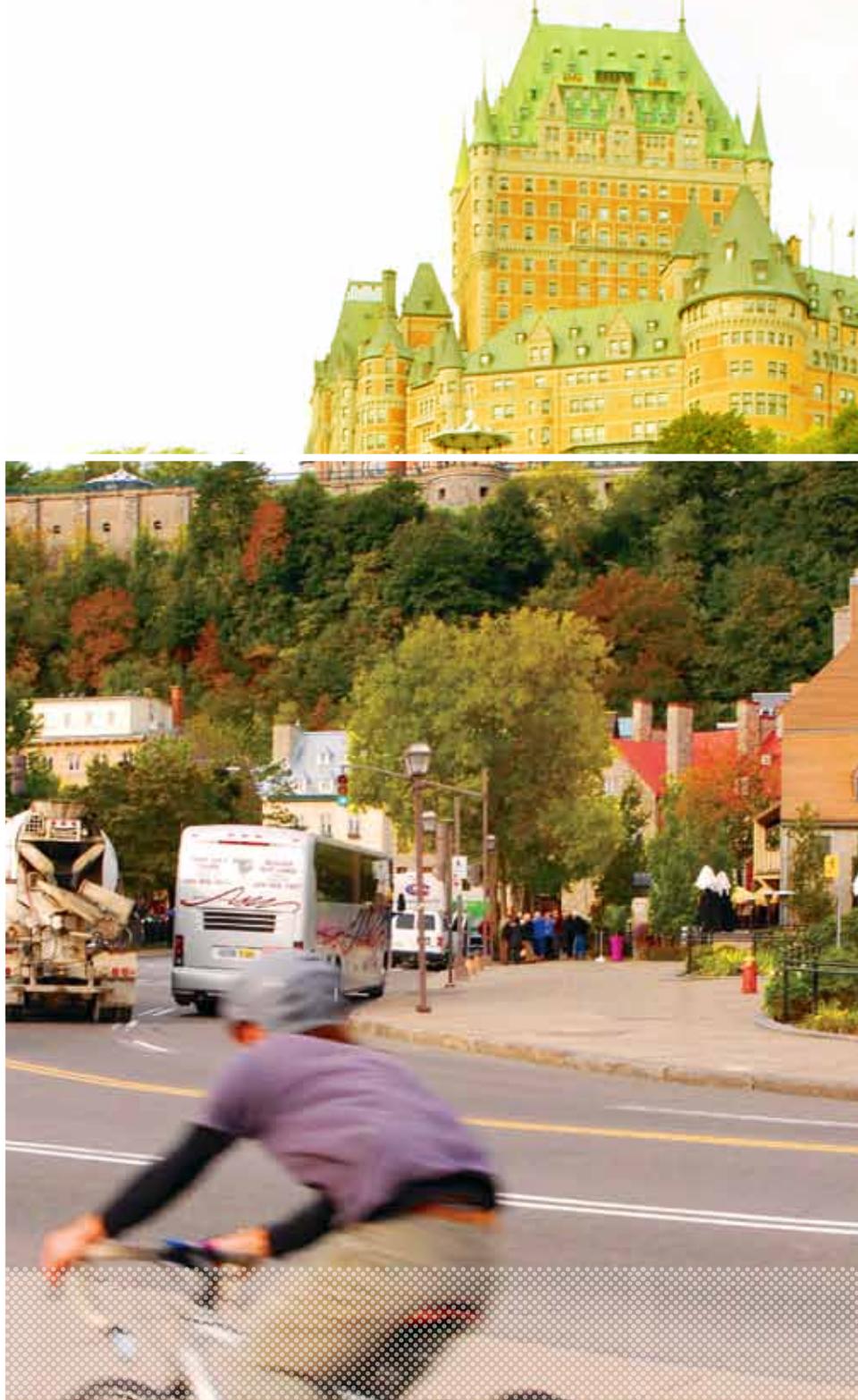


L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2010

ZOOM SUR
QUÉBEC



À vélo, à Québec

La ville de Québec constitue un défi pour les cyclistes. Quiconque circule entre la Basse-Ville et la Haute-Ville ne peut faire fi de la topographie. Mais rien n'est impossible si l'on s'équipe d'un vélo léger et performant ou même, pourquoi pas, d'un vélo électrique. L'important, après tout, est d'être en selle. Certains aménagements simplifient la vie des cyclistes de la Vieille Capitale pour remonter ces côtes, notamment la bande cyclable de la côte de la Pente-Douce et la piste aménagée entre le corridor du Littoral et l'Aquarium.

La ville de Québec s'est dotée d'un important réseau cyclable récréatif et touristique. L'excursionniste en visite à Québec aura envie de prolonger son séjour afin de rouler du côté du corridor des Cheminots, de la magnifique promenade Samuel-De Champlain, du corridor du Littoral qui mène à la chute Montmorency et à la Véloroute Marie-Hélène-Prémont. Il voudra prendre la route à Lévis et pédaler sur le parcours des Anses. Ce réseau facilite aussi la mobilité quotidienne des cyclistes de Québec. Pour répondre pleinement à leurs attentes et à leurs besoins, il reste à aménager des pistes près d'importants pôles d'emploi et d'études, ce que prévoit le Plan directeur du réseau cyclable (2008) de la ville. Il sera intégré au Plan de mobilité durable en cours d'élaboration.



Tous à vélo!

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

🕒 Cet accroissement du taux de cyclistes dans la population a lieu alors que l'activité physique stagne au Québec. Selon une étude de l'Institut national de santé publique du Québec, la proportion d'adultes du Québec actifs durant leurs loisirs fléchit légèrement en 2007-2008 après avoir atteint un sommet en 2005. Heureusement, il y a le vélo...

🕒 La pratique du vélo varie selon que l'on se trouve à Québec, à Trois-Rivières ou à Gatineau. Divers facteurs peuvent expliquer ces variations. La qualité du réseau cyclable, et donc la possibilité de circuler tant sur des pistes cyclables que sur des rues à faible circulation, constitue un facteur d'encouragement pour les cyclistes. Dans certaines villes, la topographie refroidit les cyclistes moins exercés, bien qu'à Québec, où il faut grimper des côtes parfois exigeantes pour passer de la Basse-Ville à la Haute-Ville, on ait le plus haut taux de cyclistes. De toute évidence, l'étalement urbain est aussi un élément déterminant puisqu'il accroît la distance entre le domicile et le réseau cyclable, diminuant du coup le nombre de destinations

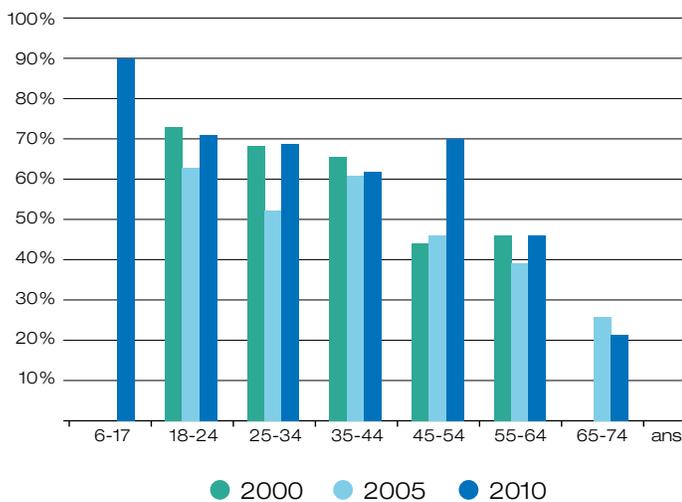
Sommaire

- 2 À vélo, à Québec
- 2 Tous à vélo!
- 3 Monter à vélo, un jeu d'enfant
- 4 Le bonheur des navetteurs
- 5 Dans un rayon de quelques kilomètres
- 6 Un cocktail de plus en plus populaire
- 6 Roulez, touristes!
- 7 Un loisir populaire
- 8 Le vélo? La santé!
- 8 Rouler en toute sécurité
- 9 Cycliste de Québec recherche environnement favorable
- 12 Un réseau très en demande
- 14 Une saison qui ne demande qu'à s'allonger
- 15 Québec, terreau fertile

immédiatement accessibles à vélo. Les cyclistes de la banlieue doivent généralement rouler un plus grand nombre de kilomètres pour se rendre à destination.

🕒 Qu'en est-il à Québec en 2010 ? Plus de la moitié des adultes de la municipalité, soit 58 % de la population de 18 à 74 ans, fait du vélo. Il s'agit d'une augmentation de 10 points de pourcentage par rapport à 2005 (48 %) et d'un retour à la pratique observée en 2000 (58 %). En 2010, cela correspond à 232 000 personnes. La pratique du vélo des citoyens de Québec se situe au-dessus de la moyenne de l'ensemble du Québec, qui est à 54 %.

Taux de cyclistes à Québec selon l'âge



🕒 Alors que la moyenne au Québec est de 624 kilomètres par an, les cyclistes de Québec parcourent en moyenne 1000 kilomètres en 2010, soit un total annuel de 223 millions de kilomètres. Tous ces kilomètres sont parcourus sans émission de gaz à effet de serre ! Difficile d'imaginer geste plus concret en faveur de l'environnement.

Monter à vélo, un jeu d'enfant

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



🕒 En 2010, au Québec, 84 % des jeunes de 6 à 17 ans font du vélo. Il s'agit d'une baisse de 9 points de pourcentage en cinq ans puisqu'on atteignait 93 % en 2005. Tout de même, durant la période estivale, pas moins de 612 000 jeunes font du vélo au moins une fois par semaine. Alors qu'on observe une diminution chez les cyclistes de 13 à 17 ans, on constate une augmentation de l'activité physique chez les filles et une situation stable chez les garçons.

🕒 Les jeunes du Québec qui font du vélo y consacrent en moyenne 3,5 heures par semaine de mai à septembre. Le temps alloué au vélo varie de 2,3 à 3,6 heures par semaine, selon les villes. À Québec, la moyenne se situe à 2,5 heures par semaine. Et, comme à Montréal et à Gatineau, on y observe une diminution du nombre de jeunes cyclistes assidus.



Le marché du vélo

En 2010, les adultes de Québec achètent 38 000 vélos. La ville compte une cinquantaine de points de vente, dont une quarantaine de boutiques spécialisées. Six d'entre elles sont sous la bannière Sports Experts, trois sous celle de La vie sportive. Une dizaine de grandes surfaces vendent également des vélos.

Une entreprise de renommée internationale, Louis Garneau, est installée en banlieue de Québec. Louis Garneau vend ses vêtements et accessoires partout sur la planète et offre, depuis une dizaine d'années, sa propre gamme de vélos.



À pied, à vélo, à Québec

Au Québec, un peu moins d'un jeune 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 a créé, en 2005, le programme *Mon école, à pied, à vélo!* Rapidement, ce programme, qui comporte des volets sensibilisation, mobilisation et aménagements, a gagné en popularité. À la rentrée 2010-2011, il touche 16 des 17 régions administratives du Québec et 210 écoles. À Québec, le programme est diffusé dans 26 écoles.

Le bonheur des navetteurs

Non seulement le transport à vélo est-il bénéfique pour la santé, mais il procure du plaisir. Selon une enquête sociale générale de Statistique Canada, 59% des navetteurs qui se déplacent à vélo soir et matin aiment le navettage. Seuls 38% des automobilistes et 23% des usagers du transport en commun en disent autant. Le vélo, c'est aussi du bonheur...

En 2000, le cinquième (20%) des cyclistes adultes du Québec utilisaient, occasionnellement ou quotidiennement, le vélo comme mode de transport. Dix ans plus tard, ce pourcentage passe à 37%. 372 000 cyclistes font du vélo leur 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 Québec, en 2010, c'est le cas de près de 40% des cyclistes, soit 91 000 personnes. Dix ans plus tôt, tout juste 14% des cyclistes utilisaient le vélo comme moyen de transport au moins à l'occasion. À Québec, où la topographie constitue parfois un obstacle, les hommes effectuent près de trois déplacements à vélo sur quatre (73%).

Au Québec, plus de la moitié des cyclistes (54%) qui utilisent le vélo à des fins de transport s'en servent plusieurs fois par semaine. Le quart (24%) le fait une fois par semaine et le dernier quart (23%), moins souvent.

Le vélo a un potentiel de développement très important lorsqu'on considère que plus du tiers des travailleurs des grandes villes du Québec habitent

à moins de 5 kilomètres – ou 25 minutes à vélo – du travail. Près de 1 million de travailleurs! La vaste majorité d'entre eux a déjà fait du vélo (94% des 18 à 74 ans). Plus de la moitié en a fait au cours de l'année écoulée (54%).

Dans la région métropolitaine de recensement de Québec, plus du tiers des travailleurs (37%) habitent à moins de 5 kilomètres de leur lieu de travail. Cela correspond à 134 000 personnes. À Québec, la distance moyenne de parcours en voiture n'est que de 6,0 kilomètres pour les conducteurs et de 5,3 kilomètres pour les passagers. On peut en déduire que bon nombre de déplacements en automobile sont réalisés sur de très petites distances, franchissables à pied ou à vélo. Comme plus de la moitié (58%) des adultes de Québec est montée à vélo au cours de l'année écoulée et que 95% d'entre eux sont déjà montés à vélo, tout laisse croire que la part modale du vélo peut encore augmenter de façon significative.

Du côté des élèves du primaire, en moyenne, au Québec, le vélo est utilisé pour 5% des déplacements vers l'école.



Dans un rayon de quelques kilomètres

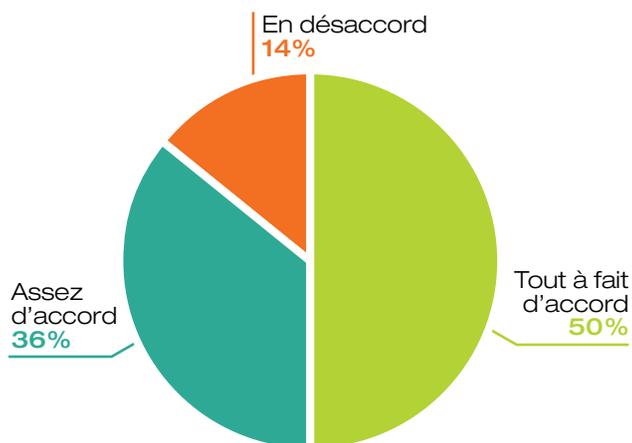
Le vélo a la particularité d'être à la fois un loisir, un sport aux multiples facettes et un moyen de transport très discret. Silencieux et non polluant, il passe à peu près inaperçu à la ville comme à la campagne. Les enquêtes Origine-Destination effectuées dans les grandes agglomérations du Québec donnent un portrait détaillé des déplacements de la population et de leur motif (travail, études, magasinage, loisirs, autres). Elles permettent notamment de situer le vélo dans ce portrait d'ensemble.

En 2006, la population de Québec effectue 15 % de ses déplacements à pied (14,1 %) ou à vélo (1,0 %), soit quotidiennement plus de 210 000 déplacements. Chaque jour plus de 82 000 personnes effectuent au moins un déplacement à pied (15,0 %) ou à vélo (1,2 %), soit une personne sur six (16,2 %).

Le centre et la périphérie

La popularité du vélo est plus grande dans les quartiers centraux. Dans Maizerets, on effectue 2,4 % des déplacements à vélo, dans Basse-Ville Ouest, 2,6 %, dans Haute-Ville Ouest (Montcalm), 2,1 %, dans Lairet, 2,0 %, dans Cité Universitaire, Haute-Ville Ouest (Saint-Sacrement), Sillery et Sainte-Foy/Centre-Sud, 1,8 %, dans Haute-Ville Est, 1,7 %, et, enfin, dans les secteurs Vieux-Limoilou et Basse-Ville Est, 1,4 %.

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

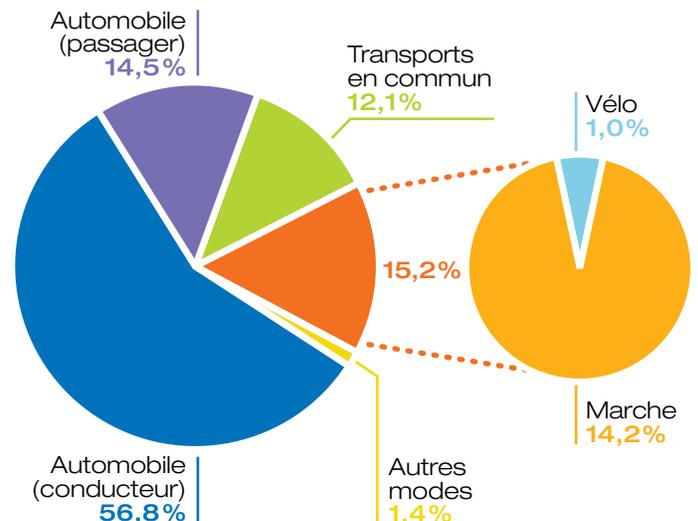


La popularité du vélo est plus faible dans les secteurs périphériques, où l'on fait moins de 1 % des déplacements à vélo. Ces secteurs ont des caractéristiques de banlieue : faible densité de population, taille plus élevée des ménages, haut indice de motorisation. Ceux qui habitent Laurentien-Champigny, L'Ancienne-Lorette et Neufchâtel Ouest font 0,8 % de leurs déplacements à vélo. Les citoyens de Cap-Rouge, Pointe-de-Sainte-Foy, Quatre-Bourgeois, Val-Bélair (Val-Saint-Michel), Wendake et Loretteville Neufchâtel Nord en font 0,7 %. Chez ceux de Lebourgneuf, Neufchâtel Est, Les Saules, Vanier, Duberger, Giffard, Henri-Bourassa Est, Henri-Bourassa Ouest, Charlesbourg Sud, Charlesbourg (Trait-Carré), c'est 0,5 %. Dans le territoire regroupant les secteurs Lac-Saint-Charles, Notre-Dame-des-Laurentides, Saint-Émile, Charlesbourg Est, Orsainville, Sainte-Thérèse-de-Lisieux Est et Ouest, Seigneuriale Sud, Courville, Montmorency, Monseigneur-Gauthier et Vieux-Beauport, seuls 0,4 % des déplacements se font à vélo.

On note un modeste accroissement du vélo comme mode de transport de 2001 à 2006 puisqu'on passe de 0,9 % à 1,0 %. Dans Maizerets, la progression est de 30 %, avec une augmentation de 1,8 % à 2,4 %. Dans Basse-Ville Ouest, la hausse est de 20 % puisqu'on passe de 2,2 % à 2,6 %.

Le pourcentage régresse dans le secteur Haute-Ville Est où il se situait à 2,0 % en 2001 avant de chuter à 1,7 % en 2006. Même tendance à la baisse dans Vieux-Limoilou et Basse-Ville Est où l'on passe de 2,0 % en 2001 à 1,4 % en 2006 ; dans ces deux secteurs, la marche fait toutefois des progrès importants puisqu'elle grimpe de 40 % à 47 % dans le premier cas et de 28 % à 32 % dans le second. >

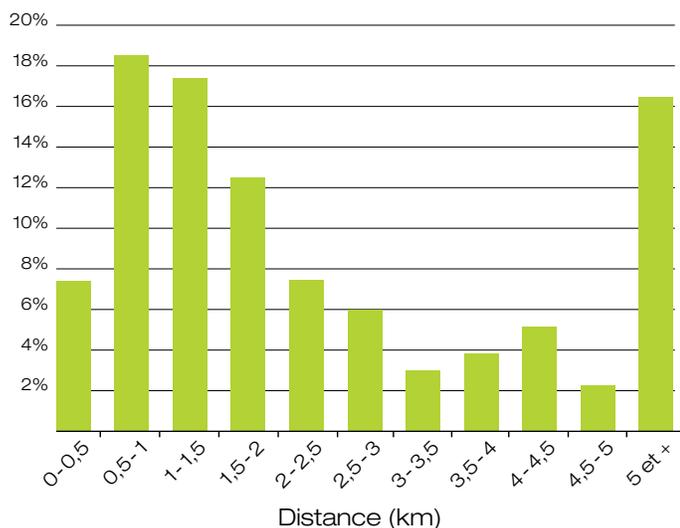
Part modale des déplacements



Davantage de kilomètres

⊙ Dans 97 % des cas, les déplacements à pied des habitants de Québec font moins de 2,0 kilomètres. Les déplacements à vélo sont plus longs : la distance moyenne parcourue par les cyclistes est de 2,8 kilomètres. 63 % de ces déplacements sont inférieurs à 2,0 kilomètres, et seuls 17 % font plus de 5,0 kilomètres.

Distribution des déplacements à vélo en fonction de la distance parcourue



⊙ La part modale du vélo dans les déplacements vers le travail est en hausse dans l'agglomération de Québec. Elle est passée de 0,9 % en 1996 à 1,3 % en 2001, puis à 1,4 % en 2006.



Un cocktail de plus en plus populaire

Le vélo n'est pas un moyen de transport exclusif, 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 affichée du vélo et du transport public leur permet, ensemble, d'accroître leur compétitivité par rapport à l'automobile. Pendant que les cyclistes étendent leur rayon de déplacement, les transporteurs élargissent leur clientèle. Sur ces bases, depuis peu, un vent de changement souffle sur plusieurs régions du Québec. Une nouvelle équation s'impose : on additionne vélo et transport en commun, on obtient efficacité et liberté.

⊙ En 2010, le Réseau de transport de la capitale lance le service VéloBus en équipant tous les autobus articulés des parcours Métrobus 800 et 801 de supports à vélos. Le service, offert du 1^{er} mai au 31 octobre, permet notamment aux cyclistes de monter aisément la côte d'Abraham. Ailleurs au Québec, certains des autobus de Sherbrooke, Trois-Rivières, Lévis et Saguenay en sont également équipés. C'est le cas, en 2010, de 200 autobus au Québec.

Roulez, touristes!

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.

⊙ La Route verte traverse Québec sur 50 kilomètres, ce qui représente environ le cinquième (20 %) du réseau cyclable municipal. Le corridor du Littoral longe le Saint-

Laurent et le corridor des Cheminots se prolonge au nord de Québec, sur la Vélopiсте Jacques-Cartier-Portneuf, faisant le lien entre la ville et la campagne.

⦿ Après avoir inauguré le splendide aménagement de la promenade Samuel-De Champlain en 2008, la Commission de la capitale nationale de Québec et la Ville de Québec complètent le lien entre le fleuve (au niveau de la côte Ross) et le secteur de l' Aquarium de Québec par une piste asphaltée de 2 kilomètres dont la pente est très raisonnable. Cela assure un accès cyclable au pont de Québec, sur le trottoir, et au chemin Saint-Louis, en direction ouest. La première partie de la côte Ross, jusqu'à la rue Silencieuse, est désormais réservée aux cyclistes et aux piétons.

⦿ De 2005 à 2010, la notoriété de la Route verte progresse beaucoup chez les citoyens de Québec. En 2005, 51% la connaissaient ou en avaient entendu parler. Cinq ans plus tard, ce pourcentage passe à 75%, ce qui est significativement plus élevé que dans l'ensemble de la population du Québec.

Bienvenue cyclistes!

⦿ Un sondage effectué à l'été 2010 auprès de cyclotouristes qui fréquentent les hébergements certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD} révèle que 77% d'entre eux proviennent du Québec, 15% d'une autre province canadienne, 6% des États-Unis et 3% d'un autre pays. Le vélo est le principal motif du voyage de la presque totalité de ces cyclistes. 86% d'entre eux affirment que la présence de pistes cyclables ou de routes aménagées pour les cyclistes compte beaucoup dans le choix de leur destination.

⦿ On trouve des établissements d'hébergement touristique et des campings certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD} le long de la Route verte et à proximité des circuits régionaux. Cette certification est synonyme d'un accueil et de services adaptés aux besoins des cyclotouristes: emplacement couvert et verrouillé pour les vélos, pompe et outillage pour les réparations mineures, renseignements utiles sur les services offerts aux cyclistes à proximité.

⦿ Destination touristique recherchée, Québec est la ville qui possède le plus d'hébergements certifiés *Bienvenue cyclistes!*^{MD}, c'est-à-dire 24. C'est 8 de plus qu'en 2006. 16 de ces hébergements sont des établissements hôteliers, 3 des gîtes, 1 une résidence universitaire et 2 des campings, et l'auberge internationale de jeunesse de Québec compte également parmi les hébergements certifiés.

Un potentiel touristique

⦿ Via Rail Canada n'accueille pas les cyclistes voyageurs à bord de ses trains dans le corridor Québec-Montréal. Toutefois, les vélos sont acceptés à bord des trains à destination de Gaspé et de Halifax qui font un arrêt à Lévis. Dans les autocars en service au Québec, Orléans Express en tête, on transporte les vélos en soute, dans la mesure des places disponibles, et il n'en coûte que 5\$. Les voyageurs peuvent ranger leur vélo dans un sac ou dans une boîte.

Un loisir populaire

Le vélo est l'un des loisirs les plus populaires au Québec. 2,7 millions d'adultes s'y adonnent en 2010. Entre mai et septembre 2010, 50% des citoyens de Québec pratiquent le vélo à des fins de loisir. Ce pourcentage s'apparente à la moyenne du Québec, qui se situe à 47%. À Montréal, ce pourcentage est de 44%, à Trois-Rivières, de 55%.

⦿ Lorsqu'on mesure la fréquence d'utilisation du vélo à des fins de loisir, on constate qu'entre mai et septembre 2010, 63% des cyclistes de Québec montent en selle une fois et plus par semaine. La moyenne du Québec est assez semblable puisqu'elle s'établit à 63,5%. À Montréal, cette fréquence est de 55%, à Laval, de 70%.

⦿ À Québec, le temps consacré au vélo à des fins de loisir est de 2,6 heures par semaine. La moyenne au Québec s'élève à 2,4 heures par semaine. À titre de comparaison, à Sherbrooke, on roule 2,3 heures par semaine à des fins de loisir, à Laval, 3,1 heures.

⦿ En 2010, Québec accueille trois randonnées populaires, ce qui témoigne de la place qu'y occupe le vélo. En juin, la Randonnée Tanguay – Tour de la Capitale fait rouler 2 500 participants. Le Cyclo-Défi de Québec, qui a lieu en août et dont les profits vont à Opération Enfant Soleil, propose une randonnée cycliste dans la région de Portneuf; le départ et l'arrivée prennent place sur le site de l'ancien Jardin zoologique, dans l'arrondissement Charlesbourg. Enfin, il y a les 24 heures du Lac Beauport, un événement qui s'adresse aux cyclistes de route ayant un entraînement adéquat – il s'agit d'un défi d'endurance et non d'une course. L'événement attire une soixantaine de participants. >

On trouve une vingtaine de clubs cyclistes à Québec. Ils regroupent plus de 1 500 membres.

65 compétitions se déroulent dans la région de la Capitale nationale en 2010. On retient particulièrement Le Grand Prix Cycliste de Québec et Montréal; 176 des meilleurs coureurs du plus haut calibre de cyclisme mondial participent à ce double événement en septembre 2010, et ce Grand Prix devient le premier événement du ProTour UCI disputé sur le continent américain.

Le Championnat du monde de vélo de montagne se tient au mont Saint-Anne en août et septembre 2010. 800 athlètes y représentent 50 pays, et l'événement attire 100 000 visiteurs.

Comme Laval, Trois-Rivières et Sherbrooke, Québec accueille la Série de cyclocross Louis Garneau, une rencontre provinciale qui comporte neuf étapes.

Québec compte également parmi les villes de départ et d'arrivée du Grand défi Pierre Lavoie 2010, pour lequel des centaines de cyclistes se relaient sur un parcours de plus de 1 000 kilomètres en une soixantaine d'heures. Les profits générés par cette cyclo sportive provinciale sont versés à la Fondation GO, qui soutient la recherche sur les maladies héréditaires orphelines et les projets faisant la promotion des saines habitudes de vie.

Le vélo? La santé!

56% des citoyens du Québec sont en excès de poids, et la tendance à la sédentarité au sein de la population augmente avec l'âge. En 2010, l'état de santé des résidents de la province demeure un sujet préoccupant, d'où l'importance accrue accordée à la saine alimentation et à l'activité physique.

Le vélo occupe désormais une place de choix dans le cocktail santé des citoyens du Québec puisque, grâce au seul vélo, 11 % de la population est considérée comme active! À Québec, ce pourcentage atteint 14%. On ne saurait offrir un meilleur plaidoyer en faveur du transport actif.

Rouler en toute sécurité

Le vélo est peu dangereux. Sa pratique occasionne en effet moins de blessures que la plupart des autres activités physiques. On compte 11 consultations médicales pour 1 000 participants: deux fois moins que pour le ski alpin, trois fois moins que pour la course à pied, quatre fois moins que pour le baseball. Et que dire du hockey...

On pourrait croire que la popularité croissante du vélo fera augmenter le nombre d'accidents. Il n'en est rien. Plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents. La visibilité accrue des cyclistes crée un effet de nombre qui contribue à diminuer le nombre de collisions avec des automobiles. Lorsqu'ils sont plus nombreux, les cyclistes sont plus visibles. De plus, par la force des choses, le nombre d'automobilistes qui font aussi du vélo augmente également.

À Québec, le nombre d'accidents impliquant un vélo est stable, passant de 163 en 2005 à 167 en 2009. Au cours de cette période, on déplore trois accidents mortels. Dans plus de 90 % des accidents, il n'y a aucun blessé grave. Le nombre d'accidents nécessitant une hospitalisation est en moyenne de 11 par an. On compte en moyenne 135 accidents avec blessé léger par an.

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 des piétons, des cyclistes et des automobilistes avec qui ils partagent la voie publique. De plus, ils veillent à leur propre sécurité.

L'utilisation d'un système d'éclairage à la tombée du jour progresse au Québec. En 2000, 9 % des cyclistes l'utilisaient 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 de ces cyclistes (25 %) utilisent un système d'éclairage. Certains se conforment systématiquement à la loi (16 %), d'autres le font à l'occasion (9 %).

Cycliste de Québec 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 citoyens du Québec 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 ?

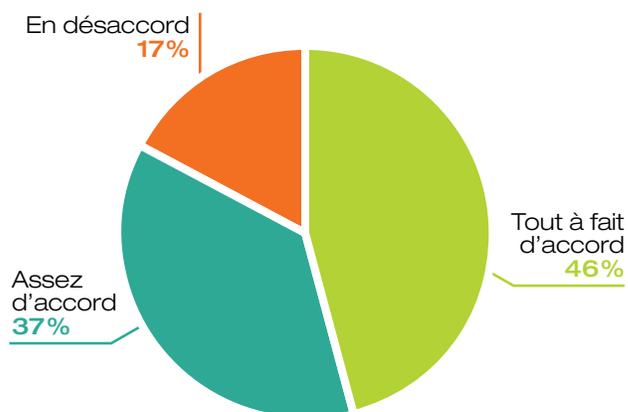
Les citoyens recherchent des environnements où il fait bon circuler. La tendance est la même partout. La modération a bien meilleur goût, comme le confirment les cyclistes de Québec qui, en 2010, effectuent 84 % de leurs déplacements sur des cyclables ou des rues à faible circulation. C'est somme toute la même proportion qu'en 2000 (83 %) et en 2005 (84 %). La proportion des déplacements réalisée sur des voies cyclables est de 53 %, une hausse de 6 points de pourcentage depuis 2005. On roule sur des rues à faible circulation dans près du tiers des cas (31 %).

Un réseau qui a du potentiel

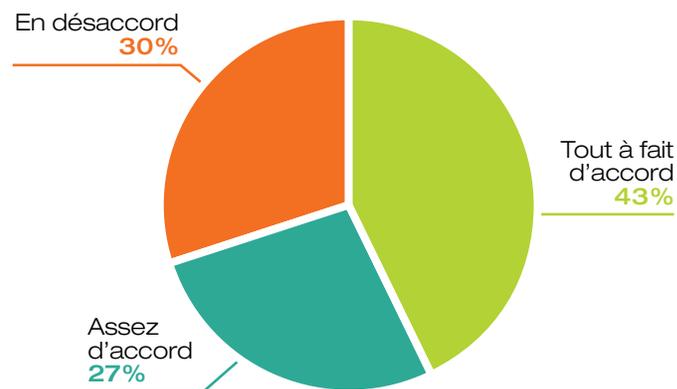
Dans chacune des villes, le réseau cyclable répond d'abord à des besoins de loisir, lesquels sont à l'origine de l'aménagement des pistes. Au-delà de cette fonction, ces réseaux sont souvent déficients : manque de continuité des corridors, absence d'intégration à la voirie locale, accès limité aux destinations principales (centre-ville, institutions d'enseignement, artères commerciales). Néanmoins, les corridors linéaires permettent aux cyclistes de franchir rapidement de longues distances à l'écart de la circulation automobile. Cela leur confère un potentiel important quant aux déplacements utilitaires.

On compte maintenant près de 280 kilomètres de voies cyclables à Québec. Le réseau a augmenté d'une cinquantaine de kilomètres au cours des cinq dernières années. 86 % des cyclistes de Québec affirment avoir

Le réseau de pistes cyclables de Québec devrait être plus développé



On devrait prendre des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles



fait du vélo sur le réseau cyclable municipal. Lorsqu'on demande aux citoyens de Québec, cyclistes ou non, si ce réseau devrait être plus développé, 83 % se disent tout à fait ou assez d'accord.

Le réseau cyclable de Québec est constitué de corridors à vocation principalement récréative : corridor des Cheminots, corridor du Littoral, corridor de la rivière Saint-Charles et corridor des Beauportois. En semaine, ces axes servent également à des fins de transport. D'ailleurs, le corridor du Littoral et le corridor des Cheminots offrent un potentiel intéressant pour le vélo à des fins utilitaires puisqu'ils permettent d'accéder rapidement au centre-ville de Québec. Ces dernières années, on a créé des liens entre ces corridors et certains quartiers résidentiels, des pôles d'emplois, des institutions, des commerces et des >

parcs. Ainsi, un tunnel réservé aux cyclistes et aux piétons a été aménagé sous le boulevard Robert-Bourassa, au niveau du boulevard Lebourgneuf, afin de réduire les conflits avec la circulation automobile et de faciliter l'accès au secteur des Galeries de la Capitale. Toutefois, plusieurs secteurs sont encore mal desservis par le réseau cyclable. Ainsi, on pourra améliorer le lien entre l'arrondissement Sainte-Foy et le centre-ville, comme le prévoit le Plan de mobilité durable.

- La topographie de la ville de Québec crée des barrières physiques dont il faut tenir compte dans le développement du réseau cyclable. Certains aménagements permettent déjà de franchir ces barrières, notamment la bande cyclable de la côte de la Pente-Douce, dont la chaussée est peinte en bleu, et la piste aménagée entre le corridor du Littoral et l'Aquarium.

- La Ville de Québec consacre un budget annuel de 2 millions de dollars à son réseau cyclable. Cela représente 3,94\$ par habitant par an. Selon le plan d'action du Plan directeur du réseau cyclable, la ville souhaite investir 40 millions de dollars en dix ans (de 2008 à 2018) dans le développement d'infrastructures cyclables. Au cours de cette période, 2 millions de dollars par an seront consacrés à la réalisation des programmes triennaux d'immobilisation, et à cela s'ajouteront des projets spéciaux.

Davantage de modération

- Lorsqu'on se soucie de leur confort et de leur sécurité, les cyclistes augmentent en nombre. Québec a pris divers moyens pour modérer la circulation et, donc, encourager la marche et le vélo, notamment l'implantation de 750 segments de rue avec chaussée rétrécie par marquage au sol ou ajout de terre-plein. La ville dispose aussi d'avancées de trottoir et de dos d'âne allongés, de quelques intersections surélevées et de 20 passages piétonniers à mi-bloc. Les quatre cinquièmes (82 %) des intersections avec feux de

circulation ont une phase piéton protégée, et 15 % disposent de signaux sonores. Quelques feux de circulation ont même un fût avec bouton poussoir pour les cyclistes, de manière à ce que ceux-ci puissent activer la phase verte sans avoir à monter sur le trottoir.

- D'ailleurs, les deux tiers des citoyens de Québec (70 %) sont d'accord pour que l'on prenne des mesures afin de réduire la vitesse dans les rues résidentielles. Pour répondre à cette demande, la Ville de Québec investit, chaque année, 750 000\$ dans les infrastructures piétonnes et les mesures d'apaisement de la circulation. En y ajoutant les investissements liés au développement du réseau cyclable (2 millions de dollars), la Ville de Québec dépense 5,41\$ par habitant dans des aménagements favorables aux cyclistes et aux piétons.

Trouver sa place

- Les cyclistes veulent laisser leur vélo dans un lieu sécuritaire sans avoir à chercher pendant des heures un endroit où le garer. Lorsque des stationnements sont facilement accessibles, la pratique du vélo gagne en popularité.

- À Québec, on trouve 800 places de stationnement aux abords des édifices municipaux. On compte aussi plus de 400 places près des édifices gouvernementaux. Une centaine de ces places sont sous abri. À lui seul, l'édifice Marie-Guyart (complexe G) offre 185 places de stationnement pour vélos, dont 84 en sous-sol (ratio de 1 place pour 12 employés).

- On compte 3 700 places de stationnement dans les parcs. Par contre, il n'y a que 120 places sur le domaine public, qui se trouvent pour la plupart sur les trottoirs des quartiers centraux.

- Avec ses 2 000 places de stationnement, l'Université Laval est, au Québec, l'université qui dispose de l'offre la plus importante (ratio de 1 place pour 24

Stationnements pour vélos à Québec

	Population (employés et étudiants)	Offre de stationnement vélos (places)	Ratio (employés + étudiants/place)
Université Laval	48 370	2 000	24
Cégep Champlain-St. Lawrence	1 060	72	15
Cégep François-Xavier-Garneau	6 490	108	60
Centre hospitalier de l'Université Laval	4 000	110	36



étudiants et employés). Durant l'année scolaire, le taux d'occupation de ces stationnements pour vélos varie entre 50% et 95%. Les cyclistes ont accès à des douches et des casiers sécurisés, et on prête des vélos. L'établissement prévoit ajouter environ 50 places par année, selon l'évolution de la demande.

- Le Cégep Champlain-St.Lawrence (arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge) offre plus de 70 places de stationnement à ses 950 étudiants et 110 employés (ratio de 1 place pour 15 employés et étudiants). Au Cégep François-Xavier-Garneau, dans le même arrondissement, on compte 108 places pour 5 800 étudiants et 690 employés (ratio de 1 place pour 60 étudiants et employés).

- Le Centre hospitalier de l'Université Laval offre à ses 4 000 employés 110 places de stationnement pour vélos (ratio de 1 place pour 37 employés). En 5 ans, l'hôpital a plus que doublé le nombre de places – on comptait 45 places en 2005, un ratio d'une place pour 60 employés.

- Quatre entreprises ou organismes de Québec sont partenaires de l'Opération vélo-boulot : Hydro-Québec, GSK Biologicals, EXFO et BPR. Dans les édifices et sur les terrains de ces partenaires de l'Opération, on compte 195 places de stationnement pour vélos. L'accès à 110 d'entre elles est contrôlé.

Une ville qui agit

- La Ville de Québec dispose d'un Plan de mobilité durable établi en 2010. L'objectif de ce plan est de « contribuer à faire de Québec une région attrayante, prospère et durable qui s'illustre notamment par une forte intégration de l'aménagement du territoire et des transports et dont la population privilégie les modes de déplacement actifs et collectifs ».

- Le Plan de mobilité durable établit une cible quant à la part modale : « Le groupe de travail recommande donc de fixer la part modale du transport actif (marche et vélo) à 17% de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec. » Cet objectif devra être atteint d'ici 15 ou 20 ans.

- Sur le plan environnemental, l'objectif est de « réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020, par rapport à 1990. La mise en œuvre du plan de mobilité durable contribuera à l'atteinte de cet objectif ».

- « Le groupe de travail recommande donc à la Ville de Québec de procéder à la révision de son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), adopté en 2005, et de la réglementation d'urbanisme qui en découle, de manière à y intégrer les stratégies d'urbanisation et de développement du territoire ainsi que celles relatives au transport collectif et actif et au transport des marchandises visées par le Plan de mobilité durable. »

- Élaboré en 2008, le Plan directeur du réseau cyclable est en voie d'adoption par le conseil municipal. Un de ses objectifs est d'ajuster l'offre en matière de stationnement. On compte « ajouter des supports à vélos aux entrées des équipements publics et dans les rues commerciales ou de services qui n'en sont pas pourvus ; installer des cases, des locaux à vélos ou des vélostations dans les lieux d'emploi et d'études ; inclure des normes et le guide technique d'aménagement de stationnements pour vélos dans le nouveau règlement l'urbanisme de la Ville ; encourager les propriétaires, gestionnaires ou locataires d'immeubles existants à aménager des stationnements pour vélos adaptés ».

- La Ville de Québec a depuis 2009 une politique de déneigement qui vise l'harmonisation du service de déneigement sur l'ensemble de son territoire. Il s'agit d'une bonne initiative puisque, en conditions hivernales, les déplacements à pied sont les plus efficaces sur des distances de 2 kilomètres ou moins.

Un réseau très en demande

Les voies cyclables répondent indiscutablement à un besoin de confort et de sécurité. Leur achalandage en témoigne. À Québec, 88% des cyclistes fréquentent les pistes et bandes cyclables. Il s'agit d'une hausse de 9 points de pourcentage par rapport à 2000 (79%). D'autre part, la fréquentation des rues à faible circulation gagne en popularité. En 2005, 74% des cyclistes de Québec y roulaient. En 2010, ce pourcentage passe à 87%.

🕒 Au Québec, trois déplacements sur quatre (73%) sont effectués sur des pistes cyclables ou des rues à faible circulation. À Québec, ce pourcentage s'élève à 78%. À l'inverse, les cyclistes effectuent peu de déplacements sur des rues à forte circulation. À Québec, ce pourcentage n'est que de 8%.

L'utilisation du réseau à des fins de transport

🕒 Lien entre Sainte-Foy et le centre-ville (arrondissement La Cité-Limoilou)

Des comptages effectués simultanément sur le chemin Sainte-Foy, la rue Père-Marquette et le boulevard René-Lévesque ont permis de déterminer que 1 850 cyclistes circulent quotidiennement dans ce corridor entre Sainte-Foy et le centre-ville. Deux cyclistes sur cinq choisissent de circuler sur la rue Père-Marquette (39%), à l'écart des grandes artères. Près du tiers choisissent le boulevard René-Lévesque (32%) et presque autant le chemin Sainte-Foy (29%),

des liens plus directs et plus rapides vers le centre-ville. Le chemin Sainte-Foy donne aussi accès à de nombreuses institutions : cégeps François-Xavier-Garneau et de Sainte-Foy, Collège Stanislas, Collège Herzing, école secondaire Joseph-François-Perrault, hôpitaux Jeffery Hale, du Saint-Sacrement et Laval, etc.

🕒 Lien entre les quartiers Saint-Sacrement et Saint-Sauveur

Les quartiers Saint-Sacrement et Saint-Sauveur, dans l'arrondissement La Cité-Limoilou, sont séparés par une falaise. Les cyclistes peuvent franchir cet obstacle naturel en empruntant le lien cyclable de la côte de la Pente-Douce. Selon des comptages effectués le mercredi 15 septembre et le jeudi 23 septembre 2010, les bandes cyclables peintes en bleu de la côte de la Pente-Douce accueillent, en semaine, 1 660 cyclistes par jour.



🕒 Pont de Québec

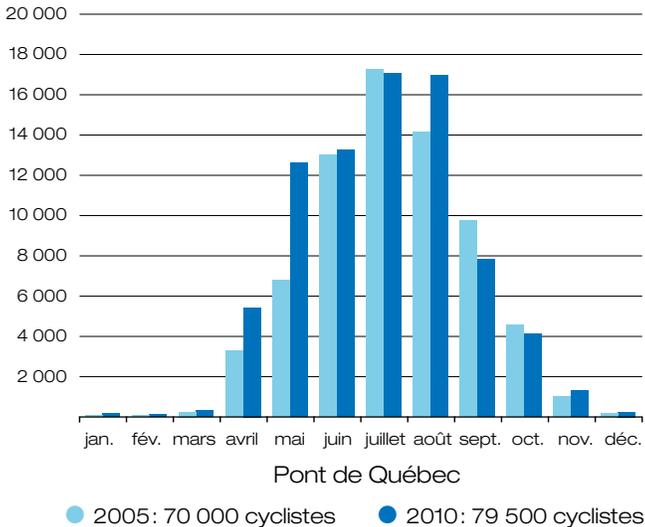
L'achalandage cycliste sur le pont de Québec s'est accru de 13% en cinq ans, passant de 70 000 cyclistes en 2005 à plus de 79 500 cyclistes en 2010. De 2000 à 2010, pour la période du 30 avril au 30 septembre, l'augmentation est de plus de 80% : de 37 000 cyclistes en 2000 à 60 800 dix ans plus tard.

Débit cycliste entre Sainte-Foy et le centre-ville

Comptage du 10 septembre 2010 à l'est de l'avenue des Braves

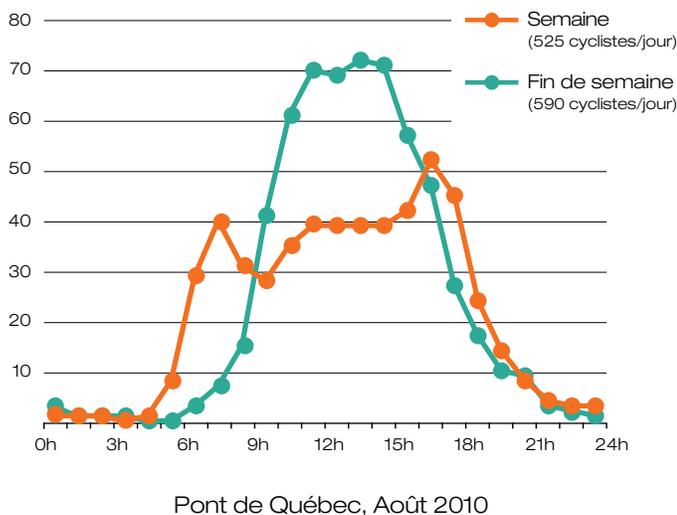
Site de comptage	Aménagement cyclable	Débit quotidien	% du débit total
Chemin Sainte-Foy	Aucun	530	29%
Rue du Père-Marquette	Chaussée désignée	730	39%
Boulevard René-Lévesque	Aucun	590	32%
Total		1850	100%

Débits cyclistes mensuels



En semaine, la voie cyclable sur le pont de Québec est utilisée par les travailleurs de Lévis et de Québec. On observe des pointes d'achalandage le matin et l'après-midi. En août, en semaine, entre 6 heures et 9 heures, une moyenne de 100 cyclistes traversent le fleuve à cet endroit. À l'heure du retour à la maison, entre 15 heures et 18 heures, on dénombre en moyenne 140 cyclistes. La différence entre l'achalandage de l'après-midi et celui du matin peut s'expliquer par la présence de cyclistes en balade.

Débits horaires moyens en fonction du jour



Les cyclistes peuvent également traverser le fleuve en prenant le traversier qui relie Québec et Lévis. D'avril 2009 à mars 2010, la Société des traversiers du Québec dénombre 187 461 cyclistes parmi ses passagers, soit près de 40 000 cyclistes (26 %) de plus qu'en 2005-2006 (148 407 cyclistes).

Accès à l'Université Laval

Un comptage effectué le vendredi 10 septembre 2010 sur la piste parallèle au chemin des Quatre-Bourgeois, au nord du campus de l'Université Laval, indique un achalandage quotidien de 1 240 cyclistes. En 2005, à la même période, on comptait 880 cyclistes par jour. Il s'agit d'une hausse de 41 % en cinq ans.

À l'ouest du campus, les observations effectuées à l'intersection de l'autoroute Robert-Bourassa et de la bande cyclable du boulevard Hochelaga indiquent un débit quotidien de 620 cyclistes.

Corridor de la Rivière-Saint-Charles

Le corridor de la Rivière-Saint-Charles attire bon nombre de cyclistes. Des comptages effectués en semaine en septembre indiquent un débit quotidien estimé à 840 cyclistes sur la rive nord (au niveau de la rue Monseigneur-Plessis) et de 1 570 cyclistes sur la rive sud (au niveau de la rue de Carillon).

Corridor des Cheminots

Le corridor des Cheminots permet à ses usagers de se rendre directement et rapidement au centre-ville de Québec. À l'angle des rues Boyer et Saint-Joseph, le débit quotidien estimé est de 650 cyclistes en semaine. Au sud, au niveau du chemin de la Canardière, il est de 570 cyclistes.

Utilisation du réseau à des fins de loisir

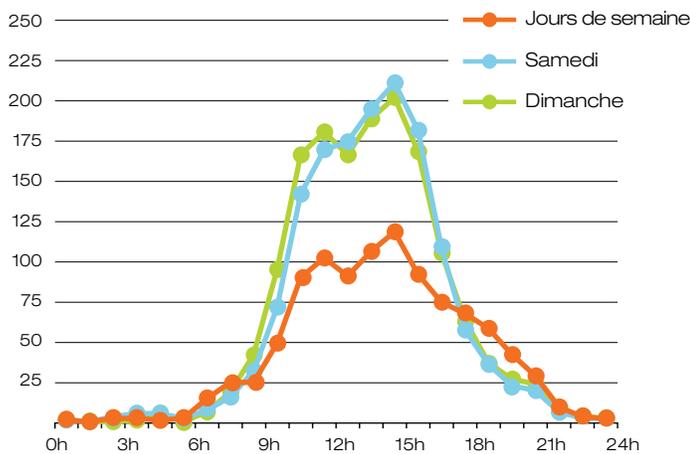
Corridor du Littoral - promenade Samuel-De Champlain

Sitôt ouverte en 2008, la promenade Samuel-De Champlain fait le plein de cyclistes, bien que plusieurs d'entre eux doivent remonter vers la Haute-Ville après leur balade. En 2010, le débit total estimé est de 278 000 cyclistes. À titre de comparaison, celui du parcours des Anses, à Lévis, est évalué à 261 600 cyclistes.

Du 1^{er} mai au 31 août 2010, on compte en moyenne 1 820 cyclistes par jour, soit 80 % de l'achalandage annuel. C'est en juillet et en août que l'achalandage est à son maximum, avec une moyenne de 2 176 et 2 005 cyclistes par jour, respectivement. Ces deux mois comptent pour respectivement 25 % et 22 % de l'achalandage annuel.

Toujours en 2010, un débit maximal de 4 300 cyclistes est observé le dimanche 1^{er} août. D'ailleurs, le débit quotidien est 50 % plus élevé les samedis et dimanches (1 295 cyclistes en moyenne) que les jours de semaine (854 cyclistes). Entre 14 h et 15 h les samedis et dimanches, pas moins de 200 cyclistes roulent sur la promenade. Cette section de la Route verte compte parmi les plus achalandées du Québec.

Débits horaires en fonction du jour



Québec, promenade Samuel-De Champlain

Corridor du Littoral – section à l'est du centre-ville

Dans le segment de piste aménagé en 2010 entre la route de l'Église et la rue de la Promenade, dans le corridor du Littoral, le débit moyen est de 1 000 cyclistes par jour. À l'est, dans ce même corridor, à l'intersection des boulevards François-De Laval et Sainte-Anne, le débit quotidien est de 3 380 cyclistes. Cette évaluation s'apparente à celle faite en 2005 : 3 000 cyclistes.

Corridor des Cheminots

Des comptages sont effectués dans le corridor des Cheminots la fin de semaine des 18 et 19 septembre 2010. Le comptage réalisé à l'angle des rues Boyer et Saint-Joseph montre un débit quotidien de 1 640 cyclistes. Au sud, à la hauteur du chemin de la Canardière, on compte 1 090 cyclistes par jour. Ces données sont inférieures à celles recueillies en juillet 2005 aux mêmes endroits (respectivement 2 100 et 1 600 cyclistes).

Une saison qui ne demande qu'à s'allonger

Les villes ferment-elles les réseaux cyclables à l'automne parce que leurs citoyens arrêtent de faire du vélo ou bien est-ce plutôt les cyclistes qui choisissent de ranger leur vélo lorsqu'on ferme ces réseaux? Certes, il est plus ardu de circuler à vélo dans la neige, mais de nombreux cyclistes remontent en selle dès que les stationnements pour vélos sont accessibles et que les pistes sont nettoyées. À Québec, la saison peut facilement s'étendre sur huit mois.

Le réseau cyclable de Québec ouvre officiellement du 1^{er} mai au 31 octobre, c'est-à-dire six mois par année. C'est un mois de moins qu'à Gatineau, Laval et Longueuil, un mois et demi de moins qu'à Montréal. En 2010, la saison des cyclistes de Québec dure en moyenne 5,6 mois, ce qui constitue une légère augmentation par rapport à 2005 (5,4 mois). Cette saison correspond à la moyenne du Québec, qui est de 5,6 mois.

Sur le pont de Québec, la piste est ouverte toute l'année. De même, le traversier qui relie Québec et Lévis est accessible aux cyclistes en tout temps. Du 1^{er} mai au 31 octobre, on installe des supports à vélos sur les autobus du Réseau de transport de la Capitale.

Ceux qui utilisent leur vélo à des fins de transport ont une saison plus longue. Les citoyens du Québec 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.

À Québec, un cycliste sur quatre (26%) roule déjà en avril. Un sur cinq (19%) pédale encore en novembre. Hors des périodes d'ouverture officielle, dès que la chaussée est libre de neige ou de glace, les cyclistes utilisent les pistes. Avant l'ouverture officielle du réseau cyclable, en mars et en avril 2010, on dénombre près de 19 000 passages de cyclistes

sur la piste cyclable de la promenade Samuel-De Champlain, dont 2 181 le samedi 3 avril. On en compte près de 5 000 en novembre et décembre 2009, après la fermeture officielle. Sur la piste cyclable du pont de Québec, on relève plus de 6 000 passages de cyclistes de janvier à avril 2010, et plus de 1 600 en novembre et en décembre 2010.

Québec, terreau fertile

Les cyclistes de Québec pédalent, c'est le moins qu'on puisse dire! Ceux qui font du vélo en font beaucoup. Ils roulent en moyenne 1 000 kilomètres par an, ce qui place Québec dans le peloton de tête des villes québécoises.

De toute évidence, une proportion importante de ce kilométrage est parcourue sur le réseau cyclable récréatif ou touristique, notamment le corridor des Cheminots et la promenade Samuel-De Champlain. Ces aménagements font désormais partie intégrante de l'offre touristique de la ville de Québec. Ils contribuent à accroître la popularité du vélo et à enraciner une authentique culture vélo. Les cyclistes récréatifs ou sportifs qui fréquentent ces pistes populaires peuvent aisément se convertir au cyclisme quotidien. Pas de doute, le terreau est fertile.

Le Plan directeur du réseau cyclable de Québec, une constituante de son Plan de mobilité durable, prévoit divers aménagements qui devraient favoriser la circulation à vélo entre les quartiers et les principaux pôles de déplacement (travail, études, services). Les besoins des cyclistes de Québec paraissent évidents, que ce soit en matière de stationnement ou de modération de la circulation sur les rues locales et les grandes artères. Plus de 2 000 cyclistes roulent chaque jour dans l'axe qui relie l'Université Laval à la colline Parlementaire, bien qu'il n'y ait pas d'aménagement spécifique dans ce corridor. On imagine facilement l'effet positif qu'aura la mise en place d'une piste qui réponde aux besoins des cyclistes.

Qu'on se le dise, la pratique quotidienne du vélo à Québec n'a pas fini de progresser.

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 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».
- 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.
- Ministère des Transports du Québec et al. (2006).** «Enquête Origine-Destination de la région de la Capitale-Nationale».
- 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. Rapport : ville de Québec».
- 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.
- Pichette, F. (2010).** «Bilan 2009 : accidents, parc automobile et permis de conduire». Société de l'assurance automobile du Québec.
- Société des traversiers du Québec (2010).** «Rapport annuel 2009-2010».
- Statistique Canada. Recensement 2006.** En ligne à <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».
- Ville de Québec (2008).** «Plan directeur du réseau cyclable».
- Ville de Québec (2008).** «Plan d'action du Plan directeur du réseau cyclable».
- Ville de Québec (2009).** «Politique de déneigement».
- Ville de Québec (2010).** «Plan de mobilité durable, document de consultation. Pour vivre et se déplacer autrement».
- Villeneuve, P. (2007).** «Mortalité associée aux activités récréatives et sportives au Québec», Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.



Québec, ville de 510 000 habitants, est dotée d'un vaste réseau cyclable récréatif, dont la superbe piste de la promenade Samuel-De Champlain. Avec son Plan de mobilité durable, la Ville se tourne maintenant vers le vélo comme mode de transport. Plus de la moitié des adultes de Québec font du vélo, le tiers s'y adonnent une fois par semaine, et la Route verte traverse la ville et la raccorde au reste du Québec. Voici quelques faits saillants de ce *Zoom sur Québec* réalisé dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2010*, vaste étude disponible sur le site www.velo.qc.ca.



Vélo Québec

1251, rue Rachel Est
Montréal (Québec)
Canada H2J 2J9

www.velo.qc.ca

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source.

L'état du vélo au Québec en 2010 • Zoom sur Québec

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,
Écho Sondage

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

Rédacteur
Michel Coulombe

Révisure
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 la 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 Des Rivières,
Hervé Chapon, Nathalie Roberge,
Mélanie Lévesque,
Ville de Québec

Christian Savard et
Marc Tremblay, Vivre en Ville

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 la santé publique
de Montréal

Yovan Fillion, ministère de la
Santé et des Services sociaux
Bertrand Nolin, Institut national
de la santé publique du Québec
Les hébergements
Bienvenue cyclistes!^{MD}

Merci également à tous
les organismes et leurs
représentants qui ont collaboré
à la réalisation des enquêtes en
nous fournissant des données.

Logo FSC