



Le Québec compte une population de près de huit millions d'habitants concentrée autour du 45° parallèle, dans la vallée du fleuve Saint-Laurent. Les Québécois doivent composer avec un hiver rigoureux qui impose un important ralentissement de l'activité cycliste. Malgré cette contrainte, le Québec a bâti une culture cycliste unique en Amérique du Nord. Plus de la moitié de la population adulte fait du vélo, plus du tiers s'y adonne une fois par semaine, et la Route verte s'étend sur 4700 kilomètres. Voici quelques faits saillants de *L'état du vélo au Québec en 2010*, vaste étude disponible sur le site [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca).



1251, rue Rachel Est  
Montréal (Québec)  
Canada H2J 2J9  
[www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)

ISBN 978-2-922418-18-7  
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2011.  
La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source.

# L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2010



## L'état du vélo au Québec en 2010

### Équipe

**Directeur à la recherche**  
Marc Jolicoeur

**Chargée de projet-recherche**  
France Dumesnil

**Assistants de recherche**  
Valérie Zummo et  
Alexandre de Lorimier

**Sondeur**  
André Poirier,  
Echo Sondage

**Professionnels de recherche**  
Pr. Catherine Morency  
et François Godefroy,  
École Polytechnique  
de Montréal

### Rédacteur

Michel Coulombe

### Correctrice

Diane Boucher

### Photographes

Mathieu Lamarre et  
Didier Bertrand

### Graphiste

Mélanie Plamondon

### Chargée de projet-communication

Danielle Cyr

### Coordination administrative et financement

Jean-François Pronovost  
et Lucie Lanteigne

### Partenaires

Ministère des Transports  
du Québec  
Ministère de l'Éducation,  
du Loisir et du Sport  
Ministère de la Santé  
et des Services sociaux  
Société de l'assurance  
automobile du Québec  
Agence métropolitaine  
de transport  
Direction de santé publique  
de Montréal  
Ville de Montréal  
Ville de Gatineau  
Ville de Laval  
Ville de Québec  
Ville de Longueuil  
Ville de Trois-Rivières  
Destination Sherbrooke

Centre de mobilité durable  
de la Société de transport  
de Sherbrooke

### Remerciements

Marc Panneton et Éric  
Archambault, ministère  
des Transports du Québec  
Mario Montégiani, Société  
de l'assurance automobile  
du Québec  
Éric Wagner, ministère  
de l'Éducation, du Loisir  
et du Sport  
Louis Drouin et Patrick  
Morency, Direction de  
santé publique de Montréal  
Yovan Fillion, ministère de  
la Santé et des Services  
sociaux

Marc Blanchet, Serge  
Lefebvre et Michel Bédard,  
Ville de Montréal  
Marc Des Rivières et Hervé  
Chapon, Ville de Québec  
Carol Hébert,  
Ville de Gatineau  
Denis Gervais,  
Ville de Laval  
Normand Williams,  
Ville de Longueuil  
Paul Beaudoin, Destination  
Sherbrooke  
Guy Plamondon, Ville  
de Trois-Rivières  
Bertrand Nolin, Institut  
national de la santé  
publique du Québec

Alain Ayotte, Nicolas Blain  
et Bérengère Thériault, BIXI  
Les établissements  
*Bienvenue cyclistes* IMQ  
L'Association des réseaux  
cyclables du Québec et  
ses membres  
Merci également à tous  
les organismes et leurs  
représentants qui ont  
collaboré à la réalisation  
des comptages et  
des enquêtes en nous  
fournissant des données.



Depuis quelques années, notre gouvernement a posé des gestes significatifs pour favoriser le développement de la pratique du vélo, et ce, en toute sécurité. La Route verte a été inaugurée en 2007 et une nouvelle phase a été annoncée en 2008, ajoutant près de 1 000 kilomètres au projet initial. La Politique sur le vélo a aussi été révisée pour être publiée à nouveau en septembre 2008 avec des objectifs renouvelés et des cibles précises pour 2020.

La publication de *L'état du vélo au Québec en 2010* est donc pour le ministère des Transports l'occasion d'évaluer la portée de la Politique sur le vélo. Conformément à notre orientation de développer la bicyclette comme mode de transport à part entière, le Québec doit être à l'affût des tendances et des mouvements qui se dessinent dans ce domaine.

Ainsi, sans délaisser le côté sportif et récréatif de cette activité, le Ministère souhaite développer le plein potentiel du vélo en tant que moyen de transport. En ce sens, *L'état du vélo au Québec* est un outil indispensable à l'implantation d'une véritable culture du vélo.

Amusez-vous, mais surtout roulez en toute sécurité!

Le ministre des Transports,

  
Sam Hamad

Québec 

## Des millions et même des milliards

Au Québec, la pratique du vélo continue de progresser. On y compte, en 2010, 4 millions de cyclistes, dont 3,1 millions d'adultes – 500 000 de plus qu'en 2005! Un demi-million de Québécois qui, désormais, voyagent, s'amuse, se tiennent en forme ou se déplacent, eux aussi, à vélo.

Les cyclistes québécois parcourent 1 940 000 000 kilomètres en une année. Près de deux milliards de kilomètres parcourus sans émission de gaz à effet de serre! Difficile d'imaginer geste plus concret en faveur de l'environnement.

Au cours des cinq dernières années, la préoccupation croissante de la population et des gouvernements à l'égard de la santé, de l'environnement et de la mobilité durable ont contribué à redéfinir la place du vélo dans la vie des Québécois.

Dans ce contexte, le vélo constitue l'un des ingrédients clés d'un cocktail transport adapté aux besoins actuels. Déjà, 1,3 million d'adultes et 600 000 enfants utilisent le vélo comme moyen de transport. Pour 372 000 adultes, il s'agit même, de mai à septembre, du principal moyen de transport.

De manière très significative, en 2010, la presque totalité de la population québécoise, y compris les 46% qui ne font pas de vélo, estime que l'on doit encourager le vélo utilitaire, que ce soit pour se rendre au travail, aller à l'école ou faire ses courses.

La recrudescence du vélo de ville s'exprime clairement à Montréal où, en 2010, plus de gens montent à vélo plus souvent. Le vocabulaire des Montréalais s'est d'ailleurs enrichi d'un nouveau mot : BIXI. Rapidement, le vélo en libre-service devient l'un des symboles reconnus de la vie montréalaise.

Plus que jamais, notamment grâce à la Route verte, inaugurée en 2007, de la Gaspésie à l'Abitibi, en passant par Québec, Saguenay, Sherbrooke, Gatineau, Trois-Rivières et Montréal, le Québec est résolument vélo.

## Tous à vélo!

La popularité du vélo au Québec est indiscutable. Impressionnante. Enviable. Mieux encore, elle continue de grimper.



Selon une étude de l'Institut national de santé publique du Québec, la proportion d'adultes québécois actifs durant leurs loisirs atteint un sommet en 2005, puis fléchit légèrement en 2007-2008. Au cours de cette période, signe encourageant, la popularité du vélo suit un mouvement inverse.

En 2010, 2 millions d'adultes, âgés de 18 à 74 ans, font du vélo au moins une fois par semaine. Ils étaient 1,8 million en 2005, 1,6 million en 2000.

Quant au parc de vélos, demeuré relativement stable entre 1995 et 2005, il s'accroît de 11% au cours des cinq dernières années. En 2010, il est à son zénith : on dénombre 6 millions de bicyclettes.

Plus de neuf Québécois sur dix âgés de 18 à 74 ans déclarent avoir déjà fait du vélo (94%), et plus de la moitié (54%) en fait en 2010. Après les baisses successives de 2000 (49%) et de 2005 (47%), il s'agit d'un retour encourageant au niveau observé en 1995 (53%).

La popularité croissante du vélo s'observe dans toutes les tranches d'âge. Depuis 2000, on note une progression de 3% chez les 18 à 24 ans (62%) et de 7% chez les 25 à 34 ans (64%). Les 35 à 44 ans suivent de près le peloton de tête avec une pratique de 61%, en hausse de 8% depuis cinq ans. L'augmentation est encore plus marquée chez les 45 à 54 ans, où elle s'élève à 11%. Les 65 à 74 ans ne sont pas en reste :

la pratique du vélo au sein de cette tranche d'âge a plus que doublé en quinze ans, passant de 12% en 1995 à 28% en 2010.

La proportion de cyclistes assidus augmente elle aussi. En 2005, le tiers de la population enfourchait son vélo au moins une fois par semaine. Cinq ans plus tard, ce pourcentage atteint 35%.

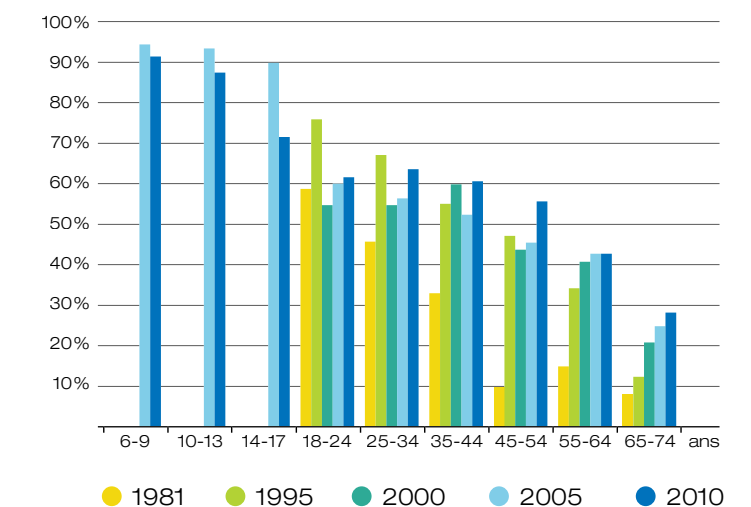
Partout au Québec, il devient plus facile de circuler à vélo, grâce notamment à l'aménagement de la Route verte, colonne vertébrale du réseau cyclable. De 2005 à 2010, elle passe de 3600 à 4700 kilomètres.

Dans toutes les régions, l'aménagement d'environnements plus favorables contribue à accroître la popularité du vélo. Plusieurs municipalités ont en effet pris des mesures afin de modérer la circulation et améliorer l'efficacité des déplacements à vélo.

En cinq ans, le réseau cyclable québécois progresse de près de 36%. En une dizaine d'années, il a presque doublé. Il s'étend aujourd'hui sur plus de 9000 kilomètres.

À Montréal, on constate une hausse de 10% de la pratique du vélo par rapport à 2005. Cette progression survient après la création de 160 kilomètres de voies cyclables – notamment au centre-ville –, l'arrivée du BIXI et de nombreuses mesures ponctuelles, comme l'ajout de feux de circulation donnant priorité aux cyclistes. D'avril à novembre, près de 4000 cyclistes par jour empruntent la piste de la rue De Brébeuf, et pendant une trentaine de jours, ce sont même plus de 6000 cyclistes.

### Taux de cyclistes selon l'âge (1981-2010)



### Sommaire

- 2 Des millions et même des milliards
- 3 Tous à vélo!
- 4 Un jeu d'enfant
- 6 Le vélo qui transporte
- 7 Dans un rayon de quelques kilomètres
- 9 Un cocktail à la mode
- 10 Une vélorution nommée BIXI
- 11 Un loisir populaire
- 12 Prendre la Route verte
- 14 Le vélo? La santé!
- 15 Rouler en toute sécurité
- 17 Cycliste québécois recherche environnement favorable
- 20 Tous en piste!
- 22 Les saisons du vélo
- 23 L'industrie du vélo, ça roule?
- 24 Le jeu des comparaisons
- 27 Des lendemains qui roulent

## Un jeu d'enfant

On n'oublie jamais sa première expérience à bicyclette. Voilà un souvenir précieux que partagent la plupart des Québécois. En 2010, 94% des Québécois déclarent en effet avoir fait du vélo à un moment ou un autre de leur vie. Qu'en est-il des jeunes? Alors que l'on s'inquiète de plus en plus de la sédentarité et de la mauvaise alimentation de plusieurs d'entre eux, où en est leur pratique du vélo?

On compte 1,2 million de vélos pour enfant au Québec en 2010. Cet inventaire suffit amplement aux 850 000 jeunes de 6 à 17 ans qui en ont fait au cours de l'année.

Le taux de cyclistes est de 84% chez les enfants et les adolescents. Cela constitue une baisse de 9% en cinq ans.

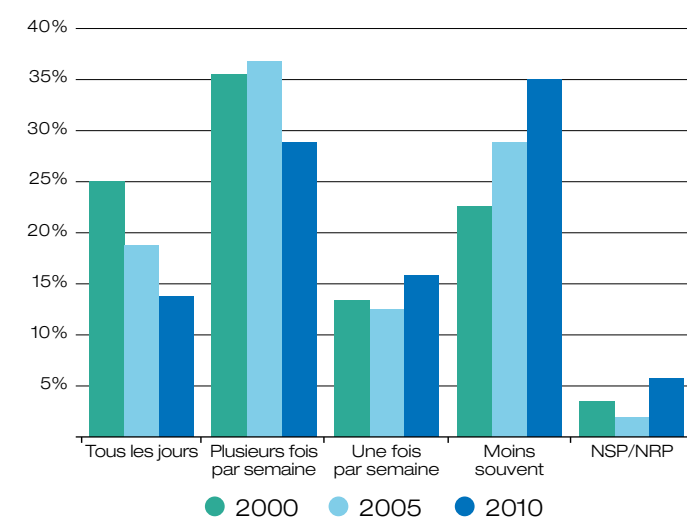
On observe une diminution très marquée du nombre de cyclistes assidus chez les jeunes au cours de la dernière décennie. Les trois quarts d'entre eux font du vélo au moins une fois par semaine en 2000. On n'en compte plus que 68% en 2005, puis 59% en 2010. Tout de même, 612 000 cyclistes de 6 à 17 ans font du vélo au moins une fois par semaine durant la période estivale.

Chez les jeunes, la pratique du vélo décroît à mesure que l'on avance en âge. Elle est de 92% parmi les 6 à 9 ans, de 88% pour les 10 à 13 ans, et de 72% chez les 14 à 17 ans. Cinq ans plus tôt, neuf adolescents sur dix montaient à vélo. Les données ne permettent pas

de savoir dans quelle mesure ce recul significatif est dû, pour tous ces groupes, à un transfert vers d'autres activités. Cependant, dans le cas des 12 à 17 ans, on observe une augmentation du pourcentage de jeunes filles peu ou pas actives durant leurs loisirs entre 2003 et 2008 (36% contre 43%). Chez les garçons, les proportions demeurent stables (24% et 25%).

En moyenne, les jeunes qui font du vélo y consacrent 3,5 heures par semaine entre mai et septembre. Chez les adultes, la moyenne, légèrement inférieure, s'établit à 3,3 heures. Alors que les enfants de 6 à 9 ans indiquent rouler 3,1 heures par semaine, ceux de 10 à 13 ans montent en selle 3,9 heures; quant aux 14 à 17 ans, ils pédalent 4,1 heures.

### Fréquence d'utilisation du vélo chez les 6 à 17 ans



### Des écoles à pied, à vélo

La population québécoise vieillit, et une bonne partie des jeunes est de plus en plus sédentaire. Un peu moins d'un enfant sur cinq utilise son vélo pour se rendre à l'école à l'occasion - 15% des 6 à 9 ans le font, tout comme 20% des 10 à 13 ans et 22% des 14 à 17 ans. C'est dans ce contexte, afin d'amener les élèves du primaire et du secondaire à intégrer le transport actif au quotidien, que Vélo Québec crée, en 2005, *Mon école à pied, à vélo!* Ce programme, qui comporte des volets sensibilisation, mobilisation et aménagement, gagne rapidement en popularité. À la rentrée 2010-2011, il touche seize des dix-sept régions administratives du Québec et 210 écoles. Depuis sa mise sur pied, *Mon école à pied, à vélo!* a été adopté dans une soixantaine de villes et a rejoint 72 000 élèves.



**Le taux de cyclistes est de 84% chez les 6 à 17 ans. Cela constitue une baisse de 9% en cinq ans.**

**Le nombre de personnes qui utilisent le vélo à des fins de transport a doublé entre 2000 et 2010.**



## Le vélo qui transporte

Alors que plusieurs voient dans le vélo un sport, un loisir ou l'indispensable compagnon de leurs escapades touristiques, d'autres, en nombre croissant, s'en servent comme moyen de transport. Phénomène passager? Tendance lourde? Du moins le potentiel est-il indiscutable. En 2010, à Montréal, Québec et Gatineau, plus du tiers des travailleurs vit à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail; à Trois-Rivières et Sherbrooke, c'est près de la moitié d'entre eux. Presque un million de travailleurs québécois habitent à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail. Cinq kilomètres, c'est tout juste 25 minutes à vélo. Puisque 94% de ces travailleurs sont déjà montés à vélo et que plus de la moitié en ont fait au cours de l'année écoulée, tout laisse croire que la part modale du vélo peut encore augmenter de façon significative.

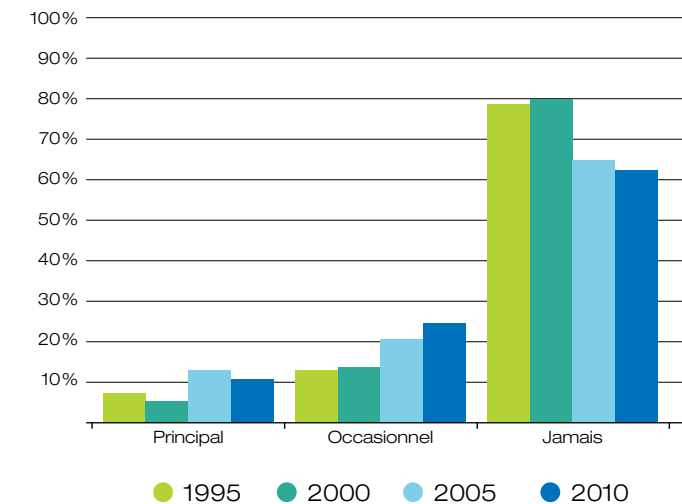
En 2000, le cinquième des cyclistes adultes utilisait, occasionnellement ou quotidiennement, le vélo comme mode de transport. Dix ans plus tard, ce pourcentage passe à 37%. 372 000 cyclistes utilisent le vélo comme principal moyen de transport de mai à septembre. Si on y ajoute ceux qui le font occasionnellement, on compte près de 1,3 million de cyclistes qui accordent vélo et déplacement utilitaire.

À Montréal, de 2000 à 2010, la popularité du vélo utilitaire est à la hausse. Le pourcentage de cyclistes adultes montréalais qui font du vélo un mode de transport passe de 25% à 53%.

Plus de la moitié des cyclistes qui utilisent le vélo à des fins de transport s'en sert plusieurs fois par semaine. Le quart le fait une fois par semaine et le dernier quart, moins souvent.

Les hommes se servent plus volontiers que les femmes du vélo comme moyen de transport. Dans les grandes villes du Québec, ce sont les hommes qui effectuent entre les deux tiers et les trois quarts des déplacements utilitaires à vélo. Cette proportion est plus forte dans les villes où la topographie est plus exigeante : à Québec, 73%; à Sherbrooke, 75%. Même constat dans les villes où les distances à parcourir sont plus longues : à Longueuil, la part des hommes se situe à 72%; à Laval, à 77%.

### Vélo comme moyen de transport chez les adultes au Québec



À Montréal, où le vélo est particulièrement populaire dans les quartiers centraux, plus denses, et où les destinations situées dans un rayon de moins de 5 kilomètres sont nombreuses, les femmes effectuent 37% des déplacements.

61% des jeunes utilisent le vélo, au moins à l'occasion, pour se rendre chez des amis ou pour leurs sorties. Cette pratique varie selon la tranche d'âge : la moitié des 6 à 9 ans l'ont adoptée, ce pourcentage atteint 71% chez les 10 à 13 ans, et il diminue à 62% chez les 14 à 17 ans.

Un jeune sur cinq utilise son vélo pour se rendre à l'école au moins à l'occasion : 15% des 6 à 9 ans le font, tout comme 20% des 10 à 13 ans et 22% des 14 à 17 ans. Le vélo n'est utilisé que pour 5% des déplacements vers l'école primaire. Plusieurs enfants font l'aller-retour entre la maison et l'école à pied.

À Montréal, le succès du BIXI témoigne clairement du passage du vélo récréatif au vélo utilitaire. Les déplacements des abonnés suivent le mouvement des navetteurs, avec une pointe le matin et une seconde, plus forte, en fin de journée. Également populaire en soirée, le BIXI complète alors l'offre en matière de transport en commun.

## Dans un rayon de quelques kilomètres

En 2010, un cycliste québécois parcourt en moyenne 47 kilomètres par semaine. Les cyclistes québécois roulent donc 145 000 000 kilomètres chaque semaine. Cela équivaut, grosso modo, à la distance de la Terre au Soleil. Le tiers de cette distance est parcourue à des fins de transport, que ce soit pour aller au travail ou à l'école, faire des courses, se rendre chez des amis, etc.

Selon le recensement canadien de 2006, 1,4% des Québécois prennent régulièrement le vélo pour se rendre au travail. Cela constitue une augmentation de la part modale du vélo pour les déplacements vers le travail, qui se situait à 1,0% en 1996 et à 1,2% en 2001.

En 2006, la part modale du vélo pour les déplacements vers le travail varie dans les grandes agglomérations du Québec de 0,8% (Sherbrooke) à 1,9% (Gatineau). Elle s'élève à 1,4% à Québec et à 1,5% à Trois-Rivières. Dans l'agglomération montréalaise, la moyenne se situe à 1,6% avec des variations locales :

### Du grand Montréal aux quartiers centraux

En diminution constante depuis 1987, les déplacements actifs, à pied et à vélo, connaissent une augmentation dans le grand Montréal entre 2003 et 2008. Ils passent de 10 à 11%.

Sur l'île de Montréal, on effectue, en 2008, 18% des déplacements à pied (16%) ou à vélo (2%). Cela correspond à une personne sur six, c'est-à-dire 300 000 personnes, et à plus de 690 000 déplacements quotidiens.

La popularité du vélo atteint un sommet dans les quartiers centraux de la métropole. Sur Le Plateau-Mont-Royal, on effectue 8,6% de tous les déplacements à vélo, ce qui représente une hausse de 20% par rapport à 2003. Au centre-ville et dans Outremont, Villeray, Rosemont et le Sud-Est, on fait de 3,0 à 5,1% des déplacements à vélo.

0,7% à Laval, 1,7% à Longueuil, 2,2% sur l'île de Montréal. Les plus hauts niveaux sont observés dans les arrondissements centraux : 9,7% dans Le Plateau-Mont-Royal, 4,7% dans Rosemont-La Petite-Patrie, 4,3% dans Outremont.

○ Selon les enquêtes Origine-Destination les plus récentes, les distances moyennes parcourues par les cyclistes varient de 2,8 à 3,2 kilomètres par déplacement dans les différentes villes du Québec.

○ Laval fait figure d'exception. On y roule en moyenne 4 kilomètres. Effet corollaire, on y dénombre moins de déplacements courts. Seuls 39% des déplacements à vélo y font moins de 2 kilomètres, comparativement à 44% à Montréal, et à 60% ou plus à Longueuil, Québec

et Sherbrooke. Par ailleurs, on y compte davantage de déplacements longs : 31% des déplacements à vélo des Lavallois excèdent 5 kilomètres. À Montréal, Longueuil, Québec et Sherbrooke, ce pourcentage se situe à 20% ou moins.

○ La distance à parcourir conditionne le choix du transport actif. La marche et le vélo sont utilisés dans environ 40% des déplacements de moins de 1 kilomètre à Laval, Longueuil et Sherbrooke. Ce pourcentage atteint 52% à Québec et 62% à Montréal. Marche et vélo comptent pour moins de 2% des déplacements lorsque la distance est supérieure à 4 kilomètres, la proportion la plus élevée se trouvant à Montréal avec 1,6%, et la plus faible à Laval avec 0,4%.



## Neuf fois plus!

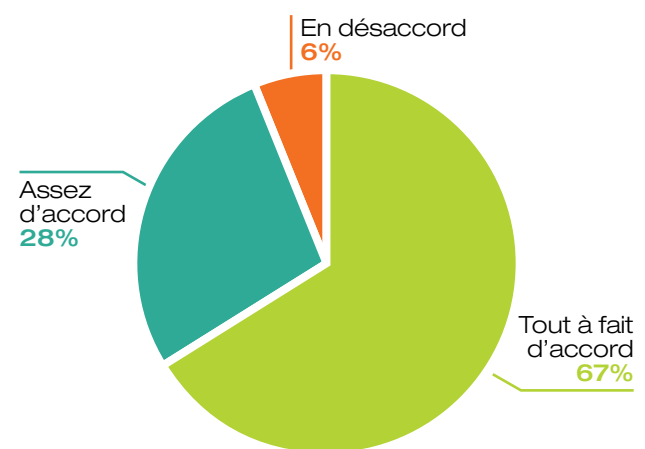
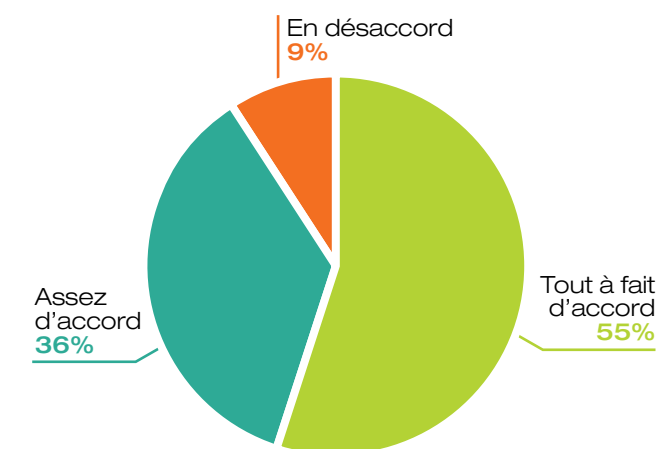
Selon une étude menée à l'École Polytechnique de Montréal\*, 18% des déplacements effectués en automobile sur l'île de Montréal, soit près de 350 000 trajets quotidiens, pourraient se faire à vélo. Ces déplacements présentent les caractéristiques suivantes : distance courte, aucun passager, pas d'objet à transporter, retour au point de départ. Advenant pareil transfert de choix de transport, la part modale du vélo serait multipliée par neuf.

Dans le même ordre d'idées, à Montréal, près du tiers des déplacements de moins de 1 kilomètre est effectué en automobile. Cette proportion grimpe à 44% à Québec et à plus de 50% à Longueuil, Laval et Sherbrooke. Une partie de ces courts déplacements pourrait sans doute s'effectuer aisément à pied ou à vélo.

\*Godefroy, F. (2011). Voir références en page 27.

## La pratique du vélo à des fins de transport devrait être encouragée

## Le vélo est un moyen de transport efficace pour des distances de moins de 5 km



## Un cocktail à la mode

**Le vélo n'est pas un moyen de transport exclusif, tout au contraire. De nombreux cyclistes le combinent à la marche, au taxi, au transport en commun ou à l'automobile. Chacun adapte son cocktail transport à son mode de vie. En réponse à cette demande, de plus en plus de transporteurs se montrent plus accueillants à l'égard des cyclistes. La complémentarité du vélo et du transport public leur permet, ensemble, d'accroître leur compétitivité par rapport à l'automobile: les cyclistes étendent leur rayon de déplacement, les transporteurs élargissent leur clientèle. Sur ces bases souffle depuis peu, dans plusieurs régions du Québec, un vent de changement.**

○ Dans la région de Montréal, le nombre de stationnements pour vélos près des stations de métro, des gares et des terminus a considérablement augmenté au cours des cinq dernières années. On en comptait 750 aux abords des stations de la Société de transport de Montréal en 2005. Cinq ans plus tard, on en dénombre 3500.

○ On observe le même phénomène du côté de l'Agence métropolitaine de transport. En 2004, il y avait 1000 places pour vélo à proximité des terminus, des gares de train de banlieue et des stations de métro hors Montréal. Six ans plus tard, on peut répondre aux attentes de 2700 cyclistes. À plus petite échelle, on observe les mêmes

progrès à Boucherville et à Mont-Saint-Hilaire, aux arrêts clés des lignes d'autobus express.

○ De 2002 à 2005, quelques autobus de la couronne de Montréal ont été équipés de supports à vélo. Sherbrooke emboîtait ensuite le pas. L'année 2010 marque un net progrès. On installe des supports sur les lignes qui franchissent la rivière Saint-Maurice à Trois-Rivières, sur les lignes Métrobus à Québec, sur quelques lignes à Lévis et à Saguenay. Bilan : plus de 200 autobus sont maintenant équipés.

○ Du côté des trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport, de grands changements sont en cours. Jusqu'en 2010 les vélos étaient acceptés uniquement sur les lignes Deux-Montagnes et Vaudreuil-Hudson, à raison d'un maximum de quatre vélos par train, hors pointe et en direction opposée à la pointe. À partir de 2011, les 160 voitures à deux étages mises en service graduellement depuis 2009 permettront de transporter 12 vélos par train, sur les cinq lignes, incluant celles de Blainville-Saint-Jérôme, Mont-Saint-Hilaire et Candiac. Ces nouvelles règles seront en vigueur à l'année et les cyclistes auront dorénavant accès à presque toutes les gares, incluant la Gare centrale de Montréal. Chaque voiture disposant de huit crochets à vélo, un nombre plus grand de vélos pourrait même être transporté, par exemple lors d'événements spéciaux.

○ À Montréal, une intégration au niveau de l'offre de service permet à l'utilisateur de combiner de manière avantageuse le BIXI, le transport en commun et un abonnement à Communauto. >

## Le transport interurbain

L'ouverture au vélo des transporteurs ne fait pas que faciliter le quotidien des navetteurs. Une meilleure accessibilité aux réseaux interurbains profiterait aussi au tourisme québécois.

Du côté de VIA Rail Canada, le transport des vélos n'est pas offert sur les liaisons Montréal-Québec et Montréal-Ottawa. Un embryon de service se développe entre Montréal, Toronto et Windsor : depuis 2009, certains trains assurant la liaison entre Montréal et Toronto acceptent les vélos. Les cyclistes ont ainsi accès aux Bike Trains qui relient Toronto à Niagara et Windsor, à bord desquels on peut voyager avec son vélo.

Les vélos sont acceptés à bord des trains dotés de fourgons à bagages à destination de la Gaspésie, de l'Abitibi et du Saguenay. Dans ce dernier cas, VIA Rail Canada s'est associé à la Véloposte Jacques-Cartier / Portneuf pour proposer un forfait qui amène le cycliste voyageur de Montréal au village de Rivière-à-Pierre, dans la MRC de Portneuf.

Les autocars québécois, Orléans Express en tête, transportent les vélos en soute. Il n'en coûte que 5\$, ce qui est nettement plus économique que les 30\$ exigés par Greyhound pour transporter un vélo de Montréal à Ottawa.

## Une vélorution nommée BIXI

Créé à l'initiative de la Ville de Montréal, le BIXI fait son apparition dans le paysage montréalais en 2009. Son arrivée opère immédiatement une petite vélorution. En moins de temps qu'il n'en faut pour crier « bicyclette! », les Montréalais adoptent ce vélo en libre-service et son profil résolument urbain: position droite, garde-boue, éclairage actif en tout temps, porte-bagages. Déjà, en 2010, on enregistre 3,3 millions de déplacements. Trois fois plus que l'année précédente!



⦿ Dès sa mise en service, le BIXI attire près de 11 000 abonnés. L'année suivante, leur nombre s'élève à 30 000.

⦿ L'offre s'ajuste rapidement à la demande croissante. De 300 stations et 3000 vélos au début du projet, la phase 2 voit la flotte BIXI passer à 400 stations et 5000 vélos dès la première année de mise en service.

⦿ Le vélo en libre-service contribue à désengorger les transports en commun dans les quartiers centraux aux heures de pointe. Il remplace le métro dans 49% des cas, l'autobus deux fois sur cinq.

⦿ Le BIXI attire une jeune clientèle. Quatre abonnés sur cinq ont entre 15 et 34 ans. La première année, on constate parmi ces abonnés une surreprésentation des personnes ayant fait des études universitaires (85%).

⦿ Présent dans les quartiers centraux, le BIXI sert principalement à effectuer de courts trajets : 85% des déplacements font moins de 3,5 kilomètres.

⦿ Le BIXI est désormais indissociable du cocktail transport de nombreux Montréalais. Deux usagers sur cinq le combinent à la marche, et 68% y ajoutent le transport collectif.

⦿ Le vélo en libre-service rend les Montréalais plus actifs. S'il n'existait pas, ses usagers ne se seraient déplacés à vélo que dans 3% des cas : 14% d'entre eux auraient utilisé l'automobile, et plus de 40%, les transports en commun. Agent de promotion du transport actif, le BIXI a donc des conséquences positives sur la santé de ses usagers de même que sur la qualité de l'environnement.

⦿ À peine lancée à Montréal, l'invention québécoise suscite un intérêt à l'étranger. Montréal vend le concept aux Villes de Minneapolis, Washington, Melbourne et Londres. De plus, plusieurs prix couronnent le succès du BIXI, tant sur le plan du design que du leadership, de la gestion, de l'apport au transport urbain durable et de l'environnement.

## Un loisir populaire

**Le vélo est l'un des loisirs les plus populaires au Québec. Un sondage d'Écho Sondage révèle que 2,7 millions d'adultes s'y adonnent en 2010, c'est-à-dire 47% de la population. Certains roulent seuls, d'autres en groupe. Clubs, balades en famille, randonnées organisées, sorties sportives, compétitions, chacun peut y trouver son compte.**

⦿ Le tiers (34%) de ceux qui s'adonnent au cyclisme de loisir roule plusieurs fois par semaine. Le tiers (29%) monte à vélo une fois par semaine. Quant au dernier tiers (37%), il fait du vélo de façon occasionnelle. En moyenne, on consacre 2,5 heures par semaine à ce loisir. Un cycliste sur neuf roule deux fois plus que la moyenne.

⦿ La tenue de nombreuses randonnées populaires reflète bien la place qu'occupe le vélo partout au Québec. Loin de s'essouffler, le phénomène est en expansion. En 2010, 78 000 personnes participent à 47 rassemblements cyclistes tenus dans quinze régions du Québec, alors qu'en 2005, 62 000 participants étaient inscrits à 40 randonnées. À Montréal, la popularité du Tour de l'île de Montréal et du Tour la Nuit ne se dément pas; la Virée du Maire de Trois-Rivières célèbre ses 20 ans; la Tournée Méli-Vélo, à Terrebonne, accueille 2500 participants.

⦿ Certaines randonnées de longue distance, comme le Défi métropolitain et le Défi des Cantons-de-l'Est, entraînent dans leur sillage respectivement 3500 et 1500 cyclistes. Certains événements suscitent particulièrement l'intérêt des médias, notamment le Grand Défi Pierre Lavoie, dont les participants se relaient pour rouler plus de 1000 kilomètres en 60 heures. >



Les cycloportives sont de plus en plus nombreuses. Ces défis chronométrés permettent aux participants de s'évaluer et de mesurer l'évolution de leur performance. Ils intéressent un nombre croissant de cyclistes dont plusieurs possèdent un vélo qui n'a rien à envier à celui des professionnels. En 2010, on dénombre une quinzaine de ces événements qui comptent généralement de 300 à 400 participants. La saison culmine à la fin de septembre avec le Défi Vélo Mag, qui attire 1500 cyclistes au Parc national de la Mauricie.

En 2010, le Québec compte près de 300 clubs cyclistes. Un tiers d'entre eux a une vocation récréative. Ils rassemblent 10 000 membres. Les autres clubs sont compétitifs et fédèrent plus de 6000 athlètes. La concentration est particulièrement importante à Montréal, à Québec et en Montérégie, où l'on recense plus d'une quarantaine de clubs.



On organise près de 400 événements compétitifs au Québec en 2010. Le spectre est très large : vélo de montagne, de route ou de piste, BMX, paracyclisme et cyclocross. Dix-sept compétitions sont de niveau international. En 2010, Les Mardis cyclistes de Lachine ont 33 ans et le Tour de Beauce célèbre sa 25<sup>e</sup> édition. Venus de 50 pays, les 800 athlètes inscrits aux Championnats du monde de vélo de montagne à Mont Sainte-Anne suscitent l'intérêt de 100 000 spectateurs. Le Grand Prix Cycliste ProTour, premier événement du UCI World Tour disputé sur le continent américain, s'ajoute au calendrier des compétitions en septembre 2010; 176 coureurs de haut niveau participent aux courses de Québec et de Montréal.

## Le vélo de montagne

On compte au Québec près de 2500 kilomètres de sentiers de vélo de montagne et 90 centres répartis dans toutes les régions. Diverses compétitions attirent des participants qui viennent de partout au Québec, d'ailleurs au Canada et de l'étranger.



## Prendre la Route verte

**On associe naturellement le vélo au plaisir, à la santé, à la qualité de vie. Le vélo joue aussi un rôle dans la vitalité économique du Québec. Le développement continu du réseau cyclable a favorisé la mise en place d'une infrastructure cyclotouristique articulée autour de la Route verte, le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord. La réalisation de ce projet fédérateur a un effet structurant.**

Le Québec compte, en 2010, 450 établissements d'hébergement certifiés *Bienvenue cyclistes!*<sup>MD</sup> répartis sur l'ensemble du territoire. Lancée en 2005, la certification connaît une croissance soutenue qui, étalée sur cinq ans, atteint près de 40%.

Un sondage effectué à l'été 2010 auprès de cyclotouristes qui fréquentent les établissements certifiés *Bienvenue cyclistes!*<sup>MD</sup> révèle que 77% d'entre eux proviennent du Québec et 15% d'une autre province canadienne, 6% sont états-uniens et 3% viennent d'un autre pays. Le vélo est le principal motif du voyage de la presque totalité de ces cyclistes. Pour 85% d'entre eux, la présence de pistes cyclables ou de routes aménagées pour les cyclistes compte beaucoup dans le choix de la destination. >



## L'incontournable

Point de repère crucial de plusieurs activités destinées aux cyclistes, la Route verte est inaugurée en 2007. Trois ans plus tard, sa première phase, qui s'étend sur 4360 kilomètres, est presque entièrement complétée. La seconde, de près de 1000 kilomètres, l'est à plus de 50%. La Route verte permet aux cyclistes de se rendre de Cabano à Rivière-du-Loup, de Mont-Laurier à Laval, de Saguenay à Dolbeau, de Sherbrooke à Victoriaville, de Longueuil à Magog. Jamais auparavant les amateurs de vélo n'ont été aussi mobiles.

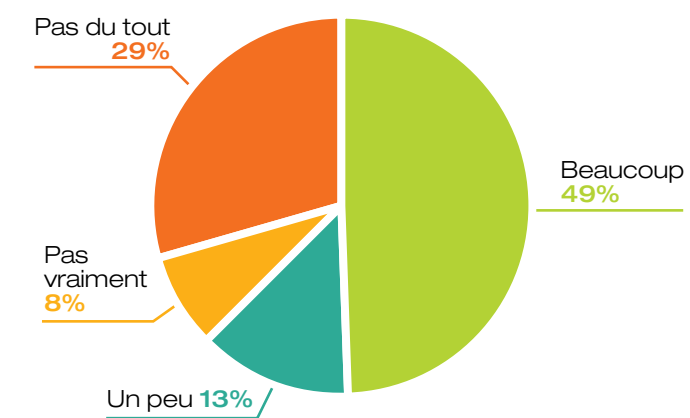
Trois ans après son inauguration, plus de la moitié des Québécois affirment connaître ou avoir entendu parler de la Route verte. Lorsqu'on la leur décrit, sa notoriété grimpe à 70%. Il s'agit d'une augmentation notoire puisque, en 2000, la Route verte était connue de tout juste 29% de la population.

Près du tiers (32%) des cyclistes indique avoir fait du vélo sur la Route verte en 2010; d'autres l'auraient empruntée sans avoir pu l'identifier. En 2005, seul le quart (25%) des cyclistes déclarait avoir utilisé la Route verte.

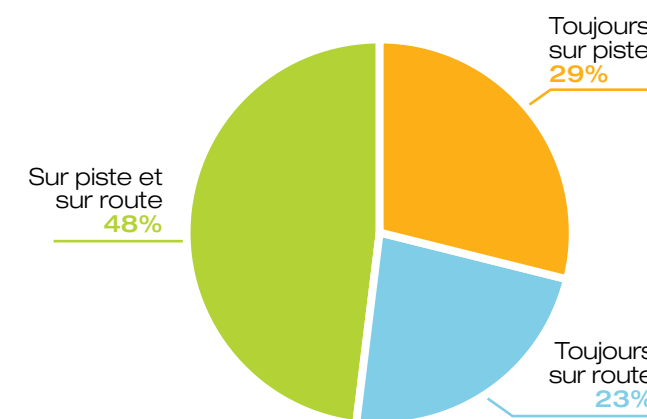
La Route verte comporte 1700 kilomètres de pistes cyclables, plus de 2000 kilomètres d'accotements asphaltés, près de 900 kilomètres de chaussées désignées sur des routes paisibles et une centaine de kilomètres de bandes cyclables en milieu urbain. Près de 400 municipalités locales et régionales dans seize régions du Québec ont participé à son aménagement.

De 1995 à 2010, on investit environ 240 millions de dollars dans l'aménagement de la Route verte. Les dépenses annuelles en hébergement, alimentation et transport générées par cette infrastructure dépassent largement la centaine de millions de dollars, montant qui double lorsqu'on y ajoute les sommes investies dans l'achat de vélos, de vêtements et d'accessoires.

## Influence des pistes cyclables ou des routes aménagées pour cyclistes sur le choix de destination



## Utilisation des pistes cyclables ou des routes



## Le vélo? La santé!

Plus de la moitié des adultes québécois est en excès de poids, et la sédentarité augmente avec l'âge. En 2010, l'état de santé des Québécois demeure un sujet d'inquiétude, d'où un intérêt croissant pour la saine alimentation et l'activité physique. Le vélo occupe désormais une place de choix dans le menu santé des Québécois. Grâce au seul vélo, plus de 11% d'entre eux sont considérés comme actifs! On ne saurait offrir un meilleur plaidoyer en faveur du transport actif.

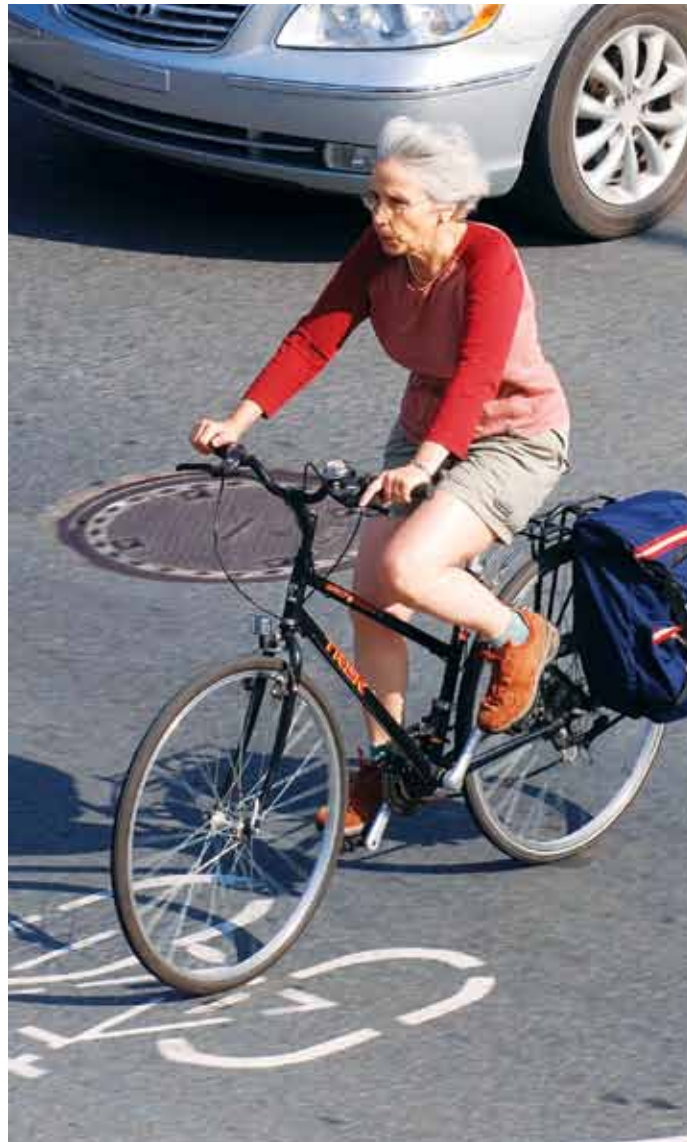
Non seulement le transport à vélo est-il bénéfique pour la santé et l'environnement, mais il procure du plaisir. Selon l'Enquête sociale générale de Statistique Canada, 59% des navetteurs qui se déplacent soir et matin à vélo aiment leur déplacement. Seuls 38% des automobilistes et 23% des usagers du transport en commun en disent autant.

Diverses études démontrent que le transport actif peut réduire le risque d'obésité, le cholestérol total et LDL, les triglycérides et la pression artérielle, en plus d'augmenter le cholestérol HDL, le VO<sub>2</sub> max et la puissance maximale aérobie chez des individus sédentaires.

Un adulte actif dépense au moins 1000 kilocalories par semaine pour ses activités physiques de loisir ou de transport, en surplus des activités quotidiennes de base comme se laver, s'habiller, faire la vaisselle, etc. Cela correspond à 25 minutes de bicyclette avec effort physique moyen, cinq fois par semaine. Chez les 5 à 17 ans, la dépense recommandée est de 2000 kilocalories par semaine. Selon ce critère, 51% des adolescents et 61% des adultes québécois ne sont pas assez actifs en 2007-2008.

Le cyclisme utilitaire permet d'intégrer l'activité physique à la vie de tous les jours et allonge la saison des cyclistes. 39% de ceux qui se servent du vélo comme moyen de transport l'enfourchent dès le mois d'avril, comparativement à 21% chez les autres. On observe un écart semblable en novembre: 25% chez les premiers, 8% chez les seconds.

Ceux qui se servent du vélo pour aller en classe, se rendre au travail ou faire leurs courses roulent plus régulièrement que les autres cyclistes: 78% d'entre eux montent à vélo une fois par semaine, alors que 64% des autres en font autant.



Les avantages du transport actif ne se limitent pas à la santé. Ce type de transport contribue à réduire la congestion routière, à diminuer l'absentéisme au travail, à développer la cohésion sociale et à rendre les quartiers plus sécuritaires pour les piétons et l'ensemble des cyclistes.

Un calcul effectué par l'Organisation mondiale de la Santé permet de mesurer les économies qu'entraîne la pratique du vélo en diminuant la mortalité. Ce calcul tient compte de divers facteurs, notamment le nombre de déplacements, la distance moyenne parcourue par chaque cycliste et le nombre de jours où l'on roule. En utilisant cette grille, on estime à environ 50 millions de dollars les bénéfices santé annuels associés au réseau cyclable québécois. À ceux-ci s'ajoutent les bénéfices liés à la réduction des maladies, plus difficiles à quantifier mais indéniables.



## Une vie meilleure

Une étude néerlandaise<sup>1</sup> parue en 2010 confirme que les bénéfices pour la santé du transfert de l'automobile au vélo comme mode de transport sont plus importants que les dommages causés par l'inhalation de polluants atmosphériques par les cyclistes et les blessures qu'ils subissent lors d'accidents de la circulation.

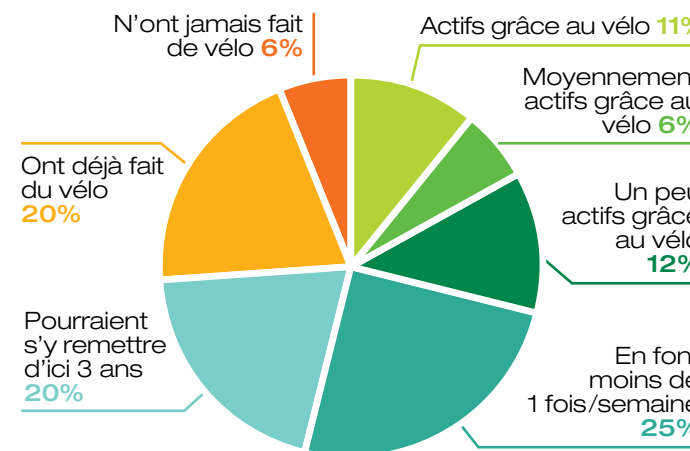
Selon une étude réalisée en Flandre<sup>2</sup> auprès d'hommes et de femmes invités à pédaler pour se rendre au travail au moins trois fois par semaine, cette pratique a une influence positive sur les facteurs de risque des maladies coronariennes. Elle est susceptible d'améliorer la qualité de vie liée à la santé chez des adultes en bonne santé physique qui ne s'entraînaient pas auparavant.

<sup>1</sup> De Hartog, J.J. et al. (2010)

<sup>2</sup> De Geus, B. et al (2008)

Voir références en page 27.

## L'utilisation du vélo et sa contribution à la santé des Québécois



## Rouler en toute sécurité

Dangereux, le vélo? Lorsqu'on demande aux Québécois ce qui les retient d'utiliser le vélo comme moyen de transport, quatre personnes sur dix invoquent le risque d'accident ou de blessure. Le tiers des cyclistes voit là un facteur dissuasif, et 43% de ceux qui ne font pas de vélo partagent leur opinion. Cette perception ne correspond pas tout à fait à la réalité: en 2009, on déplore un décès pour 120 millions de kilomètres parcourus à vélo au Québec.

Le nombre de cyclistes qui meurent des suites d'un accident au Québec est stable depuis quelques années: en 2005, on comptait 16 victimes de la route; quatre ans plus tard, le bilan est le même. De 1990 à 2005, cinq décès sur six (84%) résultent d'accidents impliquant un véhicule automobile. Dans la moitié des cas (49%), les cyclistes sont entrés en collision avec une voiture; dans 30% des cas, il s'agit d'un camion. Les collisions entre deux bicyclettes ou avec un piéton sont rarissimes: elles comptent pour un peu plus de 3% des cas. Enfin, 13% des décès résultent de chutes ou de collisions avec des objets fixes.

De 2004 à 2009, le nombre de blessés graves diminue de 40%, passant de 189 à 114. Le vélo occasionne moins de blessures que la plupart des autres activités physiques. On compte 11 consultations médicales pour 1000 cyclistes. C'est deux fois moins que pour le ski alpin, trois fois moins que pour la course à pied, quatre fois moins que pour le baseball. Sans parler du hockey...

Comme le démontrent diverses études, plus il y a de cyclistes sur la route, moins il y a d'accidents. Côté d'un plus grand nombre de cyclistes, les automobilistes sont plus attentifs à leur présence. Et comme la plupart des cyclistes sont aussi automobilistes, davantage de cyclistes signifie davantage d'automobilistes sensibles au comportement et à la sécurité des cyclistes.

De 1987 à 2010, le nombre total de vélos a plus que doublé au Québec. Quant au nombre de cyclistes réguliers, il a augmenté de 50%. Pourtant, on a constaté, parallèlement, une diminution de 58% du nombre de décès reliés aux accidents cyclistes. De plus, les blessures graves ont chuté de 72% et les blessures légères, de 52%. À ce chapitre, le Québec ne constitue pas un cas isolé. Aux Pays-Bas, de 1980 à 2005, la

popularité du cyclisme a augmenté de 45 % alors que le nombre de victimes d'un accident de la route a diminué de 58 %.

Les provinces canadiennes qui ont le plus investi dans le cyclisme voient augmenter le nombre de cyclistes et diminuer le taux de mortalité associé à sa pratique. Cela se vérifie au Québec.

### Voir et être vu

Lorsqu'on roule à vélo dans l'obscurité, l'éclairage est obligatoire. Les cyclistes qui s'y conforment font preuve de courtoisie à l'égard de ceux – piétons, cyclistes et automobilistes – avec qui ils partagent la voie publique. De plus, ils veillent à leur propre sécurité. Un nombre croissant de cyclistes québécois en convient. En 2000, 9 % des cyclistes qui se déplaçaient le soir utilisaient un système d'éclairage, que ce soit de manière régulière ou à l'occasion. Cinq ans plus tard, ce pourcentage s'établissait à 16 %. En 2010, alors que 8 % des déplacements sont effectués après le coucher du soleil, le quart des cyclistes qui les font utilise un système d'éclairage. Certains disent toujours se conformer à la loi (16 %), alors que d'autres le font à l'occasion (9 %).

Un vélo sur dix est équipé d'un système d'éclairage actif complet, c'est-à-dire feu blanc à l'avant et feu rouge arrière. Un même nombre de vélos est équipé de l'un ou l'autre.

Des comptages effectués à Montréal en octobre et en novembre 2010, en soirée, indiquent que près d'un vélo sur quatre (22 % et 23 %) est muni d'un feu blanc à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière. Lorsqu'on tient compte des BIXI, c'est un vélo sur trois (35 % et 30 %) qui est correctement équipé. 10 % des vélos du comptage d'octobre sont équipés d'un des feux requis. En novembre, ce taux passe à 21 %.

### Le respect de la loi

Six cyclistes sur dix affirment respecter le feu de circulation rouge. Le quart avoue faire un simple arrêt avant de traverser l'intersection. Un cycliste sur dix se contente de ralentir.

Le respect du Code de la sécurité routière varie selon le sexe et l'âge. Les deux tiers des femmes attendent le feu de signalisation vert, 55 % des hommes en font autant. Alors que 43 % des 18 à 24 ans s'immobilisent au feu rouge, les deux tiers des 45 à 54 ans se conforment au règlement.

### Autour du casque

De plus en plus de cyclistes québécois ont un casque de vélo : 45 % en possédaient un en 1995, 61 % en 2000, ce pourcentage grimpe à 67 % en 2005 pour atteindre 74 % en 2010. 2,3 millions d'adultes québécois possèdent donc un casque de vélo.

Le port du casque de vélo est de plus en plus répandu parmi les adultes. En 1995, le taux net de port du casque se situait à 36 %. Quinze ans plus tard, il s'élève à 57 %.

En 2010, 65 % des moins de 18 ans portent le casque. Une augmentation de 3 % par rapport à 2005. 62 % des jeunes disent porter leur casque en tout temps ; à l'opposé, le quart d'entre eux ne le mettent jamais. Les plus jeunes sont plus assidus que leurs aînés. Les 6 à 9 ans le portent près de neuf fois sur dix et les 14 à 17 ans, deux fois sur cinq.



## Cycliste québécois recherche environnement favorable

**Soucieux de rouler en toute sécurité, les cyclistes recherchent naturellement des environnements favorables. Ainsi, ils fréquentent plus volontiers les voies cyclables et les routes à faible circulation. Les déplacements à vélo y sont d'ailleurs concentrés à 86 %. Plus de deux Québécois sur trois (70 %) seraient plus enclins à utiliser le vélo à des fins de transport si les rues étaient plus sécuritaires. Que fait-on pour leur rendre la pratique du vélo plus agréable ?**

90 % de la population perçoit le développement des réseaux de pistes cyclables comme une mesure efficace afin d'assurer la sécurité des cyclistes. Aussi, 52 % des Québécois se disent tout à fait d'accord pour que le réseau de pistes cyclables soit davantage développé dans leur municipalité.

De 2005 à 2010, le réseau cyclable québécois s'accroît de plus du tiers (36 %), passant de 6800 à 9250 kilomètres. On note un accroissement marqué des voies cyclables sur chaussée, de 63 % dans le cas des accotements asphaltés en milieu rural et de 57 % pour ce qui est des pistes sur rue et des bandes cyclables en milieu urbain. Ici on relie des tronçons

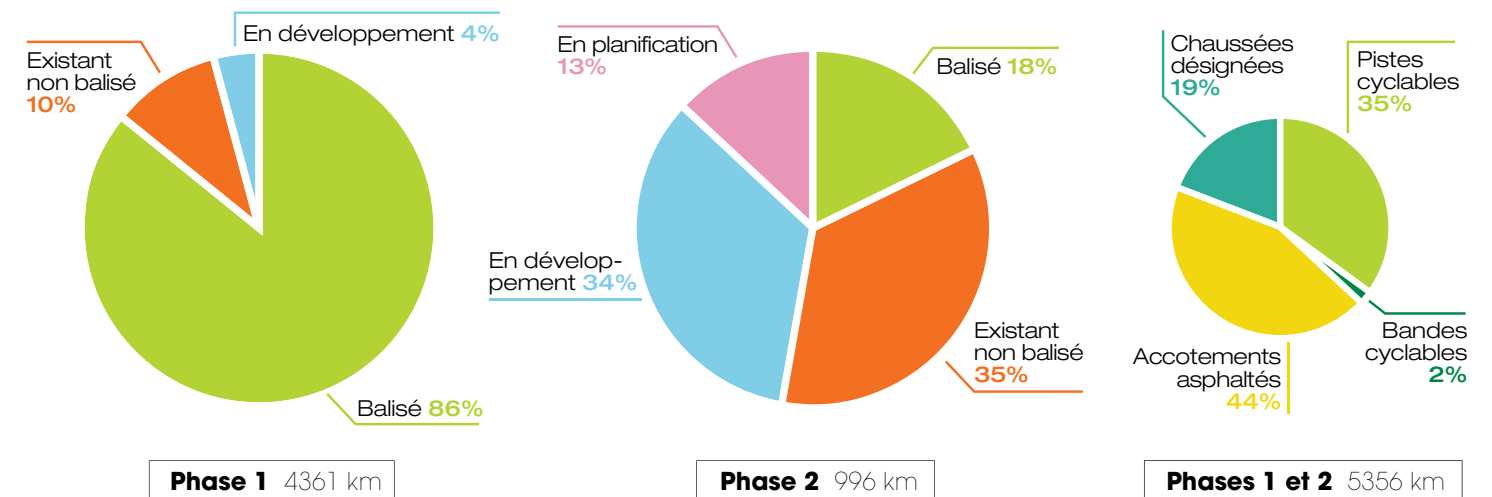
du réseau jusque-là isolés, là on permet aux cyclistes de franchir un obstacle. C'est le cas à Québec de la piste entre la promenade Samuel-De Champlain et le chemin Saint-Louis, à Trois-Rivières des accotements asphaltés sur la route 138 dans le secteur Pointe-du-Lac, et à Montréal de la piste Christophe-Colomb, qui passe sous une voie ferrée.

Les politiques, aussi bien celles du gouvernement québécois que celles des municipalités, ont un impact important sur le développement d'environnements favorables à la marche et au vélo. À Montréal, depuis 2004, le plan d'urbanisme reconnaît le vélo comme une composante essentielle du système de transport. Quant au plan de transport, adopté en 2008, il propose la mise en œuvre d'une Charte du piéton. Montréal entend innover afin de favoriser les déplacements actifs.

Laval, Sherbrooke, Québec et quelques arrondissements montréalais ont entamé une démarche de planification de mobilité durable. D'autres, comme Trois-Rivières et l'arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, à Montréal, qui s'est doté d'un plan vélo, ont entrepris une démarche de planification de leurs réseaux cyclables et piétonniers.

Depuis 16 ans, on a investi 290 millions de dollars dans le réseau cyclable québécois, dont près de 240 millions de dollars pour la Route verte, c'est-à-dire 50 000 \$ par kilomètre. Le niveau d'investissement annuel moyen, sous la barre des 5 millions de dollars lors de la mise en place de la Route verte, se situe à 22 millions de dollars à partir de 1999. À titre comparatif, en 2009, le ministère des Transports du Québec a

### Avancement de la Route verte



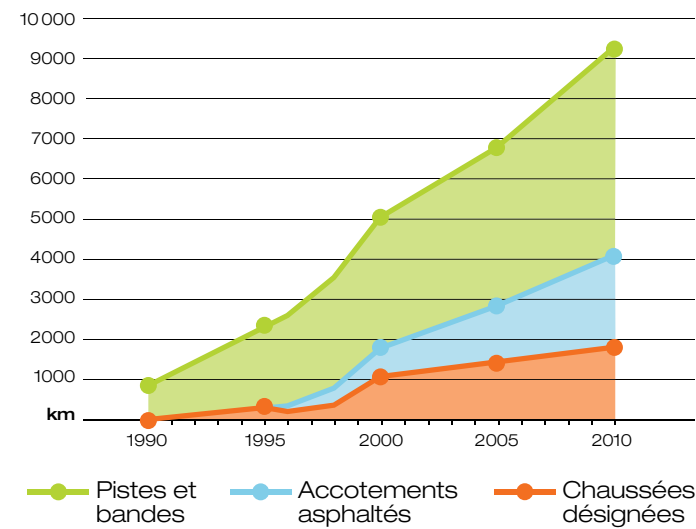
injecté 3 milliards de dollars dans le développement et l'amélioration du réseau routier de même que dans la conservation des structures et des chaussées. La province et les municipalités consacrent environ 1% de cette somme au réseau cyclable.

## Villes actives

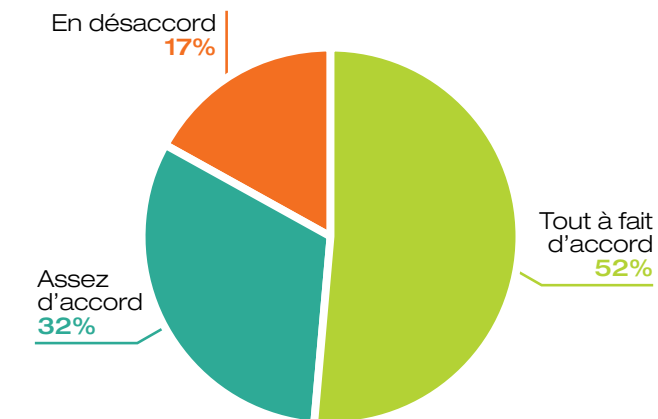
Plusieurs municipalités prennent des mesures de modération de circulation afin d'assurer plus de confort et de sécurité aux cyclistes. Parmi les 28 municipalités ayant répondu au sondage Ville active mené par Vélo Québec :

- une seule indique n'avoir aucun aménagement du genre ;
- près des deux tiers disposent d'avancées de trottoir ;
- le tiers ont des intersections surélevées ;
- les quatre cinquièmes possèdent des dos d'âne allongés ;
- près de la moitié ont des passages piétonniers à mi-bloc ou surélevés ;
- les trois quarts ont des segments de rue avec chaussée rétrécie par marquage au sol et ajout de terre-plein ;
- 16 disposent d'un budget annuel récurrent pour la mise en place d'infrastructures piétonnes et de mesures d'apaisement de la circulation ; Sept-Îles investit 300 000\$ par an, Québec 750 000\$ ;
- 11 villes investissent chaque année dans le développement de leur réseau cyclable. De 2007 à 2010, Montréal y consacre en moyenne 10 millions de dollars par an, soit un peu plus de 6\$ par habitant. À Québec, on investit 2 millions de dollars en 2010, ce qui correspond à près de 4\$ par habitant, et on prévoit mettre les bouchées doubles ces prochaines années puisqu'on injectera 40 millions de dollars entre 2008 et 2018. À Gatineau, où l'on a consacré 400 000\$ au réseau cyclable en 2010, on planifie d'accélérer la cadence en investissant annuellement 1 million de dollars de 2011 à 2013.

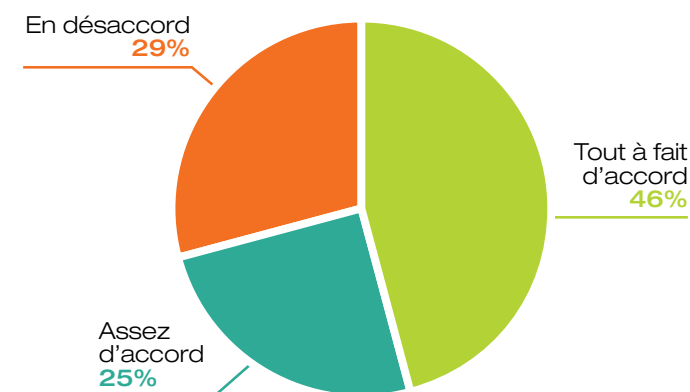
## Réseau cyclable



## Le réseau de pistes cyclables de sa municipalité devrait être plus développé



## Des mesures devraient être prises pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles



## Trouver une place

Le stationnement est une composante essentielle à l'utilisation du vélo. Les cyclistes veulent laisser leur vélo dans un lieu sécuritaire sans avoir à chercher pendant des heures un endroit où le garer.

À Montréal, l'offre de stationnement sur le domaine public (trottoirs, rues, stations de métro) double, passant de 9000 à plus de 17 000 places, de 2005 à 2010. Tout de même, l'offre est plutôt limitée hors des quartiers centraux, et il reste difficile de trouver un endroit où garer son vélo au centre-ville. On compte aussi plus de 5000 places dans les immeubles et sur les terrains des entreprises et organismes partenaires de l'Opération vélo-boulot. L'accès à 3000 de ces places est réservé aux employés.



À Québec, on dénombre 800 places de stationnement sur le terrain des immeubles municipaux et plus de 400 autres près des édifices gouvernementaux, dont une centaine sous abri ; l'Université Laval peut accueillir 2000 vélos, ce qui en fait l'université québécoise disposant de l'offre la plus importante : 1 place pour 24 personnes (employés et étudiants). On ne compte que 120 places sur les trottoirs, pour la plupart dans les quartiers centraux de Québec. En revanche, il y en a 3700 dans les parcs.

À Gatineau, on compte plus de 1740 places : 140 aux abords des édifices municipaux et 1600 dans les parcs. Au centre-ville, près de 1000 places sont à la disposition de ceux qui fréquentent les édifices gouvernementaux.

À Laval, on trouve 380 supports à vélo sur le terrain des édifices municipaux.

Au terminus Longueuil de l'Agence métropolitaine de transport, près de la station de métro, les cyclistes ont accès à 325 places de stationnement.

Pour sa part, Trois-Rivières offre plus de 350 places dans les rues, sur les trottoirs, près des édifices municipaux et dans les parcs. À l'Université du Québec à Trois-Rivières, 330 places de stationnement sont à la disposition des 11 200 étudiants et employés.

D'autres municipalités offrent des stationnements sur rue ou sur les trottoirs : Victoriaville, Saguenay, Chambly, Saint-Jean-sur-Richelieu, Coaticook et Beauharnois.

## Le centre et la périphérie

Les parts modales du vélo et de la marche sont nettement plus élevées dans les quartiers centraux que dans les banlieues.

Le vélo occupe une part de 8,6%, et la marche une part de 29,9% sur Le Plateau-Mont-Royal, quartier central de Montréal. Dans le secteur regroupant les quartiers périphériques de Mercier, Pointe-aux-Trembles et Rivière-des-Prairies, de même que l'arrondissement Anjou et la ville de Montréal-Est, ces parts sont de 0,5% et de 11,4%.

À Québec, dans la Haute-Ville, la part du vélo s'établit à 1,7%, et celle de la marche à 47,5%. Ailleurs à Québec, dans les secteurs Cap-Rouge, Pointe-de-Sainte-Foy et Quatre-Bourgeois, le vélo est à 0,7% et la marche à 8,3%.

À Gatineau, dans les secteurs Île de Hull et Hull Périphérie, le vélo est à 2,0% et la marche à 12,8%. Dans les secteurs Gatineau Est et Gatineau Centre, les pourcentages sont de 0,7% et 7,5%.

À Trois-Rivières dans les secteurs Centre-ville-Saint-Philippe et Laviolette, la part du vélo se situe à 2,4%, celle de la marche à 23,1%. En périphérie, dans l'ensemble des secteurs Sainte-Marthe-du-Cap, Pointe-du-Lac, Saint-Louis-de-France et Saint-Michel-des-Forges, le vélo est à 0,5% et la marche à 3,5%.

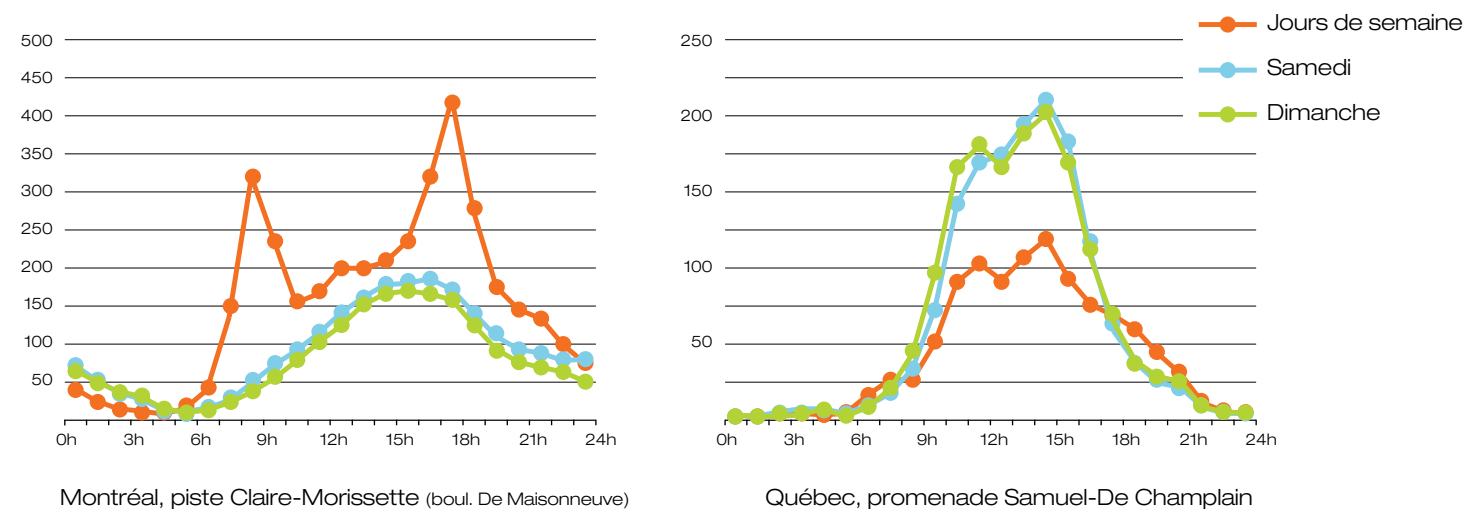
## Tous en piste!

Très populaires, les voies cyclables répondent à un besoin de confort et de sécurité. Quatre cyclistes québécois sur cinq (79%) roulent sur les pistes cyclables, et tout autant sur les rues à faible circulation (80%). La moitié de ceux qui font du vélo (50%) emprunte les routes rurales à faible circulation et le tiers seulement (30%) les rues à forte circulation. Les cyclistes effectuent près de la moitié de leurs déplacements (47%) sur les pistes cyclables et le quart (26%) sur les rues à faible circulation. Dans moins d'un cas sur dix, ils choisissent d'affronter une forte circulation automobile, qu'il s'agisse de rues (6%) ou de routes rurales (3%). Des compteurs, de plus en plus nombreux, permettent de mesurer la fréquentation des pistes où roulent les cyclistes et de déterminer les périodes d'affluence.

L'utilisation du vélo à des fins de transport modifie peu à peu l'usage des voies cyclables. Sur plusieurs pistes de la métropole, on note des pics d'achalandage aux heures de pointe du matin et de l'après-midi. On observe également une affluence plus importante la semaine que le samedi et le dimanche.

À Montréal, la fréquentation de la piste de la rue De Brébeuf continue d'augmenter (une hausse de 27% en septembre depuis 2000) bien que l'on frôle la saturation depuis des années. De juin à septembre 2010, le débit quotidien moyen est de 4000 cyclistes avec des pointes à 7000. La fréquentation atteint les 9000 le vendredi du Tour la Nuit. Pour la durée de la période

### Variations horaires des débits en fonction du jour



d'ouverture de la piste, du 1<sup>er</sup> avril au 13 novembre, la moyenne quotidienne est de 3240 cyclistes. Chaque année, 900 000 personnes empruntent cette piste qui traverse Le Plateau-Mont-Royal.

La bande cyclable de la rue Saint-Urbain, à sens unique en direction du centre-ville montréalais, voit en 2010 défile plus d'un demi-million de cyclistes. Cet achalandage est aussi élevé que celui de la rue De Brébeuf dans la même direction.

En 2010, près de 900 000 personnes fréquentent la piste de la rue Berri à Montréal. Pendant ce temps, plus d'un million de cyclistes roulent sur la piste Claire-Morissette, boulevard De Maisonneuve, entre les rues Peel et Stanley. L'ouverture de cette piste multiplie par cinq l'achalandage sur le boulevard De Maisonneuve. 640 cyclistes y roulaient quotidiennement en octobre 2003; à la même période en 2010, ils sont plus de 3000.

À Gatineau, fonctionnaires et étudiants sont nombreux à franchir le pont Alexandra pour aller travailler ou étudier à Ottawa. En 2010, on y dénombre en moyenne 800 cyclistes par jour, dont 660 aux heures de pointe.

À Longueuil, 100 000 cyclistes utilisent la passerelle qui enjambe la route 112-116. Bien que la vocation de cet aménagement intégré à la Route verte soit récréotouristique, on dénombre en moyenne 75 passages en période de pointe du matin.

Même constat boulevard de la Concorde, sur le parcours de la Route verte à Laval: près de 150 000 cyclistes y passent du 12 mars au 1<sup>er</sup> novembre 2010, une moyenne quotidienne de 644 vélos, dont 110 en période de pointe matinale.



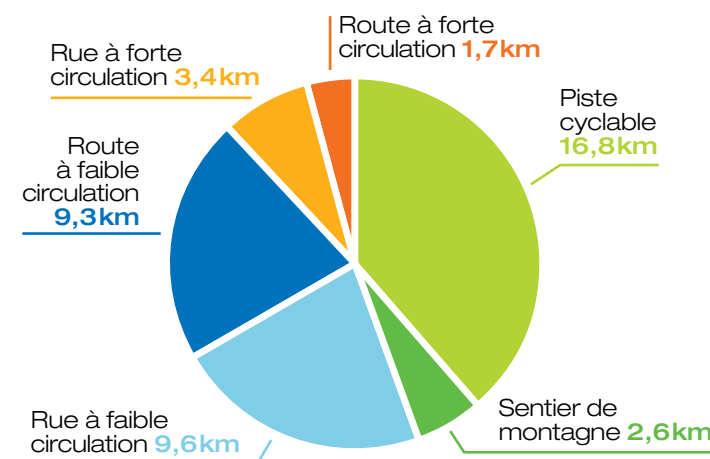
À Québec, l'achalandage sur le pont de Québec s'accroît de 13% entre 2005 et 2010: il passe de 70 000 à 79 000 cyclistes par an.

Sur la Route verte, à l'extérieur de Montréal, le débit annuel dépasse les 200 000 passages à deux endroits.

À Québec, sitôt ouverte en 2008, la promenade Samuel-De Champlain fait le plein de cyclistes (277 000). En 2010, bien qu'il leur faille remonter vers la Haute-Ville après leur balade, on y voit passer jusqu'à 4300 cyclistes en une seule journée.

À Lévis, le débit saisonnier sur le Parcours des Anses passe de 205 000 à 255 000 de 2005 à 2010, une augmentation de 25%.

### Déplacements hebdomadaires par type de voie



La circulation dépasse les 100 000 passages annuels à trois autres endroits sur la Route verte: l'axe nord à Laval (144 855), le Parc linéaire à Trois-Rivières (125 730) et l'Estriade à Granby (116 790). En juillet seulement, 30 000 personnes empruntent cette dernière; la fréquentation moyenne y est de 780 passages par jour les samedi et dimanche, et de 440 en semaine.

On dénombre près de 45 000 passages sur le Réseau des Grandes-Fourches, dans le secteur Lennoxville de Sherbrooke entre le 1<sup>er</sup> avril et le 3 novembre, dont le tiers en juillet.

Le débit annuel avoisine les 60 000 cyclistes à Saint-Jean-sur-Richelieu, avec une moyenne mensuelle de 11 000 de mai à juillet.

Plus de 90 000 personnes roulent sur la piste du P'tit Train du Nord, à Mont-Rolland, secteur Sainte-Adèle, avec un achalandage concentré à 55% en juillet et en août.

251 000 cyclistes empruntent la Véloroute des Bleuets en 2010, une augmentation de 9% par rapport à l'année précédente. 60 000 d'entre eux passent à Métabetchouan—Lac-à-la-Croix.

On enregistre près de 60 000 passages au Parc linéaire des Bois-Francis, à Victoriaville. L'affluence moyenne en juin, juillet et août se situe à 11 600.

À Cabano, secteur Témiscouata-sur-le-Lac, près de 40 000 cyclistes utilisent la piste du parc interprovincial Petit Témis, avec une pointe de 11 300 passages en juillet et en août.

## Les saisons du vélo

Certains cyclistes associent le vélo à la saison estivale. D'autres montent en selle hiver comme été, bravant vaillamment les pires tempêtes; il se trouve toujours une caméra de télévision ou un appareil photo pour les repérer dans le blizzard lorsqu'on veut illustrer la détermination des Québécois à vaincre la saison froide. Un entretien adéquat des voies cyclables au début du printemps et à la fin de l'automne permettrait d'allonger la saison de nombreux cyclistes. En milieu urbain, le déneigement des voies cyclables au même titre que celui des chaussées et des trottoirs assurerait même la circulation en toutes saisons.

### Les saisons des cyclistes

En 2010, la saison des cyclistes québécois s'étire en moyenne sur 5,5 mois : un peu moins à Sherbrooke (5,3 mois), un peu plus à Montréal (5,8 mois). La durée moyenne de la saison n'a pas changé depuis 2005. Ceux qui n'utilisent jamais le vélo comme mode de transport roulent en moyenne 5,3 mois par an; les autres montent à vélo deux semaines de plus.

En juin, juillet et août, plus de 95 % des cyclistes font des sorties à vélo. En mai et en septembre, ils sont plus des trois quarts (79 % et 85 %), et encore plus de la moitié (52 %) en octobre. Un cycliste sur quatre roule déjà en avril, un sur huit est toujours en selle en novembre. Enfin,

200 000 personnes, soit 7 % des cyclistes, utilisent leur vélo au moins une fois de décembre à mars.

### Les saisons des réseaux

À Montréal, depuis qu'on a allongé leur entretien de deux semaines au printemps comme en automne, les pistes cyclables sont accessibles sept mois et demi. De plus, depuis 2008, la ville déneige un «réseau blanc» de 31 kilomètres. Quant aux stations BIXI, elles ferment progressivement, de la mi-novembre au début de décembre.

À Québec et à Sherbrooke, la saison officielle du vélo s'étend sur six mois, du début de mai à la fin d'octobre.

Les pistes régionales sont ouvertes de cinq à sept mois. Celles qui se trouvent en milieu boisé, comme le P'tit Train du Nord, l'Estrade, la Campagnarde et la Jacques-Cartier / Portneuf, ouvrent de la mi-mai à la mi-octobre. Celles qui sont en milieu agricole, où la neige fond plus rapidement, sont accessibles de la mi-avril à la mi-novembre. C'est le cas de la Sauvagine, à Sorel, et de la piste du parc linéaire de la MRC-de-Beauharnois-Salaberry.

### Le vélo quatre saisons

Comme en témoigne l'expérience de quelques dizaines de milliers de personnes, on peut faire du vélo douze mois par an au Québec. Au centre-ville de Montréal, à l'intersection de la rue Peel, on enregistre plus de 100 000 passages sur la piste cyclable Claire-Morissette, déneigée tout l'hiver, entre le 15 novembre 2009 et le 31 mars 2010, alors que la majeure partie du réseau cyclable est fermée. L'achalandage dépasse

fréquemment 1000 passages par jour jusqu'au 7 décembre et revient à ce niveau dès le 4 mars. Entre ces deux dates, la fréquentation moyenne est de 320 vélos par jour.

Partout au Québec, on constate un achalandage important sur les pistes en début et en fin de saison. Visiblement, nombre de cyclistes accueilleraient de façon favorable une ouverture plus hâtive au printemps et une fermeture plus tardive à l'automne.

À Mont-Rolland, sur la piste du P'tit Train du Nord, on observe le passage de plusieurs centaines de cyclistes par jour en début et en fin de saison. On en compte 1200 le 24 mai 2010, fête des Patriotes, et encore 600 par jour les dimanche et lundi 10 et 11 octobre, la fin de semaine de l'Action de grâce.

À Québec, dans la seule journée du 3 avril 2010, 2181 cyclistes empruntent la piste de la promenade Samuel-De Champlain. Ce trafic est enregistré quatre semaines avant l'ouverture officielle de la piste.

À Montréal, 2140 cyclistes roulent sur la piste de la rue De Brébeuf le 15 novembre 2010, jour de sa fermeture annuelle. Plusieurs continuent de circuler dans la rue par la suite.



## L'industrie du vélo, ça roule ?

Faut-il se réjouir de la bonne santé du marché du vélo au Québec ou s'inquiéter du déficit commercial croissant? Affaire de point de vue. Les Québécois achètent des centaines de milliers de vélos chaque année. Ce commerce profite d'abord aux usines situées à l'étranger, à commencer par celles du géant chinois. Vélos de montagne pour les uns, vélos de route haut de gamme pour les autres, vélos hybrides pour la fréquentation des pistes cyclables, cyclocross pour les sorties tout-terrain, l'offre se diversifie pour s'ajuster à la pratique.

Les Québécois achètent 578 000 vélos en 2010. Le marché est relativement stable. On en a acheté 629 000 en 2000 et 601 000 en 2005. Les vélos d'adultes comptent pour 58 % de ces ventes.

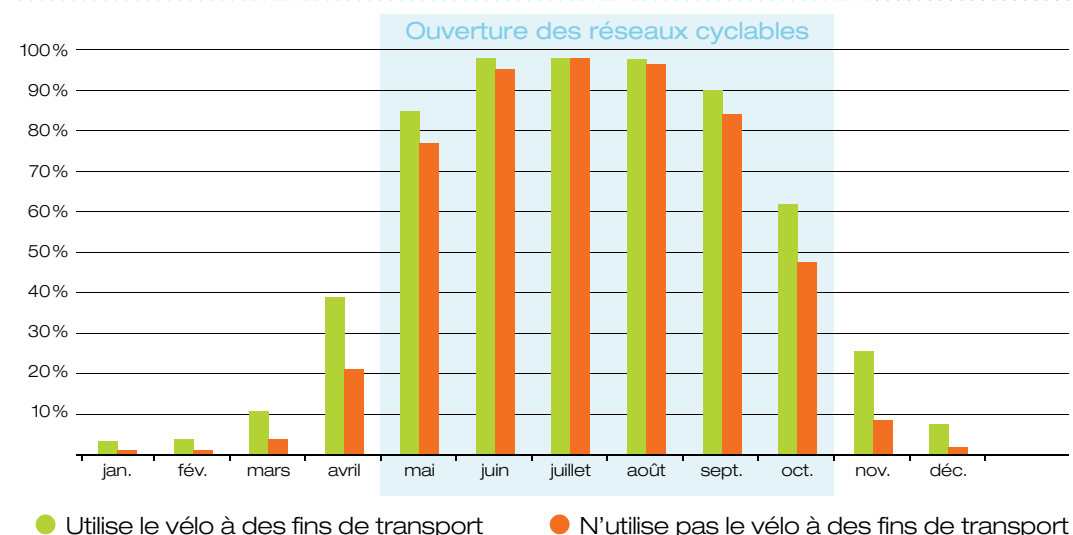
Du côté des marchands indépendants, 378 boutiques de vélo ou commerces spécialisés dans les articles de sport se partagent le marché québécois. Une cinquantaine d'entre eux sont regroupés sous la bannière de Sports Experts, une vingtaine sous celle de Procycle. Le Québec compte plus de marchands spécialisés par habitant que les États-Unis ou le reste du Canada.

Dans ce marché, le vélo de ville et ses déclinaisons (vitesses au moyeu interne, vitesse unique, pignons fixes, vélos pliants) font une percée.

L'industrie canadienne de la bicyclette est concentrée presque exclusivement au Québec. La plupart des manufacturiers, dont Procycle à Saint-Georges, Marinoni à Terrebonne et Guru à Laval, axent leur production sur celle de vélos haut de gamme et de spécialité. C'est également le cas de Devinci, une entreprise du Saguenay, qui fabrique le BIXI. D'autres entreprises font produire leurs vélos en Asie. C'est ce que font Argon 18, de même que la multinationale Dorel (Schwinn, Cannondale...), dont le siège social est à Montréal, et Louis Gameau, qui vend ses vêtements et accessoires partout sur la planète et offre, depuis une dizaine d'années, sa propre gamme de vélos.

Grâce à la protection antidumping qui freine la concurrence asiatique, l'usine Raleigh, à Waterloo, continue d'assembler des vélos à prix abordables >

### Saison de vélo selon le type d'utilisation





destinés aux grandes chaînes. Les pièces sont importées de Chine.

⊙ Certaines compagnies québécoises occupent un marché de niche. Deux d'entre elles sont situées à Sherbrooke : BionX (rachetée par la multinationale ontarienne Magna International Inc.) conçoit et développe des systèmes de propulsion électrique pour vélo, fabriqués en Ontario et vendus sur les marchés européen et nord-américain; Arkel confectionne environ 15 000 sacoches de vélo par année et exporte les quatre cinquièmes de sa production.

⊙ Les exportations québécoises de vélos atteignent un sommet en 2007 : 16,9 millions de dollars. Par la suite, le déficit commercial du Québec se creuse : en 2009, les exportations totalisent plus de 9 millions de dollars, les importations plus de 33 millions.

## Le jeu des comparaisons

**Le profil vélo du Québec le distingue du reste de l'Amérique du Nord. Sur ce terrain, sa métropole affiche une longueur d'avance sur les autres métropoles nord-américaines à l'exception de Vancouver. S'il reste au Québec beaucoup à faire pour être à la hauteur du peloton de tête, dominé par l'Allemagne, les Pays-Bas et le Danemark, il a tout de même plus d'une raison de se réjouir. Entre autres, la Route verte n'est-elle pas l'un des plus grands réseaux cyclotouristiques au monde ?**

### Les adultes

⊙ En 2010, 54% des adultes québécois font du vélo. C'est deux fois plus qu'aux États-Unis (27% des Américains de 7 ans et plus sont montés à vélo en 2005), en France (24% en 2007) et en Nouvelle-Zélande (26% en 2007), et quatre fois plus qu'en Australie (12% en 2008) où, pourtant, le climat des grandes villes est nettement plus propice au vélo. Mais c'est beaucoup moins qu'en Allemagne (81% de la population de 14 ans et plus en 2009), aux Pays-Bas et au Danemark.

### Les jeunes

⊙ 84% des Québécois de 6 à 17 ans montent à vélo en 2010. L'année d'avant, ce pourcentage se situe à peine à 29% aux États-Unis, et en 2007, la Nouvelle-Zélande compte un peu plus de 60% de jeunes cyclistes.

### Les hommes et les femmes

⊙ Au Québec, 60% des hommes et 47% des femmes font du vélo. Dans les grandes villes, les hommes effectuent entre les deux tiers et les trois quarts des déplacements à vélo. Ce déséquilibre entre les sexes s'apparente à celui que l'on observe au Royaume-Uni et aux États-Unis, où les hommes sont responsables, respectivement, de 72% et 76% des déplacements à vélo.

⊙ En France, 49% des hommes et 41% des femmes font du vélo selon une enquête menée par la Fédération française des industries du sport et des loisirs.

⊙ Lorsque les infrastructures permettent de circuler en tout confort, les parts respectives des hommes et des femmes se valent. En Allemagne, le pourcentage des déplacements effectués par les femmes s'élève à 49%; aux Pays-Bas, à 55%.

### La fréquence

⊙ 4% des Québécois roulent tous les jours; 22% le font plusieurs fois par semaine. En Allemagne, le pourcentage cumulé de ceux qui roulent quotidiennement et de ceux qui le font plusieurs fois par semaine grimpe à 53%. C'est deux fois plus.

⊙ 35% des Québécois prennent le vélo une fois par semaine. Trois fois moins de Français (13%) roulent à cette fréquence.

### La distance

⊙ Le nombre moyen de kilomètres parcourus varie considérablement selon l'endroit où l'on habite. Au Danemark et aux Pays-Bas, chaque citoyen roule en moyenne 2000 kilomètres et plus par an. En Allemagne, en Belgique, en Suisse et en Finlande, la moyenne annuelle varie entre 600 et 900 kilomètres. Au Québec, le kilométrage moyen se situe au-dessus de 300, ce qui représente beaucoup plus que les 90 kilomètres des Portugais et les 70 des Espagnols.

### La part modale

⊙ Les Néerlandais effectuent 46% de leurs déplacements à pied ou à vélo; les Allemands, 34%; au Canada, c'est à peine 12%. Ce taux varie aussi selon les villes : 6% à Laval, 12% à Trois-Rivières, 18% à Montréal.

⊙ La part modale du seul vélo est de 2% à Montréal. C'est plus qu'à New York (0,8%), moins qu'à Portland (2,8%). À 12%, Strasbourg paraît hors catégorie, tout comme Amsterdam où l'on utilise le vélo dans 38% des cas, qu'il s'agisse ou non d'un déplacement lié au travail. À Copenhague, 37% des déplacements vers le travail se font à vélo et l'on vise 50% en 2015.

### L'étendue du réseau

⊙ Le réseau cyclable montréalais s'étend sur 535 kilomètres, ce qui donne 2,8 kilomètres par tranche de 10 000 habitants. À Toronto, le réseau est de 430 kilomètres, à Vancouver de 200 kilomètres et à Ottawa de 340 kilomètres. Cette dernière est la ville qui compte le plus de kilomètres par 10 000 habitants, c'est-à-dire 3,9.

⊙ La densité de Montréal et en particulier de ses quartiers centraux accroît le potentiel d'utilisation du réseau cyclable. Les comparaisons peuvent être trompeuses lorsqu'on ne prend pas en compte cet aspect. Ainsi, Portland est souvent citée en exemple comme la grande ville cyclable en Amérique du Nord. Avec à peine un demi-million d'habitants, la



principale ville de l'Oregon a autant de voies cyclables que Montréal. Mais elle a aussi le même nombre de kilomètres de rues. Ce qui signifie que dans un même rayon, on rejoindra beaucoup plus de destinations à Montréal, qui est plus dense, et donc qu'il est encore plus pratique de s'y déplacer à vélo.

### L'offre de stationnement

⊙ À Montréal, l'offre de stationnement sur le domaine public (trottoirs, rues, stations de métro) est passée de 9000 places en 2005 à 17 000 places en 2010. À Toronto, on en compte le double : 17 000 supports *post and ring*, donc 34 000 places, et 172 espaces de stationnement protégés, à l'épreuve du vandalisme. Pour sa part, Chicago a installé plus de 12 000 supports à vélo. C'est deux fois plus que New York, qui en compte plus de 6000.

### Le nombre de vélos

⊙ Avec 750 vélos par 1000 habitants, le parc de vélo québécois s'apparente à celui des pays du nord de l'Europe. On compte 900 vélos par millier d'habitants au Danemark et 1125 vélos aux Pays-Bas (de sorte qu'on y trouve plus de vélos que de citoyens!). La France a 228 vélos par tranche de 1000 habitants.

⊙ Il s'est vendu 130 millions de vélos à travers le monde en 2007. Les Danois en achètent 500 000 par an, soit 91 par tranche de 1000 habitants. Au Québec, la proportion est de 73 par millier d'habitants. C'est beaucoup plus que les 49 des États-Unis ou même que la moyenne canadienne, qui se situe à 46. >

## Le vélo en libre-service

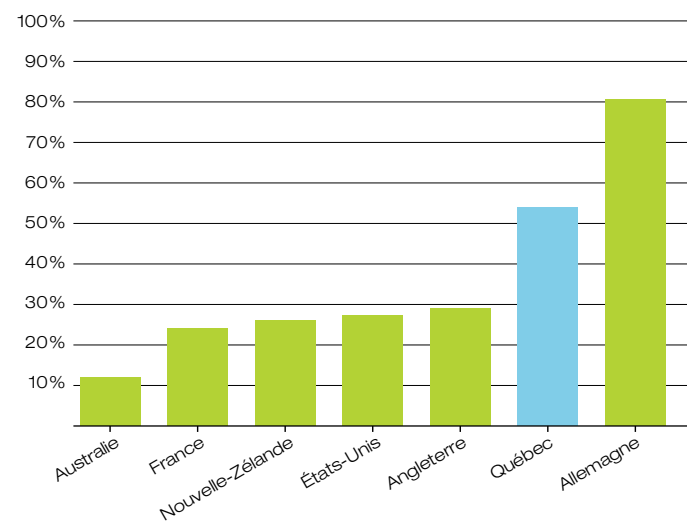
Le vélo en libre-service s'est beaucoup développé ces dernières années. Avec ses 5000 vélos et ses 400 stations, Bixi est le troisième plus important système au monde. En tête de palmarès, le réseau parisien comprend 24 000 vélos et 1750 stations. Celui de Londres compte 6000 vélos et 400 stations.

## Les voies vertes

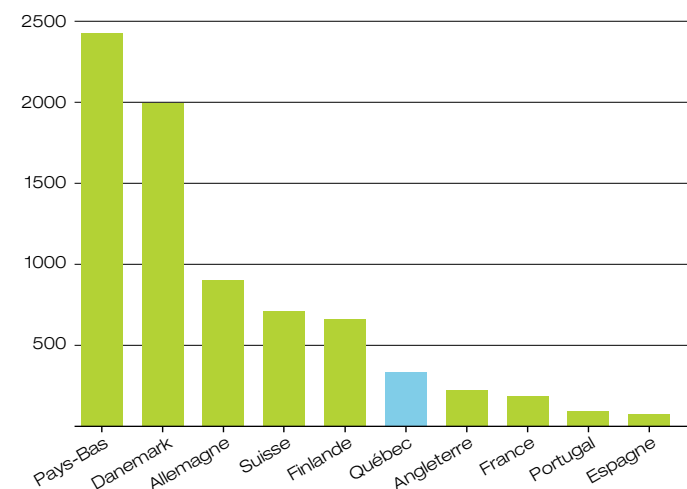
Le Québec s'enorgueillit de sa Route verte, dont les 4700 kilomètres n'ont pas d'équivalent en Amérique du Nord, et du réseau d'hébergement *Bienvenue cyclistes!*<sup>MD</sup> comptant plus de 450 partenaires. On trouve toutefois quelques éléments de comparaison en Europe. Ainsi, les 23 routes nationales aux Pays-Bas – les LF Routes – totalisent 4500 kilomètres, ce qui représente un peu plus de 10% du réseau cyclable néerlandais. En Grande-Bretagne, le National Cycle Network compte 20 000 kilomètres de routes nationales balisées. Au Danemark, les 12 400 kilomètres de voies cyclables du pays, pour la plupart séparées de la circulation automobile, sont répartis en 4200 kilomètres d'itinéraires nationaux et près de 6000 kilomètres d'itinéraires régionaux, auxquels s'ajoutent les pistes locales. En Suisse, le réseau cyclable comporte plus de 8500 kilomètres d'itinéraires balisés, répartis en 9 itinéraires nationaux, 52 itinéraires régionaux et 30 itinéraires locaux. L'organisme La Suisse à vélo gère les 3000 kilomètres du réseau national et une série de services pour les cyclotouristes : des guides et cartes en formats papier et électronique, un réseau d'hébergement qui compte plus de 1000 partenaires hôteliers et une centrale de réservation.



## Taux de cyclistes dans la population



## Distance annuelle parcourue (km/personne)



## Des lendemains qui roulent

La première parution de *L'état du vélo au Québec* remonte à quinze ans. Que de chemin parcouru depuis lors! Il aura suffi de quelques années pour que le portrait du vélo au Québec change en profondeur : des pistes cyclables traversent aujourd'hui de nombreuses municipalités, petites et grandes, et personne ne s'en étonne ; la Route verte, projet ambitieux et fédérateur, donne désormais à tous ceux qui font du vélo un accès direct au territoire québécois ; des milliers de femmes et d'hommes font rimer vélo et boulot, car oui, le vélo est aussi un moyen de transport ; on voit de plus en plus de cyclistes endurcis braver les rigueurs de l'hiver ; lorsque les 2000 participants du Grand Tour traversent un village de la Beauce, de la Mauricie ou du Saguenay, ils n'ont rien d'une bande d'hurluberlus, et symbolisent plutôt le plaisir, la santé, la fête, tout naturellement.

Plusieurs facteurs ont participé au développement d'une telle culture vélo : dans toutes les régions, des événements encouragent les Québécois à se remettre en selle, quel que soit leur âge ; c'est la mobilisation exemplaire de centaines de municipalités et d'organismes de même que la volonté de milliers d'individus qui ont ouvert la voie à la Route verte ; le Québec a innové en se donnant, dès 1995, une politique vélo, à l'origine de la première publication de *L'état du vélo*, et cette politique, révisée en 2007, sans délaisser le loisir, se tourne résolument vers le vélo comme mode de transport.

Les fruits de cette surprenante vélorution québécoise sont nombreux : aujourd'hui, on ne compte plus les aubergistes et les hôteliers qui disent *Bienvenue cyclistes!*<sup>MD</sup> ; les divers services de transport urbains et interurbains se montrent plus accueillants que jamais à l'égard des vélos ; bon nombre de municipalités, loin de s'en tenir à la création de pistes cyclables, prennent des mesures de modération de circulation favorables au transport actif.

Ces quinze années ont été marquées par de véritables avancées. Le constat est indéniable. Le bilan, remarquable. Pourquoi s'arrêter en si bon chemin? D'autant qu'il reste tant à faire. Il ne faut rien perdre de ce qui a été gagné au fil des ans. Il faut aussi faire mieux. Avancer. Développer. Progresser. Rendre les rues et les routes plus accueillantes pour les cyclistes.

Face à la croissance urbaine et aux problèmes de congestion, le vélo, mode de transport vert par excellence, devra être mis à contribution. D'ailleurs, marche et vélo sont désormais indissociables de toute décision concernant le transport, en partenariat étroit avec le transport en commun.

Qu'on se le dise, le Québec connaîtra des lendemains qui roulent.

## Références

**Audet, N. (2007).** «L'évolution de l'excès de poids chez les adultes québécois de 1990 à 2004 : mesures directes». Institut de la statistique du Québec.

**Bergeron, J., M. Paquette, S. Rodrigue, F. Lessard et K. Gagnon (2009).** «Rapport d'évaluation des activités réalisées dans le cadre du programme *Mon école à pied, à vélo!*». Vélo Québec Association.

**De Geus B., E. Van Hoof, I. Aerts et R. Meeusen (2008).** «Cycling to work: influence on indexes of health in untrained men and women in Flanders. Coronary heart disease and quality of life», *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports*, volume 18, no 4.

**De Hartog J. J., H. Boogaard, H. Nijland et G. Hoek (2010).** «Do The Health Benefits Of Cycling Outweigh The Risks?», *Environmental Health Perspectives*.

**Echo Sondage (2011).** «État de la pratique du vélo au Québec en 2010».

**Godefroy, F. (2011).** «Méthodologie de caractérisation du vélopavage et d'estimation du marché potentiel du vélo à Montréal», Mémoire (M. Sc. A.). École Polytechnique de Montréal.

**Jacobsen, P. L. (2003).** «Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling». *Injury Prevention*.

**Larouche R. et F. Trudeau (2010).** «Étude des impacts du transport actif sur la pratique d'activités physiques et la santé et de ses principaux déterminants», dans *Science & Sports*, volume 25, no 5.

**Mercat, N. et al. (2009).** «Spécial économie du vélo — Étude complète». Atout France.

**Ministère des Transports, des Travaux publics et de la Gestion des Eaux (2009).** «Le vélo aux Pays-Bas».

**Ministry of Transport (2008).** «Cycling for transport: Ongoing New Zealand Household Travel Survey 2003-2007».

**Morency, C. et F. Godefroy (2011).** «Assistance méthodologique pour le traitement et l'analyse des données des enquêtes Origine-Destination québécoises pour dresser le portrait du vélo au Québec».

**Morency, C., M. Trépanier et F. Godefroy (2010).** «Insights into Montreal's bikesharing system».

**Nolin, B. et D. Hamel (2008).** «L'activité physique au Québec de 1995 à 2005 : des gains pour tous... ou presque», publié sous la direction de M. Fahmy, *L'État*

du Québec 2009 : tout ce qu'il faut savoir sur le Québec d'aujourd'hui, Montréal, Fides, p. 271-277.

**Outdoor Foundation (2010).** «Outdoor Recreation Participation Report».

**Pichette, F. (2010).** «Bilan 2009 : accidents, parc automobile et permis de conduire». Société de l'assurance automobile du Québec.

**Pucher, J. et R. Buehler (2008).** «Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany. Transport Reviews», volume 28.

**Statistique Canada. Recensement 2006.** En ligne à [http : www.statcan.ca](http://www.statcan.ca).

**Tremblay, B. (2007).** «Traumatisme d'origine récréative et sportive au Québec», Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.

**Turcotte, M. (2006).** «Vous aimez faire la navette? Les perceptions des travailleurs de leur navette quotidienne», Statistique Canada, Enquête sociale générale de 2005.

**Vélo Québec (2005).** «L'état du vélo au Québec en 2005».

**Villeneuve, P. (2007).** «Mortalité associée aux activités récréatives et sportives au Québec», Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.