronomie, à l'histoire et au patrimoine et à la santé et au bien-être. Certaines des activités sont même regroupées sous une bannière et connectées à l'aide de circuits thématiques, par exemple :

- + Le Réseau des Haltes gourmandes (Estriade);
- + La boucle culturelle Artria (Estriade);
- + Le circuit des Amusées (Véloroute des Bleuets).

Les réseaux s'appuient également tous sur une signature régionale liée à une offre de produits et services régionaux spécialisés. La signature régionale n'est pas toujours clairement identifiée et peut être plutôt liée à une perception, conceptualisation, appropriation et contextualisation socioterritoriales : la signature semble davantage être un reflet (interne ou externe) des particularités régionales telles que perçues par la population et ses acteurs, plutôt qu'une étiquette apposée et véhiculée par une instance spécifique de publicité ou de marketing.

4. L'identité et la signalétique du réseau

Les trois réseaux cyclables ont une marque, une signalétique particulière et une présence médiatique. Le P'tit Train du Nord et la Véloroute des Bleuets se démarquent à cet effet. Les deux réseaux présentent :

- + Une image et un logo unique, central et identifiable;
- + Une mission et/ou vision claire;
- + Une présence médiatique et publicitaire forte;
- + Une longue liste de partenaires variés et identifiables.

Il faut aussi noter que ces deux réseaux cyclables publient des rapports annuels (et parfois d'autres documents). Ils étudient aussi leur(s) clientèle(s), ses besoins, ses attentes et sa satisfaction. La Véloroute des Bleuets semble même être un modèle dans cette dernière catégorie. Une multitude de documents de planification et de gestion sont facilement disponibles sur leur site internet. La corporation réalise aussi un sondage annuel permettant l'élaboration d'un « Profil Cycliste ». En outre, un des documents publiés sur leur site, l'*Optimisation de l'expérience de la Véloroute des Bleuets – Cap 2025*⁸, mentionne même les conditions de succès identifiées suivant leur lecture d'une étude de cas européenne⁹ :

« Les principales caractéristiques recherchées pour une destination vélo sont une faible densité du trafic, une bonne signalisation, une variété dans la route parcourue ainsi que la qualité de la surface. Les services complémentaires (hébergement, restaurant, etc. sont aussi appréciés. [...]

Les conditions de succès identifiées pour la mise en place d'un circuit vélo sont : une route sécuritaire et continue, un paysage agréable, incluant des villes et villages accueillants, et une signalisation claire et fiable. »

(Raymond Chabot Grant Thornton, 2019, p.14)

Ces constats sont corroborés par une autre étude de cas à grande échelle portant sur huit réseaux cyclables internationaux (notamment de l'Europe et des États-Unis) réalisée en amont de la publication du *Cap 2025*. Cette étude de cas amène l'énumération de bonnes pratiques identifiées et est jointe à l'annexe 1 du *Cap 2025*. Cette partie du document de la Véloroute des Bleuets peut être consultée à l'annexe A du présent rapport.

Ces constats s'arriment avec les réponses au sondage de la Chaire de tourisme Transat (2015) liées aux motivations et suggestions d'amélioration des cyclotouristes. Le sondage identifie comme principales motivations (p.8) :

- + S'adonner à une activité physique et garder la forme (87 %);
- + Admirer les paysages (75 %);
- + Retrouver la nature et prendre l'air (74 %);
- + Découvrir de nouvelles régions (60 %);
- + Vivre une immersion locale (48 %).

⁸ Raymond Chabot Grant Thornton, 2019, *Optimisation de l'expérience de la Véloroute des Bleuets – Cap 2025*, réalisé pour la Véloroute des Bleuets.

⁹ Direction générale des politiques internes de l'Union – Parlement européen, 2012, *Case Study - The European Cycle Route EuroVelo*, Directorate General for Internal Policies.

Quant aux suggestions d'amélioration des cyclotouristes, le sondage recense les suggestions suivantes (p. 9) :

- + Amélioration de la qualité des routes et surfaces de roulement;
- + Amélioration de la sécurité des cyclistes par l'entremise d'accotements cyclables plus larges et mieux entretenus ainsi que par la sensibilisation des automobilistes;
- + Amélioration de la signalisation et l'ajout d'informations sur les parcours (distance, inclinaison, attraits, commodités, etc.);
- + Développement d'un plus grand nombre de pistes cyclables asphaltées et séparées physiquement de la circulation routière.

2.2.4 Synthèse

Une synthèse des faits saillants de l'étude de cas est présentée au tableau 2.7.

Tableau 2.7 : Synthèse de l'étude de cas

Faits saillants	
	La taille du réseau cyclable n'est pas nécessairement une condition de succès : le réseau de l'Estriade présente 2 fois moins de kilomètres de pistes que le P'tit Train du Nord et la Véloroute des Bleuets.
	Les trois réseaux cyclables présentent une offre d'aide à la planification similaire : + L'offre de carte en ligne ou téléchargeable; + L'aide à la réservation par l'entremise d'instances ou entreprises tierces; + L'offre de circuits prédéfinis et/ou thématiques facilement identifiables.
	Les trois réseaux cyclables présentent les services complémentaires suivants : + Des haltes vélo (aire de repos, bloc sanitaire, aire de pique-nique ou borne de réparation); + Des hébergements et restaurants le long des circuits; + Des services de transport de personnes et de bagages et; + Des patrouilleurs bénévoles.
	Les trois réseaux cyclables ont : + Des connexions avec des parcs nationaux (Sépaq) ou régionaux; + Des segments passant dans les noyaux villageois ou centres municipaux; + Des activités liées au plein air, à la gastronomie, à l'histoire et le patrimoine et à la santé et le bien-être. Deux des réseaux présentent des circuits thématiques.
	En termes d'identité et de signalétique du réseau, le P'tit Train du Nord et la Véloroute des Bleuets présentent : + Une image et un logo unique, central et identifiable; + Une mission et/ou vision claire; + Une présence médiatique et publicitaire forte; + Une longue liste de partenaires variés et identifiables.

Faits saillants	
	Plusieurs facteurs sont appréciés par les cyclotouristes : + Une faible densité de circulation; + Une bonne signalisation; + Une variété de routes et circuits; + Une qualité des aménagements et des pistes (de préférence séparées); + Une sélection de services complémentaires; + Une sécurisation des parcours.

3. Portrait de la MRC de Matawinie

Le portrait de la MRC de Matawinie présente la planification régionale et le développement du récréotourisme, la caractérisation territoriale de la MRC, le profil socioéconomique et démographique de la population, le portrait de la mobilité de la MRC et des régions liées, ainsi que les projets de développement prévus au sein ou en lien avec la MRC.

3.1 Planification régionale et développement du récréotourisme

La section suivante présente les dispositions pertinentes du Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR)¹⁰ de la MRC de Matawinie applicables au présent mandat.

3.1.1 Contexte de planification territoriale

Comme toute MRC, la MRC de Matawinie est tenue d'élaborer et d'émettre un SAD pour son territoire. Le Schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) de la MRC de Matawinie (entrée en vigueur le 16 janvier 2018) établit une vision stratégique pour la MRC :

« Le **territoire** de la MRC Matawinie entend se développer selon les principes du développement durable, où une diversité d'activités pourra cohabiter, dans le respect de l'environnement et des paysages naturels. La MRC Matawinie se veut une **organisation** efficace et efficiente :

- valorisée par ses municipalités constituantes,
- respectée par ses partenaires,
- reconnue par sa population. »

(SADR, 2018, p.164)

De cette vision découlent cinq chantiers :

1. Chantier sur le développement du réseau routier;
2. Chantier sur la diversification économique du territoire;
3. Chantier sur l'évolution de la demande en services publics;
4. Chantier sur le maintien de la qualité environnementale aux pourtours des plans d'eau;
5. Une reconnaissance des vocations de chaque municipalité.

La MRC établit aussi au travers de son SADR une série de grandes orientations sur l'aménagement du territoire qui se divisent selon six thèmes principaux :

1. Gestion de l'urbanisation;
2. Gestion des ressources;
3. Protection de l'environnement;
4. Développement économique;
5. Qualité de vie des citoyens;
6. Transport.

¹⁰ MRC de Matawinie, 2018, Schéma d'aménagement et de développement révisé – MRC de Matawinie, 2^e génération.

Les grandes orientations, leurs objectifs et leurs moyens d'atteinte touchent à tous les domaines de l'aménagement du territoire de la MRC. Certains sont particulièrement intéressants dans le cadre de l'élaboration d'un Plan directeur d'un réseau cyclable régional. Ces objectifs et les moyens associés sont énumérés au tableau 3.1.

Tableau 3.1 : Objectifs et moyens pertinents du SADR de la MRC de Matawinie à l'élaboration d'un Plan directeur d'un réseau cyclable régional
Source : SADR, 2018

Objectifs (pertinents)	Moyens (pertinents)
Protéger et mettre en valeur les territoires d'intérêt écologique, archéologique, esthétique et patrimonial à des fins d'éducation, d'interprétation, de récréation, d'écotourisme et de conservation des paysages (Thème 3).	+ Identifier les sites d'intérêts. + Prévoir l'adoption de PIIA dans chaque municipalité afin de protéger et mettre en valeur les noyaux villageois, les bâtiments et les sites d'intérêt patrimonial de la MRC.
Préserver la qualité des paysages à l'intérieur des corridors touristiques ainsi que dans l'environnement visuel des territoires d'intérêt (Thème 3).	+ Inclure un cadre normatif au Document complémentaire concernant les dispositions relatives à la mise en valeur des territoires d'intérêt.
Favoriser l'implantation de nouvelles entreprises et la croissance des entreprises existantes dans le secteur du tourisme et du récréotourisme (Thème 4).	+ Permettre ce type d'usage prioritaire dans les affectations Récréative extensive et Récréative intensive.
Maintenir une desserte routière adéquate et sécuritaire du territoire particulièrement dans l'axe est-ouest et au nord du territoire (Thème 6).	+ Développer le lien entre Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints via la route 3.
Étudier la faisabilité de se tourner vers d'autres alternatives de transport telles l'aménagement de voies sécuritaires pour les piétons et les cyclistes et favoriser l'intermodalité des différents modes de transport (Thème 6).	+ Analyser la possibilité d'implanter un réseau cyclable touristique régional en lien avec le concept présenté au SADR. + Développer une stratégie favorisant les transports actifs et collectifs sur le territoire de la MRC en diminuant la dépendance à l'automobile. + Évaluer les possibilités, en collaboration avec les divers intervenants des transports collectifs, d'établir des liens de complémentarité entre les différents modes de transport. + Jumeler les réseaux de randonnées vélo aux circuits touristiques existants pour permettre la mise en valeur des produits et paysages matawiniens.

3.1.2 Activités économiques et récréotouristiques

La MRC de Matawinie accueille plusieurs domaines d'activité économique dont les plus importants sont l'agriculture et la foresterie. La MRC souhaite tout de même mettre de l'avant d'autres de ces domaines économiques comme celui de la faune et de la récréation. Dans son SADR (2018, p.113), la MRC indique même **qu'à « l'échelle de la MRC de Matawinie, le récréotourisme constitue un axe de développement important »**. C'est dans cette optique que la MRC a élaboré en 2009 un plan de développement du récréotourisme dont la planification stratégique mentionne (SADR, 2018, p.114) :

- + Le développement du récréotourisme sera un levier de développement et de prospérité économique pour le territoire de la Matawinie;
- + Le développement du récréotourisme assurera une qualité de vie accrue pour les résidents de la Matawinie et leur permettra d'accroître leur sentiment d'appartenance et de fierté envers leur région;
- + Le réseau des parcs régionaux deviendra la pierre angulaire du développement et du positionnement distinctif au niveau récréotouristique, et ce, tant au niveau régional qu'extrarégional;
- + Le développement récréotouristique doit se faire dans une vision de pérennité des ressources, signifiant une préoccupation majeure pour la protection du milieu naturel, du paysage et du patrimoine naturel et bâti sur le territoire.

Ces objectifs se traduisent ainsi en une vision :

« La Matawinie deviendra un pôle incontournable au niveau du récréotourisme du Québec d'ici dix ans. Elle sera un modèle de développement durable régional par la mise en valeur de son réseau de parcs régionaux et de produits complémentaires. Les visiteurs seront conquis par la qualité de leur expérience récréotouristique, qui engendrera une augmentation notable de la clientèle séjournant dans la région. Cette mise en valeur sera bénéfique pour le milieu de vie environnant, créant un fort sentiment de fierté et d'appartenance de ses résidents, dans une région où il fera bon vivre. »

(SADR, 2018, p.114)

La mise en valeur du développement récréotouristique se base sur les assises régionales des différentes municipalités. À cet effet, le SADR identifie quelques attraits ou pistes de développements du récréotourisme en fonction des différentes municipalités et régions de la MRC dont l'illustration est faite ultérieurement à la figure 3.11 (section 3.2.5). Le SADR identifie également les axes de développement récréotouristique et les liens économiques régionaux. Ceux-ci sont présentés au tableau 3.2.

Tableau 3.2 : Liens économiques régionaux et axes de développement du récréotourisme
Source : SADR, 2021

Route	Lien économique régional	Axes de développement du récréotourisme
Autoroute 25 Route 125	Oui	Axe principal
Autoroute 31 Route 131	Oui	Axe principal
Route 329	Oui	-
Chemin du Nordet	Oui	-
Route 343	Oui	Axe secondaire
Route 347	-	Axe secondaire

Seul un axe de développement du récréotourisme (la R-347) est un lien est-ouest, au sud de la MRC. Ceci illustre l'offre limitée en couloirs de déplacements est-ouest plus au nord, soit entre Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints. Un projet de lien avec la route 3 du parc du Mont-Tremblant est envisagé afin d'y remédier.

En somme, le contexte de planification en place permet d'apprécier le rôle de levier de développement économique qu'exercera le futur réseau cyclable régional. Ainsi, le développement d'un réseau mettant à l'avant-scène les attributs récréatifs, récréotouristiques et historiques au sein de la MRC pourrait générer un attrait pour la population locale, ainsi que pour la clientèle externe. Cette stratégie pourrait également favoriser le développement de services et d'infrastructures connexes et complémentaires à la pratique du vélo, qui seront adaptés à une clientèle diversifiée.

3.1.3 Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032

Publié en février 2020, le *Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032* offre une assise au développement de tout projet lié au plein air et à la nature dans la région de Lanaudière. Comme le montre la figure 3.1, le plan définit et délimite cinq secteurs géographiques dans Lanaudière (du nord au sud) :

- + Les Montagnes;
- + Le Piedmont;
- + La Plaine;
- + La Côte;
- + Les Moulins.

Au travers de ces cinq secteurs, Loisir et Sport Lanaudière identifie les faiblesses et opportunités dont plusieurs sont en lien avec le vélo. Le tableau 3.3 présente ces constats pour les secteurs géographiques des Montagnes et du Piedmont et de la Plaine.

Tableau 3.3 : Faiblesses et potentiels des secteurs des Montagnes, du Piedmont et de la Plaine
Source : Plan de développement lanauchois en plein air 2020-2032, 2020, p.19-20

	Les Montagnes	Le Piedmont et la Plaine
Faiblesses	+ Les sentiers sont généralement linéaires et manquent d'interconnexions et de boucles. + Le transport collectif est peu développé. + Le vélo est peu développé et structuré. + L'accueil de groupes et la forfaitisation sont à consolider. + Il y a un besoin de priorisation et de développement d'activités justifiant l'éloignement. + Il y a un manque d'informations sur les sites de pratique.	+ Le territoire est généralement privé (agricole). + Les pistes cyclables ne sont ni adaptées et ni sécuritaires. + Il y a une absence d'aménagement avec stationnement pour accommoder les cyclistes. + Il y a une absence d'un grand axe plein air pour le secteur. + Le plein air de proximité est peu développé.
Opportunités	+ Il y a un potentiel de valorisation des nombreux sites d'escalade. + Il y a une offre potentielle de sentiers de randonnées en chien de traineau, vélo, fatbike et hors-piste. + Le projet « Traversée de Lanaudière en ski de fond » présente une bonne faisabilité. + Il y a un développement général du vélo et un développement spécifique de : - La piste cyclable du Nordet; - La boucle des Hauts-Sommets. + Il y a un potentiel d'amélioration de la qualité de l'expérience sur le Sentier National.	+ La géographie du secteur est propice à un plein air plus accessible et moins « expert ». + L'intégration des producteurs agricoles aux mouvements plein air est propice et souhaitable. + Il y a une sensibilisation par le CISSS et le MTQ auprès des municipalités pour élargir les routes pour le vélo. + Le territoire piémontais est peu mis en valeur, mais peut devenir une signature originale. + Il y a un potentiel de connexion avec un grand axe régional, comme le sentier Transcanadien, aux principaux parcs et infrastructures de plein air existants.

Le plan de Loisir et Sport Lanaudière établit par la suite cinq grands chantiers :

- + Chantier 1 : Le Corridor plein air des Montagnes;
- + Chantier 2 : Le Corridor plein air du Sentier Transcanadien et du Corridor forestier du Grand-Coteau;
- + Chantier 3 : Le Corridor plein air de la Côte du Saint-Laurent et Les Moulins;
- + Chantier 4 : Le Corridor de plein air de la Noire (rivière);
- + Chantier 5 : Le projet régional : Plein air Lanaudière.



Figure 3.1 : Représentation conceptuelle du réseau lanaudois de corridors Plein air
Source : Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032, 2020, p.42

Trois des corridors identifiés dans les chantiers et sur la figure 3.1, touchent directement le territoire de la MRC de Matawinie : le Corridor des Montagnes (actuellement composé du Sentier National), le Corridor de la Noire (longeant la rivière Noire) et le Corridor du Sentier Transcanadien et du Grand-Coteau (dont la section du Sentier Transcanadien entre Rawdon et Saint-Jean-de-Matha est plus pertinente dans le cadre du présent mandat).

Finalement, Loisir et Sport Lanaudière identifie au travers de ses consultations, 15 projets à prioriser, dont 10 concernant des secteurs de la MRC de Matawinie (voir tableau 3.4).

Tableau 3.4 : Projets à prioriser selon les consultations de Loisir et Sport Lanaudière
Source : Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032, 2020, p.52 (Annexe 2)

Les Montagnes	Le Piedmont et la Plaine
+ Le Projet Vélo-Nature + L'image de marque des Montagnes + Prêt-à-partir – Passeport plein air – Guide du randonneur + Une grande boucle de 1000 km (Sentier National) + La sécurité : de la rue au sommet de la montagne	+ L'interconnectivité cyclable Lanaudière + L'image de marque et la structuration de l'offre + Le développement de la rivière L'Assomption + La Collaboration pour le développement des pôles de fatbike + Le développement de la participation au plein air de proximité

3.2 Caractérisation territoriale

La section suivante caractérise le territoire de la MRC de Matawinie selon six thématiques : l'occupation territoriale et la géographie, le réseau routier, le transport en commun, le transport actif et le réseau récréotouristique.

3.2.1 Occupation territoriale et géographie

La majorité du grand territoire de la MRC est constitué d'un TNO, qui occupe plus de 60 % de la superficie totale de la MRC de Matawinie. L'espace résiduel est organisé en 15 municipalités et un territoire de la communauté Atikamekw de Manawan. La figure 3.2 montre la répartition territoriale des entités administratives.

Comme illustré à la figure 3.3, la division est aussi visible en regard de l'écoumène de la MRC. En effet, 96 % de la population de la MRC réside dans l'une des 15 municipalités du sud, 4 % de la population réside au sein de la communauté autochtone Manawan et moins de 1 % de la population réside dans le TNO.

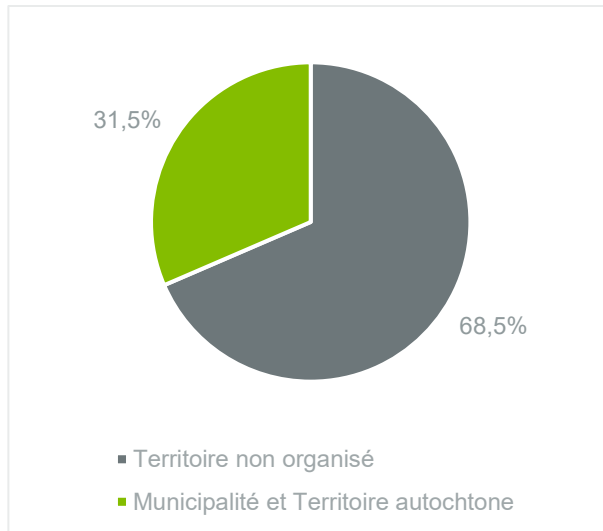


Figure 3.2 : Répartition territoriale des entités administratives de la MRC de Matawinie
Source : MRC de Matawinie, Gouvernement du Québec
| Traitement : CIMA+, 2021

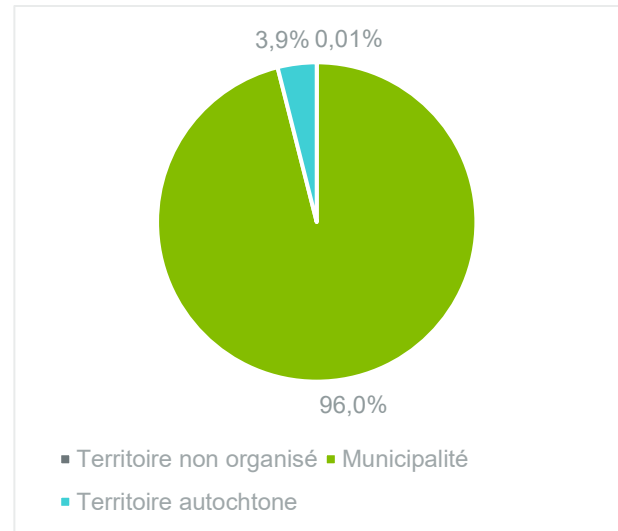


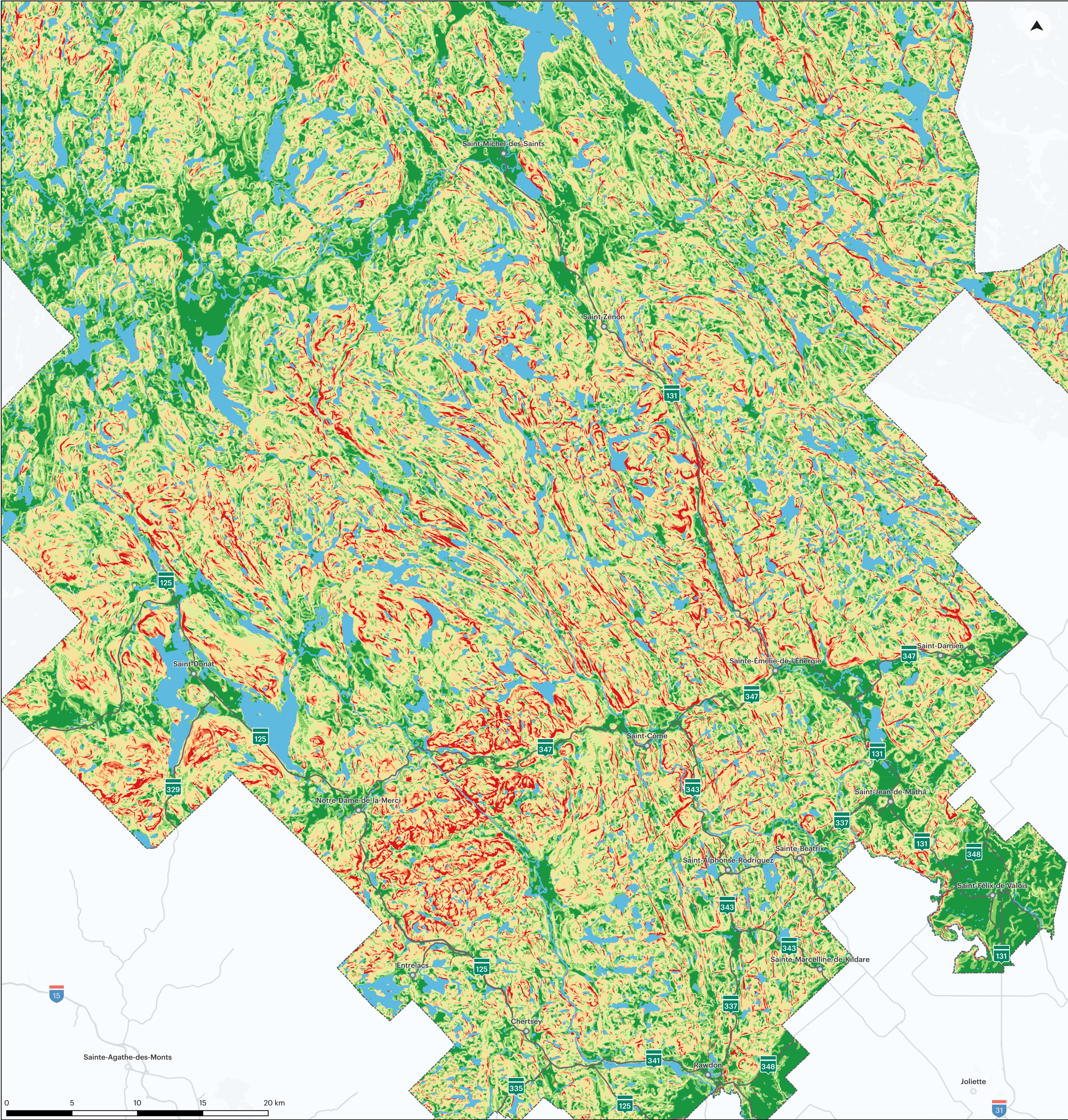
Figure 3.3 : Répartition de la population au sein des entités administratives de la MRC de Matawinie
Source : Statistique Canada, 2001 à 2016¹¹ |
Traitement : CIMA+, 2021

Ainsi, la quasi-totalité de la population de la MRC réside dans seulement 31,5 % de son territoire, ce qui impacte directement la localisation des infrastructures de la MRC. En effet, la majorité des infrastructures de transport sont localisées dans la partie sud de la MRC. Les éléments de caractérisation territoriale suivants se concentrent donc sur ce secteur.

L'autre composante géographique articulant la mobilité au sein de la MRC de Matawinie est sa topographie et son hydrographique. Comme le montre la figure 3.4, la MRC possède d'importants dénivelés, ainsi qu'un important réseau de lacs et rivières.

La figure 3.5 illustre quant à elle la tenure des terres sur le territoire de la MRC, qui est principalement privée au sud du territoire et plus publique au centre. Cet élément sera particulièrement important lors de la phase d'identification des liens cyclables, afin de faciliter leur implantation.

¹¹ Une moyenne des répartitions de 2001, 2006, 2011 et 2016 a été nécessaire puisque la population de 2016 de la MRC est plus faible que la somme de ses parties (-0,4 %) selon les données de Statistique Canada. Les répartitions varient de moins de 1 % d'un recensement à l'autre.



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Réseau hydrographique
- Réseau routier supérieur

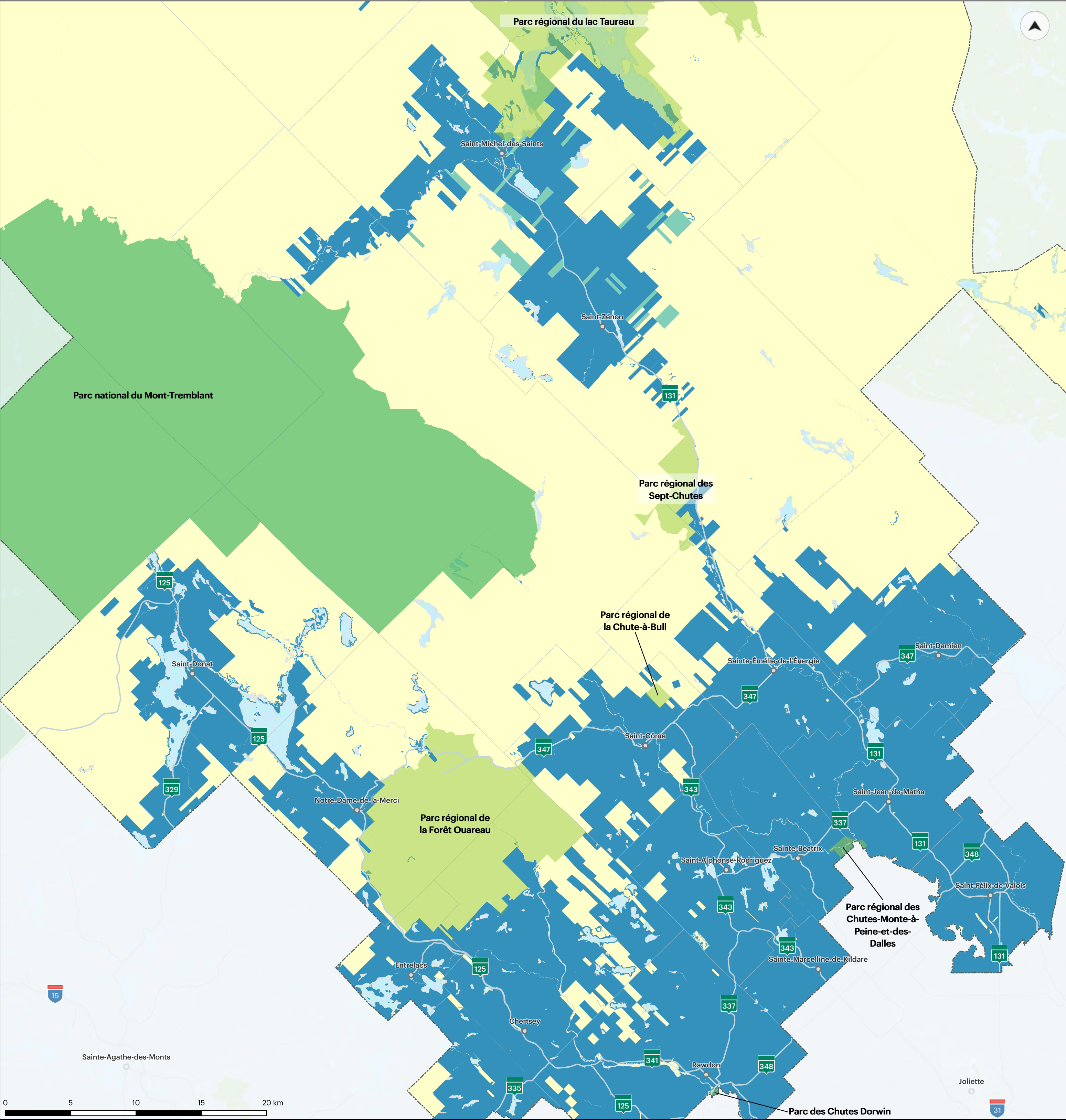
Pourcentage de pente (Type - Classe)

- 0 % à 3 % (Pente nulle - A)
- 4 % à 8 % (Pente faible - B)
- 9 % à 15 % (Pente douce - C)
- 16 % à 30 % (Pente modérée - D)
- 31 % à 40 % (Pente forte - E)
- > 41 % (Pente excessive - F)

Pente topographique et hydrographie du sud du territoire de la MRC de Matawinie

FIGURE 3.4
AVRIL 2022





**PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE
RÉGIONAL**

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale

Tenure des terres

- Publique
- Mixte
- Privée

Parc et espace naturel

- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

Tenure des terres sur territoire de la MRC de Matawinie

FIGURE 3.5
AVRIL 2022

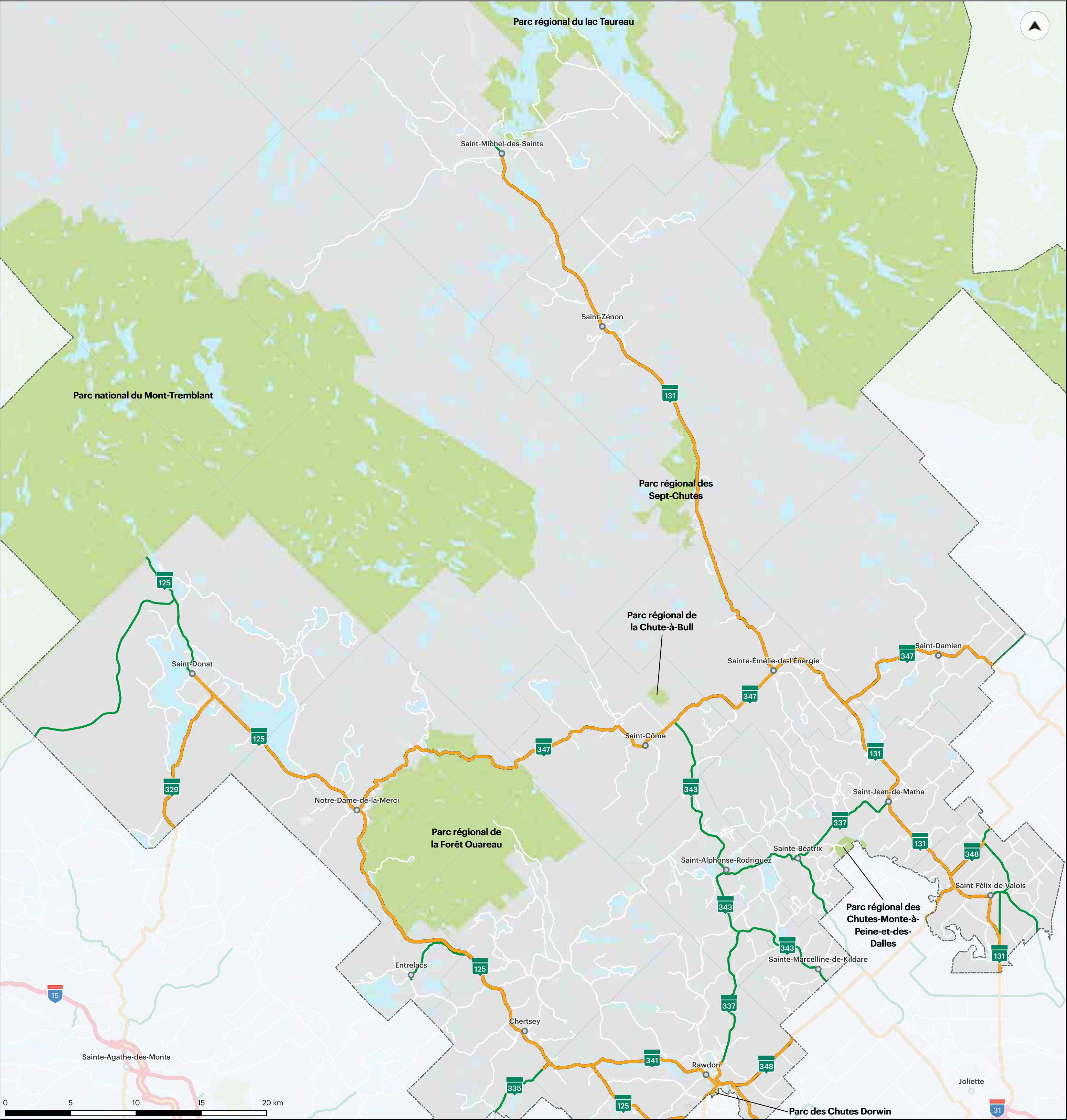
3.2.2 Réseau routier

La MRC de Matawinie est traversée par plusieurs routes numérotées allant de routes locales à routes régionales (voir la figure 3.6) :

- + Routes régionale et collectrice : R-125 et R-337;
- + Route régionale, collectrice et locale : R-348;
- + Routes régionales : R-347, R-341 et R-131;
- + Routes collectrices : R-329, R-335, R-343 et R-345.

Les autoroutes et routes de niveau supérieur à régional se trouvent à l'extérieur des limites de la MRC : l'autoroute 15 (A-15) au niveau de Sainte-Agathe-des-Monts, l'autoroute 31 (A-31) et l'autoroute 40 (A-40) au niveau de Joliette, la route nationale 117 (R-117) au niveau de Sainte-Agathe-des-Monts et la route 158 (R-158) au niveau de Joliette.

Au sein de la MRC, ce sont les routes régionales qui permettent la circulation des camions. Comme le montre la figure 3.7, le camionnage est permis ou restreint (permission partielle) sur la plupart des routes régionales de la MRC de Matawinie.



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE
RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale

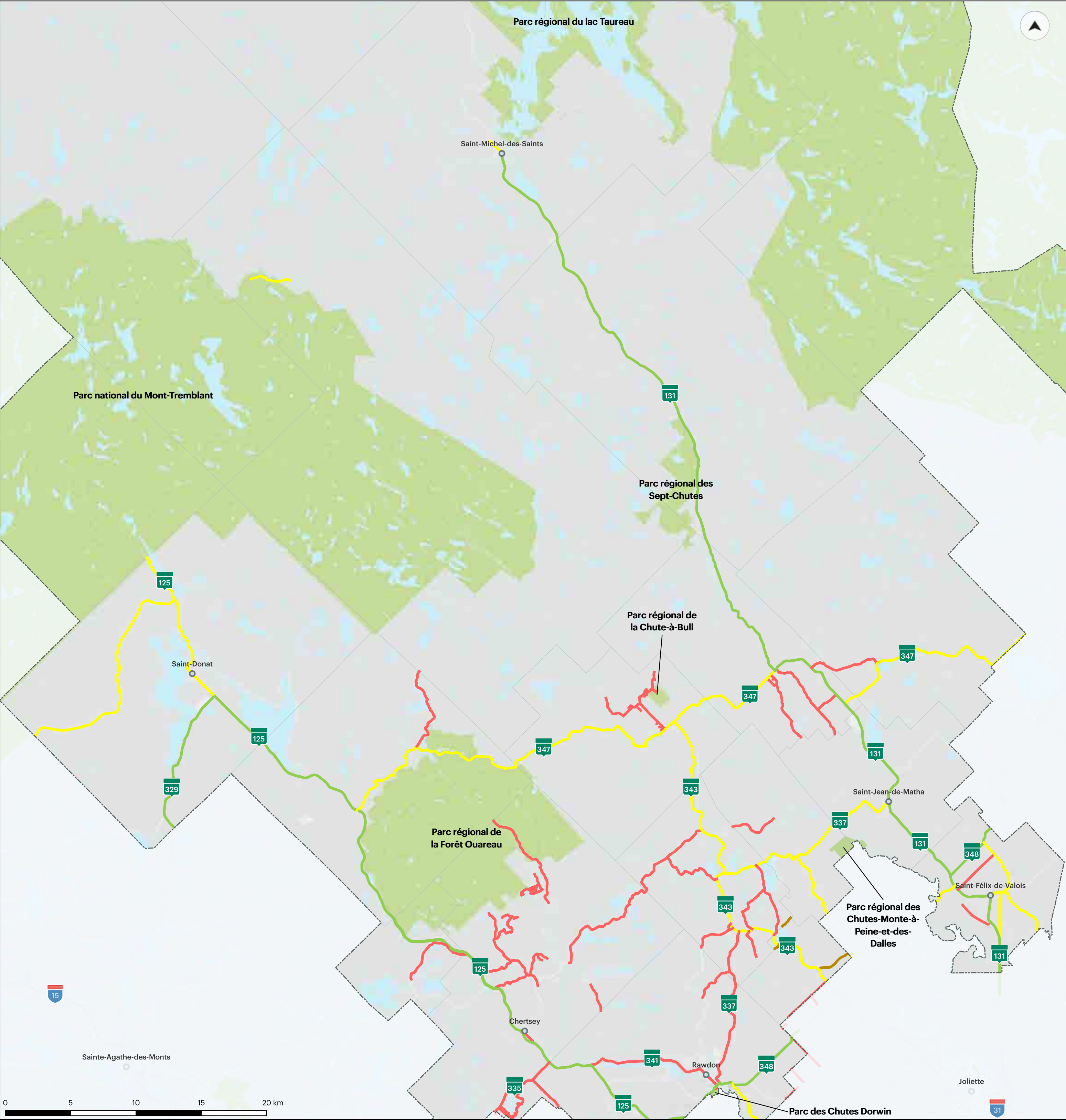
Hiérarchie routière (MTQ) :

- Autoroute
- Route nationale
- Route régionale
- Collectrice
- Locale

Hiérarchie du réseau routier sur le territoire
de la MRC de Matawinie

FIGURE 3.6
AVRIL 2022

Source: Google, Gouvernement du Québec, MRC de Matawinie, MTQ | Traitement : CIMA+, 2022



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE RÉGIONAL

Légende

MRC de Matawinie

Limite municipale

Réseau de camionnage (MTQ)

Routes de transit

Routes restreintes

Routes interdites partiellement

Routes interdites

Réseau de camionnage sur le territoire de la MRC de Matawinie

FIGURE 3.7
AVRIL 2022

CIMA+

MRC Matawinie

ENTREPRISE NATURE

3.2.3 Transport collectif

La MRC de Matawinie offre quelques services de transport adapté et collectif à ses résidents, comme le montre le tableau 3.5.

Tableau 3.5 : Offre de service de transport collectif de la MRC de Matawinie

Source : MRC de Matawinie | Traitement : CIMA+, 2021

Desserte	Réservation	Trajet	Nombre de passages						
			L	Ma	Me	J	V	S	D
Transport collectif									
Circuit 1 - Saint-Donat / Sainte-Agathe-des-Monts	Oui	Aller-Retour	3	3	3	3	3	3	3
Circuit 32 – Saint-Michel-des-Saints / Joliette	Non	Aller-retour	4	4	4	4	4	1	1
Circuit 34 – Rawdon / Joliette	Non	Aller-retour	3	3	3	3	3		
Circuit 125 – Saint-Donat / Chertsey / Montréal	Non	Aller-retour	3	3	3	3	4	2	2
Transport adapté									
Intra-MRC	Oui	Sur réservation	-	-	-	-	-	-	-
MRC de Joliette	Oui	Aller-retour	4	4	4	4	4	4	4
MRC d’Autray	Oui	Aller-retour	2	2	2	2	2	2	2
Saint-Jérôme / Sainte-Agathe-des-Monts	Oui	Sur réservation pour services spécialisés	-	-	-	-	-	-	-
Repentigny	Oui	Sur réservation pour services spécialisés	-	-	-	-	-	-	-
Taxibus									
Intra-secteur	Oui	Sur réservation	-	-	-	-	-	-	-

Il y a ainsi quatre circuits d'autobus, dont trois régionaux, qui desservent les municipalités de Rawdon, de Saint-Donat et de Saint-Michel-des-Saints. De plus, la MRC est desservie dans son ensemble par un service de transport adapté ayant aussi des connexions avec d'autres MRC et d'autres centres urbains limitrophes. On note également un service de taxibus qui assure une desserte intrasectorielle de la MRC.

Il est aussi possible, à l'aide des services d'autobus offerts par la MRC, de prendre des correspondances se rendant à Montréal au terminus de la MRC de Joliette et au terminus de Terrebonne, ainsi que de prendre des correspondances vers Saint-Jérôme et Mont-Tremblant à Sainte-Agathe-des-Monts.

3.2.4 Transport actif

La MRC possède actuellement six réseaux cyclables définis au sein de ses municipalités et deux hors de celles-ci (pistes, bandes et voies partagées), cumulant près de 180 km de voies cyclables :

- + Le réseau municipal de Rawdon;
- + Le réseau municipal de Saint-Donat;
- + Le réseau municipal de Saint-Félix-de-Valois;
- + Le réseau municipal de Saint-Jean-de-Matha;
- + Le réseau municipal de Sainte-Marceline-de-Kildare;
- + Le réseau municipal de Saint-Michel-des-Saints;
- + Le chemin des Cyprès (au sud-ouest de Saint-Michel-des-Saints);
- + Les réseaux du Parc du Mont-Tremblant.

D'autres sentiers multifonctionnels sont aussi présents dans la MRC de Matawinie :

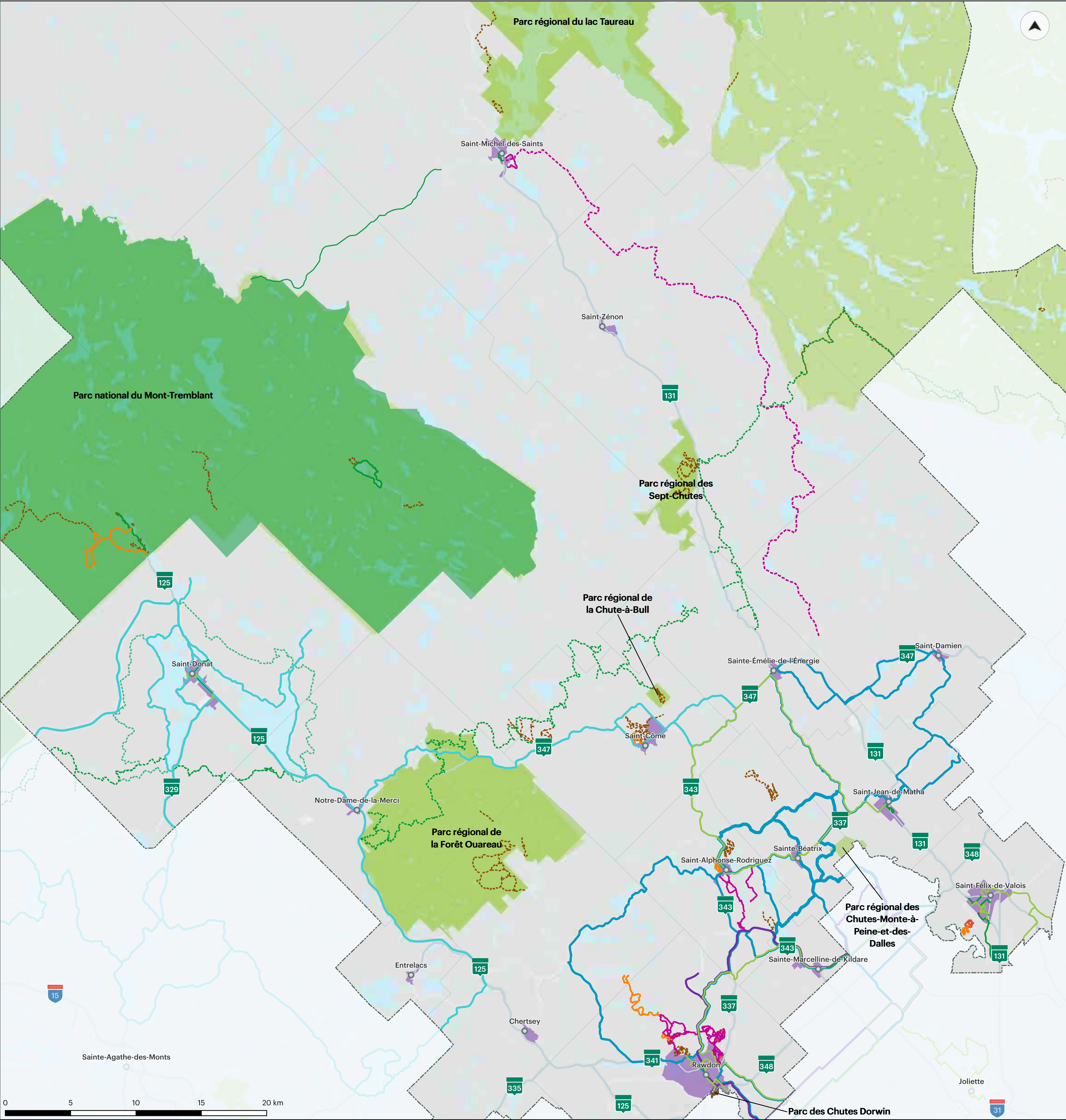
- + Les sentiers multifonctionnels du Parc régional de la Forêt Ouareau (35 km);
- + Les sentiers multifonctionnels municipaux de Saint-Alphonse-Rodriguez (40 km);
- + Les sentiers multifonctionnels de la Tournée des Cantons de Rawdon (TDCR – environ 35 km);
- + Le sentier multifonctionnel de ZenNature (73,5 km).

De plus, il existe notamment une série de circuits cyclables présentant une variété d'itinéraires selon des distances et des dénivelés variables :

- + Circuit Gourmand à vélo;
- + Circuit Lanaudière;
- + Circuits de route de Saint-Donat;
- + Circuits de Saint-Félix-de-Valois.

Certains de ces circuits dépassent les limites de la MRC de Matawinie et touchent les MRC des Laurentides, des Pays-d'en-Haut, de Montcalm et de Joliette. Ces réseaux de circuits sont également à proximité du P'tit Train du Nord dans le cas de Saint-Donat et du réseau municipal de Joliette dans le cas de Circuit Lanaudière.

L'étendue du territoire rend les déplacements cyclables intermunicipaux moins propices à des fins utilitaires en raison des distances impliquées. Similairement, la marche comme mode de déplacement hors des périmètres urbains (soit en dehors et entre les municipalités) est peu envisageable. Néanmoins, d'un point de vue récréatif, la MRC de Matawinie et les zones de parcs possèdent des réseaux cyclables, des sentiers multifonctionnels, des circuits cyclables et des sentiers pédestres développés (voir la figure 3.8).



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE RÉGIONAL

Légende

MRC de Matawinie

Limite municipale

Périmètre d'urbanisation

Réseau routier supérieur

Réseau actif

Voie cyclable à usage exclusif

Voie cyclable partagée

Sentier multifonctionnel

Vélo de montagne

Fatbike

Sentier pédestre

Circuit cyclable et pédestre

Circuit Saint-Donat

Circuit Lanaudière

Circuit Gourmand à vélo

Sentier National

Sentier ZenNature (multi)

Grande boucle des hauts sommets

Parc

Parc national (Sépaq)

Parc régional (MRC)

Réseau actif (cyclable et pédestre) sur le territoire de la MRC de Matawinie

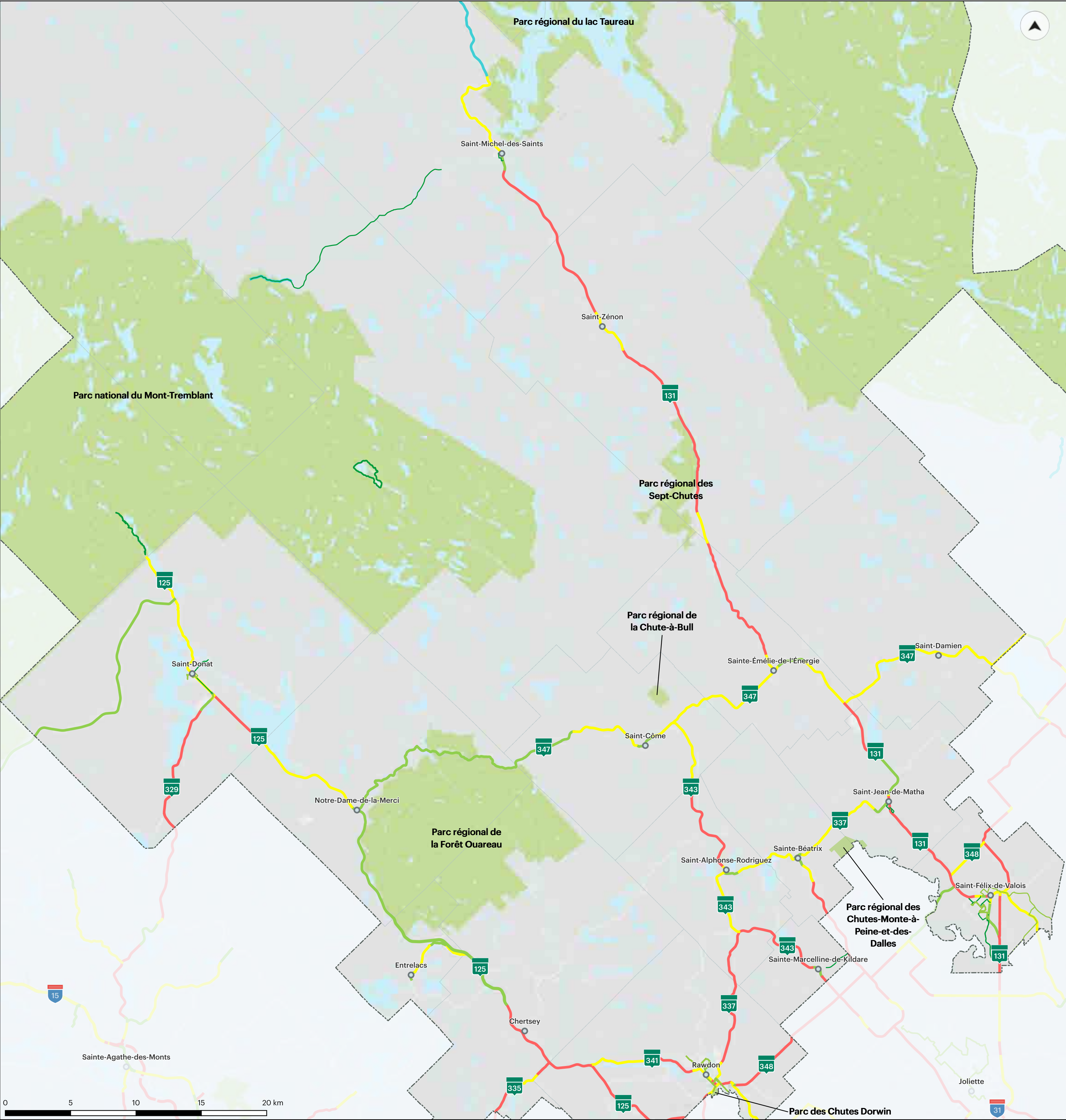
FIGURE 3.8

AVRIL 2022

La grande majorité des circuits étant en accotement le long des routes de la MRC, il est intéressant de mettre en lumière l'indice de convivialité cyclable établi par le MTQ sur son réseau (supérieur). Ce dernier se base sur quatre critères (présentées sous forme de carte à l'annexe B) :

- + La vitesse affichée;
- + Le débit véhiculaire (en débit journalier moyen annualisé – DJMA);
- + La largeur d'accotement;
- + Le débit de camions.

Comme illustré à la figure 3.9, la majorité des tronçons du réseau supérieur présentent un indice de convivialité faible (rouge) ou moyen (jaune). Quelques tronçons présentent une bonne convivialité (vert) notamment la route 125 (R-125) au sud de Notre-Dame-de-la-Merci et la section ouest de la route 347 (R-347).



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE RÉGIONAL

Légende

MRC de Matawinie

Limite municipale

Reseau cyclable existant (usage exclusif)

Voie cyclable à usage exclusif

Voie cyclable partagée

Convivialité cyclable (MTQ)

Route conviviale

Route à sécurité limitée

Route non conviviale

Interdit aux cyclistes

Données non disponibles

Convivialité cyclable du réseau supérieur sur le territoire de la MRC de Matawinie

FIGURE 3.9
AVRIL 2022

3.2.5 Réseau récréotouristique

La carte présentée à la figure 3.10 permet de voir l'importance des réseaux de véhicules tout-terrain (VTT) et de motoneiges au sein de la MRC. Ceux-ci sont bien développés et sillonnent tout le sud du territoire. En effet, la MRC présente 767 km de sentiers de VTT et 1 343 km de sentiers de motoneiges. À titre comparatif, cela représente respectivement près du double et du triple de la longueur du réseau routier supérieur de la MRC (397 km) et plus de quatre et sept fois la longueur des infrastructures cyclables de la MRC (188 km).

En plus du vaste réseau de sentiers, la MRC possède plusieurs sites d'intérêt historique, culturel et patrimonial (voir la figure 3.11). La majorité de ces sites d'intérêt se situent au sud.

La MRC accueille notamment un grand nombre d'espaces nature, soit 1 parc national (Sépaq), 4 parcs régionaux, 9 ZEC et 26 pourvoiries (voir la figure 3.11). Une grande concentration de ZEC et pourvoiries est localisée le long de la route 131 (R-131) surtout (dans la partie visible de la carte) dans le secteur jouxtant le Parc régional des Sept-Chutes. Plusieurs autres ZEC et pourvoiries sont situées au nord de Saint-Michel-des-Saint dans l'axe de la R-131 et dans la continuité des réserves fauniques.

La figure 3.11 présente un sommaire des sites, secteurs et liens d'intérêt de la MRC de Matawinie extraient du SADR et de l'analyse spatiale de la MRC. Une liste détaillée des sites est disponible à l'annexe C. Noter que cette liste comprend aussi des sites extraient des consultations.

3.2.6 Synthèse

Le tableau 3.6 identifie les faits saillants de la caractérisation territoriale de la MRC de Matawinie.

Tableau 3.6 : Synthèse de la caractérisation territoriale de la MRC de Matawinie

Faits saillants	
	60 % territoire de la MRC est constituée d'un Territoire non organisé (TNO) et 96 % de la population de la MRC réside dans l'une des 15 municipalités situées au sud. La MRC de Matawinie, sauf une faible bande au sud, présente de forts dénivelés et élévations. La MRC est également parcourue par un important réseau hydrographique.
	La MRC est sillonnée par 10 routes numérotées régionales et collectrices. Le camionnage est permis ou restreint sur la majorité du réseau supérieur.
	Trois services de transport collectifs sont offerts dans la MRC : le transport collectif général (avec 4 lignes et 3 à 4 passages par jour), le transport adapté (intra et inter MRC) et le taxibus (desserte interne de la MRC).
	La MRC possède un certain nombre de réseaux cyclables, implantés de manière ponctuelle au sein des municipalités, sans intégration à l'échelle régionale. Le Circuit Lanaudière et le Circuit de vélo de route de Saint-Donat proposent des itinéraires variables pour le vélo de route, mais sont généralement sur des accotements non protégés. Le MTQ réalise un indice de convivialité cyclable sur son réseau supérieur. La majorité des segments de la MRC est soit considérée moyennement ou peu conviviale.
	La MRC de Matawinie possède plusieurs sentiers de récréotourisme pédestre, de véhicules tout-terrain (VTT) et de motoneige. La MRC accueille un grand nombre d'espaces naturels, soit 1 parc national (Sépaq), 4 parcs régionaux, 9 ZEC et 26 pourvoiries. Plusieurs sites d'intérêt culturel, historique et patrimonial sont présents au sud de la MRC.

3.3 Profil socioéconomique et démographique

L'analyse socio-démographique se base sur les données du recensement canadien de 2016 et sur les projections populationnelles à l'horizon 2041 de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Afin de mettre en perspective les données de la MRC de Matawinie, ces dernières sont comparées avec celles de la région de Lanaudière et la province de Québec. L'analyse se divise en cinq sections : l'âge et les cohortes d'âges, l'évolution passée et future de la population, le taux d'activité, de chômage et d'emploi, le niveau de scolarité et le revenu des ménages.

3.3.1 Cohortes d'âges

L'analyse des cohortes d'âges est faite à l'aide de pyramides d'âge. Ce type de graphique permet de voir la distribution de la population en fonction de l'âge et en fonction du sexe. Comme illustré à la figure 3.12, il est possible de constater que la population de la MRC montre une tendance de vieillissement de la population plus prononcée que celle de la région de Lanaudière et de la province de Québec (la base de la pyramide y est plus mince). Ce constat est également visible lorsque la population totale est considérée, comme présenté à la figure 3.13 (répartition des cohortes d'âges).

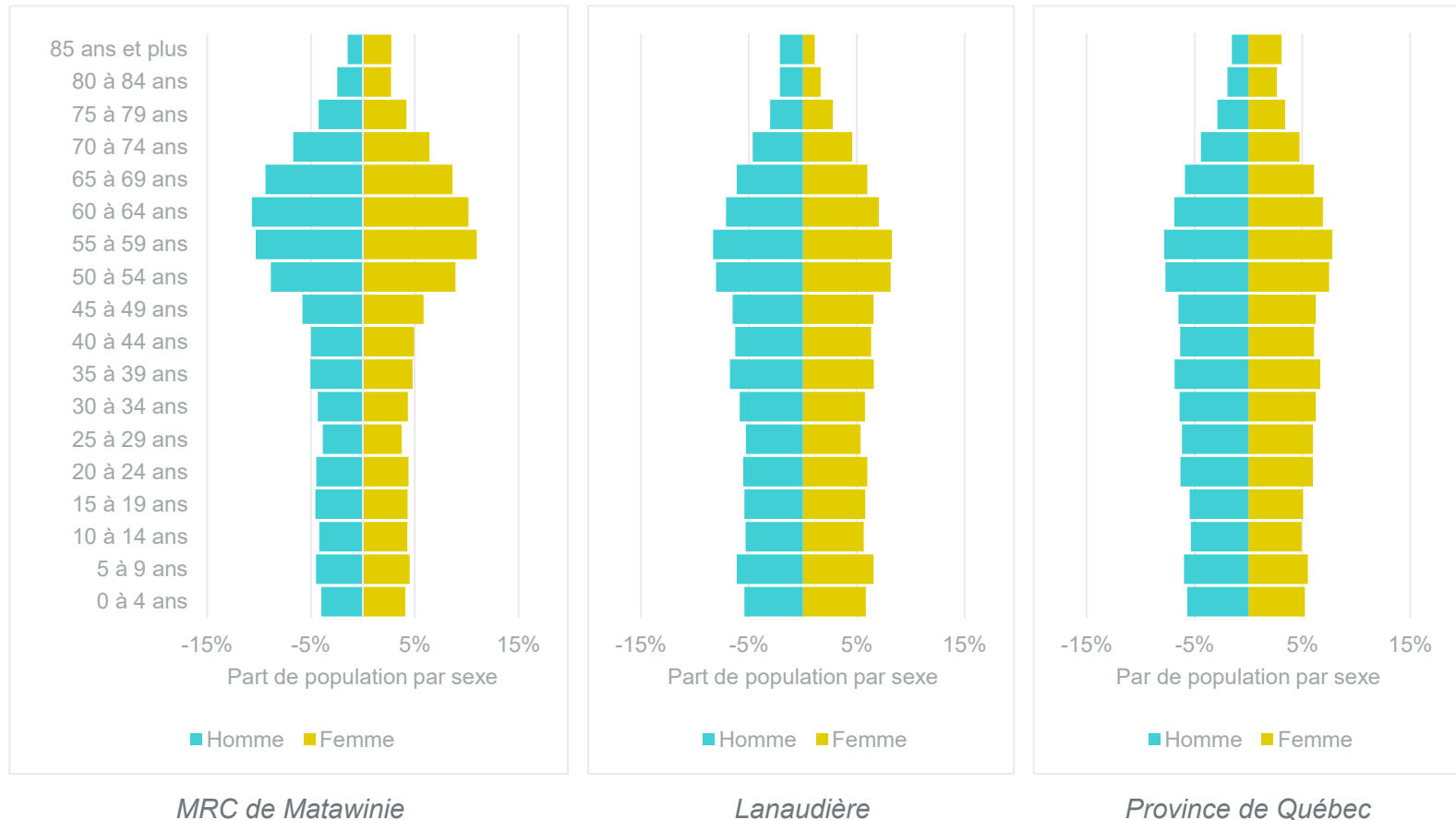


Figure 3.12 : Pyramide d'âge de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

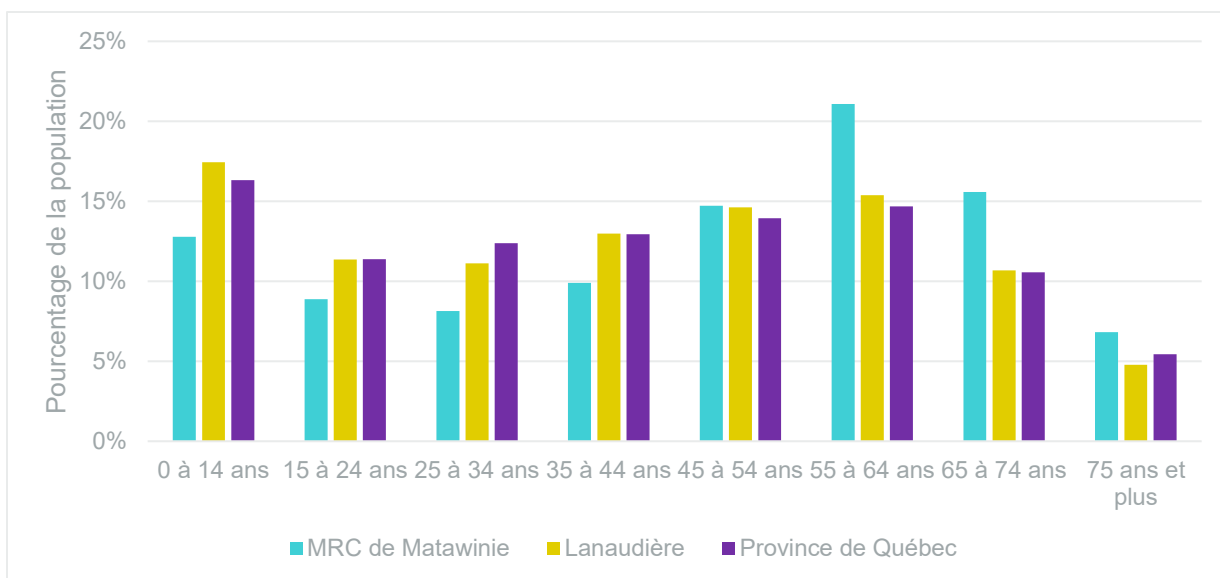


Figure 3.13 : Répartitions des cohortes d'âges de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

La figure 3.13 montre clairement le taux plus élevé (comparativement à Lanaudière et au Québec) de personnes âgées de 55 à 74 ans dans la MRC de Matawinie. Inversement, le taux de personnes âgées de 0 à 44 ans est plus faible que dans Lanaudière ou dans la province. Cette combinaison affecte l'âge médian et moyen de la MRC comme le montre la figure 3.14.

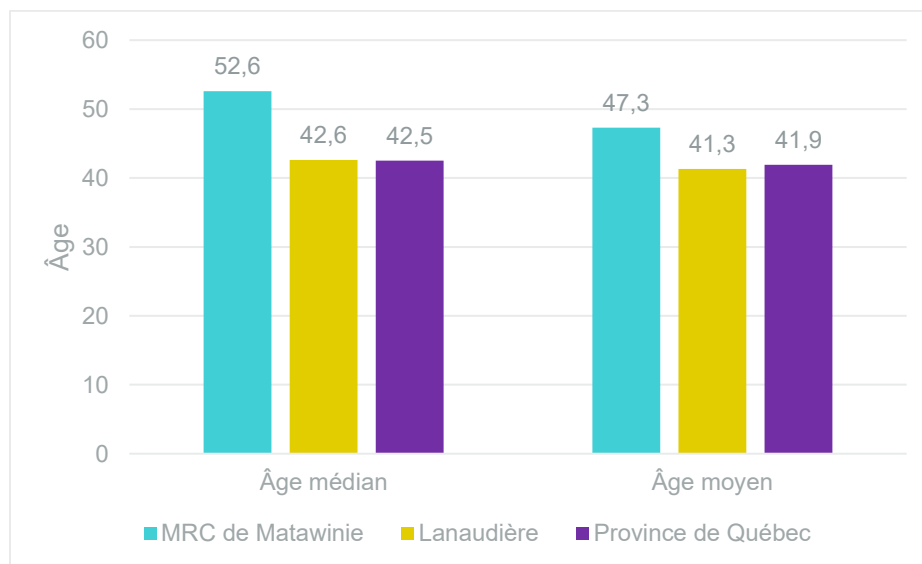


Figure 3.14 : Âge médian et moyen de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Grâce à ses analyses, il est possible de dégager les faits saillants suivants :

- + L'âge médian de la population de la MRC est de 10 ans plus élevé que la région de Lanaudière et la province de Québec;
- + L'âge moyen de la population de la MRC est de 6-7 ans plus élevé que celle des deux autres secteurs;
- + 50 % de la population de la MRC a plus de 52,6 ans et près de 60 % de la population est âgée de plus de 45 ans.

Cette distribution des cohortes d'âges laisse présager une augmentation prochaine de la population retraitée au sein de la MRC.

3.3.2 Évolution et projection démographique

L'évolution démographique des municipalités de la MRC de Matawinie, de la MRC elle-même, de la région de Lanaudière et de la province de Québec est présentée au tableau 3.7.

Tableau 3.7 : Évolution démographique des municipalités de la MRC de Matawinie
Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Municipalité	Population				Variation		
	2001	2006	2011	2016	2001 à 2006	2006 à 2011	2011 à 2016
Saint-Félix-de-Valois	5 465	5 755	6 029	6 305	5,3 %	4,8 %	4,6 %
Saint-Jean-de-Matha	3 602	4 152	4 335	4 450	15,3 %	4,4 %	2,7 %
Sainte-Béatrix	1 608	1 788	1 849	1 955	11,2 %	3,4 %	5,7 %
Saint-Alphonse-Rodriguez	2 691	3 152	3 134	3 162	17,1 %	-0,6 %	0,9 %
Sainte-Marcelline-de-Kildare	1 279	1 423	1 567	1 594	11,3 %	10,1 %	1,7 %
Rawdon	8 648	10 058	10 416	11 057	16,3 %	3,6 %	6,2 %
Chertsey	4 112	5 006	4 836	4 696	21,7 %	-3,4 %	-2,9 %
Entrelacs	798	952	906	928	19,3 %	-4,8 %	2,4 %
Notre-Dame-de-la-Merci	811	1 056	978	905	30,2 %	-7,4 %	-7,5 %
Saint-Donat	3 444	4 297	3 888	4 130	24,8 %	-9,5 %	6,2 %
Saint-Côme	1 923	2 161	2 198	2 193	12,4 %	1,7 %	-0,2 %
Sainte-Émélie-de-l'Énergie	1 500	1 681	1 644	1 567	12,1 %	-2,2 %	-4,7 %
Saint-Damien	1 899	2 178	2 020	2 094	14,7 %	-7,3 %	3,7 %
Saint-Zénon	1 180	1 379	1 250	1 120	16,9 %	-9,4 %	-10,4 %
Saint-Michel-des-Saints	2 414	2 713	2 359	2 436	12,4 %	-13,0 %	3,3 %
Manawan	1 646	1 843	2 073	2 060	12,0 %	12,5 %	-0,6 %
MRC de Matawinie	43 093	49 717	49 516	50 435	15,4 %	-0,4 %	1,9 %
Région de Lanaudière	388 495	429 053	471 748	494 796	10,4 %	10,0 %	4,9 %
Province de Québec	7 237 479	7 546 131	7 903 001	8 164 361	4,3 %	4,7 %	3,3 %

Entre 2001 et 2016, les municipalités de la MRC ont en moyenne suivi les tendances suivantes : une forte augmentation démographique (+15,4 %) entre 2001 et 2006, une faible diminution (- 0,4 %) entre 2006 et 2011 et une faible augmentation entre 2011 et 2016. À l'exception du territoire autochtone de la communauté Atikamew de Manawan, les municipalités plus au sud ont connu des croissances plus soutenues que celles plus au nord.

Ces données démographiques ne permettent cependant pas de connaître l'évolution anticipée des populations du territoire. C'est justement ce que l'ISQ tente d'identifier avec ces projections démographiques. Le tableau 3.8 présente ainsi les projections démographiques de l'ISQ des municipalités de la MRC de Matawinie, de la MRC elle-même, de la région de Lanaudière et de la province de Québec sur l'horizon 2020 à 2041¹².

Tableau 3.8 : Projection démographique des municipalités de la MRC de Matawinie

Source : Institut de la statistique du Québec, 2021 | Traitement : CIMA+, 2021

Municipalité	Population estimée			Variation (de 2020 à 2041)	
	2021	2031	2041	Moyenne	Totale
Saint-Félix-de-Valois	6 962	8 128	8 923	1,3 %	31 %
Saint-Jean-de-Matha	4 666	4 999	5 186	0,6 %	12 %
Sainte-Béatrix	2 250	2 657	2 924	1,4 %	33 %
Saint-Alphonse-Rodriguez	3 321	3 472	3 483	0,3 %	6 %
Sainte-Marcelline-de-Kildare	1 784	2 142	2 468	1,7 %	42 %
Rawdon	12 018	13 948	15 282	1,3 %	30 %
Chertsey	4 980	5 157	5 193	0,2 %	5 %
Entrelacs	969	993	935	-0,1 %	-3 %
Notre-Dame-de-la-Merci	977	924	816	-0,8 %	-16 %
Saint-Donat	4 102	4 032	3 739	-0,4 %	-8 %
Saint-Côme	2 401	2 600	2 692	0,6 %	14 %
Sainte-Émélie-de-l'Énergie	1 727	1 855	1 936	0,6 %	13 %
Saint-Damien	2 229	2 442	2 552	0,7 %	16 %
Saint-Zénon	1 148	1 061	941	-0,9 %	-18 %
Saint-Michel-des-Saints	2 425	2 384	2 287	-0,3 %	-6 %
Manawan	2 222	2 810	3 689	2,6 %	70 %
Autres municipalités de la MRC (<500 en 2016)	104	99	85	-0,9 %	-18 %
MRC de Matawinie	54 285	59 703	63 131	0,8 %	18 %
Région de Lanaudière	530 364	579 996	613 457	0,8 %	17 %
Province de Québec	8 588 701	9 162 536	9 485 356	0,5 %	11 %

¹² Notez que cette projection ne prend pas en compte la pandémie de la COVID-19 et ces conséquences possibles (Bulletin sociodémographique, Vol. 5, No.5, juin 2021, ISQ).

En moyenne, une croissance démographique annuelle pour les municipalités de la MRC de l'ordre de 0,8 % est prévue, tout comme pour la région de Lanaudière. Il s'agit de perspectives supérieures à celles de la province de Québec (0,5 %). À terme, en 2041, il est estimé que les populations auront augmenté de 18 %, de 17 % et de 11 % respectivement. Les projections amènent certains autres points intéressants : certaines municipalités vont croître tandis que d'autres non.

De plus, en raison du vieillissement de la population observé actuellement, il est estimé que la croissance démographique sera soutenue par l'apport migratoire régional. Comme présenté à la section 3.1.1, les tendances soulevées par l'analyse des données de l'ISQ laissent présager, à priori, un vieillissement de la population. Toutefois, la dynamique actuelle liée à la pandémie mondiale de COVID-19 devrait remettre en question la relation associée aux déplacements domicile-travail pour une part non négligeable de la population, en raison d'une nouvelle dynamique de télétravail en voie d'instauration dans les pays industrialisés. Il est donc possible que la MRC attire, dans les prochaines années et décennies, une population plus jeune, œuvrant dans le secteur tertiaire de l'économie, ainsi que des familles.

3.3.3 Taux d'activité, de chômage et d'emploi

Les taux d'activité, de chômage et d'emploi de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec sont présentés à la figure 3.15.

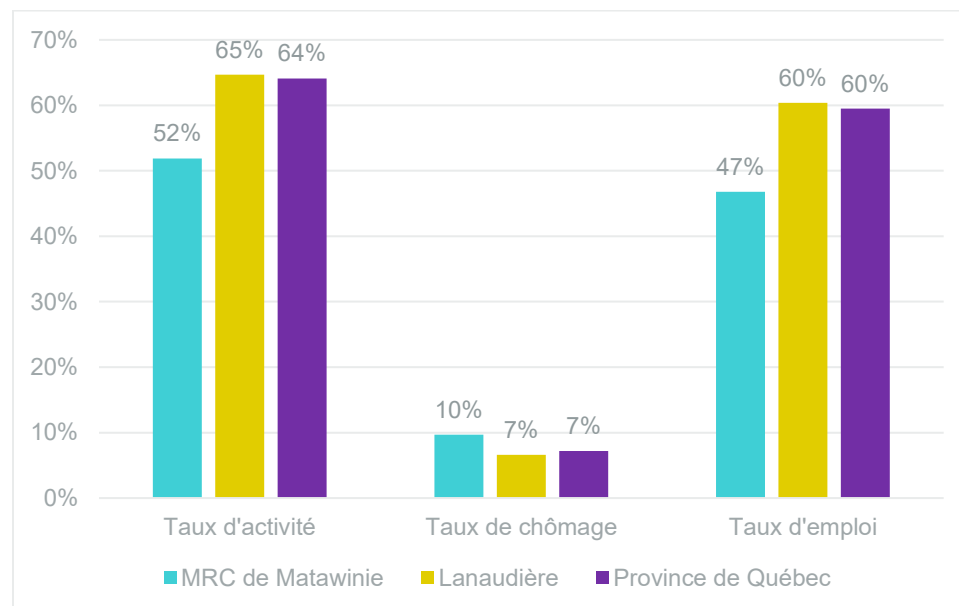


Figure 3.15 : Taux d'activité, de chômage et d'emploi de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Les taux d'activité et d'emploi de la MRC de Matawinie sont plus faibles que ceux de Lanaudière ou du Québec. L'écart est respectivement de 7 % et 8 % pour le taux d'activité et de 13 % pour le taux d'emploi. L'écart reste cependant plus faible pour le taux de chômage (3 %). C'est donc probablement la forte proportion de personnes relativement plus âgées de la MRC qui influence les taux d'activité et d'emploi. Il y aurait ainsi proportionnellement plus de personnes âgées et retraitées dans la MRC que dans Lanaudière ou qu'au Québec.

3.3.4 Scolarité

Le taux de diplomation (selon le plus haut niveau de diplôme obtenu) de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec est présenté à la figure 3.16.

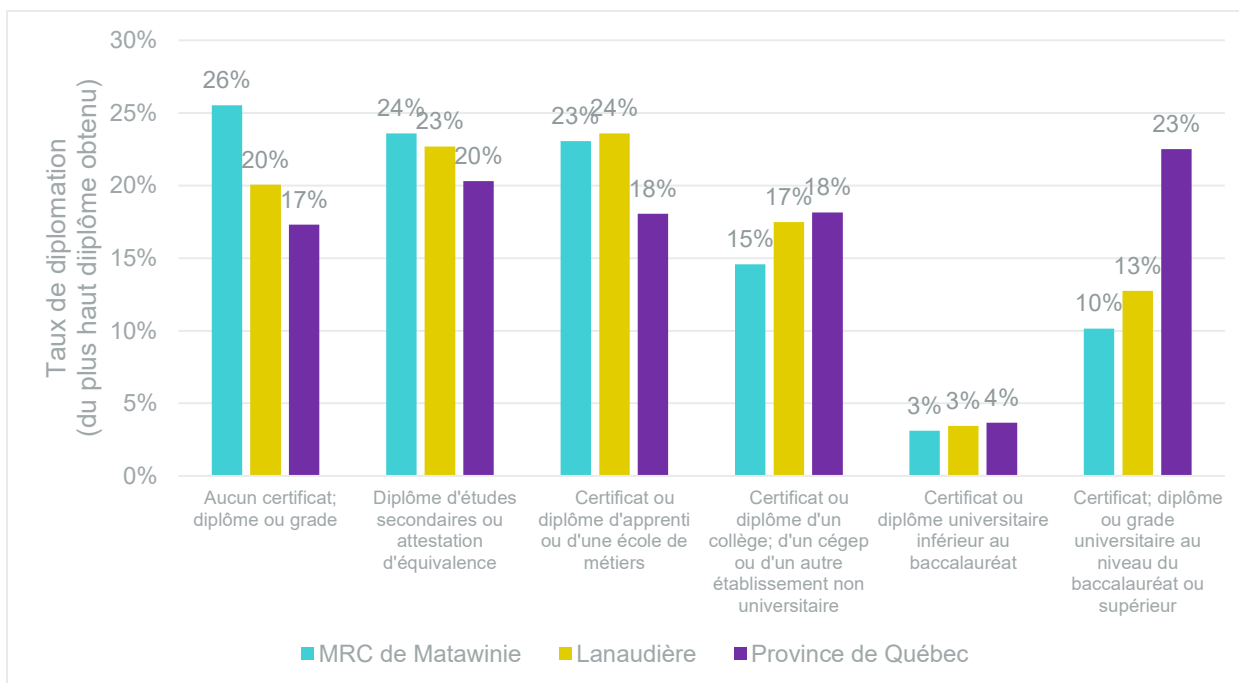


Figure 3.16 : Niveau de scolarité des résidents de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Le taux de personnes sans diplôme est plus élevé dans la MRC de Matawinie que dans la région de Lanaudière ou la province de Québec. Quant aux personnes avec diplôme(s), la MRC présente des taux semblables à la région de Lanaudière ($\pm 3\%$ d'écart absolu). Il y a donc dans la MRC et dans Lanaudière plus de diplomation d'étude secondaire (ou équivalent), de diplomation d'apprenti ou d'école de métiers qu'au Québec en moyenne. À l'inverse, le taux de diplomation des études supérieures (collège, cégep, université, etc.) est plus faible dans la MRC et dans Lanaudière qu'au Québec en moyenne.

3.3.5 Revenu des ménages

La répartition des revenus des ménages de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec est présentée à la figure 3.17. De manière générale, il est possible de voir que 68 % des ménages de la MRC cumulent moins de 60 000 \$ par année, contrairement à 58 % des ménages de Lanaudière et 45 % de ceux du Québec.

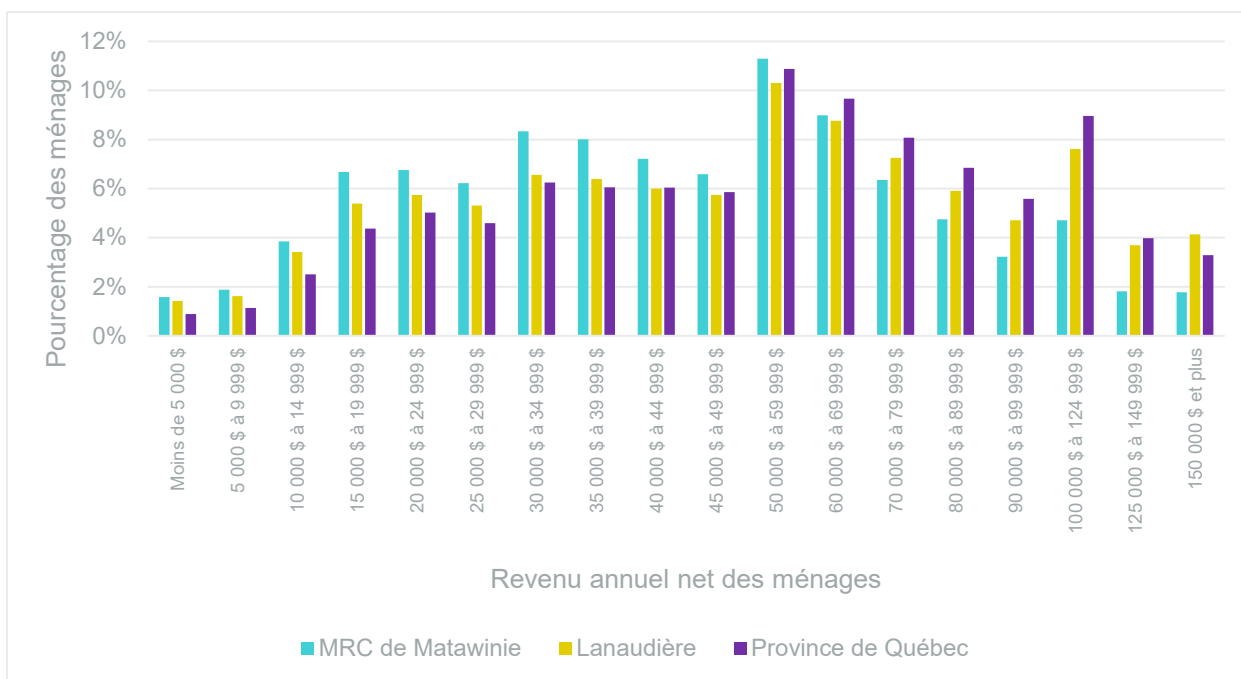


Figure 3.17 : Répartitions des fourchettes de revenu des ménages de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec
Source : Statistique Canada, 2015 | Traitement : CIMA+, 2021

L'écart des revenus de ménage est aussi visible dans les revenus médians et moyens des trois secteurs comme le montre la figure 3.18

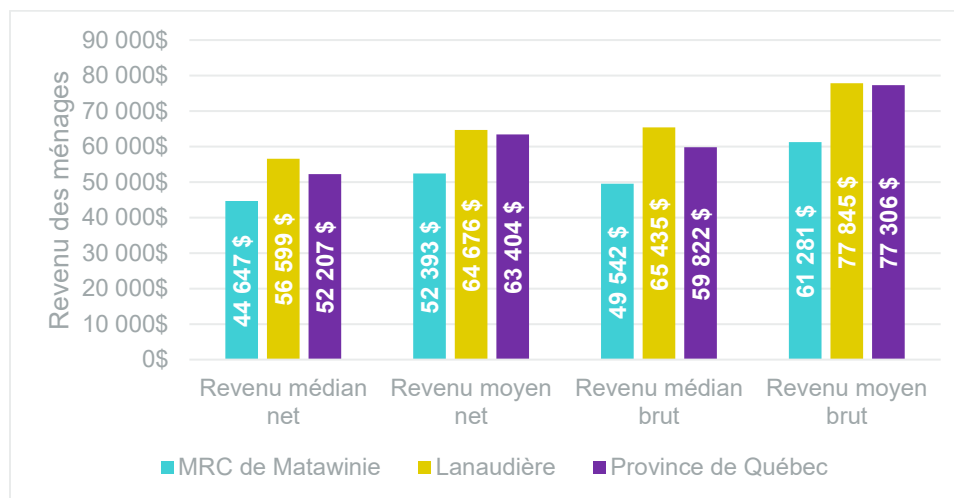


Figure 3.18 : Revenus médian et moyen avant et après impôt des ménages de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec
Source : Statistique Canada, 2015

Les revenus médian et moyen de la MRC de Matawinie sont plus faibles que ceux de Lanaudière et du Québec. À 44 647 \$ par année, le revenu médian des ménages de la MRC est 27 % plus faible que celui de Lanaudière et 17 % plus faible que celui du Québec.

3.3.6 Synthèse

Le tableau 3.9 identifie les faits saillants du profil socioéconomique et démographique de la MRC de Matawinie.

Tableau 3.9 : Synthèse du profil socioéconomique et démographique de la MRC de Matawinie

Faits saillants	
	L'âge médian de la MRC est de 52,6 ans et l'âge moyen est de 47,3 ans (respectivement 10 ans et 6-7 ans plus élevé que la région de Lanaudière et la province de Québec). 60 % de la population de la MRC de Matawinie ont plus de 45 ans.
	Entre 2011 et 2016, la MRC a vu une croissance démographique de 1,9 %. La projection de croissance démographique de la MRC est plus élevée pour les prochaines années et décennies, soit 0,8 % par année jusqu'en 2041.
	Le taux d'activité de la MRC de Matawinie est de 52 % et le taux d'emploi est de 47 % (respectivement de 7 à 8 % et 13% plus faible que celui de Lanaudière ou du Québec). L'âge de la population est probablement un facteur expliquant le fort écart des taux d'activité et d'emploi.
	Le taux de personnes sans diplôme est de 26 % dans la MRC de Matawinie (plus élevé que dans la région de Lanaudière ou la province de Québec). Pour les autres catégories de diplomation, la MRC présente des taux semblables à la région de Lanaudière.
	68 % des ménages de la MRC cumulent annuellement moins de 60 000 \$ contrairement à 58 % des ménages de Lanaudière et 45 % de ceux du Québec. Le revenu net des ménages de la MRC est de 44 647 \$ par année (soit 27 % plus faible que celui de Lanaudière et 17 % plus faible que celui du Québec).

3.4 Portrait de la mobilité

Aucune enquête origine-destination (O-D) n'est spécifiquement réalisée dans la MRC de Matawinie ou dans une région l'englobant. Le portrait de la mobilité repose donc sur les données du recensement canadien de 2016. Deux jeux de données ont été utilisés pour l'analyse de la mobilité : les données du recensement court des résidents d'un secteur et celles du recensement long selon la géographie des déplacements domicile-travail.

3.4.1 Portrait général

Les données du recensement court de Statistique Canada permettent de facilement dresser un portrait des résidents d'une région. Ainsi, comme dans l'analyse du profil socio-économique et démographique (section 3.3), les données de la MRC de Matawinie sont comparées à celles de la région de Lanaudière et de la province de Québec. Ces données permettent d'estimer et de comparer les parts modales et le temps de trajet des déplacements domicile-travail des résidents de la MRC (voir la figure 3.19 et figure 3.20 respectivement).

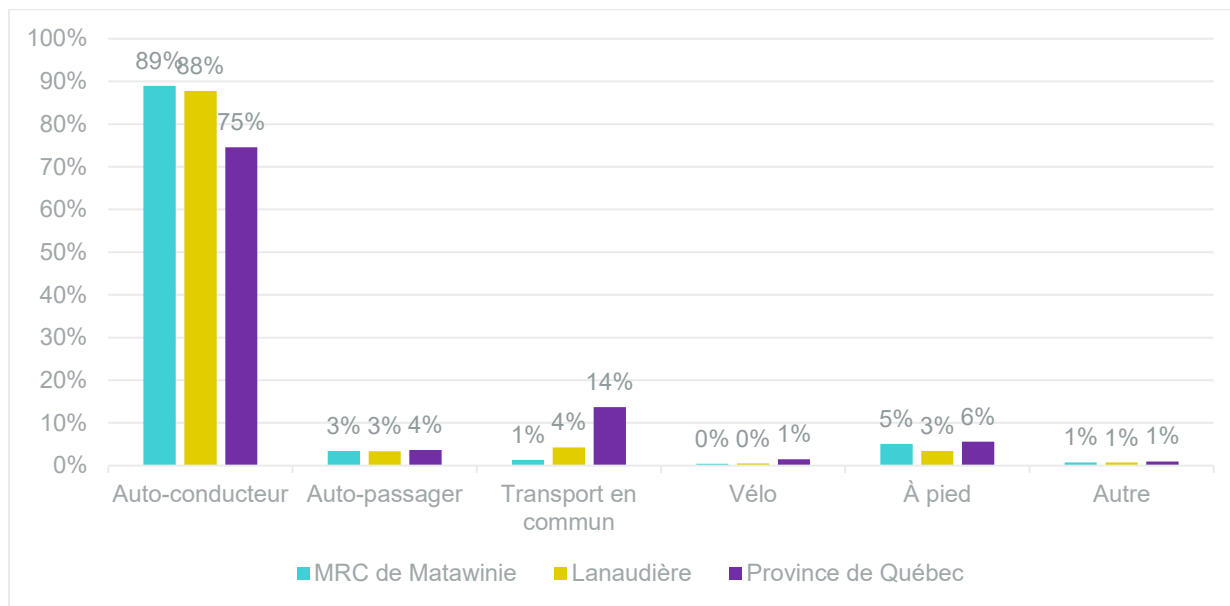


Figure 3.19 : Parts modales des déplacements domicile-travail de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec
Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

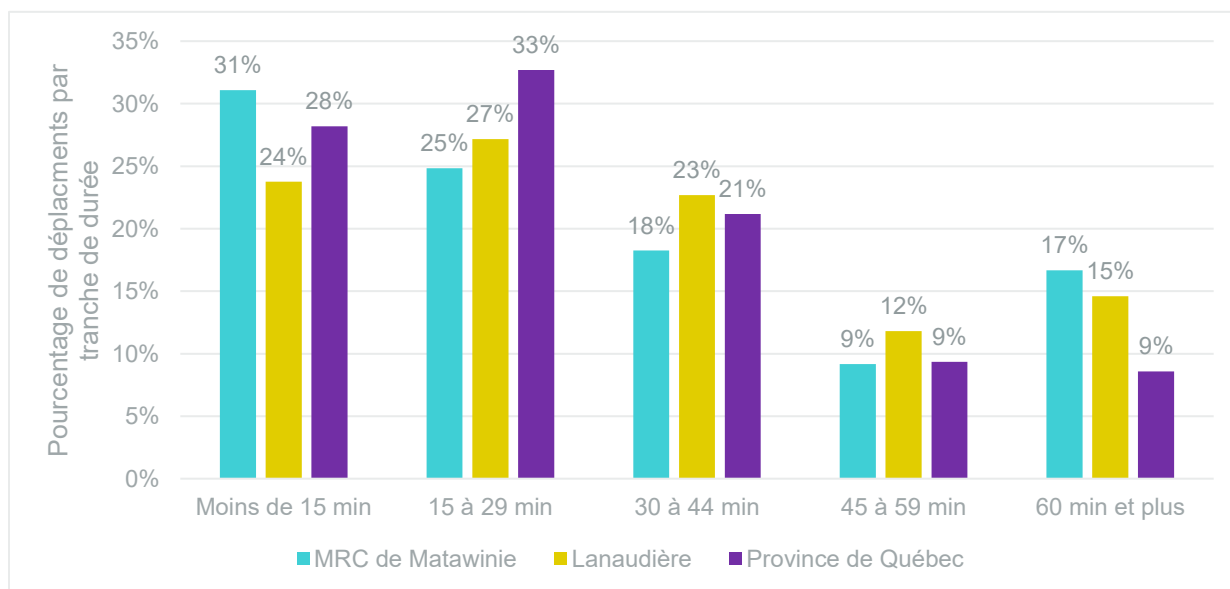


Figure 3.20 : Pourcentage de déplacement par tranche de durée des déplacements domicile-travail de la MRC de Matawinie, de la région de Lanaudière et de la province de Québec
Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Comme dans la région de Lanaudière et la province de Québec, les déplacements domicile-travail de la MRC de Matawinie se font majoritairement en voiture : près de 90 % des déplacements sont en mode auto-conducteur. Étonnement, les déplacements à pied sont le deuxième plus important mode de déplacement pour se rendre au travail. C'est donc probablement 5 % des travailleurs de la MRC qui ont un domicile et un emploi au sein du même périmètre urbain ou qui travaillent à proximité de leur domicile.

En ce sens, la MRC de Matawinie présente des pourcentages plus élevés que la région de Lanaudière ou la province de Québec pour :

- + Le nombre de personnes (31 %) travaillant à moins de 15 minutes de leur domicile, soit majoritairement les personnes habitant et travaillant dans la même municipalité;
- + Le nombre de personnes (17 %) travaillant à plus de 60 minutes de leur domicile, soit ceux travaillant probablement à l'extérieur de la MRC de Matawinie.

3.4.2 Analyse géographique des déplacements domicile-travail

Statistique Canada collecte aussi au travers de son recensement long (échantillonnage à 25 % de la population)¹³ des données géographiques des déplacements entre la résidence et le lieu de travail en pointe du matin selon les subdivisions de recensement. Ces données, extraites et fournies par la MRC de Matawinie, permettent d'analyser avec plus de précision la mobilité des résidents et utilisateurs de la MRC en 2016. Deux analyses peuvent être réalisées avec ces données :

- + Une analyse plus fine des parts modales selon les subdivisions de recensement;
- + Une analyse des origines et destinations des déplacements domicile-travail.

Analyse des parts modales selon les subdivisions de recensement

L'analyse des parts modales par subdivisions de recensement permet d'apprécier les écarts entre les différentes municipalités de la MRC. La figure 3.21 montre ainsi les parts modales des déplacements domicile-travail des municipalités de la MRC. Notez que l'échelle de la figure a été modifiée afin de mieux apprécier les écarts des parts modales « auto » des autres modes.

¹³ Les données de déplacements domicile-travail proviennent du recensement long (2016) de Statistique Canada dont l'échantillonnage représente 25 % de la population. Le nombre de déplacements est donc arrondi (par Statistique Canada) afin de refléter cet échantillonnage : aucune paire OD de moins de 20 déplacements n'est comptabilisée et les valeurs sont arrondies au multiple de 5 le plus proche. Les données ne prennent en compte que la pointe matinale (PPAM).

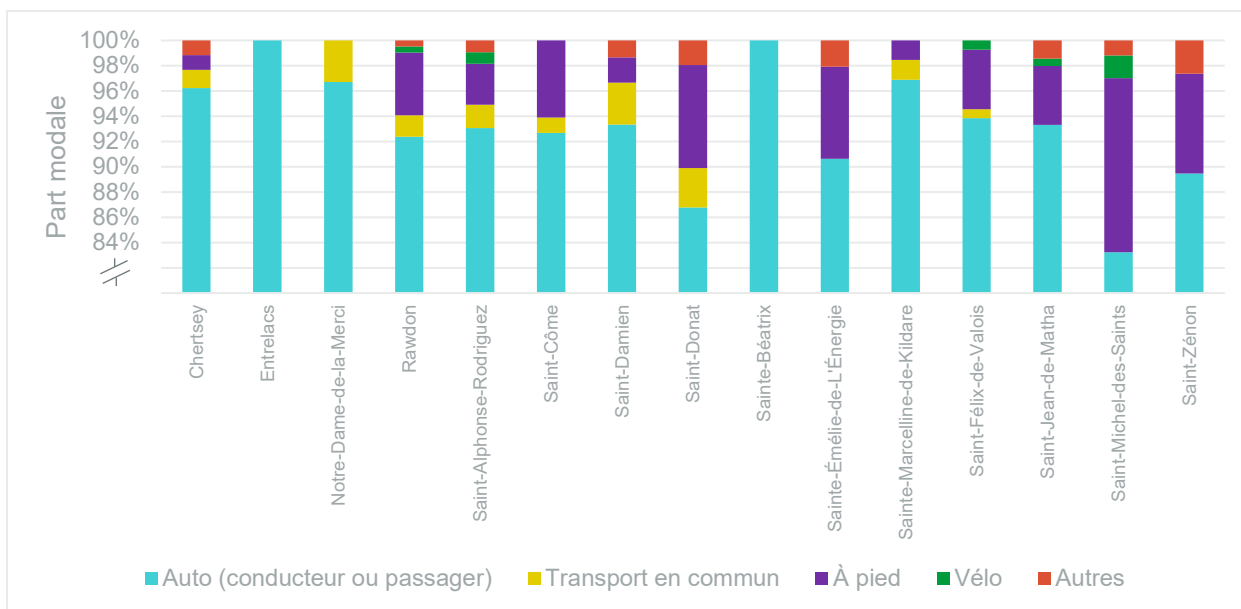


Figure 3.21 : Parts modales des déplacements domicile-travail des municipalités de la MRC de Matawinie (PPAM)

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Comme précédemment, l'automobile reste le mode de prédilection pour les déplacements. En combinant les déplacements auto-conducteur et auto-passager, la part modale de l'auto oscille entre 84 % et 100 %, selon les municipalités. La marche reste, dans la plupart des municipalités, le deuxième mode en importance. Sa part modale oscille entre 0 % et 14 %. Huit des quinze municipalités présentent des parts supérieures ou égales à 5 %. Le troisième mode en importance est le transport en commun. Sa part reste cependant inférieure à 3 %.

Le vélo n'est présent en tant que mode de déplacement recensé que dans certaines municipalités : Rawdon, Saint-Alphonse-Rodriguez, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Jean-de-Matha et Saint-Michel-des-Saints. Ces dernières possèdent toutes des réseaux cyclables. Étonnement, Saint-Donat, qui possède aussi un tracé cyclable (mais sans infrastructure dédiée), ne présente aucun¹⁴ déplacement à vélo recensé.

Analyse des origines et destinations des déplacements domicile-travail.

Les données du recensement long permettent une analyse plus fine des paires O-D des déplacements domicile-travail, car ces dernières identifient les secteurs d'origine et de destination (des municipalités dans le cas présent) des déplacements domicile-travail. Ainsi, l'analyse suivante se concentre sur les O-D générales et sur la génération et l'attraction de déplacement de chacune des municipalités. L'analyse se base sur la matrice O-D extraite à l'aide de ces données. Cette dernière est présentée à l'annexe D.

¹⁴ Significativement observable selon les données échantillonnées (25 %) et recueillies par Statistique Canada (2016).

L'analyse géographique des déplacements domicile-travail permet tout d'abord de catégoriser les déplacements selon leur O-D générale, selon quatre catégories :

- + Les déplacements intramunicipaux, se faisant au sein d'une même municipalité de la MRC de Matawinie;
- + Les déplacements intermunicipaux, se faisant entre deux municipalités, au sein de la MRC de Matawinie;
- + Les déplacements à destination de la MRC de Matawinie et ayant comme origine une municipalité externe à la MRC;
- + Les déplacements à l'origine de la MRC de Matawinie et ayant comme origine une autre municipalité de la MRC.

La figure 3.22 présente donc la répartition des déplacements domicile-travail selon les quatre catégories présentées ci-dessus.

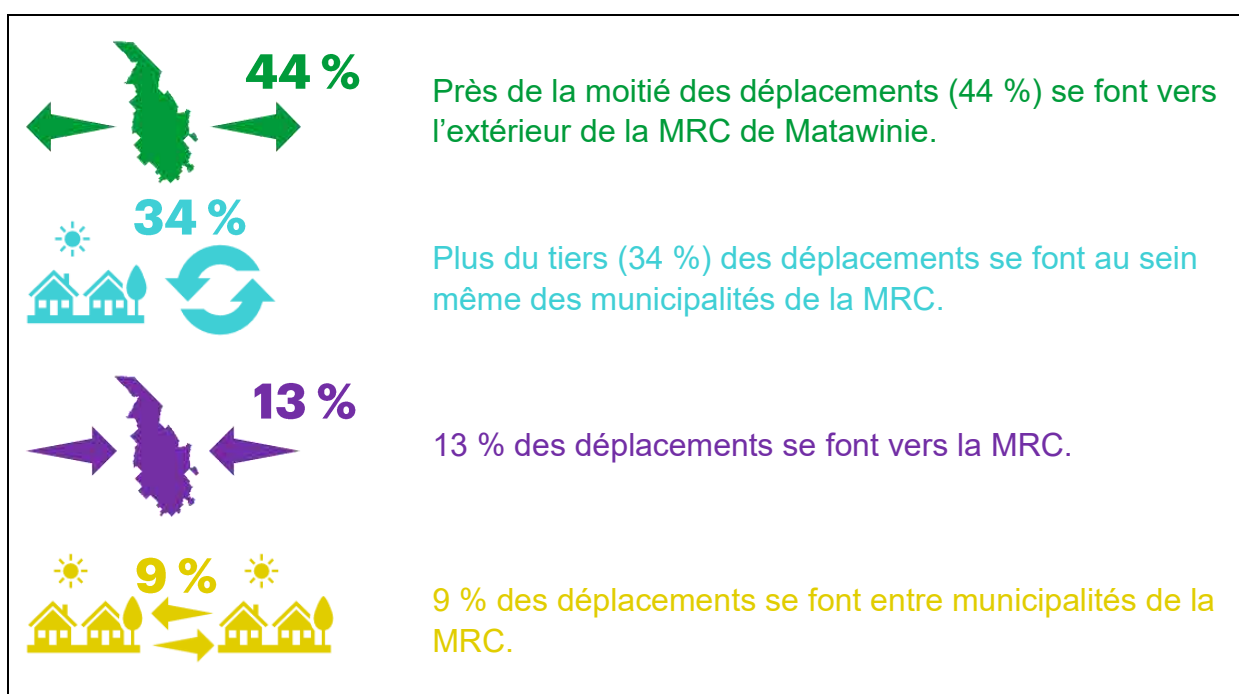


Figure 3.22 : Répartition des déplacements domicile-travail liés à MRC de Matawinie selon leur type de paire O-D (PPAM)

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Il est ensuite possible d'évaluer plus spécifiquement les déplacements domicile-travail par municipalité (voir la figure 3.23) :

- + Les déplacements produits, soit à l'origine (depuis) une des municipalités de la MRC;
- + Les déplacements attirés, soit à destination (vers) une des municipalités de la MRC;
- + Les déplacements intramunicipaux, soit à l'intérieur d'une même municipalité de la MRC.

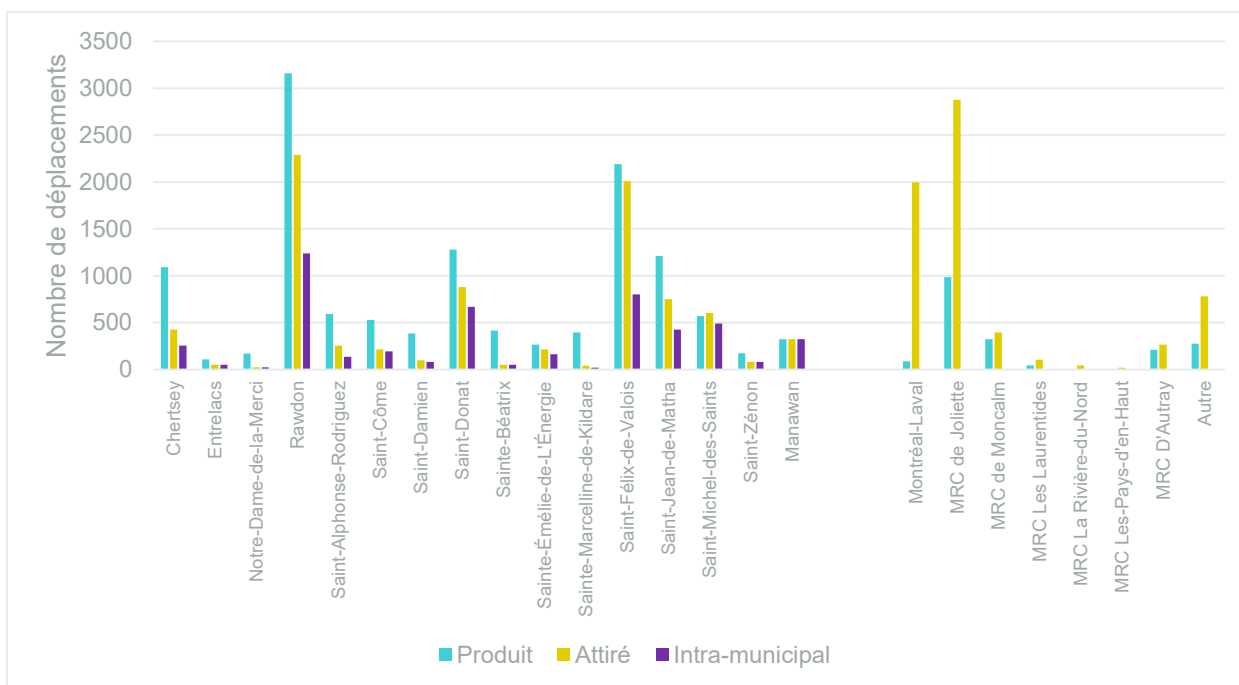


Figure 3.23 : Nombre de déplacements domicile-travail liés à MRC de Matawinie produits et attirés par secteur géographique (PPAM)

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Ce graphique permet de noter les faits saillants suivants concernant les déplacements domicile-travail :

- + Au sein de la MRC, les quatre municipalités qui produisent et attirent le plus de déplacements sont les mêmes soit : Rawdon, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Donat et Saint-Jean-de-Matha;
- + Au sein de la MRC, les municipalités qui génèrent le plus de déplacements internes sont Rawdon, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints;
- + À l'extérieur de la MRC, ce sont la MRC de Joliette et la région de Montréal-Laval qui attirent le plus de déplacements.

Il faut noter que la part relativement importante du secteur « autre » est due aux régions de Mascouche et Terrebonne augmentant ainsi l'attrait de la région métropolitaine de Montréal (RMM).

Afin de mieux comparer l'importance des différentes régions externes, le nombre de déplacements domicile-travail de ces dernières est ramené en part relative du nombre total de déplacements externes (produits et attirés), comme illustré à la figure 3.24.

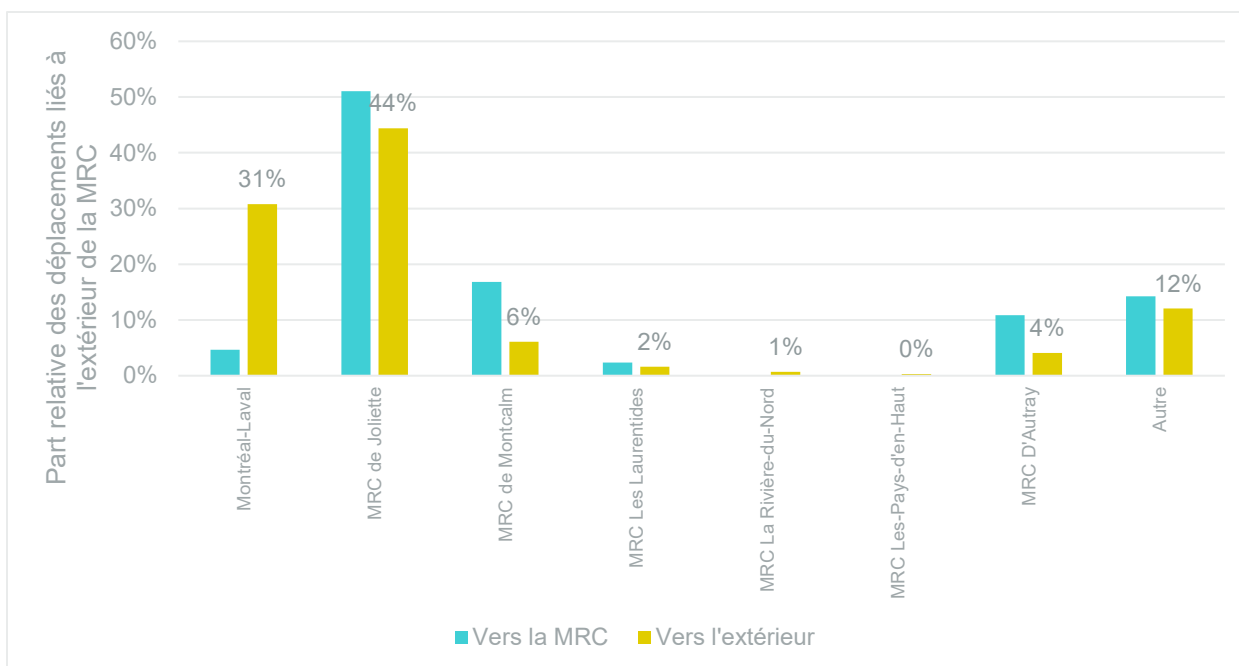


Figure 3.24 : Parts relatives des déplacements domicile-travail liés à la MRC de Matawinie produits et attirés par les régions externes à la MRC (PPAM)
Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Encore une fois, la MRC de Joliette et la région de Montréal-Laval restent les deux plus importantes régions externes en termes de déplacements domicile-travail. Cependant, l'analyse de part relative permet de noter les faits saillants suivants :

- + La MRC de Joliette produit le plus de déplacements vers la MRC de Matawinie (51 %), suivi de la MRC de Montcalm (17 %), de la région « autre » (14 %) et de la MRC D'Autray (11 %);
- + La MRC de Joliette attire également le plus de déplacements en provenance de la MRC de Matawinie (44 %), suivi de la région Montréal-Laval (31 %), de la région « autre » (12 %), puis de la MRC de Montcalm (6 %);
- + Il y a six fois moins de déplacements produits (à destination de la MRC) qu'attirés (en provenance de la MRC) pour la région de Montréal-Laval.

En combinant les constats des parts relatives et du nombre de déplacements produits et attirés liés au motif domicile-travail, il est possible de voir l'effet pendulaire des déplacements en lien avec l'extérieur de la MRC. En effet, un grand nombre de personnes sortent de la MRC en pointe du matin pour aller au travail et font vraisemblablement le trajet inverse en pointe de l'après-midi pour revenir à leur domicile. Ces patrons de déplacements s'expliquent par la distribution géographique des pôles d'activités en majorité situés dans la région métropolitaine de Montréal (ou régionalement dans la MRC de Joliette).

L'exercice peut être répété pour les municipalités de la MRC en ajoutant à l'analyse les déplacements domicile-travail intramunicipaux (soit au sein d'une même municipalité). Ainsi, les déplacements de ces dernières (produits et attirés) sont ramenés en parts des déplacements (produits, attirés ou intramunicipaux) liés aux municipalités de la MRC de Matawinie, comme le présente la figure 3.25.

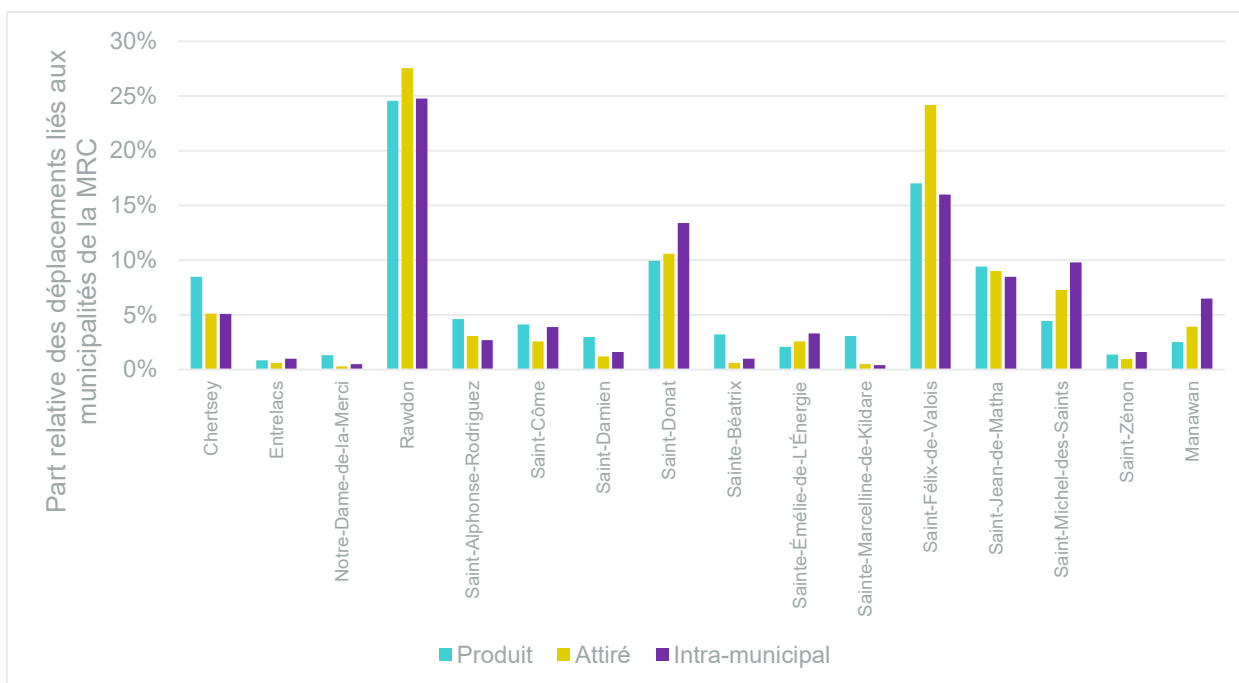


Figure 3.25 : Parts relatives des déplacements domicile-travail produits et attirés par les municipalités de la MRC de Matawinie (PPAM)

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Ramener les déplacements en part relative permet d'apprécier les contributions de chacune des municipalités, notamment :

- + Les municipalités importantes en termes de déplacements produits et attirés en lien avec le motif domicile-travail sont Rawdon (25 % à 28 %), Saint-Félix-de-Valois (16 % à 24 %), Saint-Donat (10 % à 13 %), Saint-Jean-de-Matha (8 % à 9 %) et Chertsey (5 % à 8 %);
- + La municipalité de Saint-Michel-des-Saints attire un bon nombre de déplacements (7 %) et présente un nombre important de déplacements intramunicipaux (10 %);
- + Le territoire de la communauté Atikamekw de Manawan présente une part non négligeable des déplacements intramunicipaux (6 %). Il faut cependant noter que ce territoire est particulier puisque la totalité de ces déplacements y est interne. Son éloignement et l'absence d'autres municipalités limitrophes expliquent cette particularité.

La figure 3.26 permet d'apprécier les parts des déplacements domicile-travail produits, attirés et intramunicipaux de chacune des municipalités.

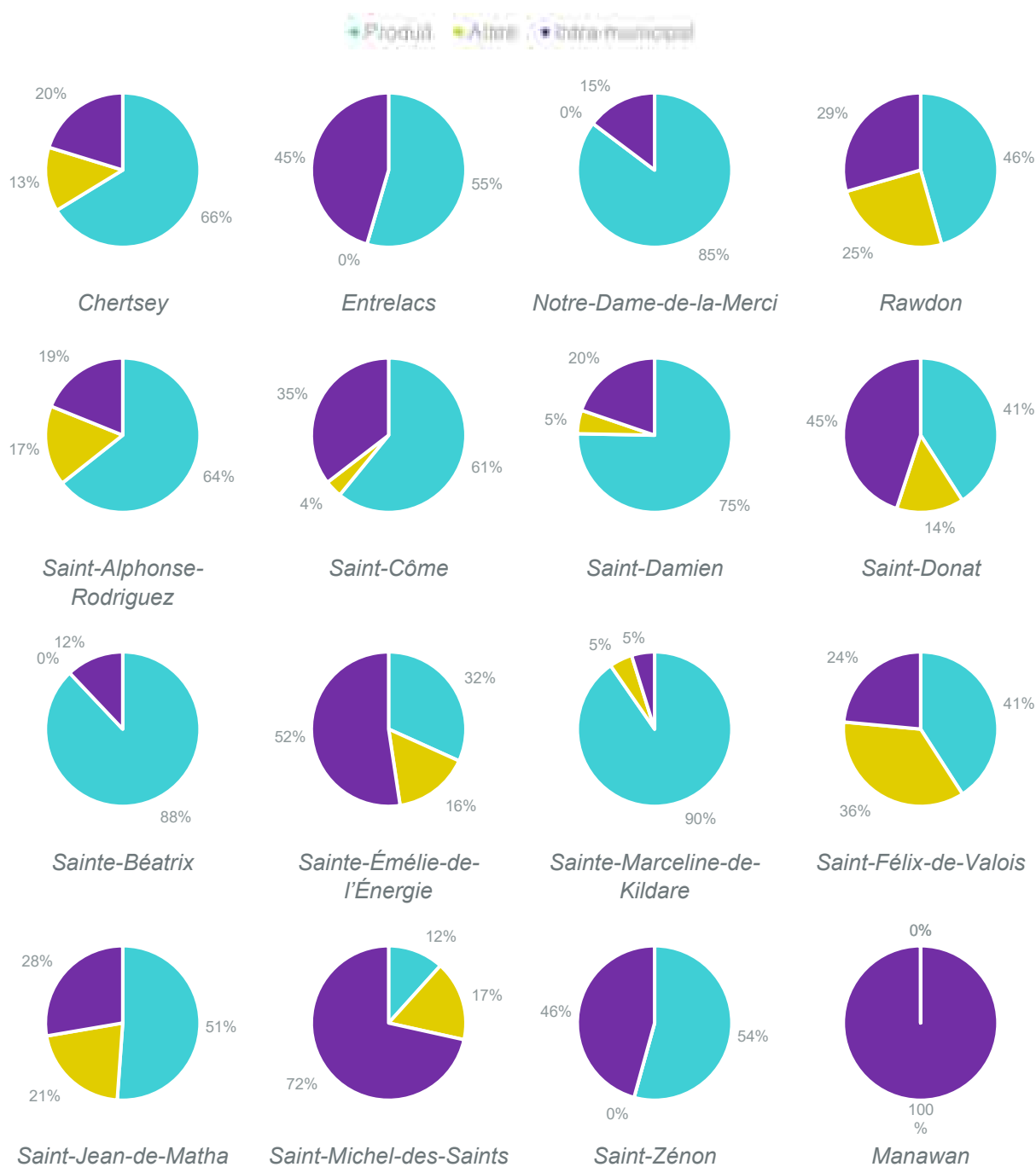


Figure 3.26 : Parts des déplacements domicile-travail produits, attirés et intramunicipaux des municipalités de la MRC de Matawinie (PPAM)

Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

Ces figures permettent de voir la grande variabilité des parts de déplacements domicile-travail produits, attirés et intramunicipaux.

Il est aussi possible de séparer les déplacements par municipalité en fonction de leur lien avec les autres municipalités de la MRC ou avec l'extérieur de la MRC de Matawinie (type de paire OD), comme le montre la figure 3.27. Les faits saillants sont les suivants :

- + La faible part des échanges intermunicipaux dans les déplacements produits et attirés des différentes municipalités;
- + La majorité des déplacements sont en lien soit avec l'extérieur de la MRC de Matawinie (hors MRC), soit avec la municipalité d'origine-destination elle-même (intramunicipal).

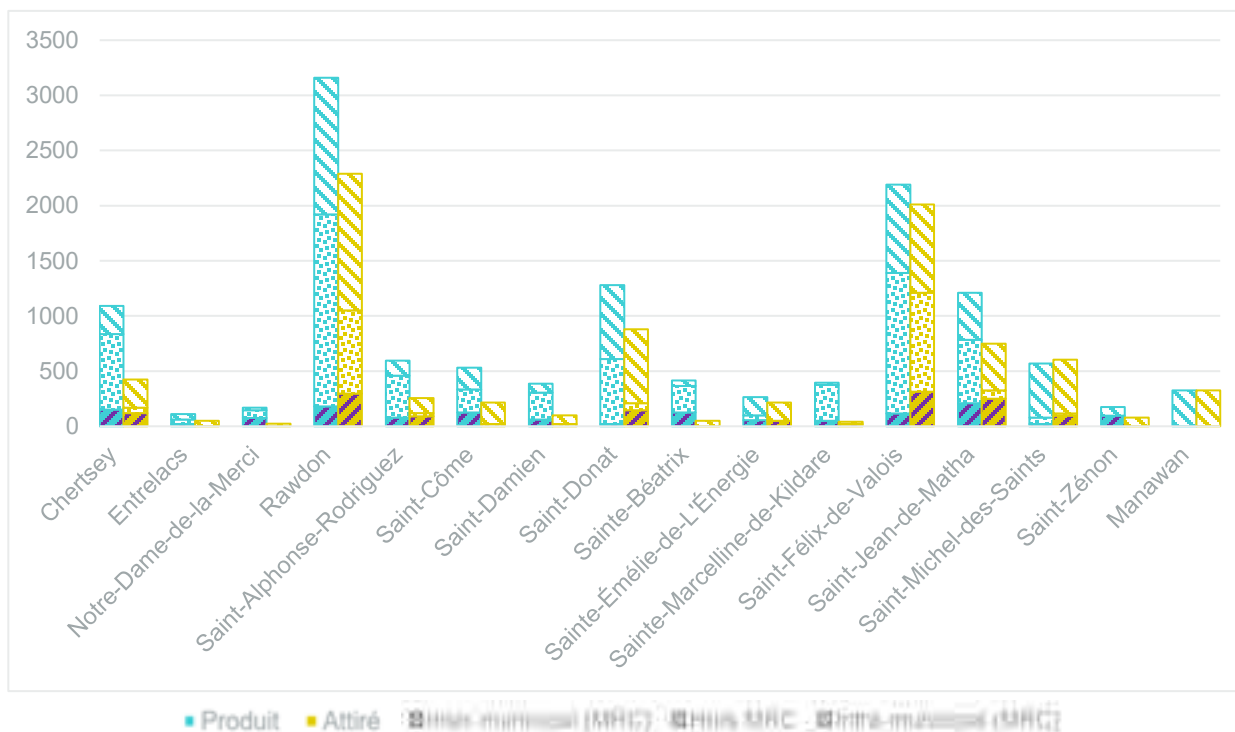


Figure 3.27 : Nombre de déplacements domicile-travail liés à MRC de Matawinie produits et attirés par secteur géographique et par type de paire OD (PPAM)
Source : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+, 2021

3.4.3 Synthèse

Le tableau 3.10 identifie les faits saillants du portrait de la mobilité de la MRC de Matawinie.

Tableau 3.10 : Synthèse du portrait de la MRC de Matawinie

Faits saillants	
	Près de 90 % des déplacements domicile-travail de la MRC de Matawinie se font en voiture. La part modale de l'auto oscille entre 84 % et 100 % selon les municipalités.
	Les déplacements à pied sont le deuxième plus important mode de déplacement pour se rendre au travail avec 5 %. Sa part modale oscille entre 0 % et 14 % selon les municipalités.
	56 % des résidents de la MRC travaillent à moins de 30 minutes de leur domicile et 83 % travaillent à moins d'une heure.
	L'analyse des données origines et destinations des déplacements domicile-travail indique que : - Près de la moitié des déplacements (44 %) se font vers l'extérieur de la MRC de Matawinie, principalement vers la MRC de Joliette et la région de Montréal-Laval; - Plus du tiers (34 %) des déplacements se font au sein même des municipalités de la MRC. Les municipalités qui possèdent le plus de déplacements internes sont Rawdon, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints; - 13 % des déplacements se font vers la MRC (13 %), principalement en provenance de la MRC de Joliette et de la MRC de Montcalm; - 9 % des déplacements se font entre les municipalités de la MRC. Les quatre municipalités qui produisent et attirent le plus de déplacements sont les mêmes soit : Rawdon, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Donat et Saint-Jean-de-Matha.

3.5 Projets de développement

Outre les projets de développement et de réaménagement prévus au SADR, quelques projets pouvant affecter le développement d'un réseau cyclable ont été identifiés lors de l'atelier de consultation avec les partenaires municipaux (voir le chapitre 4) :

- + Le projet de la route 3;
- + La réfection du chemin de l'Église à Chertsey;
- + Le sentier en bordure de la rivière Noire à Sainte-Émélie-de-l'Énergie;
- + Le réaménagement de la rue Principale à Saint-Félix-de-Valois;
- + L'aménagement du sentier du Canard Blanc (sentier multifonctionnel) dans le parc régional de la forêt Ouareau;

- + L'aménagement d'un parc multifonctionnel à Chertsey;
- + L'aménagement d'un sentier de vélo de montagne à l'Abbaye de Val Notre-Dame;
- + L'ouverture sur le rang 4 entre la R-131 et Saint-Damien (en collaboration avec Loisir et Sport Lanaudière).

Dans leur *Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032* et lors de la rencontre avec Loisir et Sport Lanaudière, d'autres projets ont été mentionnés :

- + Les cinq grands chantiers et ses 15 projets priorisés (surtout ceux touchant les Montagnes et le Piedmont);
- + Un ancien projet de connexion entre Saint-Jean-de-Matha et Saint-Félix-de-Valois;
- + Un projet de connexion entre Saint-Félix-de-Valois et Joliette;
- + Un développement dans le corridor de la vallée de la rivière Noire sur un parcours de ski nordique et des chemins forestiers;
- + Un développement de boucles cyclotouristiques aller-retour à Saint-Côme;
- + Une(des) connexion(s) au sentier national ou au corridor transcanadien.

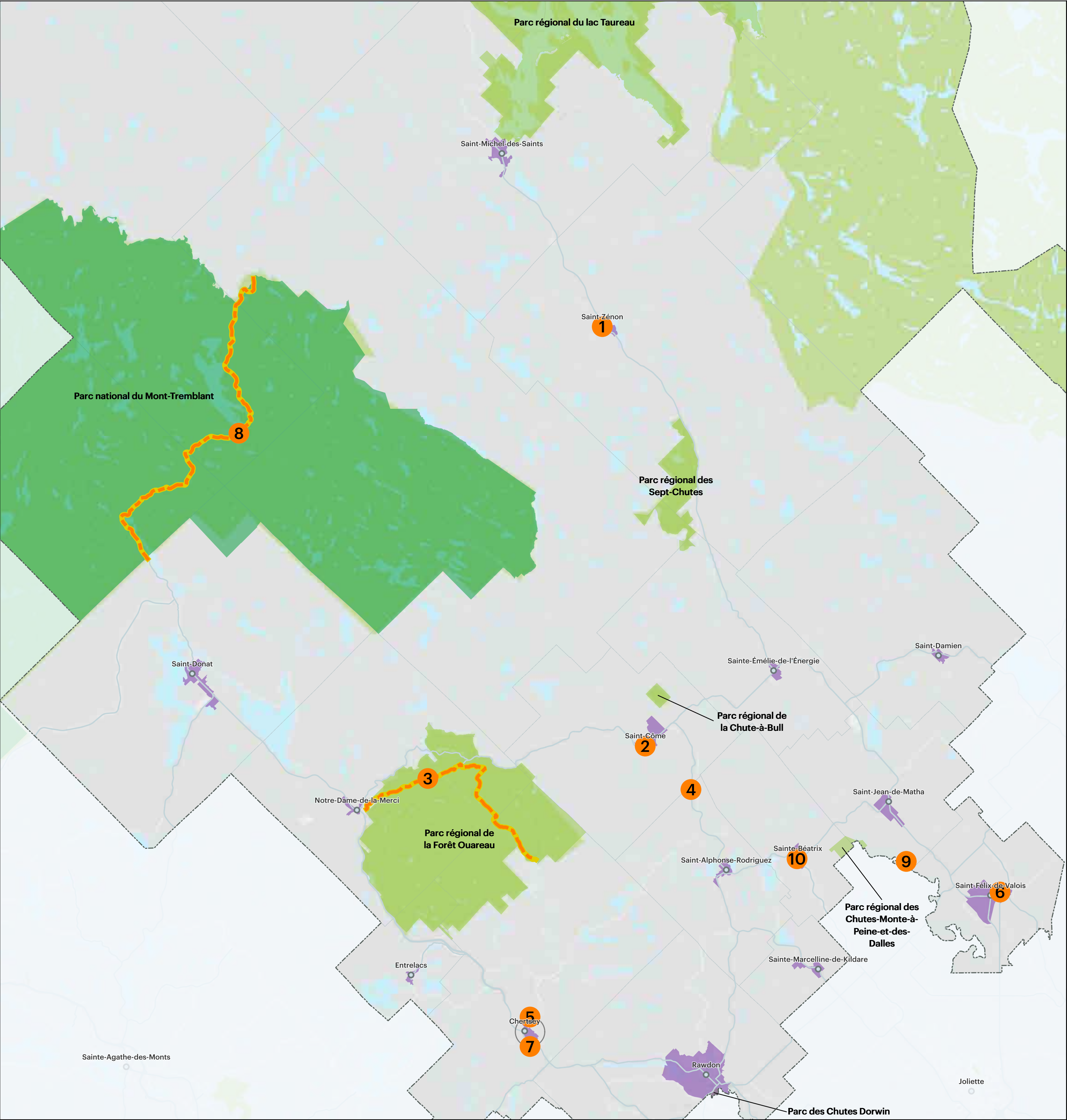
Ces projets ainsi que ceux mentionnés par les partenaires municipaux sont présentés à la figure 3.28. Le détail des projets et commentaires des partenaires municipaux et de Loisir et Sport Lanaudière sont disponibles au chapitre 4.

Sur le réseau supérieur, aucune réfection ou construction majeure n'est prévue par le MTQ dans la MRC de Matawinie. Deux projets sont tout de même prévus à proximité de la MRC :

- + La *Construction de la voie de contournement de Saint-Lin-Laurentides*, qui peut potentiellement affecter les circuits cyclables de Saint-Donat¹⁵;
- + Le projet *Mobilité 125*, qui vise le réaménagement du tronçon de la R-125 partant de l'A-25 (Saint-Esprit) et se connectant à la R-348 (Sainte-Julienne). Le manque de piste multifonctionnelle est mentionné comme l'un des enjeux du tronçon en réaménagement¹⁶. L'implantation d'un lien actif le long de la R-125 pourrait être une opportunité pour l'élaboration d'un réseau cyclable régional dans la MRC de Matawinie.

¹⁵ MTQ, 2021, *Projets routiers de Laurentides-Lanaudière*, <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/projets-infrastructures/reseau-routier/projets-routiers/laurentides-lanaudiere/Pages/laurentides-lanaudiere.aspx>

¹⁶ Mobilité 125, 2020, *MobiliT 125*, <https://www.mobilite125.info/index.php>



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE
RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale
- Périmètre d'urbanisation
- Réseau routier supérieur
- Lien en développement

Projets en développement

- 1 Borne de réparation de vélo
- 2 Boucles cyclables allers-retours
- 3 Chemin du Canard Blanc
(et autres sentiers multifonctionnels du
Parc régional de la Forêt Ouareau)
- 4 Parc régional des Sept-Seuils
- 5 Parc multifonctionnel
- 6 Réaménagement de la rue
principale
- 7 Réfection du chemin de l'Église
- 8 Route 3
- 9 Sentier de vélo de montagne
- 10 Station de réparation de vélo
(Pumptrack)

Parc et espace naturel

- MRC de Matawinie
- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)

Projets en développement sur le territoire
de la MRC de Matawinie

FIGURE 3.28
AVRIL 2022



Source: Balise Québec, Consultation publique, FKT, Google, Gouvernement du Québec, Loisir et Sport Lanaudière, MRC de Matawinie, Partenaires municipaux, Sépaq, Tourisme Lanaudière | Traitement:

4. Activités de consultation

Trois consultations ont été réalisées dans le cadre de l'élaboration du rapport de diagnostic et d'enjeux préliminaires (volet 1) :

- + Un atelier avec les partenaires municipaux (13 décembre 2021);
- + Une rencontre avec Loisir et Sport Lanaudière (12 janvier 2022);
- + Un sondage grand public en ligne (du 17 décembre 2021 au 21 janvier 2022).

Le contenu détaillé de ces consultations est joint au *Rapport de consultation* et est synthétisé dans la présente section. Cette synthèse se concentre autour de thématiques principales ressorties de l'analyse des consultations.

4.1 Pratiques du vélo

Les consultations ont permis de mettre en lumière les défis des différentes pratiques du vélo. Selon les consultations, cinq pratiques du vélo ont été identifiées : utilitaire, récréative, récréotouristique, cycloportive et de montagne et de sentier (gravel bike, fatbike et bike packing)¹⁷. Ces pratiques présentent des niveaux d'intérêt actuel et potentiel¹⁸ différents comme le montre la figure 4.1.

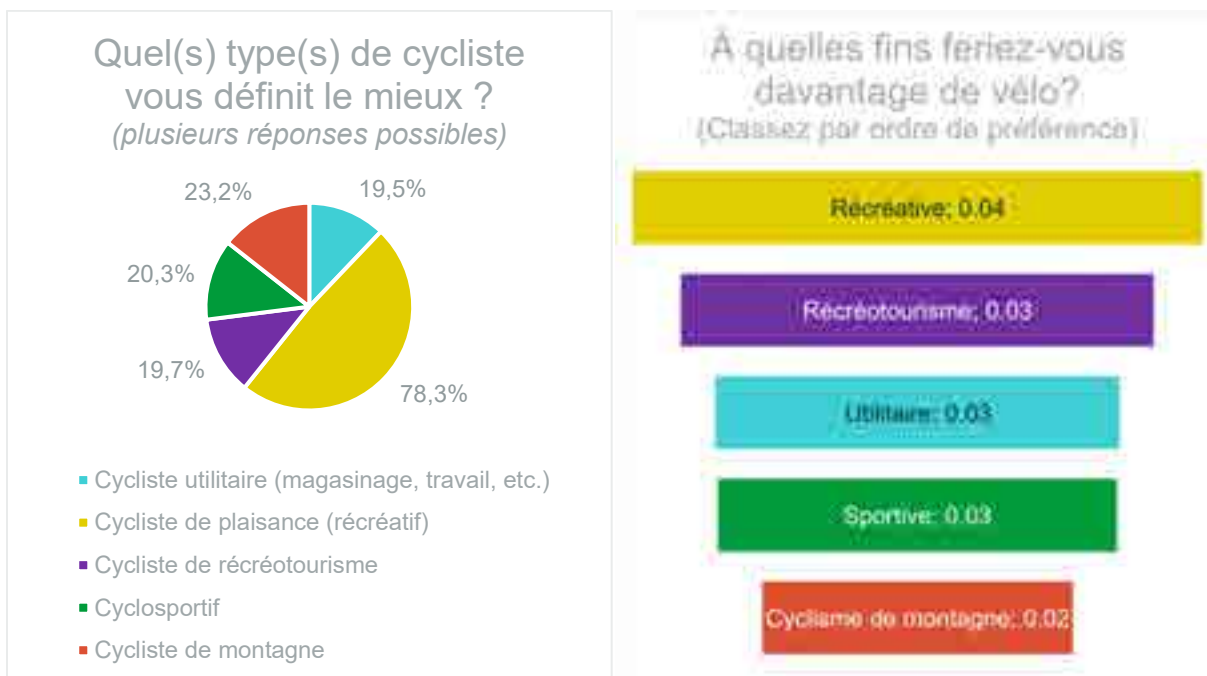


Figure 4.1 : Type(s) de cycliste et intérêt cyclable potentiel selon les répondants du sondage
Source : Sondage | Traitement : CIMA+, 2022

¹⁷ Sur sa carte des sentiers de vélo de montagne et de fatbike, Vélo Québec identifie neuf types de pratiques : les lignes de saut, le Dirt jump, les chemins forestiers ou multifonctionnels (CF), le cross-country (XC), l'enduro (EN), la descente / freeride (DH-FR), le fatbike (FAT), le véloparc (pumprack – VP) et le BMX. Pour des raisons de simplicité et de similarité des aménagements, le vélo de montagne et le vélo de sentier ont été regroupés ensemble.

¹⁸ Le potentiel cyclable est calculé à l'aide d'une moyenne pondérée du classement (de 1 à 5) des fins cyclables privilégiées des répondants.

4.1.1 Pratique récréative

La pratique récréative est de loin la pratique préférée des répondants du sondage (78 %). De même, lorsque questionnés sur leur intérêt pour une pratique future du vélo, la pratique récréative se place en première position. De plus, cette pratique du vélo est celle dont l'âge moyen des répondants est le plus élevé : 50 ans (vs 46 ans et moins pour les autres pratiques). Il s'agit également de la pratique qui est préférée tant par les résidents (principal et secondaire) que les touristes, quoiqu'un intérêt plus marqué est observable chez les résidents (principal).

La sécurité, l'aménagement, la convivialité et l'accessibilité du réseau cyclable sont des facteurs affectant la vision du réseau et son utilisation actuelle et potentielle (voir chapitre 4.2).

4.1.2 Pratique récréotouristique

Le récréotourisme n'est actuellement pas une pratique d'envergure (20 % des répondants disent faire du vélo de récréotourisme), mais présente un fort potentiel de développement, avec la pratique récréotouristique classée en seconde position. Cette préférence est visible tant au niveau des résidents (principal et secondaire) que des touristes. Cette fois-ci, l'intérêt est plus marqué au niveau des touristes.

Il faut aussi savoir que certains des participants demandent une amélioration de l'offre de services complémentaires entourant la pratique du vélo récréotouristique. Une amélioration générale de l'offre en restauration et en hébergement a été indiquée, ainsi que certains services et aménagements spécifiques tels des supports à vélo près des commerces, des boutiques de vélo, des stations de location et des haltes vélo. Ces améliorations sont propices au développement du récréotourisme, mais impactent aussi les autres pratiques du vélo.

4.1.3 Pratique utilitaire

Le vélo utilitaire n'est favorisé que par une faible tranche des répondants du sondage (20 %). De même, lorsque questionnés sur leur intérêt pour une pratique future du vélo utilitaire, cette dernière se place en 3^e position. D'autre part, un manque de lien utilitaire est déploré par les répondants du sondage.

Cependant, comme le mentionnent les partenaires municipaux et les intervenants de Loisir et Sport Lanaudière, le potentiel du vélo utilitaire est surtout présent au sein des noyaux villageois et en connexion avec Joliette. Des liens potentiels vers Joliette depuis Rawdon, Saint-Jean-de-Matha et Saint-Félix-de-Valois, en passant par Sainte-Mélanie et Notre-Dame-de-Lourdes ont été évoqués.

4.1.4 Pratique cyclosportive

Malgré plusieurs circuits favorisant la pratique cyclosportive, cette pratique n'est favorisée que par une faible tranche des répondants du sondage (20 %). Cette pratique est la quatrième pratique cyclable d'intérêt potentiel selon les répondants du sondage. Il est noté que cette pratique présente un intérêt plus marqué chez les résidents (secondaire) et les touristes que chez les résidents (principal).

4.1.5 Pratique du vélo de montagne et de sentier

Selon le sondage, le vélo de montagne est pratiqué par uniquement 23 % des répondants. Il s'agit également de la pratique obtenant le score le plus bas en termes d'intérêt. Cette pratique du vélo est celle dont l'âge moyen des répondants est le plus faible : 43 ans (vs 45 ans et plus pour les autres pratiques). Un intérêt plus marqué chez les résidents (secondaire) et les touristes est présent pour cette pratique.

La pratique du vélo de sentier (gravel bike et fatbike) ne figure pas parmi les questions du sondage. Cependant, cette dernière peut être considérée comme équivalente à celle du vélo de montagne puisque le vélo de sentier est une pratique émergente (Vélo Québec, 2020) et ces aménagements présentent certaines similarités avec ceux du vélo de montagne.

Les faits saillants colligés lors des activités de consultation concernant le vélo de montagne et de sentier sont les suivants :

- + Manque de structuration du réseau de vélo de montagne;
- + Amélioration de l'offre du réseau de vélo de montagne (et de fatbike) souhaitée;
- + Potentiel de synergie identifié avec les réseaux de motoneiges et de véhicules tout terrain (VTT ou quad), mais :
 - Potentiel enjeu de cohabitation entre les usagers, particulièrement avec les VTT;
 - Réaménagement requis pour l'utilisation des sentiers de motoneiges et de VTT.
- + Potentielle utilisation des réseaux de marches en forêt, des sentiers de ski nordiques et des chemins forestiers, notamment pour développer le bikepacking¹⁹ sur de longues distances et développer le concept prêt-à-partir;
 - Opportunité d'implantation dans les sentiers forestiers tels que celui de ZenNature²⁰ et les sentiers et infrastructure des ZECs, du fait de leur réseau de sentier entretenu et de leur réseau d'infrastructure de camping (diversification des revenus pour les ZECs).

4.2 Les faits saillants

Les principaux faits saillants indiqués par les participants lors des activités de consultation sont classés dans les trois thématiques du tableau ci-dessous. Il est à noter que certains faits saillants peuvent s'appliquer à plusieurs thématiques. Ces derniers ne sont pas répétés afin d'alléger la lecture du tableau.

¹⁹ En référence au terme « backpacking ».

²⁰ Les 15 premiers km sont actuellement praticables en vélo.

Tableau 4.1 : Faits saillants des activités de consultation

Faits saillants des activités de consultation	
Sécurité	
• Sentiment d'insécurité sur le réseau cyclable de leur municipalité (71 % des répondants) et de la MRC (81 % des répondants). Sentiment de sécurité mentionnée par un tiers des répondants • Sentiments de danger, d'insécurité et de peur évoqués. • Cohabitation et le partage difficile du réseau avec les automobilistes et poids lourds. • Sensibilisation des cyclistes et des conducteurs nécessaires. • Étroitesse générale, manque de surlargeur ponctuel, absence d'accotement et mauvaise qualité des accotements (état, entretien, reconstruction et matériaux). • Aménagement souhaité en site propre ou avec des dispositifs de protection. • Majorité des répondants intéressée par une plus grande pratique du vélo, advenant une sécurisation des réseaux cyclables.	
Aménagement, accessibilité et connexion	
• Manque de liens cyclables dans leur municipalité respective (81 % des répondants) et dans la MRC (87 % des répondants). • Majorité des répondants intéressée par une plus grande pratique du vélo, advenant un agrandissement des réseaux cyclables. • Manque de services complémentaires au cyclisme (restaurant, hébergement, boutique vélo et halte vélo). • Manque de connexion entre municipalités. • Absence de lien cyclable dans l'axe est-ouest. • Cyclisme plus concentré autour du corridor Transcanadien, représentant également un grand potentiel de développement (passage au travers de terres de la couronne, terres publiques, noyaux villageois, terrains de plein air, etc.). • Potentiel cyclable au sud de la MRC (Piedmont et corridor des Montagnes), notamment avec la présence du corridor transcanadien et du sentier national (sentier actuellement pédestre, mais l'idée d'implanter un sentier national vélo (ou multifonctionnel avec vélo) existe). • Sud de la MRC plus plat et plus propice à la pratique du vélo. • Circuits familiaux avec de bonnes côtes possibles, si les cyclistes sont informés des différents dénivelés et distances des circuits. • Grand nombre de propositions faites pour améliorer le réseau et ses connexions (voir figure 4.2) :	
Liens : • Rawson – Saint-Donat (R-125 – N-S) • Rawdon – Saint-Calixte • Connexion avec Joliette et sa MRC (Rawdon, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Jean-de-Matha) • Saint-Jean-de-Matha – Saint-Félix-de-Valois • Connexion avec Saint-Côme (Parc National du Mont-Tremblant (secteur L'Assomption), Saint-Donat, Saint-Alphonse-Rodriguez, Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Val Saint-Côme) • Sainte-Émélie-de-l'Énergie – Saint-Michel-des-Saints • Saint-Jean-de-Matha et l'Abbaye Val Notre-Dame • Saint-Donat – Saint-Michel-des-Saints • Connexion avec la MRC d'Autray et la MRC les Laurentides	Route, rue, chemin ou sentier : • R-125 (N-S) • R-131 (N-S) • Chemin Beuparlant (E-O) • Chemin du lac Corbeau (E-O) • Rang de la Seigneurie (N-S) • Rang de la Feuille d'Érable (N-S) • Rang Saint-Laurent (E-O) • Route 3 (E-O) • Sentier ZenNature (N-S) • Sentiers de motoneige ou VTT

Faits saillants des activités de consultation
Attraits et information
- Manque d'indication quant aux arrêts thématiques, aux activités et à l'offre de restauration se trouvant à proximité des boucles cyclables. - Manque d'information, de publicité et de promotion des réseaux et circuits existants tels que le Circuit Lanaudière. - Les municipalités de la MRC possédant des attraits récréotouristiques incontournables selon les répondants au sondage sont Saint-Donat, Rawdon, Saint-Côme, Saint-Jean-de-Matha et Saint-Michel-des-Saints. <u>Plein air et espaces naturels :</u> 86 % des répondants ont choisi les paysages et espaces naturels comme attraits de la MRC à mettre en valeur. 46 % des répondants ont choisi les activités de plein air comme attraits de la MRC à mettre en valeur. - Les attraits au centre (nord de la R-337) sont davantage liés à la nature. - Présence de plusieurs sites et vues spectaculaires - Présence de plusieurs éléments ayant un potentiel plein air : Corridor des Montagnes, Corridor Transcanadien et ZEC. <u>Agroalimentaire :</u> 39% des répondants ont choisi l'agrotourisme (incluant la gastronomie) comme attrait de la MRC à mettre en valeur. - Attrait ressortant dans toutes les municipalités. - Le circuit Goûter Lanaudière de Tourisme Lanaudière existe actuellement. - La culture du terroir est un attrait de la région. <u>Patrimoine et pôles de services :</u> 41 % des répondants ont choisi les pôles de services (noyaux villageois et centres-villes) comme attraits de la MRC à mettre en valeur. 23 % des répondants ont choisi les éléments patrimoniaux, culturels et historiques comme attraits de la MRC à mettre en valeur. - Les attraits au sud de la MRC sont davantage liés au patrimoine. - Les sites de Saint-Jean-de-Matha ainsi que les routes au paysage patrimonial sont les plus intéressants. - Il existe plusieurs chemins de colonisation (notamment Louis Cyr) qui sont ou qui peuvent être utilisés. Une série d'attraits et de sites d'intérêt ont été mentionnés par les participants des différentes consultations. La figure 4.3 présente les données extraites des consultations dont une partie est similaire aux données illustrées à la figure 3.11. Une liste détaillée des sites est disponible à l'annexe C. L'annexe donne le détail de tous les sites, secteurs et liens d'intérêt mentionnés dans le volet 1).

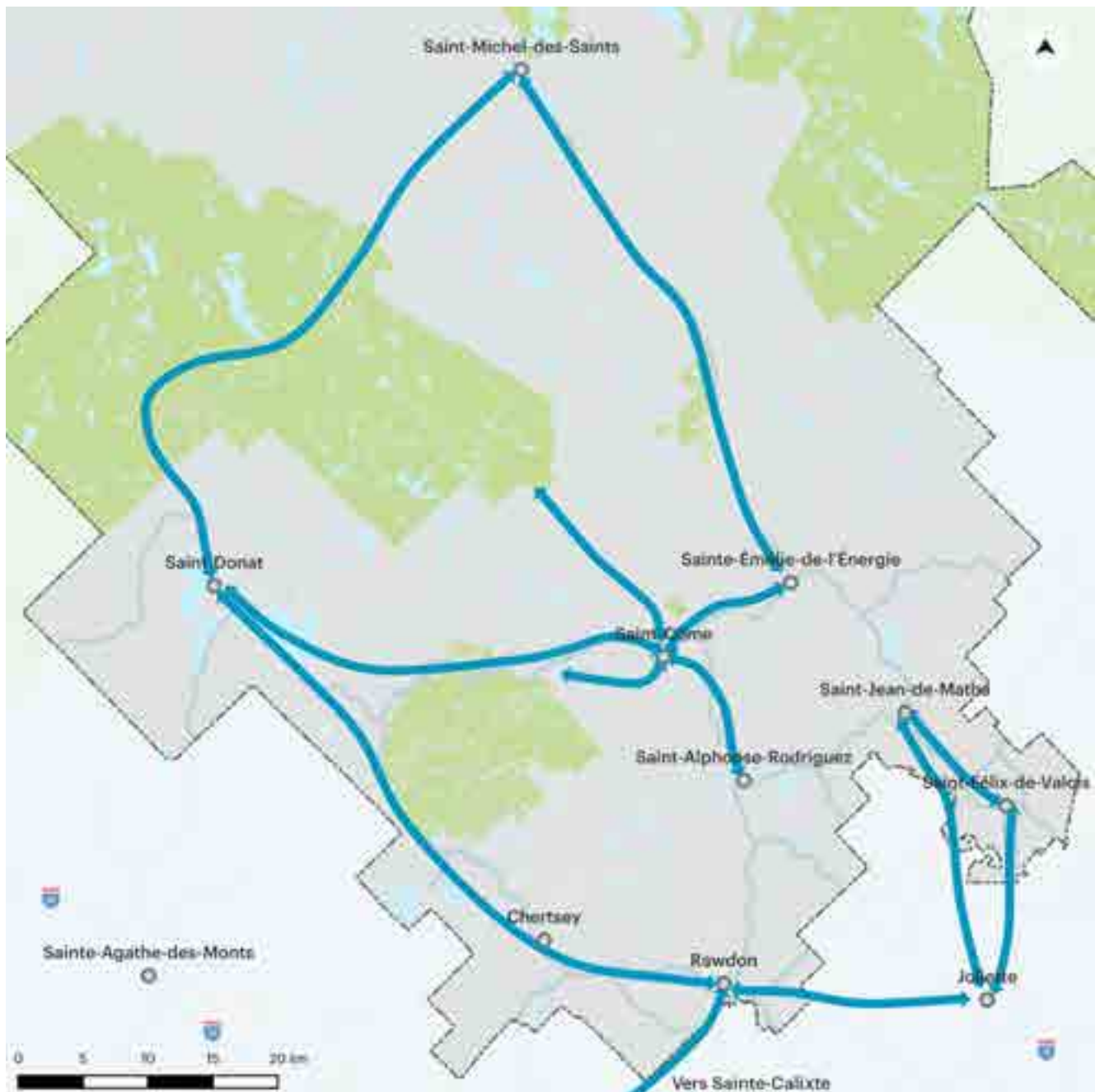
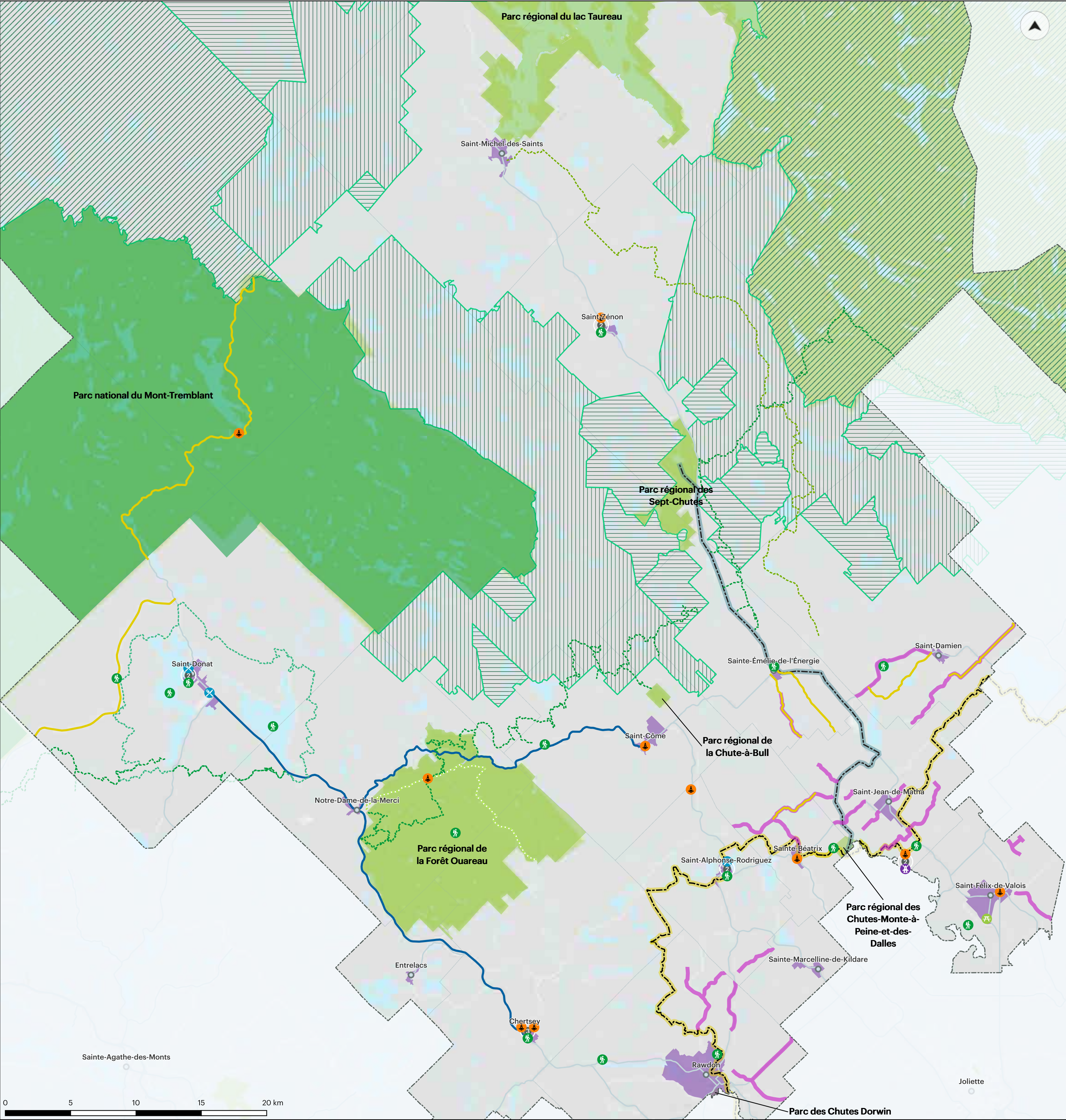


Figure 4.2 : Liens et connexions souhaités et mentionnés lors des consultations

Source : Consultations | Traitement : CIMA+, 2022



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE RÉGIONAL

Légende

MRC de Matawinie

Réseau routier supérieur

Limite municipale

Site d'intérêt

Culture, histoire et patrimoine

Gastronomie

Halte

Noyau villageois

Plein air

Santé et bien-être

En développement

Nombre et regroupement de sites

Secteur d'intérêt

Parc national (Sépaq)

Parc régional (MRC)

Réserve faunique

ZEC

Pourvoirie

Lien d'intérêt et de connexion

Lien d'intérêt

Route panoramique

Route au paysage patrimonial

Sentier National (et Corridor des Montagnes)

Zen nature

Grande boucle des hauts sommets

Chemin du Canard blanc

Corridor Transcanadien (tracé approximatif)

Corridor Canyon de la Noire (tracé approximatif)

Note:

Les corridors Transcanadien et Canyon de la Noire sont des tracés approximatifs encore au stade de l'étude par Loisir et Sport Lanaudière. Ces corridors n'ont pas de contours précis. Des périmètres d'intervention stratégique de 3 à 5 km de part et d'autre des tracés sont à considérer pour les trois corridors: des Montagnes, Transcanadien et Canyon de la Noire

Sites, secteurs et liens d'intérêt mentionnés lors des consultations sur le territoire de la MRC de Matawinie

FIGURE 4.3

AVRIL 2022

Source: Balise Québec, FTK, Google, Gouvernement du Québec, Loisir et Sport Lanaudière, MRC de Matawinie, MTQ, Partenaires municipaux, Tourisme Lanaudière | Traitement : CIMA+, 2022

5. Diagnostic et enjeux

Suivant le portrait de la situation actuelle de la MRC de Matawinie (caractérisation territoriale, profil socio-économique, profil démographique et portrait de la mobilité) et aux activités de consultation, le diagnostic du territoire a été réalisé en collaboration avec le comité technique de la MRC.

Le diagnostic se décline en quatre thématiques - **la sécurité, la connectivité, l'offre régionale et la mixité des acteurs** – et a été établi selon une analyse des forces, faiblesses, contraintes et opportunités du territoire de la MRC de Matawinie.

Ces analyses ont permis d'identifier les enjeux préliminaires sur lesquels la vision, les objectifs et le plan directeur du réseau cyclable de la MRC pourront se baser.

Tableau 5.1 : Thématique no 1 – La sécurité

La sécurité	
Forces	Faiblesses
+ Présence d'une clientèle cyclosportive et expérimentée	+ Circuits majoritairement sur accotement (étroits, mauvais état, etc.) + Étroitesse des voies carrossables et manque de surlargeur + Présence de véhicules lourds (camions, machinerie agricole, etc.) + Sentiment de peur et d'insécurité de la part des cyclistes + Manque de sensibilisation chez les automobilistes/camionneurs
Opportunités	Contraintes
+ Dénivelés intéressants pour les cyclosportifs + Présence de réseaux exclusifs (VTT, motoneige, pédestre) hors des routes provinciales	+ Population relativement âgée et vieillissante (condition physique, perception de la sécurité, etc.) + Gestion de plusieurs clientèles cyclables aux besoins et aptitudes différentes + Conflits entre les modes (vélo, auto, VTT, piétons, etc.) + Topographie éprouvante (dénivelé, courbe) + Considération de l'éclairage pour les longs parcours
Enjeux préliminaires	
+ Développement de circuits adaptés à une pratique du vélo pour tous + Amélioration de la cohabitation entre les modes + Mitigation des points névralgiques liés à la topographie et au réseau hydrologique + Éducation et sensibilisation de la population	

Tableau 5.2 : Thématique no 2 – La connectivité

La connectivité	
Forces	Faiblesses
+ Présence de nombreux noyaux villageois et sites d'intérêt culturels, historiques, patrimoniaux, gastronomiques + Présence d'espaces nature (Sépaq, parcs régionaux, réserves fauniques, etc.) + Présence de routes panoramiques et au paysage patrimonial + Présence de haltes vélo + Présence d'hébergement et de restaurants	+ Absence de circuits balisés physiquement pour les cyclistes + Présence de segments cyclables ponctuels et discontinus (ex. dans les municipalités) sans planification régionale ou supra-municipale + Absence de connexion est-ouest sur le territoire + Faible potentiel de report modal de l'auto vers le vélo + Connexions cyclables inexistantes avec le territoire externe
Opportunités	Contraintes
+ Présence d'un secteur favori des cyclistes (Saint-Donat / Saint-Côme) et mise en valeur de certains noyaux villageois souhaitée par les répondants + Potentiel d'augmentation des déplacements domicile-travail à vélo entre le sud de la MRC de Matawinie et les MRC de Joliette et Montcalm + Raccordements du réseau régional futur avec des segments existants discontinus au sein des municipalités + Intégration du réseau cyclable avec celui des MRC voisines + Potentiel d'intégration du cyclisme dans l'offre récréotouristique régionale + Potentiel de connexion entre le réseau du P'tit Train du Nord et Saint-Donat + Présence de certains services de transport collectif pouvant être adaptés au vélo + Utilisation mixte de certains sentiers de VTT ou de motoneige	+ Vaste territoire (longues distances à parcourir/connecter) + Topographie canalisant les liens en certains points de passage
Enjeux préliminaires	
+ Implantation d'un réseau cyclable balisé, continu et structuré à l'échelle régionale + Mise en valeur des corridors reliant les parcs et les noyaux villageois + Implantation de services complémentaires à la pratique du vélo + Accessibilité des MRC de Joliette et Montcalm pour les déplacements cyclables utilitaires	

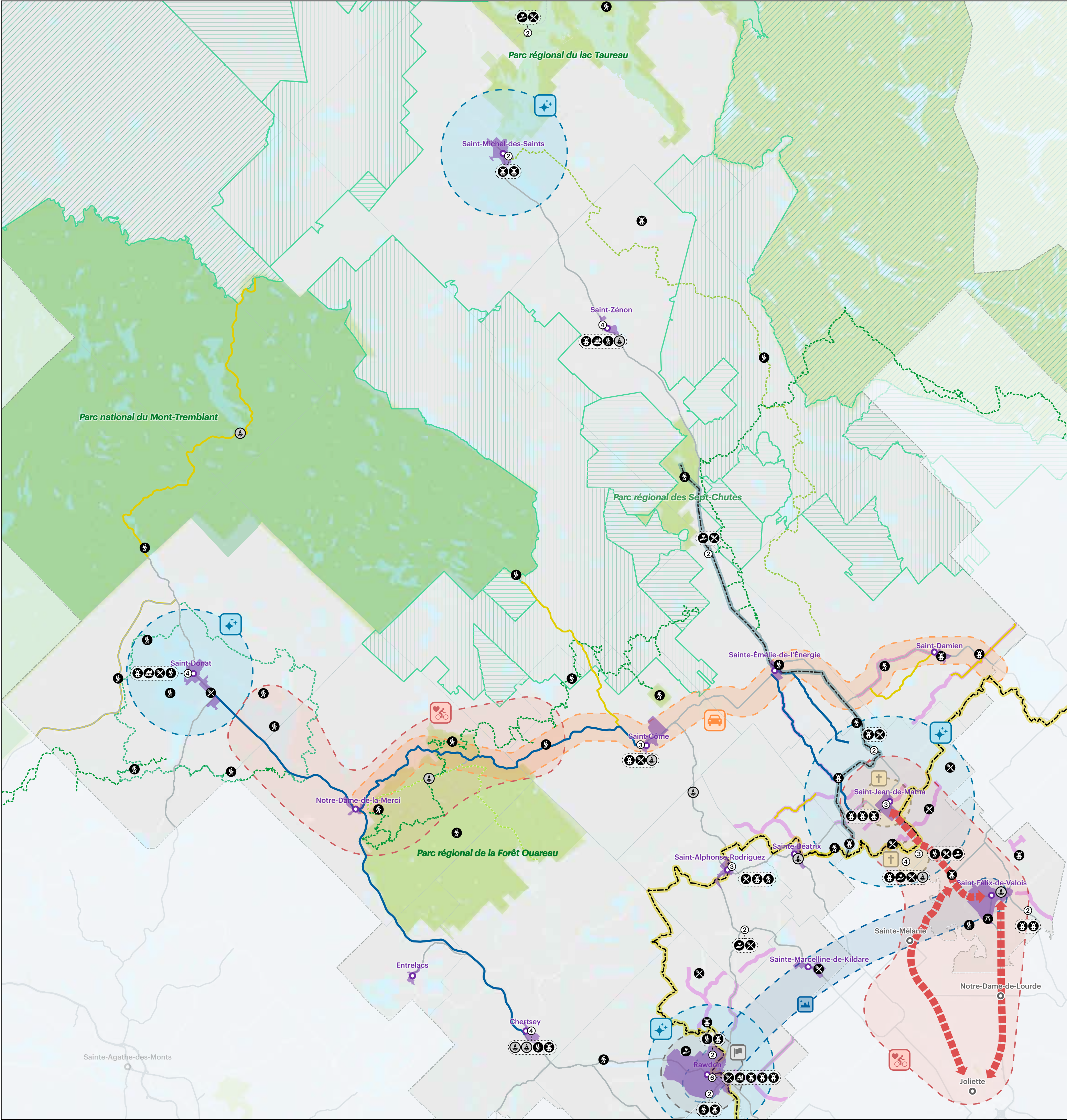
Tableau 5.3 : Thématique no 3 – L'offre régionale

L'offre régionale	
Forces	Faiblesses
+ S.O.	+ Données disponibles limitées + Informations disséminées + Absence d'identité / de signature régionale
Opportunités	Contraintes
+ Clientèle excursionniste en croissance (résidents locaux) + Marché du vélo et du cyclotourisme en croissance + Opportunité d'activité à faible coût pour les ménages à plus faibles revenus	+ Ressources
Enjeux préliminaires	
+ Développement de supports informatifs et collecte de données + Développement d'une signature régionale	

Tableau 5.4 : Thématique no 4 – La mixité des acteurs

La mixité des acteurs	
Forces	Faiblesses
+ Plan de développement lanauchois en plein air 2020-2032	+ Absence de vision et d'objectifs communs entre les acteurs
Opportunités	Contraintes
+ Présence de terres publiques + Récupération d'emprises pour des fins cyclables (ex. emprises ferroviaires, ponts, etc.)	+ Nombre important d'intervenants (MRC, sites privés, MTQ, villes, Sepaq, etc.) + Nombreuses routes appartenant au MTQ + Présence majoritaire de terres privées au sud de la MRC (Le Piedmont)
Enjeux préliminaires	
+ Conciliation des acteurs publics et privés dans le développement du réseau cyclable régional	

En parallèle, une carte a été élaborée pour synthétiser les constats spécifiques au territoire de la MRC, suivant le portrait réalisé dans les chapitres précédents ainsi que les activités de consultation. En ce sens, les sites et secteurs d'intérêt ont été localisés sur la figure 5.1, ainsi que les liens d'intérêts et de connexions. Une liste détaillée des sites d'intérêt est disponible à l'annexe C.



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE RÉGIONAL

Légende

MRC de Matawinie

Limite municipale

Périmètre d'urbanisation

Réseau routier supérieur

Route d'importance stratégique (R-347)

Site d'intérêt

Culture, histoire et patrimoine

Gastronomie

Halte

Noyau villageois

Plein air

Santé et bien-être

En développement

Nombre et regroupement de sites

Secteur d'intérêt

Parc national (Sépaq)

Parc régional (MRC)

Réserve faunique

ZEC

Pourvoirie

Mise en valeur souhaité par les répondants

Secteur favori des cyclistes

Pôle administratif

Patrimoine religieux d'importance

Vues panoramique

Lien d'intérêt et de connexion

Lien d'intérêt

Route panoramique

Route au paysage patrimonial

Sentier National (et Corridor des Montagnes)

Zen nature

Grande boucle des hauts sommets

Chemin du Canard blanc

Corridor Transcanadien (tracé approximatif)

Corridor Canyon de la Noire (tracé approximatif)

Connexion cyclable à fort potentiel

Note :

Les corridors Transcanadien et Canyon de la Noire sont des tracés approximatifs encore au stade de l'étude par Loisir et Sport Lanaudière. Ces corridors n'ont pas de contours précis. Des périmètres d'intervention stratégique de 3 à 5 km de part et d'autre des tracés sont à considérer pour les trois corridors: des Montagnes, Transcanadien et Canyon de la Noire

Diagnostic et constats d'analyse sur le territoire de la MRC

FIGURE 5.1
MARS 2022

CIMA+

MRC Matawinie
ENTRAÎNANTE DE NATURE!

Source: Balise Québec, Consultation publique, FKT Google, Gouvernement du Québec, Loisir et Sport Lanaudière, MRC de Matawinie, Partenaires municipaux, Sépaq, Tourisme Lanaudière | Traitement: CIMA+, 2022

A

Annexe A

Comparables inspirants (8 destinations/vélo) – Annexe 1
de l'*Optimisation de l'expérience de la Véloroute des
Bleuets – Cap 2025*

ANNEXES

Annexe 1 – Comparables inspirants (8 destinations/vélo)



Comparables inspirants (8 destinations/vélo)

Le choix des destinations n'a pas été basé sur une association parfaite avec la Véloroute des Bleuets. En effet, les destinations comparées, de par leur envergure et leurs spécificités, diffèrent parfois de celles de la Véloroute. Bien que de prime abord, il peut sembler injuste de comparer la Véloroute à un pays, à un état ou à une région entière, il ne faut jamais l'oublier l'objectif ultime d'un tel exercice, soit l'identification de bonnes et inspirantes pratiques en matière d'offre et de mise en marché de celle-ci.

En terminant, les caractéristiques qui ont fait l'objet de la comparaison sont :

- La structure de l'organisation en bref (lorsque l'information est disponible);
- La qualité et la quantité des itinéraires proposés;
- Les types de clients recherchés (marchés, niveaux, profil, etc.);
- La qualité et la quantité de la documentation;
- L'offre de services spécialisés (hébergement, restauration, location, entretien mécanique, navettes, etc.) aux cyclotouristes;
- L'intégration de l'offre en cyclotourisme avec les autres produits touristiques de la destination;
- Le positionnement : personnalité et force de la marque;
- La qualité des outils d'information et de promotion (en ligne);
- Les contenus générés par les utilisateurs (lorsqu'il y en a);
- La présence sur les médias sociaux.

3. Comparables inspirants (suite)

Les quatre cibles de bonnes pratiques décrites ci-après découlent des huit comparables qui ont été analysés. On retrouve entre parenthèses les destinations qui les ont mises en œuvre.

BONNES PRATIQUES – PRODUIT

- Proposer un ou des itinéraires qui ont, règle générale, un intérêt cyclotouristique (beauté des paysages, abondance et qualité de l'offre à proximité, qualité de l'accueil et des infrastructures).
- Proposer une signalisation adéquate (directions, distances, avertissements et services) aérienne ou au sol (Loire, RAVeL, VRB).
- Favoriser l'accès à des vélos à assistance électrique (vieillissement de la population) ou permettre de réaliser l'itinéraire global dans moins de temps.
- Délivrer un passeport qui peut être tamponné à chacune des étapes (Pyrénées).
- Prévoir des bornes photo dans des sites photogéniques où les usagers peuvent se faire photographier et partager sur les réseaux sociaux (Pyrénées).

3. Comparables inspirants (suite)

BONNES PRATIQUES – DOCUMENTATION

- Bien documenter le ou les itinéraires proposés en précisant le niveau de difficulté, le type de parcours utilisé (piste, bande, accotement), le type d'environnement (forestier, champs, urbanisé, vue sur le lac), la qualité du revêtement, le temps prévu pour réaliser l'itinéraire, etc. (Alsace, Ravel, Pyrénées).
- Afficher des profils altimétriques, lorsque pertinent (Route du cœur, Orégon, Alsace).
- Présenter chaque itinéraire, circuit ou étape de ceux-ci comme une expérience touristique globale et intégrée. Ne pas se contenter seulement d'une énumération (listing). Ici, l'intégration dans un récit (*storytelling*) constitue une approche intéressante (Oregon, Norvège).
- Rendre possible le téléchargement de fichiers pour les GPS (lorsque pertinent) et de feuilles de route (*cue sheets*) en PDF (Route du Cœur, Pyrénées, Alsace, Oregon, RAVeL).
- Mettre en valeur l'offre touristique à proximité. À cet égard, prévoir des fiches descriptives complètes (descriptif, photos, coordonnées, tarification, hyperlien, etc.) pour les services touristiques (hébergement, restauration, attraits et activités, services) à proximité.

Comparables inspirants (suite)

BONNES PRATIQUES – POSITIONNEMENT

- Adopter un positionnement clair et porteur de la promesse.
- Proposer des visuels et des outils d'information exprimant de façon optimale le positionnement et l'image de marque.
- Produire de beaux produits dérivés (vêtements et accessoires) affichant l'image de marque (VRB).
- Donner la parole à des ambassadeurs célèbres ou médiatisés (Norvège, Oregon, VRB).

BONNES PRATIQUES – PRÉSENCE EN LIGNE

Utiliser et intégrer de façon optimale les médias sociaux

- Utiliser des vidéos en plein écran en arrière-plan (Norvège).
- Intégrer des vidéos inspirantes (Pyrénées, Oregon, Norvège, VRB).
- Adopter un design agréable et compatible avec le positionnement (Oregon, Norvège, VRB).
- Intégrer des récits inspirants et crédibles (Oregon, Norvège).
- Utiliser des tuiles ou des images comme menu pour accéder à des pages ou des produits (Norvège).

Comparables inspirants (suite)

BONNES PRATIQUES – PRÉSENCE EN LIGNE

Développer un site Internet explicite

- Mettre en avant-plan les itinéraires et les expériences proposées (Loire, Pyrénées, Alsace, Oregon, Norvège, RAVeL).
- Privilégier une utilisation ergonomique et conviviale de la cartographie : localisation, format, interactivité, navigation dans la cartographie, identification des services et attraits à proximité, utilisation de filtres, etc.
- Proposer des forfaits bien documentés : fournisseur, durée, composantes, coûts, etc. (Loire, Pyrénées, Norvège).
- Identifier et fournir une description claire des services visant à fournir une expérience de qualité : accès, transfert de bagages, location et entretien d'équipements, etc. (Loire à vélo, VRB).
- Permettre à des utilisateurs de partager leur expérience (contenus générés par les utilisateurs sous forme de textes, de photos ou vidéos).
- Prévoir une fonctionnalité pour le clavardage (Norvège).

Comparables inspirants (suite)

BONNES PRATIQUES – PRÉSENCE EN LIGNE

Développer un site Internet pertinent

- Permettre aux utilisateurs de partager les contenus du site sur les médias sociaux afin d'en améliorer la portée (Oregon, Norvège).
- Utiliser de façon adéquate et optimale les principales plateformes de médias sociaux.
- Afficher de façon visible les pictogrammes donnant accès aux plateformes de médias sociaux utilisées par la destination (Pyrénées, Norvège).
- Prévoir une version de la page Facebook dans les différentes langues affichées sur le site ou généralement utilisées dans les marchés cibles.
- Prévoir des bornes photo dans des sites photogéniques où les usagers peuvent se faire photographier et partager sur les réseaux sociaux (Pyrénées).

B

Annexe B

Cartes des quatre composantes du critère de convivialité des infrastructures cyclables du MTQ



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE
RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale

Vitesse affichée

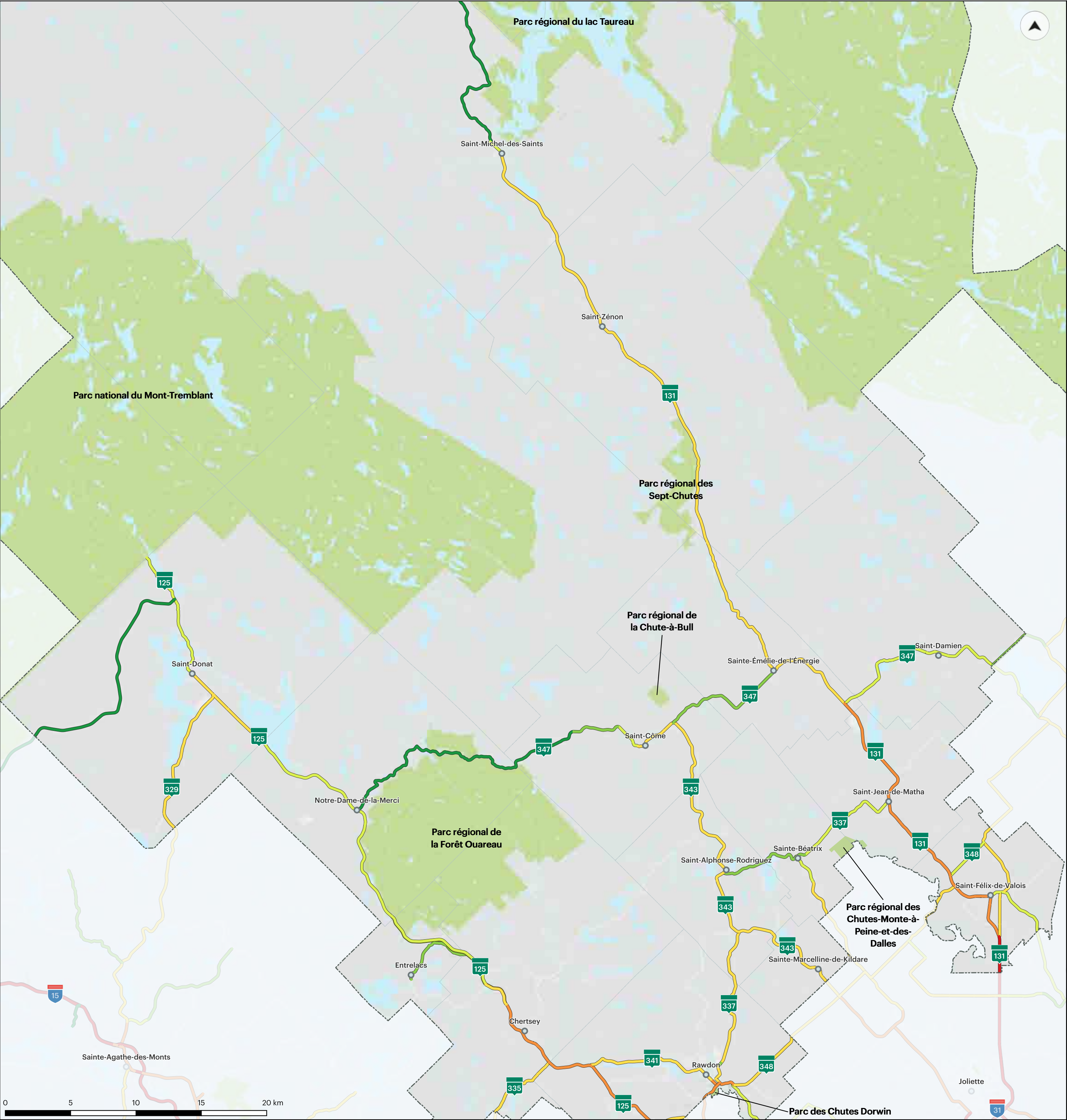
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 90 km/h

Convivialité cyclable du réseau supérieur
sur le territoire de la MRC de Matawinie
Vitesse

FIGURE B.1
AVRIL 2022



Source: Google, Gouvernement du Québec, MTQ | Traitement : CIMA+, 2022



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE
RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale

DJMA

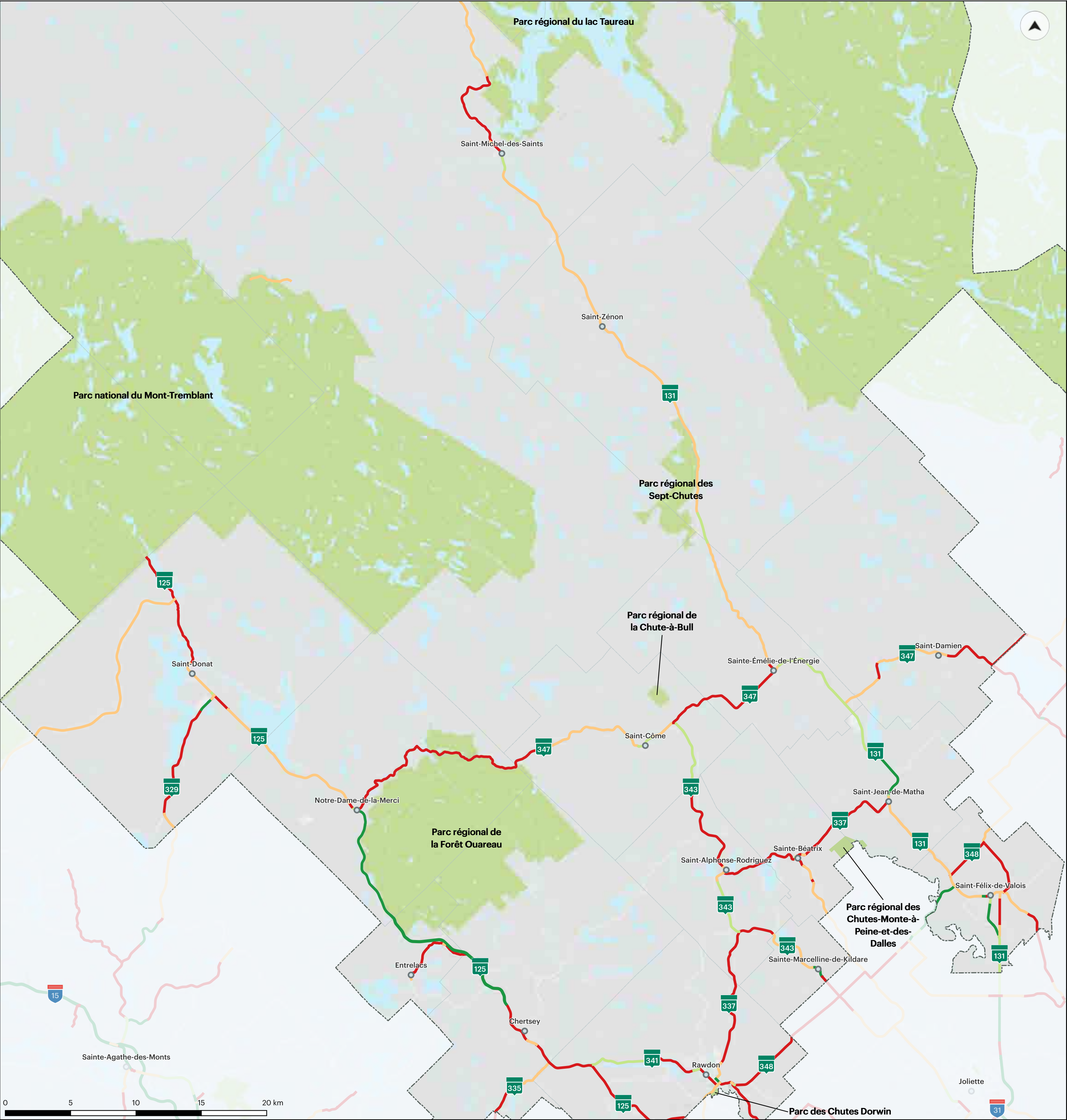
- < 1 000 véh.
- 1 000 - 1 999 véh.
- 2 000 - 2 999 véh.
- 3 000 - 7 999 véh.
- 8 000 - 14 999 véh.
- >15 000 véh.

Convivialité cyclable du réseau supérieur
sur le territoire de la MRC de Matawinie
Débit (DJMA)

FIGURE B.2
AVRIL 2022



Source: Google, Gouvernement du Québec, MTQ | Traitement : CIMA+, 2022



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE
RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale

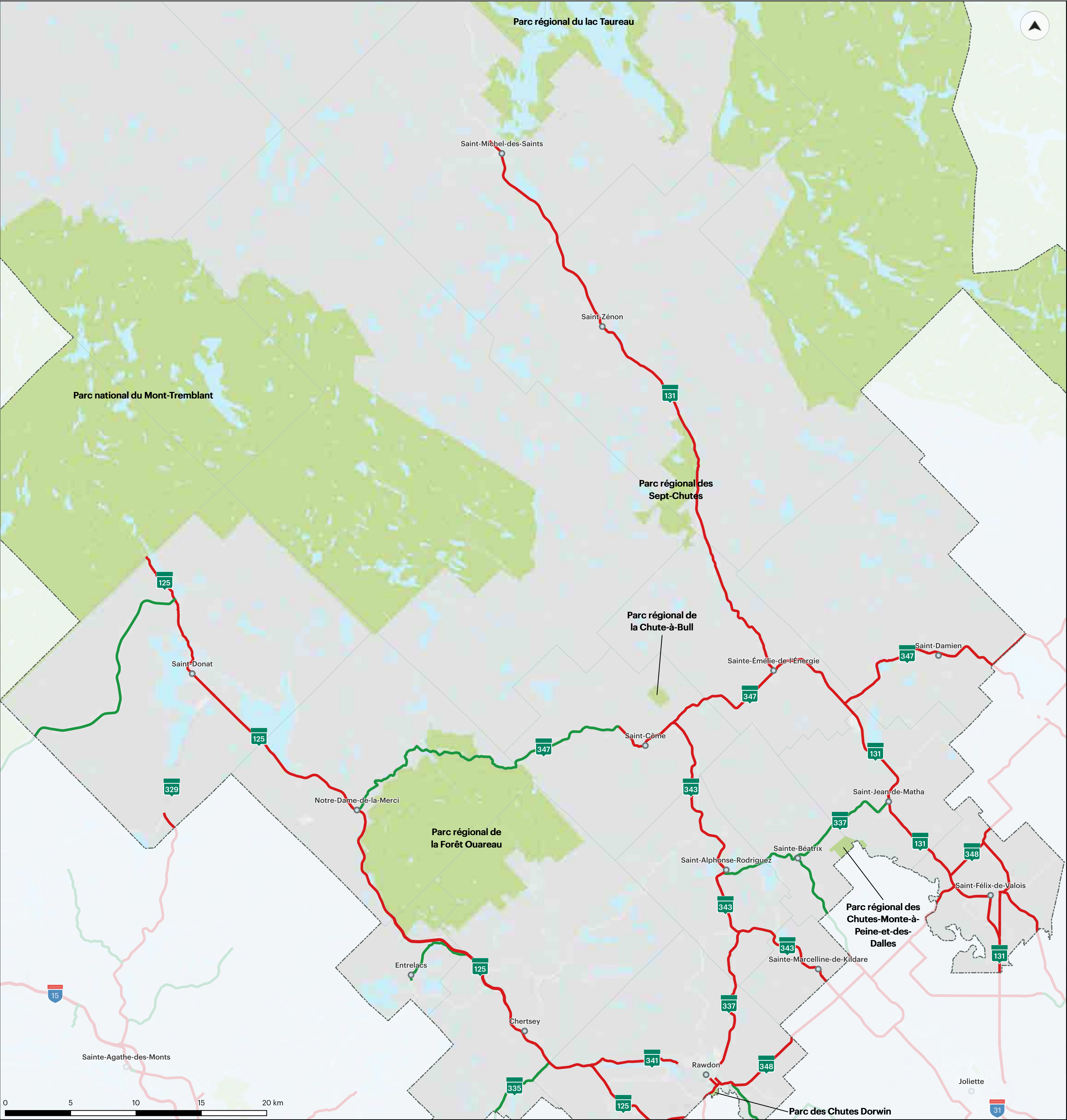
Largeur d'accotement

- < 1 m
- 1 à 1,499 m
- 1,5 à 1,749 m
- > 1,750 m

Convivialité cyclable du réseau supérieur
sur le territoire de la MRC de Matawinie
Accotement

FIGURE B.3
AVRIL 2022





PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCABLE
RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Limite municipale

Nombre quotidien de camion

- < 250 camions/jour
- > 250 camions/jour

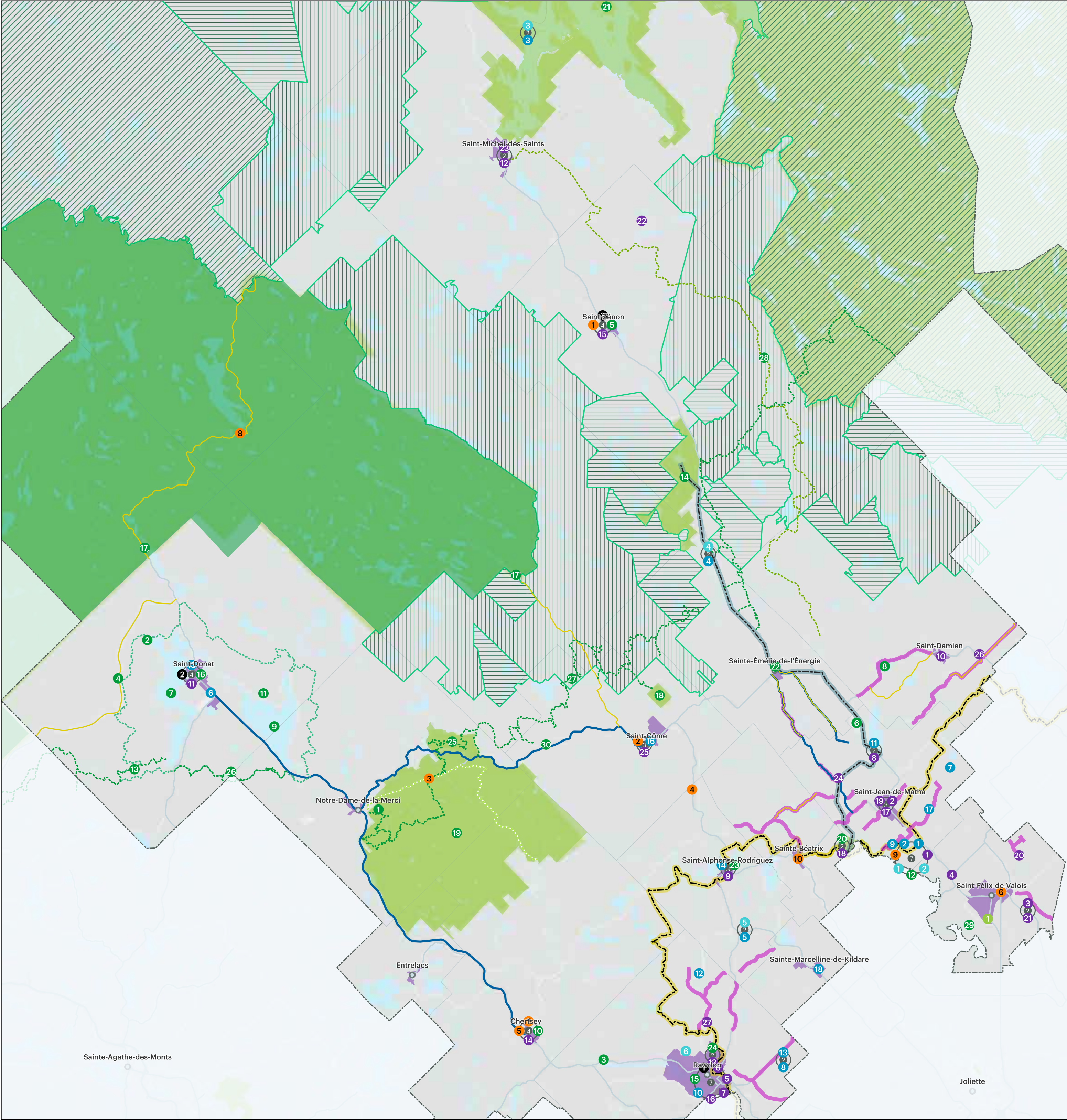
Convivialité cyclable du réseau supérieur
sur le territoire de la MRC de Matawinie
Camion

FIGURE B.4
AVRIL 2022



C

Annexe C Détails des sites d'intérêt recensés dans le volet 1



PLAN DIRECTEUR D'UN RÉSEAU CYCALBLE RÉGIONAL

Légende

- MRC de Matawinie
- Périmètre d'urbanisation
- Réseau routier supérieur
- Limite municipale

Site d'intérêt

- Culture, histoire et patrimoine
- Gastronomie
- Halte
- Noyau villageois
- Plein air
- Santé et bien-être
- En développement
- Nombre et regroupement de sites

Secteur d'intérêt

- Parc national (Sépaq)
- Parc régional (MRC)
- Réserve faunique
- ZEC
- Pourvoirie

Lien d'intérêt et de connexion

- Lien d'intérêt
- Route panoramique
- Route au paysage patrimonial
- Sentier National (et Corridor des Montagnes)
- Zen nature
- Grande boucle des hauts sommets
- Chemin du Canard blanc
- Corridor Transcanadien (tracé approximatif)
- Corridor Canyon de la Noire (tracé approximatif)

Note:

Les corridors Transcanadien et Canyon de la Noire sont des tracés approximatifs encore au stade de l'étude par Loisir et Sport Lanaudière. Ces corridors n'ont pas de contours précis. Des périmètres d'intervention stratégique de 3 à 5 km de part et d'autre des tracés sont à considérer pour les trois corridors: des Montagnes, Transcanadien et Canyon de la Noire

Détails des sites d'intérêt recensés dans le Volet 1 sur le territoire a MRC de Matawinie
Annexe C

FIGURE C.1

AVRIL 2022

CIMA+

MRC Matawinie
ENTREPRISE DE NATURE!

Légende

 Culture, histoire et patrimoine

- 1 Abbaye Val Notre-Dame
- 2 Centre régional d'animation du patrimoine oral (CRAPO)
- 3 Emery
- 4 Ensemble institutionnel de All Saints
- 5 Ensemble institutionnel de Christ Church
- 6 Ensemble institutionnel de Marie-Reine du Monde et Saint-Patrice
- 7 Ensemble institutionnel de Notre-Dame-de-Kazan
- 8 Ensemble institutionnel de Notre-Dame-du-Lac Noir
- 9 Ensemble institutionnel de Saint-Alphonse-Rodriguez
- 10 Ensemble institutionnel de Saint-Damien
- 11 Ensemble institutionnel de Saint-Donat
- 12 Ensemble institutionnel de Saint-Michel-des-Saints
- 13 Ensemble institutionnel de Saint-Seraphim-de-Sarov
- 14 Ensemble institutionnel de Saint-Théodore
- 15 Ensemble institutionnel de Saint-Zénon
- 16 Ensemble institutionnel Mid-Laurentian United
- 17 Ensemble institutionnel de Saint-Jean-de-Matha
- 18 Fondation du vieux moulin Chute Desjardins
- 19 Maison Louis-Cyr
- 20 Moulin Beausoleil
- 21 Moulin Coutu
- 22 Vieille école
- 23 Vieux Moulin
- 24 Vieux Moulin de la rivière Blanche
- 25 Vieux Moulin Lussier-Maillot
- 26 Vieux Moulin Matambin
- 27 Village Canadiana Moore

 Plein air

- 1 Belvédère de la Croix
- 2 Cap de la fée
- 3 Cascades de Rawdon
- 4 Chemin du Nordet
- 5 Coulée des Nymphes
- 6 Culb de Golf Saint-Jean-de-Matha
- 7 Lac Archambault
- 8 Lac Matambin
- 9 Lac Ouareau
- 10 Les Sentiers de l'Amitié
- 11 Mont-Sourire
- 12 Montagne Coupée
- 13 Montagne Noire et Blevédère du Liberator
- 14 Parc régional des Sept-Chutes
- 15 Parc des Chutes Dorwin
- 16 Parc des pionniers
- 17* Parc national du Mont-Tremblant (secteur l'Assomption)
- 17, Parc National du Mont-Tremblant (secteur Pimbina)
- 18 Parc régional de la Chute-à-Bull
- 19 Parc régional de la forêt Ouareau
- 20 Parc régional des Chutes-Monte-à-Peine-et-des-Dalles
- 21 Parc régional du Lac Taureau
- 22 Plage municipale de Sainte-Émélie-de-l'Énergie
- 23 Plage municipale de Saint-Alphonse-Rodriguez
- 24 Rawdon Golf Resort
- 25 Sentier des Contreforts
- 26 Sentier du Mont Ouareau
- 27 Sentier et refuge Swaggin
- 28 Sentier ZenNature
- 29 Sentiers de plein air de Saint-Félix-de-Valois
- 30 Val Saint-Côme

 Gastronomie

- 1 Abbaye Val Notre-Dame
- 2 Auberge de la Montagne Coupée
- 3 Auberge du Lac Taureau
- 4 Auberge du Vieux Moulin
- 5 Auberge Le Cheval Bleu
- 6 Boulangerie Saint-Donat
- 7 Canards Maurel-Coulombe
- 8 Ferme Guy Rivest
- 9 Ferme Vallée Verte 1912
- 10 Fromagerie Roy
- 11 La Maison du Pain d'Épices
- 12 La Terre des Bisons
- 13 Leblanc Petits Fruits
- 14 Maison Staner
- 15 Microbrasserie Brouemalt
- 16 Microbrasserie Trécarré
- 17 Qui sème récolte!
- 18 Simon Turcotte Confiturier

 Halte

- 1 Halte cyclable Desjardins

 Noyau villageois

- 1 Noyau villageois de Rawdon
- 2 Noyau villageois de Saint-Donas
- 3 Noyau villageois de Saint-Zénon (cachet)

 Santé et bien-être

- 1 Abbaye Val Notre-Dame
- 2 Auberge de la Montagne Coupée
- 3 Auberge du Lac Taureau
- 4 Auberge du Vieux Moulin
- 5 Auberge Le Cheval Bleu
- 6 La Source Bains nordiques

 En développement

- 1 Borne de réparation vélo
- 2 Boucles cyclables allers-retours
- 3 Chemin du Canard Blanc (et autres sentiers)
- 4 Parc régional des Sept-Seuils
- 5 Parc multifonctionnel
- 6 Réaménagement de la rue Principale
- 7 Réfection du chemin de l'Église
- 8 Route 3
- 9 Sentier de vélo de Montagne
- 10 Station de réparation de vélo (Pumptrack)

D

Annexe D Matrice origine-destination (OD)

Annexe A – Matrice origine-destination (OD)

Tableau 1 : Nombre de déplacements domicile-travail liés MRC de Matawinie (PPAM)
Données : Statistique Canada, 2016 | Traitement : CIMA+

O/D	Chertsey	Entrelacs	Notre-Dame-de-la-Merci	Rawdon	Saint-Alphonse-Rodriguez	Saint-Côme	Saint-Damien	Saint-Donat	Sainte-Béatrix	Sainte-Émélie-de-L'Énergie	Sainte-Marcelline-de-Kildare	Saint-Félix-de-Valois	Saint-Jean-de-Matha	Saint-Michel-des-Saints	Saint-Zénon	Manawan	Montréal-Laval	MRC de Joliette	MRC de Montcalm	MRC Les Laurentides	MRC La Rivière-du-Nord	MRC Les-Pays-d'en-Haut	MRC D'Auclair	Autre	Total
Chertsey	255			120				30									435	60	65			20		105	1 090
Entrelacs		50						20									40								110
Notre-Dame-de-la-Merci			25					75									50							20	170
Rawdon	100			1 240	20						20	40					675	455	290		25			295	3 160
Saint-Alphonse-Rodriguez				60	135								20				140	200	40						595
Saint-Côme				30	25	195				25		20	25				95	115							530
Saint-Damien							80					25	35				65	105					75		385
Saint-Donat	20							670									170			105	20			295	1 280
Sainte-Béatrix				40	20				50			35	30				45	195							415
Sainte-Émélie-de-L'Énergie										165		30	25					25					20		265
Sainte-Marcelline-de-Kildare				25	25						20						40	265					20		395
Saint-Félix-de-Valois												800	115				115	985					130	45	2 190
Saint-Jean-de-Matha				20						25		165	425				100	435					20	20	1 210
Saint-Michel-des-Saints								20						490			25	35							570
Saint-Zénon														95	80										175
Manawan																325									325
Montréal-Laval				50		20		20																	90
MRC de Joliette	25			245	30							590	75	20											985
MRC de Montcalm	25			270								30													325
MRC Les Laurentides								45																	45
MRC La Rivière-du-Nord																									0
MRC Les-Pays-d'en-Haut																									0
MRC D'Auclair				30								180													210
Autre				160			20					95													275
Total	425	50	25	2 290	255	215	100	880	50	215	40	2 010	750	605	80	325	1 995	2 875	395	105	45	20	265	780	14 795

*Les données des déplacements domicile-travail proviennent du recensement long (2016) de Statistique Canada dont l’échantillonnage représente 25% de la population. Le nombre de déplacements est donc arrondi (par Statistique Canada) afin de refléter cet échantillonnage : aucune paire OD de moins de 20 déplacements n’est comptabilisée et les valeurs sont arrondies au multiple de 5 le plus proche. Les données ne prennent en compte que la pointe matinale (PPAM).

