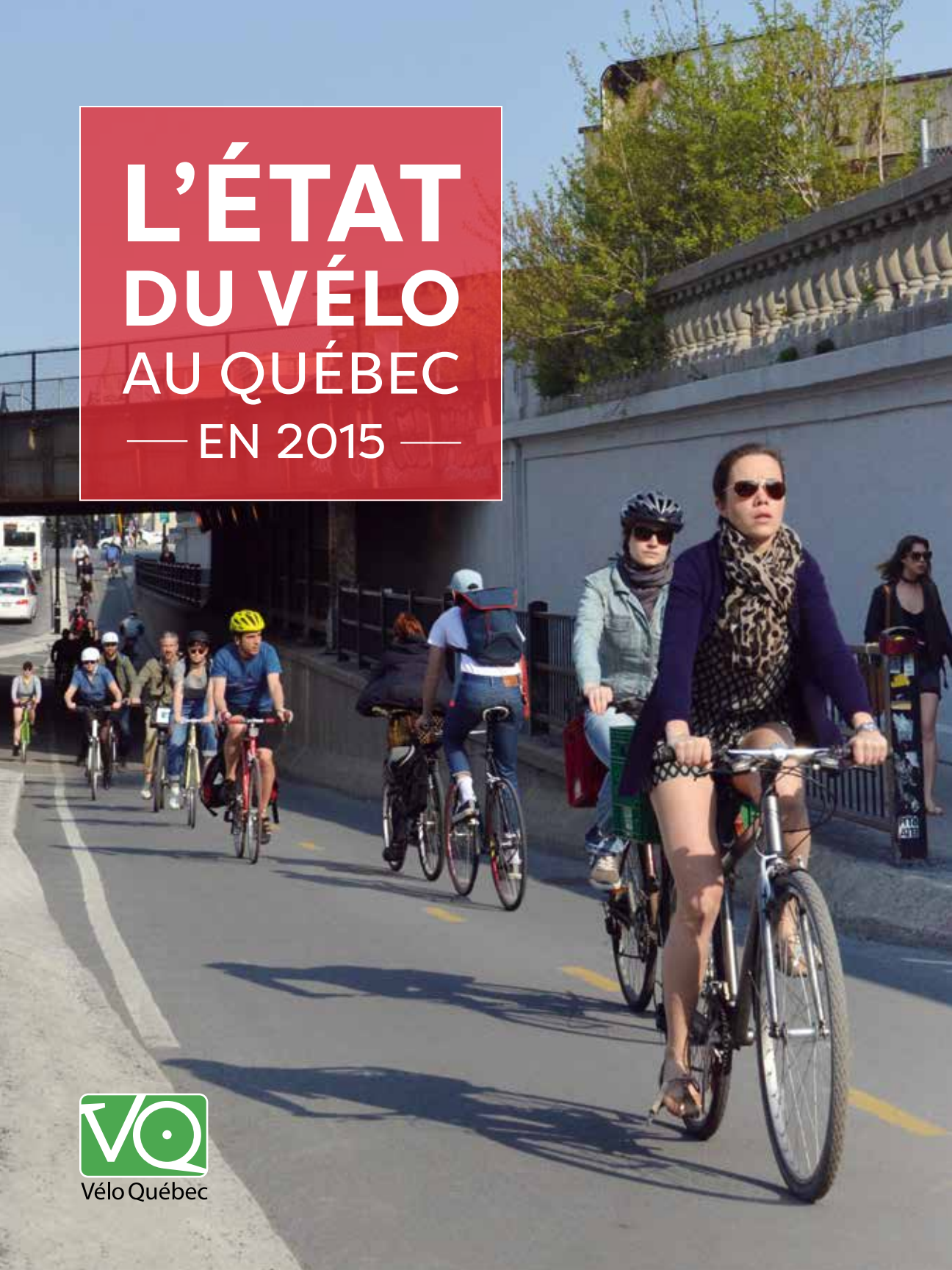
L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC

EN 2015



Vélo Québec

L'état du vélo au Québec en 2015

En 1995, le gouvernement adoptait sa première politique sur le vélo, favorisant ainsi le développement d'une culture du vélo au Québec. Il a ensuite mis en œuvre une série de mesures visant à promouvoir le vélo comme loisir puis, de plus en plus, comme mode de transport, et à contribuer au développement durable du Québec.

Pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et ses partenaires, la publication de *L'état du vélo au Québec* est l'occasion de faire le point sur les résultats des actions mises de l'avant.

Au cours des cinq prochaines années, le gouvernement prévoit des investissements de 27,5 millions de dollars afin d'améliorer la mobilité et la sécurité des cyclistes, et d'assurer, de concert avec le milieu municipal, l'entretien et la pérennité de la Route verte. Voilà qui est de bon augure pour l'avenir !

L'état du vélo au Québec en 2015 est une démonstration concrète que les efforts déployés depuis deux décennies afin d'encourager la pratique du vélo portent leurs fruits. C'est également une invitation à poursuivre dans la même voie.

JACQUES DAOUST
Ministre des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

Québec

Tous les cinq ans depuis 1995, Vélo Québec brosse un portrait détaillé des cyclistes québécois. Tout, de leur pratique aux retombées du vélo sur les plans de l'économie, de la santé et de l'environnement, en passant par les environnements favorables à sa pratique, est scruté puis analysé. De ce vaste chantier émergent des tendances, des corrélations et des constats – bref, un véritable état du vélo au Québec qui permet de prendre des décisions éclairées quant à l'avenir du vélo.

Méthodologie

Les données sur lesquelles se base l'édition 2015 – la cinquième – de cette étude proviennent d'horizons divers :

- Un sondage sur la pratique du vélo au Québec mené à l'échelle de la province par la firme Léger à l'automne 2015 et analysé par André Poirier, professeur au Département de techniques de recherche sociale du Collège de Rosemont.
- Des analyses, par la Chaire de recherche Mobilité de l'École Polytechnique de Montréal, des données des enquêtes Origine-Destination des grands centres du Québec.
- Une étude sur les retombées économiques du vélo réalisée par la Chaire de tourisme Transat de l'UQAM.

Pour de plus amples renseignements sur la méthodologie employée et des résultats détaillés : **velo.qc.ca/velo2015**

Table des matières

Le vélo tatoué sur le cœur 4

Dès la plus tendre enfance 6

Ça roule 365 jours par année 7

Un réseau développé et utilisé 8

Une volonté politique affirmée 9

Du point A au point B... 10

... au point C 11

L'état du vélo au Québec en 2015 I Faits saillants 12

Montréal, ville vélo 14

Quelque chose comme du bonheur 16

Rencontre au sommet 17

La seule et unique Route verte 18

Un maillon important de l'économie québécoise 20

Lorsque pédaler rime avec sécurité 22

Que des bénéfices pour la société 23

Équipe

DIRECTION
Marc Jolicoeur

RECHERCHE ET ANALYSE
Bartek Komorowski, David Métivier, Sandrine Cabana-Degani, Francis Tétreault

COMMUNICATIONS
Anne Williams

RÉDACTION
Maxime Bilodeau

RÉVISION
Diane Boucher

GRAPHISME
Emmanuelle Sirard, FFunction

PHOTOS
Maxime Juneau/L'État Brut, Stéphane Lessard, Francis Vachon, Patrick Woodbury, Vélo Québec

Partenaires

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports
Ministère de la Santé et des Services sociaux
Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur
Société de l'assurance automobile du Québec
Direction de santé publique de Montréal
Agence métropolitaine de transport
Ville de Gatineau
Ville de Laval
Ville de Longueuil
Ville de Montréal
Ville de Québec
Ville de Sherbrooke
Ville de Terrebonne
Ville de Trois-Rivières

Le vélo tatoué sur le cœur

Les cyclistes québécois accordent une grande place à la petite reine dans leur vie et leur quotidien.

De plus en plus de cyclistes

Ce n'est pas qu'une impression : il y a plus de Québécois qui pédalent en 2015 qu'il y a vingt ans. En ville, en campagne ou dans les sentiers, on compte aujourd'hui 4,2 millions de cyclistes au Québec, soit 600 000 de plus qu'en 1995.

Cette augmentation de plus d'un demi-million de cyclistes est d'autant plus remarquable que la société québécoise a considérablement vieilli pendant cette période. Entre 1995 et 2015, l'âge médian de la population du Québec s'est accru de six ans, passant de 36 ans à 42 ans. La pratique du vélo est donc épargnée par la baisse du niveau d'activité physique qui accompagne le vieillissement démographique.

Autre fait surprenant : plus de la moitié de l'ensemble de la population québécoise est constituée de cyclistes. Ce n'est pas le cas par exemple aux États-Unis et en Australie, où à peine le tiers de la population fait du vélo. Toutes proportions gardées, il y a donc une fois et demie plus de cyclistes ici que dans ces deux pays dont le niveau de richesse et de développement est similaire à celui du Québec, mais au climat généralement plus propice au vélo. L'absence de données à l'échelle des provinces ne permet pas de comparer le Québec avec le reste du Canada.

TAUX DE CYCLISTES DANS LA POPULATION

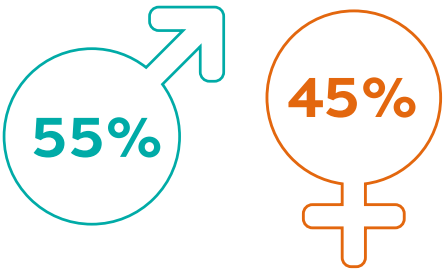
Croissance chez les 35 ans et plus

S'il y a 600 000 Québécois de plus qu'en 1995 qui pédalent aujourd'hui, c'est en grande partie à cause des 35 ans et plus. En deux décennies, le taux de cyclistes dans ce groupe est passé de 42 % à 50 %. Et c'est dans la tranche d'âge formée par les 65 à 74 ans que l'accroissement est particulièrement notable. De 12 % en 1995, le taux de cyclistes a plus que doublé, pour atteindre 29 %.

Femmes et hommes

L'ensemble de la population cycliste du Québec est composé à 55 % d'hommes et à 45 % de femmes. Fait à noter : il semble que là où les infrastructures cyclables sont plus développées, il y a plus de femmes qui font du vélo. Au Danemark et aux Pays-Bas, où c'est le cas, on constate que les femmes se servent davantage de leur bicyclette que les hommes.

RÉPARTITION SELON LE SEXE



4,2 MILLIONS
de cyclistes au Québec

Ils sont nombreux...

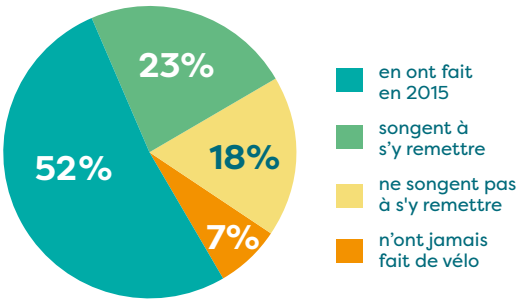
Enfourcher sa monture, s'élancer et sentir la caresse du vent : 6,8 millions de Québécois rapportent en avoir fait l'expérience au moins une fois dans leur vie. Cela représente plus de quatre personnes sur cinq à l'échelle de l'ensemble de la population du Québec.

De ce nombre, 4,2 millions ont goûté ce plaisir en 2015 ; en ce qui concerne les 2,6 millions restants, l'expérience remonte à une date antérieure. Soulignons que parmi eux, 1,4 million d'adultes songeaient à s'y remettre sous peu. Leur souhait pourrait d'ailleurs s'exaucer assez facilement puisqu'au Québec, on compte 1,8 million de vélos de plus qu'il y a de cyclistes adultes.

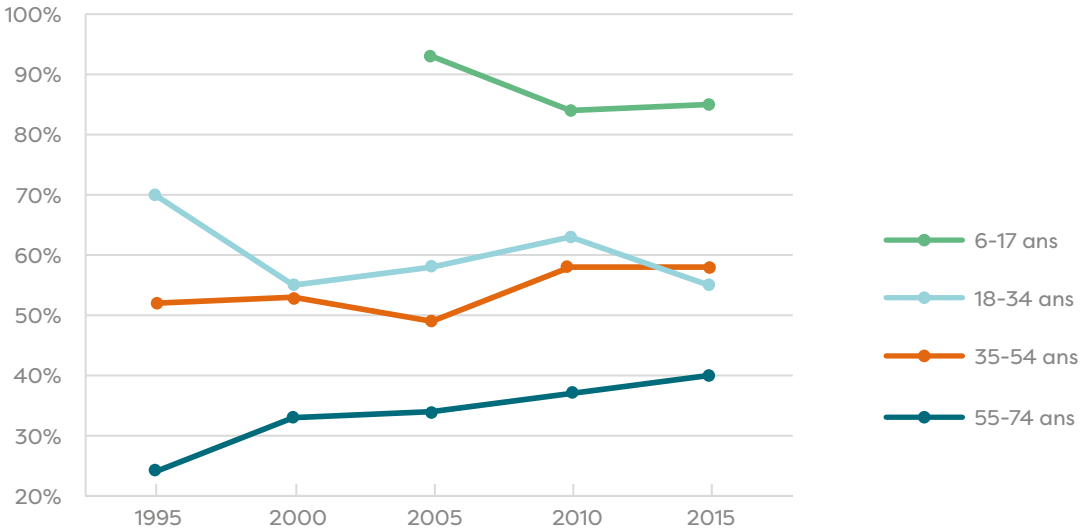
... et assidus

En plus d'être nombreux, les cyclistes québécois sont des rouleurs assidus. Chaque semaine, entre mai et septembre, ils sont à vélo 3,3 heures et parcourent 43 kilomètres en moyenne. Mieux encore : deux cyclistes sur trois, soit 2,7 millions de personnes, en font toutes les semaines !

LES ADULTES ET LE VÉLO



TAUX DE CYCLISTES SELON L'ÂGE



Dès la plus tendre enfance

Bonne nouvelle : la baisse marquée du taux de jeunes cyclistes observée de 2005 à 2010 a été freinée.

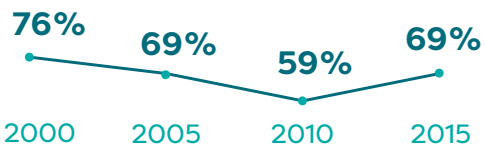
Autant qu'en 2010

Un million de jeunes Québécois de 3 à 17 ans ont fait du vélo en 2015. Cela représente huit enfants sur dix chez les 3 à 5 ans, neuf enfants sur dix dans la tranche d'âge des 6 à 13 ans, alors que c'est trois adolescents sur quatre chez les 14 à 17 ans. Ces chiffres sont identiques à ceux de 2010 et confirment l'arrêt de la tendance à la baisse constatée de 2005 à 2010.

Aussi souvent qu'en 2005

De mai à septembre, les jeunes cyclistes québécois roulent en moyenne 4 heures par semaine, et plus de 69 % d'entre eux en font une activité hebdomadaire récurrente. C'est un retour au niveau enregistré en 2005, après une baisse à 59 % en 2010.

TAUX DE CYCLISTES ASSIDUS (AU MOINS 1 FOIS PAR SEMAINE) CHEZ LES 6-17 ANS



Plus qu'un loisir

Que ce soit pour aller à l'école, visiter des amis ou se rendre au parc, deux jeunes cyclistes sur trois utilisent leur vélo à des fins de transport.

VÉLO COMME MODE DE TRANSPORT

L'implantation de programmes comme *À pied, à vélo, ville active*, qui œuvrent à la promotion du vélo et de l'aménagement d'environnements qui lui sont favorables, n'est pas étrangère à la pratique du vélo par les jeunes. Depuis sa création par Vélo Québec en 2005, *À pied, à vélo, ville active* a rejoint plus de 630 000 jeunes et parents dans 900 écoles primaires et 300 écoles secondaires du Québec. Ce programme, l'un des plus développés en Amérique du Nord, encourage le transport actif en proposant des mesures visant à faciliter les déplacements des parents et de leurs enfants entre le domicile, l'école et le travail. L'expansion du réseau cyclable et la mise en place de mesures de modération de la circulation par les municipalités figurent entre autres au tableau des initiatives valorisées par *À pied, à vélo, ville active.*

Ça roule 365 jours par année

Canicule ou froid polaire, peu importe : les adultes québécois enfourchent leur vélo toute l'année durant.

Automne

Les feuilles qui tombent des arbres ne marquent pas pour autant la fin de la saison de vélo : en octobre, un million de cyclistes parcourent encore les rues et les voies cyclables de la province. En novembre, on compte encore 300 000 cyclistes.

La part modale des déplacements à vélo sur l'île de Montréal, qui est de 4 % de mai à septembre, passe à 3 % en octobre, puis à 2 % en novembre.

Hiver

Plus de 180 000 adultes québécois font du vélo au moins une fois de décembre à mars. Lors des mois glacials de janvier et de février, c'est près de 100 000 d'entre eux qui bravent l'hiver au guidon de leur vélo malgré le peu de voies cyclables déneigées ou déglacées. En 2015, ils auront affronté la saison froide la plus brutale des 65 dernières années.

L'arrivée du *fatbike*, un vélo aux pneus surdimensionnés, pourrait changer la donne. Aussi à l'aise sur la neige damée que durcie ou croûtée, ce vélo permet d'apprivoiser l'hiver à deux roues, dans les sentiers ou sur les rues moins bien déneigées.

Printemps

En mars, le nombre de cyclistes augmente un peu avant de littéralement exploser en avril. Lorsque le printemps se pointe le bout du nez, plus de 500 000 adultes circulent à vélo sur les routes du Québec.

Été

L'ensemble des cyclistes québécois pédalent pendant la belle saison.

Une saison plus longue

On est moins frileux quand le vélo est un mode de transport : on sort son vélo plus tôt à la fin de l'hiver et on le range plus tard pour la saison froide ! En effet, on constate que 28 % des cyclistes pour qui vélo rime avec transport pédalent en avril, et 47 % roulent en octobre. Chez ceux qui n'utilisent jamais le vélo comme mode de transport, ces proportions sont de 10 % en avril et de 29 % en octobre. Même constat du côté de BIXI, qui enregistre, en avril et en octobre, 10 000 déplacements quotidiens, soit plus de la moitié des déplacements en BIXI répertoriés en moyenne chaque jour de mai à septembre.

CYCLISTES ADULTES SELON LES SAISONS

octobre/novembre
1 100 000

décembre à mars
180 000

avril
500 000

mai à septembre
3 200 000

Un réseau développé et utilisé

Les cyclistes québécois pédalent dans des environnements favorables à la pratique du vélo, par ailleurs très nombreux chez nous.

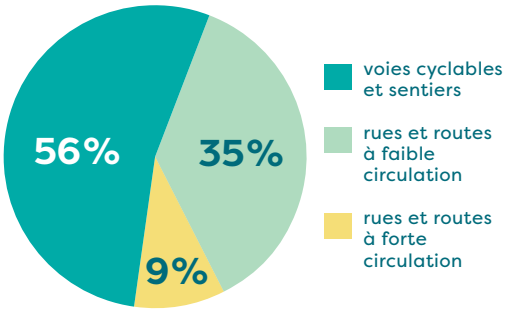
Une préférence marquée

Au Québec, un déplacement à vélo sur deux se fait sur une voie spécialement réservée aux cyclistes, alors qu'un sur trois a lieu sur des rues et des routes à faible circulation automobile. En ajoutant ceux en sentiers de vélo de montagne, c'est donc neuf déplacements à vélo sur dix qui sont effectués dans des environnements qui leur sont favorables.

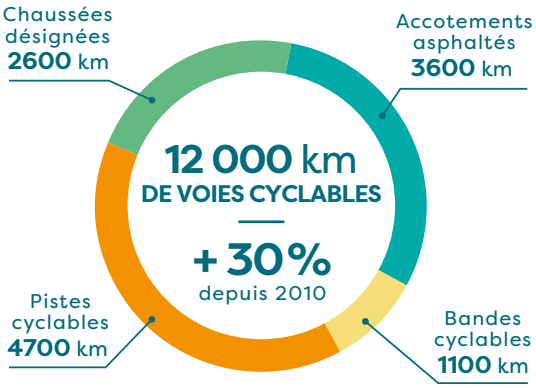
De nombreuses voies cyclables

12 000 kilomètres de voies cyclables sillonnent le Québec en 2015, soit 30 % de plus qu'en 2010. Dans 14 des 16 régions administratives du Québec, le réseau cyclable s'étale sur au moins 500 kilomètres.

DÉPLACEMENTS PAR TYPE DE VOIE



RÉSEAU CYCLABLE DU QUÉBEC



Une volonté politique affirmée

Au Québec, les politiques font du vélo et de la protection des cyclistes une priorité.

Mobilité durable

La majorité des Québécois réside dans une municipalité qui prend en compte le vélo dans ses politiques de transport. En 2015, deux personnes sur trois habitent une ville dont les politiques préconisent l'aménagement de nouvelles voies cyclables et la réduction de la pression automobile par des mesures de modération de la circulation, une initiative de plus en plus courante sur le territoire québécois.

Si les grandes municipalités ont presque toutes de telles politiques, d'autres de plus petite taille, comme Baie-Comeau et Belœil, en ont aussi.

L'adoption de ces politiques est récente dans plusieurs municipalités. Pour donner des résultats concrets, elles doivent évidemment être suivies de travaux.

Campagnes de sensibilisation

Entre 2010 et 2015, plus d'un Québécois sur trois a été touché par une campagne de réduction de la vitesse ou de partage de la route. Cela représente 3 millions de personnes habitant dans plus de 25 municipalités aux quatre coins du Québec, de Rivière-du-Loup à Val-d'Or en passant par Mont-Tremblant, Saint-Lambert et Victoriaville.

Ce travail des municipalités québécoises s'inscrit dans la mouvance internationale des villes qui s'efforcent de redonner une dimension humaine aux quartiers.

Si le Québec a une longueur d'avance sur la plupart des autres provinces canadiennes et sur les États américains, il devra tout de même mettre les bouchées doubles s'il veut s'approcher de ce qui se fait en Europe.

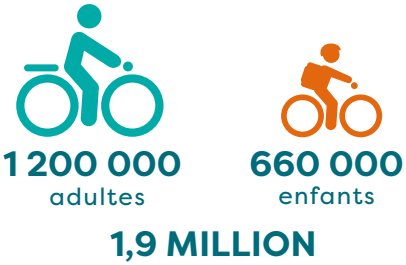
Du point A au point B...

L'utilisation du vélo à des fins de transport ne cesse de croître au Québec.

Un mode de transport populaire

1,9 million de Québécois utilisent régulièrement ou à l'occasion le vélo pour se rendre au travail, à l'école ou ailleurs.

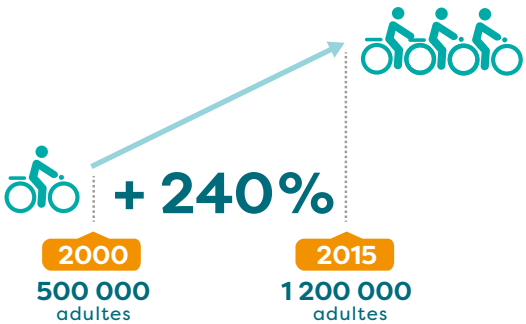
De ce nombre, 660 000 sont des jeunes de 3 à 17 ans, soit deux jeunes cyclistes sur trois.



Prisé par les adultes

Le nombre de cyclistes utilitaires a plus que doublé chez les adultes, entre 2000 et 2015, passant de 500 000 à 1,2 million. Et parmi eux, 780 000 se déplacent à vélo du point A au point B au minimum une fois par semaine.

CYCLISTES UTILITAIRES



Un phénomène surtout urbain

La tendance est encore plus nette dans les grandes villes : tandis qu'en moyenne au Québec 40 % des cyclistes se servent du vélo comme moyen de transport, cette proportion est de 55 % à Montréal, Québec, Sherbrooke et Longueuil. Surtout, elle s'observe alors que l'aménagement de voies cyclables et les mesures de modération de la circulation prennent de l'expansion partout au Québec.

… au point C

L'utilisation du vélo comme mode de transport a un fort potentiel de croissance partout dans la province.

Vélo-boulot

Au Québec, un travailleur sur trois parcourt moins de 5 kilomètres pour se déplacer jusqu'à son lieu de travail. À cette distance, qui prend tout au plus 25 minutes à vélo, sans retard attribuable aux embouteillages, le vélo-boulot est une option simple et efficace vers laquelle se tournent déjà de nombreux travailleurs des quartiers centraux.

Ce potentiel est présent aux quatre coins du Québec. 45 % des travailleurs de Sherbrooke, de Trois-Rivières ou de Saguenay résident à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail. À Saint-Georges, Joliette, Rivière-du-Loup, Saint-Hyacinthe, Dolbeau-Mistassini et Victoriaville, ce taux dépasse 60 %.

Tous trajets

Un déplacement en véhicule motorisé sur cinq effectué à Montréal, Québec, Laval, Gatineau, Longueuil, Sherbrooke et Terrebonne pourrait facilement se faire à vélo. Ce nombre ne prend en compte que les déplacements courts et non contraignants – sans charge ni passager. Dans les faits, ce potentiel est assurément plus élevé, puisqu'il est possible de faire ses emplettes et de transporter des enfants à vélo.

De la même façon, en banlieue montréalaise, jusqu'à un déplacement sur trois à destination des gares de train de banlieue serait transférable de la voiture au vélo. Un potentiel similaire existe le long des corridors de bus rapides, comme à Gatineau et à Québec.

L'état du vélo au Québec en 2015

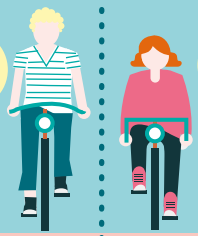
4,2 MILLIONS
de cyclistes au Québec

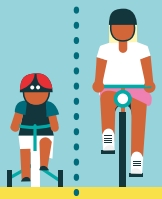
3,2 MILLIONS
adultes

1 MILLION
enfants

55%
HOMMES

45%
FEMMES





CHAQUE SEMAINE

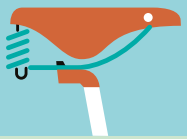
adultes

3,3 h

43 km

enfants

4 h



2,7 MILLIONS
de Québécois font du vélo toutes les semaines

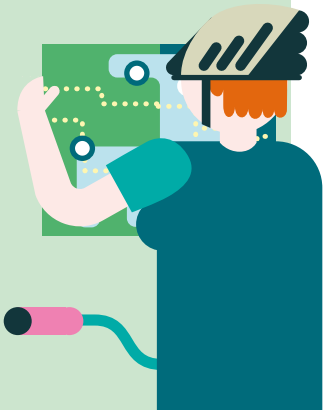
51%
des déplacements se font sur des voies cyclables

RÉSEAU CYCLABLE

+30% depuis 2010

12 000 km
de voies cyclables

5000 km
La Route verte



1,9 MILLION

de Québécois utilisent le vélo comme moyen de transport

+57%

nombre de déplacements à Montréal entre 2008 et 2013

IMPACT DU VÉLO SUR LA SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE

DÉPENSES ANNUELLES

1,2 MILLIARD $

150 MILLIONS $/AN

revenu pour le gouvernement québécois

TOURISME INTÉRIEUR

1,6 MILLION DE NUITÉES

VALEUR COMME ACTIVITÉ PHYSIQUE

2,6 MILLIARDS $/AN*

*selon la méhode HEAT de l'OMS

design par FFunction

Montréal, ville vélo

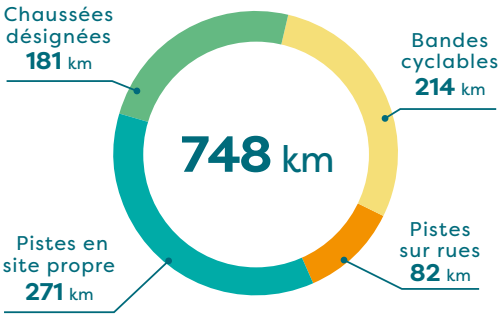
La métropole fait la part belle aux cyclistes et fait figure d'exemple en Amérique du Nord.

Un grand réseau cyclable

Doubler la longueur de son réseau cyclable : c'est ce que promettait la Ville de Montréal en 2008 dans son Plan de transport. Depuis 2010, 200 kilomètres sont venus se greffer au réseau montréalais, ce qui porte sa longueur totale à 748 kilomètres.

En 2015, la métropole québécoise a annoncé vouloir porter ce chiffre, à terme, à 1280 kilomètres.

RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS



Efficace et confortable

Aujourd'hui, il y a à Montréal 296 kilomètres de rues comportant des voies réservées aux cyclistes – pistes ou bandes cyclables. C'est deux fois plus qu'à Toronto. De ce nombre, 82 kilomètres sont des pistes séparées physiquement des voitures par une bordure de béton ou des poteaux délinéateurs. À Vancouver, on en compte trois fois moins, et à Toronto, quatre fois moins. Notons toutefois que les grandes villes canadiennes tendent à combler leur retard en développant leur réseau à vitesse grand V.

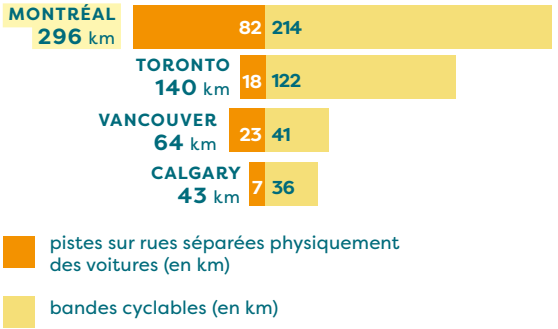
Plus que des pistes cyclables

La Ville de Montréal ne lésine pas sur les aménagements visant à modérer la circulation. Entre 2010 et 2015, elle a installé des dos d'âne allongés, des avancées de trottoir et des chicanes sur plus de 130 kilomètres de ses rues. Résultat : une vitesse réduite des voitures, un plus grand sentiment de confort et de sécurité chez les piétons et les cyclistes, et des environnements nettement plus favorables pour circuler à pied ou à vélo.

RÉSEAU CYCLABLE DES GRANDES VILLES CANADIENNES

Longueur totale

Pistes sur rues et bandes cyclables



Part modale du vélo à Montréal

En 2013, sur l'île de Montréal, c'est 2,5 % des déplacements qui sont attribuables au vélo. Autrement dit, un déplacement sur quarante se fait derrière un guidon, que ce soit pour aller au travail, à l'école ou ailleurs.

Entre 2008 et 2013, la part modale du vélo a augmenté de moitié chez les femmes et de plus du tiers chez les hommes, passant respectivement de 1,2 % à 1,8 % et de 2,4 % à 3,3 %.

Chaque jour, à Montréal, en moyenne 116 000 déplacements s'effectuent à vélo. Cela représente un accroissement de 57 % entre 2008 et 2013.

Vélo-boulot

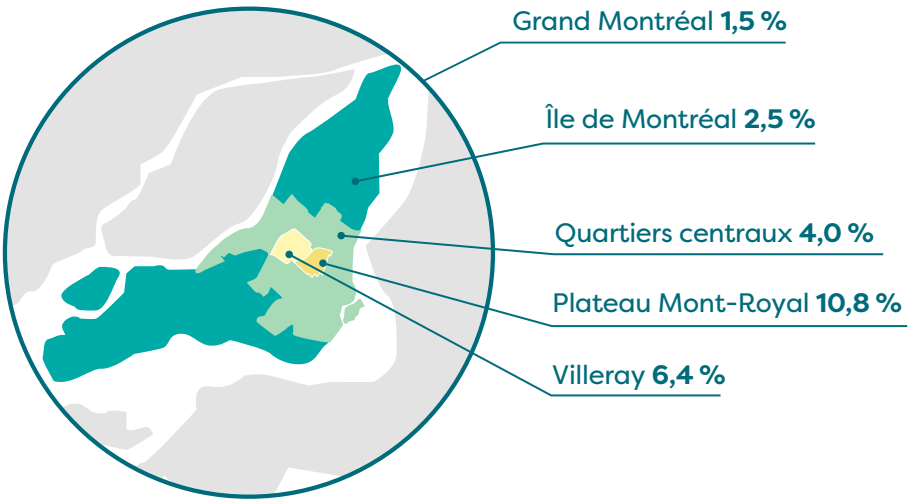
À Montréal, la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail est de 2,9 % en 2011, valeur qui s'est certainement accrue depuis. Montréal surpasse toutes les villes américaines de taille similaire à ce chapitre. En nombre absolu, les 24 000 Montréalais qui se rendent au travail à vélo sont surpassés uniquement par les 36 000 navetteurs à vélo de New York, qui a pourtant une population quatre fois plus importante.

Quartiers centraux

Dans les quartiers centraux de Montréal, où vivent plus d'un million de personnes, 4 % des déplacements se font sur deux roues. À Vancouver, dans un territoire comparable incluant Burnaby et New Westminster (où vivent plus de 900 000 personnes), la part modale du vélo en 2011 était de 3,3 %.

Dans les secteurs municipaux de Villeray et du Plateau Mont-Royal, où résident 210 000 personnes, 6,4 % et 10,8 % des déplacements se font à vélo. Ces parts modales du vélo se comparent à celles de villes comme Helsinki, Séville, Vienne et Stockholm (entre 6 et 11 %), et s'approchent de celles de Berlin et Munich (13 et 14 %).

PART MODALE DU VÉLO EN 2013



Toutes les données présentées sur cette page concernent l'année 2013, année de la dernière enquête Origine-Destination.

Quelque chose comme du bonheur

Au Québec, vélo rime aussi avec loisir.

Chaque semaine, les cyclistes québécois consacrent en moyenne 2,7 heures de leur temps libre à ce loisir. Le vélo est même la seconde activité physique la plus populaire après la marche, statuent de nombreuses études récentes.

Si les Québécois raffolent autant de la bicyclette, c'est parce qu'elle se prête à diverses pratiques. Derrière son guidon, il est possible de pédaler seul ou en groupe, dans un contexte libre ou organisé, pour une randonnée de quelques minutes ou de plusieurs heures, ou encore pour un voyage au long cours. Sur les pistes cyclables, sur les routes ou en sentiers de vélo de montagne, le simple plaisir de rouler se conjugue à celui de se mettre en forme, de s'entraîner ou de compétitionner.

Rencontre au sommet

Les Québécois jeunes et moins jeunes raffolent du vélo de montagne. Ça tombe bien, la province est bien pourvue en sentiers.

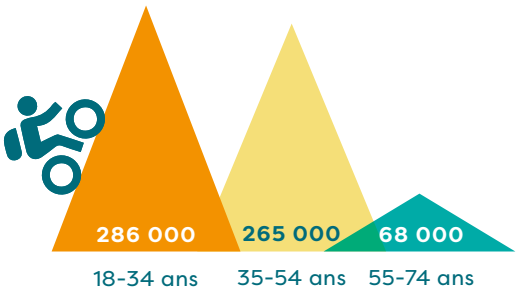
De nombreux adeptes

620 000 adultes québécois ont pratiqué le vélo de montagne en 2015. Ce chiffre se compare avantageusement à ceux concernant le ski de fond, le hockey sur glace et le ski alpin, activités auxquelles s'adonnent respectivement 622 000, 624 000 et 734 000 personnes.

De tous âges

Le vélo de montagne n'est pas réservé qu'aux jeunes adultes. On compte 265 000 adeptes chez les 35-54 ans, un nombre similaire aux 286 000 recensés dans la tranche d'âge des 18-34 ans. Moins populaire chez les 55 ans et plus, le vélo de montagne rallie tout de même, parmi eux, 68 000 amateurs.

PRATIQUE DU VÉLO DE MONTAGNE SELON L'ÂGE



Des kilomètres de sentiers...

Avec ses 2200 kilomètres qui sillonnent 86 centres répartis dans 16 régions, le Québec occupe le troisième rang des provinces les mieux fournies en sentiers de vélo de montagne. Seuls la Colombie-Britannique et l'Ontario le surpassent à ce chapitre.

... éloignés des grands centres

La majorité des sentiers de vélo de montagne sont éloignés des grands centres urbains. Cela en restreint l'accessibilité aux citadins qui, bien souvent, doivent s'aventurer à plus de 40 kilomètres de leur domicile en vue de pratiquer ce loisir. C'est aussi ce qui explique pourquoi les amateurs de sentiers sont incapables de les fréquenter chaque semaine. Malgré tout, ce sont 400 000 heures par semaine qui sont accordées à ce loisir tout-terrain.

Un nouveau venu

Depuis l'arrivée au Québec du vélo à pneus surdimensionnés, ou *fatbike*, le vélo de montagne n'est plus limité à la période de mai à octobre. Au guidon de ce nouveau venu, il est désormais possible de rouler pendant la saison froide sur plus de 500 kilomètres de sentiers répartis dans 46 centres de 10 régions de la province. Comme l'offre de sentiers s'accroît tout aussi rapidement que celle des manufacturiers, la pratique de ce vélo quatre-saisons n'a pas fini de se développer. D'autant que le *fatbike*, pareillement à l'aise sur la neige fraîche damée que sur la neige durcie ou croûtée, se moque de nos hivers en dents de scie.

La seule et unique Route verte

Véritable fleuron du Québec, la Route verte est prisée par les cyclistes d'ici et d'ailleurs.

5000 kilomètres de bonheur

Seul réseau entièrement balisé en Amérique du Nord, la Route verte court en 2015 sur 5000 kilomètres répartis sur sept grands itinéraires aux quatre coins du Québec.

1900 kilomètres, soit environ deux kilomètres sur cinq, sont constitués de pistes cyclables hors route. Parmi ces voies réservées aux cyclistes, on trouve tantôt des parcs linéaires comme ceux du P'tit Train du Nord ou des Bois-Francs, tantôt des pans complets de réseaux cyclables tels que celui de la Véloroute des Bleuets, sans oublier bien sûr les pistes serpentant dans les parcs nationaux, notamment ceux d'Oka, de Plaisance ou de la Yamaska.

Les 3100 autres kilomètres empruntent les accotements asphaltés de routes panoramiques ou des routes paisibles des villes et villages du Québec. Ces voies comprennent le chemin du Roy, le long du fleuve Saint-Laurent, et la Véloroute des Baleines, sur la Côte-Nord. La route 132 faisant le tour de la Gaspésie se range aussi dans cette catégorie.

Unique en Amérique du Nord

Tant par son exceptionnelle longueur, ses indications nombreuses, ses hébergements touristiques Bienvenue cyclistes! que par sa cartographie en ligne, la Route verte est unique en Amérique du Nord. Elle se distingue notamment de la Waterfront Trail, qui ne s'étend que sur 1600 kilomètres en Ontario.

La Route verte n'a rien à envier aux réseaux nationaux européens de la Suisse (3000 km), du Danemark (3500 km) ou des Pays-Bas (5000 km). Sa réputation se compare même à celle des réseaux de l'Allemagne ou du Royaume-Uni.

Un atout touristique

On vient de loin pour rouler sur ce fleuron cyclable québécois. Sur l'ensemble des touristes qui pédalent au cours de leurs voyages au Québec, sept sur dix mentionnent le faire sur la Route verte[1]. Les touristes, surtout ceux provenant de l'extérieur de la province, en font d'ailleurs un critère décisionnel lorsqu'ils choisissent le Québec pour destination cycliste.

Les cyclotouristes qui parcourent la Route verte sont séduits par leur expérience. À un tel point qu'ils ont tendance à séjourner ici plus longtemps (36 % de leurs séjours sont de 5 nuitées et plus) que ceux qui n'y roulent pas (seulement 16 % de séjours de 5 nuitées et plus).

[1] Selon l'étude *Tourisme à vélo au Québec – Portrait de la clientèle* (Chaire de tourisme Transat, 2015)

Un réseau connu et utilisé

Pas obligé d'être cycliste pour connaître la Route verte : 58 % des Québécois savent qu'elle existe, ce qui est supérieur au taux de cyclistes dans la population. Et si on mentionne qu'il s'agit d'un réseau cyclable panquébécois de 5000 kilomètres, sa notoriété grimpe à 68 %, ou deux Québécois sur trois.

S'ils connaissent la Route verte, beaucoup de cyclistes ne sont pas nécessairement au courant qu'elle passe à proximité de chez eux. Un million de Québécois rapportent avoir circulé sur la Route verte en 2015. Pourtant, l'itinéraire étend ses ramifications dans 39 des 50 municipalités les plus populeuses du Québec, où elle constitue la colonne vertébrale des réseaux cyclables locaux. Il y a donc lieu de croire que plusieurs cyclistes de ces localités roulent, sans s'en rendre compte, sur des sections urbaines de la Route verte pour des allées et venues utilitaires ou par pur plaisir.

Une offre d'hébergement adaptée

La Route verte est parsemée de 500 établissements touristiques arborant la certification Bienvenue cyclistes! et offrant aux cyclotouristes des services adaptés à leurs besoins comme l'accès à une trousse d'outils de réparation de base ainsi que de l'information sur les réseaux cyclables locaux. Au nombre de 400, les gîtes ou hôtels certifiés mettent à la disposition des cyclistes des espaces de rangement sécuritaires pour leur vélo. Quant aux 100 campings certifiés, ils garantissent sur leur site des emplacements sans réservation préalable et un lieu pour s'abriter du mauvais temps.

Un maillon important de l'économie québécoise

Les dépenses générées par la pratique du vélo profitent pleinement à l'économie du Québec.

Retombées économiques

Ensemble, le cyclotourisme et le marché du vélo génèrent des dépenses de 1,2 milliard de dollars par année au Québec. Ces dépenses créent l'équivalent de 10 000 emplois et font atterrir 150 millions de dollars dans les poches du gouvernement provincial et 65 millions dans celles du fédéral sous forme de revenus d'impôts et de taxes.

Touristes et excursionnistes

En 2015, 765 000 Québécois ont réalisé plus de 5,8 millions d'excursions sur deux roues à plus de 40 kilomètres de leur domicile, ce qui représente une moyenne de 7,5 excursions par cycliste.

Cette même année, 228 000 touristes québécois ont fait au Québec 680 000 séjours dont la principale activité était le vélo. Ces séjours totalisaient 1,6 million de nuitées.

Retombées touristiques

Fait à noter : les touristes à vélo au Québec dépensent 6 % de plus que la moyenne des autres touristes d'agrément, tous marchés confondus. Les cyclotouristes des autres provinces canadiennes, des États-Unis et d'outre-mer déboursent, en tant que famille, en moyenne 242 $ par jour au Québec.

Au total, les dépenses touristiques des cyclistes sur le territoire québécois s'élèvent à près de 700 millions de dollars et créent l'équivalent de 6800 emplois dans la province.

Le gouvernement du Québec tire en impôts et en taxes 100 millions de dollars de revenus de cette activité économique. Pour celui du Canada, cela représente 38 millions de dollars.

1,2 milliard $/an

dépenses des Québécois consacrées au vélo

Marché 500 millions $

Tourisme 700 millions $

150 millions $/an

revenu pour le gouvernement du Québec

Marché 50 millions $

Tourisme 100 millions $

Une industrie florissante

Plusieurs entreprises du Québec créent des vélos, leurs accessoires ainsi que des équipements pour les cyclistes.

Parmi les dignes représentants québécois de l'industrie cycliste, on trouve notamment la multinationale montréalaise Dorel, qui détient les marques Cannondale, Schwinn et Sugoi, et le fabricant de sacs de vélos Arkel, de Sherbrooke. Tout comme la Saguenéenne Devinci, la Beauceronne Procycle et Louis Garneau, à Saint-Augustin-de-Desmaures, ces entreprises d'ici commercialisent leurs produits des deux côtés de l'Atlantique, voire au-delà.

Un marché vigoureux

En 2015, plus de 600 000 bicyclettes ont trouvé preneur au Québec. Au prorata de la population de la province, les Québécois achètent environ 1,5 fois plus de vélos qu'aux États-Unis.

En ajoutant, au coût d'achat du vélo, les frais d'entretien et l'acquisition de vêtements et d'accessoires cyclistes, les dépenses des Québécois consacrées au vélo se sont élevées à près de 500 millions de dollars en 2015.

10 000 emplois

Lorsque pédaler rime avec sécurité

Faire du vélo au Québec est plus sécuritaire qu'on le croit.

Moins de blessures et de décès

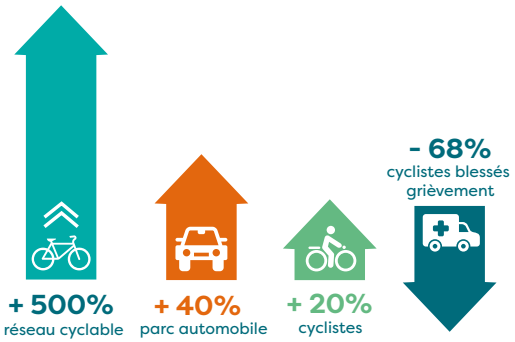
Dans les vingt dernières années, trois fois moins de cyclistes ont été grièvement blessés sur les routes du Québec. Entre 1991 et 1995, on déplorait une moyenne de 315 blessés graves chaque année. Entre 2010 et 2014, ce nombre était de 101, soit une diminution de 68 %.

Même tendance relativement au nombre de décès. De 29 par année en moyenne pour la période de 1991 à 1995, nous sommes passés à 17 entre 2010 et 2014.

Aujourd'hui, moins d'un cycliste sur 35 000 se blesse gravement ou décède au Québec. En tout, cela représente moins d'un incident par 20 millions de kilomètres parcourus dans la province.

Pourtant, ce n'est pas parce que les routes du Québec sont moins achalandées. Au contraire, la diminution est survenue malgré l'accroissement du nombre de cyclistes et de voitures. Le développement du réseau cyclable québécois, dont la longueur totale a été multipliée par cinq, y est certainement pour beaucoup.

SÉCURITÉ DES CYCLISTES (1995-2015)



Une activité physique sécuritaire

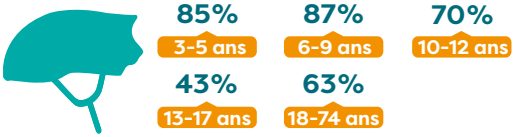
Le vélo est une activités sécuritaire. Les chiffres le prouvent : le taux annuel de blessures assez sérieuses pour nécessiter une consultation médicale n'y est que de 13 par 1000 cyclistes[1].

CONSULTATIONS MÉDICALES PAR 1000 PRATIQUANTS

Port du casque

Les Québécois sont nombreux à porter le casque lorsqu'ils font du vélo. Certains le portent toujours, d'autres de temps en temps, et d'autres jamais.

TAUX DÉCLARÉ DE DÉPLACEMENTS À VÉLO FAITS AVEC UN CASQUE



DÉCÈS ET BLESSÉS GRAVES DANS DES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN 2014 (SAAQ, 2015)

1 Ces données proviennent de *l'Étude des blessures subies au cours de la pratique d'activités récréatives et sportives au Québec en 2009-2010* (Institut national de santé publique du Québec, 2012), dont la méthodologie est comparable à celle de *L'état du vélo*.

Que des bénéfices pour la société

Parce qu'il est bon pour la santé et l'environnement, le vélo enrichit la société québécoise.

Valeur de l'activité physique

Tire, pousse, tire, pousse : les cyclistes québécois pédalent en moyenne 3,3 heures par semaine. Cela représente 10 millions d'heures d'activité physique hebdomadaire.

Quelle est la valeur des bienfaits découlant de cette pratique d'activité physique ? Depuis quelques années, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) propose un « outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo », ou HEAT (*Health Economic Assessment Tool*). Ce dernier calcule le nombre de décès évités par le niveau d'activité physique attribuable au vélo dans une population et le multiplie ensuite par une estimation de la valeur de la vie.

Selon la méthode HEAT de l'OMS, la pratique actuelle du vélo au Québec aiderait à prévenir 390 décès par année, se traduisant annuellement en une valeur économique de 2,6 milliards de dollars. Ce calcul ne tient pas compte d'une éventuelle diminution des coûts de santé résultant de cette activité physique.

Vertus environnementales

Les 43 kilomètres hebdomadaires roulés par les cyclistes québécois de mai à septembre généreraient, s'ils étaient faits en voiture, 900 000 tonnes de gaz à effet de serre dans l'environnement.

De plus, la présence du vélo dans nos villes diminue la pollution de l'air et le niveau sonore, améliorant du même coup la qualité de vie.

Depuis sa première édition en 1995, *L'état du vélo au Québec* démontre clairement les liens étroits existant entre la pratique du vélo, les environnements qui lui sont favorables et ses multiples retombées positives. Le vélo à des fins de transport, de loisir ou de tourisme profite autant à l'individu qu'à la collectivité québécoise.

Vélo Québec

1251, rue Rachel Est, Montréal (Québec) H2J 2J9 Canada
Tél. : 514 521-8356 • 1 800 567-8356 velo.qc.ca

ISBN 978-2-922418-26-2

Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, mai 2016.
La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source.

à l'imprimeur
Mettre
logo FSC