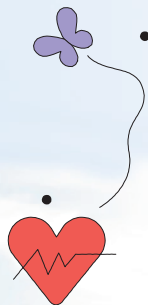




Observatoire
du vélo

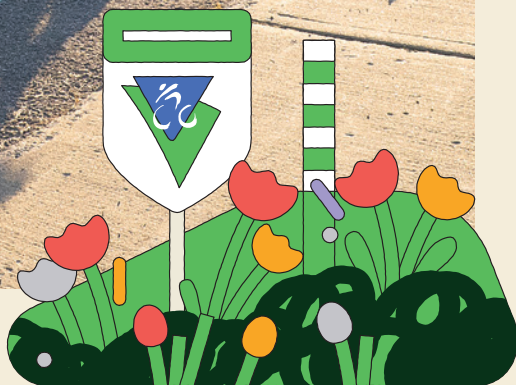
PRÉSENTE

L'état du vélo au Québec en 2025



Un projet de

Vélo Québec





Mot du gouvernement du Québec

Les dernières années ont confirmé à quel point le vélo occupe une place privilégiée dans notre société. Qu'il s'agisse d'un moyen de transport efficace, d'un loisir accessible, d'un sport stimulant ou d'une façon simple d'intégrer l'activité physique au quotidien, le vélo répond à des besoins variés et contribue à la santé globale de la population. Il favorise les déplacements actifs, réduit la congestion, améliore la qualité de l'air et encourage un mode de vie sain.

Notre gouvernement pose des gestes concrets afin d'assurer une pratique saine et sécuritaire du vélo, entre autres : il fait des investissements dans des réseaux cyclables sécuritaires et bien connectés, il favorise l'adoption du transport actif et fait la promotion de l'activité physique auprès des personnes de tous âges. De plus, il met en valeur l'importance du vélo dans l'aménagement de nos villes et villages, dans la prévention des maladies chroniques et dans la vitalité de nos communautés.

Le portrait 2025 témoigne d'un Québec en mouvement, où le vélo continue de gagner en popularité et en pertinence. Les données qu'il contient alimenteront la réflexion et les actions à poursuivre au cours des prochaines années, afin de soutenir des choix de mobilité durables, d'améliorer la sécurité des usagers et d'encourager l'adoption d'un mode de vie actif. Les bienfaits de l'activité physique régulière sont nombreux et largement reconnus, et ce, tant sur le plan de la santé physique que sur celui de la santé mentale.

Nous souhaitons du plaisir en toutes saisons à tous ceux et celles qui enfourchent leur vélo pour se déplacer, se dépasser ou simplement profiter du plaisir de rouler. Que la route soit agréable, sécuritaire et inspirante!

Bonne lecture!

ISABELLE CHAREST

Ministre responsable du Sport,
du Loisir et du Plein air et ministre
responsable de la région de l'Estrie

SONIA BÉLANGER

Ministre de la Santé et des
Services sociaux

JONATAN JULIEN

Ministre des Transports et de la
Mobilité durable



Mot du président-directeur général

Depuis maintenant trente ans, Vélo Québec documente, mesure et analyse la place du vélo dans notre société. Tous les cinq ans, *L'état du vélo au Québec* dresse un portrait rigoureux de la pratique, des infrastructures et des retombées du vélo, permettant de dégager des tendances claires et d'éclairer les décisions qui façonnent notre avenir collectif.

Dans un contexte où les enjeux de mobilité, de santé publique et d'impacts économiques occupent une place centrale, les données sont plus que jamais essentielles. Elles permettent d'orienter les politiques publiques, d'appuyer la mise en place de programmes structurants et d'alimenter un débat public basé sur des faits plutôt que sur des perceptions.

Elles révèlent l'ampleur de la pratique, la diversité des cyclistes et les bénéfices concrets pour la collectivité, qu'ils soient économiques, environnementaux ou sociaux. Ces données jouent un rôle fondamental pour déconstruire les mythes qui persistent autour du vélo. Édition après édition, elles démontrent que le vélo est loin d'être marginal : il est présent dans une majorité de foyers et utilisé par une large part de la population, le vélo est donc un outil au cœur des solutions d'aujourd'hui et de demain.

La force de cette démarche repose également sur sa continuité. Depuis 1995, ce suivi rigoureux nous permet de mesurer les progrès accomplis, d'identifier les défis persistants et de mieux comprendre les transformations en cours. Cette perspective unique est l'un de nos plus grands atouts collectifs.

Ce rapport est le fruit d'un travail remarquable. Je tiens à souligner l'engagement de toute l'équipe de Vélo Québec, et en particulier celui de Clémentine Hauret, responsable de la recherche et l'analyse scientifiques et de la structuration du rapport. Nos partenaires jouent également un rôle essentiel : sans leur appui, ce travail de connaissance et de mobilisation ne serait pas possible.

Ensemble, continuons de bâtir un Québec où le vélo occupe toute sa place.

JEAN-FRANÇOIS RHEAULT

Président-directeur général de Vélo Québec



Créé en 2024, l'Observatoire du vélo est un site internet qui rassemble données et connaissances sur la pratique du vélo, ainsi que sur ses retombées et bénéfices, tant individuels que collectifs. Structurées autour de quatre thématiques principales (portrait de la pratique, santé, environnement et économie), ces données sont accessibles à tous et toutes, fiables et adaptées aux contextes québécois, canadien et nord-américain.

En constante évolution afin d'intégrer les recherches et études les plus récentes, l'Observatoire se veut un outil dynamique et évolutif. En incorporant les données de *L'état du vélo au Québec en 2025*, l'Observatoire permettra d'en assurer la pérennité, tout en soutenant les analyses et études approfondies qui en découleront.

Consultez l'Observatoire du vélo en ligne à observatoire.velo.qc.ca.



Table des matières

- 5** **Qui fait du vélo au Québec?**
 - 6 Les Québécois·es et leur rapport au vélo
 - 7 Une pratique encore non paritaire
 - 9 La pratique chez les enfants
 - 11 Le vélo pour conserver son autonomie
- 13** **Pourquoi roule-t-on à vélo au Québec?**
 - 14 Pour se déplacer
 - 16 Pour déplacer des marchandises et des gens
 - 18 Pour le loisir et le simple plaisir de rouler
 - 20 Pour découvrir le Québec
- 22** **Avec quoi roule-t-on au Québec?**
 - 23 Un outil présent dans bien des foyers
 - 24 Le vélo, un mode de transport qui se partage
 - 26 L'essor remarquable du vélo électrique
- 28** **Où et quand roule-t-on au Québec?**
 - 29 Un réseau qui structure les déplacements
 - 32 Une pratique qui s'étend à l'année
- 34** **Quels impacts pour le Québec?**
 - 35 Réaménager les rues pour tous et toutes
 - 37 Le vélo, un allié pour la santé
 - 38 Une industrie qui roule bien
 - 39 Un maillon du système de transport global
- 40** **Conclusion**
 - 40 Quoi retenir de *L'état du vélo au Québec en 2025*?
 - 42 Comment poursuivre l'élan?
 - 43 Méthodologie et équipe





Qui fait du vélo au Québec?

Le vélo est un outil utilisé par
l'ensemble de la population
québécoise, peu importe l'âge,
le genre ou l'origine.

Les Québécois·es et leur rapport au vélo

Au Québec, des millions de personnes roulent chaque année, avec des habitudes variées en matière de pratique, de fréquence et d'usage.

La force du nombre

Les cyclistes constituent une majorité de la population. En 2025, **4,54 millions de Québécois·es ont fait du vélo**, soit **1,13 million d'enfants (79 %)** et **3,41 millions d'adultes (52 %)**.

Une diversité de cyclistes

Le **rapport au vélo varie grandement** parmi les Québécois·es; certaines personnes roulent à l'année, de nombreux autres seulement l'été, tandis que plusieurs envisagent de s'y remettre. En tout, **71 % de la population adulte fait ou envisage de se remettre au vélo**. De plus, un potentiel important de cyclistes existe parmi les non-adeptes; 13 % des personnes pourraient se remettre à rouler si les conditions de sécurité des cyclistes sur la route étaient améliorées, et 6 % des gens si on leur apprenait à pédaler. En fait, il n'y a que 10 % de la population qui est complètement désintéressée par la pratique du vélo!

Une pratique estivale stable

Entre mai et septembre, ce sont 6 cyclistes sur 10, soit **2,74 millions de Québécois·es**, adultes comme enfants, qui font du vélo **chaque semaine**. Par semaine, ces personnes roulent en moyenne **3,3 heures (ou 43 kilomètres) pour les adultes** et **3,9 heures pour les enfants**, des durées stables depuis que Vélo Québec les mesure.

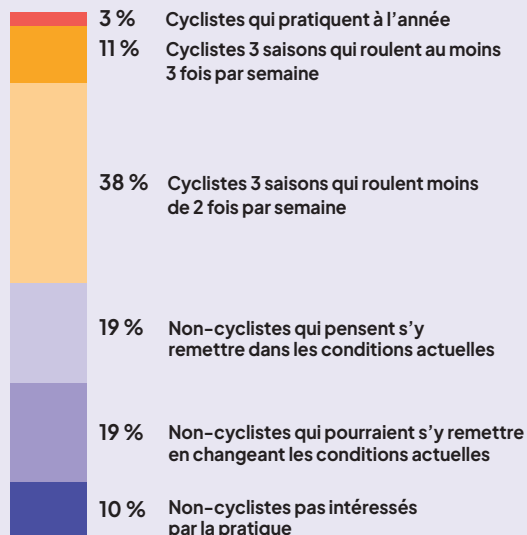
Un outil de mobilité parmi d'autres

Les personnes qui font du vélo ne constituent pas un groupe à part dans la société québécoise; le vélo s'inscrit plutôt comme un **outil parmi d'autres dans leur trousse de mobilité**. Parmi les gens ayant fait du vélo en 2025, **93 % possèdent un permis de conduire**, **87 % sont propriétaires d'une voiture** et **68 % utilisent celle-ci plus souvent que leur vélo**.

Évolution du nombre de cyclistes (en millions)



Catégorisation des Québécois·es en fonction de leur rapport au vélo



Une pratique encore non paritaire

Comme dans de nombreux pays au monde, la pratique du vélo au Québec n'est pas encore paritaire entre les femmes et les hommes, en raison de facteurs liés à la sécurité, aux contraintes de mobilité, mais surtout, à certains stéréotypes de genre.

Une disparité qui s'accroît

En 2025, **42 % des femmes ont fait du vélo** dans l'année contre **63 % des hommes**. Autrement dit, sur 100 cyclistes, on compte 59 hommes pour 41 femmes. Malheureusement, depuis 2015, **cet écart semble se creuser**, puisque la pratique augmente chez les hommes, alors qu'elle diminue légèrement chez les femmes.

Pourquoi des disparités de genre?

Si les hommes demeurent plus nombreux que les femmes à faire du vélo au Québec, cet écart ne s'explique pas uniquement par une question d'intérêt individuel. Il reflète plutôt des **conditions de mobilité et des normes sociales** qui rendent encore aujourd'hui la pratique plus accessible pour certains groupes que pour d'autres.

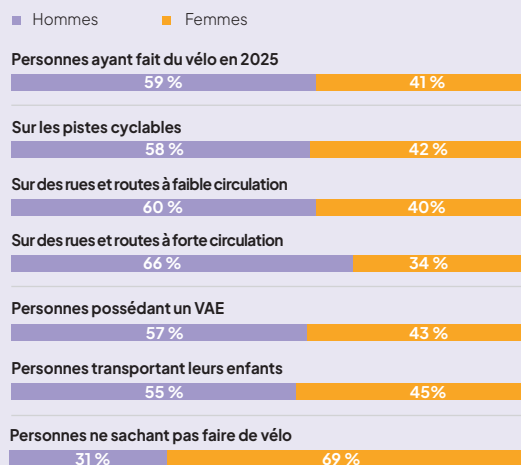
La **sécurité des environnements de circulation** joue notamment un rôle déterminant. Le manque d'infrastructures sécuritaires constitue un frein important à la pratique chez les femmes, évoqué par **27 % de celles qui ne roulent pas à vélo**, contre 14 % chez les hommes. Ainsi, sur les routes ou rues à forte circulation automobile, les femmes représentent seulement 34 % des cyclistes, alors qu'elles sont 42 % sur les pistes cyclables.

De plus, les **contraintes de mobilité liées aux responsabilités domestiques et familiales** – assumées de façon disproportionnée par les femmes – complexifient souvent leurs trajets et limitent leur usage du vélo. Cependant, l'essor de solutions pour transporter des enfants contribue à réduire cet obstacle. D'ailleurs, **45 % des personnes ayant transporté des enfants à vélo en 2025 étaient des femmes**.

En 2024, **45 % des cyclistes** qui circulaient sur le **Réseau Express Vélo sur la rue Saint-Denis**, à Montréal, étaient des femmes. Grâce à ses pistes sécuritaires directement connectées à d'autres infrastructures protégées, mais également parce qu'il dessert de nombreux services, cet aménagement semble être plus adapté aux besoins en mobilité des femmes.

Enfin, **certains stéréotypes associant le vélo à une pratique sportive** exigeante et aventureuse persistent, ce qui contribue au fait que les femmes représentent seulement **33 % des personnes qui pratiquent le vélo de route** et **26 % pour le vélo de montagne**. À l'inverse, les vélos à assistance électrique semblent favoriser une pratique plus inclusive, avec **43 % des propriétaires de VAE** qui sont des femmes.

Répartition des cyclistes en fonction du genre



La période critique de l'adolescence

Jusqu'à 13 ans, l'utilisation du vélo est parfaitement paritaire, avec 50 % de filles et 50 % de garçons.

C'est à l'adolescence que la disparité observée chez les adultes apparaît : chez les cyclistes de 14 à 17 ans, on observe **56 % de garçons** pour **44 % de filles**.

Durant cette période charnière, la pratique diminue chez les deux groupes, mais davantage chez les filles, à un moment où les normes et attentes liées au genre deviennent de plus en plus marquées.

Celles et ceux qui ne savent pas faire de vélo

Les **femmes représentent plus des deux tiers (69 %)** des personnes qui ne savent pas faire de vélo. Elles ne sont toutefois pas les seules à être surreprésentées parmi les 6 % d'adultes qui n'ont jamais appris à rouler. En effet, **11 % des personnes nées à l'extérieur du Canada** (contre 5 % de celles nées au pays) et **9 % des personnes racisées** (contre 5 % des personnes blanches) ne savent pas faire de vélo. Comme les femmes, ces groupes ont aussi tendance à pratiquer moins le vélo, notamment parce qu'ils vivent plus souvent dans des quartiers moins bien pourvus en infrastructures cyclables sécuritaires et que certains freins culturels peuvent également entrer en jeu.

Encourager la pratique chez les femmes

Créé par Vélo Québec en 2021, le programme **Toutes à vélo** vise à rendre la pratique cyclable accessible aux femmes qui n'ont jamais eu l'occasion d'apprendre à faire du vélo, ou qui ne se sentent pas suffisamment en confiance pour rouler dans la rue. En 2025, ce sont **763 femmes** qui ont été formées dans **6 régions du Québec**, soit 6,5 fois plus qu'au lancement du programme 5 ans auparavant, pour un total de plus de 2 200 participantes.



La pratique chez les enfants

La pratique du vélo est très répandue chez les jeunes, mais la fréquence à laquelle ils roulent semble diminuer progressivement depuis quelques décennies.

Toujours de nombreux jeunes adeptes

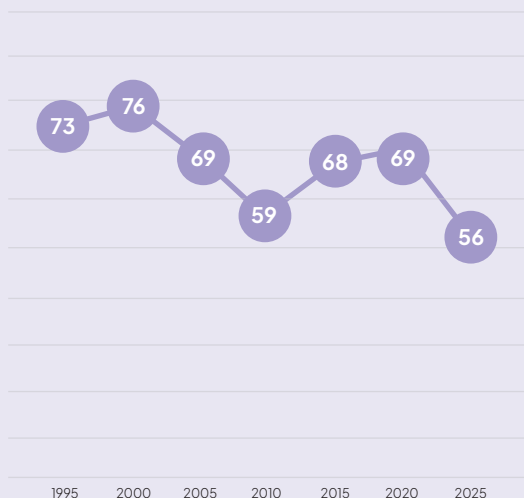
Les jeunes roulent à la fois pour le plaisir et pour se déplacer. Parmi les 6 à 17 ans, ce sont plus de **8 jeunes sur 10 (82 %)** qui ont fait du vélo en 2025, un pourcentage relativement stable depuis 15 ans. Et même chez les tout-petits (3 à 5 ans), ce sont presque trois enfants sur quatre qui font du vélo.

Toutefois, ces jeunes cyclistes roulent moins souvent qu'auparavant. **En 2025, 56 % des enfants** ont fait du vélo au moins une fois par semaine, alors qu'ils étaient autour de **69 % en 2020 et en 2015**. La pratique quotidienne a également fortement diminué depuis 2000, passant de **25 % des enfants roulant tous les jours à seulement 6 % aujourd'hui**. Cette tendance est cohérente avec la préoccupante diminution de l'activité physique observée depuis des décennies chez les jeunes québécois-es, mais également dans le monde.

Pourcentage de jeunes ayant fait du vélo en 2025



Évolution du pourcentage des 6 à 17 ans faisant du vélo au moins une fois par semaine en été



Avenue De Chateaubriand, Montréal (Catrine Daoust)

Des infrastructures sécuritaires pour augmenter la pratique

Si le **manque de sécurité sur les routes** constitue le troisième frein à la pratique des enfants, c'est aussi le principal sur lequel il est possible d'agir. Il est cité par 19 % des parents d'enfants cyclistes, après les **distances jugées trop grandes** pour être parcourues à vélo (41 %) et le **jeune âge des enfants** (20 %). Tout comme pour les autres populations d'usager·ères plus vulnérables (femmes, personnes âgées et à mobilité réduite), il est donc important de développer des infrastructures cyclables sécuritaires, **séparées de la circulation automobile**, menant **sans discontinuité** aux lieux d'intérêts des enfants (écoles, parcs et lieux de loisir).

L'apprentissage du vélo doit commencer tôt

Au Québec, 94 % des adultes, soit environ **6,14 millions de personnes, savent faire du vélo**. De ce nombre, 92 % ont appris à en faire avant l'âge de 13 ans.

L'enfance est donc une période cruciale pour favoriser les premiers contacts avec le vélo. Pédaler tôt, c'est gagner en autonomie et en liberté, profiter de bienfaits importants sur la santé physique et mentale, et surtout, développer des habitudes saines et durables en matière de déplacement actif.

Enseigner le vélo à l'école

Lancé en 2015, le programme **Cycliste averti** de Vélo Québec enseigne aux élèves du troisième cycle du primaire à se déplacer à vélo de façon sécuritaire et autonome grâce à une formation théorique et pratique donnée en milieu scolaire. En 2025, **8 015 élèves** provenant de 401 classes réparties dans **14 régions du Québec** ont été formés, pour un total de plus de 38 000 jeunes depuis la création du programme.



Rue des Jésuites, Saguenay (Samuel Snow)

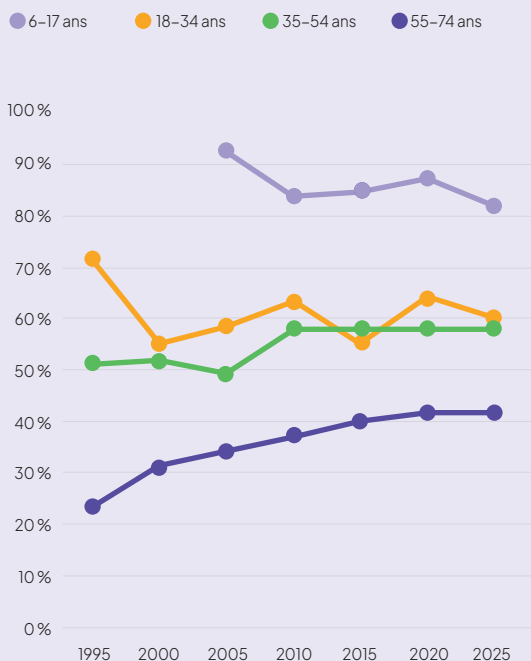
Le vélo pour conserver son autonomie

Chez les personnes âgées et celles ayant des enjeux de mobilité, le vélo peut représenter un moyen concret de maintenir une autonomie dans les déplacements quotidiens.

Des aîné·es de plus en plus cyclistes

La pratique varie fortement en fonction de l'âge. Elle est plus faible chez les aîné·es que chez les plus jeunes; **42 % des 55 à 74 ans** ont fait du vélo en 2025 **contre 59 % des 18 à 54 ans**. Cependant, les personnes âgées composent aussi le groupe d'âge où la progression de la pratique est la plus forte depuis trente ans! Entre 1995 et 2025, **chez les 55 à 74 ans**, le nombre de cyclistes a **augmenté 1,7 fois plus vite** que la population aînée elle-même.

Évolution des taux de cyclistes selon l'âge



Un loisir très apprécié

Les gens de **55 à 74 ans pédalent surtout pour le plaisir** et le font très régulièrement. Parmi toutes les personnes ayant fait du vélo en 2025, toutes les personnes âgées ont roulé au moins une fois dans un but récréatif, tandis que 41 % ont utilisé le vélo pour des déplacements utilitaires (contre 67 % des 18 à 54 ans). De plus, **48 % des cyclistes de 55 à 74 ans roulent entre une et quatre fois par semaine**, alors que seulement 39 % des plus jeunes le font.

Continuer à rouler grâce au vélo à assistance électrique

Avec les 18 à 34 ans, les **personnes de 55 à 74 ans sont celles qui roulent le plus à vélo à assistance électrique (VAE)**; 31 % des cyclistes âgé·es en ont utilisé un en 2025, contre 26 % dans l'ensemble des cyclistes. De plus, **près d'un propriétaire de VAE sur deux (47 %)** appartient à ce groupe d'âge. Les raisons évoquées sont similaires à celles des jeunes; 1 personne âgée sur 3 dit utiliser ce type de vélo parce qu'il permet **de parcourir de plus longues distances et d'aplanir les côtes**, et 1 sur 5 préfère les VAE aux vélos traditionnels pour des **raisons de santé** (une raison évoquée chez les âgé·es 3 fois plus souvent que chez les jeunes).

24 %
des cyclistes
de 55 à 74 ans ne
roulent qu'en VAE

10 %
des cyclistes
de 18 à 54 ans ne
roulent qu'en VAE

Le vélo un outil d'aide à la mobilité, à tout âge

Chez une proportion non négligeable des personnes vivant avec des enjeux de mobilité, le vélo s'avère un outil concret pour **maintenir une activité physique régulière, préserver son autonomie** et **favoriser sa liberté** de déplacement.

Environ 14 % des Québécois-es, soit 937 000 personnes, déclarent avoir ou avoir eu en 2025 des enjeux physiques ou cognitifs qui réduisent leur mobilité. **Près d'une de ces personnes sur trois considère le vélo comme une solution de mobilité** au même titre que la marche. Elles sont même 16 % à estimer qu'il est plus facile pour elles de rouler à vélo que de marcher.

Près de **4 personnes avec un enjeu de mobilité sur 10 ont fait du vélo en 2025**, sans nécessairement recourir à un vélo adapté ou à assistance électrique. À cet effet, **seulement 5,7 % de ces personnes possèdent un vélo adapté** et elles ne sont pas plus souvent propriétaires de VAE que le reste de la population (14 %).

Les aménagements cyclables n'entravent pas la mobilité

La présence d'infrastructures cyclables n'entrave pas les déplacements des personnes ayant des enjeux de mobilité; **85 % d'entre elles estiment que ces infrastructures ne rendent pas leurs déplacements plus difficiles**. Même les personnes avec un enjeu de mobilité qui ne roulent pas à vélo y voient un bénéfice; parce que **ces aménagements contribuent à rendre les rues plus calmes et sécuritaires** pour l'ensemble des usagers – et pas uniquement pour les cyclistes – elles sont ainsi **82 % à indiquer que leurs déplacements ne sont pas rendus plus difficiles** et même 14 % à déclarer qu'ils sont facilités.

85 %

des personnes avec des enjeux de mobilité déclarent que la présence d'infrastructures cyclables ne rend pas leurs déplacements plus difficiles



16 %

des personnes avec des enjeux de mobilité disent qu'il leur est plus facile de rouler à vélo que de marcher

Pourquoi roule-t-on à vélo au Québec?

Que ce soit pour se rendre au travail, reconduire les enfants, faire l'épicerie, se promener ou découvrir le Québec, tout le monde trouve une pratique qui correspond à ses besoins et à son mode de vie.

Pour se déplacer

Le vélo utilitaire fait désormais partie du quotidien des Québécois-es. Il s'impose comme un véritable mode de transport de tous les jours, tant auprès des adultes que des enfants.

Des destinations diverses

Si aller au **travail ou à l'école** demeure la principale raison de se déplacer à vélo, ce n'est plus la seule. Les cyclistes utilitaires prennent désormais leur vélo pour une grande variété de trajets, comme rendre **visite à des proches**, se rendre à une **activité de loisir** ou **faire l'épicerie**. Ces trajets nécessitant parfois de transporter des charges plus lourdes ou plusieurs personnes à la fois étaient moins communs par le passé.

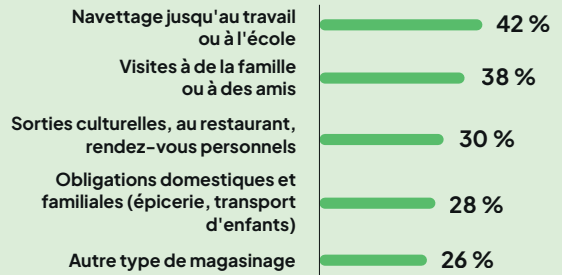
Une pratique en forte progression à tout âge

En 2025, plus de **2 millions d'adultes ont utilisé leur vélo** à des fins de transport, soit plus d'un-e cycliste adulte sur deux (59 %); du jamais-vu depuis que Vélo Québec compile cette statistique! Le portrait est similaire chez les 3 à 17 ans : environ **654 000 jeunes cyclistes se sont déplacé-es** à l'aide d'un vélo en 2025 (58 %). En somme, entre 2020 et 2025, on constate une augmentation de 28 % du nombre d'adultes et de 24 % du nombre de jeunes ayant enfourché un vélo pour réaliser un déplacement.

Une habitude bien ancrée

Presque la moitié (**42 %**) des Québécois-es adultes qui se déplacent à vélo le font **plusieurs fois par semaine en été**. Chez les enfants de **6 à 17 ans**, cette proportion grimpe à **54 %**, et elle atteint même **71 % chez les 10 à 13 ans**. Pour une partie de ces jeunes, le vélo est devenu le mode de déplacement principal pendant la belle saison. En 5 ans, **la proportion d'enfants cyclistes qui ont utilisé le vélo pour effectuer tous leurs déplacements a doublé**, passant de 6 % à 13 %.

Raisons de faire du vélo utilitaire

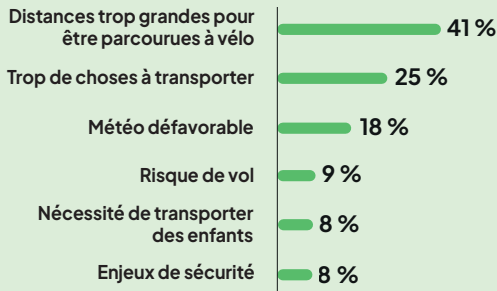


59 %
des cyclistes
adultes et

58 %
des cyclistes
enfants ont fait du
vélo utilitaire



Principaux freins à la pratique utilitaire



Lever les freins

Justement parce qu'ils sont conçus dans le but de **lever certains des principaux freins** à la pratique utilitaire, les vélos à assistance électrique et les vélos cargos qui se répandent dans tout le Québec permettent à plus de gens de rajouter le vélo dans leurs options de transport.

Si la **sécurité** constitue un enjeu sensible pour **8 % des cyclistes adultes**, elle l'est particulièrement pour les parents; **19 % évoquent le danger ou la circulation** comme obstacle aux déplacements à vélo de leur enfant. Ce décalage rappelle que **l'amélioration des infrastructures sécuritaires** demeure essentielle pour favoriser l'autonomie des plus jeunes, qui comptent parmi les usagers les plus vulnérables du réseau routier.



Université Laval - Pavillon Jeanne-Lapointe, Québec (Francis Vachon)

Des milieux qui s'engagent pour le vélo

Au-delà du développement des réseaux cyclables de plus en plus sécuritaires, **de plus en plus de milieux mettent en place des mesures concrètes** (installation de douches, de casiers et de stationnements sécurisés pour vélo, mise en place d'incitatifs financiers à la pratique) qui facilitent l'intégration du vélo dans le quotidien.

En 2025, **16 collectivités** (représentant près de 3 millions d'habitant-es) ainsi que **19 campus** et **39 organisations** (regroupant plus de 250 000 employé-es et étudiant-es) détenaient la certification Vélosympathique par Vélo Québec.

Pour déplacer des marchandises et des gens

Parce qu'il est pensé pour transporter des marchandises et des gens, le vélo cargo ouvre le champ des possibles. Pour les familles comme pour les professionnel·les, le vélo n'est plus seulement un moyen de déplacement individuel : il devient un véritable outil logistique.

Le vélo cargo, qu'est-ce que c'est?

Un vélo cargo est un **vélo utilitaire à deux ou trois roues** qui sert à transporter des charges lourdes ou volumineuses. Il se distingue du vélo traditionnel par son **cadre allongé** ou la **présence de plateformes, de caissons ou de paniers** qui permettent de transporter des enfants, des bagages ou des marchandises.

De plus en plus visible sur les routes québécoises

Très commun en Europe, le vélo cargo commence à se frayer un chemin en Amérique du Nord. Au Québec, en 2025, **3 % des foyers propriétaires de vélo en possèdent au moins un.**

Il ne s'agit **pas d'un phénomène limité à Montréal**; des villes comme Gatineau, Trois-Rivières ou Laval affichent des taux de possession comparables à ceux observés dans la métropole.

Un outil prisé par les familles

Spécifiquement chez les ménages cyclistes avec enfants, **le taux de possession de vélo cargo grimpe à 7 %**, puisqu'il s'agit d'une solution bien adaptée au transport d'un ou plusieurs enfants. Cela dit, seulement 1 personne sur 5 ayant transporté un enfant sur son vélo en 2025 l'a fait à l'aide d'un vélo cargo. Les autres solutions les plus répandues demeurent le **siège vélo pour enfant** et la **remorque pour vélo** (utilisés par environ 1 personne sur 2) ainsi que la **barre de remorquage** (girafe; utilisée par 1 personne sur 5).

Les **200 000 cyclistes** qui transportent leurs enfants à vélo le font fréquemment. En été, **un tiers d'entre eux le font au moins deux jours par semaine.** Pour ces familles, le vélo devient un outil précieux dans l'organisation du quotidien.

Au moins
50 000
vélos cargos
au Québec

6 %
des cyclistes ont
transporté leur
enfant



Une alternative à la voiture

En moyenne, au Québec, **39 % de la population habite à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail**. Et dans près d'une municipalité sur six, ce pourcentage est même supérieur à 40 %. Dans ces conditions, le vélo classique est déjà une bonne alternative à la voiture. Si on y ajoute la démocratisation des vélos à assistance électrique et des vélos cargos, ce sont beaucoup plus de trajets qui peuvent être effectués à vélo plutôt qu'en automobile : des trajets plus longs, avec transport de marchandises ou de personnes. Ainsi, dans les grandes villes québécoises, ce sont **de 13 à 33% des trajets motorisés qui pourraient être remplacés par un vélo classique** et ce pourcentage pourrait monter **de 32 à 55% si le vélo utilisé est un vélo cargo à assistance électrique**. Ce potentiel ne peut toutefois se concrétiser que si les commerces et destinations sont accessibles à vélo et si des espaces sécurisés adaptés aux vélos cargos sont mis à la disposition des cyclistes.

Travailler grâce à son vélo

S'il y a toujours eu des gens pour livrer des colis ou des messages à vélo, l'essor du vélo cargo en fait **explorer les usages professionnels** : jardinage, déménagement, réparation de vélos... La **cyclologistique** en bénéficie tout particulièrement, comme en témoigne le projet Colibri lancé par Coop Carbone et la Ville de Montréal en 2019. Cette initiative, qui a permis le déploiement d'espaces de logistique urbaine pour faciliter les livraisons à vélo, s'est d'ailleurs récemment étendue à la Ville de Québec. Dans les milieux urbains, la livraison à vélo cargo plutôt qu'en camionnette **améliore la qualité de l'air, diminue la congestion, réduit les risques de collision** avec les usager-ères vulnérables et s'avère **au moins 15% plus efficace**.

39 %

de la population québécoise habite à moins de 5 km de son lieu de travail



Jusqu'à 1 trajet motorisé sur 3 qui pourrait être remplacé par un vélo classique



Jusqu'à 1 trajet motorisé sur 2 qui pourrait être remplacé par un vélo cargo à assistance électrique



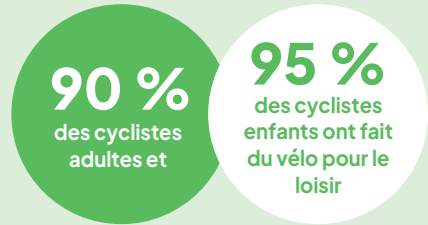
Parc Jarry, Montréal (Catrine Daoust)

Pour le loisir et le simple plaisir de rouler

Le vélo ne sert pas qu'à se déplacer; il occupe une place centrale dans la vie récréative des Québécois-es. Près de la moitié de la population pratique le vélo comme activité de loisir – et cette popularité ne faiblit pas.

Une activité profondément ancrée

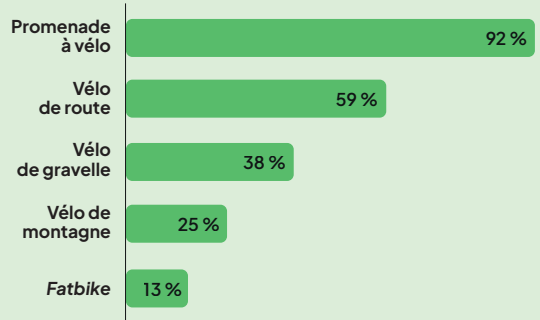
Au Québec, en 2025, **9 cyclistes adultes sur 10** ont fait du vélo pour le plaisir, soit un peu plus de 3 millions de personnes. Chez les 3 à 17 ans, le portrait est identique; **95 % des enfants en font pour le loisir, soit plus d'un million d'enfants**. Ces chiffres sont stables depuis qu'ils sont compilés par Vélo Québec.



Les pratiques les plus populaires

La **promenade à vélo** et le **vélo de route** sont les pratiques de loisir les plus répandues parmi les Québécois-es. Elles sont privilégiées par toutes les tranches d'âge de 18 ans et plus, et ce, de manière assez uniforme. Même si elle est loin d'être paritaire, la **promenade à vélo** est la pratique de loisir qui attire le plus de femmes, avec **40 % de femmes pour 60 % d'hommes**. Les autres pratiques (vélo de route, de gravelle, de montagne et *fatbike*) présentent quant à elles des **disparités de genre plus marquées** parmi leurs adeptes.

Pourcentage de cyclistes par type de pratique récréative



Le hors-route en pleine expansion

Les Québécois-es aiment pédaler en nature, comme en témoigne la popularité du **vélo de montagne**, mais aussi celle plus récente du **vélo de gravelle** et du **vélo à pneus surdimensionnés (fatbike)**. En tout, **1,36 million de personnes** ont pratiqué du vélo hors route en 2025, une **croissance de 24 % du nombre d'adeptes** depuis 2020.

40 % des cyclistes ont fait du vélo hors route





Principales motivations des adeptes de vélo de montagne

60 %

Passer du temps dans la nature

51 %

Fournir un effort physique

35 %

Pratiquer en toute liberté (sans club ni abonnement)

32 %

Partager un moment avec des proches

Engouement pour le vélo de gravelle

Une grande partie de la croissance de la pratique du vélo hors route s'explique par le coup de foudre des Québécois-es pour le vélo de gravelle. Entre 2020 et 2025, **243 000 nouvelles personnes (soit une hausse de 24 %)** ont découvert cette activité qui consiste à pédaler sur des routes secondaires en criblure de pierre, en pierre concassée, voire non entretenues. Cette pratique est surtout populaire chez les **hommes (70 %) âgés de 35 à 54 ans**. Discipline hybride entre le vélo de montagne et le vélo de route, le vélo de gravelle attire des adeptes qui pratiquent aussi ces deux disciplines (77 % font du vélo de route et 51 % du vélo de montagne).

Croissance constante pour le vélo de montagne

Le vélo de montagne continue de séduire. Cette pratique est surtout appréciée des **hommes (74 %)** relativement jeunes (**38 % de 18 à 34 ans**) et dans la force de l'âge (**46 % de 35 à 54 ans**). Leurs trois principales motivations : passer du temps dans la **nature**, fournir un **effort physique** et pouvoir le faire en toute **liberté**, sans abonnement ni adhésion, au moment qui leur convient. S'ils pratiquent généralement seuls ou avec des amis (43 % des adeptes), 1 pratiquant sur 4 roule avec ses enfants. La passion du vélo de montagne se transmet donc de génération en génération.

Prendre plaisir à vélo, même en hiver

Grâce au *fatbike*, les Québécois-es continuent à pédaler sur leurs sentiers préférés durant la saison froide. L'engouement est bien réel : **43 % des adeptes** ont effectué **plus de 5 sorties** au cours de la saison. Cette pratique est particulièrement appréciée des **moins de 34 ans**, qui représentent près d'**un pratiquant sur deux**.

Pour découvrir le Québec

Le vélo est aussi une façon privilégiée d'explorer le territoire. Chaque année, des centaines de milliers de personnes parcourent les routes et pistes cyclables des régions du Québec, où les environnements favorables à sa pratique se multiplient – et c'est toute l'économie de la province qui en bénéficie.

Pour une journée

Le **tiers des Québécois-es** ayant fait du vélo en 2024 a effectué **une excursion à la journée**, sans nuitée à l'extérieur. Cela représente une augmentation de 10 % par rapport à 2015. Ces **839 000 personnes** ont répété l'expérience 13,7 fois durant l'année, générant au passage des **dépenses moyennes annuelles de 430 \$ par personne**.

Pendant plusieurs jours

Parmi les Québécois-es ayant fait du vélo en 2024, **7,3 % ont pédalé dans un cadre touristique**, avec un séjour d'au moins une nuitée hors domicile. À ces **182 000 personnes**, on peut ajouter plus de **320 000 personnes de l'extérieur du Québec** qui ont fait du vélo dans la province pendant leurs vacances; pour près d'une sur deux, le vélo était même l'activité principale de leur séjour. En moyenne, les cyclotouristes effectuent **2 séjours de 4,3 nuitées** par an et **dépensent 132 \$ par jour et par personne**, pour se nourrir, se loger, mais aussi pour des activités récréatives et culturelles hors vélo.

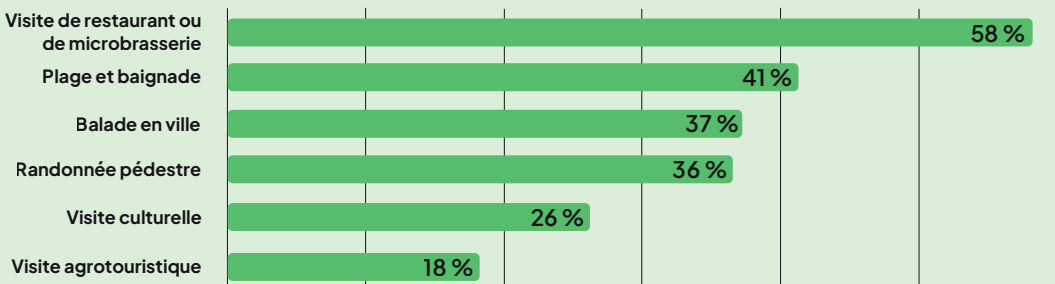
34 % des cyclistes ont fait des excursions à la journée



Waterville (Nicolas Bourdeau)

7,3 % des cyclistes ont fait du vélo lors de séjours touristiques

Principales activités hors vélo réalisées par les touristes à vélo



Des environnements adaptés

La multiplication des services destinés aux touristes à vélo favorise leur venue et contribue donc au développement de la pratique. En 2025, il y avait ainsi plus de **400 campings, hôtels et gîtes attestés Bienvenue cyclistes!** par Vélo Québec. Synonyme de services adaptés aux cyclistes, l'attestation s'est étendue en 2026, avec de nouveaux établissements comme des restaurants, des cafés, des microbrasseries, des attraits touristiques, des boutiques de location et des ateliers de réparation de vélo. À cela s'ajoutent de nouveaux parcours cyclables aux quatre coins de la province, lesquels sont dotés de haltes pour cyclistes, de services de transport de bagages ou encore de navettes pour vélos et cyclistes.

Des retombées économiques significatives

Les excursionnistes et touristes à vélo du Québec et de l'étranger ont dépensé un total de **803 millions de dollars en 2024**. De ce montant, **467 millions contribuent directement au produit intérieur brut du Québec**, une hausse de 35 % par rapport à 2015. Cela soutient directement près de **6 500 emplois** non délocalisables et répartis sur tout le territoire, notamment dans les régions éloignées des circuits touristiques classiques. Les retombées économiques générées par les excursionnistes et touristes à vélo sont très locales; leurs dépenses se concentrent donc dans les petites entreprises et commerces le long de leurs parcours.

803 millions de dollars

ont été dépensés en 2024 par les excursionnistes et touristes à vélo



Magog (Nicolas Bourdeau)

Dans un contexte où les voyageurs recherchent de plus en plus des expériences actives, durables et proches de la nature, le vélo représente un atout stratégique pour le tourisme québécois.



Avec quoi roule-t-on au Québec?

Possédé ou partagé, mécanique ou électrique, le vélo prend aujourd'hui de multiples formes et est présent dans une majorité de foyers.

Rue Saint-Denis, Montréal (Catrine Daoust)

Un outil présent dans bien des foyers

On trouve un vélo sous presque tous les toits du Québec. Pas surprenant qu'il soit un important levier économique.

La force du nombre

Au Québec, **7 ménages sur 10** possèdent au moins un vélo, pour adulte ou enfant. Au total, les Québécois-es détiennent ainsi **6,48 millions de vélos**. C'est plus que les quelque 5 millions de voitures individuelles personnelles en circulation!

Un engouement durable

L'élan observé pendant la pandémie se manifeste de nouveau. En 2025, **910 000 vélos ont été achetés** au Québec, un volume comparable à celui de 2020. Avant la pandémie, les Québécois-es achetaient environ 600 000 vélos par année. L'année 2025 marque même une année record pour les ventes de vélos pour adultes (plus de 510 000 vélos). Le segment des vélos pour enfants fait aussi bonne figure; en 2025, environ une famille sur trois s'en est procuré un.

Des dépenses significatives

Le budget consacré au vélo par les Québécois-es est conséquent; en moyenne, les gens prévoient **177 \$ par année** pour le vélo, ce qui comprend l'entretien, la réparation, l'achat de vélos et d'accessoires, ainsi que l'utilisation de vélos en libre-service, ce qui représente un **marché estimé à 586 millions** de dollars en 2025.

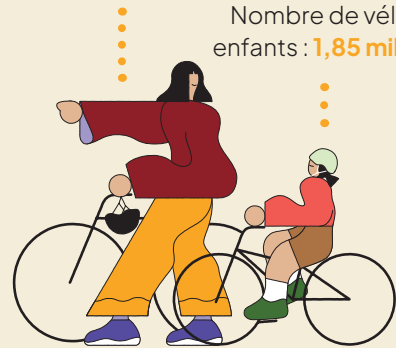
Le vol de vélo : limité, mais coûteux

Chaque année entre 2020 et 2025, un peu plus de **2 % des propriétaires de vélo** se sont fait voler leur monture. En tout, la valeur totale des vélos volés est estimée à 80 millions de dollars par an. Néanmoins, la crainte du vol n'est **pas un frein majeur à la pratique** : seulement 4 % des non-cyclistes de la province la cite comme raison de ne pas faire de vélo. Le développement de stationnements pour vélos sécurisés ainsi que des initiatives telles que la plateforme d'enregistrement Garage 529 permettent de réduire encore son impact.

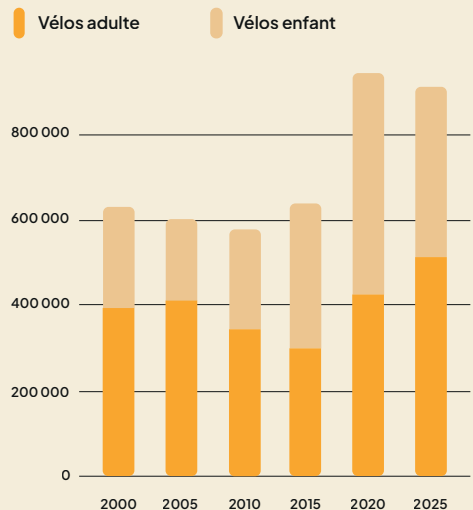
Nombre de vélos total :
6,48 millions

Nombre de vélos
adultes : **4,63 millions**

Nombre de vélos
enfants : **1,85 million**



Évolution des achats de vélos



Le vélo, un mode de transport qui se partage

L'engouement pour le vélo en libre-service ou partagé au Québec témoigne d'une réelle demande pour ce type de mobilité.

Une pratique plurielle

Le vélopartage a la cote : **641 000 Québécois-es** ont utilisé un vélo en libre-service pour se déplacer en 2025, ce qui correspond à 19 % des cyclistes dans toute la province. Les adeptes de ce type de service en raffolent : parmi eux, **47 % l'utilisent plusieurs fois par semaine** en été.

Les Québécois-es utilisent d'abord le vélopartage pour des **déplacements utilitaires**. C'est par exemple le cas de **la moitié des abonné-es** du système de vélo en libre-service BIXI, qui l'utilisent au moins une fois par semaine pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire une sortie.

La **pratique récréative** n'est pas en reste; **le tiers des abonné-es BIXI** s'est baladé pour le plaisir au moins une fois par semaine en 2025. Et les **touristes internationaux** de passage à Montréal représentent **plus du quart (26%) des utilisateur-rices uniques** de BIXI.

Plus de stations, plus de liberté

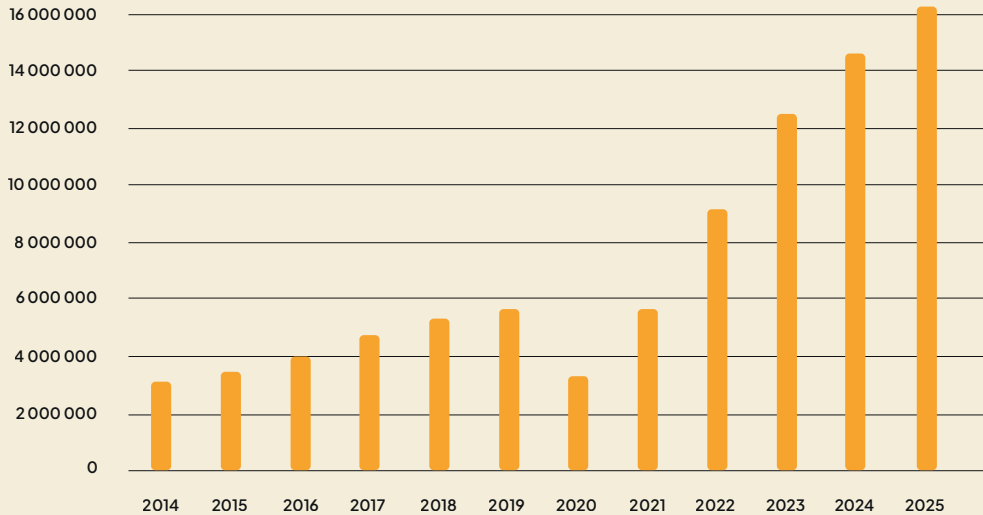
L'offre de vélopartage explose aux quatre coins du Québec. On retrouve aujourd'hui près de **1 300 stations** et **15 000 vélos** en libre-service accessibles dans **22 villes**. En comparaison, une seule ville (Montréal) proposait ce service en 2009. Les déplacements suivent la même tendance. En 2025, plus de **16 millions de trajets** ont été réalisés grâce au vélopartage. Le cas du service à Vélo, à Québec, est particulièrement révélateur. Depuis son lancement en 2021, le nombre de déplacements effectués a été multiplié par près de 70, et le nombre d'adeptes, par plus de 8.

19 %
des cyclistes
ont fait du
vélopartage

Service
accessible
dans 22 villes



Évolution du nombre de trajets effectués en vélo en libre-service au Québec

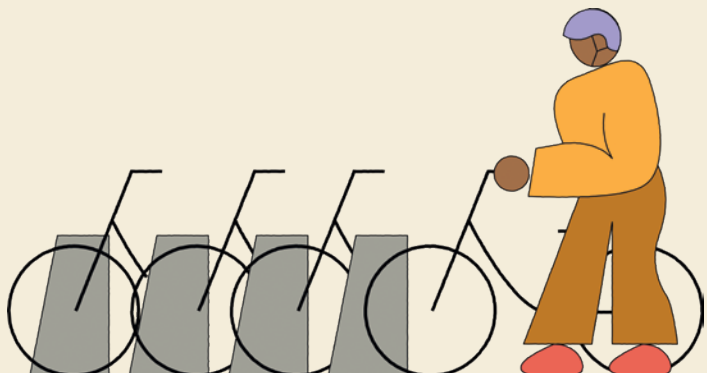


Le vélopportage pour transporter des choses

Louer ou emprunter une remorque ou un vélo **cargo** est désormais possible dans de nombreuses villes québécoises, grâce à des initiatives telles que Locomotion, Mulo ou les remorques BIXI. **L'offre se développe** afin de permettre à tout le monde de transporter des marchandises ou des gens sur de courtes distances, par exemple, pour faire son épicerie ou aller au parc en famille.

Comment aller plus loin?

Très rares au Québec mais ayant fait leurs preuves ailleurs dans le monde, les **services de location, de moyenne ou de longue durée**, sont un moyen supplémentaire de permettre à tous et toutes de bénéficier des avantages du vélo partagé dans un but utilitaire.



L'essor remarquable du vélo électrique

Le vélo à assistance électrique (VAE) atténue certains freins que rencontrent les Québécois-es derrière le guidon et leur offre un maximum de liberté, ce qui explique sa popularité grandissante.

L'assistance électrique qui facilite l'accès au vélo

Sur l'ensemble des Québécois-es ayant fait du vélo en 2025, plus du quart a enfourché un VAE, soit environ **900 000 personnes**. Du lot, plus de la moitié pédale exclusivement avec une assistance électrique. Pour près d'un tiers des pratiquant-es, l'assistance électrique leur permet **d'éliminer les freins** habituels à la pratique du vélo, comme **la distance et les pentes**.

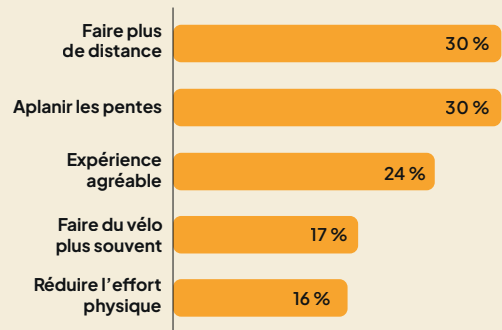
Des profils aussi variés que les besoins

Parmi les différents profils types de gens qui ont adopté le VAE, il y a ceux avec une **pratique loisir**, plus âgés, qui recherchent avant tout le plaisir et une amélioration de leur santé (44 % des utilisateur-trices). On retrouve également des personnes d'âge moyen, qui comptent sur le VAE pour **rejoindre leur lieu de travail** (29 %). Enfin, les adeptes occasionnels, assez jeunes, voient le VAE comme un mode de déplacement parmi d'autres dans leur **cocktail transport** (27 %).

31 %
des vélos
vendus sont
électriques



Top 5 des raisons de préférer un VAE à un vélo classique



26 %
des cyclistes
ont fait du
VAE



De plus en plus commun

On retrouve aujourd'hui **629 000 VAE dans la province**, soit 14 % du parc québécois de vélos adultes, une proportion qui a **doublé depuis 2020**. Près du **tiers des vélos vendus** en 2025 sont désormais à assistance électrique.



Sentier du Corridor Champlain, Gatineau (Lévy L. Marquis)

Un outil dispendieux

Le **principal frein** à l'adoption du VAE demeure son **coût d'acquisition**, relativement élevé. Ainsi, seulement **55 % des utilisateur-trices sont propriétaires** de leur VAE, et c'est la moitié la plus aisée des ménages québécois (avec un revenu de ménage supérieur à 80 000 \$) qui possède les deux tiers des VAE.

Accéder au VAE grâce au prêt

Tous les services de vélopartage offrent aujourd'hui une flotte de vélos électriques. Résultat : dans toute la province, environ **1 utilisateur-trice de VAE sur 5** a accès à cette technologie par l'entremise du **vélopartage**. À cela s'ajoutent les **6 % d'adeptes** qui ont été initié-es à la pratique dans le cadre de **programmes de prêt** de longue durée offerts par leur employeur ou un organisme spécialisé, comme Vélovolt (Équiterre) ou Pratico-Vélo (CRECQ).

Aussi bon pour la santé

Bénéficier d'un coup de pouce électrique diminue la dépense énergétique des utilisateur-trices, mais incite à rouler plus longtemps et plus souvent – jusqu'à 50 % de distance en plus par jour. **Les bénéfices sur la santé sont donc équivalents!**

Comment aller plus loin?

Pour lever les freins à l'achat des VAE, plusieurs administrations ailleurs dans le monde proposent des **programmes de subvention et d'aide à l'achat**. Ces programmes ont notamment contribué à **réduire la dépendance à l'automobile**, certains ménages choisissant de se départir d'une seconde voiture.



Où et quand roule-t-on au Québec?

Le vélo se pratique
toute l'année et
s'appuie sur un
réseau cyclable en
constante évolution.

Boulevard du Saguenay O, Saguenay (Samuel Snow)

Un réseau qui structure les déplacements

Le développement des infrastructures cyclables transforme progressivement le vélo en une solution de mobilité accessible, sécuritaire et adaptée à tout le monde.

Un réseau diversifié qui s'étend et se sécurise

Le réseau cyclable québécois s'est fortement développé, **passant de 2 300 km en 1995 à 11 550 km en 2025**. Cette multiplication par 5 de la longueur du réseau s'accompagne d'une amélioration marquée de la sécurité. **Les pistes cyclables protégées totalisent désormais plus de 4 900 km en 2025**, soit une multiplication par 3,5 depuis 1995. Ces aménagements sont **séparés de la circulation automobile** et offrent un environnement sécuritaire adapté à tous et toutes. Ils jouent ainsi un rôle clé pour convaincre un plus grand nombre de personnes d'utiliser le vélo comme outil de mobilité.

À cela s'ajoutent environ **2 050 km de bandes cyclables**, ces **infrastructures simplement peintes au sol** dans des rues avec moins de circulation et avec des limites de vitesse plus basses. Moins adaptées à tous les publics, elles sont néanmoins intéressantes pour relier entre elles les infrastructures de meilleure qualité.

On compte ensuite environ **1 700 km de chaussées désignées**, **c'est-à-dire partagées entre vélos et voitures**, qui nécessitent des mesures d'apaisement de la circulation pour assurer la sécurité de tout le monde. On retrouve également près de **2 900 km d'accotements asphaltés** sur des routes plus passantes en milieu rural. Enfin, depuis très récemment, de nouveaux aménagements voient le jour, comme les **vélorues** ou les **bandes cyclables suggérées**, qui permettent d'améliorer la continuité du réseau québécois.

Réseau cyclable
11 550 km

Pistes cyclables : **4 900 km**
(+25 % par rapport à 2020)

Bandes cyclables : **2 050 km**
(+29 % par rapport à 2020)

Chaussées désignées : **1 700 km**
(-23 % par rapport à 2020)

Accotements asphaltés : **2 900 km**



Route verte 1, Lévis (Francis Vachon)

Des infrastructures qui changent la façon de se déplacer

Les cyclistes privilégient les aménagements qui leur offrent sécurité et confort. En 2025, **55 % des déplacements à vélo se font sur des pistes ou des bandes cyclables**, contre seulement 28 % en 1995. Cette évolution témoigne du **rôle structurant des infrastructures dans l'adoption du vélo comme mode de transport**. En améliorant la qualité et la continuité du réseau, les investissements contribuent directement à augmenter la part modale du vélo, qui progresse dans de nombreuses villes québécoises. Par exemple, en 5 ans, elle a **augmenté de 56 % dans la partie centrale de l'Île de Montréal** (pour atteindre 7,8 % en 2023), de **50 % en 6 ans à Québec** (2,4 % en 2023), mais aussi de **92 % en 11 ans à Gatineau** (2,5 % en 2022).

Les infrastructures de nouvelle génération changent la donne

Les infrastructures à haut niveau de service, comme le **Réseau Express Vélo (REV)** à Montréal ou les **Corridors VivaCité (CVC)** à Québec, marquent une nouvelle étape dans le développement du réseau. Pensées pour le transport quotidien, elles sont **sécuritaires, continues, connectées** entre elles, et au reste du réseau, mais aussi **entretenu** à l'année, ce qui facilite les déplacements sur de longues distances. Leur efficacité se reflète dans leur forte utilisation. À Montréal comme à Québec, les compteurs du REV et des CVC enregistrent de plus en plus de passages chaque année, avec des **taux de croissance allant de 7 % à 16 % par an**. Ainsi, en 2025, les compteurs sur ces infrastructures ont vu passer **un tiers de cyclistes en plus que sur les axes les plus passants hors REV et hors CVC**. En offrant des conditions de déplacement fiables et performantes, ces infrastructures permettent au vélo de s'imposer comme une véritable alternative de mobilité.

Augmentation de la part modale du vélo

Montréal
+56 % en 5 ans

Québec
+50 % en 6 ans

Gatineau
+92 % en 11 ans



Top 3 des compteurs avec le plus de passages en 2025

Montréal

REV Saint-Denis/Rachel 1 667 867

REV Saint-Denis/
des Carrières 1 618 733

Berri / Ontario 1 201 901

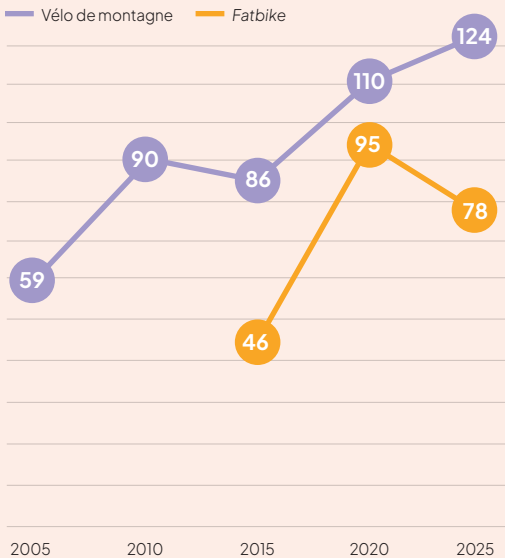
Québec

CVC Dalhousie/Barricade 453 556

CVC Sainte-Foy/
Marguerite-Bourgeoys 348 835

Corridor du littoral
(secteur Maizeret) 342 786

Évolution du nombre de centres de vélo de montagne et de fatbike



La Route verte dans



Le hors-route, un terrain de jeu partout au Québec

Le Québec offre une grande diversité de lieux pour la pratique du vélo hors route, que ce soit à vélo de gravelle, de montagne ou à pneus surdimensionnés (*fatbike*). Toutes les régions comptent des milliers de kilomètres de routes non pavées ou de sentiers forestiers adaptés à ces pratiques. Depuis 2015, la province a gagné 800 kilomètres de **sentiers de vélo de montagne**. On en compte près de **3 000 km en 2025**, répartis dans **124 centres**, surtout dans la Capitale-Nationale, les Laurentides, en Estrie et au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Dans ces régions, mais aussi dans Lanaudière ou en Gaspésie, le **fatbike** est également bien implanté, avec **78 centres accessibles en hiver**. Cette diversité d'environnements permet à chacun-e de trouver une pratique adaptée à ses envies.

La Route verte, colonne vertébrale du réseau québécois

Véritable pilier du réseau cyclable québécois, la Route verte a célébré ses 30 ans en 2025. Avec **près de 5 400 km et 700 km d'expansion projetée**, elle traverse toutes les régions (sauf le Nord-du-Québec) et **connecte 390 municipalités**, soit plus d'une sur trois. Plus grand réseau cyclable continu en Amérique du Nord, elle permet également de relier l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et les États-Unis. Utilisée autant pour le **loisir**, le **tourisme** que pour les **déplacements utilitaires**, elle est largement appréciée: **93 % des cyclistes qui y circulent jugent l'expérience agréable et sécuritaire** et **90 % privilégient des itinéraires qui l'empruntent**. Grâce à ses balises de repérage réparties sur presque la totalité du réseau, elle est connue de 61 % des cyclistes et de 45 % des non-cyclistes de la province.

Une pratique qui s'étend à l'année

Même en climat nordique, le vélo s'impose de plus en plus comme un mode de déplacement utilisable en toutes saisons, grâce à des infrastructures adaptées.

Rouler toute l'année, une réalité bien installée

Au Québec, le vélo se pratique à longueur d'année. Si la pratique en hiver et pendant les saisons intermédiaires est plus sensible aux conditions météo, **la présence continue du vélo sur les routes québécoises** démontre la flexibilité de l'outil, utilisable selon les besoins, peu importe la saison.

Rouler l'hiver grâce aux infrastructures sécuritaires et déneigées

La pratique hivernale est en croissance dans toute la province, avec une **hausse de 33 % du nombre de cyclistes entre 2019 et 2025**. Cette progression s'explique notamment par le **développement de réseaux d'infrastructures cyclables ouvertes à l'année**. Bien déneigées et entretenues, elles augmentent considérablement le nombre de jours où il est possible de rouler. C'est le cas en début et en fin d'hiver, mais aussi pendant les jours de redoux. **Ces efforts d'entretien doivent s'inscrire sur le long terme** pour permettre aux Québécois-es d'envisager le vélo comme une option fiable en hiver et de **réorganiser leur mobilité**.

De fait, **les taux de rétention des cyclistes en hiver** augmentent régulièrement avec une **croissance de 11 % par an** à l'échelle de la province. Ces taux correspondent au rapport entre le nombre de cyclistes comptés de décembre à mars et celui de juin à septembre. La sécurisation des voies cyclables a un effet clairement observable sur la pratique. À Montréal, les **infrastructures de dernière génération** comme le Réseau Express Vélo (REV) **affichent des taux de rétention supérieurs de 27 % à la moyenne**, confirmant que des aménagements sécuritaires renforcent la liberté de se déplacer, même dans des conditions plus exigeantes.

Nombre de cyclistes pour chaque saison



Avril : **723 000**



Mai à septembre : **3 308 000**

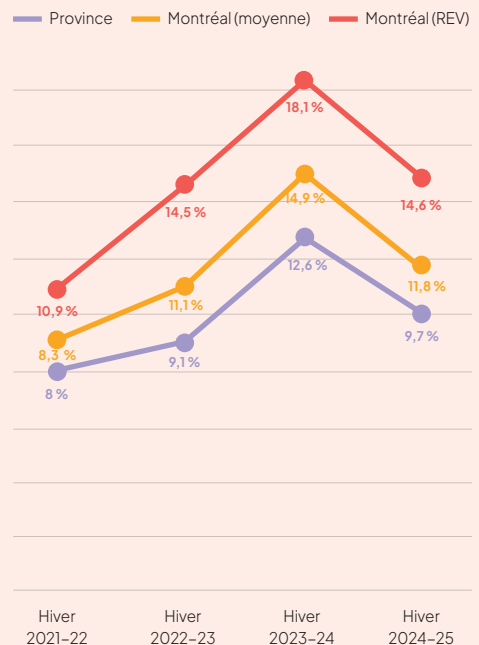


Octobre et novembre : **1 487 000**



Décembre à mars : **249 000**
(+33 % par rapport à 2020)

Évolution des taux de rétention des cyclistes en hiver



Une pratique hivernale utilitaire

En hiver, le vélo est avant tout utilisé pour se déplacer. Parmi les personnes qui roulent durant la saison froide, **76 % le font plus de deux fois par semaine**, alors que seulement 42 % des cyclistes d'été roulent à cette fréquence. Une fois équipé-es, les cyclistes adoptent donc une pratique régulière, souvent utilitaire, et conservent cette habitude à la belle saison.

Le libre-service, une porte d'entrée vers le vélo d'hiver

Le développement du vélo en libre-service en hiver, tel que proposé par BIXI à Montréal depuis l'hiver 2023-2024, contribue à démocratiser la pratique. Il **permet de lever un frein évoqué** par 1 cycliste sur 3 : **l'absence d'un vélo ou d'accessoires adaptés**. Ainsi, durant l'hiver 2024-2025, près de **93 000 personnes** (soit 13 % des utilisateur-rices annuels) ont utilisé les 1 500 vélos équipés pour l'hiver (soit 14 % de la flotte estivale), représentant plus de 5 500 déplacements par jour. Fait révélateur, 17 % des usagers hivernaux n'utilisent BIXI qu'en hiver! Ces personnes roulent probablement avec leur propre vélo en été, mais préfèrent s'éviter les tracas et les investissements liés à la possession de vélos adaptés à l'hiver.

5 500
déplacements

par jour effectués en
vélopartage en hiver
2024-2025 à Montréal





Quels impacts pour le Québec?

Au-delà des bénéfices individuels,
le vélo génère des retombées
concrètes pour toute la société.

REV Rue Saint-Denis, Montréal (Catherine Daoust)

Réaménager les rues pour tous et toutes

Les aménagements cyclables transforment les rues en espaces plus sécuritaires, plus agréables et plus efficaces pour l'ensemble des usager·ères.

Repenser la rue bien au-delà du vélo

L'installation d'infrastructures cyclables sécurisées, notamment à haut niveau de service comme le Réseau Express Vélo (REV) à Montréal et les Corridors VivaCité (CVC) à Québec, profite à l'ensemble des usager·ères. Lors de tels réaménagements, le partage de l'espace public entre les modes actifs, collectifs et motorisés est rendu plus équitable. En diminuant le nombre de voies pour les véhicules, la circulation automobile est apaisée. De plus, les intersections, zones les plus à risque, sont également sécurisées, profitant ainsi à tous.

Des rues plus vivantes et accueillantes

Ces transformations réduisent la circulation automobile, autant sur l'axe réaménagé que dans les rues avoisinantes. Après l'installation du CVC en 2023 sur le chemin Sainte-Foy, le nombre de véhicules motorisés a diminué de 35 % et, dans les rues adjacentes, de 6 à 34 % (entre 2016 et 2024). Sur la rue Saint-Denis, l'arrivée du REV en 2020 s'est accompagnée d'une baisse de la circulation de 17 % (entre 2018 et 2021). Malgré la réduction par deux du nombre de voies de circulation, le volume de trafic motorisé n'a pas diminué de moitié, indiquant une circulation plus fluide et efficace après les aménagements cyclables.

Ces réaménagements de rue se sont également accompagnés d'une hausse marquée de la fréquentation piétonne, une fois les rues devenues plus calmes et sécuritaires : +11 % sur la rue Saint-Denis (entre 2019 et 2025) et +175 % sur le chemin Sainte-Foy (entre 2023 et 2024). Réaménager une rue, c'est donc en faire un véritable milieu de vie pour les gens qui y habitent comme ceux qui sont de passage.

Des aménagements qui améliorent la sécurité routière

L'apaisement de la circulation observée sur ces réaménagements de rue mène à une diminution des risques de collision et de la gravité des blessures.

CVC chemin
Sainte-Foy

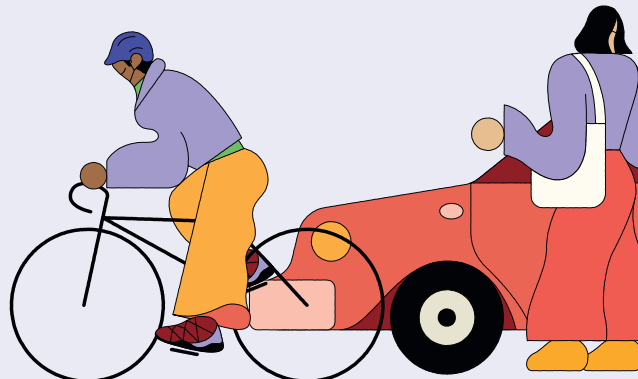
REV rue
Saint-Denis

+175 %
de piétons

+11 %
de piétons

-35 %
de véhicules
motorisés

-17 %
de véhicules
motorisés



Un vélo en plus, une voiture en moins

Les infrastructures cyclables permettent de déplacer un grand nombre de personnes dans un espace limité. Sur la rue Saint-Denis, à la belle saison, environ **750 cyclistes par heure** circulent aux heures de pointe, avec des pics à plus de 1 000 vélos. **Si ces cyclistes choisissaient la voiture**, cela représenterait environ 490 véhicules supplémentaires, soit **une file de près de 3 kilomètres**. Le vélo agit donc comme un outil complémentaire qui contribue à **réduire la congestion** et à améliorer les déplacements, notamment pour les gens qui doivent absolument se déplacer en voiture (certaines personnes âgées ou avec des enjeux de mobilité, les services d'urgence et de livraison, etc.).

Des artères commerciales qui gagnent en vitalité

Ces réaménagements sont également **bénéfiques pour les commerces** présents dans ces rues; les artères deviennent plus attrayantes pour une clientèle locale qui se déplace à pied, à vélo ou en transport collectif. D'ailleurs, à l'heure actuelle, ces **usager·ères représentent souvent la majorité de la clientèle** des artères commerciales en ville, **alors que les commerçant·es ont la perception** que leur clientèle les visite principalement en automobile. À Montréal par exemple, la **clientèle en voiture est perçue par les commerçant·es 2 à 3 fois plus nombreuse qu'en réalité**.

Les cyclistes dépensent moins par visite mais **fréquentent davantage les commerces** (14 fois par mois contre 5 fois pour les automobilistes sur la rue Saint-Denis), ce qui mène à des dépenses totales comparables. D'ailleurs, depuis l'implantation du REV, **les ventes sur Saint-Denis suivent la tendance montréalaise** avec une meilleure reprise post-pandémie. De plus, le taux d'occupation des commerces a augmenté de 9,4 points de pourcentage entre 2022 et 2025 (contre 0,9 point à l'échelle de l'agglomération). À Québec, le réaménagement du **chemin Sainte-Foy a entraîné une hausse des ventes de 9,93 %** entre les trois premiers trimestres de 2023 et de 2024.



Chemin Sainte-Foy, Québec (Ville de Québec)

Hausse de **9,4 points de pourcentage** du taux d'occupation des commerces sur le REV rue Saint-Denis

Hausse de **9,93 %** des ventes sur le CVC chemin Sainte-Foy

Le vélo, un allié pour la santé

Bénéfique pour la santé publique québécoise, la pratique cyclable doit être soutenue par la poursuite des efforts en matière de sécurité.

Bouger au quotidien, un impact majeur

En 2025, les adultes québécois-es ont cumulé **305 millions d'heures de vélo**. Selon l'outil HEAT de l'Organisation mondiale de la santé, cette activité permet d'**éviter 350 décès par année** et d'**économiser plus de 3,3 milliards** de dollars, soit près de 5 % des dépenses en santé du gouvernement québécois en 2025-2026. À cela s'ajoutent les **économies liées à la réduction de maladies chroniques** que l'activité physique associée au vélo peut contribuer à prévenir (notamment l'hypertension, les maladies cardiovasculaires et le diabète). Alors que les dépenses en santé augmentent de 6,8 % par an, **le vélo apparaît comme un outil simple pour intégrer de l'activité physique** dans son quotidien.

Sécurité : des efforts à intensifier

Après plusieurs décennies de baisse, le **nombre de collisions impliquant des cyclistes** stagne depuis 2020 et a **augmenté en 2024**. Cette année-là, 13 cyclistes ont perdu la vie, dont certains sur des routes où la limite de vitesse est de 90 km/h. Les **blessures graves et légères sont également en hausse** de 24,6 % et de 16,7 % par rapport à la moyenne de 2019 à 2023. Ces données montrent que **des efforts supplémentaires sont nécessaires** pour améliorer la sécurité, notamment en repensant les environnements routiers les plus à risque.

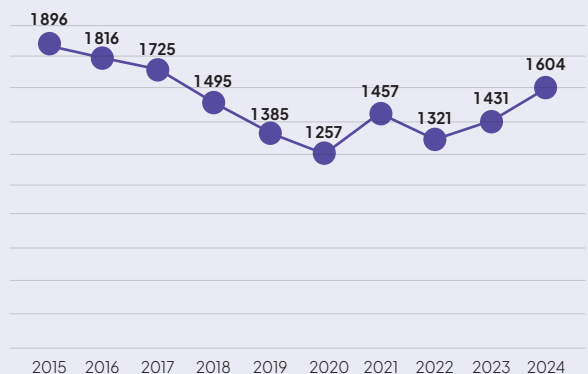
Le casque, un réflexe en progression

Le **port du casque continue d'augmenter** sans obligation légale. En 2025, les **enfants l'utilisent dans 78 % de leurs déplacements** et les **adultes dans 72 %**, une proportion qui a doublé en 30 ans. S'il ne remplace pas les aménagements sécuritaires, le casque agit comme **une protection complémentaire** à l'échelle individuelle.

Comment aller plus loin?

Les bénéfices du vélo à assistance électrique sont grands. Cependant, **l'absence de réglementation dans la définition de ce type de vélo** empêche de récolter des données afin de comprendre s'ils posent des enjeux de sécurité différents des vélos traditionnels.

Évolution du nombre de cyclistes blessés-es lors de collisions avec un véhicule



Une industrie qui roule bien

Le vélo représente un secteur économique dynamique, présent dans toutes les régions du Québec.

La fabrication de vélos toujours bien vivante

Ayant eu son apogée dans les années 1990 et 2000, l'industrie de **fabrication de vélos et de pièces** demeure toujours bien présente au Québec. En 2024, on comptait **50 fabricants**, représentant plus de **420 emplois**.

Si plus d'un tiers de ces entreprises est situé dans la grande région de Montréal, on trouve aussi des **acteurs majeurs en région**, notamment au Saguenay-Lac-Saint-Jean, en Chaudière-Appalaches et en Estrie. Malgré la concurrence internationale, cette industrie continue de **soutenir des centaines de personnes** et **contribue à l'économie locale**.

Un réseau de détaillants bien implanté

Le Québec se distingue par la **forte présence de commerces liés au vélo**. En 2023, 31,4 % des magasins de vélos au Canada s'y trouvent, soit **198 commerces**, incluant les boutiques spécialisées et les grandes chaînes. Le Québec est ainsi la **province dotée du plus grand nombre de magasins** d'équipement et de fournitures de vélo. Cette présence reflète l'importance du vélo pour les Québécois-es, tant comme outil de mobilité que de loisir.

Des retombées économiques significatives

En 2023, **les dépenses des fabricants de vélos et d'accessoires s'élèvent à plus de 110 millions de dollars**. En ajoutant les magasins effectuant de la vente au détail, ce sont plus de **2 400 emplois** directs et indirects qui étaient soutenus. L'industrie du vélo au Québec constitue donc un secteur économique à part entière, **en lien direct avec les usages et la popularité croissante du vélo**.

50
fabricants de
vélo, de pièces
et d'accessoires

198
détaillants

2 400
emplois
soutenus



Bromont (Nicolas Bourdeau)

Un maillon du système de transport global

En complément des autres modes, le vélo enrichit les possibilités de déplacement et contribue à rendre les systèmes de transport plus souples et résilients.

La liberté de choisir le vélo

Le vélo ne pourra pas remplacer tous les modes de transport. Néanmoins, en s'ajoutant à la trousse de mobilité des Québécois-es, il **permet à chacun-e de choisir le mode le plus adapté pour ses déplacements**. Cette diversité accroît la **liberté de mouvement** et **réduit la dépendance** à un seul mode de transport.

Combiner les modes, multiplier les possibilités

Un réseau de transport collectif bien développé, permettant d'emporter ou de stationner son vélo, augmente le potentiel du vélo. Au Québec, **34 réseaux de bus, 3 services de traversiers et de navettes fluviales et 4 réseaux de métro et de train** permettent déjà de se déplacer avec son vélo. En 2025, plus de 100 000 cyclistes ont ainsi emprunté le traversier Québec-Lévis. Ce cocktail transport est grandement apprécié par les cyclistes. Et les vélos en libre-service renforcent cette intermodalité; les **stations les plus achalandées** sont pour la plupart situées **à proximité de pôles de transport collectif**.

Hors des grands centres, les réseaux étant moins développés, l'intermodalité demeure limitée. Par exemple, 91 % des déplacements effectués pour aller faire du vélo à des fins de loisir se font encore en voiture, contre seulement 7 % en transport collectif.

Stations BIXI les plus achalandées

Montréal	Métro Mont-Royal
Laval	Métro + Terminus de bus Montmorency
Longueuil	Place Charles-Le Moyne (proximité du terminus de métro et de bus)
Ville Mont-Royal	REM Canora

Un système plus résilient grâce au vélo

Diversifier les modes de transport rend le **système plus résilient face aux imprévus** (événements météorologiques, fermetures de routes, etc.). Par exemple, lors des grèves du transport collectif en 2025, **19 % de la population de la grande région de Montréal et 16 % de celle de Québec a utilisé le vélo** pour se déplacer. Cette adaptation s'est traduite par une hausse de **41 % des passages à Montréal** et de **59 % à Québec**. En offrant une **solution alternative**, le vélo agit comme un outil clé pour **maintenir la mobilité** et **assurer une continuité** dans les déplacements.

+41 %

de passages à **Montréal** pendant les grèves de 2025

+59 %

de passages à **Québec** pendant la grève de 2025



Corridor RapiBus, Gatineau (Lévy L. Marquis)

Quoi retenir de L'état du vélo au Québec en 2025?

Portrait général

La pratique générale est stable, bien qu'elle diminue légèrement chez les femmes et les enfants et qu'elle augmente chez les aîné-es.



4,54
millions
de cyclistes

59 %
♂

41 %
♀

 **6,48** millions
vélos total

1,13 million d'enfants

3,41 millions d'adultes

CHAQUE SEMAINE EN ÉTÉ



2,74 millions
de personnes

Le rapport au vélo des Québécois-es

Le vélo séduit déjà plus de la moitié de la population québécoise, tout en offrant un large potentiel d'expansion auprès de nouveaux usager-ères.

3 % font du vélo toute l'année

11 % sont des cyclistes
3 saisons fréquents

38 % sont des cyclistes
3 saisons occasionnels



Potentiel de
nouveaux
cyclistes

38 %

ne font pas de vélo
mais pourraient s'y mettre
si les conditions s'y prêtaient



**Au total, 52% des
Québécois-es font du vélo**

L'essor du vélo à assistance électrique

Le vélo à assistance électrique est en plein essor et permet de lever de nombreux freins à la pratique (d'où sa popularité).

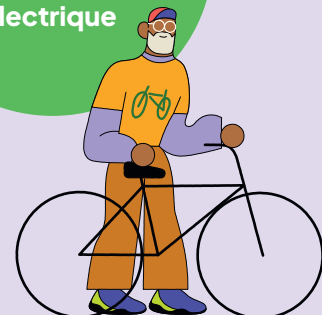


1 vélo vendu sur 3



629 000
vélos à assistance
électrique

900 000
personnes ont fait
du vélo à assistance
électrique



Le réseau cyclable

Le réseau s'accroît, se sécurise et a de plus en plus une vocation de transport et pas seulement de loisir.

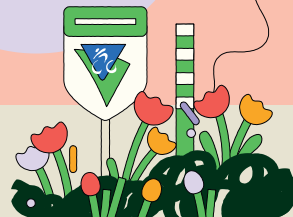
X 5
par rapport
à 1995

11 550 km
de voies cyclables

X 3,5
par rapport
à 1995

4 900 km

d'infrastructures séparées
de la circulation motorisée



Depuis 2020, on a vu l'apparition d'infrastructures cyclables à haut niveau de service, destinées au transport et non au loisir : par exemple, le Réseau Express Vélo (REV) à Montréal à partir de 2020 et les Corridors VivaCité (CVC) à Québec à partir de 2023.

Le vélo comme moyen de transport

Grâce au développement d'infrastructures sécurisées et adaptées au transport, mais aussi à l'essor du vélo à assistance électrique et du vélo cargo, le vélo est utilisé comme un moyen de transport par de plus en plus de gens.

X 3
par rapport
à 1995

2,7
millions
de personnes
ont utilisé leur vélo
comme moyen
de transport

+50 %

de la part modale
du vélo en 5 ans
à Montréal et à Québec



De 13 à 33 %



des trajets en véhicules motorisés pourraient être effectués avec un vélo traditionnel.

De 32 à 55 %



des trajets en véhicules motorisés pourraient être effectués avec un vélo cargo à assistance électrique.

Le vélo comme loisir et pour découvrir les régions

Le vélo est également un outil pour découvrir le Québec et ses régions.

4,14
millions
de personnes
font du vélo
pour le loisir



839 000
personnes font des excursions



182 000
personnes font des
séjours touristiques à vélo



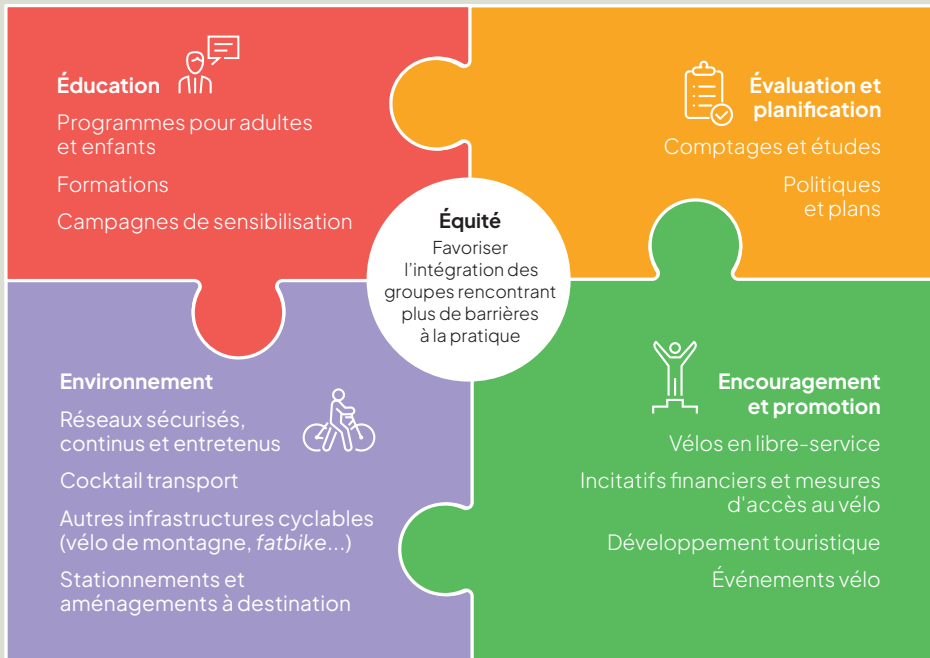
320 000
visiteurs extérieurs au Québec



803 millions de dollars
en retombées économiques

Comment poursuivre l'élan?

L'analyse des données de *L'état du vélo au Québec 2025* confirme une tendance de fond : **la pratique du vélo, notamment à des fins de transport et désormais à longueur d'année, progresse fortement depuis plusieurs décennies**. Cela témoigne de **l'impact des investissements** et des actions soutenues en faveur du vélo à travers le Québec. Ces gains ne sont pas le fruit du hasard et ne peuvent être tenus pour acquis; ils reposent sur une **approche globale et cohérente**, qui doit être soutenue intentionnellement.



Des leviers qui se renforcent mutuellement

Le **développement de réseaux cyclables sécuritaires** continus et bien entretenus demeure **l'intervention la plus structurante** pour lever les principaux freins, en particulier le sentiment d'insécurité, réel ou perçu. À cela doivent s'ajouter :

- Des **mesures et services facilitant l'accès** au vélo (incitatifs financiers, vélopartage, etc.);
- Une **meilleure intégration** avec les autres modes de transport;
- Des **politiques publiques** ambitieuses;
- Des efforts constants en **éducation et en sensibilisation**.

Enfin, les effets de cette stratégie globale doivent continuer d'être évalués régulièrement, comme le fait *L'état du vélo au Québec* depuis maintenant 30 ans.

Maintenir et amplifier l'élan du vélo au Québec

L'ensemble de ces leviers doivent être **actionnés simultanément**, avec une attention particulière pour **inclure les populations** qui rencontrent plus de barrières (notamment enfants, femmes, **personnes âgées et immigrantes**), afin de permettre à toutes et à tous de bénéficier pleinement des avantages de cet outil polyvalent de la mobilité qu'est le vélo!

Méthodologie

Les données sur lesquelles se base l'édition 2025 de cette étude proviennent d'horizons divers :

- Un **sondage sur la pratique du vélo au Québec** mené à l'échelle de la province par la firme Léger à l'automne 2025 (2 165 personnes répondantes; marge d'erreur associée de +/-2,1% pour la population entière et de +/-3,1% pour la population de cyclistes) et analysé par André Poirier, professeur au département de techniques de recherche sociale du Cégep de Rosemont;
- Des **analyses de données de comptages automatiques** réalisées par Éco-Compteur à partir de données gracieusement fournies par une cinquantaine de municipalités et d'organismes gestionnaires de réseaux cyclables à travers toute la province;
- Des **analyses des données des enquêtes Origine-Destination** dans les grands centres du Québec, réalisées par la Chaire de recherche Mobilité de Polytechnique Montréal;
- Des **données gracieusement fournies** par les systèmes de vélo en libre-service (BIXI, àVélo et Accès Vélo), par l'Agence de mobilité durable de Montréal, par la division de l'Intelligence économique et de l'évaluation des programmes du Service du développement économique de la Ville de Montréal, et par la Société des traversiers du Québec;
- Des **données ouvertes** provenant de la Société de l'assurance automobile du Québec, d'une dizaine de municipalités québécoises via le portail Données Québec et de Statistique Canada;
- D'**études réalisées précédemment par ou pour Vélo Québec** : *Portrait des adeptes de vélo de montagne 2023, Retombées économiques du tourisme à vélo 2024, La Grande traversée, Étude sur les retombées économiques du marché du vélo au Québec 2025, et La pratique du vélo à assistance électrique au Québec* (à paraître);
- Des **données internes collectées et compilées** par l'équipe de Vélo Québec.

C'est grâce à la participation de tous ces partenaires que *L'état du vélo au Québec en 2025* peut fournir un portrait complet de la pratique cyclable dans la province. Nous les remercions chaleureusement de nous permettre de poursuivre la production et l'enrichissement de ce rapport, édition après édition. Nous tenons également à remercier Jérôme Laviolette, Ariane Bélanger-Gravel et l'équipe Développement et performance de l'Autorité régionale de transport métropolitain pour leurs relectures et conseils lors de la création du questionnaire de sondage.

Équipe

Comité éditorial

Magali Bebronne
Stéphane Blais
Julien Puget
Jean-François Rheault

Gestion de projet, recherche, analyse et structure

Clémentine Hauret

Gestion de projet et production

Laurence Hamelin

Rédaction, révision et traduction

Stéphane Blais
Laurence Hamelin
Clémentine Hauret
Adriana Palanca

Graphisme

Jean-François Génereux
Odile Lareau
Illustrations : Justyna Stasik

Communications

Justine Bérubé
Laurence Hamelin
Claire Pouly

Avec la participation de

Maxime Bilodeau
Antoine Hébert Maher
Louis Lalonde
Louis O'Brien
Lea Vadez Reyes
Karol-Ann Smith
Ambroise Thériault
Joël Wheeler-Noiseux

Pour de plus amples renseignements sur la méthodologie employée et des résultats plus détaillés, consultez le site web.



Nous remercions tous nos partenaires financiers qui nous permettent de poursuivre la production de ce rapport, édition après édition.

- Ministère de l'Éducation
- Ministère de la Santé et de Services sociaux
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable
- Société de l'assurance automobile du Québec
- Autorité régionale de transport métropolitain
- Ville de Gatineau
- Ville de Laval
- Ville de Lévis
- Ville de Montréal
- Ville de Québec
- Ville de Saguenay
- Ville de Sherbrooke
- Ville de Trois-Rivières

Photos de couvertures :
Lévy L. Marquis et Nicolas Bourdeau
(Gatineau et Sherbrooke)



978-2-924149-43-0 L'état du vélo au Québec 2025 (imprimé)

978-2-924149-44-7 L'état du vélo au Québec 2025 (pdf)

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, mai 2026.

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

