

ÉTAT DE LA PRATIQUE DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2010



Réalisé par :



Pour le compte de :



Mai 2011

TABLE DES MATIÈRES

COMPRÉHENSION DU MANDAT	1
ASPECTS COUVERTS	2
PAR LE QUESTIONNAIRE	2
MÉTHODOLOGIE	3
RÉSULTATS	9
1. PROPORTION DE CYCLISTES DANS LA POPULATION	9
1.1 PROPORTION DE QUÉBÉCOIS AYANT DÉJÀ FAIT DU VÉLO	9
1.2 PROPORTION DE QUÉBÉCOIS AYANT FAIT DU VÉLO AU COURS DE LA DERNIÈRE ANNÉE	10
1.2.1 <i>Proportion d'adultes ayant fait du vélo</i>	10
1.2.2 <i>Proportion d'enfants ayant fait du vélo</i>	12
1.3 PROPORTION DE QUÉBÉCOIS AYANT FAIT DU VÉLO SELON LE GROUPE D'ÂGE	13
1.3.1 <i>Proportion d'adultes ayant fait du vélo selon le groupe d'âge et le sexe</i>	14
1.3.2 <i>Proportion d'adultes ayant fait du vélo selon le groupe d'âge et la ville de résidence</i> ..	16
1.3.3 <i>Proportion d'adultes ayant fait du vélo selon le sexe et la ville de résidence</i>	19
1.4 POSSIBLE QUE L'ON SE REMETTE AU VÉLO – 3 PROCHAINES ANNÉES.....	20
1.5 EN RÉSUMÉ.....	21
2. HABITUDES DES CYCLISTES QUÉBÉCOIS	22
2.1 FRÉQUENCE DES DÉPLACEMENTS À VÉLO.....	22
2.1.1 <i>Fréquence des déplacements à vélo chez les adultes sur la base des cyclistes</i>	22
2.1.2 <i>Fréquence des déplacements à vélo chez les adultes sur la base de la population</i>	24
2.1.3 <i>Fréquence des déplacements à vélo chez les enfants</i>	24
2.2 DURÉE TOTALE DES DÉPLACEMENTS HEBDOMADAIRES	27
2.2.1 <i>Durée totale des déplacements hebdomadaires chez les adultes</i>	27
2.2.2 <i>Durée totale des déplacements hebdomadaires chez les enfants</i>	29
2.3 DISTANCES TOTALES PARCOURUES.....	30
2.3.1 <i>Distances totales parcourues sur une base hebdomadaire</i>	30
2.3.2 <i>Distances totales parcourues sur une base annuelle</i>	32
2.4 PRATIQUE DU VÉLO CHEZ LES CYCLISTES SELON LE MOIS DE L'ANNÉE	34
2.5 DÉPLACEMENTS APRÈS LE COUCHER DU SOLEIL	38
2.5.1 <i>Utilisation d'un système d'éclairage</i>	39
2.6 PROPORTION DES DÉPLACEMENTS PAR TYPE DE VOIES DE CIRCULATION.....	40
2.6.1 <i>Fréquentation des différentes voies de circulation</i>	40
2.6.2 <i>Nombre de minutes de déplacements selon le type de voies de circulation</i>	45
2.6.3 <i>Kilomètres parcourus sur les différents types de voies de circulation</i>	48
2.6.4 <i>Utilisation de la Route verte et des pistes cyclables de sa municipalité</i>	49

TABLE DES MATIÈRES (Suite)

2.7	VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT CHEZ LES ADULTES	50
2.7.1	<i>Utilisation du vélo comme moyen de transport</i>	50
2.7.2	<i>Fréquence d'utilisation du vélo comme moyen de transport</i>	52
2.7.3	<i>Nombre d'heures de vélo à des fins de transport</i>	52
2.7.4	<i>Intensité de l'effort à des fins de transport</i>	53
2.8	VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT CHEZ LES ENFANTS	54
2.8.1	<i>Utilisation du vélo pour se rendre chez des amis ou pour ses sorties</i>	54
2.8.2	<i>Utilisation du vélo pour se rendre à l'école.....</i>	55
2.9	VÉLO À DES FINS DE LOISIR CHEZ LES ADULTES	56
2.9.1	<i>Utilisation du vélo à des fins de loisir.....</i>	56
2.9.2	<i>Fréquence d'utilisation du vélo à des fins de loisir.....</i>	57
2.9.3	<i>Nombre d'heures de vélo à des fins de loisir</i>	58
2.9.4	<i>Intensité de l'effort à des fins de loisir.....</i>	59
2.10	VÉLO ET SANTÉ	60
2.10.1	<i>Apport du vélo à la santé</i>	60
2.10.2	<i>Perception de son état de santé.....</i>	62
2.10.3	<i>Consommation de fruits et de légumes.....</i>	64
2.10.4	<i>Habitudes de consommation de la cigarette.....</i>	65
3.	PERCEPTIONS QUANT À LA PRATIQUE DU VÉLO	66
3.1	PERCEPTIONS GÉNÉRALES À L'ÉGARD DE LA PRATIQUE DU VÉLO.....	66
3.1.1	<i>La pratique du vélo à des fins de transport devrait être encouragé.....</i>	66
3.1.2	<i>Le réseau de pistes cyclables de sa municipalité devrait être plus développé</i>	67
3.1.3	<i>On devrait prendre des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles... 67</i>	67
3.1.4	<i>Le vélo est un moyen de transport efficace pour des distances de moins de 5 km.....</i>	67
3.2	FACTEURS D'ENCOURAGEMENT À L'UTILISATION DU VÉLO À DES FINS DE TRANSPORT	69
3.2.1	<i>Des rues plus sécuritaires.....</i>	69
3.2.2	<i>Plus de pistes cyclables</i>	70
3.2.3	<i>Des vélos en libre-service</i>	70
3.3	FACTEURS DÉCOURAGEANT L'UTILISATION DU VÉLO À DES FINS DE TRANSPORT	72
3.3.1	<i>Le froid, la pluie ou la chaleur</i>	72
3.3.2	<i>La distance ou le manque de temps.....</i>	72
3.3.3	<i>Les obligations liées au travail, aux enfants ou aux courses à faire</i>	73
3.3.4	<i>Le risque d'accident ou de blessure</i>	73
3.3.5	<i>La pollution, le bruit ou le stress liés à la circulation.....</i>	74
3.3.6	<i>Le risque de vols.....</i>	74

TABLE DES MATIÈRES (Suite)

4.	POSSESSION DE VÉLOS ET D'ACCESSOIRES	77
4.1	NOMBRE DE VÉLOS POUR ADULTES DANS LE MÉNAGE	77
4.2	NOMBRE DE VÉLOS D'ADULTES ACHETÉS EN 2010.....	78
4.3	NOMBRE DE VÉLOS POUR ENFANTS DANS LE MÉNAGE ET ACHETÉS EN 2010	79
4.4	PARC DE VÉLOS.....	81
4.5	NOMBRE DE VÉLOS ACHETÉS EN 2010	82
4.6	POSSESSION D'ACCESSOIRES DE SÉCURITÉ	83
4.7	POSSESSION D'ACCESSOIRES SPÉCIALISÉS ET DE VÊTEMENTS.....	85
4.8	POSSESSION D'ACCESSOIRES POUR ENFANTS	87
5.	HABITUDES CYCLOTOURISTIQUES DES QUÉBÉCOIS	88
5.1	NOTORIÉTÉ DE LA ROUTE VERTE	88
5.2	EXCURSIONS À PLUS DE 40 KM DU DOMICILE	90
5.3	VOYAGES À VÉLO	91
5.3.1	<i>Organisation des voyages à vélo.....</i>	<i>93</i>
5.3.2	<i>Nombre de jours du dernier voyage</i>	<i>94</i>
5.3.3	<i>Utilisation des pistes ou routes cyclables</i>	<i>95</i>
5.3.4	<i>Influence des pistes cyclables ou routes aménagées sur le choix de destination</i>	<i>96</i>
5.3.5	<i>Régions visitées dans le cadre du dernier voyage</i>	<i>97</i>
5.3.6	<i>Personnes accompagnant le répondant dans le cadre du dernier voyage</i>	<i>98</i>
5.3.7	<i>Modes d'hébergement privilégiés</i>	<i>99</i>
5.3.8	<i>Dépenses lors du dernier voyage</i>	<i>100</i>
6.	COMPORTEMENTS ET PERCEPTIONS À L'ÉGARD DES MESURES DE SÉCURITÉ ..	102
6.1	EFFICACITÉ PERÇUE DES DIFFÉRENTES MESURES DE SÉCURITÉ.....	102
6.1.1	<i>Le port du casque</i>	<i>102</i>
6.1.2	<i>Le développement de réseaux de pistes cyclables</i>	<i>102</i>
6.1.3	<i>L'éducation et la sensibilisation des cyclistes</i>	<i>103</i>
6.1.4	<i>L'éducation et la sensibilisation des automobilistes.....</i>	<i>103</i>
6.1.5	<i>Réduire la vitesse des automobiles.....</i>	<i>104</i>
6.2	PORT DU CASQUE DE VÉLO	106
6.2.1	<i>Port du casque de vélo chez les adultes.....</i>	<i>106</i>
6.2.2	<i>Port du casque de vélo chez les enfants.....</i>	<i>108</i>
6.2.3	<i>Degré de faveur à l'égard du port obligatoire du casque.....</i>	<i>109</i>
6.2.4	<i>Fréquence de pratique du vélo si le port du casque devenait obligatoire.....</i>	<i>111</i>
6.2.5	<i>Fréquence de port du casque s'il devenait obligatoire</i>	<i>113</i>
6.2.6	<i>Attitude à un feu rouge</i>	<i>114</i>

ANNEXE 1 : Questionnaire

ANNEXE 2 : Niveau d'activité en relation avec la santé : L'algorithme de classification des individus

COMPRÉHENSION DU MANDAT

Vélo Québec réalise depuis 1995, et ce aux cinq ans, une étude exhaustive sur « L'état du vélo au Québec » dans le cadre de la Politique sur le vélo du Gouvernement du Québec. Cette étude se veut un portrait de l'univers cycliste québécois actuel. Elle fait également le point sur l'industrie québécoise du vélo et les infrastructures cyclistes, et met à jour les progrès accomplis dans les domaines de la santé et de la sécurité.

Cette étude puise à différentes sources d'information : comptages, inventaires et sondage. Les comptages sont réalisés dans plusieurs régions du Québec et renseignent sur la fréquentation des réseaux cyclables. Ils sont effectués par les responsables des municipalités, par les gestionnaires des pistes et par Vélo Québec. En ce qui a trait aux inventaires, il s'agit d'enquêtes ponctuelles et de collectes de données de réseaux cyclables, stationnements, services touristiques, etc. Ce travail est complété par une recherche bibliographique exhaustive.

Quant au sondage, il vise tout d'abord à dresser l'état de la pratique du vélo au Québec, mais également l'état de la pratique du cyclotourisme. Ils couvrent une multitude d'aspects, de la possession de vélos à la fréquence des déplacements, en passant par les divers obstacles ou incitatifs à la pratique du vélo.

Puisque le sondage 2010 est la quatrième édition, il permettra d'observer des tendances, notamment en ce qui a trait à la proportion de cyclistes dans la population et à leurs habitudes de déplacement au cours des 15 dernières années.

ASPECTS COUVERTS PAR LE QUESTIONNAIRE

Les aspects suivants ont été couverts par le présent sondage :

- La proportion de cyclistes (enfants et adultes) dans la population
- Les habitudes des cyclistes québécois
 - la fréquence des déplacements des adultes
 - la fréquence des déplacements des enfants pour se rendre chez des amis ou pour ses sorties et pour se rendre à l'école
 - la durée des déplacements
 - les distances totales parcourues
 - le moment de pratique : jour/soir, mois de l'année
 - les déplacements par type de voie de circulation
 - l'utilisation de la Route verte et des réseaux cyclables de sa municipalité
 - l'utilisation du vélo comme moyen de transport
 - l'utilisation du vélo comme loisir
 - Les habitudes de pratique des enfants de 6 à 17 ans (nombre d'heures de vélo par semaine, utilisation du vélo pour se rendre chez des amis ou pour ses sorties ou pour se rendre à l'école)
- Le bilan du parc d'équipements
 - le nombre de vélos par ménage (enfants et adultes)
 - les équipements de sécurité et accessoires spécialisés)
- Les facteurs d'encouragement et de découragement à la pratique du vélo
- Les perceptions quant à :
 - la pratique du vélo en milieu urbain
 - le développement du réseau de pistes cyclables
 - des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles
 - l'efficacité du vélo comme moyen de transport pour des distances de moins de 5 km
- Les comportements et perceptions à l'égard des mesures de sécurité à vélo
 - l'efficacité perçue des différentes mesures de sécurité
 - le port du casque (adultes et enfants)
 - le niveau d'adhésion à l'égard de l'obligation du port du casque
 - la fréquence de pratique du vélo si le port du casque à vélo devenait obligatoire
 - la fréquence de port du casque s'il devenait obligatoire
 - l'attitude à un feu rouge

MÉTHODOLOGIE

- Il convient de rappeler que tous les Québécois âgés entre 18 et 74 ans étaient admissibles au sondage, qu'ils aient déjà fait du vélo ou non, qu'ils possèdent un vélo ou non.
- Les personnes qui n'avaient pas fait de vélo au cours de la dernière année se voyaient administrer un questionnaire court portant essentiellement sur les perceptions générales quant à la pratique du vélo et les perceptions à l'égard des mesures de sécurité concernant le vélo.
- Les personnes qui ne possédaient pas personnellement un vélo ne répondaient pas aux questions relatives au « bilan du parc d'équipement ».

Échantillon de base et sur-échantillons

- La population visée par ce sondage est composée de l'ensemble des Québécois de 18 à 74 ans. Nous avons ainsi rejoint de façon aléatoire 1533 répondants.
- Nous souhaitons par ailleurs obtenir des échantillons représentatifs de 400 répondants pour les villes de Montréal¹, Québec, Gatineau, Laval, Longueuil, Sherbrooke et Trois-Rivières. Ainsi, des entrevues supplémentaires ont été réalisées pour chacun de ces territoires, à raison de :

Montréal : 23 entrevues pour un total de 403 entrevues

Québec : 302 entrevues pour un total de 399 entrevues

Gatineau : 342 entrevues pour un total de 412 entrevues

Laval : 328 entrevues pour un total de 399 entrevues

Longueuil : 355 entrevues pour un total de 397 entrevues

Sherbrooke : 375 entrevues pour un total de 408 entrevues

Trois-Rivières : 376 entrevues pour un total de 407 entrevues

- Au total, en incluant les sur-échantillons, nous avons donc interrogé 3634 Québécois.

¹ Il s'agit dans les faits de l'île de Montréal. Pour la suite du rapport, nous indiquerons simplement Montréal afin d'alléger le texte.

Pondération des échantillons

- Les données auprès des 3634 répondants ont été pondérées afin de refléter la répartition de la population des 19 régions administratives et sept territoires selon le sexe et l'âge. Les données de pondération, tirées de l'Institut de la statistique du Québec, sont de mise pour l'année 2009². Voici les données de population pour l'ensemble du Québec, de même que pour les sept villes pour lesquelles des sur-échantillons ont été réalisés :

	Population de 18 à 74 ans	Population de 6 à 17 ans
Ensemble du Québec	5 756 306	1 043 832
Montréal	1 406 202	227 664
Québec	384 881	56 061
Gatineau	189 246	37 350
Laval	280 456	56 999
Longueuil	176 441	30 646
Sherbrooke	112 078	20 687
Trois-Rivières	95 829	15 647

- Nous devons par ailleurs appliquer un effet de plan afin de tenir compte des sept sur-échantillons correspondant aux sept territoires cités précédemment. L'effet de plan se définit comme le rapport entre la variance d'une estimation provenant du plan de sondage particulier et la variance de la même estimation provenant d'un plan d'échantillonnage aléatoire simple de même taille. Autrement dit, l'effet de plan est appliqué afin de tenir compte de la sur-représentation des répondants des sept territoires. L'effet de plan est estimé à 1,971, ce qui signifie qu'une fois appliqué, notre échantillon final est 1844 répondants (3634/1,971). En d'autres mots, les 2101 entrevues réalisées dans les sept territoires viennent enrichir l'échantillon de base (1533 répondants) de 311 entrevues additionnelles, pour un total de 1844 entrevues.

Échantillonnage

- Les numéros de téléphone proviennent de « Échantillonneur Canada », qui tire des échantillons de numéros de téléphone par méthode RDD et permet une stratification géographique très détaillée.

Calendrier des entrevues

- Les entrevues téléphoniques ont été réalisées entre le 30 août et le 16 octobre 2010, à partir du central téléphonique des bureaux d'Écho Sondage à Montréal.

² Vous trouverez les données de pondération pour les 19 régions administratives (incluant Laval et l'Île de Montréal) et les cinq villes (Québec, Gatineau, Longueuil, Sherbrooke et Trois-Rivières) sur le site suivant : http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/dons_regnl/regional/index.htm

Marges d'erreur

- Voici les marges d'erreur associées aux divers échantillons et sous-échantillons, à un seuil de confiance de 95 % :

échantillon de 1844 répondants : $\pm 2,3\%$

914 cyclistes : $\pm 3,2\%$

335 cyclistes ayant fait du vélo à des fins de transport : $\pm 5,4\%$

674 enfants de 6 à 17 ans : $\pm 3,8\%$ ³

171 cyclotouristes : $\pm 7,5\%$

± 400 entrevues auprès de la population des sept villes : $\pm 4,9\%$

± 200 entrevues auprès des cyclistes des sept villes : $\pm 6,9\%$

Taux de réponse⁴

Numéros utilisés	16 435
A - Non valide	4748
Numéro hors service, télécopieur/modem, entreprise/non résidentiel	
B - Non admissible	902
problème de communication, maladie, incapacité	
C - Admissible – non-réponse	7151
Pas de réponse, rendez-vous	
Refus/Incomplet	
D - Entrevues complétées	3634
Taux de réponse = D/(C+D)	34 %

- Le Comité consultatif sur la qualité des sondages d'opinion publique par téléphone mis sur pied par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada affirme que l'on doit viser un taux de réponse variant entre 20 % et 40 % pour... « des sondages d'une importance moyenne à grande et pour lesquels on dispose d'au moins trois semaines pour effectuer le travail sur le terrain ».

³ Près du quart des ménages interrogés (23 %) comptent des enfants de 6 à 17 ans, à raison de 1,6 enfants par ménage.

⁴ Selon le format normalisé par l'Association de la recherche et de l'intelligence marketing (ARIM).

Présentation des résultats

- De façon générale, le rapport est ainsi construit :

Pour chaque section, nous présentons tout d'abord les résultats pour l'ensemble du Québec. Ceux-ci sont appuyés par un graphique qui, en plus de présenter les résultats de 2010, comprend également les résultats de 1995, de 2000 et de 2005 lorsque cela s'applique.

Nous présentons par la suite les résultats par territoire sous forme d'un tableau résumé ou d'un graphique. S'ils sont significativement plus faibles ou élevés que pour l'ensemble du Québec, les résultats seront précédés de ↓ ou de ↑ dans le tableau. Toutefois, pour certains résultats, si le nombre de répondants par ville est inférieur à 100, les résultats ne seront pas présentés.

Enfin, un tableau des tendances socio-démographiques fait ressortir les caractéristiques qui sont significativement différentes des résultats d'ensemble. S'ils sont significativement plus élevés, vous les retrouverez sous la colonne « Sur-développé chez... ». S'ils sont significativement plus faibles, vous les retrouverez sous la colonne « Sous-développé chez... ». Un tiret (« - ») signifie qu'aucune caractéristique n'est ressortie statistiquement différente de la moyenne d'ensemble.

Profil de l'échantillon (après pondération selon la région, le sexe et l'âge)

		Fait du vélo en 2009-2010?		Total
		Oui	Non	
Total	Nombre d'entrevues	989	855	1844
Sexe	Homme	56%	43%	50%
	Femme	44%	57%	50%
Langue parlée à la maison	Français	91%	87%	89%
	Anglais	7%	7%	7%
	Autre	3%	6%	4%
Revenu annuel brut familial	Moins de 20,000\$	7%	13%	10%
	20,000\$-39,999\$	18%	27%	22%
	40,000\$-59,999\$	22%	26%	24%
	60,000\$-79,999\$	18%	16%	17%
	80,000\$-99,999\$	14%	7%	11%
	100,000\$ et plus	21%	11%	17%
Dernier niveau de scolarité complété	Primaire	2%	5%	3%
	Secondaire	27%	39%	32%
	Collégial/CEGEP	31%	26%	29%
	Université	40%	30%	36%
Possède ou a accès à une automobile	Oui	90%	87%	88%
	Non	10%	13%	12%
Occupation	Travaille à temps plein	62%	49%	56%
	Travaille à temps partiel	9%	9%	9%
	Étudiant	7%	5%	6%
	À la maison, en congé parental	3%	7%	5%
	À la retraite	14%	25%	19%
	Sans emploi	4%	5%	4%
Âge	18-24 ans	9%	7%	8%
	25-34 ans	27%	17%	22%
	35-44 ans	21%	16%	19%
	45-54 ans	23%	21%	22%
	55-64 ans	14%	22%	18%
	65 ans et plus	6%	17%	11%
Région de résidence	Montréal	24%	25%	25%
	Québec	7%	6%	7%
	Gatineau	3%	4%	3%
	Laval	4%	6%	5%
	Longueuil	3%	3%	3%
	Sherbrooke	2%	2%	2%
	Trois-Rivières	2%	2%	2%
	Régions périphériques	41%	42%	42%
	Régions ressources	13%	10%	12%
Nb d'enfants âgés de moins de 18 ans	1	16%	11%	14%
	2 et plus	24%	13%	19%
	Aucun	60%	76%	67%
Lieu de résidence	En ville	50%	49%	50%
	En banlieue	28%	27%	28%
	Dans un village	9%	9%	9%
	À la campagne	12%	15%	14%

- La moitié de l'échantillon (50 %) est constituée de femmes.
- Près de neuf répondants sur dix (89 %) sont de langue française, 7 % de langue anglaise, tandis que 4 % parlent une autre langue que le français ou l'anglais à la maison.
- Un ménage sur trois (32 %) a accès à un revenu brut de moins de 40 000 \$, tandis que 24 % disposent d'un revenu de 40 000 \$ à 59 999 \$, 28 %, d'un revenu de 60 000 \$ à 99 999 \$ et 17 %, d'un revenu de 100 000 \$ ou plus.
- Le tiers (34 %) des répondants ont complété des études primaires ou secondaires, un peu plus du quart (29 %) des études collégiales, et plus du tiers (36 %), des études universitaires.
- Un peu plus de la moitié des répondants (55 %) travaillent à temps plein et 9 % à temps partiel. Dix neuf pour cent (19 %) sont retraités et 6 % sont aux études. Cinq pour cent (5 %) sont à la maison, en congé parental, tandis que 4 % sont sans emploi.
- Près de neuf répondants sur dix (88 %) ont par ailleurs accès à une voiture.
- Près du tiers de l'échantillon est constitué par des jeunes de 18 à 24 ans (8 %) ou de 25 à 34 ans (22 %). Quatre répondants sur dix sont par ailleurs âgés de 35 à 44 ans (19 %) ou de 45 à 54 ans (22 %). Enfin, les 55 à 64 ans représentent 18 % de l'échantillon et les 65-74 ans, 11 %.
- Les deux tiers des répondants (67 %) n'ont pas d'enfants de moins de 18 ans à la maison, alors que 14 % en ont un et 19 %, deux ou plus.
- Toujours après pondération, les résidents des régions périphériques⁵ représentent 42 % de l'échantillon, Montréal 25 %, les régions ressources⁶ 12 %, la ville de Québec 7 %, Laval 5 %, Longueuil et Gatineau 3 %, Sherbrooke et Trois-Rivières 2 %.
- Enfin, 50 % des répondants affirment demeurer en ville, 28 % en banlieue, 9 % dans un village et 14 % à la campagne.

⁵ Les régions périphériques sont : Outaouais (sans Gatineau), Laurentides, Lanaudière, Montérégie (sans Longueuil), Mauricie (sans Trois-Rivières), Centre du Québec, Chaudière-Appalaches, Cantons de l'Est (sans Sherbrooke), Capitale Nationale (sans Québec).

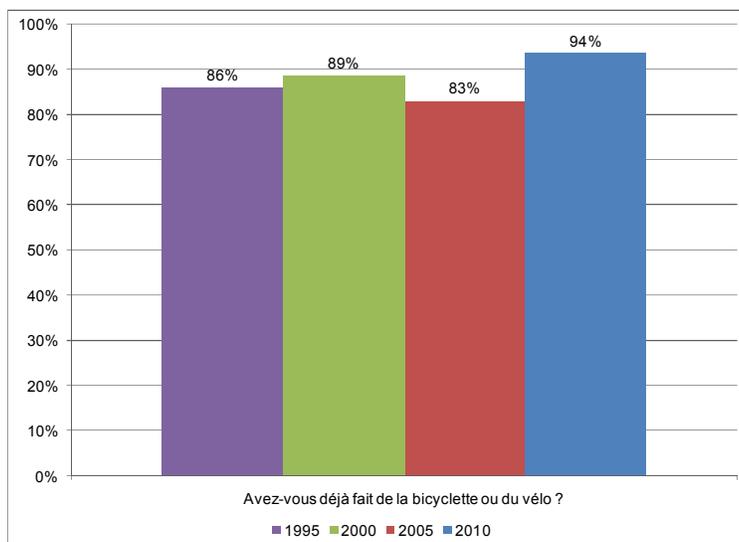
⁶ Les régions ressources sont : Abitibi, Saguenay Lac-Saint-Jean, Côte Nord, Gaspésie, Îles-de-la-Madeleine.

RÉSULTATS

1. Proportion de cyclistes dans la population

1.1 Proportion de Québécois ayant déjà fait du vélo (QUESTION = Q1A; BASE = Ensemble des répondants de 18 à 74 ans)

- Plus de neuf Québécois sur dix ont déjà fait du vélo dans leur vie (94%). Cela représente 5,5 millions de personnes⁷. Il s'agit d'une hausse significative par rapport à ce que l'on observait en 2005 (83%), mais qui s'apparente plus à ce que l'on mesurait en 2000 (89 %) et en 1995 (86 %).



Les villes

Avez-vous déjà fait de la bicyclette ou du vélo?				
	2000	2005	2010	
	Oui	Oui	Oui	En nombre
Montréal	86%	78%	90%	1 266 000
Québec	91%	84%	95%	366 000
Gatineau		83%	94%	178 000
Laval			91%	255 000
Longueuil			93%	164 000
Sherbrooke			94%	105 000
Trois-Rivières			95%	91 000

⁷ Selon les estimés de l'Institut de la Statistique du Québec, la population québécoise de 18 à 74 ans s'élevait à 5 756 306 personnes en 2009. La proportion de personnes ayant déjà fait du vélo étant de 94%, 5 392 000 québécois adultes auraient fait du vélo dans leur vie.

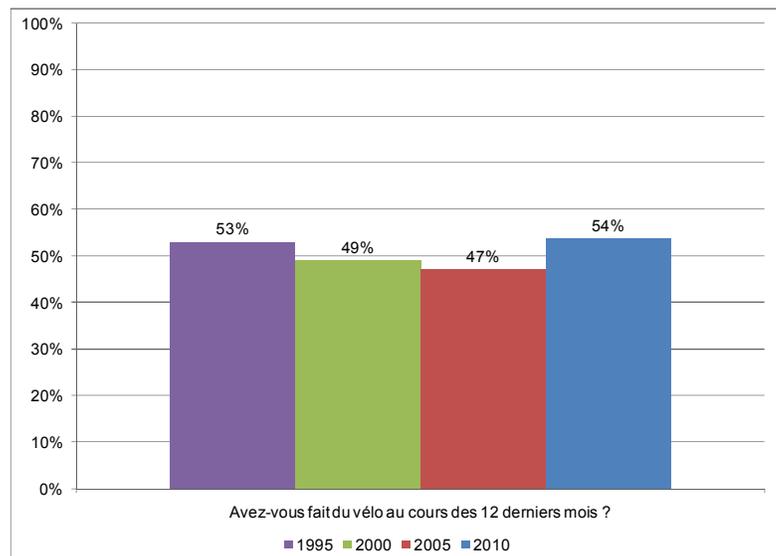
Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
A déjà fait du vélo (94 %)	Hommes	96%	Femmes	91%
	-		Anglophones	87%
			Allophones	75%
	A accès à une auto	95%	N'a pas accès à une auto	86%
	-		55 ans et plus	89%

1.2 Proportion de Québécois ayant fait du vélo au cours de la dernière année

1.2.1 Proportion d'adultes ayant fait du vélo (QUESTION = Q1B; BASE = Ensemble des répondants)

- La proportion de cyclistes se situe à 54 % parmi la population âgée de 18 à 74 ans. On note une hausse significative du nombre de cyclistes par rapport à 2005 (47 %). Dans les faits, après avoir connu des baisses successives en 2000 (49 %) et en 2005 (47 %), la proportion de cyclistes observée en 2010 s'apparente au niveau observé en 1995 (53 %).



- On compte au total 3,1 millions de cyclistes, soit 500 000 de plus qu'en 2005.
- Une bonne partie du redressement de la pratique du vélo en 2010 s'explique par le fait que la pratique chez les résidents de Montréal s'est accrue de dix points de pourcentage (voir tableau ci-dessous). Bien qu'elle demeure plus faible qu'à Québec, (58 %), Trois-Rivières (58 %) et Longueuil (57 %), la proportion de cyclistes à Montréal n'a jamais été aussi élevée depuis dix ans et contribue à faire hausser le niveau global étant donné le poids de Montréal dans l'ensemble de la province (25 %).

Les villes

Avez-vous fait du vélo au cours des 12 derniers mois, soit du mois de septembre 2009 à août 2010?				
	2000	2005	2010	
	Oui	Oui	Oui	En nombre
Montréal	42%	42%	52%	731 000
Québec	58%	48%	58%	232 000
Gatineau		44%	↓ 48%	91 000
Laval			↓ 46%	129 000
Longueuil			57%	101 000
Sherbrooke			51%	57 000
Trois-Rivières			58%	56 000

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
	-		Allophones	33%
A fait du vélo au cours de la dernière année (54 %)	80 000\$-99 999\$	70%	Moins de 20 000\$	38%
	100 000\$ et plus	71%	20 000\$-39 999\$	45%
	Université	61%	Primaire/Secondaire	43%

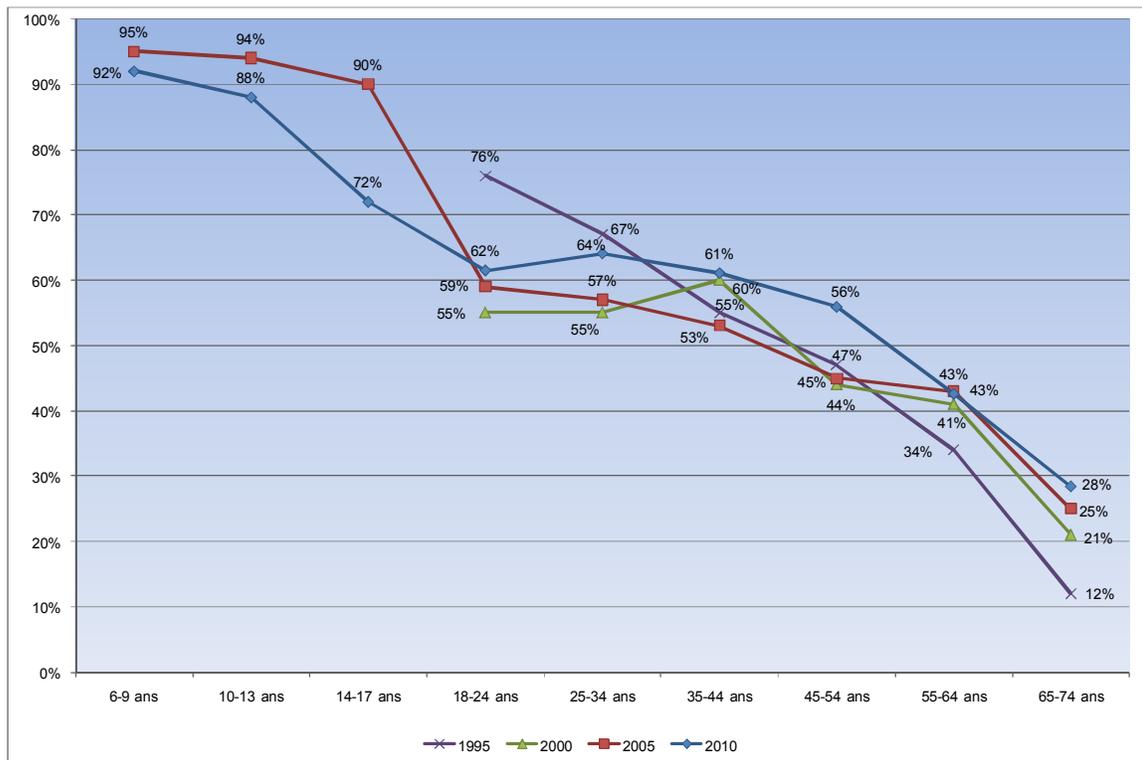
1.2.2 Proportion d'enfants ayant fait du vélo (QUESTION = Q16C; BASE = Enfants de 6 à 17 ans)

- Dans l'ensemble 84 % des enfants de 6 à 17 ans ont fait du vélo au cours de la dernière année. La pratique décroît à mesure que l'on avance en âge : 92 % des 6 à 9 ans ont fait du vélo, comparativement à 88 % des 10 à 13 ans et à 72 % des 14 à 17 ans (voir graphique ci-dessous).
- Appliqué à l'ensemble de la population de 6 à 17 ans, ce sont 878 000 enfants qui ont fait du vélo au cours de la dernière année⁸.
- Comparativement à 2005, la pratique du vélo par les enfants a décliné de neuf points de pourcentage (93 %). Cette baisse est largement due à celle des 14-17 ans, qui est passée de 90 % en 2005 à 72 % en 2010.

Enfants de 6 à 17 ans ayant fait du vélo en 2010		
	Oui	En nombre
Montréal	82%	186 500
Québec	90%	50 300
Gatineau	84%	31 200
Laval	83%	47 200
Longueuil	80%	24 600
Sherbrooke	80%	16 600
Trois-Rivières	85%	13 300

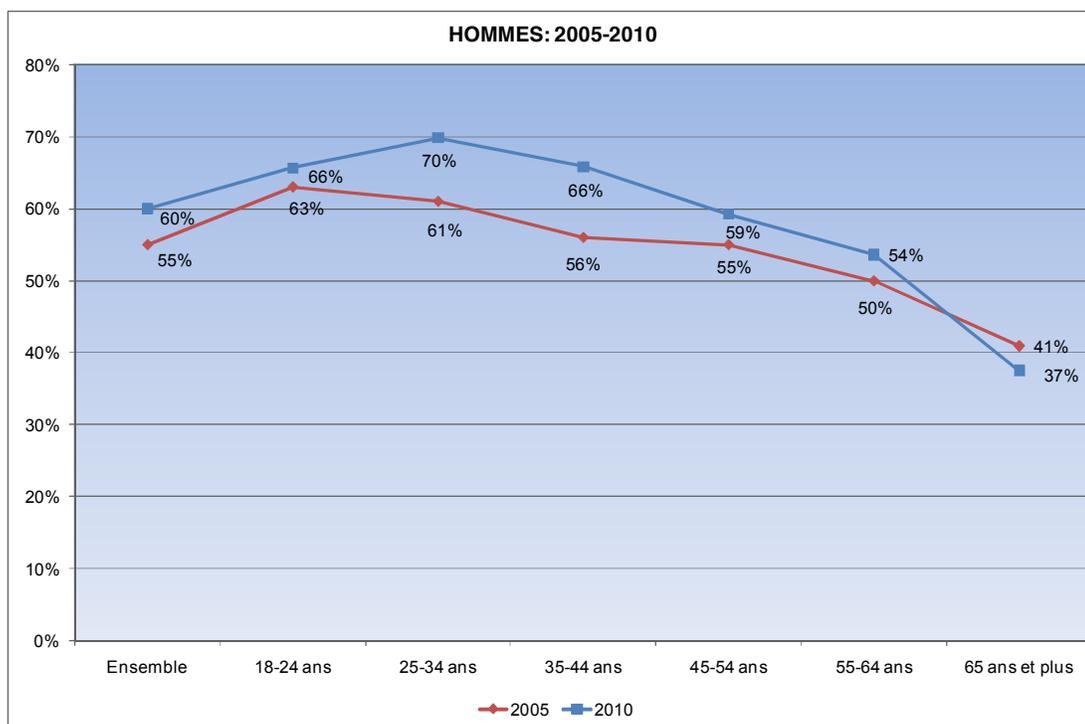
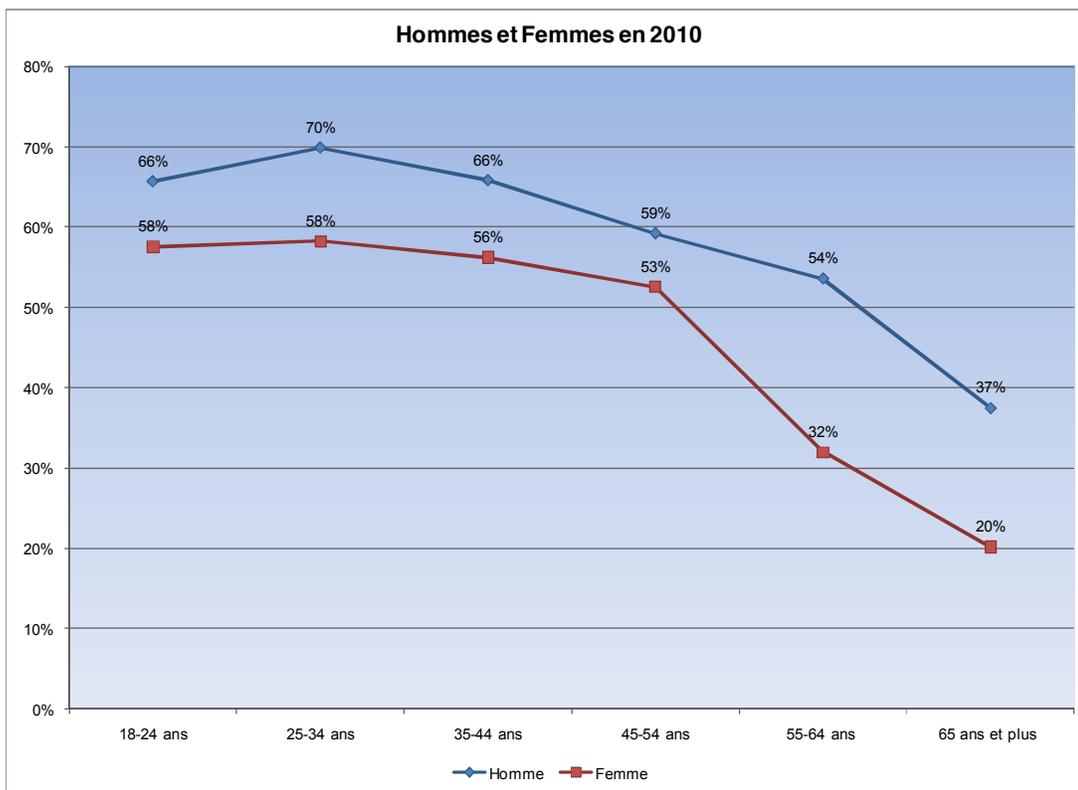
⁸ Selon l'ISQ, il y avait 1 043 832 enfants âgés entre 6 et 17 ans en 2009 (http://www.stat.gouv.qc.ca/donstat/societe/demographie/struc_poplt/201_2009.htm).

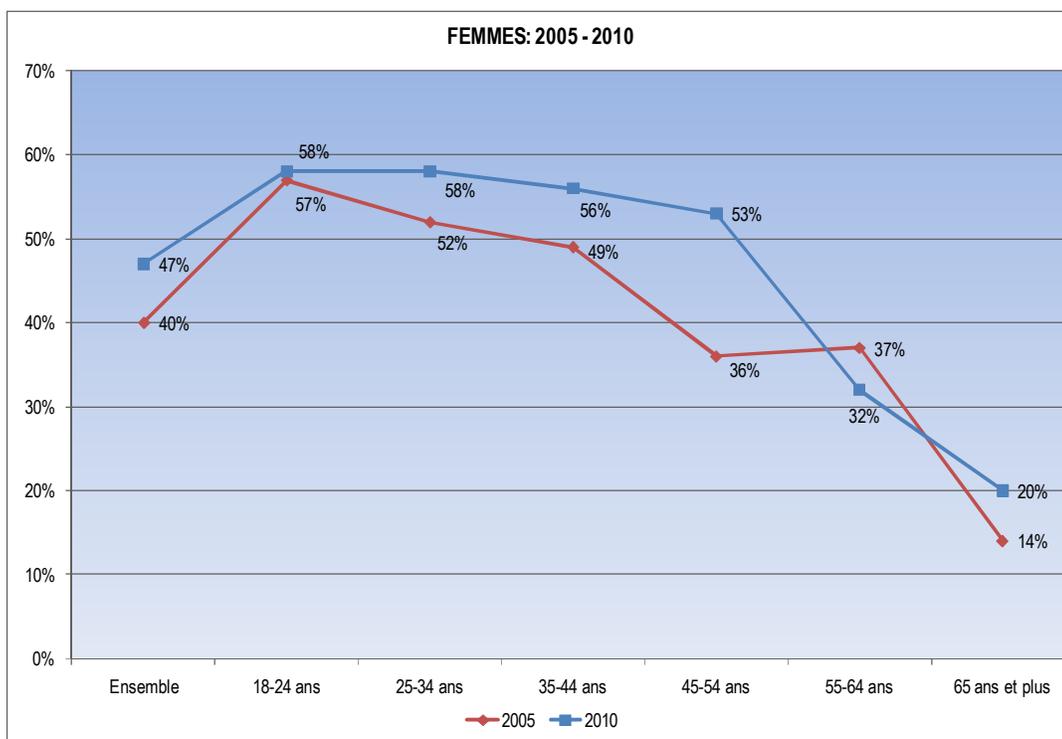
1.3 Proportion de Québécois ayant fait du vélo selon le groupe d'âge



- La courbe de pratique du vélo selon le groupe d'âge en 2010 suit trois tendances : on observe tout d'abord une décroissance continue à partir de 6-9 ans (92 %) jusqu'à 18-24 ans (62 %). Elle se stabilise par la suite jusqu'à 45-54 ans (56 %). Elle poursuit enfin sa décroissance pour atteindre 28 % parmi les 65-74 ans.
- Alors qu'on observe une baisse de la pratique chez les enfants de 6 à 17 ans comparativement à 2005, elle est en hausse significative chez tous les groupes d'âge adulte entre 25 et 54 ans. C'est cette cohorte qui pousse à la hausse la pratique globale.

1.3.1 Proportion d'adultes ayant fait du vélo selon le groupe d'âge et le sexe





- Les graphiques ci-dessus révèlent que :

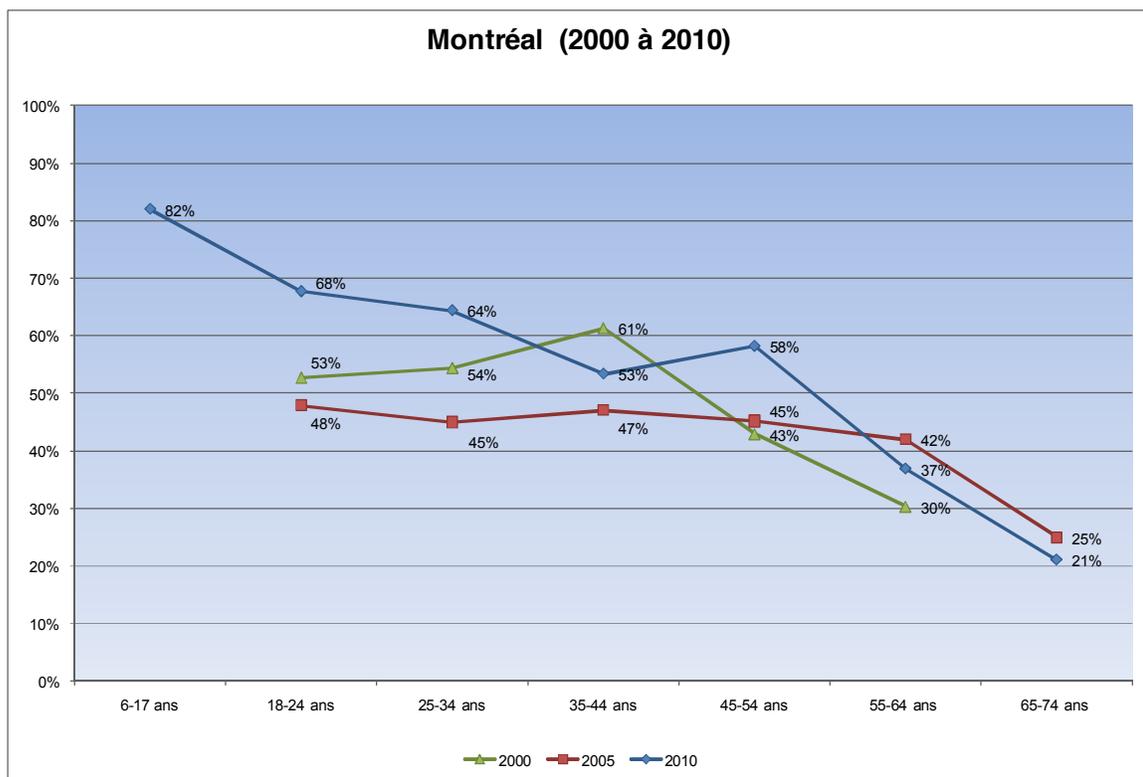
Tout d'abord, précisons que 60 % des hommes et 47 % des femmes ont fait du vélo au cours de la dernière année. Cela équivaut à 1,7 millions d'hommes et à 1,4 millions de femmes. Comparativement à 2005, on observe une hausse de cinq points de pourcentage de pratique chez les hommes et de sept points de pourcentage chez les femmes.

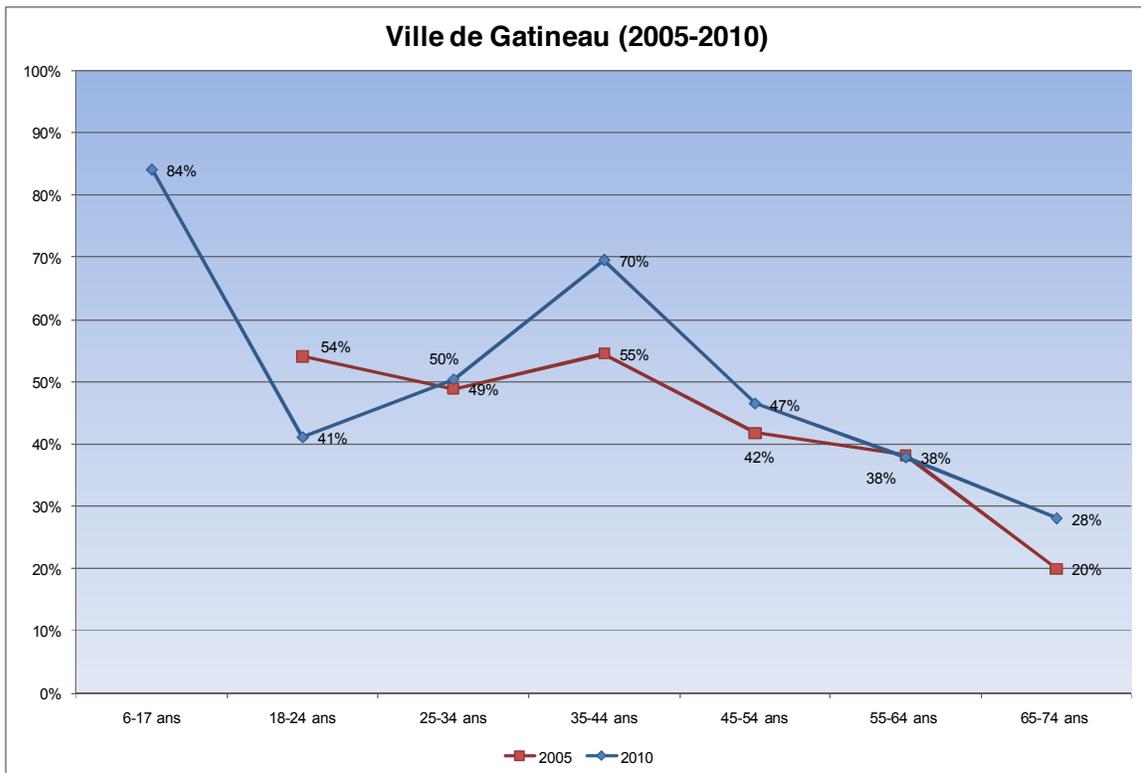
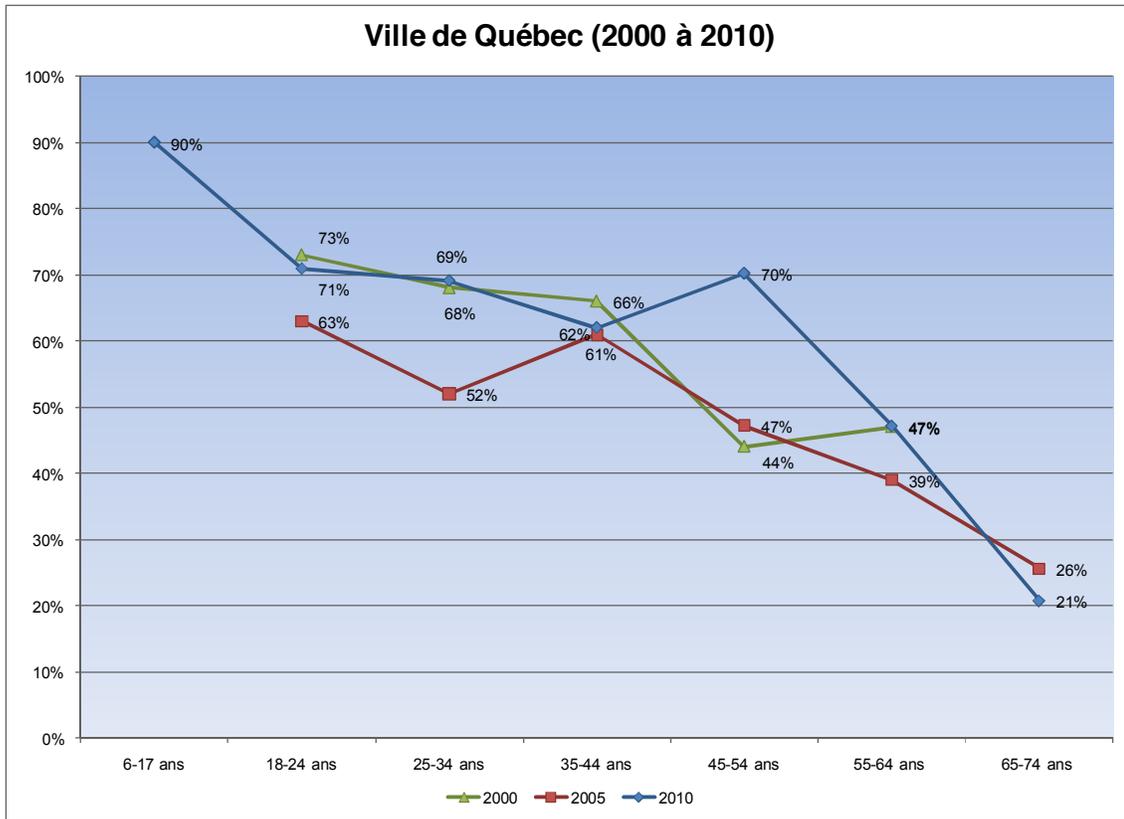
Chez les hommes, après une hausse non significative de la pratique entre 18-24 ans (66 %) et 25-34 ans (70 %), celle-ci décroît progressivement pour atteindre 37 % chez les 65-74 ans. Comparativement à 2005, des hausses significatives sont observées chez les 25-34 ans (de 61 % à 70 %) et chez les 35-44 ans (de 56 % à 66 %).

Chez les femmes, la pratique est relativement stable à partir de 18-24 ans (58 %) jusqu'à 45-54 ans (53 %). Elle chute par la suite rapidement chez les 55-64 ans (32 %) et les 65-74 ans (20 %). Comparativement à 2005, on note une hausse très importante de la pratique chez les 45-54 ans (de 36 % à 53 %). C'est d'ailleurs chez ce groupe d'âge que la proportion de cyclistes masculins et féminins est la plus semblable (59 % des hommes et 53 % des femmes).

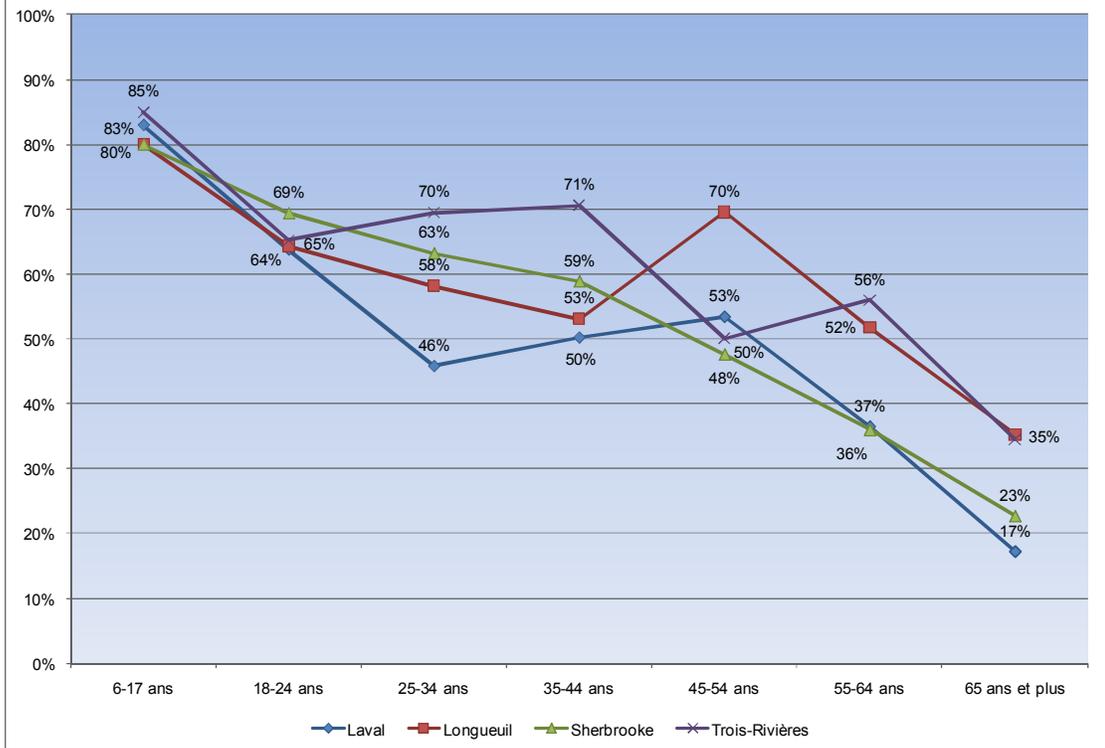
1.3.2 Proportion d'adultes ayant fait du vélo selon le groupe d'âge et la ville de résidence

	18-34 ans	35-54 ans	55 ans et plus
Montréal	66%	56%	31%
Québec	70%	67%	37%
Gatineau	48%	57%	35%
Laval	52%	52%	29%
Longueuil	60%	62%	46%
Sherbrooke	65%	53%	31%
Trois-Rivières	68%	59%	47%

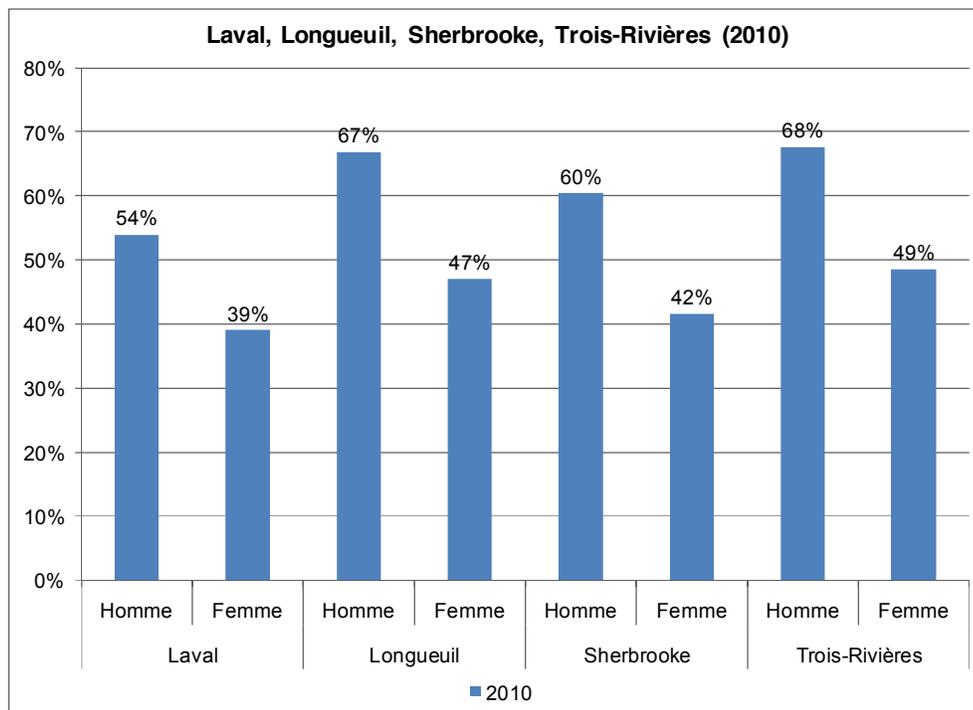
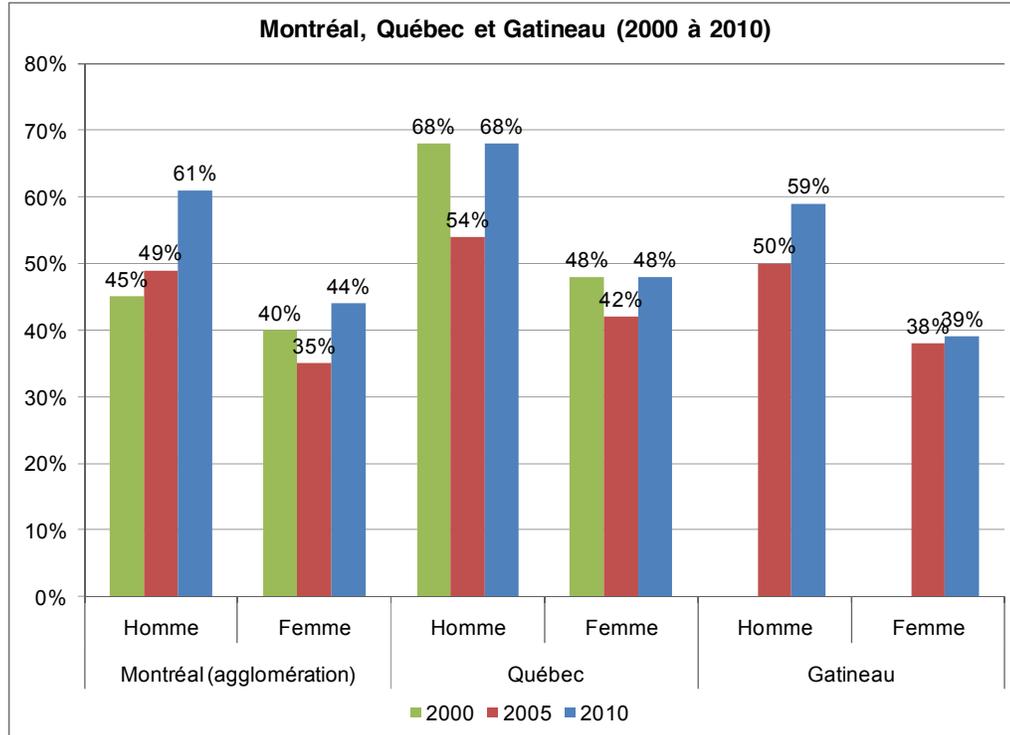




Laval, Longueuil, Sherbrooke et Trois-Rivières (2010)

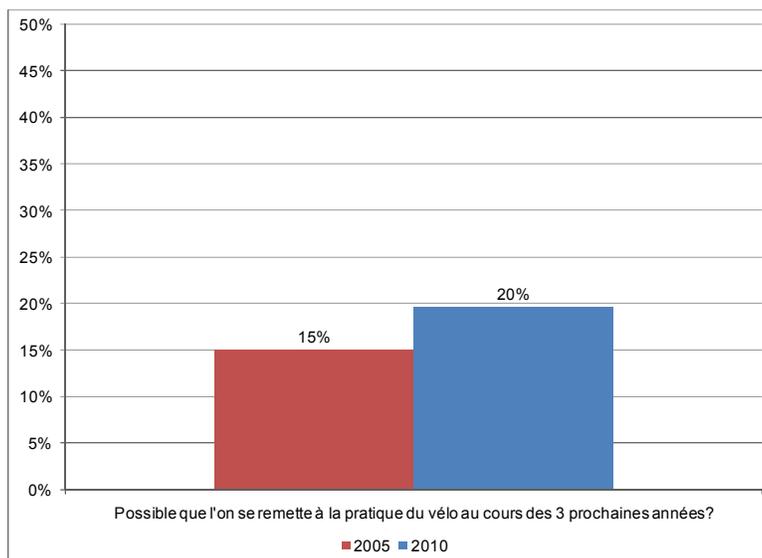


1.3.3 Proportion d'adultes ayant fait du vélo selon le sexe et la ville de résidence



1.4 Possible que l'on se remette au vélo – 3 prochaines années (QUESTION = Q1C; BASE = Ensemble des répondants)

- Nous avons par ailleurs demandé aux personnes qui n'avaient pas fait de vélo au cours de la dernière année s'il était possible qu'ils s'y remettent au cours des trois prochaines années. Un Québécois sur cinq qui n'a pas fait de vélo en 2010 répond par l'affirmative, comparativement à 15 % en 2005. Cela équivaut à 1,2 millions de personnes.
- La proportion de cyclistes actuels et potentiels en 2010 s'élève donc à 74 % (54 % actuels + 20 % potentiels), comparativement à 62 % en 2005 (47 % + 15 %).



Les villes

Est-ce possible que vous vous remettiez à la pratique du vélo au cours des trois prochaines années ?

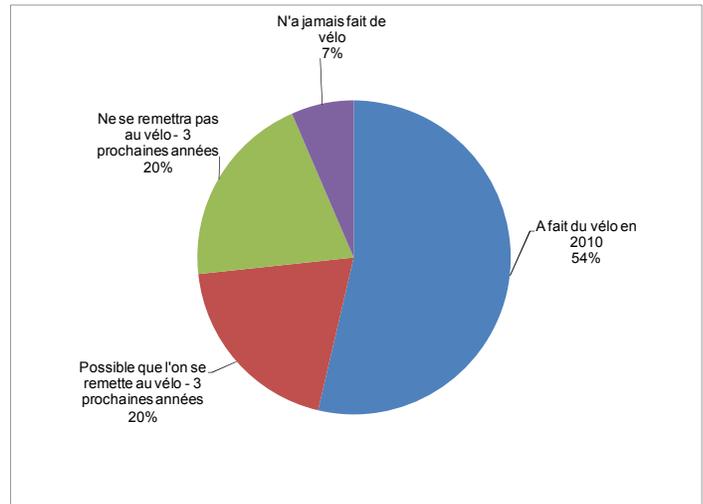
	2005		2010	
	Oui		Oui	En nombre
Montréal	15%		16%	225 000
Québec	13%		16%	62 000
Gatineau	13%		22%	42 000
Laval			25%	70 000
Longueuil			19%	34 000
Sherbrooke			22%	25 000
Trois-Rivières			17%	16 000

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Possible que l'on se remette au vélo (20 %)	Femmes	22%	Hommes	17%
	A accès à une auto	21%	N'a pas accès à une auto	13%
	-		65 ans et plus	9%

1.5 En résumé
(QUESTION = Q1A à Q1C; BASE = Ensemble des répondants)

- Plus de la moitié des adultes québécois (54 %) ont fait du vélo au cours de la dernière, alors que 20 % affirment qu'il est possible qu'ils s'y remettent au cours des trois prochaines années. Par ailleurs, une même proportion (20 %) a déjà fait du vélo mais ne pense pas en refaire dans un horizon de trois ans, tandis que 7 % n'ont jamais fait de vélo.



- En 2010, près de 4 millions de Québécois âgés entre 6 et 74 ans ont fait du vélo.

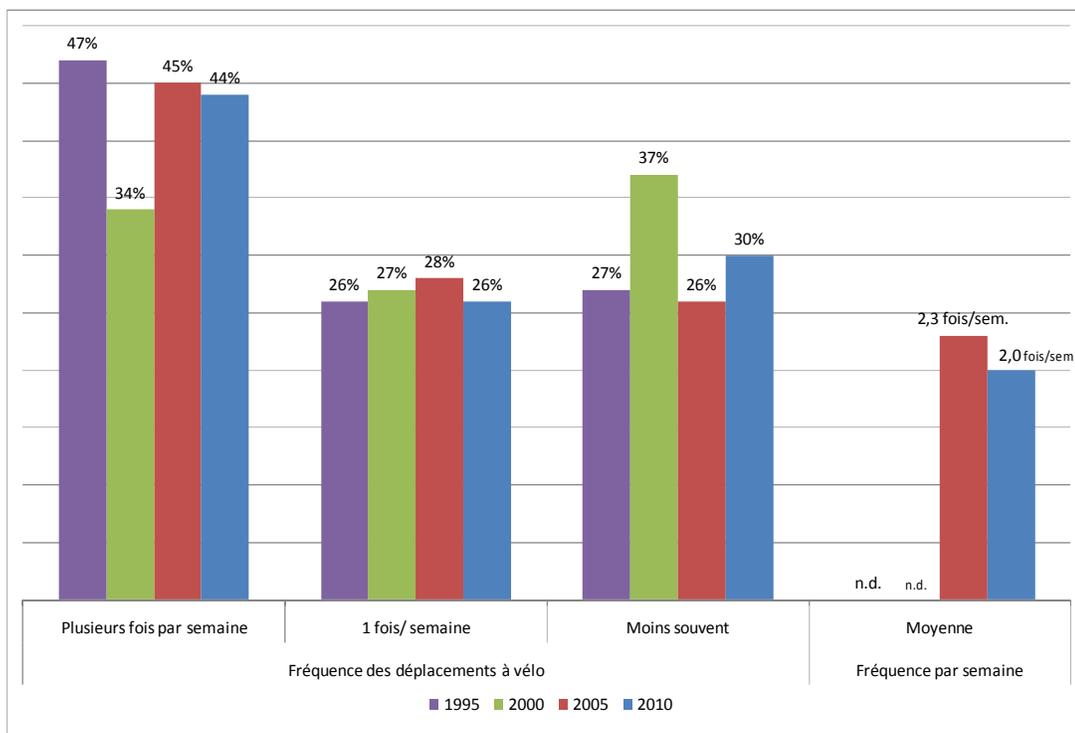
Nombre de cyclistes âgés entre 6 et 74 ans en 2010			
	6-17 ans	18-74 ans	Ensemble (6-74 ans)
Montréal	186 500	731 000	917 500
Québec	50 300	232 000	282 300
Gatineau	31 200	91 000	122 200
Laval	47 200	129 000	176 200
Longueuil	24 600	101 000	125 600
Sherbrooke	16 600	57 000	73 600
Trois-Rivières	13 300	56 000	69 300

2. Habitudes des cyclistes québécois

- Les résultats concernant les habitudes des cyclistes se rapportent aux personnes qui ont fait du vélo au moins une fois entre mai et août 2010.

2.1 Fréquence des déplacements à vélo

2.1.1 Fréquence des déplacements à vélo chez les adultes sur la base des cyclistes (QUESTION = Q5A; BASE = Cyclistes)



- Nous avons demandé aux cyclistes combien de fois, au cours d'une semaine typique, ils s'adonnent au vélo. Près de la moitié (44 %) en fait plusieurs fois par semaine, le quart (26 %) une fois par semaine et près du tiers (30 %) moins souvent. En moyenne, les cyclistes québécois font du vélo deux fois par semaine. En 2005, les cyclistes en faisaient 2,3 fois par semaine, soit une fréquence plus élevée qu'en 2010.
- Il convient de rappeler que la pratique générale s'est accrue et on peut émettre l'hypothèse que les nouveaux « pratiquants », pour la plupart âgés entre 25 et 54 ans, sont moins assidus. Le même raisonnement peut être appliqué à l'envers pour 2005 : on avait observé alors une baisse importante de la pratique générale, ceux qui restaient étant des « endurcis ».

Les villes

J'aimerais que vous pensiez à la période allant du mois de mai à septembre 2010.

De façon générale, avez-vous fait du vélo...

	Plusieurs fois par semaine			1 fois par semaine			Moins souvent		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	35%	56%	47%	24%	23%	27%	41%	21%	26%
Québec	36%	49%	50%	26%	25%	20%	39%	26%	30%
Gatineau		42%	51%		31%	20%		27%	29%
Laval			42%			28%			30%
Longueuil			45%			22%			34%
Sherbrooke			32%			33%			35%
Trois-Rivières			50%			21%			29%

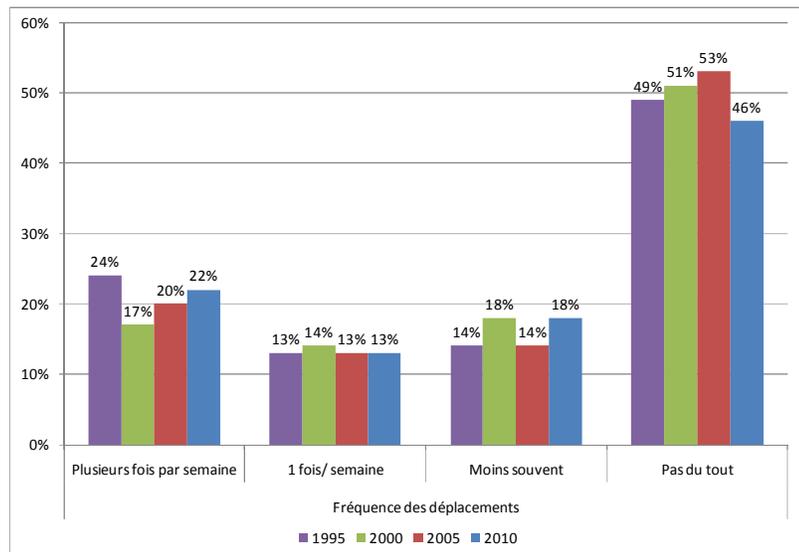
	Au moins une fois par semaine	
	En nombre	
	2010	
Montréal	505 000	
Québec	140 000	
Gatineau	61 000	
Laval	84 000	
Longueuil	61 000	
Sherbrooke	34 000	
Trois-Rivières	37 000	

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Plusieurs fois par semaine (44%)	N'a pas accès à une auto	66%	A accès à une auto	42%
	Travaille à temps partiel	56%	-	
	Pas d'enfants à la maison	49%	Enfants à la maison	37%
	Vélo comme moyen de transport	66%	Pas le vélo comme moyen de transport	32%

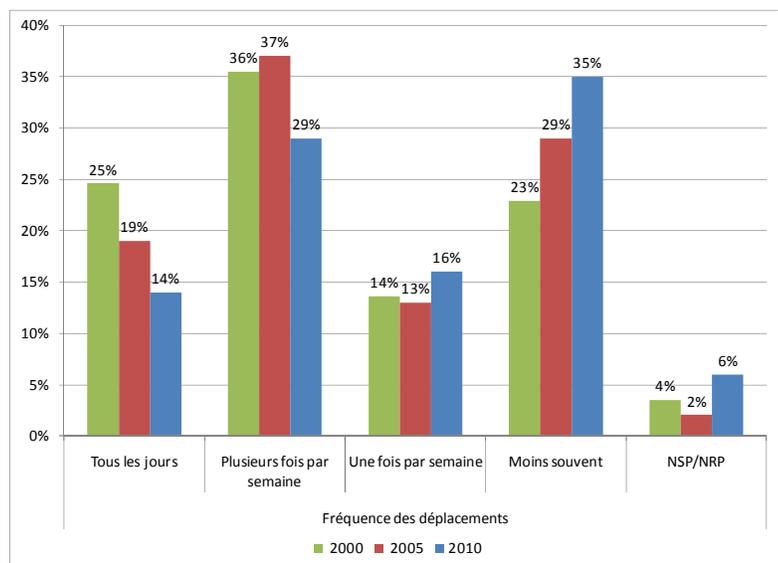
2.1.2 Fréquence des déplacements à vélo chez les adultes sur la base de la population (QUESTION = Q5A; BASE = Ensemble des répondants)

- Si l'on reporte ces résultats à l'ensemble de la population, un peu plus d'un Québécois sur trois (35 %) a fait du vélo au moins une fois par semaine en 2010, comparativement à 33 % en 2005, à 31 % en 2000 et à 37 % en 1995.
- Deux millions d'adultes québécois ont donc fait du vélo au moins une fois par semaine en 2010 (comparativement à 1,8 millions en 2005 et à 1,6 millions en 2000).



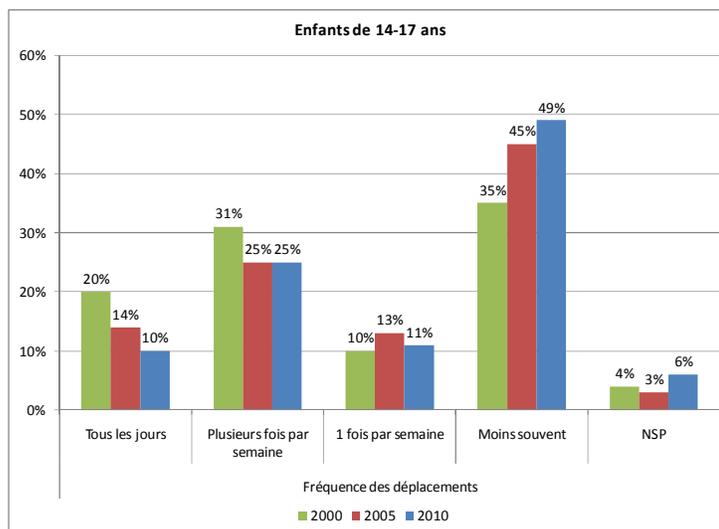
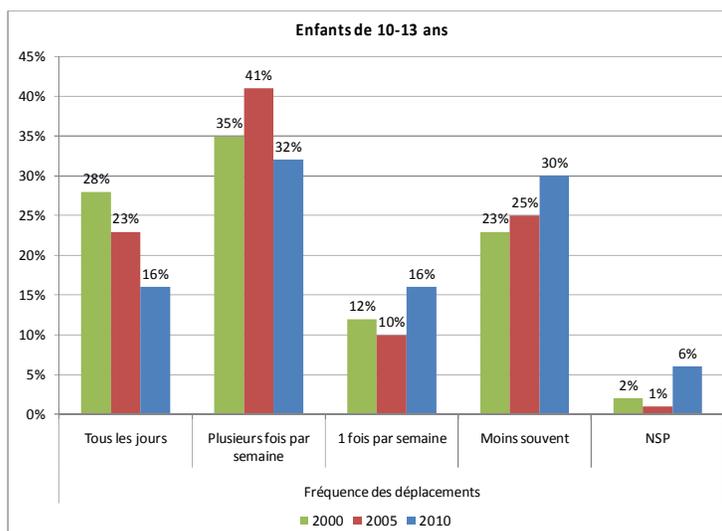
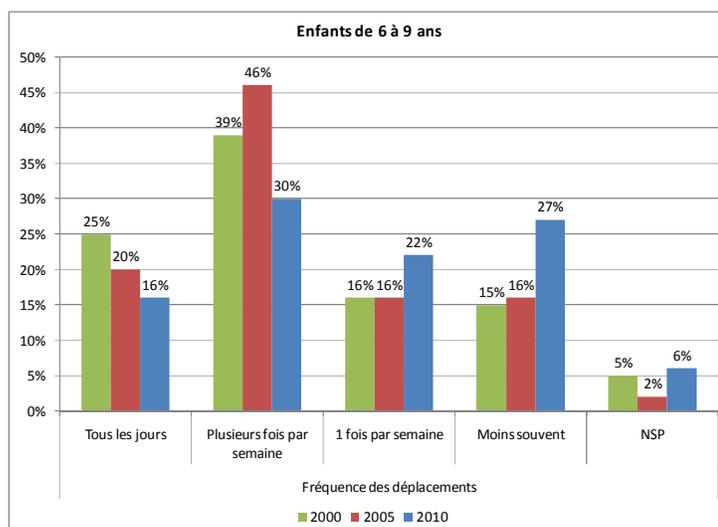
2.1.3 Fréquence des déplacements à vélo chez les enfants (QUESTION = Q16C; BASE = Enfants de 6 à 17 ans)

- Un enfant sur sept (14 %) fait du vélo à tous les jours, alors que près du tiers (29 %) en fait plusieurs fois par semaine et 16 % une fois par semaine. C'est donc six enfants sur dix (59 %) qui font du vélo au moins une fois par semaine. Il s'agit toutefois d'une baisse significative comparativement à 2005, alors que 68 % des enfants faisaient du vélo au moins une fois par semaine. En 2000, on dénombrait 76 % des enfants qui faisaient du vélo à cette fréquence.



- Appliqué à l'ensemble de la population de 6 à 17 ans, ce sont 612 000 enfants qui font du vélo au moins une fois par semaine durant la période estivale.
- Un peu plus d'un jeune sur trois (35 %) fait du vélo moins d'une fois par semaine, comparativement à 29 % en 2005 et 23 % en 2000.

Fréquence des déplacements à vélo selon l'âge des enfants



- Comme le démontre les graphiques précédents, la proportion d'enfants faisant du vélo au moins une fois par semaine se situe à 68 % chez les 6 à 9 ans, décroît légèrement à 64 % chez les 10 à 13 ans, puis chute à 46 % chez les 14 à 17 ans. Il convient par ailleurs de noter que plus du quart (26 %) des 14-17 ans n'ont pas fait du tout de vélo au cours de la dernière saison estivale, comparativement à 8 % des 6 à 9 ans et à 11 % des 10 à 13 ans.
- En 2005, on observait la même décroissance de la pratique du vélo avec l'avancement en âge. Toutefois, le niveau de pratique était plus élevé chez les trois groupes d'âge : 82 % des enfants de 6 à 9 ans, 74 % des 10 à 13 ans et 52 % des 14 à 17 ans avaient fait du vélo au moins une fois par semaine.

Les villes

Est-ce que vos enfants font du vélo ... ⁹								
	Plusieurs fois par semaine		1 fois par semaine		Moins souvent		Pas du tout	
	2005	2010	2005	2010	2005	2010	2005	2010
Montréal	57%	35%	12%	19%	21%	26%	10%	20%
Québec	55%	43%	18%	21%	20%	25%	6%	11%
Gatineau	52%	42%	22%	23%	24%	15%	2%	19%
Laval		35%		21%		25%		19%
Longueuil		41%		8 %		29%		22%
Sherbrooke		40%		13%		26%		21%
Trois-Rivières		47%		19%		17%		17%

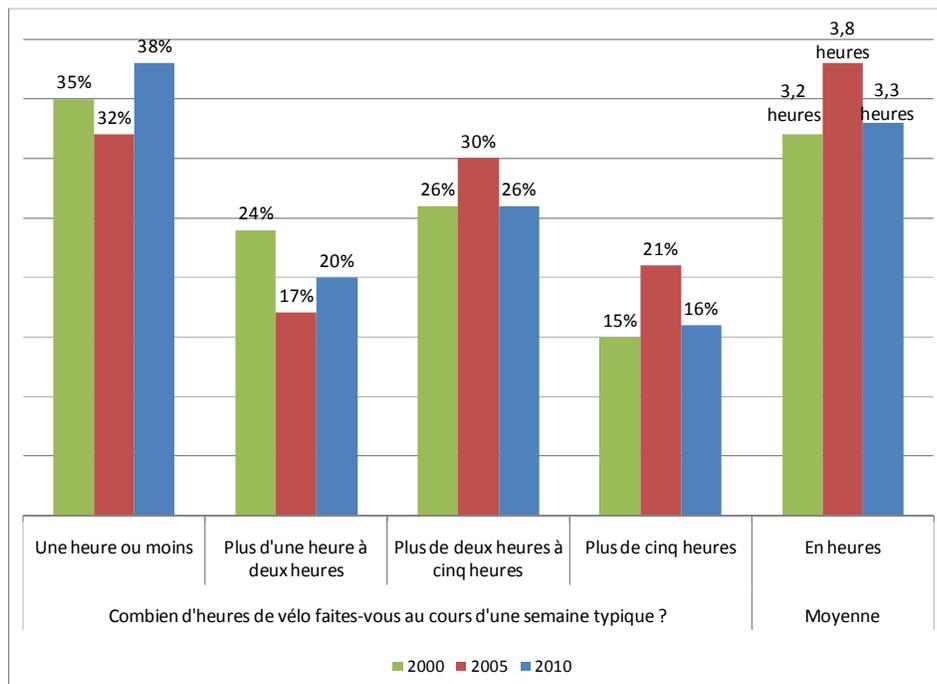
Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
	25-34 ans	66%	45-54 ans	33%
Plusieurs fois par semaine (43%)	Répondant fait du vélo plusieurs fois par semaine	62%	Répondant fait du vélo moins d'une fois par semaine	35%

⁹ Dans ce tableau, les « NSP » sont exclus pour fins de comparaison avec 2005.

2.2 Durée totale des déplacements hebdomadaires

2.2.1 Durée totale des déplacements hebdomadaires chez les adultes (QUESTION = Q6A; BASE = Cyclistes)



- Plus de quatre cyclistes sur dix (42 %) ont fait plus de deux heures de vélo au cours d'une semaine typique lors de la dernière saison estivale, 16 % en ayant même fait plus de cinq heures. Il s'agit d'un résultat semblable à 2000, mais inférieur à celui de 2005, alors que 51 % des cyclistes avaient fait plus de deux heures de vélo.
- Les cyclistes québécois ont fait en moyenne 3,3 heures de vélo par semaine en 2010, comparativement à 3,8 heures en 2005 et à 3,2 heures en 2000¹⁰.
- Reporté sur l'ensemble de la population, 10,2 millions d'heures de vélo seraient faits par les Québécois chaque semaine.

¹⁰ Aux sections 2.7.3 et 2.9.3, nous avons demandé aux répondants le nombre de minutes passées à des fins de transport et à des fins de loisir. L'ensemble des cyclistes feraient 1,3 heures de vélo à des fins de transport et 2,4 heures à des fins de loisir, pour un total de 3,7 heures par semaine, ce qui est légèrement supérieur à la durée globale estimée par le répondant (3,3 heures). On peut émettre l'hypothèse que, lorsqu'ils réfléchissent à leurs déplacements spécifiques à des fins de transport et à des fins de loisir, ils se remémorent de certains de leurs déplacements auxquels ils n'avaient pas pensé spontanément.

Les villes

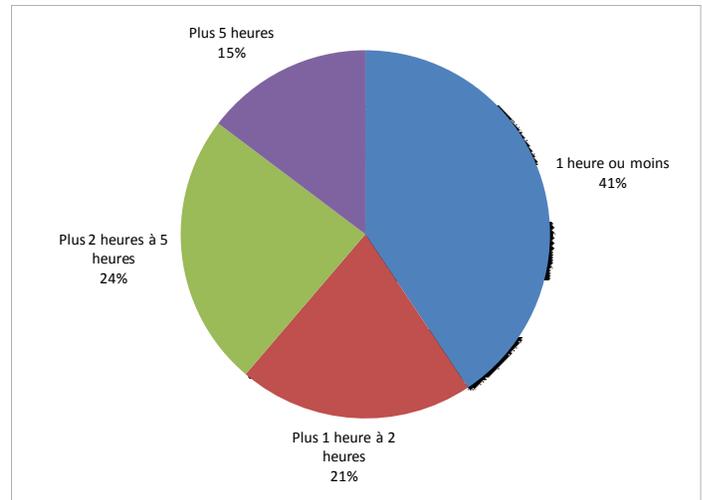
Combien d'heures de vélo faites-vous au cours d'une semaine typique ?								
	Une heure ou moins par semaine		Plus d'une heure à 2 heures		Plus de 2 heures à 5 heures		Plus de 5 heures	
	2005	2010	2005	2010	2005	2010	2005	2010
Montréal	22%	32%	13%	23%	36%	28%	28%	17%
Québec	29%	33%	22%	14%	24%	32%	25%	21%
Gatineau	28%	30%	19%	15%	27%	34%	27%	21%
Laval		42%		17%		29%		12%
Longueuil		39%		14%		32%		14%
Sherbrooke		45%		17%		27%		11%
Trois-Rivières		36%		16%		26%		22%
Moyenne				Ensemble de la population				
	2005	2010	2010					
Montréal	5,0 heures	3,5 heures	2 559 000 heures					
Québec	3,7 heures	4,4 heures	982 000 heures					
Gatineau	4,3 heures	3,8 heures	345 000 heures					
Laval		3,3 heures	426 000 heures					
Longueuil		3,3 heures	332 000 heures					
Sherbrooke		2,8 heures	160 000 heures					
Trois-Rivières		3,4 heures	189 000 heures					

Tendances socio-démographiques

		Sur-développé chez...	Sous-développé chez...	
Cyclistes 3,3 heures/semaine	Hommes	3,7 h.	Femmes	2,8 h.
	N'a pas accès à une auto	5,1 h.	A accès à une auto	3,1 h.
	Pas d'enfants à la maison	3,8 h.	Enfants à la maison	2,6 h.
	Vélo comme moyen de transport	4,7 h.	Pas le vélo comme moyen de transport	2,5 h.

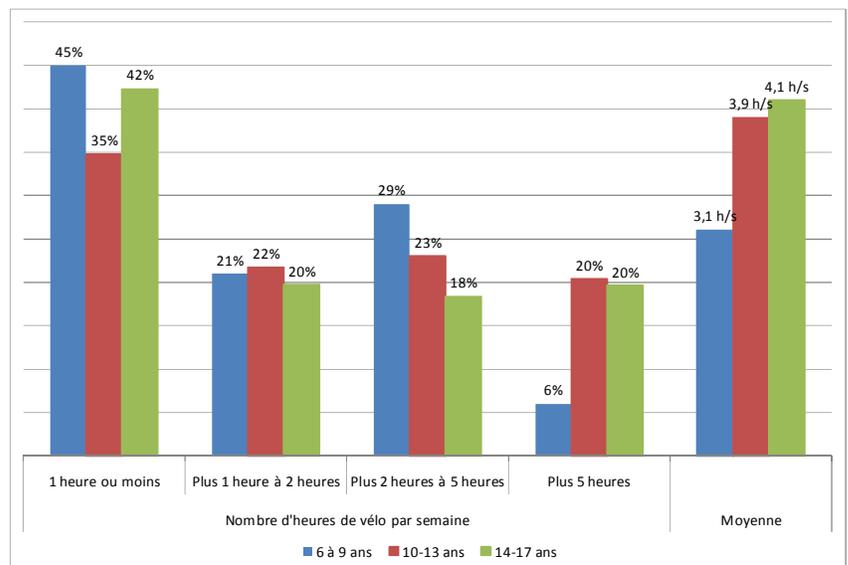
2.2.2 Durée totale des déplacements hebdomadaires chez les enfants
(QUESTION = Q16C3; BASE = Enfants de 6 à 17 ans qui ont fait du vélo entre mai et septembre) ¹¹

- Parmi les enfants qui ont fait du vélo entre mai et septembre 2010, 41 % en ont fait une heure ou moins au cours d'une semaine, 21 % en ont fait plus d'une heure à deux heures, 24 % plus de deux heures à trois heures et 15 % plus de cinq heures. En moyenne, ils en ont fait 3,5 heures chaque semaine, soit l'équivalent des adultes (3,3 heures).



Durée totale des déplacements hebdomadaires selon l'âge des enfants

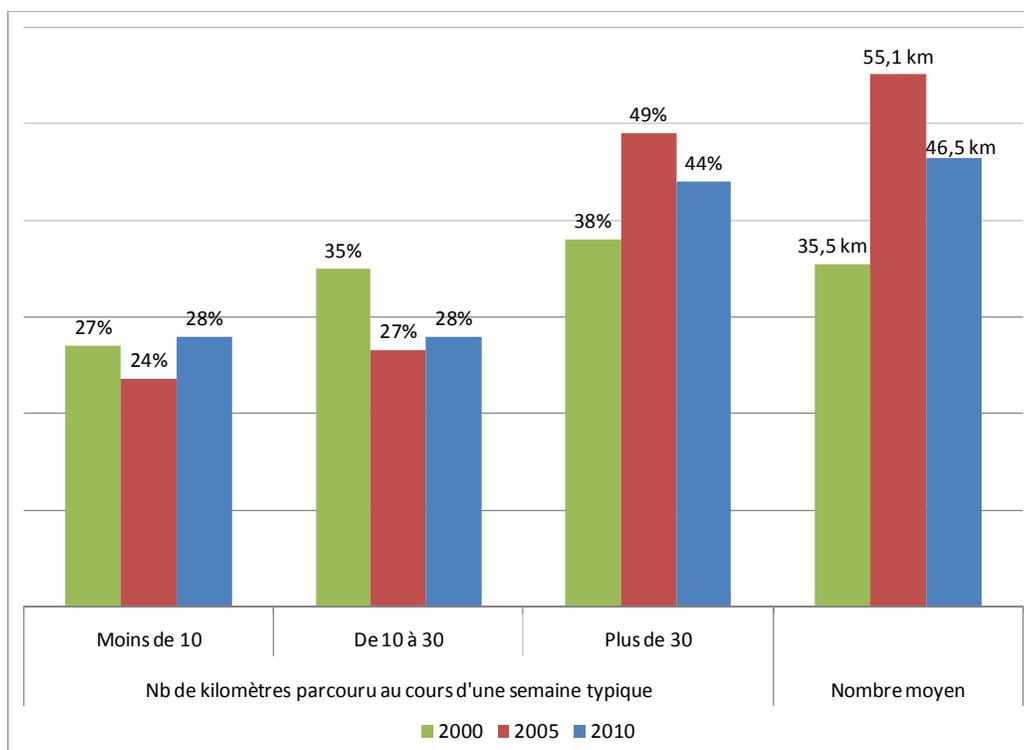
- Bien que la pratique du vélo décroît avec l'âge, le nombre d'heures de pratique s'accroît parmi les enfants qui en ont fait : les enfants de six à neuf ans en ont fait 3,1 heures, comparativement à 3,9 heures chez les 10 à 13 ans et à 4,1 heures chez les 14 à 17 ans. On peut émettre l'hypothèse qu'à mesure que l'on avance en âge, le vélo devient un moyen de transport (lorsqu'on l'utilise).



¹¹ Les résultats ne sont pas présentés par ville étant donné que nous retrouvons moins de 100 parents d'enfants de 6 à 17 ans pour chacune d'elles.

2.3 Distances totales parcourues

2.3.1 Distances totales parcourues sur une base hebdomadaire (QUESTION = Q8A; BASE = Personnes ayant fait du vélo au moins 1 fois/mois)



- Les cyclistes québécois qui peuvent produire un estimé du nombre de kilomètres qu'ils parcourent au cours d'une semaine¹² disent parcourir, en moyenne, 47 kilomètres par semaine à vélo¹³. Il s'agit d'une baisse comparativement à 2005 (55 km), mais d'un niveau supérieur à 2000 (36 km).
- Si on applique ces 47 km à l'ensemble des cyclistes québécois (54 %), cela signifie que les Québécois parcourraient 145 millions de kilomètres hebdomadairement.

¹² 46 % ne peuvent le faire, comparativement à 47 % en 2005 et à 42 % en 2000. La question a été posée aux personnes ayant fait du vélo au moins une fois par mois.

¹³ À la section 2.6.3, nous avons demandé aux répondants le nombre de minutes passées sur différents types de voies de circulation, puis nous avons produit une distance en kilomètres en multipliant la durée par une vitesse estimée pour chaque type de voie (12 km/h ou 20 km/h). En procédant ainsi, nous sommes arrivés à 43,4 km parcourus par semaine. Une troisième façon de faire (voir sections 2.7 et 2.9) a été de calculer les distances parcourues à partir du nombre de minutes à vélo passées à des fins de transport et à des fins de loisir et en multipliant les premiers déplacements par une vitesse de 12 km/h et les seconds par une vitesse de 12 km/h ou 20 km/h (selon le niveau d'intensité). Un tel calcul produit un total de 46,8 km par semaine. Les trois modes de calcul génèrent donc des résultats très similaires, soit 46,5 km selon la déclaration du répondant, 43,4 km selon le calcul à partir des types de voies de circulation et 47,0 km à partir du type de déplacement (transport ou loisir). Chaque méthode de calcul confirme en quelque sorte l'exactitude de l'autre mesure.

- On observe une différence très significative entre les gens qui ont un odomètre (83 km) et ceux qui n'en ont pas (29 km). Il convient d'observer que les propriétaires d'odomètres sont vraisemblablement des cyclistes plus assidus. On peut ajouter que leur lecture est également plus précise que ceux qui ne possèdent pas cet équipement.

Les villes

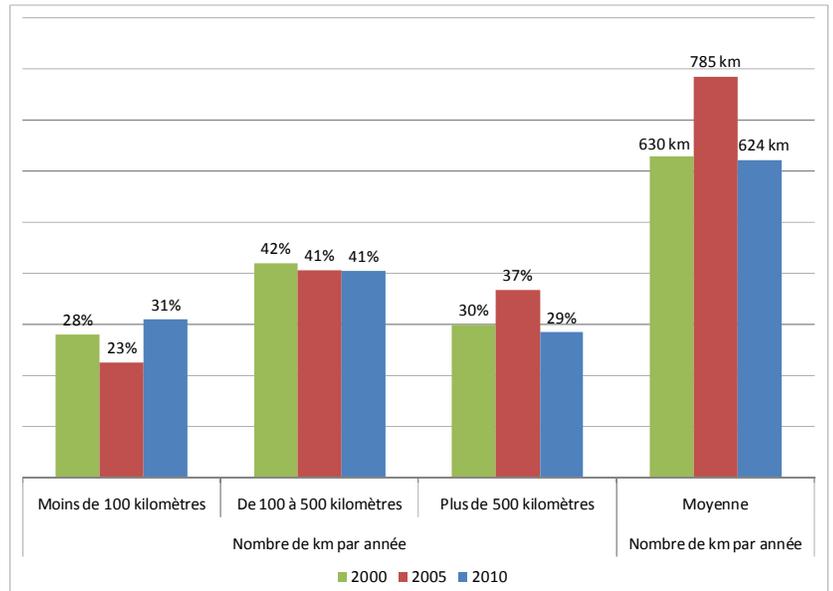
Au total, combien de kilomètres parcourez-vous au cours d'une semaine typique?												
	Moins de 10 km			De 10 à 30 km			Plus de 30 km			Moyenne		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	23%	16%	21%	33%	23%	31%	43%	61%	48%	36 km	80 km	44 km
Québec	21%	13%	21%	31%	19%	24%	48%	67%	55%	50 km	46 km	↑72 km
Gatineau		17%	18%		25%	20%		59%	62%		67 km	62 km
Laval			29%			27%			43%			49 km
Longueuil			29%			30%			41%			37 km
Sherbrooke			26%			27%			47%			46 km
Trois-Rivières			28%			31%			41%			48 km

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Moyenne de 47 km	Hommes	51 km	Femmes	38 km
	-		25-34 ans	36 km
	Pas d'enfants à la maison	52 km	Enfants à la maison	38 km
	Vélo comme moyen de transport	56 km	Pas le vélo comme moyen de transport	40 km

2.3.2 Distances totales parcourues sur une base annuelle (QUESTION = Q8A2; BASE = Cyclistes)

- Lorsqu'on leur demande combien de kilomètres ils ont parcouru au cours de la dernière année, la moitié des cyclistes ne peuvent le préciser (50%). Ceux qui offrent une réponse disent avoir parcouru, en moyenne, 624 kilomètres au cours d'une année typique¹⁴. La médiane de 200 km (résultat non illustré) signifie que la moitié des répondants ont parcouru 200 kilomètres ou



moins au cours de cette période. L'écart entre la moyenne et la médiane signifie que certains cyclistes couvrent de très longues distances au cours d'une année (jusqu'à 11 000 km), ce qui vient gonfler la moyenne.

- Les propriétaires d'odomètres affirment parcourir 1055 km annuellement, comparativement à seulement 388 chez ceux qui ne possèdent pas cet équipement.
- Lorsqu'on compare les résultats avec les deux dernières mesures, les cyclistes de 2010 ont été aussi actifs qu'en 2000 (630 km), mais moins qu'en 2005 (785 km).
- Si on applique ces 623 km à l'ensemble des cyclistes québécois (54 %), cela signifie que les Québécois parcourraient 1,9 milliards de kilomètres annuellement.
- Par ailleurs, les cyclistes font du vélo sur une période de 5 mois et demi ou 24 semaines (section 2.4). Or, si on multiplie les 47 km hebdomadaires par 24 semaines, on obtient 1120 km sur une base annuelle. On peut émettre l'hypothèse que la différence entre cette mesure et les 624 km déclarés est due au fait que les 47 km sont réalisés au cœur de la saison de vélo (une semaine typique), les kilomètres parcourus au début et en fin de saison étant beaucoup moindres.

¹⁴ Si l'on reporte ce résultat sur l'ensemble des Québécois âgés de 18 à 74 ans, cela équivaut à 337 km/adulte. En incluant les 75 ans et plus et en prenant pour hypothèse conservatrice que ces derniers n'ont pas fait de vélo au cours de la dernière année, cela équivaut à 308 km/adulte. Autrement dit, chaque Québécois adulte a fait en moyenne 308 km de vélo au cours de la dernière année.

Les villes

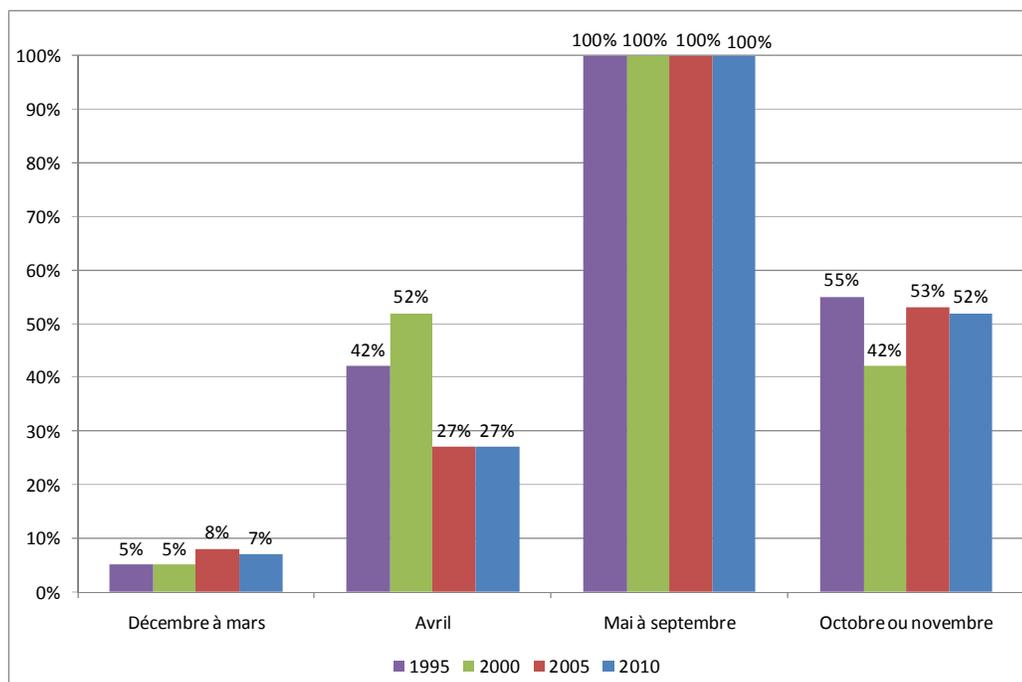
Et combien de kilomètres avez-vous parcouru au cours de la dernière année ?

	Moins de 100 km			De 100 à 500 km			Plus de 500 km			Moyenne			Nb km total
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2010
Montréal	23%	18%	35%	33%	39%	41%	43%	43%	23%	823 km	958 km	502 km	367 millions
Québec	21%	18%	23%	31%	37%	31%	48%	45%	46%	881 km	1032 km	↑1000 km	223 millions
Gatineau		15%	31%		34%	29%		51%	41%		1000 km	848 km	77 millions
Laval			28%			43%			29%			744 km	96 millions
Longueuil			25%			41%			34%			597 km	60 millions
Sherbrooke			39%			34%			27%			589 km	34 millions
Trois-Rivières			33%			40%			27%			645 km	36 millions

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
	Hommes	711 km	Femmes	435 km
Moyenne de 624 km/année	Pas d'enfants à la maison	725 km	Enfants à la maison	491 km
	Vélo comme moyen de transport	911 km	Pas le vélo comme moyen de transport	461 km

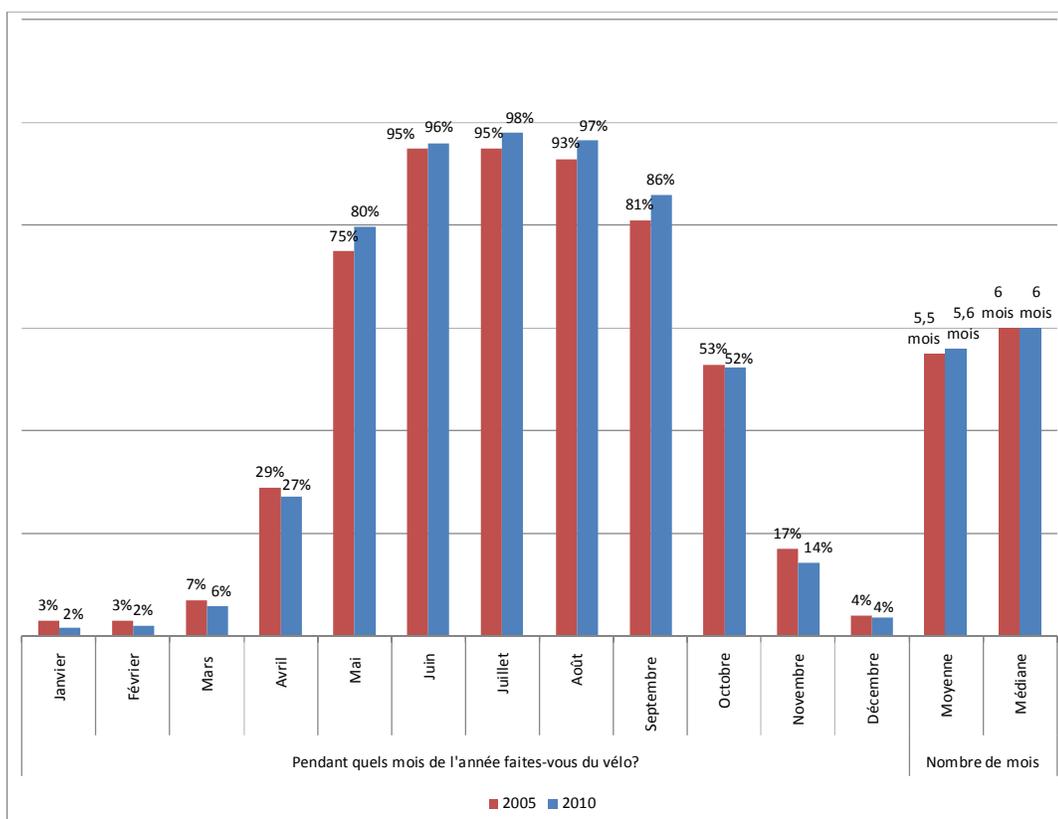
2.4 Pratique du vélo chez les cyclistes selon le mois de l'année¹⁵ (QUESTION = Q8D; BASE = Cyclistes)



- Sept pour cent des cyclistes ont fait du vélo entre décembre et mars. Il s'agit d'une proportion semblable aux années antérieures (8 % en 2005, et 5 % en 2000 et 1995).
- La proportion de cyclistes grimpe à 27 % en avril, tout comme en 2005 (27 %), mais est inférieure à 2000 (52 %) et 1995 (42 %). Il convient de souligner que la pratique du vélo en avril est fortement tributaire des conditions météorologiques.
- Tous les cyclistes ont fait du vélo au moins une fois entre les mois de mai et septembre et ce, lors des quatre mesures.
- Plus de la moitié des cyclistes (52 %) ont fait au moins une sortie en octobre ou novembre, soit une proportion semblable à 2005 (53 %) et 1995 (55 %), mais plus élevée qu'en 2000 (42 %).
- Enfin, 1,3 % des cyclistes ont fait du vélo toute l'année, ce qui équivaut à 40 000 cyclistes.

¹⁵ En 2010, la question se lisait ainsi: "En général, de quel mois à quel mois faites-vous du vélo ?"
En 1995 et 2000, on demandait aux répondants s'ils avaient fait du vélo de décembre à mars, en avril, de mai à septembre, en octobre et en novembre.
Enfin, en 2005, on demandait: "Pendant quels mois de l'année avez-vous fait du vélo?"

- Le graphique ci-dessous présente en détail la pratique du vélo par mois en 2005 et en 2010 (base : cyclistes) :



- Outre les mois de juin, juillet et août, où la presque totalité des cyclistes ont fait des sorties, on note que la pratique est également très élevée en mai (80 %) et septembre (86 %). D'ailleurs, la pratique au cours de ces deux mois (mai et septembre) est à la hausse comparativement à 2005 (respectivement 75 % et 81 %).
- En moyenne, les gens ont fait du vélo sur 5,6 mois de calendrier, résultat semblable à 2005 (5,5 mois)¹⁶.
- Le tableau ci-dessous présente le nombre absolu de cyclistes québécois pour chaque mois de l'année :

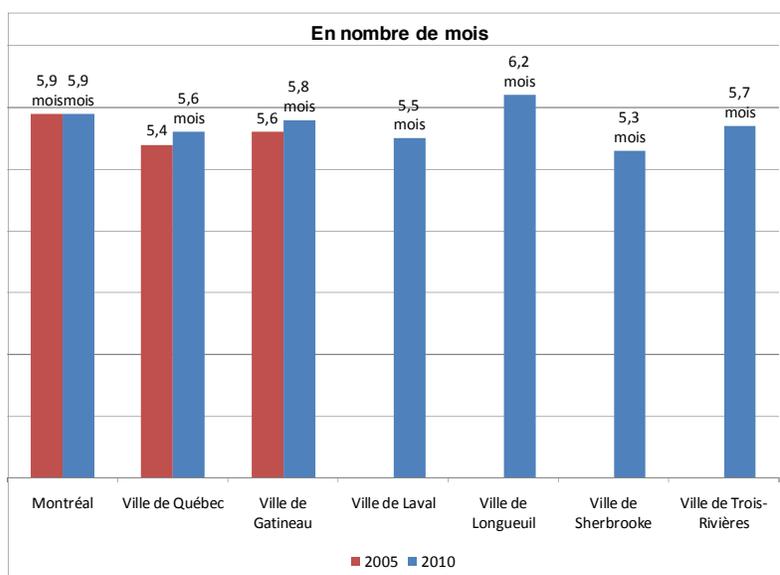
Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin
46 000	63 000	173 000	777 000	2 280 000	2 746 000
Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
2 803 000	2 763 000	2 458 000	1 497 000	414 000	104 000

¹⁶ Les répondants cochaient les mois au cours desquels ils ont fait du vélo. La moyenne de 5,6 mois ne signifie pas qu'ils ont fait du vélo pendant cinq mois et demi. Par exemple, s'ils ont débuté leur vélo le 16 mai et qu'ils ont terminé le 15 septembre, ils ont fait du vélo pendant cinq mois, mais sur six mois de calendrier.

Les villes

En général, de quels mois à quel mois de l'année faites-vous du vélo ?

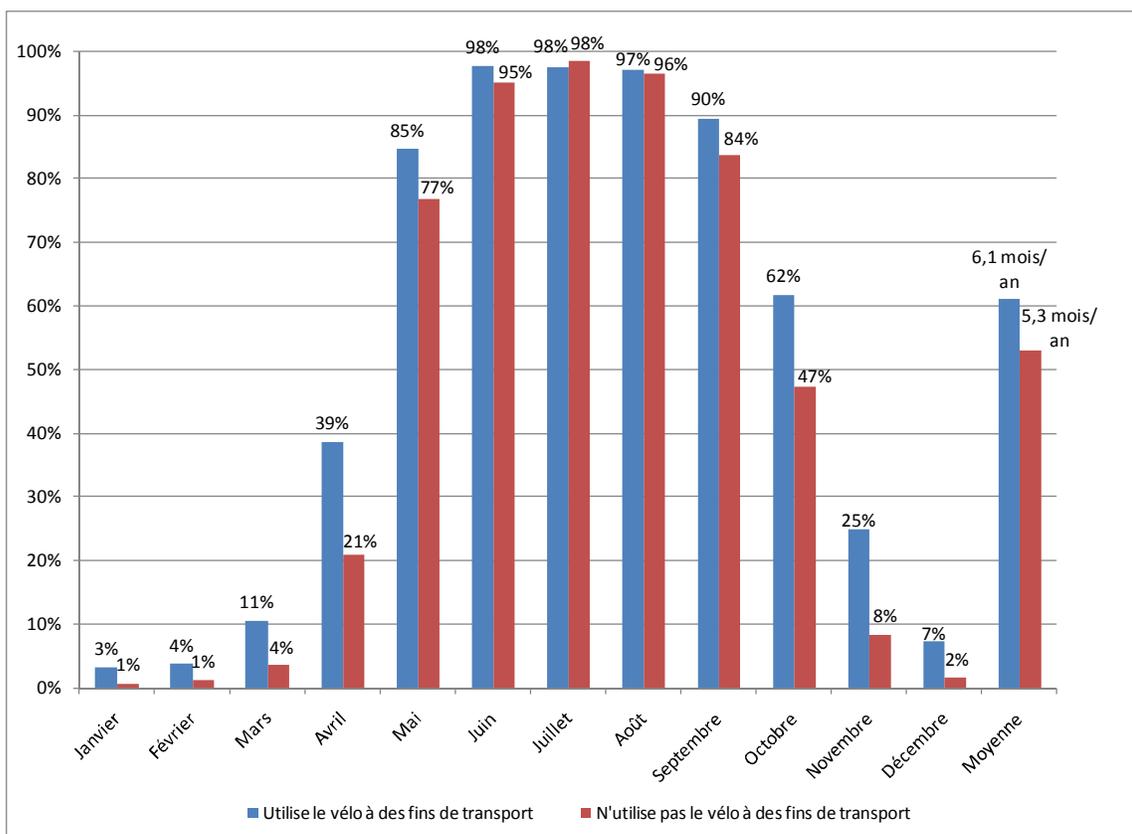
	Jan- vier	Fé- vrier	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil- let	Août	Septem- bre	Octo- bre	Novem- bre	Décem- bre
Montréal	2%	3%	9%	37%	78%	95%	98%	97%	89%	58%	22%	8%
Québec	2%	2%	5%	26%	76%	98%	99%	98%	85%	55%	19%	4%
Gatineau	3%	3%	7%	32%	84%	96%	98%	96%	88%	53%	17%	7%
Laval	1%	1%	6%	27%	80%	94%	95%	94%	85%	50%	15%	4%
Longueuil	7%	7%	12%	39%	82%	98%	98%	99%	90%	57%	22%	7%
Sherbrooke	1%	1%	5%	22%	72%	96%	96%	91%	86%	51%	13%	1%
Trois- Rivières	5%	5%	9%	29%	82%	95%	98%	97%	88%	58%	16%	6%



Tendances socio-démographiques

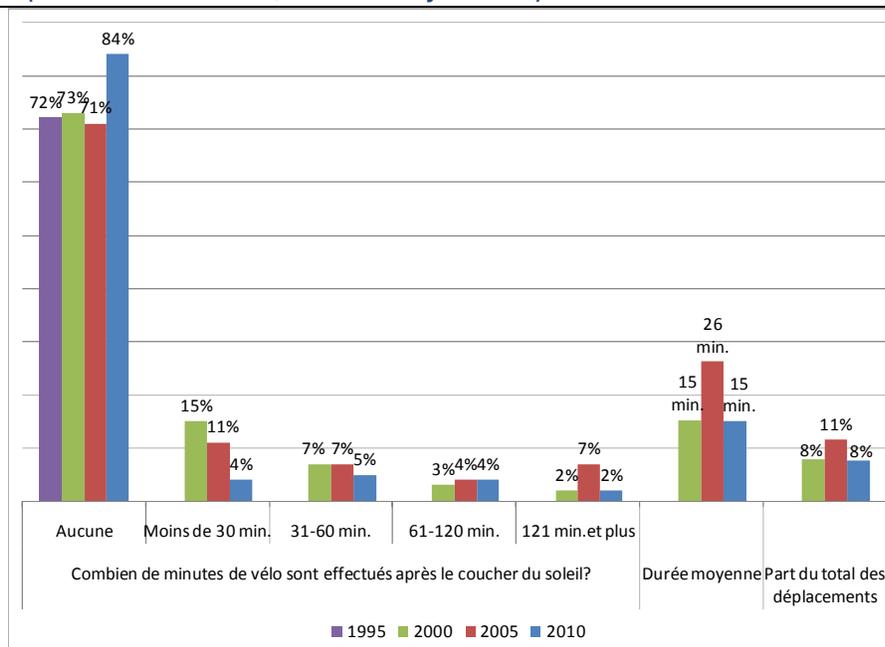
	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Moyenne de 5,6 mois	Hommes	5,8 mois	Femmes	5,4 mois
	Pas accès à une auto	6,3 mois	Accès à une auto	5,5 mois
	Pas d'enfants à la maison	5,8 mois	Enfants à la maison	5,4 mois
	Vélo comme moyen de transport	6,1 mois	Pas le vélo comme moyen de transport	5,3 mois

Mois de l'année selon le type d'usage (Moyen de transport ou non)



- La principale différence entre les personnes qui utilisent le vélo à des fins de transport et les autres réside dans le fait que les premiers sont plus nombreux à prolonger leur saison que ce soit en avril (39 % vs. 21 %), en octobre (62 % vs. 47 %) ou en novembre (25 % vs. 8 %). Au total, les premiers font du vélo sur 6,1 mois de calendrier, comparativement à 5,3 chez les seconds.

2.5 Déplacements après le coucher du soleil (QUESTION = Q7C; BASE = Cyclistes)



- Seulement 16 % des cyclistes roulent à vélo après le coucher du soleil (comparativement à 29 % en 2005, 27 % en 2000 et 28 % en 1995). Neuf pour cent (9 %) le font pour une durée d'une heure ou moins par semaine et 6 % pour plus d'une heure.
- En moyenne, l'ensemble des cyclistes passent 15 minutes par semaine à vélo après le coucher du soleil, ce qui représente 8 % du temps passé à vélo au cours d'une semaine typique. Il s'agit d'une durée semblable à 2000 (15 minutes), mais presque deux fois moindre qu'en 2005 (26 minutes).

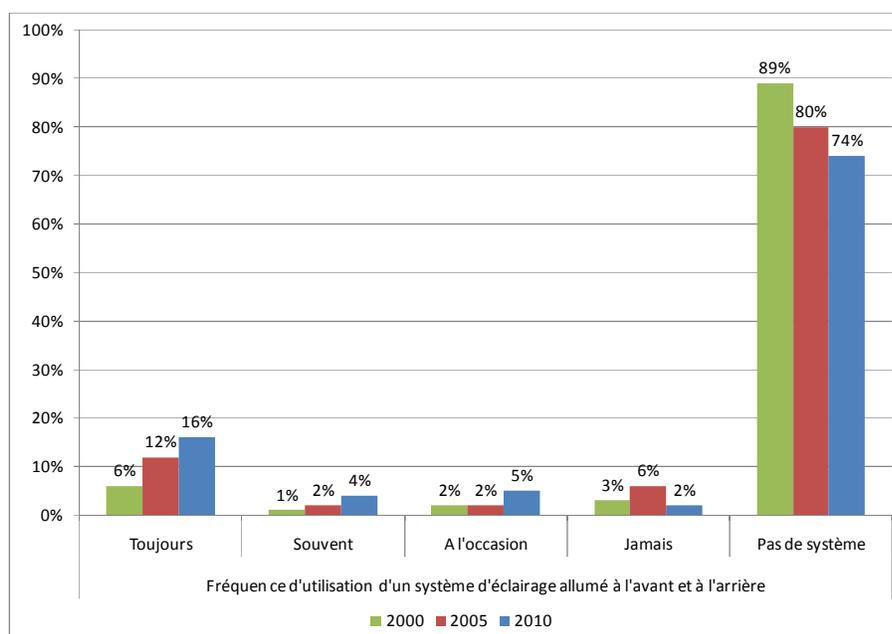
Les villes

	Combien de minutes de vélo sont effectués après le coucher du soleil?					
	En %			Moyenne		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	31%	42%	↑ 29%	22 minutes	50 minutes	25 minutes
Québec	30%	22%	19%	29 minutes	17 minutes	25 minutes
Gatineau		18%	↓ 8%		23 minutes	11 minutes
Laval			21%			25 minutes
Longueuil			18%			17 minutes
Sherbrooke			11%			7 minutes
Trois-Rivières			15%			13 minutes

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Fait du vélo après le coucher du soleil (16 %)	Hommes	19%	Femmes	12%
	Pas accès à une auto	27%	Accès à une auto	15%
	18-24 ans	36%	55 ans et plus	8%
	Vit en ville	22%	Vit à la campagne	4%
	Vélo comme moyen de transport	27%	Pas le vélo comme moyen de transport	3%
Moyenne de 15 minutes	Pas accès à une auto	30 min.	Accès à une auto	14 min.
	18-24 ans	31 min.	55 ans et plus	9 min.
	Vit en ville	22 min.	Vit à la campagne	4 min.
	Vélo comme moyen de transport	29 min.	Pas le vélo comme moyen de transport	7 min.

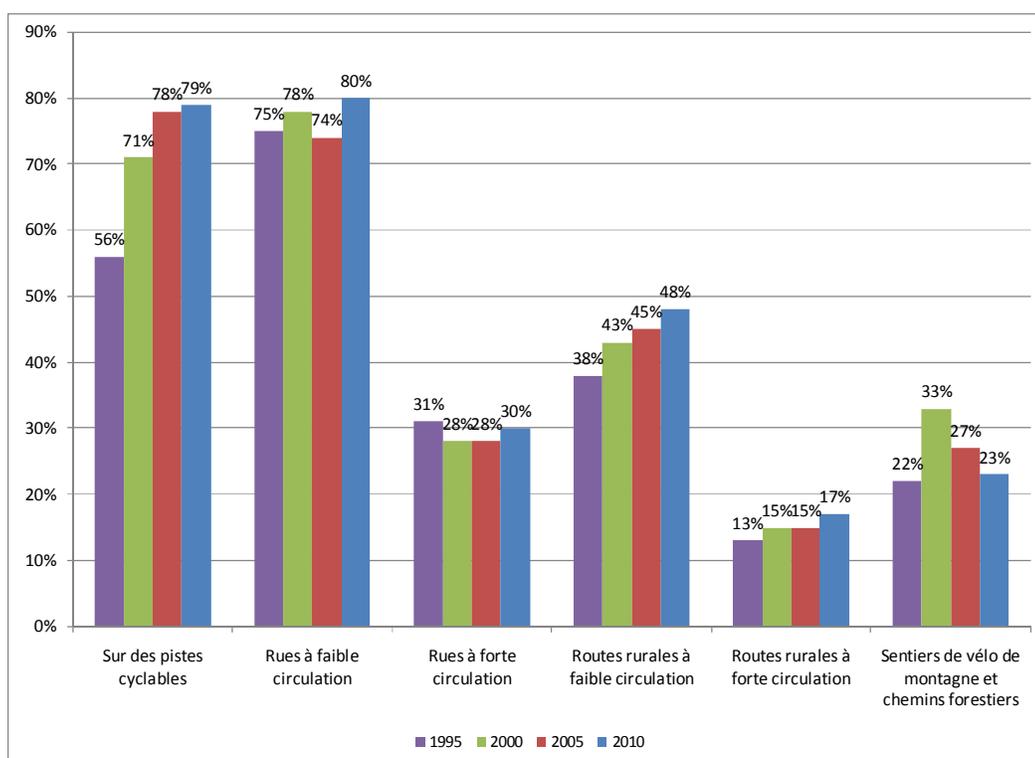
2.5.1 Utilisation d'un système d'éclairage (QUESTION = Q7D; BASE = Cyclistes ayant fait des déplacements le soir)



- Le quart des cyclistes (25 %) ayant fait des déplacements le soir utilisent un système d'éclairage au moins à l'occasion, 16 % le faisant toujours. C'est donc au moins un vélo sur six qui roule la nuit avec un équipement complet.
- Il s'agit d'une hausse significative par rapport à 2005 (16 % l'utilisaient au moins à l'occasion) et à 2000 (9 %).

2.6 Proportion des déplacements par type de voies de circulation

2.6.1 Fréquentation des différentes voies de circulation (QUESTIONS = Q6C; BASE = Cyclistes)



- Nous avons demandé aux répondants s'il leur arrive de faire du vélo sur chacun des six types de voies de circulation et, dans l'affirmative, dans quelle proportion ils le faisaient.
- En 2010, les rues à faible circulation (en milieu urbain (80 %) et les pistes cyclables (79 %) sont fréquentées dans une même proportion. Il s'agit de résultats semblables à 2005, si ce n'est que les rues à faible circulation sont un peu plus empruntées qu'en 2005 (74 %).
- Les routes rurales à faible circulation gagnent en popularité au fil du temps : en 1995, 38 % des cyclistes y avaient circulé, comparativement à 48 % en 2010. La popularité des sentiers de vélo de montagne et des chemins forestiers suit la tendance inverse : moins du quart (23 %) les ont empruntés, comparativement à 33 % en 2000, alors qu'ils étaient au sommet de leur popularité.
- Enfin, les rues à forte circulation (30 %) et surtout les routes rurales à forte circulation (17 %) sont utilisées par une minorité de cyclistes. Leur popularité est toutefois stable à travers le temps.

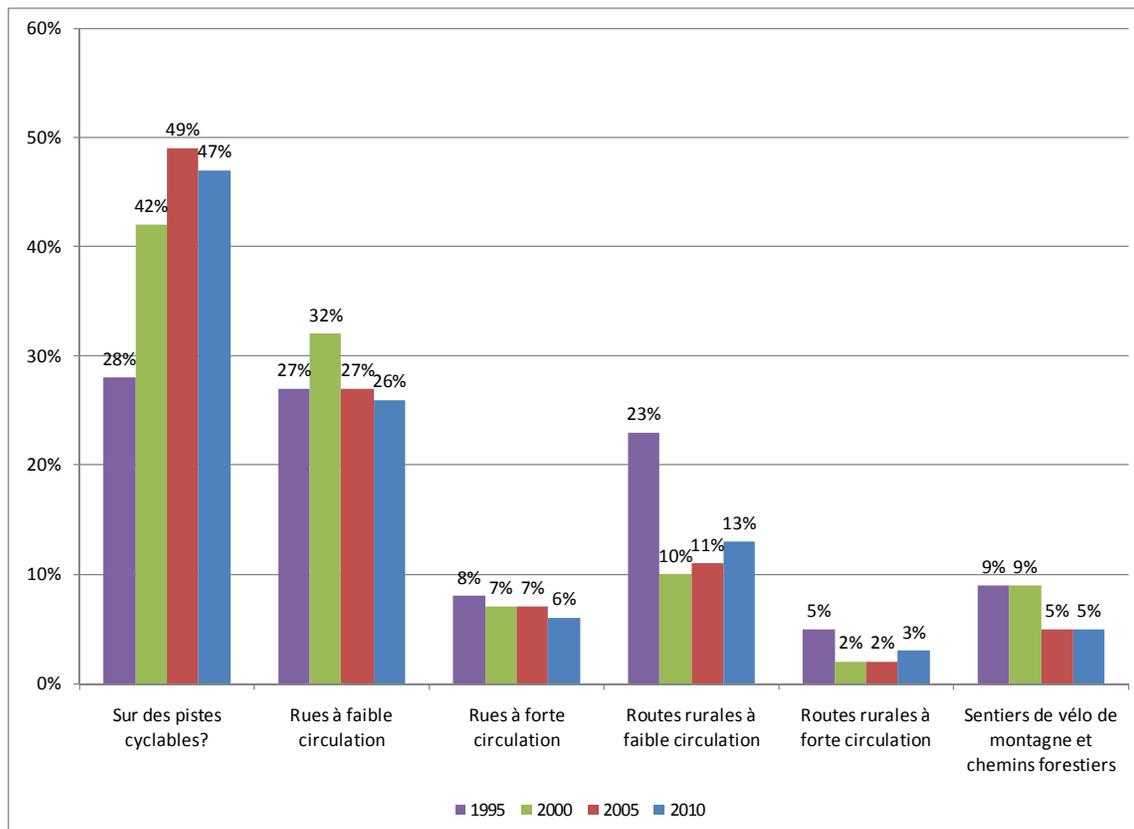
Les villes (Fréquentation)

Faites-vous du vélo sur ...									
	Pistes cyclables			Rues à faible circulation			Rues à forte circulation		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	81%	84%	84%	80%	72%	87%	41%	41%	↑ 45%
Québec	79%	70%	88%	73%	74%	87%	26%	29%	32%
Gatineau		84%	86%		73%	83%		33%	34%
Laval			84%			88%			35%
Longueuil			↑ 92%			83%			30%
Sherbrooke			86%			81%			35%
Trois-Rivières			78%			83%			35%
	Routes rurales à faible circulation			Routes rurales à forte circulation			Sentiers ou chemins forestiers		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	37%	38%	↓ 33%	13%	19%	13%	33%	27%	18%
Québec	39%	40%	44%	18%	14%	22%	34%	23%	22%
Gatineau		35%	43%		15%	14%		21%	26%
Laval			↓ 39%			16%			25%
Longueuil			↓ 35%			12%			25%
Sherbrooke			46%			22%			25%
Trois-Rivières			47%			19%			22%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Pistes cyclables (79%)	Vit en banlieue	85%	Vit dans un village	65%
	-	-	Vit à la campagne	59%
	-	-	55 ans et plus	72%
Rues à faible circulation (80%)	Vit en ville	87%	Vit à la campagne	54%
	Vélo comme moyen de transport	87%	Pas le vélo comme moyen de transport	76%
Rues à forte circulation (30%)	Hommes	33%	Femmes	26%
	Pas accès à une auto	55%	Accès à une auto	27%
	18-24 ans	53%	55 ans et plus	18%
	-	-	Vit en banlieue	24%
	Vit en ville	39%	Vit dans un village	16%
	-	-	Vit à la campagne	21%
	Fait du vélo plusieurs fois/semaine	40%	Fait vélo moins d'une fois/sem.	19%
Vélo comme moyen de transport	47%	Pas le vélo comme moyen de transport	20%	
Routes rurales à faible circulation (48%)	A accès à une auto	49%	Pas accès à une auto	35%
	Vit dans un village	68%	Vit en ville	38%
	Vit à la campagne	71%	-	-
Routes rurales à forte circulation (17%)	18-24 ans	28%	35-44 ans	12%
	Vit à la campagne	33%	-	-
	Vélo comme moyen de transport	22%	Pas le vélo comme moyen de transport	15%
Sentiers de montagne (23%)	Hommes	27%	Femmes	19%
	A accès à une auto	25%	Pas accès à une auto	12%
	-	-	55 ans et plus	12%
-	-	Vit à la campagne	38%	-

**Proportion des déplacements selon le type de voies de circulation¹⁷
(QUESTIONS = Q6D; BASE = Cyclistes)**



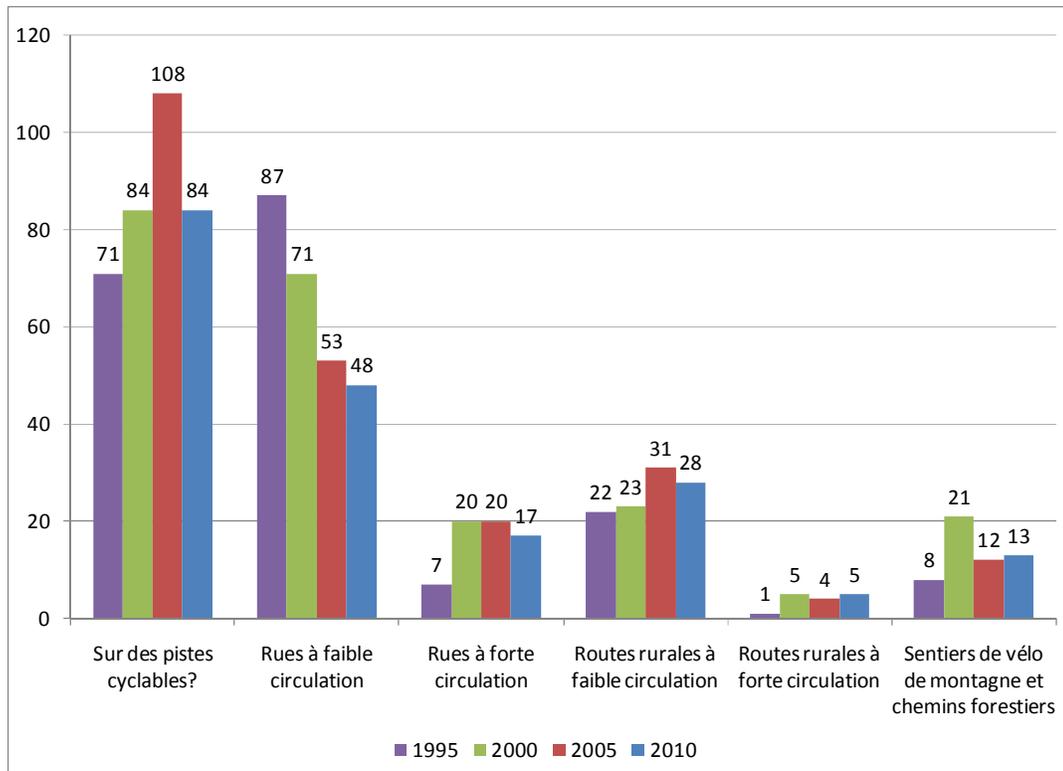
- Bien que les cyclistes aient roulé en proportion égale sur les rues à faible circulation et les pistes cyclables, ces dernières sont nettement plus populaires : 47 % des déplacements ont été fait sur ce type de voies, comparativement à 26 % sur les rues à faible circulation. Suivent dans l'ordre les routes rurales à faible circulation (13 %), les rues à forte circulation (6 %), les sentiers de vélo de montagne et les chemins forestiers (5 %) et les routes rurales à forte circulation (3 %).
- Il s'agit de résultats très semblables à ceux observés en 2005.

¹⁷ Nous demandons aux cyclistes de préciser le pourcentage de leurs déplacements effectués sur chaque type de voie qu'ils avaient emprunté.

Les villes (Proportion des déplacements)

Quel pourcentage faites-vous sur...									
	Pistes cyclables			Rues à faible circulation			Rues à forte circulation		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	48%	55%	52%	29%	25%	30%	10%	10%	10%
Québec	51%	47%	53%	25%	28%	25%	7%	8%	8%
Gatineau		52%	54%		25%	25%		7%	7%
Laval			50%			28%			7%
Longueuil			60%			23%			5%
Sherbrooke			54%			21%			7%
Trois-Rivières			43%			30%			6%
	Routes rurales à faible circulation			Routes rurales à forte circulation			Sentiers ou chemins forestiers		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	7%	6%	5%	1%	1%	1%	6%	3%	3%
Québec	7%	9%	6%	2%	1%	3%	8%	8%	5%
Gatineau		10%	9%		2%	1%		4%	4%
Laval			7%			2%			6%
Longueuil			5%			1%			5%
Sherbrooke			11%			2%			5%
Trois-Rivières			12%			3%			6%

2.6.2 Nombre de minutes de déplacements selon le type de voies de circulation¹⁸ (BASE = Cyclistes)



- La durée des déplacements hebdomadaires sur chacun des six types de voies de circulation est évaluée de la façon suivante : d'une part, nous avons demandé aux cyclistes d'estimer la durée totale de leurs déplacements à vélo au cours d'une semaine typique. Nous leur demandions aussi d'estimer la proportion du temps passé sur chaque type de voies de circulation. En appliquant cette proportion au temps total passé à vélo, nous obtenons un estimé du temps passé sur chacun des types de voies de circulation.
- L'ensemble des cyclistes font, en moyenne, 84 minutes de vélo par semaine sur les pistes cyclables, 48 minutes sur les rues à faible circulation, 28 minutes sur les routes rurales à faible circulation, 17 minutes sur les rues à forte circulation, 13 minutes sur les sentiers de vélo de montagne et les chemins forestiers et 5 minutes sur des routes rurales à forte circulation.

¹⁸ Les données pour l'année 1995 sont dérivées d'une multiplication du nombre de déplacements par semaine par la durée moyenne de ceux-ci pour chacun des types de voies de circulation. Pour les sondages ultérieurs, la durée des déplacements par type de voies de circulation provient de la multiplication de la durée totale de vélo par semaine par la proportion passée sur chacun des six types de voies de circulation.

Nombre de minutes de déplacements selon le type de voies de circulation

	Total% ¹⁹			Ensemble des cyclistes ²⁰ En minutes			Utilisateurs ²¹ En minutes		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Total	100%	100%	100%	222	228	195	-	-	-
Pistes cyclables	37%	48%	43%	83	108	84	115	137	103
Rues à faible circulation	32%	23%	25%	71	53	48	89	70	59
Routes rurales à faible circulation	10%	13%	19%	23	31	28	51	68	57
Rues à forte circulation	9%	9%	9%	21	20	17	61	71	57
Sentiers de vélo de montagne et chemins forestiers	9%	5%	7%	19	12	13	67	45	56
Routes rurales à forte circulation	2%	2%	3%	5	4	5	34	26	32

¹⁹ Les proportions sous les colonnes « Total » peuvent différer de ceux observés dans la section « Proportion des déplacements selon le type de voies de circulation » car elles tiennent compte de la durée des déplacements.

²⁰ La colonne « Ensemble des cyclistes » tient compte de tous les cyclistes, incluant ceux qui n'ont pas fait de vélo sur ce type de voie.

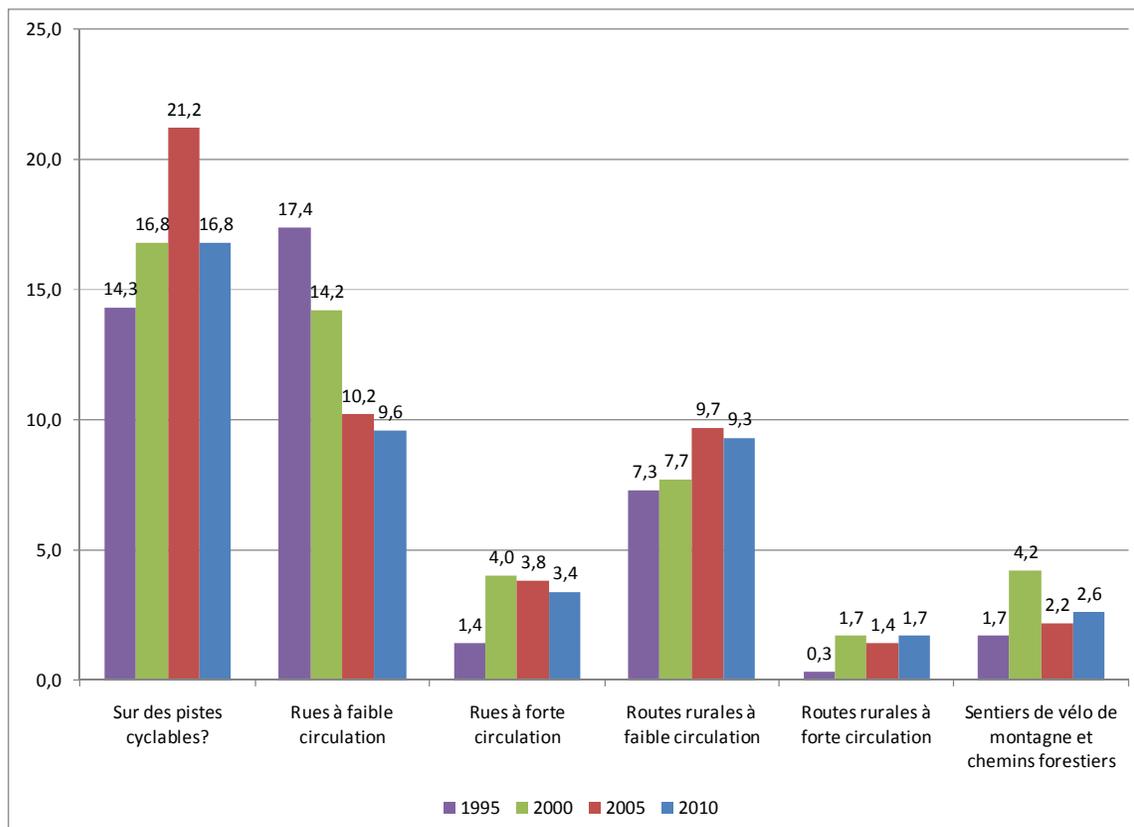
²¹ La Colonne « Utilisateurs » tient compte des cyclistes qui utilisent le type de voie concernée. Par exemple, les cyclistes qui utilisent les sentiers de montagne y passent 56 minutes par semaine ce qui, reporté à l'ensemble des cyclistes, équivaut à 13 minutes.

Les villes

Durée des déplacements en minutes

	Total			Pistes cyclables			Rues à faible circulation			Rues à forte circulation		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	248	302	200	98	151	102	94	73	59	28	30	24
Québec	239	265	242	108	115	105	52	54	54	27	46	27
Gatineau		222	224		106	126		49	45		23	21
Laval			198			92			50			21
Longueuil			194			97			54			9
Sherbrooke			170			93			28			14
Trois-Rivières			187			72			47			15
	Routes rurales à faible circulation			Routes rurales à forte circulation			Sentiers ou chemins forestiers					
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010			
Montréal	11	29	10	2	4	1	15	15	4			
Québec	19	31	19	7	9	10	26	10	28			
Gatineau		20	23		3	2		21	8			
Laval			19			6			10			
Longueuil			12			6			16			
Sherbrooke			23			4			9			
Trois-Rivières			31			6			15			

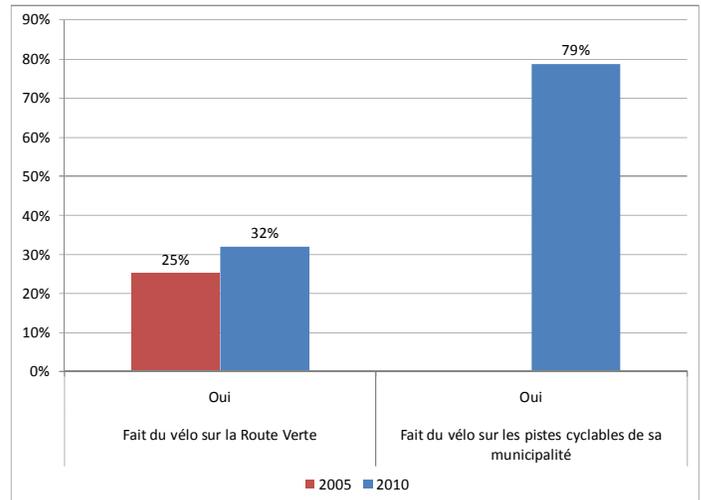
2.6.3 Kilomètres parcourus sur les différents types de voies de circulation (BASE = Cyclistes)



- À moins d'utiliser un odomètre, il est difficile pour les cyclistes d'évaluer le nombre de kilomètres parcourus sur chacun des types de voies de circulation. Il leur est par ailleurs plus facile d'évaluer le temps passé à vélo, chiffre à partir duquel nous pouvons déduire une estimation du nombre de kilomètres accumulés. Nous ferons donc l'hypothèse que les cyclistes circulent en moyenne à 12 km/h sur les pistes cyclables, les sentiers de montagne, ainsi que sur les voies urbaines, et à 20 km/h sur les routes rurales.
- Quand on tient compte de la vitesse à laquelle on roule selon le type de voie, on note que les cyclistes parcourent en moyenne 16,8 km par semaine sur des pistes cyclables, 9,6 km sur des rues à faible circulation, 9,3 km sur des routes rurales à faible circulation, 3,4 km sur des rues à forte circulation, 2,6 km sur des sentiers de vélo de montagne et des chemins forestiers et 1,7 km sur des routes rurales à forte circulation.
- Selon cette méthode de calcul, les cyclistes parcourraient 43,4 km par semaine, alors qu'ils nous ont déclaré faire 46,5 km (section 2.2). Les deux méthodes génèrent des résultats très similaires.

2.6.4 Utilisation de la Route verte et des pistes cyclables de sa municipalité (QUESTION = Q10C1/Q10C2; BASE = Cyclistes)

- En 2010, près du tiers des cyclistes (32 %) ont répondu par l'affirmative à la question « Avez-vous fait du vélo sur La Route Verte au cours de la dernière année ? ». Cela exclut les personnes qui ont pu l'emprunter via un Réseau associé sans nécessairement savoir que c'était la Route verte. Il s'agit d'une augmentation de sept points de pourcentage comparativement à 2005 (25 %).
- À la question : « Avez-vous fait du vélo sur les pistes cyclables de votre municipalité? », 79 % répondent par l'affirmative.



Les villes

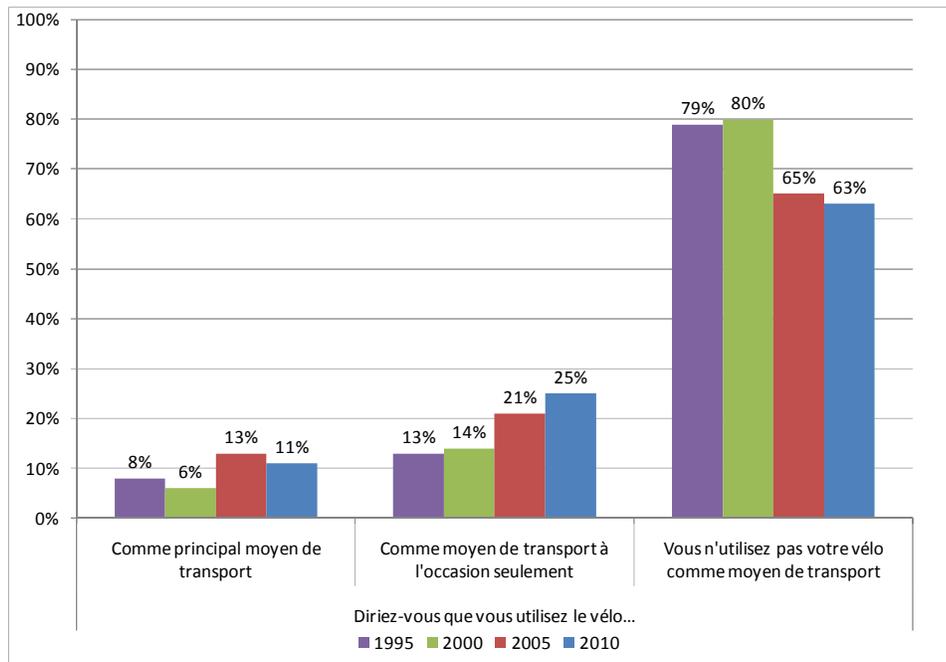
	En 2010, avez-vous fait du vélo sur La Route Verte ?		En 2010, avez-vous fait du vélo sur les pistes cyclables de votre municipalité ?	
	2005	2010	2010	
<i>Montréal</i>	26%	29%	↑	88%
<i>Québec</i>	22%	38%	↑	86%
<i>Gatineau</i>	17%	36%	↑	85%
<i>Laval</i>		↑ 43%		83%
<i>Longueuil</i>		↑ 50%	↑	93%
<i>Sherbrooke</i>		↑ 45%	↑	91%
<i>Trois-Rivières</i>		33%		84%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Fait du vélo sur la Route verte (32%)	45-54 ans	41%	-	
	Pas d'enfants à la maison	37%	Enfants à la maison	25%
Fait du vélo sur les pistes cyclables de sa municipalité (79%)	Vit en ville	86%	Vit dans un village	65%
	Vit en banlieue	85%	Vit à la campagne	46%

2.7 Vélo comme moyen de transport chez les adultes²²

2.7.1 Utilisation du vélo comme moyen de transport (QUESTION = Q5C/Q5C1; BASE = Cyclistes ayant fait du vélo entre mai et septembre)



- En 2010, 11 % des cyclistes ont affirmé utiliser leur vélo comme principal moyen de transport, proportion semblable à 2005 (13 %), mais le double de ce qui était observé en 2000 (6 %).
- On note par ailleurs une hausse significative des cyclistes qui utilisent le vélo occasionnellement à des fins de transport : de 13 % en 1995, ils sont passés à 21 % en 2005 et à 25 % en 2010. Au total, près de quatre cyclistes sur dix (37 %) utilisent leur vélo à des fins de transport au moins occasionnellement, contrairement à seulement un sur cinq il y a dix ou quinze ans. Ce résultat n'est pas étranger à la hausse de la pratique du vélo des Montréalais, qui sont des adeptes du vélo à des fins de transport.
- Reporté sur l'ensemble des adultes, cela signifie que 372 000 personnes utilisent leur vélo principalement et 898 000 occasionnellement comme moyen de transport pour un total de 1,3 millions d'utilisateurs.

²² En 2010, la question a été scindée en 2 pour fins de compréhension :

- 1) Entre les mois de mai et septembre 2010, avez-vous utilisé le vélo comme moyen de transport pour vous rendre au travail, à l'école, pour le magasinage ou pour visiter des amis, etc.?
- 2) S'agissait-il de votre principal moyen de transport ou d'un moyen de transport que vous utilisiez à l'occasion?

En 1995 et 2000, le choix de réponse se lisait: "J'utilise mon vélo uniquement pour la promenade"

Les villes

S'agissait-il de votre principal moyen de transport ou d'un moyen de transport que vous utilisiez à l'occasion?

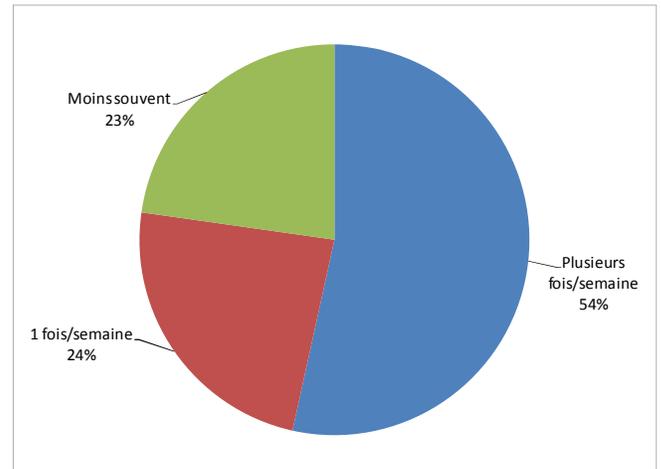
	Principal moyen de transport				Moyen de transport à l'occasion			
	2000	2005	2010		2000	2005	2010	
	En %	En %	En %	En nombre	En %	En %	En %	En nombre
Montréal	11%	20%	 22%	161 000	14%	24%	31%	227 000
Québec	5%	8%	15%	35 000	9%	24%	24%	56 000
Gatineau		12%	14%	13 000		20%	 22%	20 000
Laval			8%	10 000			30%	27 000
Longueuil			12%	12 000			27%	27 000
Sherbrooke			10%	6 000			28%	16 000
Trois-Rivières			8%	5 000			 22%	12 000
	N'utilise pas le vélo comme moyen de transport							
	2000	2005	2010					
Montréal	75%	56%	 47%					
Québec		69%	60%					
Gatineau		67%	64%					
Laval			62%					
Longueuil			60%					
Sherbrooke			62%					
Trois-Rivières			66%					

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Utilise le vélo à des fins de transport (37%)	Hommes	41%	Femmes	32%
	Moins de 20 000\$	61%	-	
	Étudiant	59%	Retraité	20%
	N'a pas accès à une auto	61%	Accès à une auto	34%
	18-24 ans	58%	55 ans et plus	23%
	25-34 ans	44%		
	Vit en ville	45%	Vit en banlieue	29%
			Vit dans un village	27%

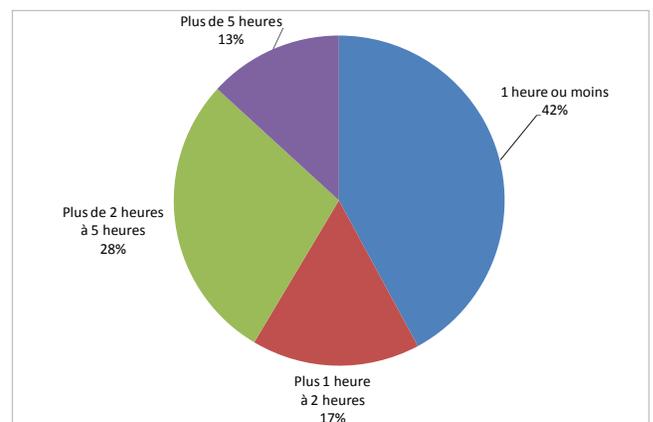
2.7.2 Fréquence d'utilisation du vélo comme moyen de transport (QUESTION = T5A; BASE = Cyclistes ayant utilisé le vélo à des fins de transport entre mai et septembre)²³

- Plus de la moitié des cyclistes (54 %) qui utilisent le vélo à des fins de transport le font plusieurs fois par semaine, le quart (24 %) une fois par semaine et le tiers (23 %) moins souvent.



2.7.3 Nombre d'heures de vélo à des fins de transport (QUESTION = T6A; BASE = Cyclistes ayant utilisé le vélo à des fins de transport entre mai et septembre)

- Quarante-deux pour cent (42 %) des cyclistes qui utilisent le vélo à des fins de transport le font une heure ou moins par semaine, 17 % le font de une à deux heures, 28 % de deux à cinq heures et 13 % plus de cinq heures.
- En moyenne, ces cyclistes font 3,4 heures de vélo à des fins de transport hebdomadairement. Reporté sur l'ensemble des cyclistes, cela équivaut à 1,2 heures.
- Si on émet l'hypothèse que les déplacements à des fins de transport sont faits à 12 km/h, ces cyclistes feraient 41 km de vélo à des fins de transport par semaine. Reporté sur l'ensemble des cyclistes, 15 km seraient faits à des fins de transport, soit l'équivalent de 47 millions de kilomètres pour l'ensemble du Québec.
- Parmi l'ensemble des cyclistes, 35 % des déplacements seraient faits à des fins de transport²⁴.



²³ Les résultats par ville ne sont pas présentés car la base est inférieure à 100 répondants.

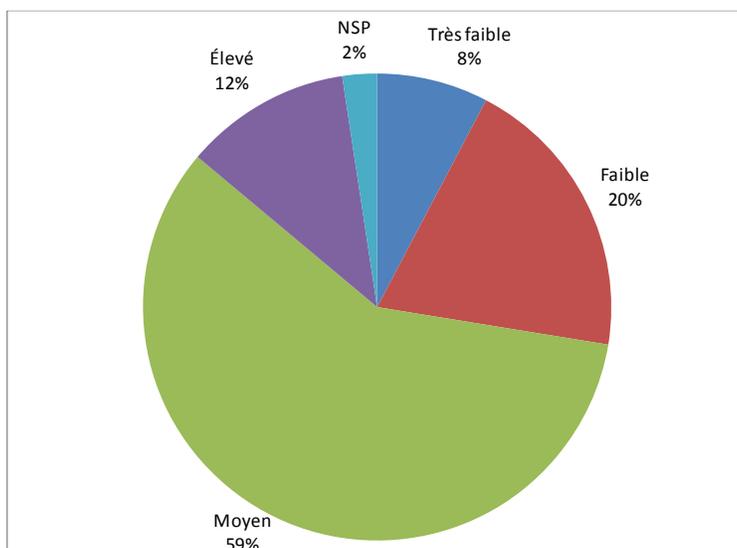
²⁴ Nous avons mesuré la somme des minutes à des fins de transport (incluant les personnes qui n'ont pas utilisé le vélo à cette fin), que nous avons divisé par la somme des minutes réalisées à vélo (loisir et transport).

Les villes

Proportion des déplacements à des fins de transport	
	2010
Montréal	62%
Québec	43%
Gatineau	36%
Laval	35%
Longueuil	35%
Sherbrooke	41%
Trois-Rivières	23%

2.7.4 Intensité de l'effort à des fins de transport (QUESTION = T5A3; BASE = Cyclistes ayant utilisé le vélo à des fins de transport entre mai et septembre)²⁵

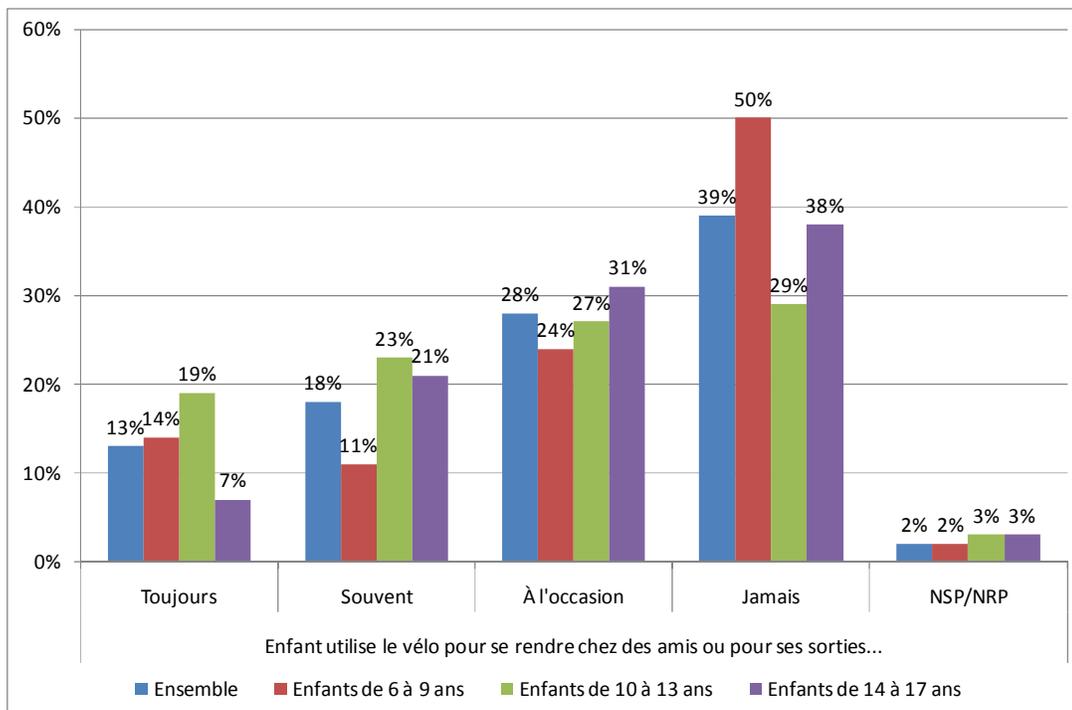
- La majorité de cyclistes (59 %) qui font du vélo à des fins de transport qualifient leur intensité de « moyenne », soit une respiration et des battements de cœur assez rapides. Huit pour cent (8 %) pédalent à une intensité très faible (respiration et battements de cœur très peu modifiés) et 20 % à une intensité faible (respiration et des battements de cœur un peu plus rapides). À l'opposé, 12 % le font à une intensité élevée (respiration et battements de cœur très rapides).



²⁵ Les résultats par ville ne sont pas présentés car la base est inférieure à 100 répondants.

2.8 Vélo comme moyen de transport chez les enfants²⁶

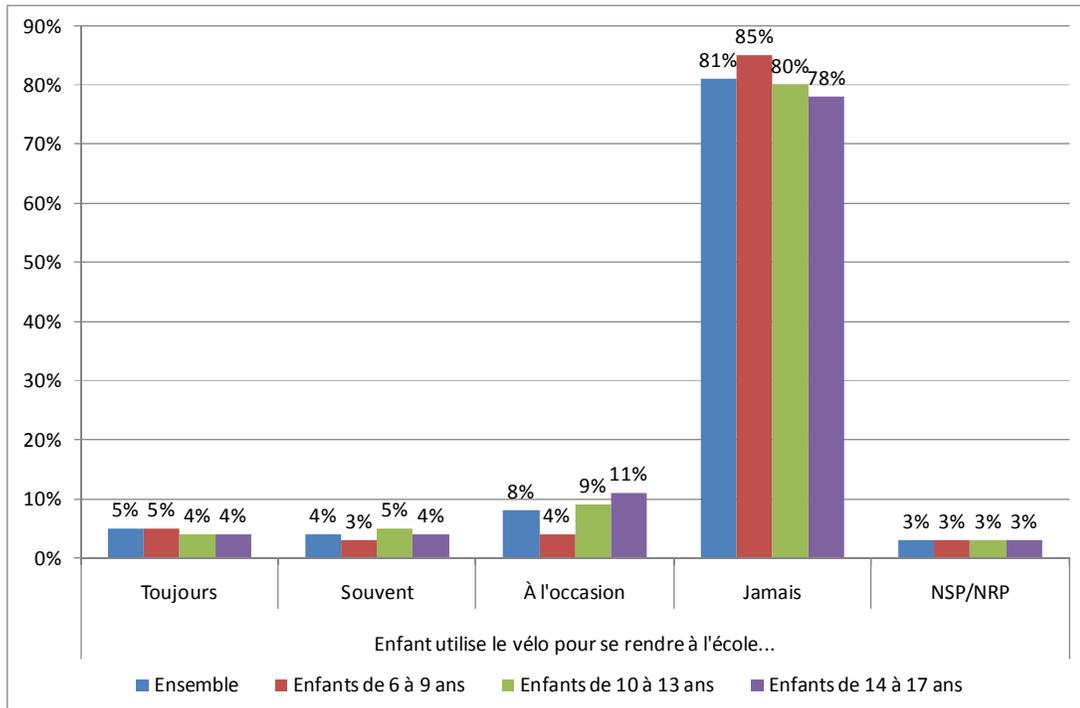
2.8.1 Utilisation du vélo pour se rendre chez des amis ou pour ses sorties (QUESTION = Q16DA; BASE = Enfants de 6 à 17 ans ayant fait du vélo entre mai et septembre)



- Dans l'ensemble et lorsqu'on tient compte des enfants qui ne font jamais de vélo, 61 % des enfants utilisent le vélo pour se rendre chez des amis ou pour leurs sorties au moins à l'occasion. Cela correspond à 637 000 enfants.
- La moitié des 6 à 9 ans le font, comparativement à 71 % des 10 à 13 ans et 62 % des 14 à 17 ans.

²⁶ Les résultats ne sont pas présentés par ville car les échantillons sont trop petits : moins de 100 parents d'enfants de 6 à 17 ans pour chacune d'elles.

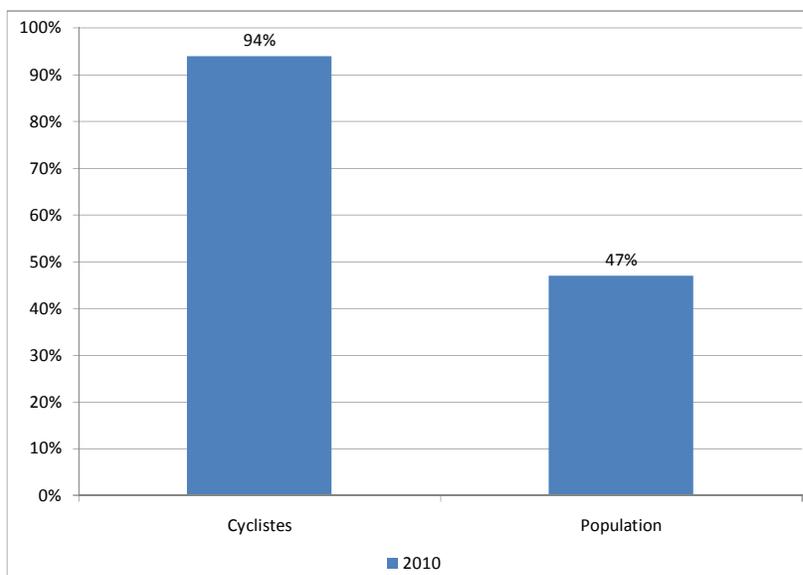
2.8.2 Utilisation du vélo pour se rendre à l'école
 (QUESTION = Q16DB; BASE = Enfants de 6 à 17 ans ayant fait du vélo entre mai et septembre)



- Un enfant sur cinq (19 %) utilise son vélo pour se rendre à l'école au moins à l'occasion. Quinze pour cent (15 %) des 6 à 9 ans le font, comparativement à 20 % des 10 à 13 ans et 22 % des 14 à 17 ans.

2.9 Vélo à des fins de loisir chez les adultes

2.9.1 Utilisation du vélo à des fins de loisir (QUESTION = L5A; BASE = Répondants qui ont fait du vélo entre mai et août et Population)



- La presque totalité des cyclistes font du vélo à des fins de loisir comme faire une balade, des randonnées ou de l'exercice, les 6 % restants n'utilisant leur vélo qu'à des fins de transport.
- Sur la base de la population, c'est 47 % des Québécois qui ont fait du vélo à des fins de loisir entre mai et septembre 2010, ce qui correspond à 2,7 millions de personnes.

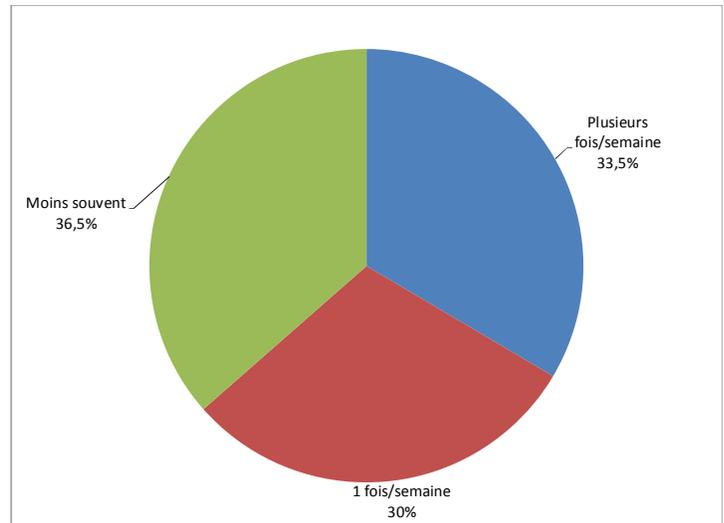
Les villes

Toujours entre mai et septembre 2010, avez-vous fait du vélo à des fins de loisir?

	Base cyclistes	Base population
Montréal	89%	44%
Québec	95%	50%
Gatineau	96%	44%
Laval	90%	41%
Longueuil	93%	49%
Sherbrooke	96%	45%
Trois-Rivières	99%	55%

2.9.2 Fréquence d'utilisation du vélo à des fins de loisir (QUESTION = L5A; BASE = Répondants qui ont fait du vélo à des fins de loisir entre mai et août)

- Les cyclistes qui pratiquent le vélo à des fins de loisir se divisent en trois groupes : un premier (34 %) en fait plusieurs fois par semaine, un second (30 %) en fait une fois semaine et le troisième (37 %) en fait moins souvent.

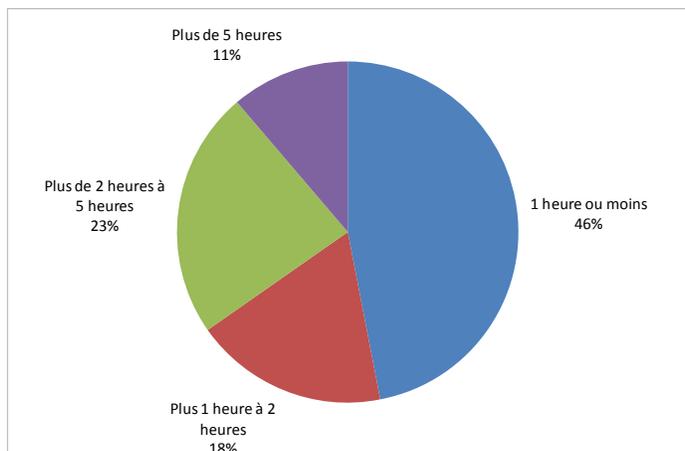


Les villes

Avez-vous fait du vélo à des fins de loisir...			
	Plusieurs fois par semaine	Une fois par semaine	Moins souvent
Montréal	↓ 26%	29%	45%
Québec	36%	27%	37%
Gatineau	39%	27%	35%
Laval	40%	30%	31%
Longueuil	34%	24%	42%
Sherbrooke	↓ 24%	36%	40%
Trois-Rivières	↑ 42%	25%	33%

2.9.3 Nombre d'heures de vélo à des fins de loisir (QUESTION = L6A; BASE = Répondants qui ont fait du vélo à des fins de loisir entre mai et août)

- Quarante-six pour cent (46 %) des cyclistes qui utilisent le vélo à des fins de loisir le font une heure ou moins par semaine, 18 % le font de une à deux heures, 23 % de deux à cinq heures et 11 % plus de cinq heures.



- En moyenne, ces cyclistes font 2,5 heures de vélo à des fins de loisir.

Reporté sur l'ensemble des cyclistes (incluant ceux les 6 % qui ne font pas de vélo à des fins de loisir), cela équivaut à 2,4 heures.

- Si on émet l'hypothèse que les personnes qui font du vélo à des fins de loisir à une intensité élevée roulent à 20 km/h, alors que les autres roulent à 12 km/h, il se ferait 34 km de vélo à des fins de loisir par semaine (ou l'équivalent de 32 km parmi l'ensemble des cyclistes). Reporté sur l'ensemble des Québécois, 92 millions de kilomètres seraient réalisés à des fins de loisir sur une base hebdomadaire.
- Les deux tiers des déplacements (65 %) seraient effectués à des fins de loisir²⁷.

Les villes

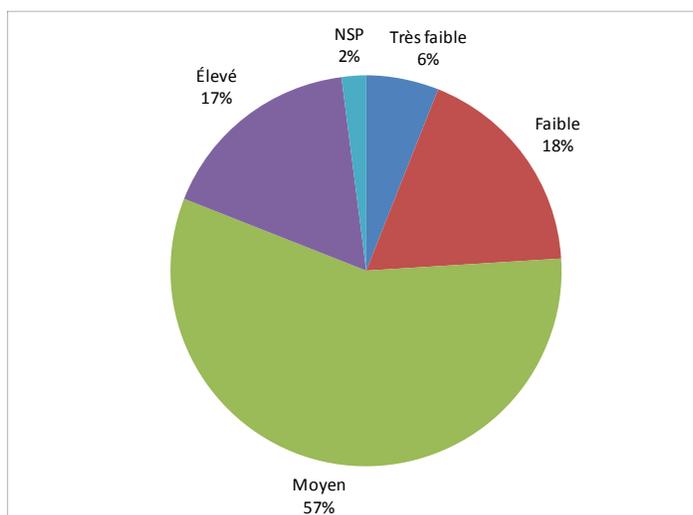
Combien d'heures de vélo faites-vous au cours d'une semaine/mois/année typique à des fins de loisir ?

	2010
Montréal	2,4 heures
Québec	2,6 heures
Gatineau	2,7 heures
Laval	3,1 heures
Longueuil	2,5 heures
Sherbrooke	2,3 heures
Trois-Rivières	2,7 heures

²⁷ Nous avons mesuré la somme des minutes à des fins de transport (incluant les personnes qui n'ont pas utilisé le vélo à cette fin), que nous avons divisé par la somme des minutes réalisées à vélo (loisir et transport).

2.9.4 Intensité de l'effort à des fins de loisir (QUESTION = L5A3; BASE = Répondants qui ont fait du vélo à des fins de loisir entre mai et août)

- Tout comme pour les déplacements à des fins de transport, la majorité des cyclistes (57 %) qui utilisent leur vélo à des fins de loisir le font à une intensité moyenne. Toutefois, on retrouve plus de cyclistes qui font du vélo comme loisir à une intensité élevée (17 % vs. 12 % à des fins de transport). À l'opposé, 6 % pédalent à une intensité très faible et 18 % à une intensité faible.



Les villes

Le plus souvent, lorsque vous faites du vélo à des fins de loisir, votre niveau d'effort physique est...

	Élevée	Moyenne	Faible ou très faible
Montréal	20%	57%	23%
Québec	18%	64%	18%
Gatineau	17%	66%	18%
Laval	20%	60%	20%
Longueuil	16%	62%	22%
Sherbrooke	20%	64%	15%
Trois-Rivières	21%	58%	21%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Niveau d'effort physique élevé comme moyen de loisir (17 %)	Hommes	20%	Femmes	13%
	18-24 ans	32%	-	-
	-	-	A la maison, sans emploi, retraité	2%
	-	-	-	10%
	Vit à la campagne	26%	-	-
	Fait du vélo plusieurs fois/sem.	23%	Fait du vélo moins d'une fois/sem.	10%

2.10 Vélo et santé

2.10.1 Apport du vélo à la santé (QUESTION = Voir note de bas de page; BASE = Ensemble des répondants)

- L'apport du vélo à la santé peut se calculer en tenant compte de deux facteurs : la fréquence de pratique (nombre de jours par semaine) et l'intensité de la pratique. En multipliant ces deux facteurs, on obtient un indice de dépense énergétique (IDE), qui peut être converti à son tour en un niveau d'activité physique (actif, moyennement actif, un peu actif, sédentaire)²⁸ :

Niveau	Intensité (En METs)	Fréquence (jours/semaine) ²⁹	IDE (kcal/kg/semaine)
Actif ³⁰	3 et plus	3 jours et plus	14 et plus
Moyennement actif	3 et plus	2 jours et plus	7 et plus
Un peu actif	3 et plus	1 jour et plus	Plus de 0
Sédentaire ³¹	Toutes	Inférieur à 1 jour	0 et plus

- En ce qui concerne l'intensité (en METs), elle découle des réponses des cyclistes aux questions sur l'intensité du vélo à des fins de transport et/ou à des fins de loisir : une intensité très faible équivaut à 2,2 METs, une intensité faible à 4,5 METs; une intensité moyenne à 6,8 METs et une intensité élevée à 9,4 METs.
- À titre d'exemple, une personne qui fait du vélo deux fois par semaine à une intensité moyenne aura un indice de dépense énergétique de 13,6 (2 jours X 6,8 METs) et sera considérée « moyennement active ».

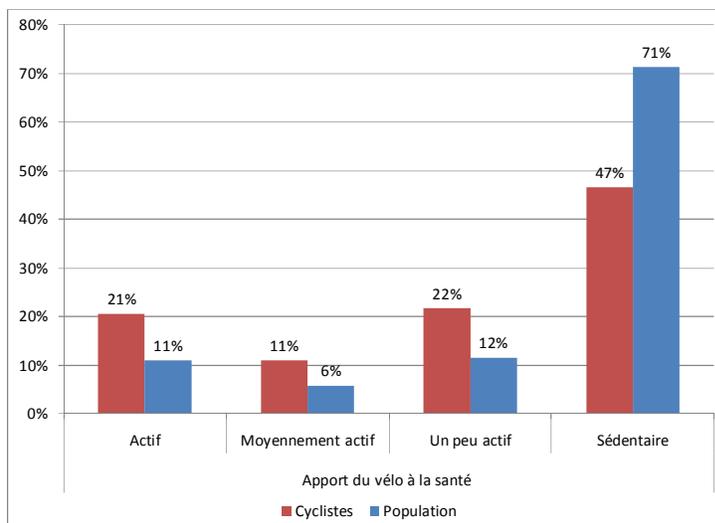
²⁸ Ce modèle a été développé par Monsieur M. Bertrand Nolin de l'Institut national de la santé publique du Québec. Vous pouvez consulter le document intitulé « Niveau d'activité en relation avec la santé : l'algorithme de classification des individus » à l'annexe 2.

²⁹ Ce critère provient des questions sur la fréquence de pratique du vélo à des fins de transport (T5A) et/ou à des fins de loisir (L5A).

³⁰ Pour être considérée **active**, une personne doit faire du vélo au moins trois fois par semaine. Ainsi, une personne qui obtient un IDE supérieur ou égal à 14, mais qui ne fait que du vélo deux fois pas semaine sera classifiée **moyennement active**.

³¹ Le niveau dit **sédentaire** comprend les cyclistes qui ont fait du vélo moins d'une fois par semaine, les cyclistes qui ont dit faire du vélo à une intensité très faible et les personnes qui n'ont pas fait de vélo au cours de la dernière année.

- Ainsi, dans l'ensemble de la population, 11 % sont considérés actifs par la pratique du vélo seulement, alors que 6 % sont moyennement actifs, 12 % un peu actifs et 71 % sédentaires³².
- Si l'on ne tient compte que des cyclistes, 21 % sont jugés actifs uniquement grâce au vélo, 11 % moyennement actifs, 22 % un peu actifs et 47 % sédentaires (parce qu'ils font du vélo moins d'une fois par semaine et/ou à une intensité trop faible).



Les villes

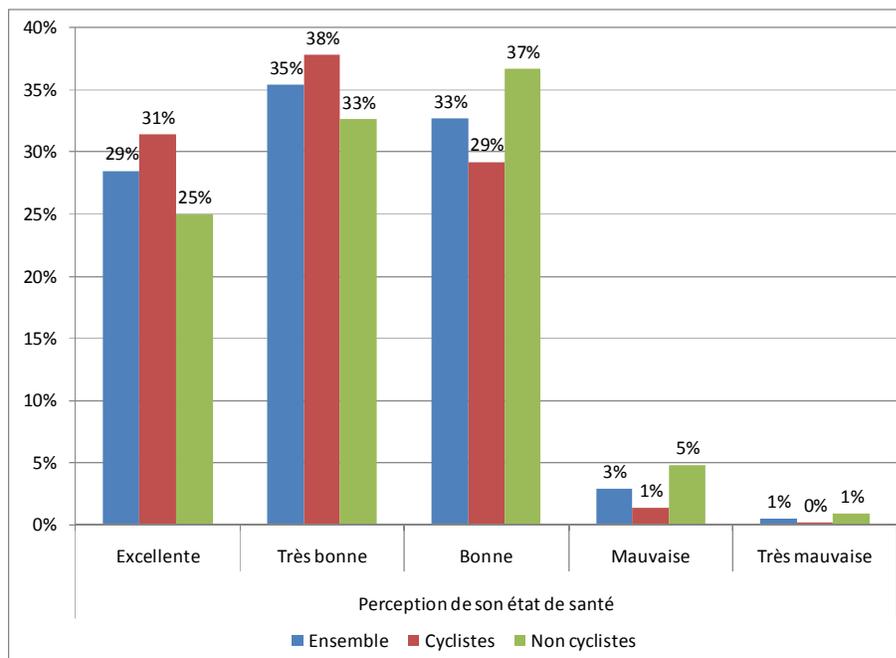
Apport du vélo à la santé				
	Actif	Moyennement actif	Un peu actif	Sédentaire
Montréal	14%	6%	11%	70%
Québec	14%	6%	12%	68%
Gatineau	13%	5%	8%	74%
Laval	10%	5%	10%	75%
Longueuil	13%	5%	8%	74%
Sherbrooke	9%	6%	13%	74%
Trois-Rivières	17%	6%	9%	68%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Population active par le vélo (11 %)	Hommes	15%	Femmes	8%
	N'a pas accès à une auto	16%	A accès à une auto	10%
	18-24 ans	18%	55 ans et plus	7%

³² Les « sédentaires » incluent les 46 % de personnes qui n'ont pas fait de vélo au cours de la dernière année. Il convient de préciser que les personnes classées « sédentaires » le sont en lien avec la pratique du vélo. Elles peuvent toutefois être actives en pratiquant d'autres activités physiques que le vélo.

2.10.2 Perception de son état de santé (QUESTION = N20K; BASE = Ensemble des répondants)



- Dans l'ensemble, un peu plus du quart des Québécois (29 %) se disent en excellente santé, le tiers (35 %) en très bonne santé et une même proportion (33 %) en bonne santé. Seulement 3 % se disent en mauvaise santé et 1 % en très mauvaise santé.
- Les cyclistes sont plus nombreux à se dire en excellente santé (31 % vs. 25 % chez les non cyclistes) ou en très bonne santé (38 % vs. 33 %). À l'inverse seulement 1 % se dit en mauvaise santé, comparativement à 6 % des non cyclistes.

Les villes

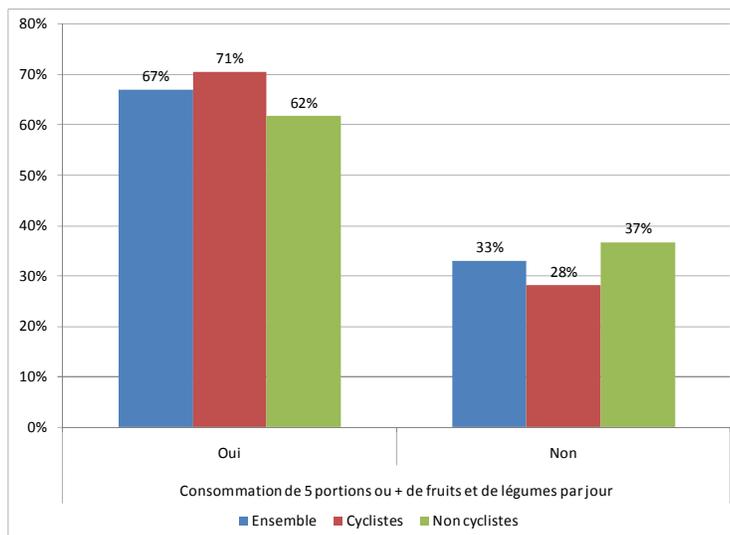
Diriez-vous que votre santé est...						
	Excellente			Très bonne		
	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes
Montréal	28%	33%	24%	36%	39%	33%
Québec	35%	38%	31%	36%	39%	33%
Gatineau	29%	35%	24%	33%	37%	30%
Laval	28%	31%	25%	35%	36%	35%
Longueuil	30%	32%	26%	32%	36%	26%
Sherbrooke	30%	37%	22%	40%	43%	37%
Trois-Rivières	31%	40%	20%	30%	26%	36%
	Bonne			Mauvaise		
	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes
Montréal	31%	26%	38%	4%	2%	6%
Québec	27%	23%	32%	2%	0%	4%
Gatineau	34%	27%	41%	4%	2%	5%
Laval	34%	32%	36%	3%	1%	4%
Longueuil	35%	31%	40%	4%	1%	8%
Sherbrooke	29%	21%	38%	2%	0%	3%
Trois-Rivières	35%	33%	39%	3%	2%	5%

Tendances socio-démographiques

Sur-développé chez...		Sous-développé chez...		
Perception de son état de santé – Excellente (29 %)	Femmes	31%	Hommes	26%
	100 000\$ et plus	36%	Moins de 20 000\$	20%
	Université	35%	Primaire/Secondaire	20%
	-		55 ans et plus	24%

2.10.3 Consommation de fruits et de légumes (QUESTION = N20L; BASE = Ensemble des répondants)

- Dans l'ensemble, les deux tiers des Québécois (67 %) affirment consommer cinq portions de fruits et/ou de légumes par jour.
- Les cyclistes (71 %) sont plus nombreux encore à le faire, que les non cyclistes (62 %).



Les villes

Généralement, consommez-vous au moins 5 portions de fruits et de légumes chaque jour?

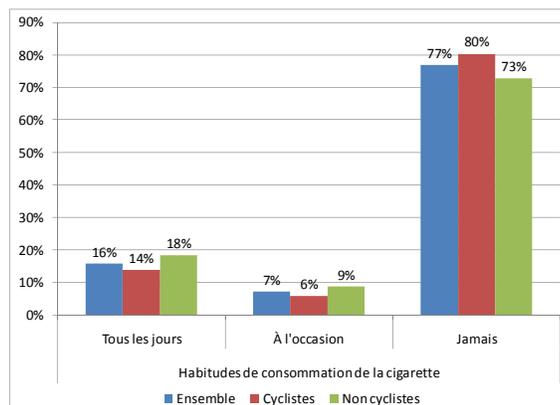
	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes
Montréal	69%	74%	64%
Québec	68%	73%	61%
Gatineau	70%	72%	69%
Laval	64%	64%	64%
Longueuil	67%	69%	63%
Sherbrooke	66%	70%	62%
Trois-Rivières	63%	70%	55%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...	Sous-développé chez...	
Consomme au moins 5 portions de fruits et de légumes (67 %)	Femmes	75%	
	Universités	76%	
	-	18-24 ans	
		Hommes	60%
		Primaire/Secondaire	58%
			53%

2.10.4 Habitudes de consommation de la cigarette (QUESTION = N20M; BASE = Ensemble des répondants)

- Dans l'ensemble, 16 % des Québécois fument tous les jours, 7 % de façon occasionnelle et 77 % jamais.
- Les cyclistes sont moins nombreux à fumer tous les jours (14 % vs. 18 %) ou à l'occasion (6 % vs. 9 %). Au total, 20 % des cyclistes fument au moins occasionnellement, comparativement à 27 % des non cyclistes.



Les villes

Actuellement, fumez-vous des cigarettes ...						
	Tous les jours			À l'occasion		
	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes
Montréal	13%	14%	12%	8%	7%	9%
Québec	10%	7%	15%	7%	7%	9%
Gatineau	17%	15%	19%	5%	6%	4%
Laval	11%	9%	14%	8%	6%	9%
Longueuil	15%	12%	20%	6%	7%	4%
Sherbrooke	12%	10%	15%	6%	8%	5%
Trois-Rivières	15%	15%	15%	6%	6%	5%

	Tous les jours ou à l'occasion			Ne fument pas		
	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes	Ensemble	Cyclistes	Non cyclistes
Montréal	23%	21%	21%	77%	79%	79%
Québec	21%	13%	23%	79%	87%	77%
Gatineau	17%	21%	24%	83%	79%	76%
Laval	22%	15%	23%	78%	85%	78%
Longueuil	19%	18%	24%	81%	82%	76%
Sherbrooke	21%	17%	20%	79%	83%	80%
Trois-Rivières	19%	22%	20%	81%	78%	80%

Tendances socio-démographiques

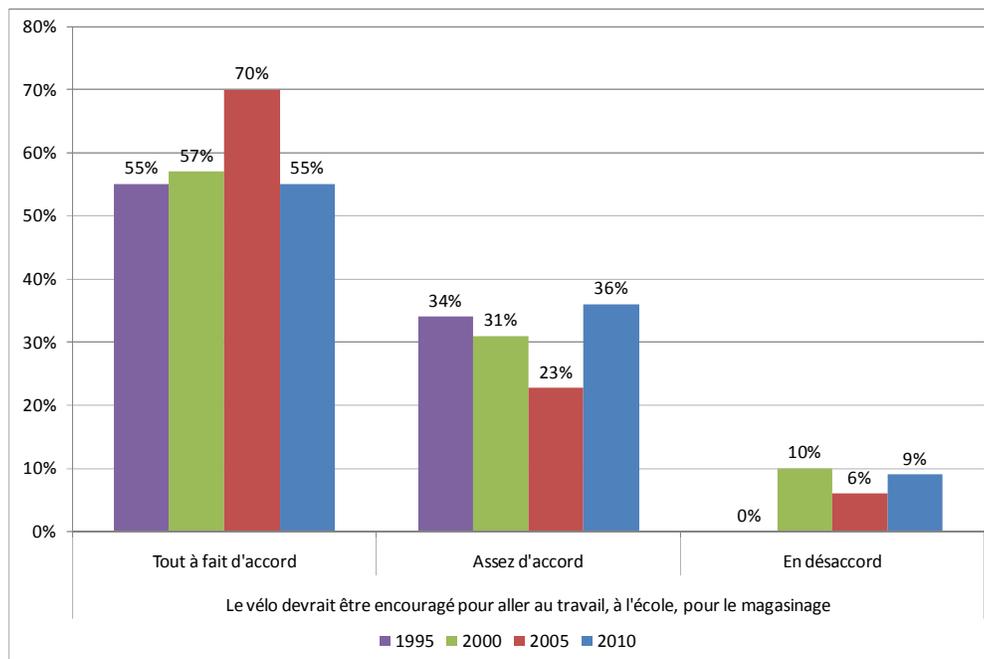
	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Fume tous les jours (16 %)	Moins de 20 000\$	34%	100 000\$ et plus	5%
	Primaire/Secondaire	22%	Université	7%

3. Perceptions quant à la pratique du vélo

3.1 Perceptions générales à l'égard de la pratique du vélo (QUESTION = Q14; BASE = Ensemble des répondants)

- Nous avons lu aux répondants quatre énoncés concernant la pratique du vélo et pour chacun, nous leur avons demandé s'ils étaient en accord ou en désaccord.

3.1.1 La pratique du vélo à des fins de transport devrait être encouragé³³



- La presque totalité de la population estime que l'usage du vélo devrait être encouragé pour aller au travail, à l'école, pour le magasinage, 55 % se disant d'accord et 36 % assez d'accord.
- Six cyclistes sur dix (60 %) sont tout à fait d'accord à ce que le vélo soit encouragé à des fins de transport, comparativement à 49 % des non-cyclistes.

³³ En 1995, 2000 et 2005, le libellé se lisait ainsi: « Le vélo devrait être encouragé en milieu urbain. »

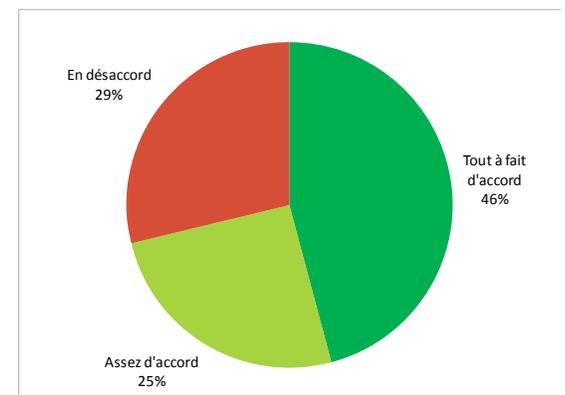
3.1.2 Le réseau de pistes cyclables de sa municipalité devrait être plus développé

- On se montre aussi massivement d'accord avec le fait que « le réseau de pistes cyclables devrait être plus développé dans sa municipalité » : 52 % se disent en effet tout à fait d'accord et 32 % assez d'accord avec cet énoncé.
- Plus de la moitié des cyclistes (55 %) se disent tout à fait d'accord avec cet énoncé, comparativement à 48 % des non-cyclistes.



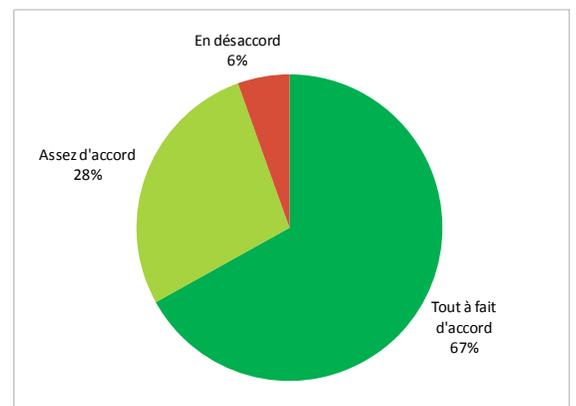
3.1.3 On devrait prendre des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles

- Plus de deux répondants sur trois (71 %) se disent d'accord avec le fait que l'on devrait prendre des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles, 46 % se disant tout à fait d'accord et 25 % assez d'accord.
- Les non-cyclistes sont plus nombreux que les cyclistes à se dire tout à fait d'accord avec le fait d'abaisser la vitesse dans les rues résidentielles (50 % vs. 42 %).



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

- La presque totalité des personnes interrogées (95 %) sont d'accord avec le fait que le vélo est un moyen de transport efficace pour des distances de moins de 5 km, les deux tiers (67 %) se disant tout à fait d'accord et le quart (28 %) assez d'accord.
- Soixante-dix pour cent (70 %) des cyclistes sont tout à fait d'accord quant à l'efficacité du vélo pour de courts déplacements, comparativement à 63 % des non-cyclistes.



Les villes

Degré d'accord	Vélo devrait être encouragé pour travail, école, magasinage				Réseau de pistes cyclables devrait être plus développé		Mesures pour baisser vitesse dans rues résidentielles		Vélo = efficace et rapide pour distances - 5 km	
	2005		2010		2010		2010		2010	
	Tout à fait	Assez	Tout à fait	Assez	Tout à fait	Assez	Tout à fait	Assez	Tout à fait	Assez
Montréal	70%	20%	59%	33%	51%	34%	48%	27%	69%	26%
Québec	75%	18%	50%	36%	↓ 46%	37%	43%	27%	65%	29%
Gatineau	69%	23%	60%	31%	↑ 58%	28%	46%	25%	72%	24%
Laval			51%	37%	↑ 58%	33%	49%	26%	66%	29%
Longueuil			57%	37%	51%	32%	44%	23%	69%	28%
Sherbrooke			54%	34%	↓ 45%	37%	40%	29%	62%	31%
Trois-Rivières			55%	36%	56%	30%	43%	23%	69%	25%

Tendances socio-démographiques

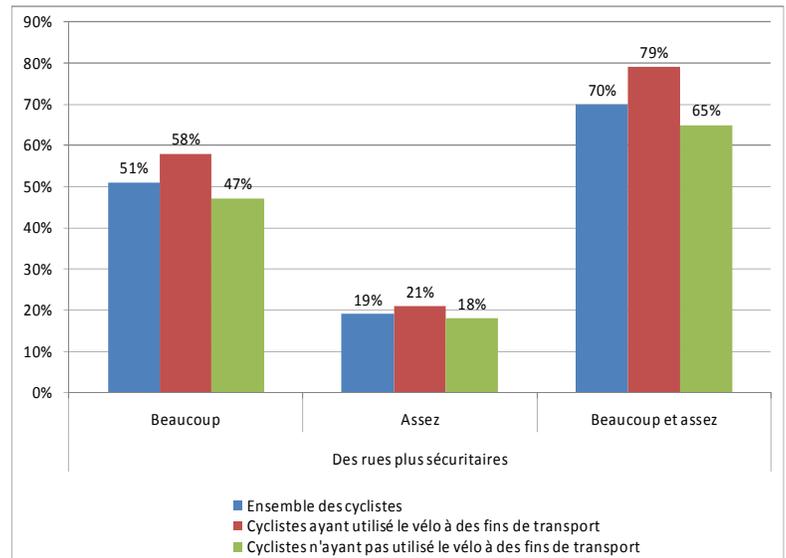
Perceptions à l'égard de la pratique du vélo	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Devrait être encouragé pour se rendre au travail, à l'école, pour le magasinage... (54% tout à fait en accord)	Étudiant	71%	-	
	N'a pas accès à une auto	64%	A accès à une auto	53%
	Vélo comme moyen de transport	74%	Pas le vélo comme moyen de transport	52%
Réseau de pistes cyclables de sa municipalité devrait être plus développé (52% tout à fait en accord)	Aucune tendance en particulier			
On devrait prendre des mesures pour réduire la vitesse dans les rues résidentielles (45% tout à fait en accord)	Femmes	52%	Hommes	38%
	N'a pas accès à une auto	56%	A accès à une auto	43%
	55 ans et plus	51%	18-24 ans	36%
Le vélo est un moyen de transport efficace et rapide pour des distances de moins de 5 km (66% tout à fait en accord)	Université	72%	Primaire/Secondaire	59%
	Vélo comme moyen de transport	77%	Pas le vélo comme moyen de transport	68%

3.2 Facteurs d'encouragement à l'utilisation du vélo à des fins de transport³⁴ (QUESTION = Q12H; BASE = Cyclistes)

- Nous avons énoncé aux cyclistes³⁵ divers facteurs et pour chacun, ils devaient répondre s'ils les encourageaient (les cyclistes qui utilisent le vélo à des fins de transport) ou s'ils les encourageraient (les cyclistes qui n'utilisent pas le vélo à des fins de transport) à utiliser le vélo à des fins de transport.

3.2.1 Des rues plus sécuritaires

- L'aspect qui recueille le plus d'appui est d'avoir des rues plus sécuritaires : l'ensemble des cyclistes affirment que cela les encouragerait beaucoup (51 %) ou assez (19 %) à utiliser leur vélo à des fins de transport ; au total, c'est donc plus de deux cyclistes sur trois (70 %) qui se diraient plus encouragés s'ils avaient accès à des rues plus sécuritaires. Les utilisateurs du vélo à des fins de transport se disent encore plus encouragés



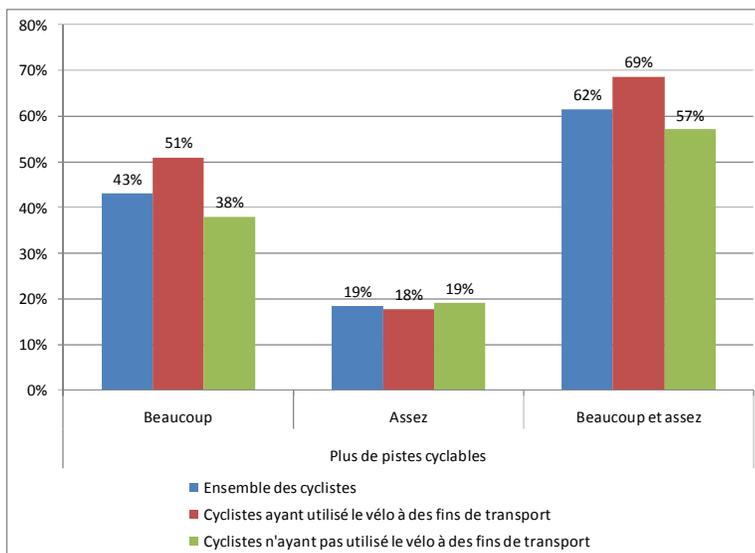
Les utilisateurs du vélo à des fins de transport se disent encore plus encouragés (79 % beaucoup ou assez), que les non-utilisateurs (65 % beaucoup ou assez).

³⁴ En 2010, nous demandions aux répondants de se prononcer sur une échelle « beaucoup, assez, peu, pas du tout » quant à certains facteurs d'encouragement à utiliser le vélo à des fins de transport. En 2005, nous demandions plutôt de mentionner les deux facteurs qui les découragent (décourageraient) le plus à utiliser le vélo comme moyen de transport.

³⁵ Nous avons posé la question à tous les cyclistes, bien que seulement 34 % utilisent le vélo à des fins de transport.

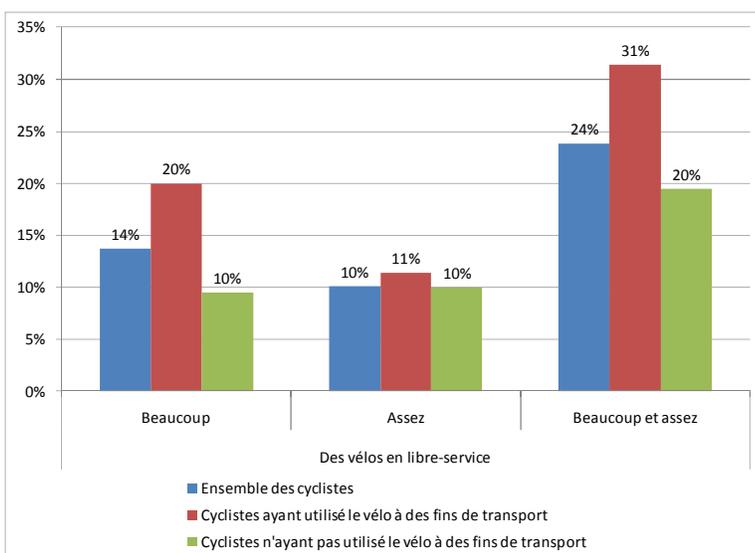
3.2.2 Plus de pistes cyclables

- Le second facteur d'encouragement est l'accroissement du nombre de pistes cyclables : 43 % de mentions « beaucoup » et 19 % de mentions « assez », pour un total de 62 %. Les utilisateurs se disent beaucoup ou assez encouragés dans une proportion de 51 %, comparativement à 38 % des non-utilisateurs.



3.2.3 Des vélos en libre-service

- Le dernier des trois facteurs mesurés est l'accès ou l'accroissement des vélos libre-service (comme le Bixi à Montréal) : 14 % de mentions « beaucoup » et 10 % de mentions « assez », pour un total de 24 %. Les utilisateurs se disent beaucoup ou assez encouragés dans une proportion de 31 %, comparativement à 20 % des non-utilisateurs.



Les villes

Dites-moi si les facteurs suivants pourraient vous encourager beaucoup, assez, peu ou pas du tout à utiliser (encore plus souvent) le vélo comme moyen de transport?

	Rues plus sécuritaires		Plus de pistes cyclables		Vélos en libre-service	
	Beaucoup	Assez	Beaucoup	Assez	Beaucoup	Assez
Montréal	54%	17%	44%	18%	14%	16%
Québec	47%	23%	44%	18%	19%	12%
Gatineau	52%	18%	↑ 49%	18%	11%	10%
Laval	50%	20%	↑ 51%	15%	17%	12%
Longueuil	55%	16%	41%	23%	18%	11%
Sherbrooke	54%	21%	↑ 47%	21%	12%	12%
Trois-Rivières	47%	19%	41%	21%	13%	9%

Tendances socio-démographiques

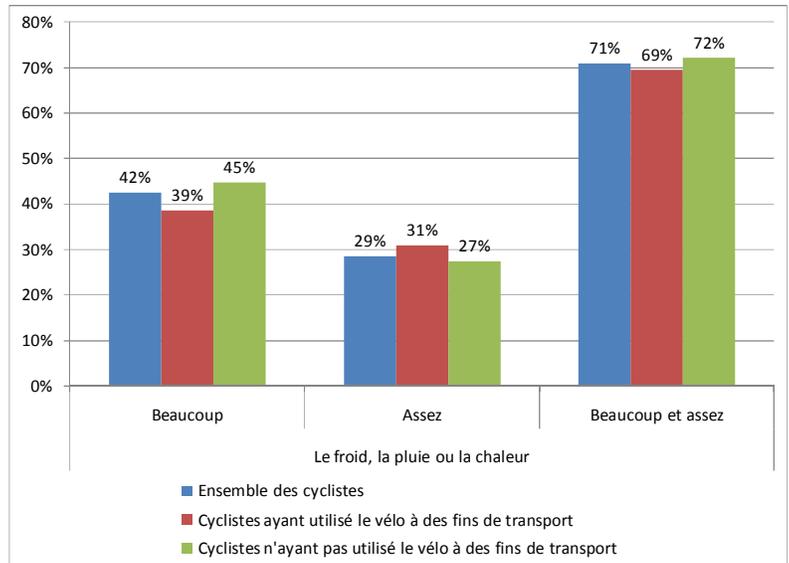
	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Plus de pistes cyclables (62 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	N'a pas accès à une auto	77%	A accès à une auto	60%
	-		55 ans et plus	50%
	Étudiants	76%	Retraités	49%
	Vélo comme moyen de transport	69%	Pas le vélo comme moyen de transport	57%
Des rues plus sécuritaires (70 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	N'a pas accès à une auto	87%	A accès à une auto	68%
	Vélo comme moyen de transport	79%	Pas le vélo comme moyen de transport	65%
Des vélos en libre-service (24 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	N'a pas accès à une auto	36%	A accès à une auto	23%
	18-24 ans	37%	55 ans et plus	16%
	Vélo comme moyen de transport	31%	Pas le vélo comme moyen de transport	20%

3.3 Facteurs décourageant l'utilisation du vélo à des fins de transport (QUESTION = Q12I; BASE = Cyclistes)

- Nous avons également fait part aux cyclistes de six facteurs qui risquent de les décourager à utiliser (plus souvent) leur vélo à des fins de transport selon la même échelle que précédemment.

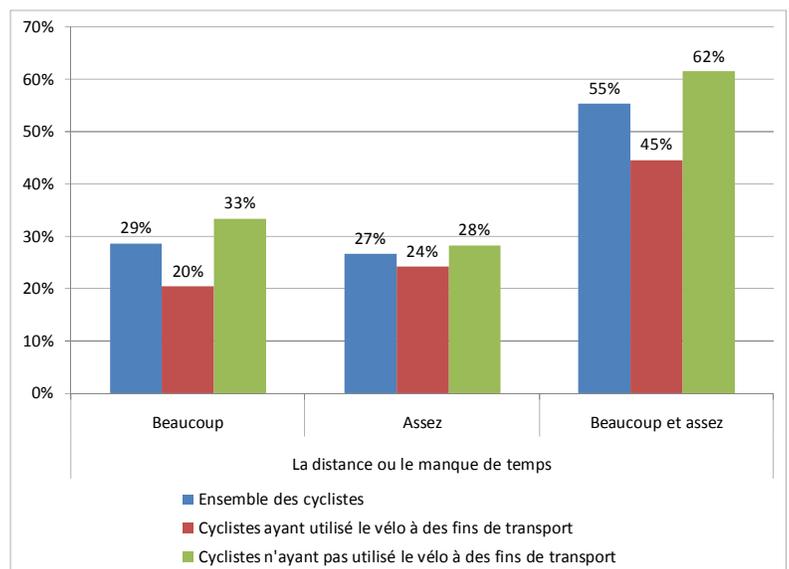
3.3.1 Le froid, la pluie ou la chaleur

- Un facteur se dégage des autres, c'est-à-dire le froid, la pluie ou la chaleur : 42% avouent que cela les décourage beaucoup et 29 % assez d'utiliser leur vélo à des fins de transport, pour un total de 71 %.
- Tant les utilisateurs (69 %), que les non-utilisateurs (72 %), en font leur premier facteur de découragement.



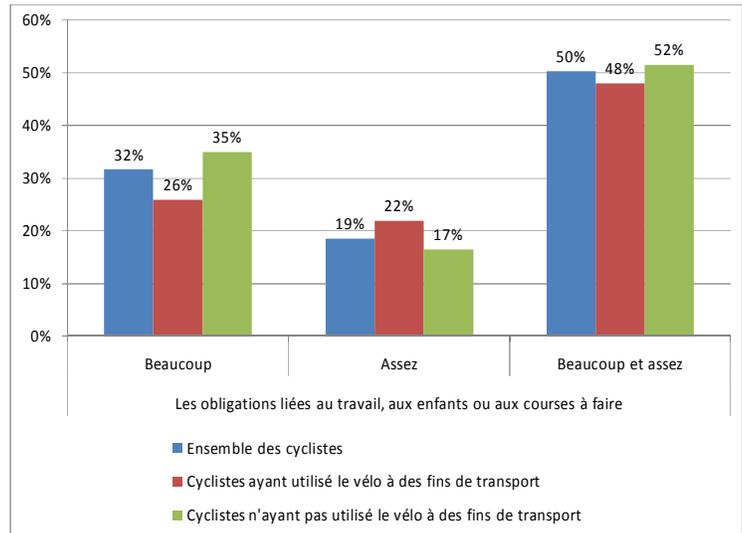
3.3.2 La distance ou le manque de temps

- Le second facteur qui ressort est la distance ou le manque de temps : 28,6 % de mentions « beaucoup » et 26,7 % de mentions « assez », pour un total de 55 %. Ce facteur décourage toutefois beaucoup moins les utilisateurs (45 % de mentions « beaucoup » ou « assez »), que les non-utilisateurs (62 %).



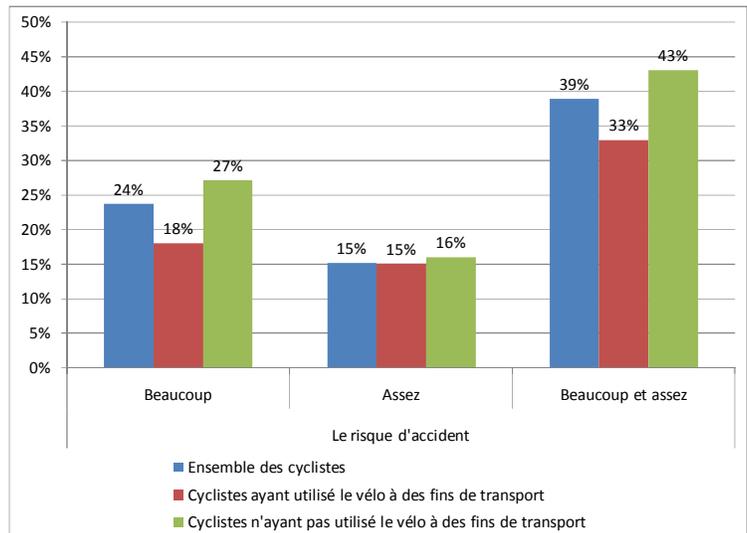
3.3.3 Les obligations liées au travail, aux enfants ou aux courses à faire

- Les obligations liées au travail, aux enfants ou aux courses sont mentionnées comme facteur de découragement par la moitié des cyclistes (50 %) : 31,7 % disent qu'elles les découragent « beaucoup » et 18,6 % « assez ». Ce facteur décourage les utilisateurs (48 %) et les non-utilisateurs (52%) dans une même proportion.



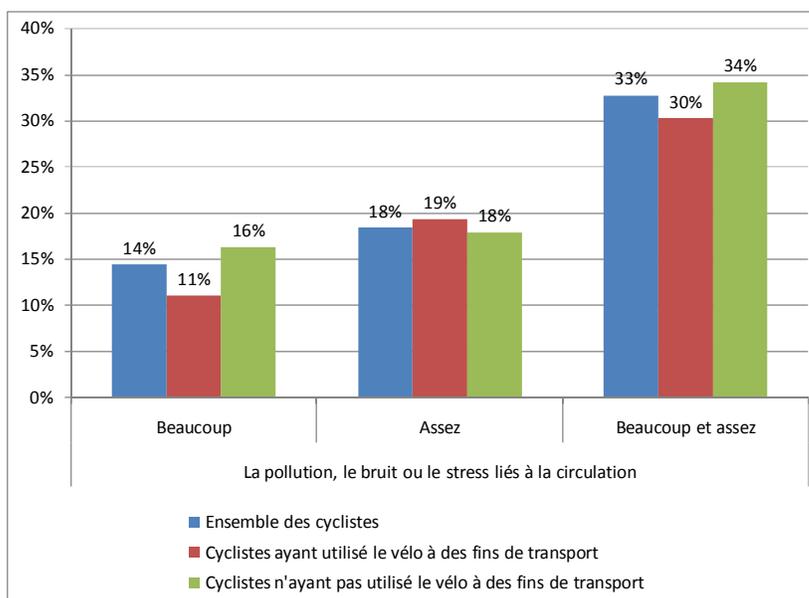
3.3.4 Le risque d'accident ou de blessure

- Le risque d'accident ou de blessure décourage « beaucoup » (24 %) ou « assez » (15 %) près de quatre cyclistes sur dix (39 %). Ce facteur décourage 33 % des utilisateurs et 43 % des non-utilisateurs.



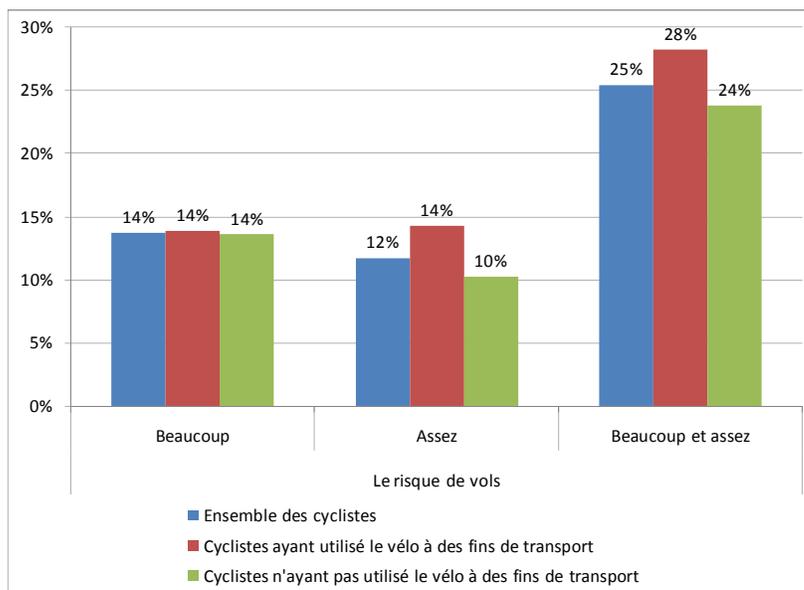
3.3.5 La pollution, le bruit ou le stress liés à la circulation

- La pollution, le bruit ou le stress liés à la circulation découragent « beaucoup » (14,4 %) ou « assez » (18,4 %) le tiers des répondants (33 %). Ce facteur décourage 30 % des utilisateurs et 34 % des non-utilisateurs.



3.3.6 Le risque de vols

- Le risque de vols ne décourage que le quart (25 %) des cyclistes, à raison de 13,7 % qui se disent « beaucoup » découragés et 11,7 % « assez » découragés. Ce facteur décourage 28 % des utilisateurs et 24 % des non-utilisateurs.



Les villes

Dites-moi si chacun des facteurs suivants vous décourage beaucoup, assez, peu ou pas du tout à utiliser (encore plus souvent) le vélo comme moyen de transport?

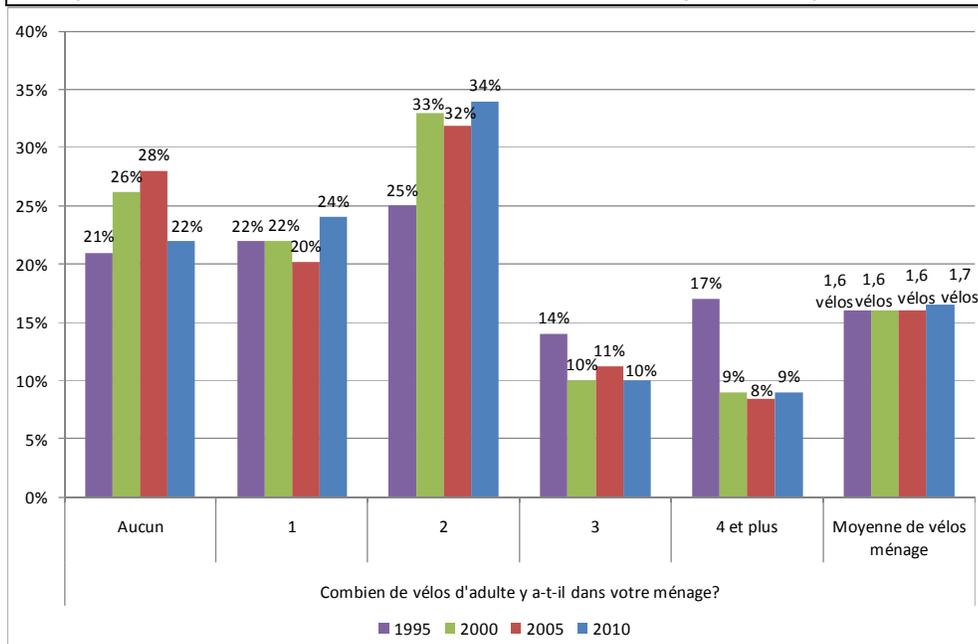
	Froid, pluie, chaleur		Distance ou manque de temps		Obligations liées au travail, aux enfants ou aux courses à faire	
	<i>Beaucoup</i>	<i>Assez</i>	<i>Beaucoup</i>	<i>Assez</i>	<i>Beaucoup</i>	<i>Assez</i>
Montréal	42%	32%	↓ 20%	27%	↓ 24%	21%
Québec	42%	26%	28%	27%	30%	18%
Gatineau	36%	25%	31%	21%	33%	16%
Laval	41%	28%	28%	27%	27%	22%
Longueuil	39%	23%	24%	27%	↓ 25%	15%
Sherbrooke	39%	31%	↑ 39%	23%	33%	22%
Trois-Rivières	35%	33%	31%	26%	32%	18%
	Risque d'accident ou de blessure		Pollution, bruit ou stress liés à la circulation		Risque de vols	
	<i>Beaucoup</i>	<i>Assez</i>	<i>Beaucoup</i>	<i>Assez</i>	<i>Beaucoup</i>	<i>Assez</i>
Montréal	25%	17%	11%	20%	16%	15%
Québec	↓ 18%	19%	13%	17%	15%	15%
Gatineau	↓ 18%	13%	12%	18%	15%	7%
Laval	29%	21%	↑ 20%	21%	17%	12%
Longueuil	22%	15%	17%	20%	13%	10%
Sherbrooke	↓ 17%	18%	16%	17%	10%	9%
Trois-Rivières	↓ 18%	18%	12%	20%	↓ 8%	13%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Le risque d'accident (39 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	Femmes	45%	Hommes	34%
	Vit dans un village	53%	-	
	Vit à la campagne	51%		
	Pas le vélo comme moyen de transport	43%	Vélo comme moyen de transport	33%
La distance ou le manque de temps (55 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	Femmes	60%	Hommes	51%
	A accès à une auto	57%	N'a pas accès à une auto	39%
	35-44 ans	68%	55 ans et plus	39%
	A des enfants à la maison	66%	N'a Pas d'enfants à la maison	48%
	Pas le vélo comme moyen de transport	62%	Vélo comme moyen de transport	45%
La pollution, le bruit ou le stress lié à la circulation (33 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	Pas d'enfants à la maison	37%	Enfants à la maison	26%
Le froid, la pluie ou la chaleur (71 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	Aucun groupe en particulier			
Les obligations liées au travail, aux enfants ou aux courses à faire (50 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	Université	58%	Primaire/Secondaire	36%
	Travaille à temps plein	59%	Retraité	18%
	A accès à une auto	52%	N'a pas accès à une auto	36%
	25-34 ans	60%	55 ans et plus	25%
	35-44 ans	65%		
	A des enfants à la maison	68%	N'a Pas d'enfants à la maison	38%
Le risque de vols (25 % de mentions « Beaucoup » ou « Assez »)	N'a pas accès à une auto	44%	A accès à une auto	23%
	-		Vit dans un village	15%

4. Possession de vélos et d'accessoires

4.1 Nombre de vélos pour adultes dans le ménage (QUESTION = Q2A; BASE = Ensemble des répondants)



- Plus de trois ménages sur quatre (78 %) ont au moins un vélo pour adulte à la maison. C'est plus que ce que l'on observait en 2005 (72 %) et en 2000 (74 %), mais semblable à ce que l'on mesurait en 1995 (79 %).
- La situation demeure stable depuis 15 ans quant au nombre moyen de vélos par ménage : en effet, on a mesuré 1,6 vélos pour adulte par ménage au cours des trois premières enquêtes et 1,7 vélos en 2010.

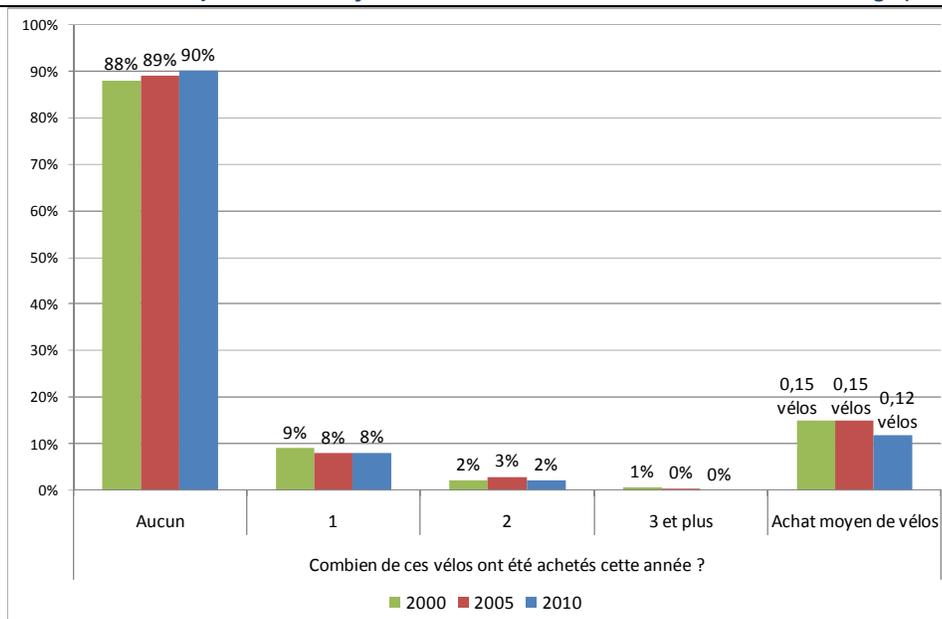
Les villes

Combien de vélos y a-t-il dans votre ménage ?			
	2000	2005	2010
Montréal	1,2 vélos	1,2 vélos	↓ 1,4 vélos
Gatineau	1,7 vélos	1,6 vélos	1,7 vélos
Québec		1,6 vélos	1,7 vélos
Laval			1,7 vélos
Longueuil			1,7 vélos
Sherbrooke			1,8 vélos
Trois-Rivières			1,8 vélos

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Nombre de vélos dans le ménage (1,7 vélos)	80 000\$-99 999\$	2,2	Moins de 20 000\$	1,0
	100 000\$ et plus	2,4	20 000\$-39 999\$	1,3
	35-44 ans	1,9	55 ans et plus	1,3
	45-54 ans	1,9		
	Vit en banlieue	1,8	-	

4.2 Nombre de vélos d'adultes achetés en 2010 (QUESTION = Q2A1; BASE = Répondants ayant des vélos d'adulte dans le ménage)



- Parmi les propriétaires de vélo (78 % en 2010), 10 % ont acheté au moins un vélo en 2010, proportion semblable à ce que l'on a observé en 2000 (12 %) et en 2005 (11 %).
- En moyenne, pour l'ensemble des ménages québécois, 0,12 vélos ont été achetés en 2010, comparativement à 0,15 vélos en 2000 et en 2005.

Les villes

Combien de ces vélos ont été achetés cette année ?

	2000	2005	2010
Montréal	0,11 vélos	0,16 vélos	0,11 vélos
Gatineau	0,14 vélos	0,12 vélos	0,11 vélos
Québec		0,17 vélos	0,15 vélos
Laval			0,11 vélos
Longueuil			0,16 vélos
Sherbrooke			0,14 vélos
Trois-Rivières			0,15 vélos

Sur-développé chez...

Sous-développé chez...

Nombre de vélos achetés en 2010

(0,12)

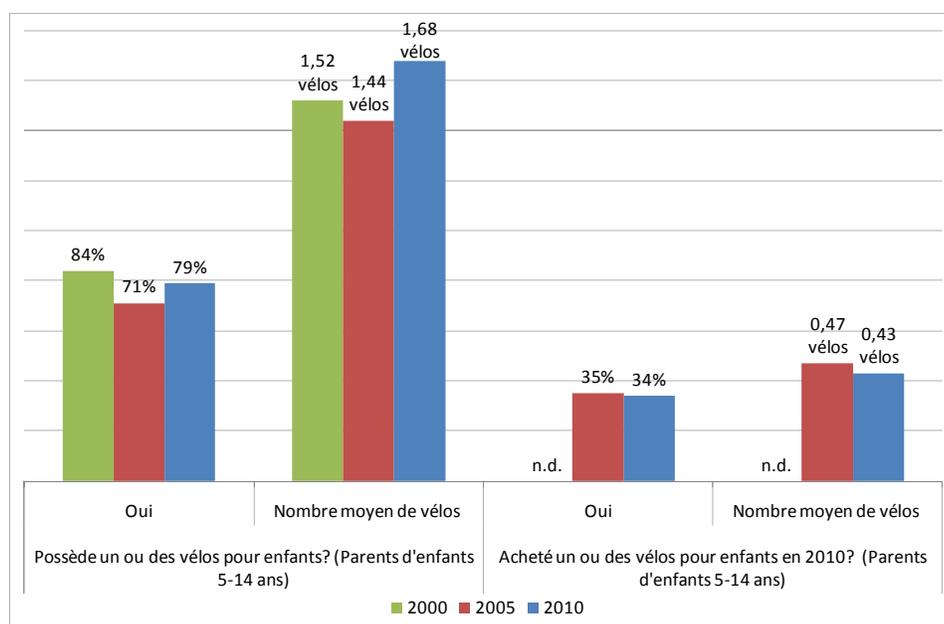
25-34 ans

0,20

55 ans et plus

0,06

4.3 Nombre de vélos pour enfants dans le ménage et achetés en 2010 (QUESTION = Q2B/Q2C; BASE = Enfants de 5 à 14 ans)

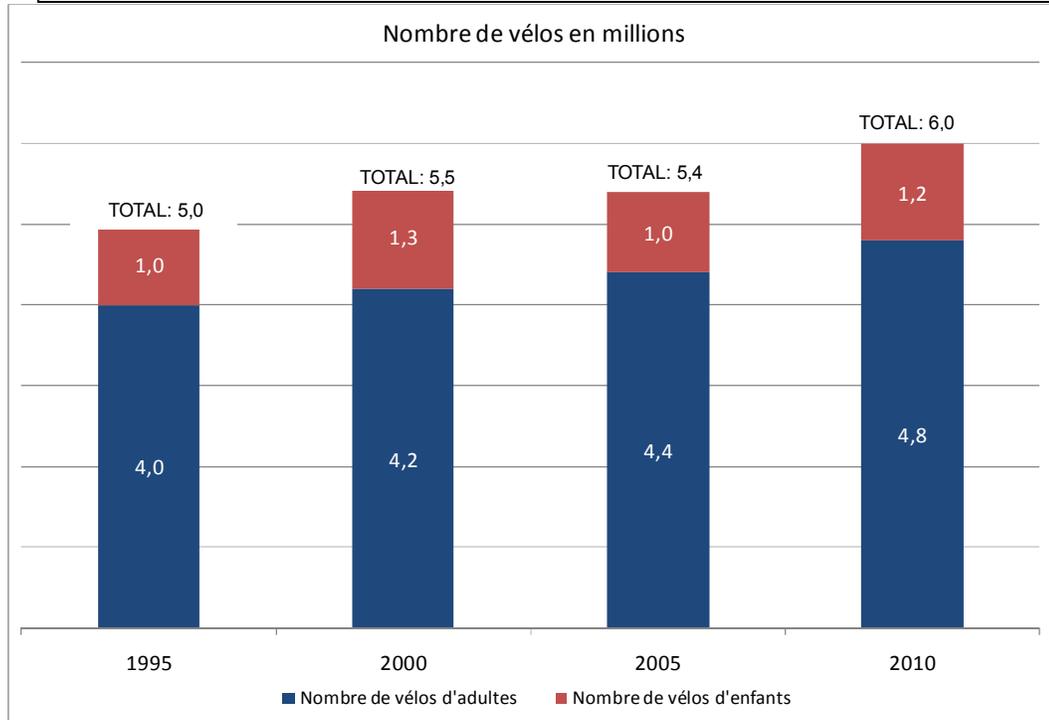


- **Parmi les parents d'enfants de 5 à 14 ans**, la proportion de ménages ayant au moins un vélo pour enfants s'établit à 79 % en 2010, proportion se situant entre celle mesurée en 2005 (71 %) et en 2000 (84 %). La moyenne de vélos par ménage est relativement stable à travers le temps puisqu'elle se situe à 1,7 en 2010, comparativement à 1,4 en 2005 et 1,5 en 2000.
- **Trente-quatre pour cent (34 %) des parents d'enfants de 5 à 14 ans qui possèdent des vélos pour enfants** ont acheté un vélo pour enfant en 2010, comparativement à 35 % en 2005. Il s'est acheté 0,43 vélos en 2010, comparativement à 0,47 en 2005.

Les villes

	Nombres de vélos pour enfants parmi les ménages ayant des enfants de 5 à 14 ans			Nombre de vélos pour enfants achetés dans l'année parmi les ménages ayant des enfants de 5 à 14 ans		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	n.d.	1,3 vélos	1,3 vélos	n.d.	0,71 vélos	0,42 vélos
Gatineau	n.d.	1,4 vélos	1,5 vélos	n.d.	0,23 vélos	0,39 vélos
Québec	n.d.	1,5 vélos	1,8 vélos	n.d.	0,31 vélos	0,44 vélos
Laval	n.d.	n.d.	1,6 vélos	n.d.	n.d.	0,21 vélos
Longueuil	n.d.	n.d.	1,7 vélos	n.d.	n.d.	0,36 vélos
Sherbrooke	n.d.	n.d.	1,7 vélos	n.d.	n.d.	0,36 vélos
Trois-Rivières	n.d.	n.d.	1,4 vélos	n.d.	n.d.	0,48 vélos

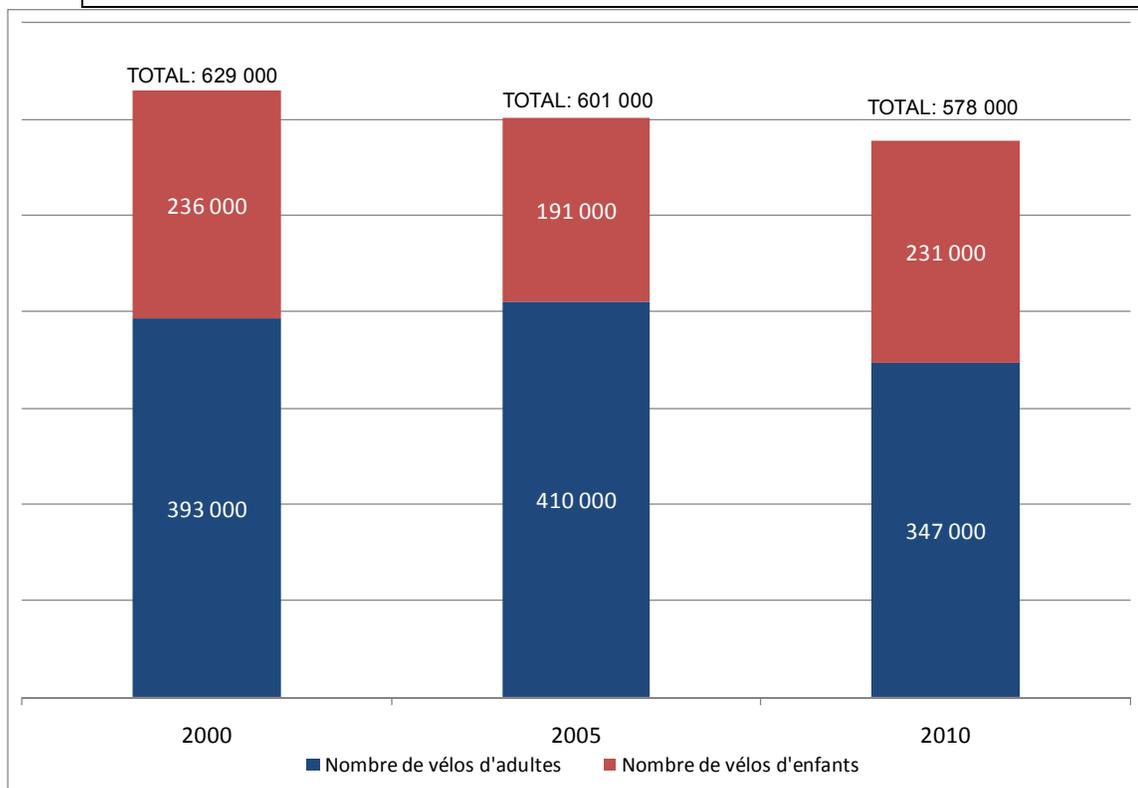
4.4 Parc de vélos



- Compte tenu que chaque ménage possède 1,65 vélos pour adultes, on peut estimer que le parc de vélos d'adultes pour l'ensemble des ménages québécois se situe à environ 4,8 millions d'unités³⁶, ce qui constitue une hausse continue comparativement à 1995 (4 millions), à 2000 (4,2 millions) et à 2005 (4,4 millions). Cette hausse est due surtout à l'augmentation du nombre de ménages.
- On compte par ailleurs 1,2 millions de vélos pour enfant en 2010, soit une hausse par rapport à 2005 (1,0 million) et 1995 (1,0 million), mais un niveau semblable à celui observé en 2000 (1,3 millions). Au total, 80 % des vélos sont des vélos pour adulte et 20 % des vélos pour enfant, proportion semblable à celle observée en 2005 (81 %), mais supérieure à celle de 2000 (70 %).
- Alors qu'il demeurait relativement stable entre 1995 et 2005, le parc total de vélos s'est accru de 11 % depuis cinq ans. On peut expliquer ce phénomène de deux façons :
 1. L'accroissement du nombre de vélos pour adultes dans les ménages, causé en partie par l'augmentation du nombre de cyclistes dans la population
 2. L'accroissement du nombre de ménages

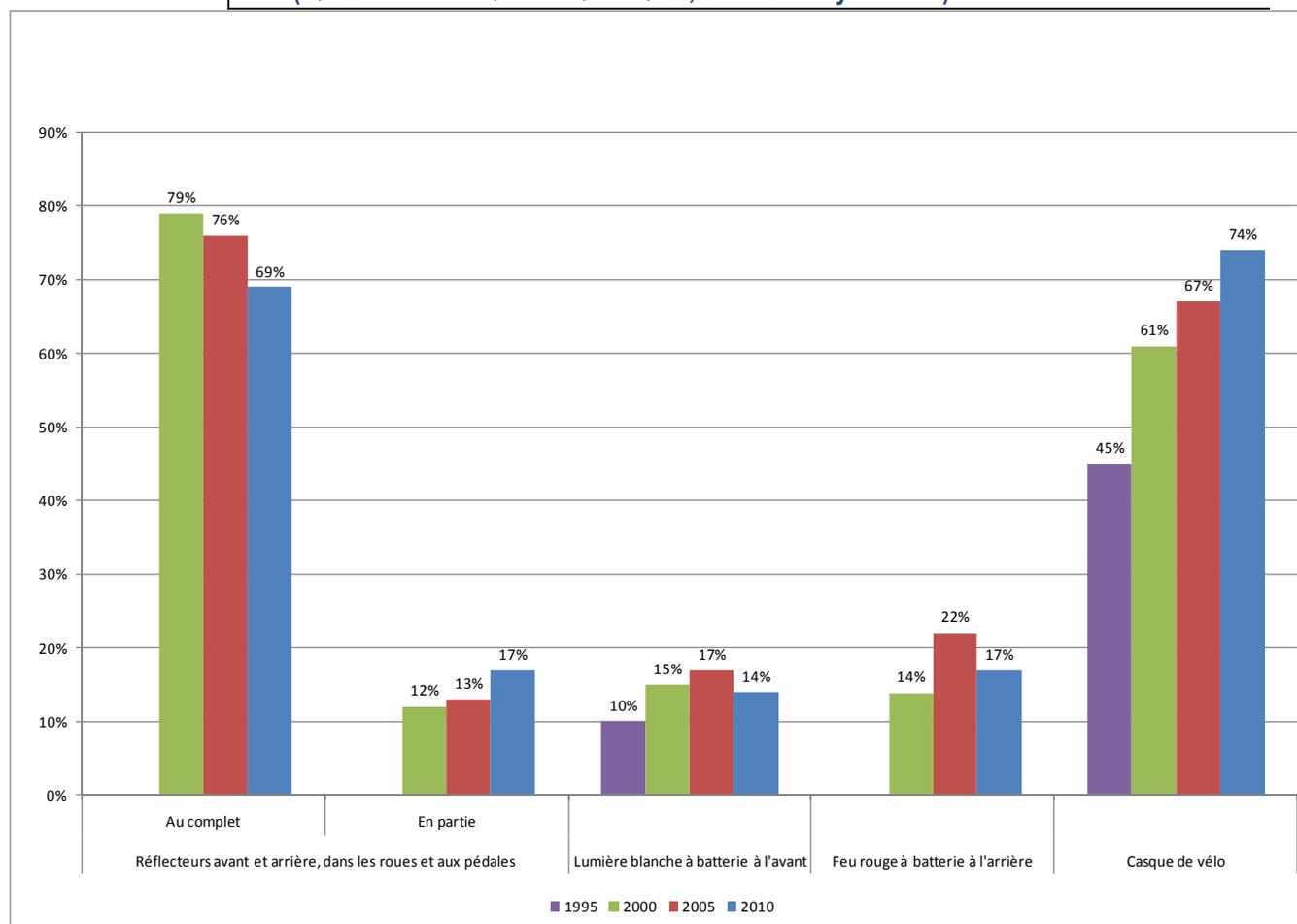
³⁶ Statistique Canada recense 2 889 340 ménages dont le principal soutien est âgé de 18 à 74 ans. Cette donnée est tirée du recensement de 2006 et disponible sur le site de l'ISQ http://www.stat.gouv.qc.ca/regions/lequebec_20/menages_20/agesoutmen20.htm

4.5 Nombre de vélos achetés en 2010



- 578 000 vélos ont été vendus sur le marché québécois en 2010, soit un nombre légèrement inférieur à ce que l'on avait mesuré en 2005 (601 000) et en 2000 (629 000 vélos). De ce nombre, 58 % seraient des vélos pour adultes (vs. 68 % en 2005 et 57 % en 2000) et 42 % des vélos pour enfants (vs. 32 % en 2005 et 43 % en 2000).

4.6 Possession d'accessoires de sécurité (QUESTION = Q3A à Q3C/Q4B; BASE = Cyclistes)



- Les questions portant sur les équipements de sécurité et spécialisés ont été posées aux **personnes qui ont fait du vélo au cours de la dernière année**³⁷.
- La presque totalité des vélos sont munis de réflecteurs avant et arrière (86%), soit en totalité (69%), soit en partie (17%). Il s'agit de résultats semblables aux deux dernières mesures, si ce n'est qu'en 2000 et en 2005, on était légèrement plus nombreux à affirmer que son vélo était entièrement équipé de tels équipements³⁸.

³⁷ En 1995 et 2000, les questions sur les accessoires de sécurité n'étaient posées qu'aux personnes qui possédaient personnellement un vélo, alors qu'en 2005 et 2010, nous avons interrogé le répondant sur le vélo qu'il utilisait le plus souvent.

³⁸ En 1995, la question était scindée en deux :

1. Réflecteurs fixés à l'avant ou à l'arrière= 86%
2. Réflecteurs dans les rayons des roues= 80%

- Par ailleurs, 17 % des vélos utilisés le plus souvent sont munis d'un système d'éclairage actif à l'arrière (un feu rouge) et une même proportion (14 %), d'une lumière blanche à l'avant. Il s'agit ici d'un léger recul comparativement à 2005 (22 % à l'arrière et 17 % à l'avant)³⁹. Ajoutons qu'un cycliste sur dix (10 %) a un système d'éclairage actif complet (avant et arrière), alors qu'un même nombre (10 %) a l'un ou l'autre des deux systèmes. Il convient de noter que de plus en plus de cyclistes portent des lumières « dell » sur eux, ce qui ne compte pas dans le calcul.
- Enfin, **toujours parmi les personnes qui ont fait du vélo au cours de la dernière année**, le taux de possession d'un casque de vélo continue de s'accroître : il est passé de 45 % en 1995, à 61 % en 2000, à 67 % en 2005 et à 74 % en 2010. Il s'agit d'un accroissement significatif par rapport à 2005. Cela représente environ 2,3 millions d'adultes québécois de 18 à 74 ans.

Les villes

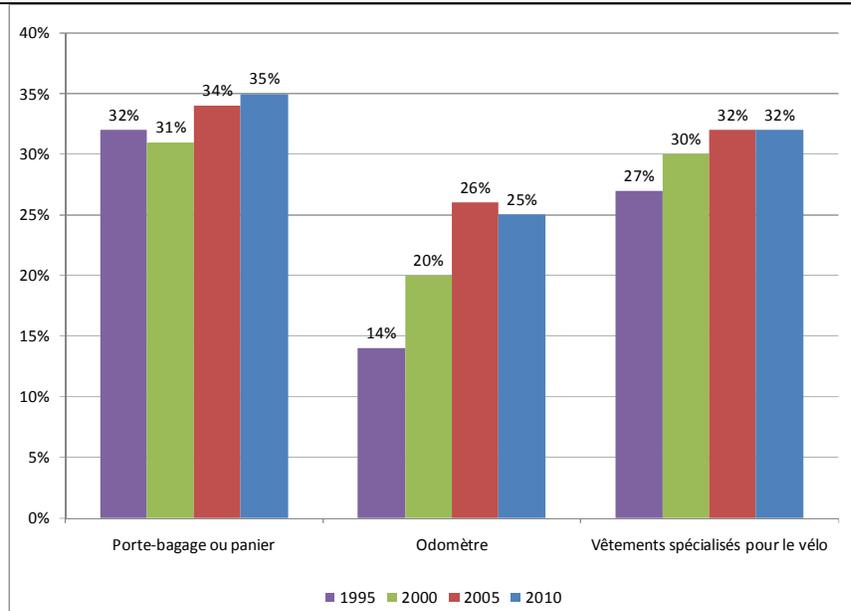
	Réflecteurs à l'avant ou à l'arrière			Lumière blanche à l'avant			Feu rouge à l'arrière			Casque de vélo		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	91%	87%	87%	17%	22%	↑ 20%	18%	28%	↑ 29%	63%	67%	76%
Québec	89%	87%	87%	19%	12%	13%	18%	15%	19%	66%	75%	78%
Gatineau		88%	87%		28%	↑ 27%		24%	↑ 32%		82%	↑ 90%
Laval			86%			14%			16%			79%
Longueuil			85%			16%			20%			73%
Sherbrooke			85%			11%			12%			↑ 82%
Trois-Rivières			89%			↓ 9%			15%			69%

³⁹ En 1995, la question se lisait comme suit: "Votre vélo est-il muni d'un système d'éclairage pour la conduite de nuit?"

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Réflecteurs avant et arrière au complet (69%)	-		18-24 ans	54%
Lumière blanche à l'avant (14%)	-		25-34 ans	8%
	-		Vivent dans un village	7%
Feu rouge à l'arrière (17%)	Vivent en ville	22%	Vivent dans un village	8%
	Femmes	79%	Hommes	71%
Casque de vélo (74%)	100 000\$ et plus	85%	-	
	Université	82%	Primaire/Secondaire	67%
	-		Vit dans un village	61%

4.7 Possession d'accessoires spécialisés et de vêtements (QUESTION = Q3D/Q3E/Q4A; BASE = Cyclistes)



- Un cycliste sur trois (35 %) possède un porte-bagages ou un panier. C'est une proportion semblable à 2005 (34 %), mais supérieure à 2000 (31 %) et 1995 (32 %). Chez les cyclistes qui utilisent leur vélo à des fins de transport, 40 % possèdent cet équipement.

- Chez le quart des cyclistes (25 %), il y a un odomètre sur le vélo qu'ils utilisent le plus souvent. Il s'agit d'un résultat pratiquement identique à 2005 (26 %), mais significativement plus élevé qu'en 1995 (14 %) et en 2000 (20 %).
- Enfin, tout comme en 2005, le tiers des cyclistes (32 %) ont des vêtements spécialisés pour le vélo. Rappelons qu'en 1995, seulement le quart des cyclistes (27 %) en possédaient.

Les villes

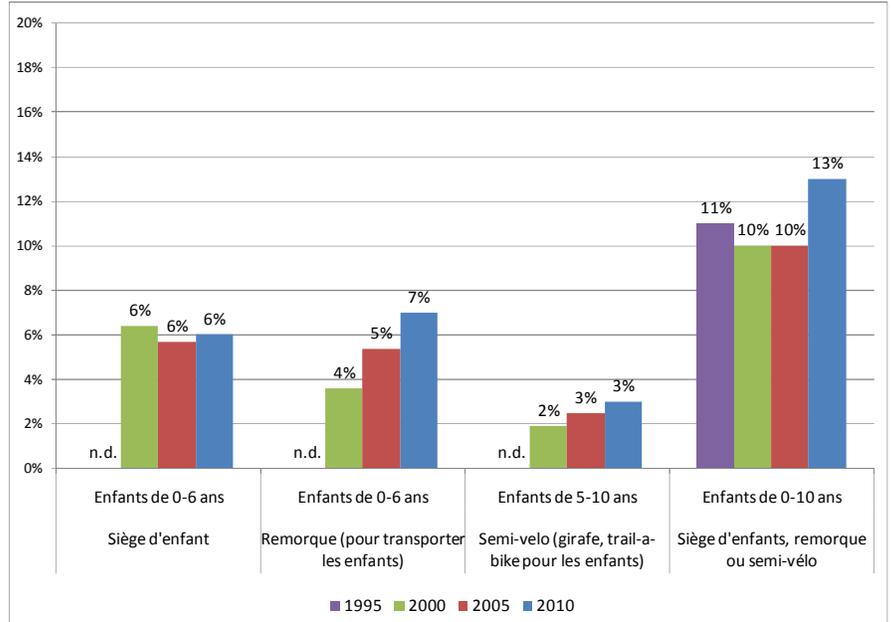
	Porte-bagage ou panier			Odomètre			Vêtements spécialisés pour le vélo		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	32%	37%	37%	14%	17%	↓ 16%		32%	29%
Québec	34%	35%	42%	27%	40%	↑ 39%	27%	48%	↑ 44%
Gatineau		36%	41%		41%	↑ 34%		↑ 38%	50%
Laval			36%			28%			41%
Longueuil			41%			30%			31%
Sherbrooke			35%			31%			38%
Trois-Rivières			31%			30%			31%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Porte-bagage ou panier (35%)	45-54 ans	45%	18-24 ans	21%
	55 ans et plus	61%	25-34 ans	21%
			35-44 ans	23%
	Hommes	28%	Femmes	22%
Odomètre (25%)	100 000\$ et plus	36%	Moins de 20 000\$	7%
			20 000\$-39 999\$	17%
	Université	31%	-	
	55 ans et plus	39%	-	
Vêtements spécialisés pour le vélo (32%)	Vit en banlieue	33%	Vit dans un village	13%
	80 000\$-99 999\$	40%	Moins de 20 000\$	18%
	100 000\$ et plus	50%		
	Université	39%	Primaire/Secondaire	23%
	55 ans et plus	40%	-	
	-		Vit dans un village	18%

4.8 Possession d'accessoires pour enfants (QUESTION = Q4C à Q4E; BASE = Parents d'enfants)

- Six pour cent (6 %) des ménages qui possèdent au moins un vélo pour adulte ont un siège d'enfants, 7 % une remorque et 3 % un semi-vélo⁴⁰. On observe un accroissement du nombre de remorques par rapport à 2005 (5 %) et 2000 (4 %). Au total, un propriétaire sur huit (13 %) possède l'un et/ou l'autre de ces accessoires, soit une proportion significativement plus élevée qu'en 2005 (10 %) et en 2000 (10%).



- Si l'on ne tient compte que des seuls **parents d'enfants de moins de 7 ans**, 56 % possèdent un siège d'enfant ou une remorque, à raison de 32 % qui possèdent un siège d'enfants et 38 % une remorque⁴¹. Et si on isole les **parents d'enfants de 5 à 10 ans**, le taux de possession d'un semi-vélo s'établit à 22 % (9 % en 2005).

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...	Sous-développé chez...
Sièges d'enfants, remorques ou semi-vélos (13 %)	60 000\$-79 999\$	18%
	80 000\$ et plus	19%
	A accès à une auto	14%
	25-34 ans	33%
	35-44 ans	19%
	Vit dans un village	25%
	Cyclistes	15%
	Moins de 20 000\$	3%
N'a pas accès une auto	3%	
18 à 24 ans	1%	
45-54 ans	3%	
55 ans et plus	1%	
Vit à la campagne	8%	
Non cyclistes	8%	

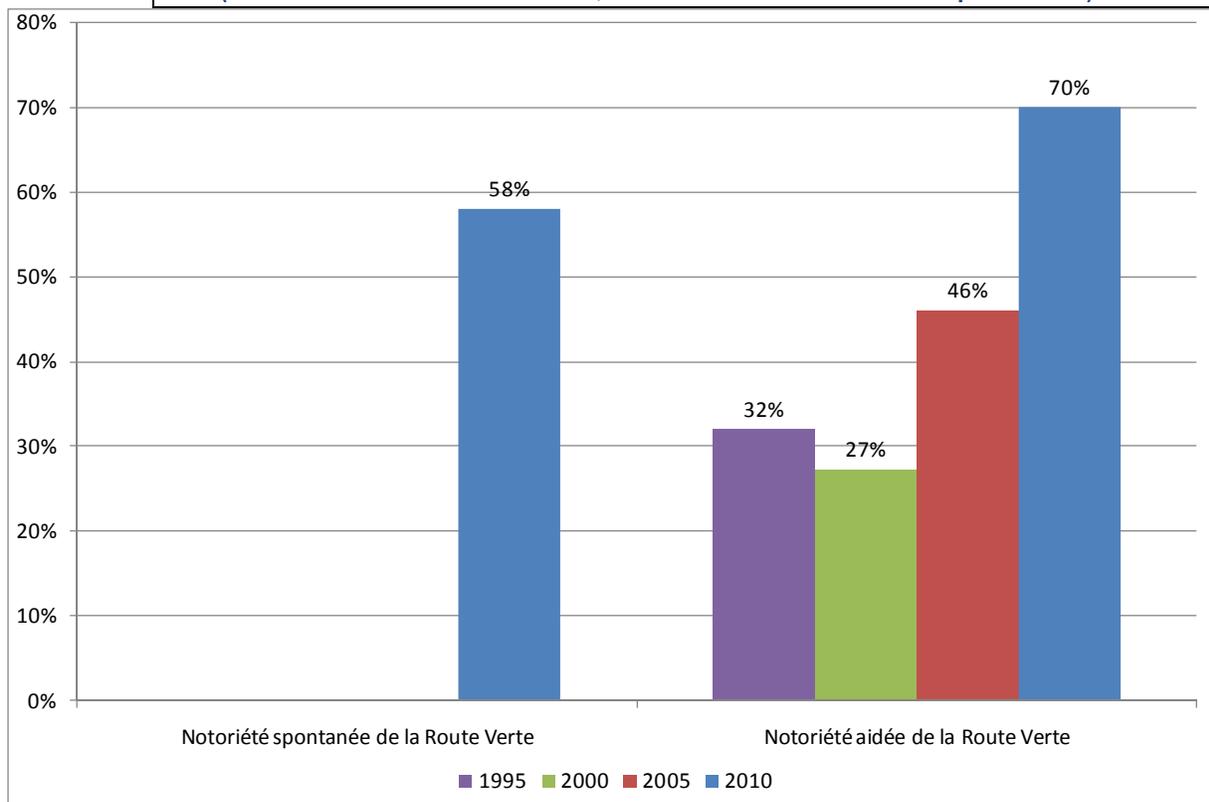
⁴⁰ Un semi-vélo est un accessoire qui permet à un enfant de faire du vélo en tandem avec le parent. Il prend la forme d'un vélo à une roue qui vient s'accrocher au poteau de selle d'un vélo pour adulte ou d'un adaptateur qui fait le pont entre le vélo d'adulte et le vélo régulier de l'enfant.

⁴¹ La somme (32%+38%) excède les 56 % étant donné qu'un parent peut posséder plus d'un équipement.

5. Habitudes cyclotouristiques des Québécois

5.1 Notoriété de la Route verte

(QUESTION = N17A1/N17A2; BASE = Ensemble des répondants)



- Plus de la moitié des Québécois répondent par l'affirmative à la question spontanée « Connaissez-vous ou avez-vous entendu parler de la Route verte? »⁴². Il s'agit d'un résultat supérieur à ce que l'on avait mesuré en 2005 de façon assistée (46 %).
- De façon assistée (lorsqu'on leur décrit ce qu'est la Route verte), sa notoriété grimpe à 70 %, c'est-à-dire que plus de deux Québécois sur trois connaissent la Route verte⁴³. Cette notoriété n'a cessé de croître de façon très significative depuis 2000, alors qu'elle n'était que de 29 %. Rappelons qu'en 2009, la Route verte a été inaugurée officiellement.

⁴² Pour une première fois, en 2010, nous avons mesuré la notoriété spontanée de la Route Verte.

⁴³ En 2010, pour les personnes qui ont répondu non à la première question, nous avons demandé la même question que par les années passées: "Il s'agit d'un réseau de voies cyclables de 4000 kilomètres reliant différentes régions du Québec. En avez-vous entendu parler? "

Les villes

Connaissez-vous ou avez-vous entendu parler de la Route Verte ?

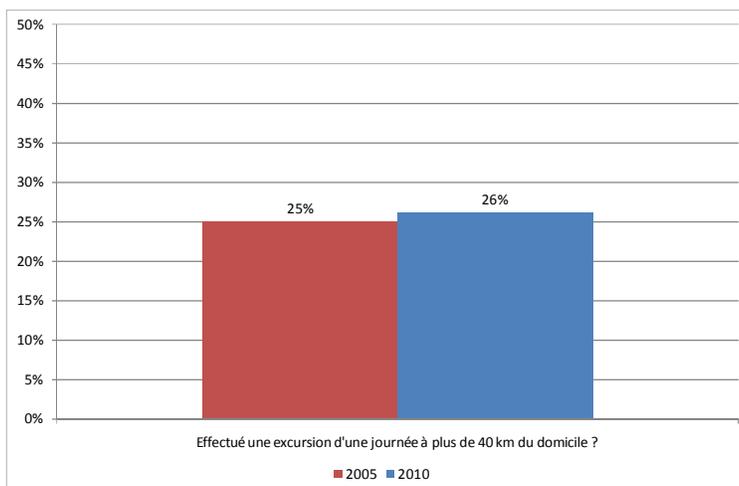
	2000	2005	2010
Montréal	22%	38%	 49%
Québec	30%	51%	63%
Gatineau		42%	60%
Laval			61%
Longueuil			68%
Sherbrooke			64%
Trois-Rivières			68%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Notoriété de la Route verte (70%)	Francophones	72%	Anglophone	53%
			Allophones	50%
	80 000\$-99 999\$	79%	Moins de 20 000\$	57%
	100 000\$ et plus	83%		
	Université	76%	Primaire/Secondaire	62%
	A accès à une auto	72%	Pas accès à une auto	54%
	45-54 ans	77%	18-24 ans	43%
	Cyclistes	76%	Non cyclistes	63%

5.2 Excursions à plus de 40 km du domicile (QUESTION = Q10N; BASE = Cyclistes)

- À la question « Toujours en 2010, avez-vous fait une excursion d'une journée qui vous a amené à plus de 40 km de votre domicile et dont l'un des buts était de faire du vélo? », le quart des cyclistes québécois (26 %) répondent par l'affirmative, tout comme en 2005 (25 %).



Les villes

Toujours en 2010, avez-vous fait une excursion d'une journée qui vous a amené à plus de 40 km de votre domicile et dont l'un des buts était de faire du vélo ?

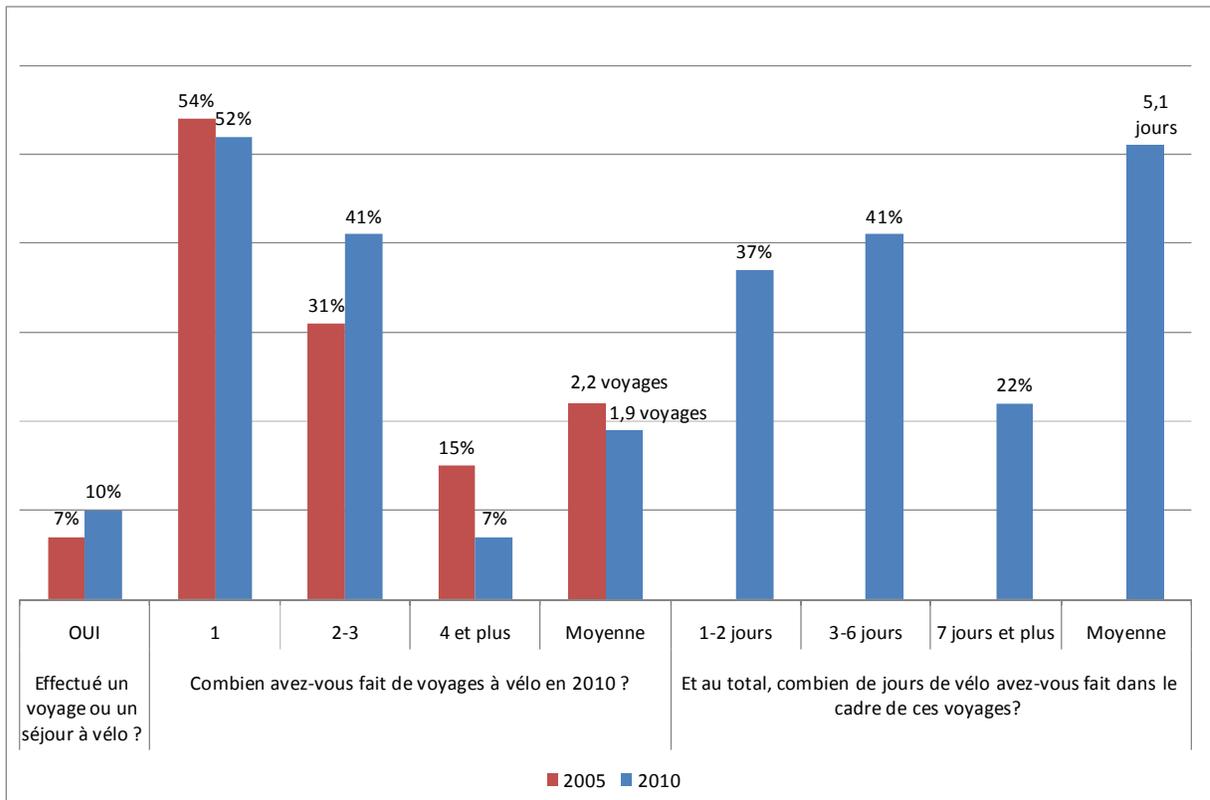
	2005	2010
Montréal	27%	26%
Québec	25%	27%
Gatineau	23%	31%
Laval		31%
Longueuil		20%
Sherbrooke		30%
Trois-Rivières		28%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Fait une excursion à plus de 40 km du domicile (26%)	Pas d'enfants à la maison	32%	Enfants à la maison	18%
	Fait du vélo comme moyen de transport	32%	Ne fait pas du vélo comme moyen de transport	22%

5.3 Voyages à vélo (QUESTION = N11A/N11B/N11C; BASE = Cyclistes)

- Nous avons interrogé les répondants sur leurs voyages à vélo. Pour être considéré comme un voyage à vélo, il fallait répondre par l'affirmative à la question suivante : « En 2010, avez-vous effectué un voyage ou un séjour comprenant au moins une nuit à l'extérieur de votre domicile et au cours duquel vous avez fait du vélo ? Il faut que le vélo ait été la principale activité au moins une fois au cours de ce voyage ou de ce séjour. »



- En 2010, un cycliste sur dix (10 %) a effectué un voyage à vélo. En 2005, 7 % avaient effectué un voyage « comprenant au moins une nuitée à l'extérieur de leur domicile et dont le vélo était la principale activité »⁴⁴. Au total, 311 000 Québécois ont fait un voyage à vélo en 2010.

⁴⁴ En 2005, la question était formulée ainsi : « Avez-vous effectué un voyage comprenant au moins une nuitée à l'extérieur de votre domicile et dont le vélo était la principale activité ? Combien de fois avez-vous fait ce type de voyage de cyclotourisme au cours de cette période ? »

Les villes

En 2010, avez-vous effectué un voyage ou un séjour comprenant au moins une nuit à l'extérieur de votre domicile et au cours duquel vous avez fait du vélo ?

	2005	2010
Montréal	8%	11%
Québec	10%	12%
Gatineau	6%	11%
Laval		13%
Longueuil		12%
Sherbrooke		10%
Trois-Rivières		12%

Tendances socio-démographiques

Sur-développé chez...

Sous-développé chez...

Effectué un voyage au cours duquel on a fait du vélo (10%)

Aucun groupe en particulier

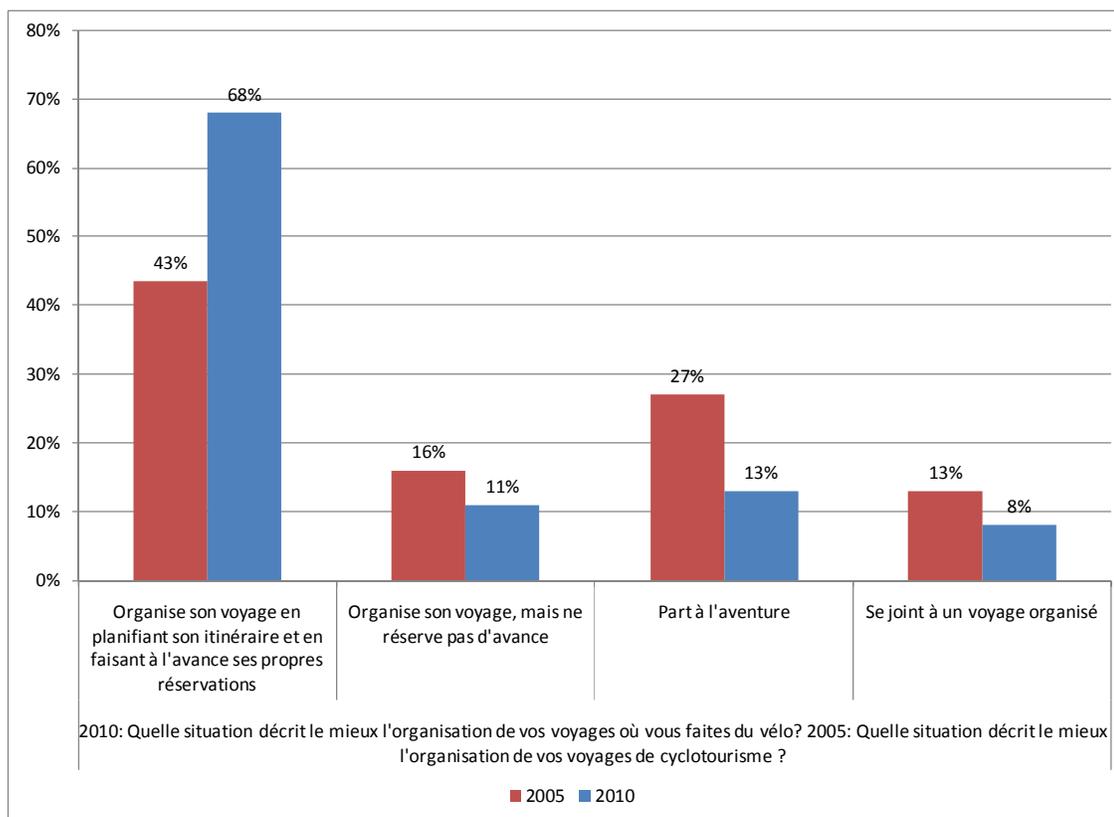
- Les cyclistes qui ont effectué au moins un voyage ou un séjour comprenant minimalement une nuit à l'extérieur de leur domicile en 2010⁴⁵, en ont fait 1,9 au total. En 2005, à la question « Combien de fois avez-vous fait ce type de voyage de cyclotourisme au cours de cette période ? », on affirmait en avoir fait en moyenne 2,2. Au total, les Québécois ont donc fait 591 000 voyages à vélo en 2010, comparativement à 404 000 en 2005.
- Les cyclotouristes ont fait 5,1 jours de vélo au cours de leurs voyages à vélo en 2010. En 2005, à la question « Combien de jours ont totalisé ces voyages ? », les personnes indiquaient que leurs voyages de cyclotourisme avaient totalisé 6,8 jours⁴⁶. Les Québécois ont donc fait 1,6 millions de jours de vélo en 2010 dans le cadre de voyages à vélo. Cela équivaut à 1,3 millions de nuitées⁴⁷.

⁴⁵ Pour la suite du sondage, nous les appellerons « cyclotouristes ».

⁴⁶ Toutefois, cela pouvait inclure des jours au cours desquels ils n'avaient pas fait de vélo.

⁴⁷ Nous avons mesuré le nombre de nuitées en soustrayant « 1 » au nombre de jours de chaque voyage.

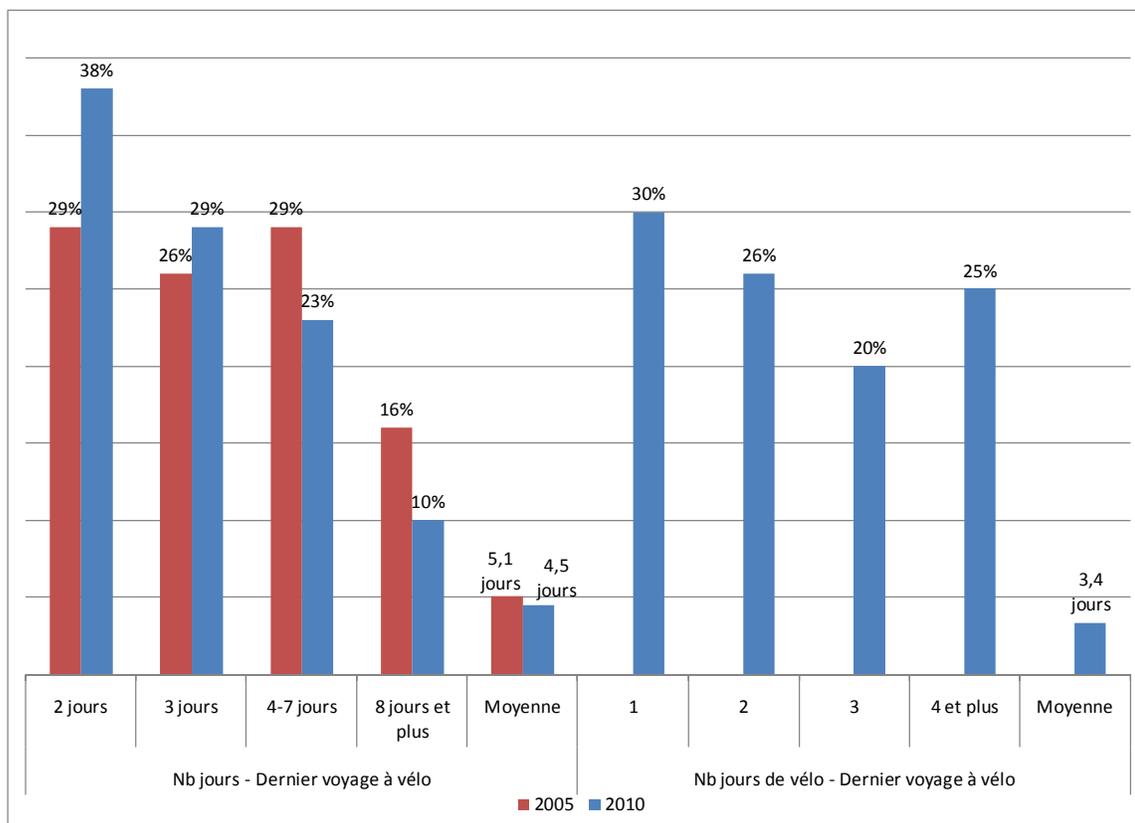
5.3.1 Organisation des voyages à vélo⁴⁸ (QUESTION = N110; BASE = Cyclotouristes)



- À la question « Quelle situation décrit le mieux l'organisation de vos voyages où vous faites du vélo? », les deux tiers des cyclotouristes (68 %) affirment organiser leurs voyages en planifiant leur itinéraire et en faisant à l'avance leurs propres réservations (43 % en 2005). Treize pour cent (13 %) partent à l'aventure (27 % en 2005), 11 % organisent leur voyage, mais ne réservent pas d'avance (16 % en 2005) et 8 % se joignent à un groupe organisé (13 % en 2005).

⁴⁸ En 2005, la question se lisait ainsi : « Quelle situation décrit le mieux l'organisation de vos voyages de cyclotourisme? ».

5.3.2 Nombre de jours du dernier voyage
(QUESTION = N11E; BASE = Cyclotouristes)



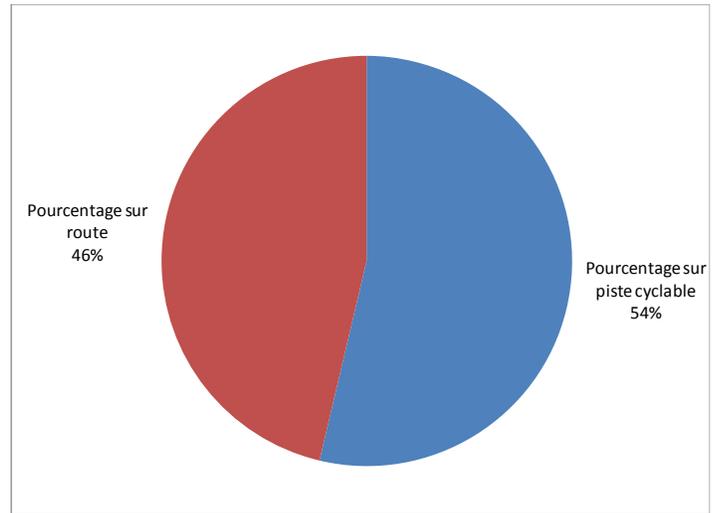
- En moyenne, le dernier voyage de cyclotourisme a duré 4,5 jours, comparativement à 5,1 jours en 2005. Dans plus du tiers des cas (38 %), le dernier voyage a duré deux jours, dans 29 % trois jours, dans 23 % quatre à sept jours et dans 10 % huit jours et plus.
- Sur les 4,5 jours du voyage, on a fait en moyenne 3,4 jours de vélo⁵⁰. Le tiers (30 %) a fait une journée de vélo, le quart (26 %) deux jours, 20 % trois jours et 25 % quatre jours ou plus.

⁴⁹ En 2005, on référerait au plus long voyage à vélo et non au dernier. Cette distinction risque de créer des divergences dans les comparaisons des résultats de 2005 et de 2010.

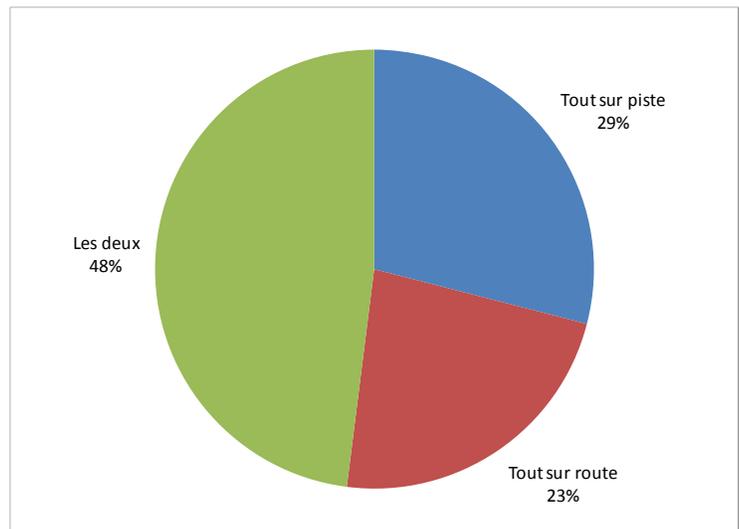
⁵⁰ Question non posée en 2005.

5.3.3 Utilisation des pistes ou routes cyclables⁵¹ (QUESTION = N11F; BASE = Cyclotouristes)

- Plus de la moitié de l'itinéraire du dernier voyage (54 %) a été fait sur piste cyclable, tandis que 46 % ont été faits sur route.

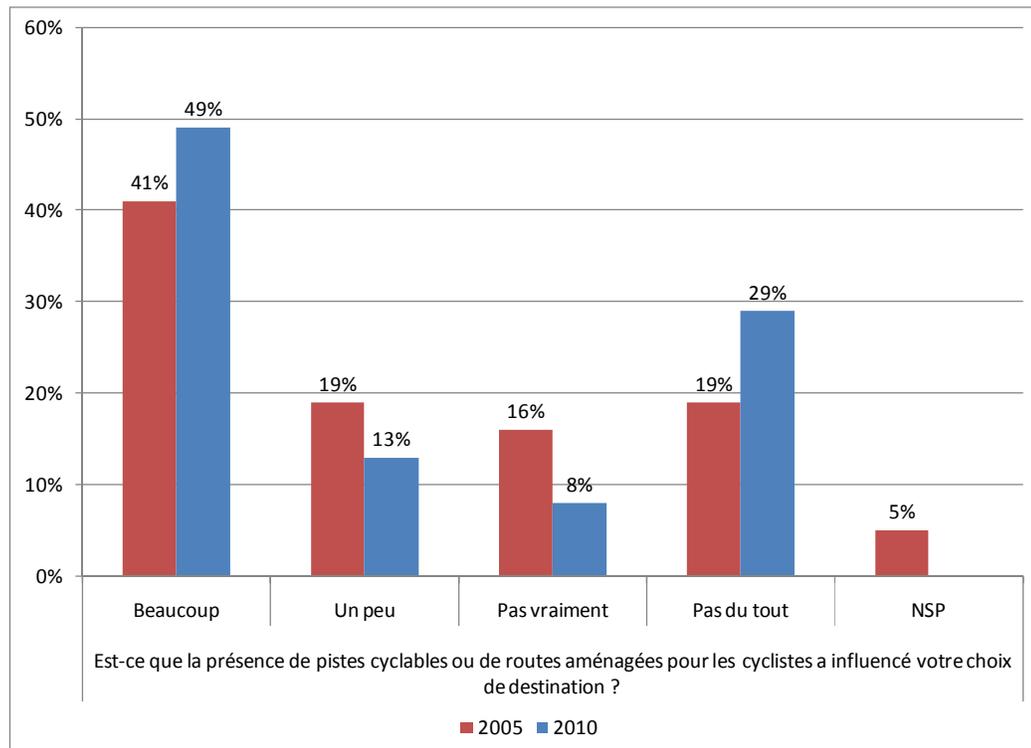


- Toutefois, 29 % des cyclotouristes ont fait TOUT leur dernier voyage sur piste cyclable et 23 % ont fait TOUT leur dernier voyage sur route. Près de la moitié (48 %) a eu recours aux deux modes.



⁵¹ Question non posée en 2005.

5.3.4 Influence des pistes cyclables ou des routes aménagées pour cyclistes sur le choix de destination (QUESTION = N11G; BASE = Cyclotouristes)



- La moitié des cyclotouristes (49 %) affirment que la présence de pistes cyclables ou de routes aménagées pour les cyclistes a « beaucoup » influencé le choix de leur dernière destination (vs. 41 % en 2005). Treize pour cent (13 %) disent plutôt que cela a « un peu » influencé ce choix (vs. 19 %). Plus du tiers (37 %) allèguent que la présence de pistes cyclables ou de routes aménagées ne les ont pas influencés (vs. 35 % en 2005)⁵².

⁵² Il s'agit d'un résultat qui ne surprend pas puisqu'à la section précédente, il est ressorti que 23 % des cyclotouristes ont fait tout leur dernier voyage sur route.

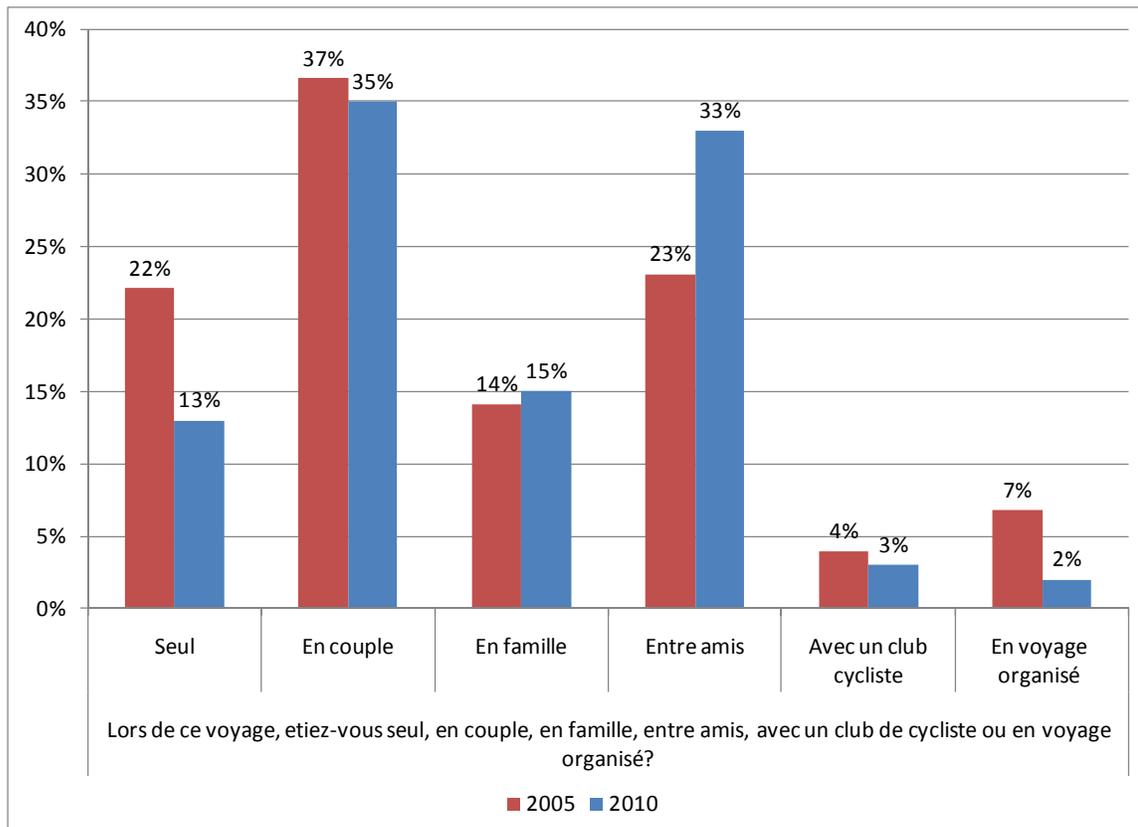
5.3.5 Régions visitées dans le cadre du dernier voyage (QUESTION = N11H; BASE = Cyclotouristes)

	2005	2010
Cantons de l'est	9%	13%
Laurentides	16%	11%
Saguenay/Lac-Saint-Jean	11%	11%
Région de Québec	16%	9%
Mauricie (Incluait Centre du Québec en 2000)	6%	9%
Bas-Saint-Laurent	4%	7%
Montréal	10%	5%
Gaspésie	8%	5%
Outaouais	7%	5%
Lanaudière	5%	4%
Chaudière-Appalaches	4%	3%
Charlevoix	1%	3%
Montérégie/Rive-Sud	8%	2%
Centre-du-Québec	2%	1%
Laval	3%	0%
Abitibi-Témiscamingue	2%	0%
Îles-de-la-Madeleine	1%	0%
TOTAL Québec	n.d.	76%⁵³
Canada (Hors Québec)	6%	8%
Etats-Unis	2%	16%
Europe	4%	3%
Autres pays	2%	2%
TOTAL Hors Québec	n.d.	28%

- Tout d'abord, 76 % des cyclotouristes ont roulé au Québec dans le cadre de leur dernier voyage à vélo. Seize pour cent (16 %) sont plutôt allés aux États-Unis, 8 % ont visité une autre province du Canada, 3 % l'Europe et 2 % un autre pays.
- Parmi ceux qui sont restés au Québec, trois régions ont été visitées par plus de 10 % des cyclotouristes : les Cantons de l'est (13 %), les Laurentides (11 %) et le Saguenay Lac-Saint-Jean (11 %).

⁵³ La somme « Québec » (76 %) et « Hors Québec » (28 %) excède les 100 % étant donné que certains cyclotouristes ont pu faire un voyage qui chevauchait le Québec et une autre province du Canada ou un état américain.

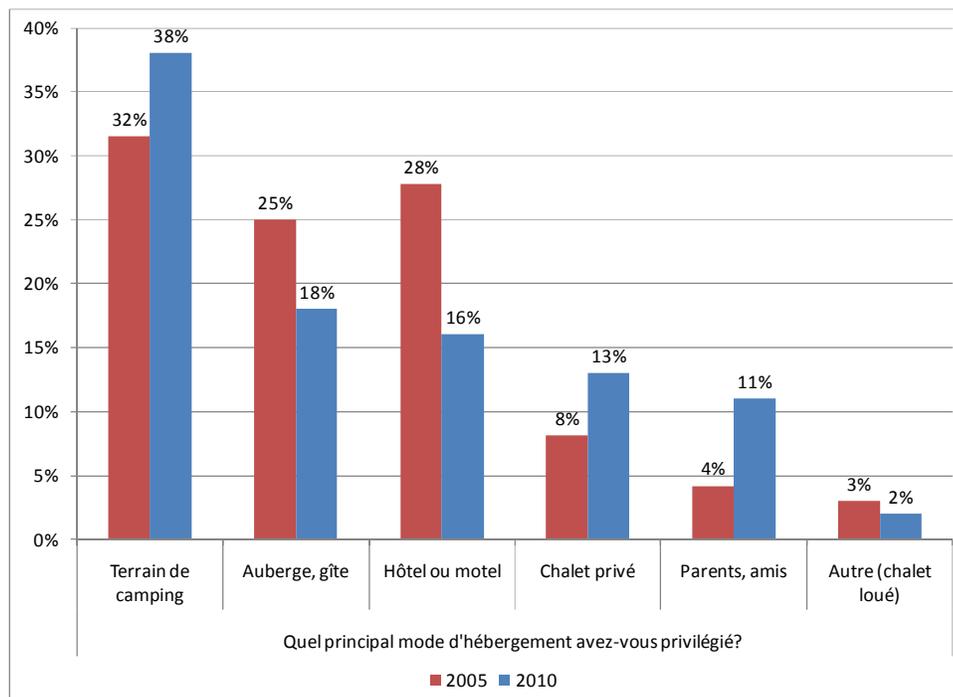
5.3.6 Personnes accompagnant le répondant dans le cadre du dernier voyage⁵⁴ (QUESTION = N111; BASE = Cyclotouristes)



- Plus du tiers des cyclotouristes ont fait leur dernier voyage en couple (35 %), une même proportion avec des amis (33 %), 15 % en famille, 13 % seuls, 3 % avec un club cycliste et 2 % en groupe organisé. Au total, le dernier voyage comptait 1,7 adultes et seulement 0,3 enfants. Comparativement à 2005, plus de personnes ont voyagé avec des amis (33 % vs. 23 %) et moins, seules (13 % vs. 22 %).

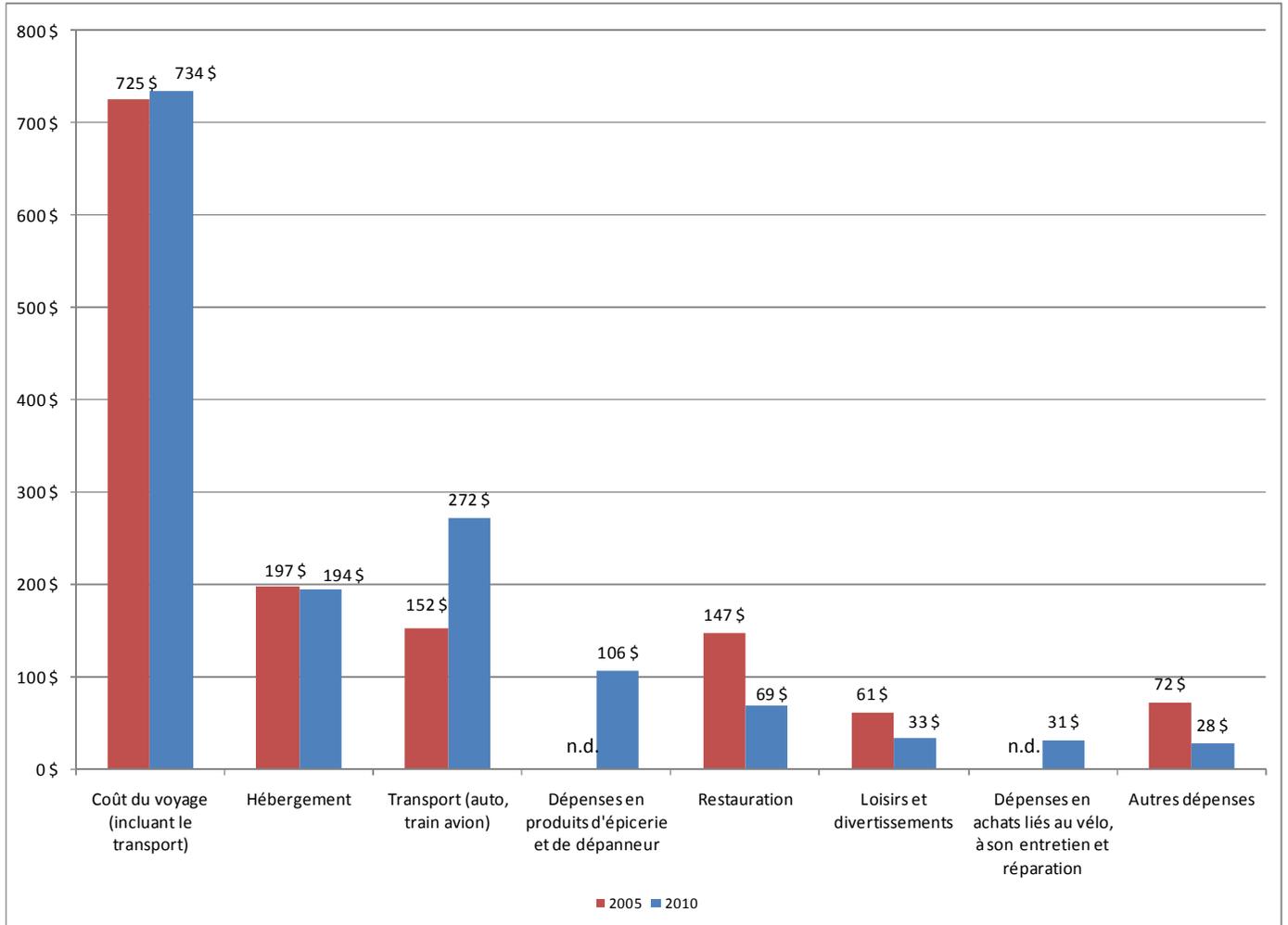
⁵⁴ La somme excède les 100 % car les cyclotouristes pouvaient avoir voyagé avec différentes personnes, par exemple « en famille » et « avec des amis ».

5.3.7 Modes d'hébergement privilégiés (QUESTION = N11J; BASE = Ensemble des répondants)



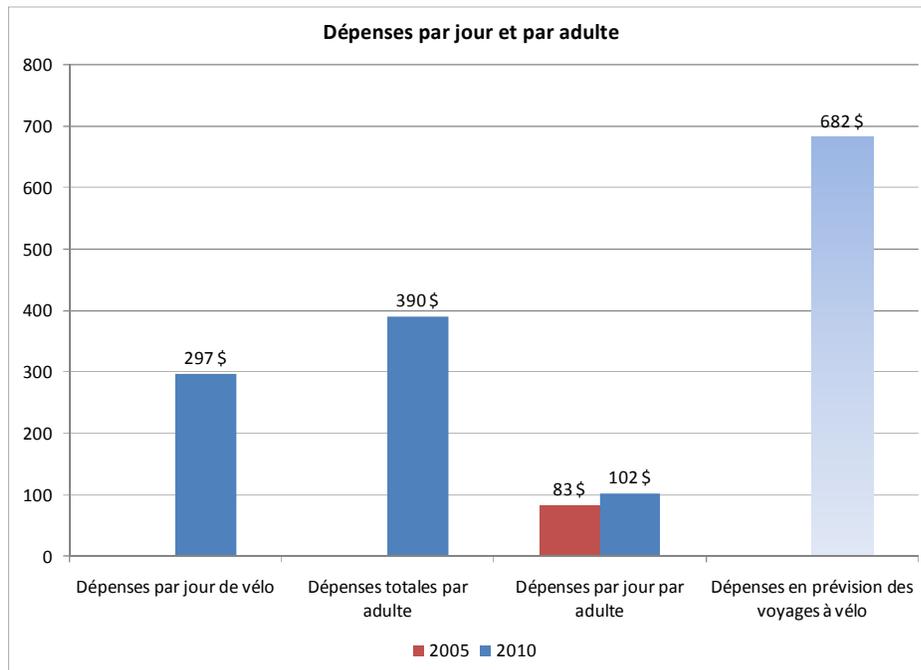
- Les cyclotouristes ont privilégié avant tout le camping (38 %), devant l'auberge ou le gîte (18 %), l'hôtel ou le motel (16 %), le chalet privé (13 %) ou les amis, les parents (11 %). L'hôtel ou le motel était plus populaire en 2005 (28 %).

5.3.8 Dépenses lors du dernier voyage⁵⁵ (QUESTION = N11K à N11N; BASE = Cyclotouristes)



- Les cyclotouristes ont dépensé en moyenne 734 \$ dans le cadre de leur dernier voyage à vélo. De ce montant, 272\$ est allé au transport, 194\$ à l'hébergement, 106\$ aux dépenses en produits d'épicerie (poste de dépenses absent en 2005), 69\$ à la restauration, 33\$ à des loisirs et divertissement, 31\$ à des achats liés au vélo, à son entretien ou sa réparation (poste de dépenses absent en 2005) et 28\$ à d'autres dépenses. Ces dépenses ont été faites pour 2,2 adultes et 0,4 enfants.
- Il s'agit de dépenses semblables à 2005, si ce n'est que l'on a dépensé plus en 2010 pour le transport (272\$ vs. 152\$).

⁵⁵ En 2005, on tenait compte de toutes les dépenses réalisées au cours du plus long voyage. En 2010, on ne tenait compte que des dépenses réalisées les jours de vélo dans le cadre du dernier voyage.



- Les cyclotouristes ont dépensé 297 \$ les jours où ils ont fait du vélo, et ce, pour tous les membres du groupe⁵⁶. Toujours dans le cadre du dernier voyage, chaque adulte a dépensé 390 \$, ce qui équivaut à 102 \$ par jour et par adulte. En 2005, il s'était dépensé 83 \$ par jour et par adulte.
- En plus des dépenses réalisées dans le cadre du dernier voyage, les cyclotouristes affirment avoir dépensé 682 \$ en 2010 en prévision de leurs voyages à vélo. Cela peut inclure les vêtements, les accessoires ou même un vélo, ou encore des dépenses liées à l'entretien et à la réparation du vélo⁵⁷.

⁵⁶ Ce montant diffère du quotient des dépenses totales (734\$) par le nombre de jours de vélo (3,4) parce que certains répondants ont fourni une réponse sur le nombre de jours de vélo, mais non sur leurs dépenses.

⁵⁷ Question non posée en 2005.

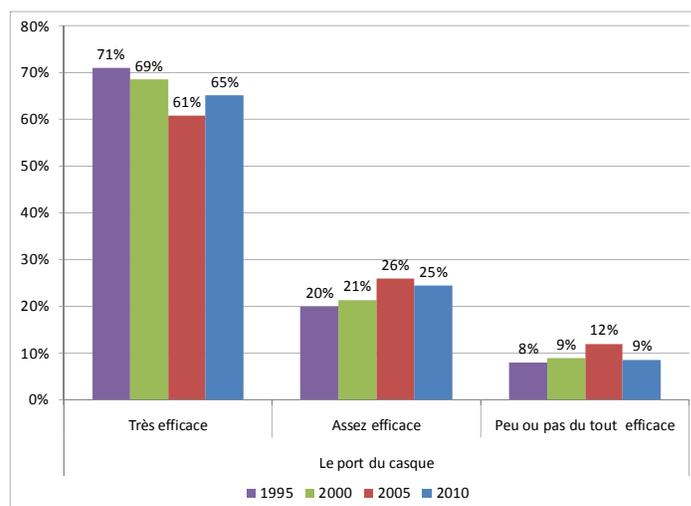
6. Comportements et perceptions à l'égard des mesures de sécurité

6.1 Efficacité perçue des différentes mesures de sécurité (QUESTION = Q15B; BASE = Ensemble des répondants)

- Nous avons demandé aux répondants d'évaluer l'efficacité de différentes mesures qui visent à assurer la sécurité des cyclistes. Pour chacune, ils devaient nous indiquer si elle est très, assez, peu ou pas du tout efficace.

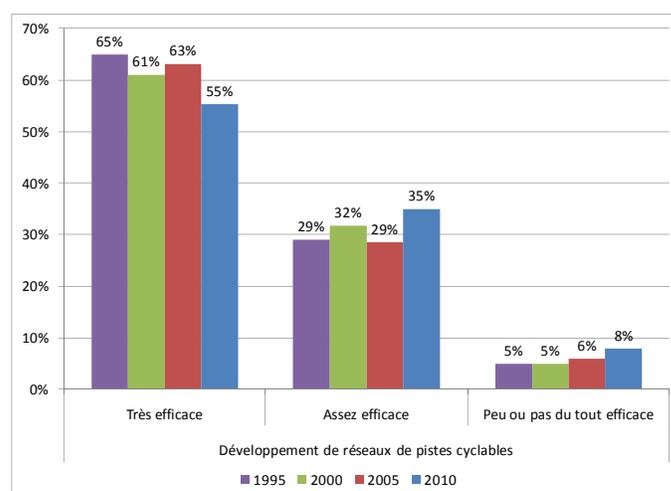
6.1.1 Le port du casque

- Neuf Québécois sur dix (90 %) considèrent le port du casque comme étant très (65 %) ou assez efficace (25 %) comme mesure pour assurer la sécurité des cyclistes.
- Les personnes qui n'ont pas fait de vélo au cours de la dernière année sont toutefois plus nombreuses à considérer cette mesure très efficace (69 %) que les cyclistes (62 %).



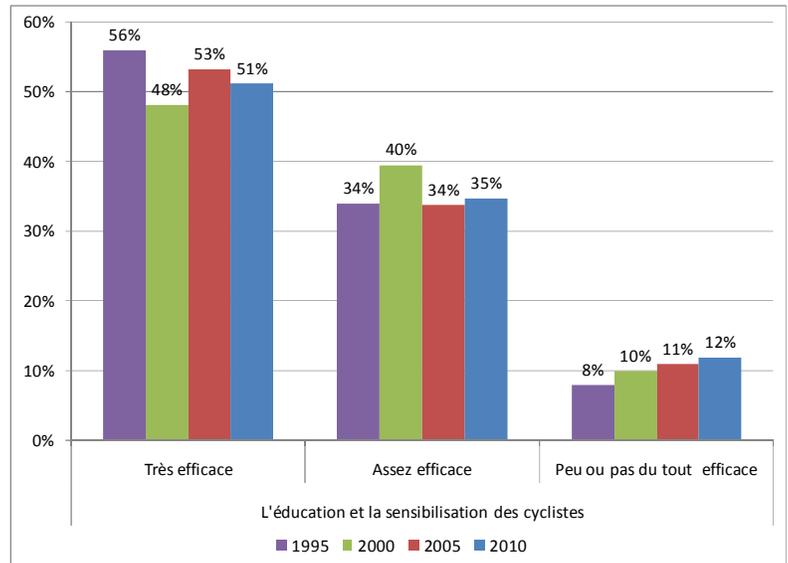
6.1.2 Le développement de réseaux de pistes cyclables

- Le développement de réseaux de pistes cyclables vient ex-aequo en terme d'efficacité perçue aux yeux des Québécois (90 %), 55 % la considérant très efficace et 35 % assez efficace. Comparativement aux dernières mesures, on observe moins de mentions « très efficace » et plus de mentions « assez efficace ».
- Six cyclistes sur dix (60 %) jugent cette mesure très efficace, comparativement à 50 % des non-cyclistes.



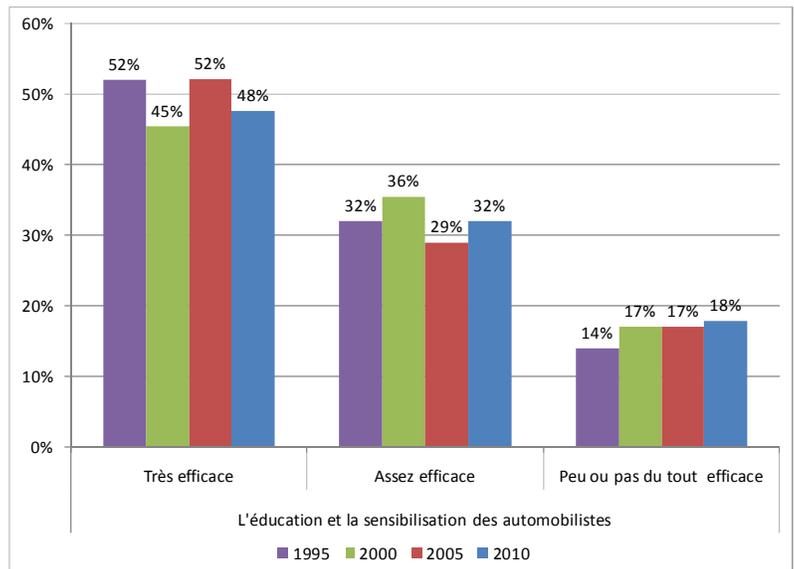
6.1.3 L'éducation et la sensibilisation des cyclistes

- Une très grande proportion de Québécois (86 %) considèrent la sensibilisation des cyclistes comme étant très (51 %) ou assez (35 %) efficace.
- Les cyclistes et les non-cyclistes jugent cette mesure très efficace dans des proportions égales (51 %).



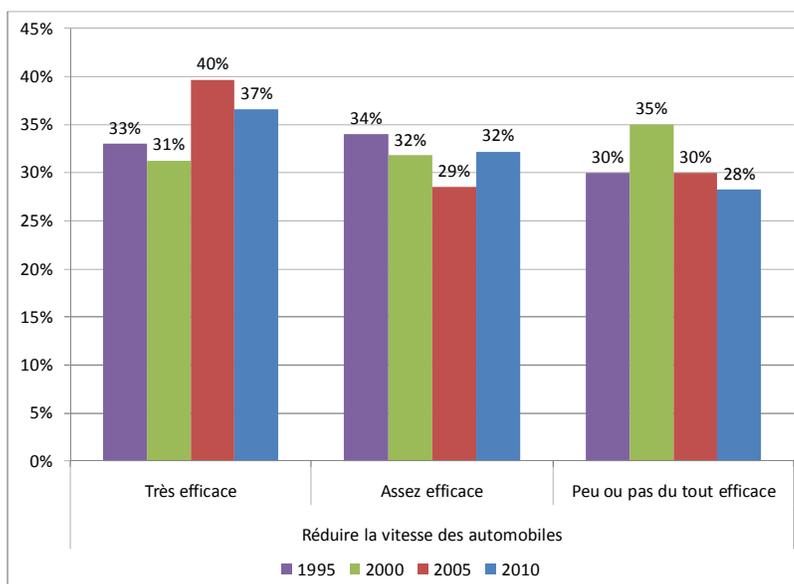
6.1.4 L'éducation et la sensibilisation des automobilistes

- Huit Québécois sur dix (80 %) jugent l'éducation et la sensibilisation des automobilistes très (48 %) ou assez efficace (32 %).
- Les cyclistes (50 %) et les non-cyclistes (45 %) considèrent cette mesure très efficace dans des proportions semblables.



6.1.5 Réduire la vitesse des automobiles

- La réduction de la vitesse des automobiles rallie un peu plus de deux Québécois sur trois (69 %), 37 % jugeant cette mesure très efficace et 32 % assez efficace.
- Les cyclistes (35 %) et les non-cyclistes (39 %) sont pratiquement aussi nombreux à trouver cette mesure très efficace.



Les villes

Pour chacun des moyens suivants, dites-moi s'il s'agit d'un moyen très, assez, peu ou pas du tout efficace pour assurer la sécurité des cyclistes :

	Port du casque de vélo				Développement de réseaux de pistes cyclables			
	2005		2010		2005		2010	
	Très	Assez	Très	Assez	Très	Assez	Très	Assez
Montréal	61%	25%	67%	23%	63%	27%	53%	37%
Québec	60%	26%	66%	24%	65%	30%	57%	35%
Gatineau	62%	30%	73%	20%	64%	26%	↑ 66%	25%
Laval			68%	24%			58%	34%
Longueuil			66%	22%			54%	35%
Sherbrooke			68%	25%			↑ 61%	31%
Trois-Rivières			64%	24%			60%	30%

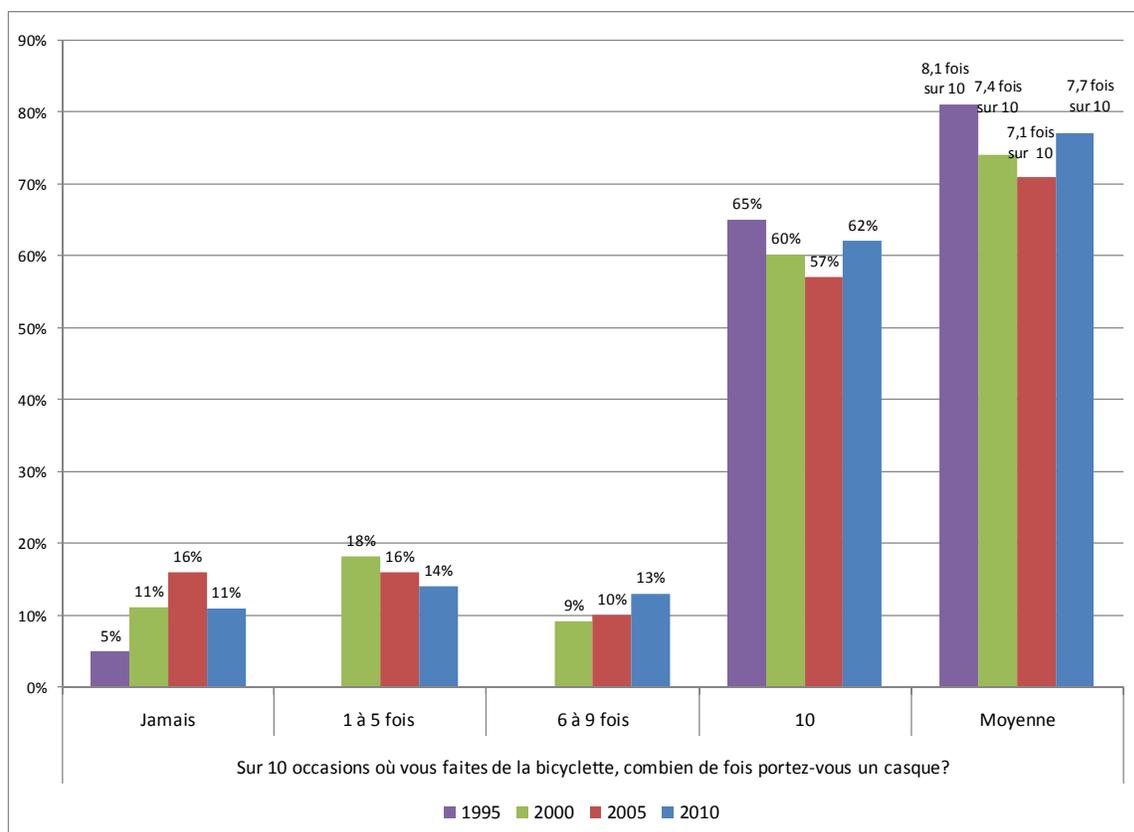
	Éducation et sensibilisation des cyclistes				Éducation et sensibilisation des automobilistes			
	2005		2010		2005		2010	
	Très	Assez	Très	Assez	Très	Assez	Très	Assez
Montréal	59%	28%	50%	35%	53%	26%	50%	31%
Québec	51%	38%	49%	40%	51%	34%	45%	34%
Gatineau	54%	37%	56%	32%	51%	32%	52%	30%
Laval			48%	35%			46%	32%
Longueuil			55%	28%			52%	28%
Sherbrooke			55%	30%			50%	31%
Trois-Rivières			↑ 58%	30%			↑ 54%	30%
	Réduire la vitesse automobile							
	2005		2010					
	Très	Assez	Très	Assez				
Montréal	47%	24%	39%	30%				
Québec	33%	32%	↓ 31%	36%				
Gatineau	42%	28%	40%	29%				
Laval			37%	32%				
Longueuil			33%	33%				
Sherbrooke			32%	36%				
Trois-Rivières			35%	28%				

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Développement de réseaux de pistes cyclables (55% très efficace)	Femmes	59 %	Hommes	52%
	Université	60%	Primaire/Secondaire	48%
Port du casque (65 % très efficace)	Femmes	70%	Hommes	61%
	A la retraite	76%	-	
	55 ans et plus	72%	-	
Éducation des cyclistes (51 % très efficace)	55 ans et plus	56%	25-34 ans	37%
Éducation des automobilistes (48% très efficace)	Aucun groupe en particulier			
Réduire la vitesse des autos (37% très efficace)	Femmes	42%	Hommes	31%
	55 ans et plus	42%	-	

6.2 Port du casque de vélo

6.2.1 Port du casque de vélo chez les adultes (QUESTION = Q15A; BASE = Cyclistes qui possèdent un casque de vélo)



- Afin de connaître les habitudes des cyclistes à l'égard du port du casque, nous leur avons demandé combien de fois ils portent leur casque sur 10 occasions.
- Rappelons tout d'abord que près de deux cyclistes sur trois (74 %) possèdent un casque.
- La majorité des personnes qui possèdent un casque choisissent de le porter à chaque fois qu'elles font du vélo (62 % vs. 57 % en 2005). Seulement un propriétaire de casque sur dix (11 %) ne le porte jamais, comparativement à 16 % en 2005.
- En moyenne, les personnes qui possèdent un casque le portent 7,7 fois sur 10 occasions. On observe une hausse du port du casque comparativement à 2005 (7,1 fois sur 10), les résultats de 2010 se rapprochant davantage de ceux de 2000 (7,4 fois sur 10) et de 1995 (8,1 fois sur 10).

- Le taux net de port du casque chez les propriétaires de vélo⁵⁸ se situerait donc à 57 %. Il s'agit d'un taux en croissance d'une mesure à l'autre : 36 % en 1995, 45 % en 2000 et 48 % en 2005, notamment en raison du fait qu'un nombre toujours croissant de cyclistes possèdent un casque.

Les villes

Sur 10 occasions où vous faites du vélo, combien de fois portez-vous un casque?											
	Jamais		1 à 5 fois		6 à 9 fois		10 fois /10		Nombre moyen de port du casque /10		
	2005	2010	2005	2010	2005	2010	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	13%	14%	14%	11%	13%	17%	60%	58%	7,7/10	7,5/10	7,5/10
Québec	14%	8%	14%	14%	7%	8%	66%	70%	8,0/10	7,6/10	8,2/10
Gatineau	10%	5%	12%	5%	5%	12%	74%	79%		8,2/10	9,0/10
Laval		13%		12%		19%		56%			7,5/10
Longueuil		9%		15%		9%		68%			8,0/10
Sherbrooke		11%		14%		9%		67%			7,8/10
Trois-Rivières		11%		9%		8%		72%			8,3/10

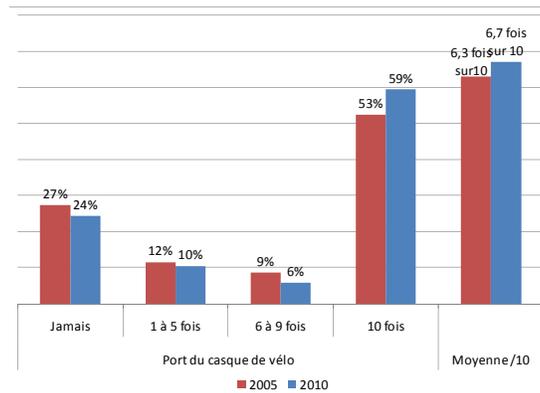
Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...
Fréquence du port du casque (7,7/10)	100 000\$ et plus	8,6/10	-
	Université	8,1/10	Primaire/Secondaire 7,0/10
	Accès à une auto	7,9/10	Pas accès à une auto 6,1/10
	55 ans et plus	8,7/10	18 à 24 ans 5,7/10
	Pas d'enfants à la maison	7,3/10	Enfants à la maison 8,1/10

⁵⁸ Le taux net de port du casque est obtenu en multipliant la proportion de propriétaires de casques (74%) par le nombre d'occasions sur 10 où ils le portent (7,7/10). Autrement dit, si on faisait un recensement des cyclistes sur la rue, on observerait que près de six cyclistes sur dix (57%) portent un casque.

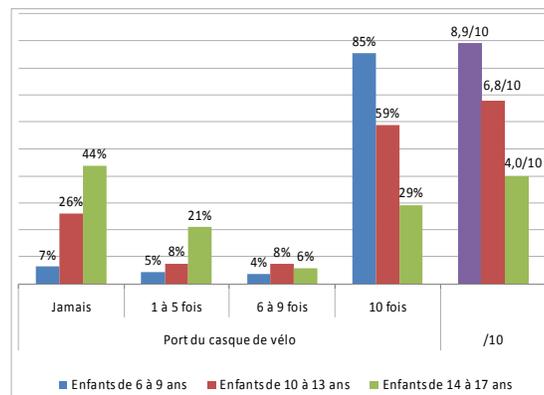
6.2.2 Port du casque de vélo chez les enfants (QUESTION = Q16E; BASE = Enfants de 6 à 17 ans)

- Le taux de port du casque chez les enfants qui ont fait du vélo au cours de la dernière année se situe à 67 %, c'est-à-dire qu'ils le portent 6,7 fois sur dix. Il était de 63 % en 2005. D'une part, 59 % des enfants le portent toujours ; à l'autre extrême, 24 % ne le portent jamais.



Port du casque de vélo selon l'âge des enfants

- On remarque une forte corrélation entre le port du casque et l'âge des enfants. Les six à neuf ans le portent 8,9 fois sur dix, les 10 à 13 ans 6,8 fois sur dix et les 14 à 17 ans, seulement 4,0 fois sur dix.



Les villes

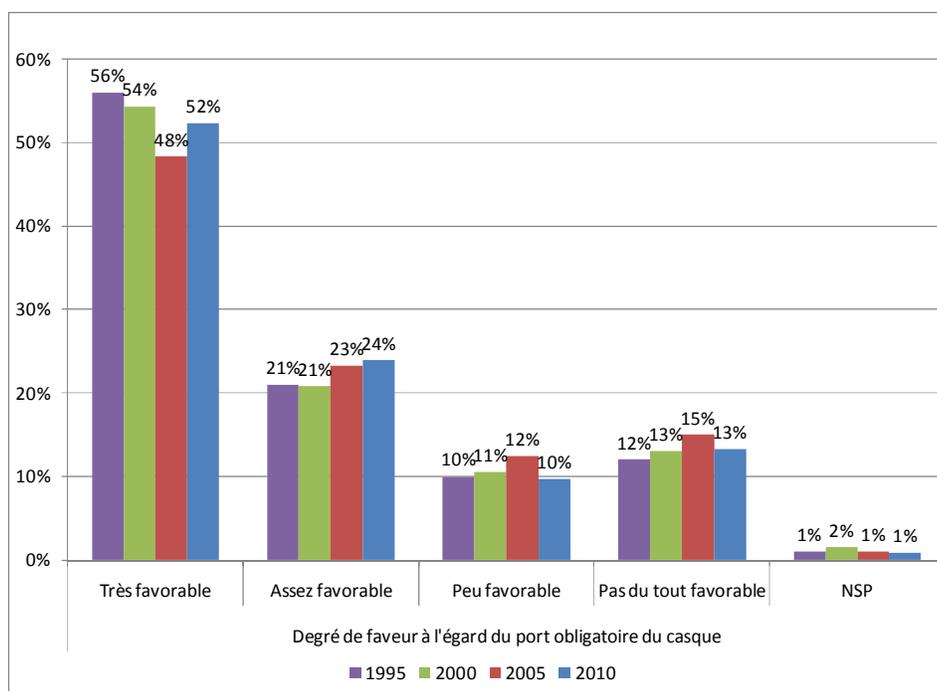
Sur 10 occasions où il fait du vélo, combien de fois porte-t-il un casque?

	Jamais		1 à 5 fois		6 à 9 fois		10 fois /10		Nombre moyen de port du casque /10	
	2005	2010	2005	2010	2005	2010	2005	2010	2005	2010
Montréal	22%	15%	11%	10%	5%	6%	62%	69%	6,7	7,6
Québec	10%	18%	9%	7%	7%	8%	74%	68%	8,5	7,9
Gatineau	12%	10%	15%	7%	8%	8%	65%	75%	7,8	8,3
Laval		20%		6%		15%		59%		7,0
Longueuil		21%		18%		6%		55%		6,6
Sherbrooke		10%		17%		18%		55%		7,4
Trois-Rivières		24%		11%		10%		55%		7,1

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Enfant porte toujours le casque (59%)	Université	69%	Primaire/Secondaire	44%
	Vit en banlieue	68%	Vit à la campagne	35%

6.2.3 Degré de faveur à l'égard du port obligatoire du casque (QUESTION = Q15D; BASE = Ensemble des répondants)



- Plus de la moitié (52 %) des répondants se montrent très favorables à l'égard du port obligatoire du casque. La proportion de personnes très favorables avait été en décroissance de 1995 (56 %) à 2005 (48 %).
- À l'opposé, près du quart (23 %) se montre défavorable à l'égard d'une telle mesure en 2010, comparativement à 27 % en 2005, à 24 % en 2000 et à 22 % en 1995.
- Les cyclistes se montrent moins favorables (70 % très ou assez favorables) que les personnes qui n'ont pas fait de vélo au cours de la dernière année (84 %).

Les villes

Seriez-vous très, assez, peu ou pas du tout favorable au port obligatoire du casque?									
	Très favorable			Assez favorable			Peu ou pas du tout favorable		
	2000	2005	2010	2000	2005	2010	2000	2005	2010
Montréal	53%	51%	↑ 58%	20%	19%	21%	25%	29%	21%
Québec	50%	47%	51%	19%	24%	25%	30%	28%	21%
Gatineau		62%	↑ 66%		18%	17%		19%	15%
Laval			↑ 61%			20%			19%
Longueuil			55%			23%			21%
Sherbrooke			55%			24%			20%
Trois-Rivières			51%			21,6%			27%

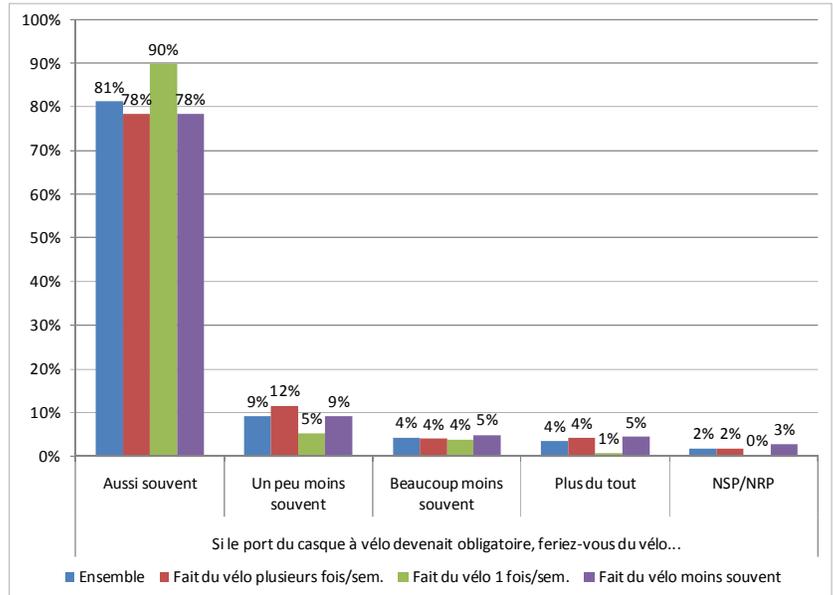
Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Très favorable (52%)	Femmes	60%	Hommes	44%
	Anglophones	63%	Francophones	51%
	Allophones	66%	18 à 24 ans	35%
	55 ans et plus	63%	25-34 ans	42%
	Cyclistes utilisant le vélo comme moyen de transport	46%	Cyclistes n'utilisant pas le vélo comme moyen de transport	37%

6.2.4 Fréquence de pratique du vélo si le port du casque devenait obligatoire (QUESTION = Q15A1; BASE = Cyclistes)

Fréquence de pratique du vélo si le port du casque devenait obligatoire Selon la fréquence actuelle de pratique

- Si le casque devenait obligatoire, 81 % des cyclistes affirment qu'ils en feraient aussi souvent, 9 % un peu moins souvent, 4 % beaucoup moins souvent et 5 % pas du tout.



- Afin de mesurer la perte des déplacements à vélo si le port du casque devenait obligatoire, nous émettons les hypothèses suivantes :

1. les personnes qui en feraient « un peu moins souvent » réduiraient leur pratique de 25 %
2. les personnes qui en feraient « beaucoup moins souvent » réduiraient leur pratique de 50 %
3. les personnes qui n'en feraient « plus du tout » réduiraient leur pratique de 100 %

Si on applique ces baisses aux nombres d'heures de pratique par semaine pour chaque groupe, on mesure chez les cyclistes une baisse globale de la pratique de 10 %.

Les villes

Si le port du casque à vélo devenait obligatoire, feriez-vous du vélo ...					
	Aussi souvent	Moins souvent	Beaucoup moins souvent	Plus du tout	NSP
Montréal	78%	↑ 14%	3%	4%	1%
Québec	↑ 85%	6%	4%	4%	1%
Gatineau	↑ 91%	5%	3%	0%	1%
Laval	↑ 89%	3%	5%	2%	1%
Longueuil	↑ 84%	6%	5%	3%	2%
Sherbrooke	↑ 84%	6%	5%	3%	2%
Trois-Rivières	81%	8%	4%	7%	1%

Tendances socio-démographiques

Sur-développé chez...

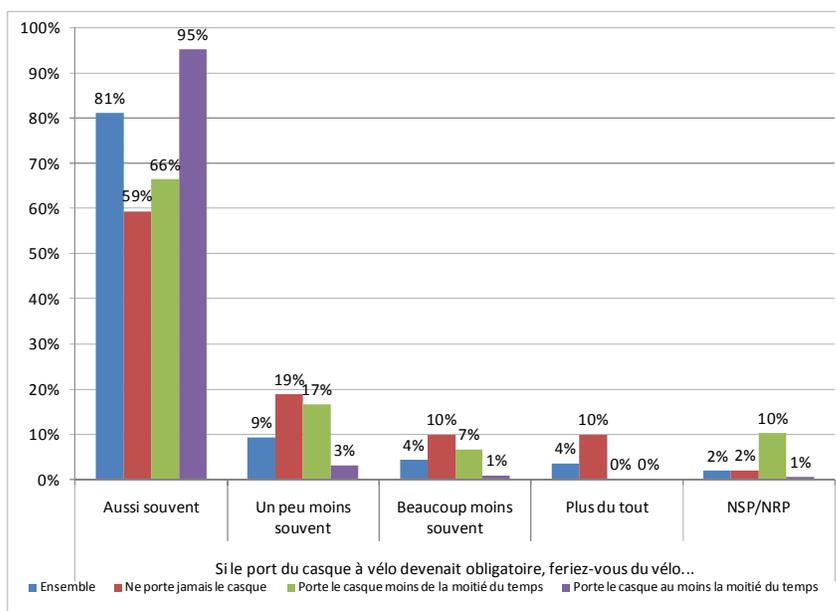
Sous-développé chez...

Ferait du vélo aussi souvent (81%)

Aucune tendance significative

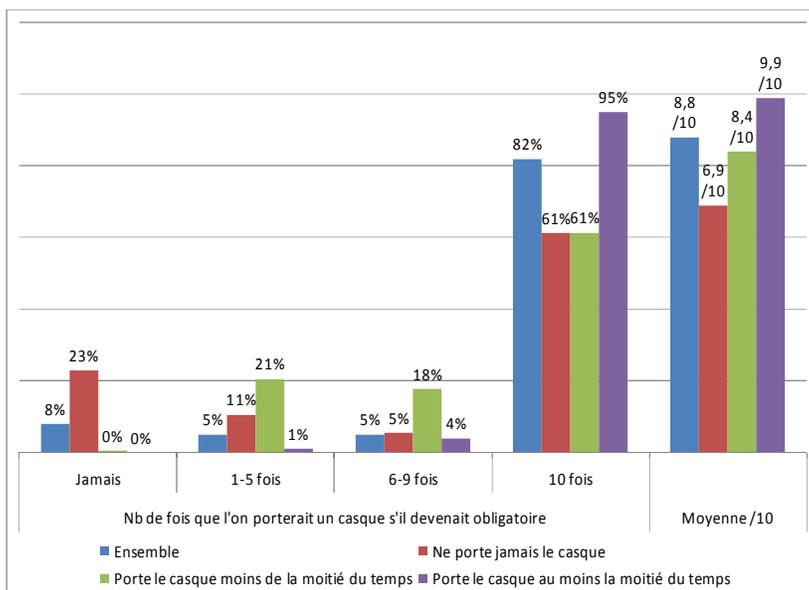
Fréquence de pratique du vélo si le port du casque devenait obligatoire Selon le port actuel du casque

- Si le casque devenait obligatoire, 39 % des personnes qui ne portent jamais le casque et 24 % de celles qui le portent moins de la moitié du temps réduiraient leur pratique du vélo.



6.2.5 Fréquence de port du casque s'il devenait obligatoire⁵⁹ (QUESTION = Q15A; BASE = Cyclistes)

- Si le casque devenait obligatoire, il serait porté en moyenne 8,8 fois sur 10, comparativement à 5,7 fois sur 10 actuellement.
- Chez les personnes qui ne le portent pas du tout actuellement, on le porterait 6,9 fois sur 10 s'il devenait obligatoire.
- Chez celles qui le portent moins de la moitié du temps, on le porterait 8,4 fois sur 10.
- Chez celles qui le portent au moins la moitié du temps, on le porterait 9,9 fois sur 10.



Les villes

Si le port du casque devenait obligatoire, sur 10 occasions, combien de fois porteriez-vous un casque?

	Jamais	1-5 fois	6-9 fois	10 fois/10	Moyenne /10
Montréal	16%	9%	14%	60%	7,6/10
Québec	14%	7%	11%	67%	7,9/10
Gatineau	10%	4%	23%	63%	8,3/10
Laval	12%	5%	12%	71%	8,2/10
Longueuil	14%	8%	8%	70%	8,0/10
Sherbrooke	15%	12%	7%	66%	7,6/10
Trois-Rivières	16%	8%	10%	66%	7,6/10

⁵⁹

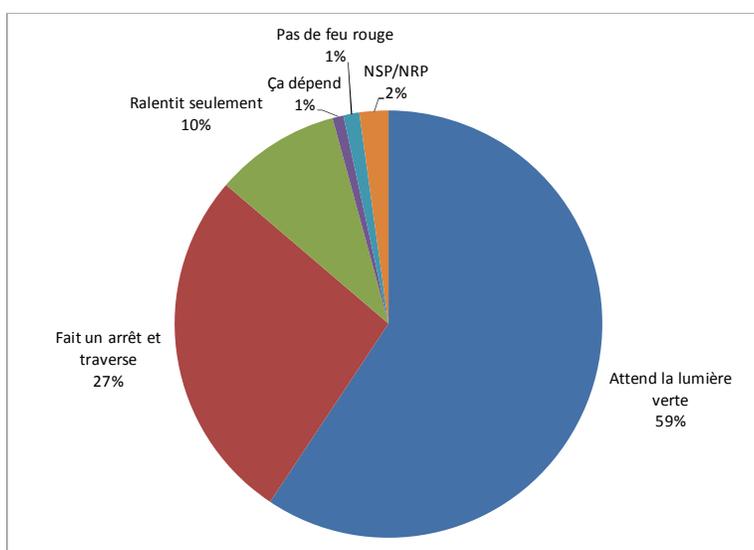
Cette question a été posée à l'ensemble des cyclistes, y compris ceux qui n'ont pas de casque actuellement.

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Nombre de fois que l'on porterait le casque s'il devenait obligatoire (8,8/10)	Pas le vélo comme moyen de transport	9,1/10	Vélo comme moyen de transport	8,7/10

6.2.6 Attitude à un feu rouge (QUESTION = Q15A3; BASE = Cyclistes)

- Six cyclistes sur dix (59 %) affirment attendre à un feu rouge que la lumière tourne au vert. Le quart (27 %) avoue faire un arrêt et traverser, 10 % ralentir seulement. Une faible proportion (1 %) affirme que cela dépend de la situation et une même proportion (1 %) précise qu'il n'y a pas de feu rouge dans la localité où ils pratiquent le vélo.



- Les deux tiers des femmes (65 %) attendent le feu vert, comparativement à 55 % des hommes.
- Seulement 43 % des 18-24 ans et 53 % des 25-34 ans attendent la lumière verte. Chez les 35 ans et plus, c'est près de deux cyclistes sur trois qui attendent le feu vert (62 % des 35-44 ans, 66 % des 45-54 ans et 64 % des 55 ans et plus).

Les villes

Généralement, en vélo à un feu rouge ...

	Attend la lumière verte	Fait un arrêt et traverse	Ralentit seulement	Ça dépend	Pas de feu rouge	NSP
Montréal	55%	33%	8%	1%	0%	3%
Québec	56%	27%	13%	1%	1%	2%
Gatineau	↑ 67%	25%	3%	2%	0%	2%
Laval	53%	28%	↑ 17%	1%	0%	1%
Longueuil	63%	25%	11%	1%	0%	0%
Sherbrooke	62%	22%	10%	2%	0%	3%
Trois-Rivières	64%	25%	8%	3%	0%	1%

Tendances socio-démographiques

	Sur-développé chez...		Sous-développé chez...	
Attend la lumière verte (59 %)	Femmes	65%	Hommes	55%
	Primaire/Secondaire	70%	Université	53%
	45-54 ans	66%	18-24 ans	43%
	Pas le vélo comme moyen de transport	62%	Vélo comme moyen de transport	55%

ANNEXE 1
QUESTIONNAIRE

PROPORTION DE CYCLISTES DANS LA POPULATION

Q1A

Avez-vous déjà fait de la bicyclette ou du vélo ?

Oui NSP -> **Passez à Q2A**
Non -> **Passez à Q2A**

Q1B

Avez-vous fait du vélo au cours des 12 derniers mois, soit du mois de septembre 2009 à août 2010?

Oui -> **Passez à Q2A** NSP -> **Passez à Q2A**
Non

Q1C

Est-ce possible que vous vous remettiez à la pratique du vélo au cours des trois prochaines années ?

Oui NSP
Non

DÉTENTION DE VÉLOS ET D'ACCESSOIRES

Q2A

Combien de vélos d'adulte y a-t-il dans votre ménage?

Tapez et notez le nombre NSP -> **Passez à Q16A**
Aucun -> **Passez à Q16A**

Q2A1

Combien de ces vélos ont été achetés en 2010?

Tapez et notez le nombre NSP
Aucun

Q16A

Dans un autre ordre d'idées, combien avez-vous d'enfants âgés de moins de 18 ans?

1 4 et plus
2 Aucun **Passez à SAUT1/SAUT2**
3 NSP **Passez à SAUT1/SAUT2**

Q16B

Quel âge a votre (vos) enfant(s)?

Tapez et notez l'âge NRP

Si enfants de moins de 16 ans :

Q2B
Et combien y a-t-il de vélos d'enfants (roues plus petites) dans votre ménage ?

Tapez et notez le nombre

NRP **Passez à SAUT1/SAUT2**

Aucun **Passez à SAUT1/SAUT2**

Q2C
Combien de ces vélos ont été achetés en 2010?

Tapez et notez le nombre

NRP

Aucun

SAUT1
SAUT LOGIQUE

Si la personne a fait du vélo en 2010, mais qu'il n'y a pas de vélo dans le ménage, se rendre au bloc : >>>« HABITUDES DE PRATIQUE »

SAUT2
SAUT LOGIQUE

Si la personne n'a pas fait de vélo en 2010 et qu'il n'y a pas de vélo dans le ménage ou si la personne n'a jamais fait de vélo, se rendre au bloc :

>>>> « NOTORIÉTÉ DE LA ROUTE VERTE »

Q3
Les prochaines questions se rapportent au vélo que vous utilisez le plus souvent. Est-il muni ...

	Oui, au complet	Oui, en partie	Non	NSP
a) De réflecteurs à l'avant et à l'arrière, dans les roues et aux pédales?	1	2	3	9
b) D'une lumière blanche à batterie (ou à dynamo) à l'avant?	1	2	3	9
c) D'un feu rouge à batterie (ou à dynamo) à l'arrière?	1	2	3	9
d) D'un porte-bagage ou d'un panier?	1	2	3	9
e) D'un odomètre (pour calculer la distance parcourue)?	1	2	3	9

Q4**Et possédez-vous ...**

	Oui, au complet	Oui, en partie	Non	NSP
a) <i>des vêtements spécialisés pour le vélo (cuissards, souliers de vélo, gants de vélo)?</i>	1	2	3	9
b) <i>Et un casque de vélo ?</i>	1	2	3	9
c) (Si a des enfants de moins de 7 ans) <i>Et un siège d'enfants?</i>	1	2	3	9
d) (Si a des enfants de moins de 7 ans) <i>Et une remorque (pour transporter les enfants)?</i>	1	2	3	9
e) (Si a des enfants entre 5 et 10 ans) <i>Et un semi-vélo pour les enfants (girafe, trail-a-bike) ?</i>	1	2	3	9

HABITUDES DES CYCLISTES QUÉBÉCOIS HABITUDES GÉNÉRALES

Q5A

J'aimerais que vous pensiez à la période allant du mois de mai à septembre 2010. De façon générale, avez-vous fait du vélo ...

*Tous les jours**Plusieurs fois par semaine**1 fois par semaine**Plusieurs fois par mois**Une fois par mois**Ou moins souvent**Pas du tout* **Passez à N17A1***NSP***Q5A1 (Q5A=2)**

Combien de jours par semaine/par mois avez-vous fait du vélo ?

1	4	7
2	5	NSP
3	6	

Q6A

Combien d'heures de vélo faites-vous au cours d'une semaine/mois/année typique ?

*Tapez et notez le nombre d'heures**NSP***Q7C**

Sur les x heures, combien d'heures sont effectués après le coucher du soleil?

*Notez le nombre d'heures**NSP**Aucun/zéro* **Passez à Q8A**

Q7D

Utilisez-vous alors toujours, souvent, à l'occasion ou jamais un système d'éclairage allumé à l'avant et à l'arrière?

Toujours

Jamais

Souvent

NSP

À l'occasion

Q8A

Au total, combien de kilomètres parcourez-vous au cours d'une semaine/d'un mois typique?

Tapez et notez le nombre de kilomètres

NSP

Q8A2

Et combien de kilomètres avez-vous parcouru au cours de la dernière année ?

Tapez et notez le nombre de kilomètres

NSP

Q8D

En général, de quels mois à quel mois de l'année faites-vous du vélo ?

NOTE A L'INTERVIEWER: Cochez tous les mois au cours desquels le répondant fait du vélo

Janvier

Juin

Novembre

Février

Juillet

Décembre

Mars

Août

Toute l'année

Avril

Septembre

NSP

Mai

Octobre

VÉLO COMME MOYEN DE TRANSPORT

Q5C

Entre les mois de mai et septembre 2010, avez-vous utilisé le vélo comme moyen de transport pour vous rendre au travail, à l'école, pour le magasinage ou pour visiter des amis, etc... ?

Oui

NSP

Non

Q5C1

S'agissait-il de votre principal moyen de transport ou d'un moyen de transport que vous utilisiez à l'occasion?

Principal moyen de transport

NSP

Moyen de transport occasionnel

Q12H

Dites-moi si les facteurs suivants pourraient vous encourager beaucoup, assez, peu ou pas du tout à utiliser (encore plus souvent) le vélo comme moyen de transport?

	<i>Beau- coup</i>	<i>Assez</i>	<i>Peu</i>	<i>Pas du tout</i>	<i>NSP</i>
a) <i>Plus de pistes cyclables</i>	1	2	3	4	9
b) <i>Des rues plus sécuritaires</i>	1	2	3	4	9
c) <i>Des vélos en libre service comme le Bixi à Montréal/Un réseau de Bixi plus étendu (pour les répondants de Montréal)</i>	1	2	3	4	9

Q12I

Et dites-moi si chacun des facteurs suivants vous décourage beaucoup, assez, peu ou pas du tout à utiliser (encore plus souvent) le vélo comme moyen de transport?

À traduire

	<i>Beau- coup</i>	<i>Assez</i>	<i>Peu</i>	<i>Pas du tout</i>	<i>NSP</i>
a) <i>Le risque d'accident</i>	1	2	3	4	9
b) <i>La distance ou le manque de temps</i>	1	2	3	4	9
c) <i>La pollution, le bruit ou le stress liés à la circulation</i>					
d) <i>Le froid, la pluie ou la chaleur</i>	1	2	3	4	9
e) <i>Les obligations liées au travail, aux enfants ou aux courses à faire</i>	1	2	3	4	9
f) <i>Le risque de vols</i>	1	2	3	4	9

T5A

De façon générale, en 2010, avez-vous fait du vélo à des fins de transport pour vous rendre au travail, à l'école, pour le magasinage, etc...

Tous les jours

Plusieurs fois par mois

Pas du tout

Passez à L5A3

Plusieurs fois par semaine

Une fois par mois

NSP

1 fois par semaine

Ou moins souvent

T5A1

Combien de jours par semaine/par mois avez-vous fait du vélo à des fins de transport ?

1	4	7
2	5	NSP
3	6	

T6A
Combien d'heures de vélo faites-vous à des fins de transport au cours d'une semaine/mois/année typique ?

Notez le nombre de minutes NSP
Notez le nombre d'heures

T5A3
Le plus souvent, lorsque vous utilisez le vélo à des fins de transport, votre niveau d'effort physique est...

Très faible, c'est à dire que votre respiration et vos battements de cœur sont très peu modifiés
Faible, soit une respiration et des battements de cœur un peu plus rapides
Moyen, soit une respiration et des battements de cœur assez rapides
Ou élevé, soit une respiration et des battements de cœur très rapides
NSP

VÉLO À DES FINS DE LOISIR

L5A
Toujours entre mai et septembre 2010, avez-vous fait du vélo à des fins de loisir ...

<i>Tous les jours</i>	<i>Plusieurs fois par mois</i>	<i>Pas du tout</i>
<i>Plusieurs fois par semaine</i>	<i>Une fois par mois</i>	<i>NSP</i>
<i>1 fois par semaine</i>	<i>Ou moins souvent</i>	

L5A1
Combien de jours par semaine/par mois avez-vous fait du vélo à des fins de loisir ?

<i>1</i>	<i>4</i>	<i>7</i>
<i>2</i>	<i>5</i>	<i>NSP</i>
<i>3</i>	<i>6</i>	

L6A
Combien d'heures de vélo faites-vous au cours d'une semaine/mois/année typique à des fins de loisir ?

Notez le nombre de minutes NSP
Notez le nombre d'heures

L5A3
Le plus souvent, lorsque vous faites du vélo à des fins de loisir, votre niveau d'effort physique est...

Très faible, c'est à dire que votre respiration et vos battements de cœur sont très peu modifiés
Faible, soit une respiration et des battements de cœur un peu plus rapides
Moyen, soit une respiration et des battements de cœur assez rapides
Ou élevé, soit une respiration et des battements de cœur très rapides
NSP

PROPORTION DES DÉPLACEMENTS PAR TYPE DE VOIES DE CIRCULATION

Q6C

Faites-vous du vélo ...

	Oui	Non	NSP
1) sur des pistes cyclables (cela inclut les bandes cyclables)?	1	2	9
2) sur des rues à faible circulation (en milieu urbain)?	1	2	9
3) sur des rues à forte circulation (en milieu urbain)?	1	2	9
4) sur des routes rurales à faible circulation?	1	2	9
5) sur des routes rurales à forte circulation?	1	2	9
6) sur des sentiers de vélo de montagne ou des chemins forestiers ?	1	3	9

Q6D

Quel pourcentage faites-vous ...

	%	NSP
1) sur des pistes cyclables (cela inclut les bandes cyclables)?	__ %	9
2) sur des rues à faible circulation (en milieu urbain)?	__ %	9
3) sur des rues à forte circulation (en milieu urbain)?	__ %	9
4) sur des routes rurales à faible circulation?	__ %	9
5) sur des routes rurales à forte circulation?	__ %	9
6) sur des sentiers de vélo de montagne ou des chemins forestiers ?	__ %	9

NOTORIÉTÉ DE LA ROUTE VERTE ET FRÉQUENTATION DES PISTES DE SA MUNICIPALITÉ

N17A1

Connaissez-vous ou avez-vous entendu parler de la Route Verte ?

Oui **Passez à Q10C1** NSP
Non

N17A2

Il s'agit d'un réseau de voies cyclables de 4000 kilomètres reliant différentes régions du Québec. En avez-vous entendu parler?

Oui NSP
Non

Q10C1 (Q1B=1.ET.(Q17A=1.OU.Q17A2=1)

En 2010, avez-vous fait du vélo sur La Route Verte ?

Oui NSP
Non

Q10C2

Avez-vous fait du vélo sur les pistes cyclables (inclut les bandes cyclables) de votre municipalité?

Oui
Non

NSP

EXCURSIONS À VÉLO

Q10N (Q1B=1)

Toujours en 2010, avez-vous fait une excursion d'une journée qui vous a amené à plus de 40 km de votre domicile et dont l'un des buts était de faire du vélo ?

Oui
Non

NSP

HABITUDES CYCLOTOURISTIQUES DES QUÉBÉCOIS

N11A (Q1B=1)

En 2010, avez-vous effectué un voyage ou un séjour comprenant au moins une nuit à l'extérieur de votre domicile et au cours duquel vous avez fait du vélo ? Il faut que le vélo ait été la principale activité au moins une fois au cours de ce voyage ou de ce séjour.

Oui
Non **Passez à Q.14**

NSP **Passez à Q.14**

N11B)

Pour les questions suivantes, nous allons appeler ces voyages ou ces séjours au cours desquels vous avez fait du vélo comme principale activité, des « VOYAGES À VÉLO ». Combien avez-vous fait de voyages à vélo en 2010 ?

Notez le nombre

NSP

Si plus d'un voyage :

N11C)

Et au total, combien de jours de vélo avez-vous fait dans le cadre de ces voyages? Vous ne devez compter que les jours où le vélo était la principale activité.

Tapez et notez le nombre de jours

NSP

N11D

J'aimerais maintenant que vous pensiez au dernier voyage à vélo que vous avez fait en 2010. Combien de jours a duré ce voyage?

Tapez et notez le nombre de jours

NSP

N11E

Combien de jours de vélo avez-vous fait dans le cadre de ce voyage? Je vous rappelle que vous ne devez compter que les jours où le vélo était la principale activité.

Tapez et notez le nombre de jours

NSP

N11F**Et quel pourcentage a été fait sur des pistes cyclables et a été fait sur routes au cours de ce voyage?**

	%	NSP
a) Pourcentage sur pistes cyclables (cela inclut les bandes cyclables)	__ %	9
b) Pourcentage sur routes	__ %	9

N11G**Est-ce que la présence de pistes cyclables ou de routes aménagées pour les cyclistes ont influencé beaucoup, un peu, pas vraiment, pas du tout votre choix de destination ?***Beaucoup**Pas du tout**Un peu**NSP**Pas vraiment***N11H****Quelles régions avez-vous visité au cours de votre dernier voyage à vélo?***QUÉBEC**Îles-de-la-Madeleine**Région de Québec (Capitale Nationale)**Abitibi-Témiscamingue**Lanaudière**Bas-Saint-Laurent**Laurentides**Saguenay/Lac-Saint-Jean**Cantons-de-l'Est**Laval**Autre Québec, Spécifiez**Centre-du-Québec**Mauricie**CANADA**Charlevoix**Montréal/Rive-Sud**ÉTATS-UNIS**Chaudière-Appalaches**Montréal**EUROPE**Côte Nord**Nord-du-Québec**Autre**Gaspésie**Outaouais**NSP***N11I****Étiez-vous seul, en couple, en famille, entre amis, avec un club cycliste ou en voyage organisé?****2 mentions***Seul**Entre amis**Autre, Spécifiez**En couple**Avec un club cycliste**NSP**En famille**En voyage organisé***N11J****Quel principal mode d'hébergement avez-vous privilégié lors de ce voyage?****2 mentions***Terrain de camping**Chalet privé**Hôtel, motel,**Chalet personnel, résidence de parents et amis**Auberge**Autre, Spécifiez**Gîte touristique (B&B)**NSP*

N11K

Globalement, combien a coûté ce voyage en transport (auto, train, autobus, avion) pour vous et tous les membres de votre famille ?

Tapez et notez le montant

NSP

N11L

Et pour les jours où le vélo était la principale activité, quel montant a été alloué en moyenne par jour à...

	Notez le montant par jour	Notez le montant pour tous les jours où la personne a fait du vélo	Rien	NSP
a) ...L'hébergement pour vous et tous les membres de votre famille?				
b) ... En produits d'épicerie et de dépanneur, incluant l'alcool				
c) ...Aux repas et à la boisson pris dans les restaurants ou les bars?				
d) ...Aux loisirs et divertissements ?				
e) ...Aux achats liés au vélo (vêtements, accessoires) ou à son entretien et réparation?				
f) ...Et à d'autres dépenses comme les cadeaux, les produits de pharmacie, etc.?				

N11MA

En vous incluant, pour combien d'adultes ces dépenses ont-elles été faites ?

Tapez et notez le nombre

NSP

N11MB

..Et pour combien d'enfants ?

Tapez et notez le nombre

NSP

Aucun

N11N

J'aimerais maintenant que vous estimiez toutes les dépenses que vous avez faites en 2010 en prévision de vos voyages à vélo. Cela peut inclure les vêtements, les accessoires ou même un vélo, ou encore des dépenses liées à l'entretien et à la réparation de votre vélo. À combien se sont élevées ces dépenses en 2010?

Tapez et notez le montant

NSP

N110

Quelle situation décrit le mieux l'organisation de vos voyages où vous faites du vélo ?

LIRE

1. Vous organisez vous-même votre voyage, en planifiant votre itinéraire et en faisant à l'avance vos propres réservations
2. Vous organisez vous-même votre voyage, mais vous ne faites pas de réservation à l'avance
3. Vous partez à l'aventure
4. Ou vous joignez un voyage organisé

NSP

PERCEPTIONS QUANT À LA PRATIQUE DU VÉLO

Q14

Dans un autre ordre d'idées, dites-moi si vous êtes tout à fait d'accord, assez d'accord, assez en désaccord ou tout à fait en désaccord avec les énoncés suivants:

	Tout à fait d'accord	Assez d'accord	Assez en désaccord	Tout à fait en désaccord	NSP
f) Le vélo est un moyen de transport qui devrait être encouragé pour se rendre au travail, à l'école, pour le magasinage, etc..	1	2	3	4	9
g) Le réseau des pistes cyclables de votre municipalité devrait être plus développé.	1	2	3	4	9
h) On devrait prendre des mesures pour abaisser la vitesse dans les rues résidentielles (ex. surveillance policière, dos d'âne, vitesse abaissée à 30 km/h).	1	2	3	4	9
i) Le vélo est un moyen de transport efficace et rapide pour des distances de moins de 5 km	1	2	3	4	9

Q15B

Pour chacun des moyens suivants, dites-moi s'il s'agit d'un moyen très, assez, peu ou pas du tout efficace pour assurer la sécurité des cyclistes :

	Très efficace	Assez efficace	Peu efficace	NSP
1) Le développement de réseaux de pistes cyclables (incluant les bandes cyclables)	1	2	3	9
2) Réduire la vitesse des automobiles	1	2	3	9
3) L'éducation et la sensibilisation des cyclistes	1	2	3	9
4) L'éducation et la sensibilisation des automobilistes	1	2	3	9
5) Le port du casque	1	2	3	9

PORT DU CASQUE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Q15D

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

Très favorable

Assez favorable

Peu favorable

Pas du tout favorable

NSP

Q15A (Q1B=1)

Sur 10 occasions où vous faites du vélo, combien de fois portez-vous un casque?

1	5	9
2	6	10
3	7	Jamais
4	8	NSP

Q15A1 (Q1B=1)

Si le port du casque à vélo devenait obligatoire, feriez-vous du vélo ...

Aussi souvent

Un peu moins souvent

Beaucoup moins souvent

Plus du tout

NSP

Q15A2 (Q1B=1.ET.Q15A<10)

Si le port du casque devenait obligatoire, sur 10 occasions, combien de fois porteriez-vous un casque?

1	5	9
2	6	10
3	7	Jamais
4	8	NSP

Q15A3

Généralement, en vélo à un feu rouge, ...

Vous attendez la lumière verte

Vous faites un arrêt et vous traversez

Vous ralentissez seulement

(Non lu) Autre, Spécifiez

NSP

HABITUDES CYCLISTES DES ENFANTS

NOTE : Les questions suivantes sont répétées pour chaque enfant

Q16C

Nous allons maintenant parler de la pratique de vélo de votre/vos enfants. Est-ce que votre/vos enfants font du vélo ...

Lire

Tous les jours

Plusieurs fois par semaine

1 fois par semaine

Plusieurs fois par mois

Une fois par mois

Ou moins souvent/

Pas du tout

NSP

Q16C1 :

Combien de jours par semaine/par mois fait-il du vélo ?

1	4	7
2	5	NSP
3	6	

Q16C3 :

Combien d'heures de vélo fait-il au cours d'une semaine/mois/année typique ?

Tapez et notez le nombre d'heures

NSP

Q16D

Entre les mois de mai et septembre, est-ce que votre enfant utilise le vélo toujours, souvent, à l'occasion ou jamais...

	Toujours	Souvent	À l'occasion	Jamais	NSP
a) Pour se rendre chez des amis ou pour ses sorties (magasinage, cinéma, partys, aller au parc)	1	2	3	4	9
b) Pour aller à l'école	1	2	3	4	9

Q16E (Q16C>0.AND.Q16C<7)

Sur 10 occasions où il fait du vélo, combien de fois porte-t-il un casque?

1	7
2	8
3	9
4	10
5	Jamais
6	NSP

QUESTIONS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES

Q20A

J'aimerais maintenant vous poser quelques questions qui nous permettront de regrouper vos réponses avec celles des autres répondants. Pourriez-vous me dire dans quel groupe d'âge vous vous situez?

LIRE

18-24 ans

25-34 ans

35-44 ans

45-54 ans

55-64 ans

65 ans et plus

NRP

Q20B

Avez-vous un permis de conduire?

Oui

Non

NRP

Q20C

Possédez-vous ou avez-vous accès à une automobile?

Oui

Non

NRP

Q20D

Quel est le dernier niveau de scolarité que vous avez complété?

Primaire

Secondaire

Collegial/CEGEP

Université

NRP

N20D

Quelle est votre occupation? Est-ce que vous...

Travaillez à temps plein

À temps partiel

Vous êtes étudiant

À la maison, en congé parental

À la retraite

Ou sans emploi

NRP

N20N

Combien y a-t-il de personnes âgées de 18 ans ou plus dans votre ménage en vous incluant (mais en excluant les co-locataires)?

Notez le nombre

NRP

Q20E

Dans laquelle des catégories suivantes se situe le revenu annuel brut de votre famille?

LIRE

Moins de 20,000\$

20,000\$-39,999\$

40,000\$-59,999\$

60,000\$-79,999\$

80,000\$-99,999\$

100,000\$ et plus

NRP

Q20F

Quelle langue parlez-vous le plus souvent à la maison?

Français

Anglais

Autre, Spécifiez

NRP

Q20I

Habitez-vous en ville, en banlieue, dans un village ou à la campagne ?

En ville

En banlieue

Dans un village

À la campagne

NSP

N20K

Pour terminer, voici quelques questions en relation avec la santé. Diriez-vous que votre santé est...

Excellente

Très bonne

Bonne

Passable

Mauvaise

Très mauvaise

NRP

N20L :

Généralement, consommez-vous au moins 5 portions de fruits et de légumes chaque jour?

AU BESOIN : Une portion correspond par exemple à une demie tasse de légumes, à un demi verre de jus de fruit ou de légumes, ou encore à un épi de maïs, une banane, une orange ou une pomme.

Oui

Non

NRP

N20M :

Actuellement, fumez-vous des cigarettes tous les jours, à l'occasion ou jamais?

Tous les jours

À l'occasion

Jamais

NRP

SEXE

Au nom de Vélo Québec, remercier le répondant. Noter le sexe.

Homme

Femme

ANNEXE 2

*NIVEAU D'ACTIVITÉ EN RELATION AVEC LA SANTÉ :
L'ALGORITHME DE CLASSIFICATION DES INDIVIDUS*

Niveau d'activité physique en relation avec la santé

**Enquête :
L'État du vélo 2010**

Algorithme de classification des individus

Bertrand Nolin, Ph.D.

**Unité
Surveillance des maladies chroniques
et de leurs déterminants
Direction
Analyse et évaluation des systèmes de soins et services
Institut national de santé publique du Québec**

7 décembre 2010

Table des matières

Introduction	1
Algorithme de classification	3
Analyse complémentaire	9
Références	10

Introduction

Les renseignements, ci-après, permettent d'identifier le niveau d'activité physique de *mai à septembre* pour les adultes de 18 ans et plus (exemple : tableau 1), lorsqu'on tient compte *seulement* de l'utilisation de la bicyclette durant les temps libres (loisir) et/ou comme moyen de transport. Les critères utilisés, pour classifier les individus, sont identifiés au tableau 2 et l'algorithme décrit la méthode permettant d'obtenir cette catégorisation. Finalement, le tableau 3 fournit les valeurs attribuées (METs) à chacun des quatre niveaux d'effort physique (intensité) rapportés lors de l'utilisation de la bicyclette (loisir et/ou transport).

Tableau 1 : Niveau d'activité physique associé à l'utilisation de la bicyclette de mai à septembre, pour le loisir et/ou le transport, population de 18 ans et plus, Québec, 2010.

Sexe	Actif	Moyennement actif	Un peu actif	Sédentaire
	%			
Hommes	X	X	X	X
Femmes	X	X	X	X
Hommes et femmes	X	X	X	X

Tableau 2 : Critères de classification pour chacun des niveaux d'activité physique, Enquête «État du vélo 2010», hommes et femmes, 18 ans et plus.

Niveau	Intensité (METs)	Fréquence (jours/semaine)	IDE ^a (kcal/kg/semaine)
Actif	3 et plus	3 et plus	14 et plus
Moyennement actif	3 et plus	2 et plus	7 et plus
Un peu actif	3 et plus	1 et plus	Plus de 0
Sédentaire	Toutes	Inférieur à 1	0 et plus

Source : Nolin, 2006, p. 7.

^a Indice de dépense énergétique. Le volume de 14 kcal/kg/semaine et plus correspond, pour l'individu standard de référence (70 kg), à 1 000 kcal/semaine et plus (14 x 70 = 980 soit, ≈ 1 000 kcal/semaine). Ce volume (1 000 kcal/semaine et plus) est régulièrement utilisé, chez les adultes, pour illustrer la quantité d'activité permettant de retirer la majorité des bénéfices sur le plan de la santé (CSKQ, 1999; USDHHS, 1996 et 1999). L'exemple classique, utilisé pour illustrer l'atteinte du seuil minimal (1 000 kcal/semaine), est la marche d'un pas rapide, 30 minutes par jour, 7 jours par semaine. (Méthode de calcul : voir tableau 3, note de bas de page)

Tableau 3 : Valeur, en METs, attribuée à chacun des choix de réponse des questions sur l'intensité (effort physique) : T5A3, L5A3 et L5A4

Intensité (choix de réponse)	Valeur attribuée ^a (METs)
(1) Très faible	2,2
(2) Faible	4,5
(3) Moyenne	6,8
(4) Élevée	9,4

Adapté de : Nolin, 2007, p. 6; Shields et al, 2010, p. 5; Warburton et al, 2007, p. S24.

^a Valeur centrale (10%, 30%, 50% et 72,5%) de chacun des quatre niveaux d'intensité*. La valeur de référence, pour le calcul, est la puissance aérobie maximale au 50^e percentile chez les hommes de 20 à 39 ans¹ : 12,6 METs (Shields et al, 2010, p. 5). Ici, même si on réfère à une activité précise (vélo), on utilise les valeurs employées dans un questionnaire *général* sur l'activité physique. Cette méthode, plus *conservatrice*, permet une analyse qui est plus proche de la réalité de pratique des individus.

Note : Les valeurs (METs) s'appliquent à tous, quelque soit l'âge ou le sexe du répondant. Ceci permet à tous et à toutes, pour une *fréquence*, une *durée* et une *intensité* (perçue) identiques, d'avoir un résultat identique. Cette caractéristique est très importante car, les femmes, les personnes plus âgées ou celles en moins bonne condition physique ne doivent pas être désavantagées par rapport à l'individu standard de référence. Exemple : Un effort physique (intensité) à 40% de la puissance aérobie de réserve (PAR) peut être égal à 6 METs pour une personne de 20 ans et à 4 METs pour une autre de 60 ans. En valeur absolue (METs), l'intensité est plus élevée dans le premier cas. Cependant, en valeur relative (pourcentage de la PAR), elle est identique dans les deux cas et, sur le plan des bénéfices pour la santé, c'est ce qui est le plus important.

* **Intensité de pratique :** définition (Warburton et al, 2007, p. S24)

Très faible : < 20% de la PAR.

Faible : 20% à 39% de la PAR.

Moyenne : 40% à 59% de la PAR.

Élevée : 60% à 84% de la PAR.

Très élevée : ≥ 85% de la PAR.

Bénéfices santé (niveaux d'intensité recommandés) : 20% à 84% soit, les niveaux «faible, moyen et élevé» (Warburton et al, 2007, p. S24). Le plus souvent, en santé publique, les niveaux d'intensité «faible et moyenne» sont regroupés sous le vocable intensité «modérée».

¹ Les recommandations d'activité physique, en santé publique, font référence à un homme de ce groupe d'âge. L'exemple classique, utilisé pour illustrer l'atteinte du seuil minimal du niveau «actif» (tableau 2 : 14 kcal/kg/semaine), est la marche d'un pas rapide (≈ 4 METs), 30 minutes par jour, 7 jours par semaine [méthode de calcul : 4 METs x 0,5 heure/jour x 7 jours/semaine = 14 kcal/kg/semaine]. Ce calcul est possible à cause de l'équivalence suivante : 1 MET ≈ 1 kcal/kg/heure. Donc 2 METs ≈ 2 kcal/kg/heure, 3 METs ≈ 3 kcal/kg/heure et ainsi de suite.

Algorithme de classification :

Étape 1 : Si Q1A = 1, passez à l'étape 2

Si Q1A = 2, l'individu est classé sédentaire.

Si Q1A = 9, l'individu est classé sédentaire.

Étape 2 : Si Q1B = 1, passez à l'étape 3

Si Q1B = 2, l'individu est classé sédentaire.

Si Q1B = 9, l'individu est classé sédentaire.

Étape 3 : Pour les 579 individus qui font du vélo durant les loisirs seulement. (Intensité : ils ont répondu seulement à la question L5A4)

3.1) Identification de la *fréquence* hebdomadaire (en jours/semaine) :

Si Q5A = 1, la fréquence = 7 jours/semaine. (Passez à 3.2).

Si Q5A = 2, la fréquence est celle choisie à Q5A1. (Passez à 3.2).

[Note : si Q5A1 = 9 (NSP/NRP), fréquence = 2 jours/semaine]

Si Q5A = 3, la fréquence = 1 jour/semaine. (Passez à 3.2).

Si Q5A = 4 et Q5A2 = 4 jours/mois, la fréquence est égale à 1 jour/semaine.

(Passez à 3.2).

Si Q5A = 4 et Q5A2 = 2 jours/mois, 3 jours/mois ou 9 (NSP/NRP), l'individu est classé sédentaire.

Si Q5A = 5, 6, 7 ou 9, l'individu est classé sédentaire.

3.2) Identification de la *durée* hebdomadaire (en heures) :

Si Q5A = 1, 2 ou 3, la durée est celle identifiée à Q6A1^a (Passez à 3.3).

Si Q5A = 4 et Q5A2 = 4, la durée est celle de Q6A2^b divisée par 30 et multipliée par 7 afin d'avoir une durée hebdomadaire (Passez à 3.3).

^a Note : si Q6A1 = 9 (NSP/NRP) : durée = durée minimale identifiée par les répondants à Q6A1.

^b Note : si Q6A2 = 9 (NSP/NRP) : durée = durée minimale identifiée par les répondants à Q6A2.

3.3) Identification de l'intensité de pratique rapportée (en METs)

Si L5A4 = 1 (Très faible), l'individu est classé sédentaire.

Si L5A4 = 2, 3 ou 4 (faible, moyenne ou élevée) on calcule l'indice de dépense énergétique (Passez à 3.4).

Si L5A4 = 9 (NSP/NRP), l'intensité attribuée est «Très faible» et l'individu est classé sédentaire.

3.4) Calcul de l'indice de dépense énergétique (IDE)

Durée hebdomadaire (heures) multipliée par l'intensité (effort physique) rapporté, en METs.

Exemple : 4 heures/semaine, intensité moyenne (6,8 METs)
Le calcul² de l'IDE $\rightarrow 4 \times 6,8 = 27,2$ kcal/kg/semaine.

Étape 4 : Pour les 283 individus qui utilisent le vélo comme moyen de transport et, également, qui en font durant leurs loisirs. (Intensité : ils ont répondu aux questions T5A3 et L5A3)

4.1) Calcul de la portion *transport* :

4.1.1) Identification de la *fréquence* hebdomadaire (en jours/semaine) :

Si T5A = 1, la fréquence = 7 jours/semaine. (Passez à 4.1.2)

Si T5A = 2, la fréquence est celle choisie à T5A1. (Passez à 4.1.2)

[Note : si T5A1 = 9 (NSP/NRP), fréquence = 2 jours/semaine]

Si T5A = 3, la fréquence = 1 jour/semaine. (Passez à 4.1.2)

Si T5A = 4 et T5A2 = 4, la fréquence est égale à 1 jour/semaine. (Passez à 4.1.2)

Si T5A = 4 et T5A2 = 2 ou 3 jours/mois, on divise le résultat par 4 pour le transformer en jours par semaine. (Note : si le choix est 9 (NSP/NRP), on accorde le minimum «2 jours/semaine» et on le divise par 4). (Passez à 4.1.2)

Si T5A = 5, 1 jour/mois, on divise le résultat par 4 pour le transformer en jour par semaine. (Passez à 4.1.2)

Si T5A = 6, 7 ou 9, la fréquence attribuée est 0 jour/semaine. (Passez à 4.2, loisir)

4.1.2) Identification de la *durée* hebdomadaire (en heures) :

Si T5A = 1, 2 ou 3, la durée est celle identifiée à T6A1^a (Passez à 4.1.3)

Si T5A = 4 ou 5, la durée est celle de T6A2^b divisée par 30 et multipliée par 7. (Passez à 4.1.3)

Si T5A = 6, 7 ou 9, la durée attribuée est 0 heure/semaine. (Passez à 4.2, loisir)

^a Note : si T6A1 = 9 (NSP/NRP) : durée = durée minimale identifiée par les répondants à T6A1.

^b Note : si T6A2 = 9 (NSP/NRP) : durée = durée minimale identifiée par les répondants à T6A2.

² Ce calcul est possible à cause de l'équivalence suivante : 1 MET \approx 1 kcal/kg/heure.
(Donc, 2 MET \approx 2 kcal/kg/heure, 3 MET \approx 3 kcal/kg/heure, etc.)

4.1.3) Identification de l'intensité de pratique rapportée (en METs)

Si T5A3 = 1 (Très faible), la fréquence attribuée est 0 fois par semaine et l'IDE attribué, 0 kcal/kg/semaine. Ces deux valeurs servent dans l'addition des composantes «transport et loisir» et, pour l'individu concerné, elles ne doivent rien ajouter au résultat final «transport + loisir». (Passez à 4.2, loisir)

Si T5A3 = 9 (NSP/NRP), l'intensité attribuée est «Très faible» (idem procédure ci-dessus). (Passez à 4.2, loisir)

Si T5A3 = 2, 3 ou 4, (faible, moyenne ou élevée) on calcule l'indice de dépense énergétique (Passez à 4.1.4).

4.1.4) Calcul de l'indice de dépense énergétique (IDE)

Durée hebdomadaire (heures) multipliée par l'intensité (effort physique) rapporté, en METs.

Exemple : 4 heures/semaine, intensité moyenne (6,8 METs)
Le calcul de l'IDE $\rightarrow 4 \times 6,8 = 27,2$ kcal/kg/semaine.

4.2) Calcul de la portion *loisir* :**4.2.1) Identification de la *fréquence* hebdomadaire (en jours/semaine) :**

Si L5A = 1, la fréquence = 7 jours/semaine. (Passez à 4.2.2)

Si L5A = 2, la fréquence est celle choisie à L5A1. (Passez à 4.2.2)

[Note : si L5A1 = 9 (NSP/NRP), fréquence = 2 jours/semaine]

Si L5A = 3, la fréquence = 1 jour/semaine. (Passez à 4.2.2)

Si L5A = 4 et L5A2 = 4, la fréquence est égale à 1 jour/semaine. (Passez à 4.2.2)

Si L5A = 4 et L5A2 = 2 ou 3 jours/mois, on divise le résultat par 4 pour le transformer en jours par semaine. (Note : si le choix est 9 (NSP/NRP), on accorde le minimum «2 jours/semaine» et on le divise par 4). (Passez à 4.2.2)

Si L5A = 5, 1 jour/mois, on divise le résultat par 4 pour le transformer en jour par semaine. (Passez à 4.2.2)

Si L5A = 6, 7 ou 9, la fréquence attribuée est 0 jour/semaine. (Passez à 4.3, transport + loisir)

4.2.2) Identification de la *durée* hebdomadaire (en heures) :

Si L5A = 1, 2 ou 3, la durée est celle identifiée à L6A1^a (Passez à 4.2.3)

Si L5A = 4 ou 5, la durée est celle de L6A2^b divisée par 30 et multipliée par 7.
(Passez à 4.2.3)

Si L5A = 6, 7 ou 9, la durée attribuée est 0 heure/semaine. (Passez à 4.3, transport + loisir)

^a Note : si L6A1 = 9 (NSP/NRP) : durée = durée minimale identifiée par les répondants à L6A1.

^b Note : si L6A2 = 9 (NSP/NRP) : durée = durée minimale identifiée par les répondants à L6A2.

4.2.3) Identification de l'intensité de pratique rapportée (en METs)

Si L5A3 = 1 (Très faible), la fréquence attribuée est 0 fois par semaine et l'IDE attribué, 0 kcal/kg/semaine. Ces deux valeurs servent dans l'addition des composantes «transport et loisir» et, pour l'individu concerné, elles ne doivent rien ajouter au résultat final «transport + loisir». (Passez à 4.3, transport + loisir)

Si L5A3 = 9 (NSP/NRP), l'intensité attribuée est «Très faible» (idem procédure ci-dessus). (Passez à 4.3, transport + loisir)

Si L5A3 = 2, 3 ou 4, (faible, moyenne ou élevée) on calcule l'indice de dépense énergétique (Passez à 4.2.4).

4.2.4) Calcul de l'indice de dépense énergétique (IDE)

Durée hebdomadaire (heures) multipliée par l'intensité (effort physique) rapporté, en METs.

Exemple : 4 heures/semaine, intensité moyenne (6,8 METs)

Le calcul de l'IDE $\rightarrow 4 \times 6,8 = 27,2$ kcal/kg/semaine.

4.3) Calcul du résultat final, section *transport + loisir* :**4.3.1) Identification de la *fréquence* hebdomadaire (en jours/semaine) :**

Fréquence obtenue à 4.1.1 (transport) + fréquence obtenue à 4.2.1 (loisir) = fréquence finale (section transport + loisir).

Note : On ne peut pas vérifier si le vélo *transport* et le vélo *loisir* est réalisé durant les mêmes journées de la semaine ou pendant des journées différentes (exemple : vélo transport = 3 jours/semaine et vélo loisir = 3 jours/semaine). Cependant, on accorde le «bénéfice du doute» au répondant et on utilise le résultat global pour la classification (notre exemple : 3 + 3 = 6 jours/semaine). De plus, la fréquence est libellée en jours par semaine et non en fois par semaine. Donc, même si cela peut sembler «bizarre», on obtiendra des valeurs supérieures à sept jours par semaines, dans certains cas (exemple : 4 + 4 = «8 jours/semaine»)

4.3.2) Calcul de l'indice de dépense énergétique (IDE)

IDE obtenu à 4.1.4 (transport) + IDE obtenu à 4.2.4 (loisir) = IDE final
(section transport + loisir).

Étape 5 : Pour les 52 individus qui utilisent le vélo comme moyen de transport seulement. (Intensité : ils ont répondu seulement à la question T5A3)

5.1) Identification de la fréquence hebdomadaire (en jours/semaine) :

Si T5A = 1, la fréquence = 7 jours/semaine. (Passez à 5.2).

Si T5A = 2, la fréquence est celle choisie à T5A1. (Passez à 5.2).

[Note : si T5A1 = 9 (NSP/NRP), fréquence = 2 jours/semaine]

Si T5A = 3, la fréquence = 1 jour/semaine. (Passez à 5.2).

Si T5A = 4 et T5A2 = 4 jours/mois, la fréquence est égale à 1 jour/semaine.
(Passez à 5.2).

Si T5A = 4 et T5A2 = 2 jours/mois, 3 jours/mois ou 9 (NSP/NRP), l'individu est classé sédentaire.

Si T5A = 5, 6, 7 ou 9, l'individu est classé sédentaire.

5.2) Identification de la durée hebdomadaire (en heures) :

Si T5A = 1, 2 ou 3, la durée est celle identifiée à T6A1^a (Passez à 5.3).

Si T5A = 4 et T5A2 = 4, la durée est celle de T6A2^b divisée par 30 et multipliée par 7 afin d'avoir une durée hebdomadaire (Passez à 5.3).

^a Note : si T6A1 = 9 (NSP/NRP) : durée = durée minimale identifiée par les répondants à T6A1.

^b Note : si T6A2 = 9 (NSP/NRP) : durée = durée minimale identifiée par les répondants à T6A2.

5.3) Identification de l'intensité de pratique rapportée (en METs)

Si T5A3 = 1 (Très faible), l'individu est classé sédentaire.

Si T5A3 = 2, 3 ou 4 (faible, moyenne ou élevée) on calcule l'indice de dépense énergétique (Passez à 5.4).

Si T5A3 = 9 (NSP/NRP), l'intensité attribuée est «Très faible» et l'individu est classé sédentaire.

5.4) Calcul de l'indice de dépense énergétique (IDE)

Durée hebdomadaire (heures) multipliée par l'intensité (effort physique) rapporté, en METs.

Exemple : 4 heures/semaine, intensité moyenne (6,8 METs)

Le calcul de l'IDE $\rightarrow 4 \times 6,8 = 27,2$ kcal/kg/semaine.

Étape 6 : Classification des 914 individus [loisir seulement (579), loisir + transport (283) et transport seulement (52)] :

Quatre niveaux : Actif, Moyennement actif, Un peu actif et Sédentaire.

Critères :

Si fréquence = 3 jours/semaine et plus **et** IDE = 14 kcal/kg/semaine et plus : **Actif**

Si fréquence = 2 jours/semaine et plus **et** IDE = 7 kcal/kg/semaine et plus : **Moy. actif**

Si fréquence = 1 jour/semaine et plus **et** IDE supérieur à 0 kcal/kg/semaine : **Un peu actif**

Tous les autres individus : **Sédentaire**

Note : Le critère d'intensité 3 METs et plus (tableau 2) est respecté pour tous ceux et celles qui ont une fréquence et un IDE calculés (intensité : faible, moyenne ou élevée). Pour tous les autres (intensité «très faible : 2,2 METs), ils sont déjà classés sédentaires [directement (sections loisir seulement et transport seulement) ou indirectement (section transport + loisir)].

Classification :

Loisir seulement (579) : vérification avec les résultats des sections 3.1 et 3.4.

Transport + Loisir (283) : vérification avec les résultats des sections 4.3.1 et 4.3.2.

Transport seulement (52) : vérification avec les résultats des sections 5.1 et 5.4.

Analyse complémentaire :

Les recommandations d'activité physique excluent, *pour le moment*, le niveau d'intensité «très faible» (voir tableaux 2 et 3). Cependant, cela ne signifie pas qu'aucun bénéfice n'est retiré avec ce genre de pratique. Il serait donc intéressant, en plus des résultats «officiels» (*excluant* l'intensité très faible), d'avoir aussi les résultats *incluant* l'intensité «très faible» et cela, même si ces individus représentent une proportion assez peu élevée de répondants.

Les critères de classification, dans ce cas, s'appuie seulement sur la fréquence **et** l'IDE par semaine³ car le critère d'intensité minimale n'est plus exigée. Donc, les exclusions identifiées aux sections 3.3, 4.1.3, 4.2.3 et 5.3 doivent être enlevées.

³ À l'étape 6 (critères de classification), seulement la fréquence et l'IDE sont identifiés. Cependant, le critère d'intensité 3 METs ou plus (intensité faible ou plus) est respecté à cause des exigences identifiées dans les étapes précédentes.

Références :

Comité scientifique de Kino Québec (1999), *Quantité d'activité physique requise pour en retirer des bénéfices pour la santé (Avis du comité)*, Québec, Secrétariat au loisir et au sport et ministère de la Santé et des Services sociaux, gouvernement du Québec, 27 p. [en ligne] <http://www.kino-quebec.qc.ca> (voir comité scientifique).

Nolin, B. (2007). *Le questionnaire l'Actimètre : méthodologie d'analyse. Critères, codification et algorithme (2^e édition)*. Québec, Direction recherche, formation et développement, Institut national de santé publique du Québec, 27 p., (<http://www.inspq.qc.ca/publications>).

Nolin, B. (2006). *Activité physique de loisir : codification et critères d'analyse 2004. Système québécois de surveillance des déterminants de la santé*. Québec, Direction recherche, formation et développement, Institut national de santé publique du Québec, 10 p., (<http://www.inspq.qc.ca/publications>).

Shields, M., M.S., Tremblay, M., Laviolette, C. L., Craig, I. Janssen and S.C., Gorber (2010). Fitness of Canadian adults: Results from the 2007-2009 Canadian Health Measures Survey. *Health Reports*, pp. 1-15, component of Statistics Canada Catalogue no. 82-003-X.

U.S. Department of Health and Human Services (USDHHS, 1999). «Achieving a Moderately Active Lifestyle», In: *Promoting Physical Activity: A Guide for Community Action*. U.S.D.H.H.S., Public Health Service, Center for Disease Control and Prevention, National Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion, Division of Nutrition and Physical Activity. Champaign, IL: Human Kinetics, pp. 15-37.

U.S. Department of Health and Human Services (USDHHS, 1996). *Physical Activity and Health : A Report of the Surgeon General*. Atlanta, GA: U.S.D.H.H.S., Centers for Disease Control and Prevention, National Center for Chronic Disease Prevention and Health Promotion, 278 p.

Warburton, D.E.R., P.T. Katzmarzyk, R.E. Rhodes and R. J. Shephard (2007). Evidence-informed Physical Activity Guidelines for Canadian Adults. *Applied Physiology, Nutrition, and Metabolism*, 32, Suppl. 2E, S16-S68, [on line] <http://www.csep.ca>. (See: APNM Journal) [Texte publié, également, dans le *Canadian Journal of Public Health*, Vol. 98, suppl. 2, 2007].