

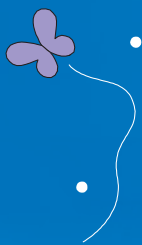


Observatoire
du vélo

PRÉSENTE

QUÉBEC

L'état du vélo au Québec en 2025



Un projet de

Vélo Québec



Mot du maire

À Québec, nous faisons le choix d'un réseau de mobilité qui offre à la population plusieurs options de déplacement adaptées à ses besoins. Le vélo y occupe une place grandissante, comme le démontre ce portrait de *L'état du vélo au Québec 2025* consacré à notre ville.

Les résultats sont tangibles. Aujourd'hui, 73 % des adultes de Québec font déjà du vélo ou envisagent de s'y mettre ou de s'y remettre. Plus de la moitié des cyclistes l'utilisent pour leurs déplacements hebdomadaires, une pratique en croissance. Ces progrès démontrent qu'en investissant dans des infrastructures sécuritaires et bien connectées, nous créons des conditions favorables à l'adoption du vélo.

Les corridors VivaCité s'inscrivent pleinement dans cette vision. En aménageant des rues où piétons et piétonnes, cyclistes et automobilistes cohabitent harmonieusement, nous faisons du vélo une option de déplacement crédible et complémentaire au réseau de mobilité diversifié. Un engagement qui se manifeste par une cible d'investir 36 \$ par habitant par année en mobilité active.

Le rapport souligne également que notre ville affiche la plus forte croissance du vélo pratiqué à l'année parmi les grandes villes québécoises. Je suis fier de ces avancées. Ensemble, continuons de faire du transport actif une habitude de déplacement.

BRUNO MARCHAND

Maire de Québec



Mot du président-directeur général

Partout au Québec, ce sont les municipalités qui, par leurs choix d'aménagement et leur vision de la mobilité, créent les conditions favorables à la pratique du vélo. Leur leadership au quotidien contribue à la santé des populations, à la création de milieux de vie conviviaux et à la vitalité économique de leur territoire.

À Québec, cette vision s'est notamment traduite par une explosion de l'usage du vélopartage : l'achalandage du service à Vélo a été multiplié par 70 en cinq ans à peine, une croissance qui témoigne de l'appétit rapide de la population pour de nouvelles façons de se déplacer.

Je suis profondément reconnaissant, mais aussi fier du travail accompli par l'ensemble des municipalités du Québec qui sont au cœur de ces transformations. Le contexte n'est pas toujours facile, le vent est parfois de face, mais les résultats de *L'état du vélo au Québec en 2025* le confirment : ces choix de politiques publiques sont les bons, et ils sont payants. La ville de Québec démontre qu'investir dans des infrastructures structurantes change durablement les habitudes de déplacement, devenant ainsi une véritable inspiration pour l'ensemble de la province.

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

- 4 Qui fait du vélo à Québec?
- 8 Pourquoi roule-t-on à vélo à Québec?
- 13 Avec quoi roule-t-on à Québec?
- 15 Où roule-t-on à Québec?
- 18 Quand roule-t-on à Québec?
- 19 Quelles mesures pour le vélo à Québec?
- 21 Quoi retenir de *L'état du vélo à Québec en 2025*?
- 22 Comment poursuivre l'élan?
- 23 Méthodologie et équipe

En complément de sa version provinciale, *L'état du vélo* se décline aussi à l'échelle municipale pour 8 des 10 plus grandes villes québécoises : Gatineau, Laval, Lévis, Montréal (Île), Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières. *L'état du vélo à Québec en 2025* vise donc à brosser le portrait des cyclistes, de leur pratique et des infrastructures cyclables à l'échelle de la ville.

VILLE DE QUÉBEC



Nombre d'habitant-es (est. 2025) : 592 658

(2^{ème} ville la plus peuplée de la province)

Pourcentage d'enfants (≤ 19 ans ; est. 2025) : 19,2 % (province : 20,6 %)

Pourcentage d'ainé-es (≥ 55 ans ; est. 2025) : 34,6 % (province : 34,3%)

Superficie : 454,28 km²

Longueur du réseau routier : 2 664 km

Qui fait du vélo à Québec ?

Le vélo est un outil utilisé par la majorité de la population de la ville de Québec, peu importe l'âge ou le genre.

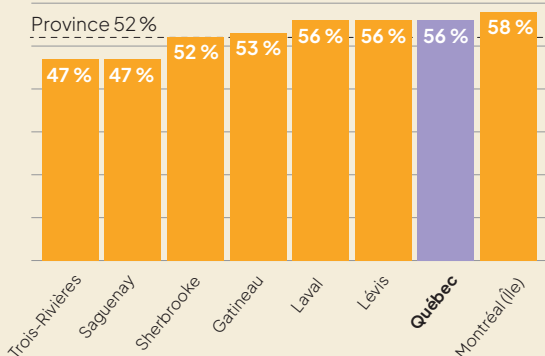
La force du nombre

À Québec, une majorité de la population pédale. En 2025, **303 000 habitant·es de Québec ont fait du vélo**, soit **236 000 adultes** (56 %) et **67 000 enfants** (77 %). Québec compte ainsi **parmi les grandes villes québécoises avec la plus grande proportion de la population adulte ayant fait du vélo en 2025.**

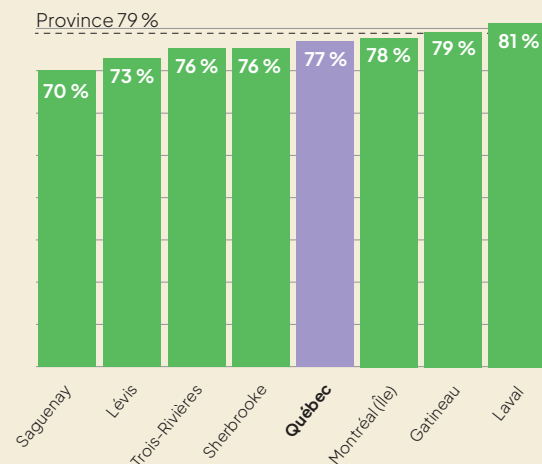
Il n'y a pas d'âge pour faire du vélo

La pratique du vélo varie en fonction de l'âge. Si le vélo est moins pratiqué chez les aîné·es que chez les plus jeunes, il est cependant une solution de mobilité utilisée par **41 % des 55 à 74 ans** de Québec.

Pourcentage de la population adulte ayant fait du vélo en 2025



Pourcentage de la population d'enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo en 2025

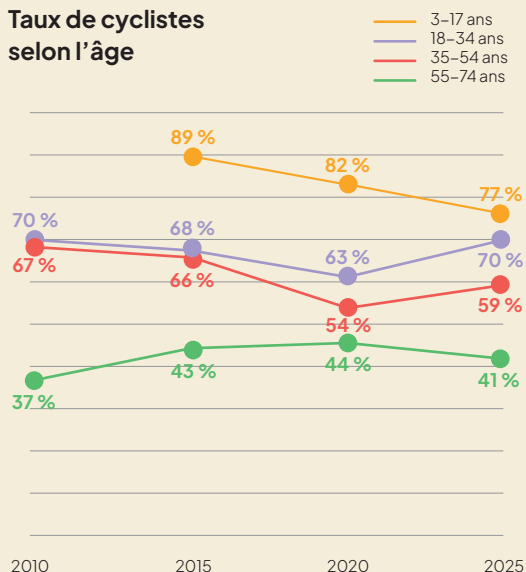


56 %
des adultes
de Québec et

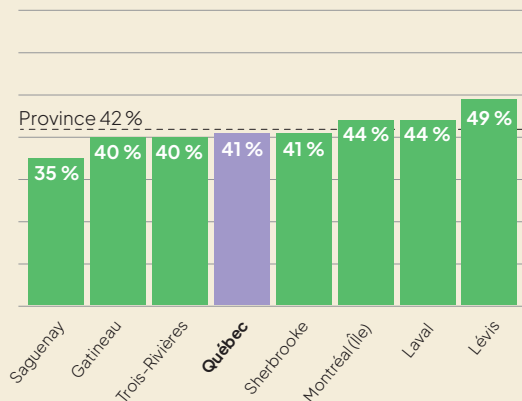
77 %
des enfants ont fait
du vélo en 2025



Taux de cyclistes selon l'âge



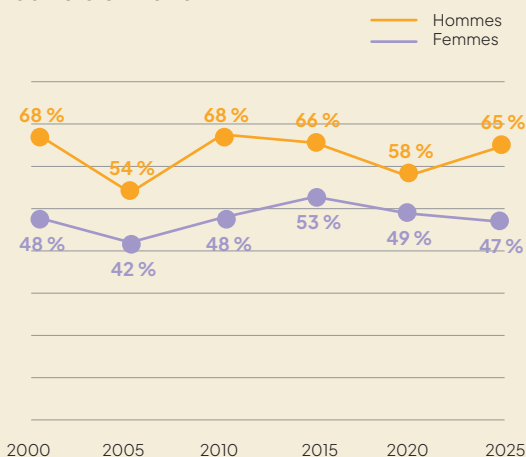
Pourcentage de la population âgée (55-74 ans) ayant fait du vélo en 2025



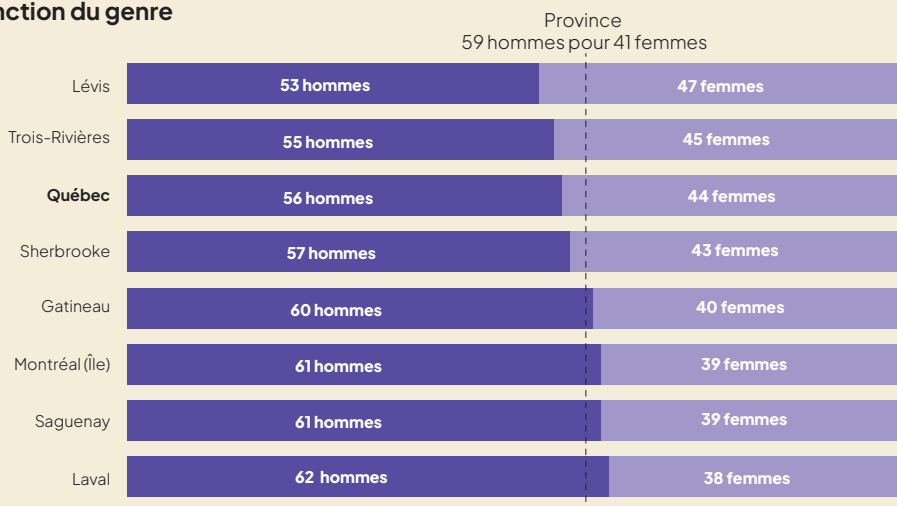
Une pratique encore non-paritaire

Comme dans le reste de la province, la pratique du vélo à Québec n'est pas encore paritaire entre les femmes et les hommes, en raison de facteurs liés à la sécurité, à des contraintes de mobilité mais surtout à certains stéréotypes de genre. Ainsi, en 2025, **seulement 47 % des femmes ont fait du vélo** contre **65 % des hommes**. Autrement dit, sur 100 cyclistes habitant la ville, on compte plus d'hommes que de femmes : 56 hommes pour 44 femmes, une **disparité en légère augmentation** depuis 2020. Néanmoins, Québec compte **parmi les grandes villes québécoises les plus paritaires à vélo en 2025**.

Pourcentage d'hommes et de femmes ayant fait du vélo en 2025



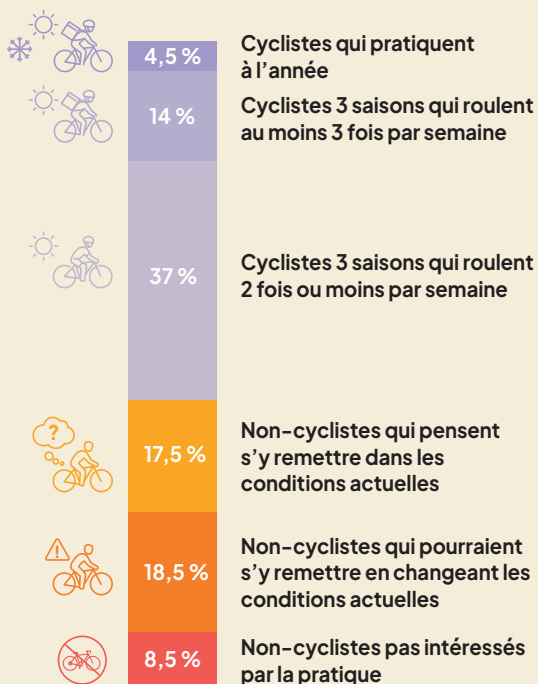
Répartition des cyclistes en fonction du genre



Une diversité de cyclistes

Le rapport au vélo varie grandement parmi les habitant-es de Québec. En tout, **73 % de la population adulte fait ou envisage de refaire du vélo dans un futur proche**. À cela, on peut ajouter un potentiel non-négligeable de cyclistes avec des barrières d'accès plus importantes : 14 % des résident-es de Québec pourraient se remettre à rouler si les conditions de sécurité étaient améliorées et 4,5 % des personnes si on leur apprenait à pédaler. En fait, il n'y a que 8,5 % de la population adulte de la ville qui est complètement désintéressée par la pratique du vélo!

Catégorisation des habitant-es de Québec en fonction de leur rapport au vélo

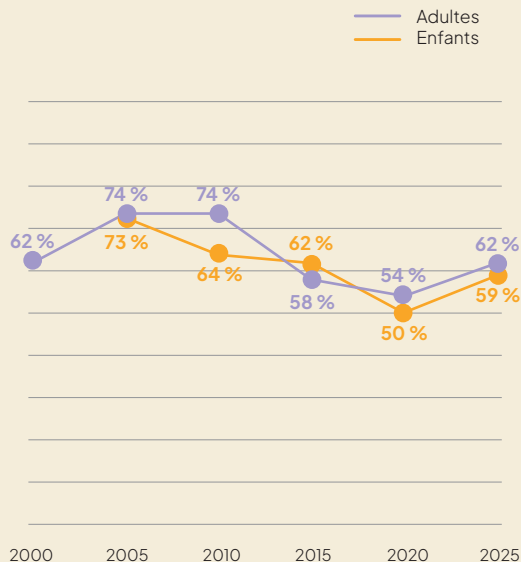


Boulevard Jean-Lesage (Ville de Québec)

Un portrait général de la pratique

Entre mai et septembre 2025, ce sont **197 000 habitant-es de Québec**, adultes comme enfants, qui ont fait du vélo **chaque semaine**. Les adultes roulent ainsi en moyenne 3,7 heures (ou 48 km) par semaine et les enfants, 4,9 heures.

Pourcentage de cyclistes faisant du vélo au moins une fois par semaine entre mai et septembre



Un outil de mobilité parmi d'autres

Les personnes qui font du vélo ne constituent pas un groupe à part de la population de la ville de Québec. Le vélo s'inscrit plutôt comme un **outil parmi d'autres dans leur trousse de mobilité**.

Parmi les adultes ayant fait du vélo en 2025, **95 % possèdent un permis de conduire**, **85 % sont propriétaires d'une voiture** et **64 % l'utilisent plus souvent que le vélo**.



Pourquoi roule-t-on à vélo à Québec?

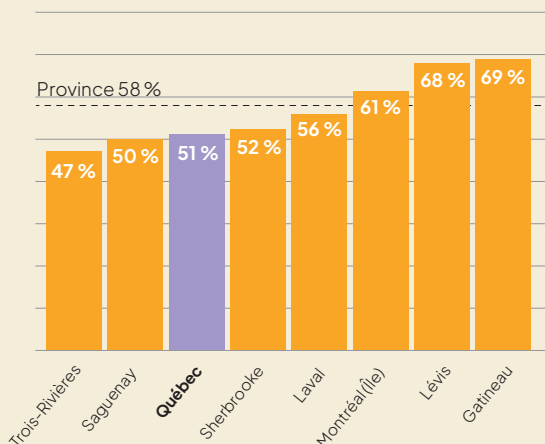
Que ce soit pour se rendre au travail, reconduire les enfants, faire l'épicerie, se promener ou faire du sport, tout le monde trouve une pratique cyclable qui correspond à ses besoins et à son mode de vie.

Le vélo pour se déplacer

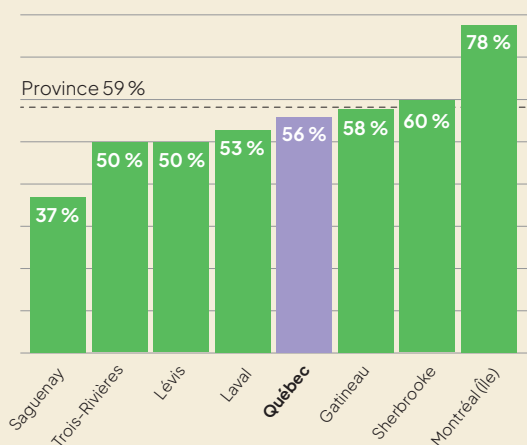
En 2025, **165 000 habitant·es de Québec**, 131 000 adultes et 34 000 enfants, **ont utilisé leur vélo à des fins de transport**. Comme en 2015, cela représente **plus d'un cycliste adulte sur deux** (56 %). Ainsi, le nombre de cyclistes utilitaires adultes sur le territoire de la ville a été **multiplié par 2,3 en 20 ans**.

En plus de cette augmentation en nombre de pratiquants, on constate également une **hausse de la fréquence** d'utilisation du vélo à des fins de transport. Ainsi parmi les cyclistes utilitaires adultes, **52 % le font plusieurs fois par semaine** de mai à septembre, soit une **augmentation de 89 %** du nombre de personnes en 5 ans, la **deuxième plus forte augmentation dans l'ensemble des villes étudiées**.

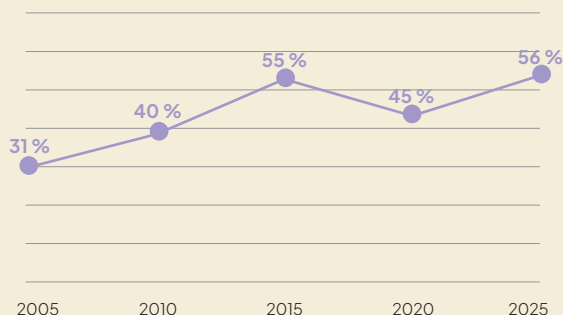
Pourcentage de cyclistes enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo à des fins de transport en 2025



Pourcentage de cyclistes adultes ayant fait du vélo à des fins de transport en 2025



Pourcentage de cyclistes adultes faisant du vélo à des fins de transport

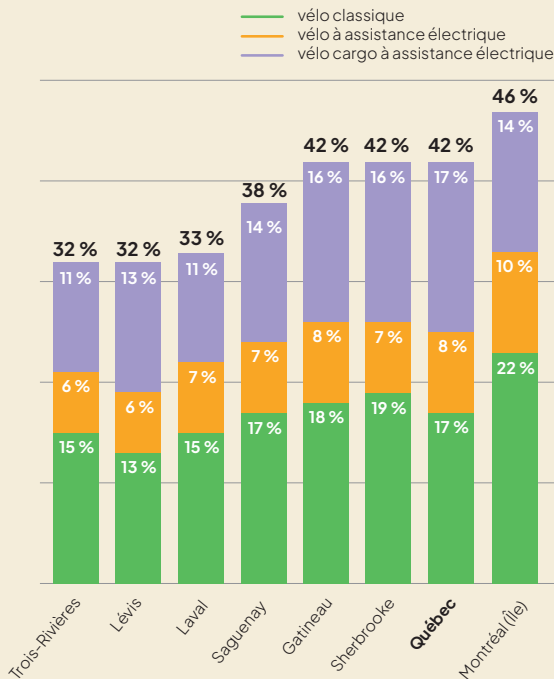


Pour déplacer des marchandises et des gens

Au-delà du simple moyen de transport individuel, le vélo est également utilisé comme un véritable outil logistique, notamment par les familles et les professionnels. Ainsi, à Québec, **12 % des cyclistes ont transporté d'autres personnes**, enfants ou adultes, sur leur vélo en 2025.

Avec la démocratisation des vélos cargos, ces vélos au cadre allongé ou aux plateformes et caissons permettant de transporter plus facilement des charges lourdes ou volumineuses, ce type d'usage est appelé à augmenter à l'avenir. Actuellement, **2,4 % des ménages propriétaires de vélo à Québec possèdent un vélo cargo**, un taux proche de celui de l'ensemble de la province (3 %).

Pourcentage de trajets actuellement réalisés en véhicules motorisés pouvant être effectués avec un vélo



Une alternative à la voiture

L'utilisation du vélo à des fins de transport se traduit dans l'évolution de la part modale de ce mode de transport, déterminée grâce à la dernière enquête Origine-Destination. Ainsi, **en 2023, la part modale du vélo à Québec était de 2,4 %** (période de 24h, tous motifs de déplacement), **en augmentation de 50 % en 6 ans**.

Et le vélo à Québec n'a pas encore atteint son plein potentiel. En effet, en 2021, **45 % des travailleur·euses de Québec travaillaient à moins de 5 km de leur lieu de résidence** (une augmentation de 25 % en 5 ans). Cela correspond à un trajet d'environ 25 minutes à vélo classique qui devient alors une alternative viable à la voiture pour du navettage. Si on ajoute à cela l'arrivée dans les rues québécoises 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.

À Québec, **17 % des trajets motorisés pourraient être remplacés par un vélo classique** et ce pourcentage pourrait monter à **42 % si le vélo utilisé est un vélo cargo à assistance électrique**. Québec compte ainsi **parmi les grandes villes québécoises avec le plus grand potentiel de transfert modal**. Ce potentiel ne peut toutefois se concrétiser qu'avec des aménagement cyclables de qualité, entretenus toute l'année, des commerces et destinations accessibles à vélo et des espaces de stationnement sécurisés, notamment adaptés aux vélos cargos.



Un système de transport plus résilient grâce au vélo

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

Travailler grâce à son vélo

Récemment, l'essor du vélo cargo a fait **exploser les usages professionnels**, notamment via la **cyclologistique**. Lancé en 2024 via un projet pilote et concrétisé dès l'été suivant par l'installation d'un **centre de distribution permanent dans la Basse-Ville**, le projet de logistique durable mené par Coop Carbone à Québec permet à différents transporteurs de remplacer leurs camionnettes de livraison par des vélos cargos. En 2025, ce sont ainsi **23 000 colis qui ont été livrés à vélo cargo** à Québec. Bénéfique à tous et toutes, ce report modal permet d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer la congestion, de réduire les risques de collisions avec les usager·ères vulnérables et s'avère **au moins 15 % plus efficace dans les milieux urbains**.



Le vélo pour le loisir et le simple plaisir de rouler

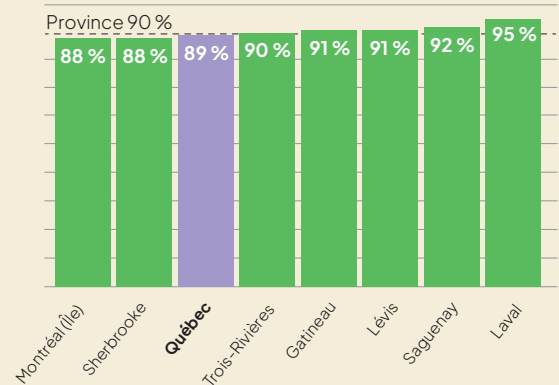
À Québec, en 2025, **274 000 personnes**, soit 210 000 adultes et 64 000 enfants, **ont fait du vélo pour le loisir**. Cela correspond à presque la totalité des cyclistes (89 % chez les adultes et 93 % chez les enfants) et à 49 % de la population adulte de la ville.

Si la promenade à vélo et le vélo de route sont toujours les pratiques les plus répandues parmi les cyclistes récréatifs de Québec, les pratiques hors-routes que sont le vélo de montagne, le vélo de gravelle et le vélo à pneus surdimensionnés (*fatbike*) gagnent en popularité.

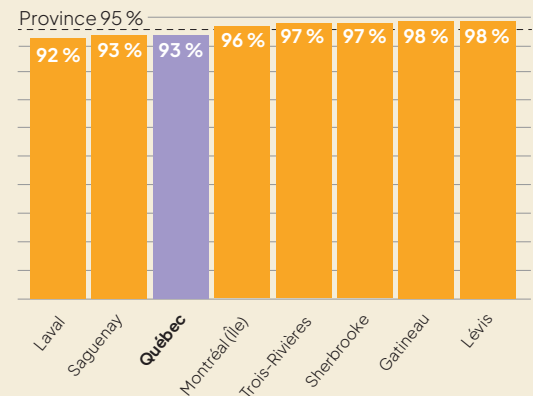
En 2025, **47 000 résident-es** de Québec ont roulé sur des **sentiers de vélo de montagne**, une **augmentation de 81 %** du nombre de pratiquants depuis 2020, bien supérieure à la moyenne provinciale de 4 %. Et ces adeptes apprécient particulièrement l'activité puisqu'ils sont plus du tiers à en avoir fait au moins 10 fois sur la saison. Cela s'explique, entre autres, par la présence de nombreux sentiers accessibles facilement et rapidement aux résident-es de Québec. On compte ainsi **5 centres de vélo de montagne et 5 centres de fatbike** situés à moins de 40 km du centre-ville.

Du côté du **vélo de gravelle**, la ville de Québec compte **59 000 personnes ayant roulé sur des sentiers en criblure de pierre** en 2025, soit une augmentation de 31 % en 5 ans.

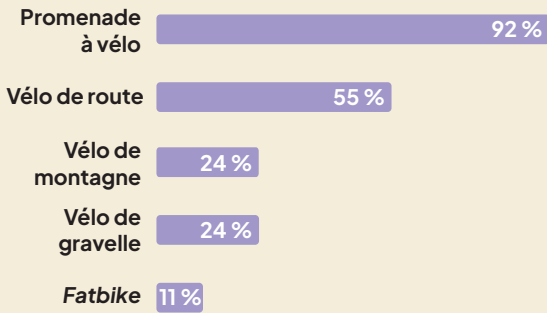
Pourcentage de cyclistes adultes ayant fait du vélo à des fins de loisir en 2025



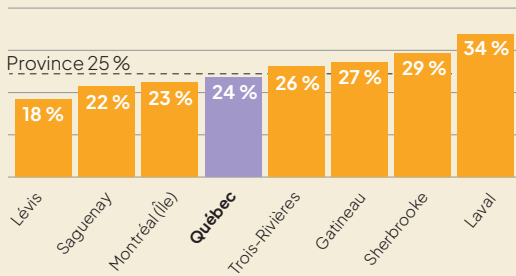
Pourcentage de cyclistes enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo à des fins de loisir en 2025



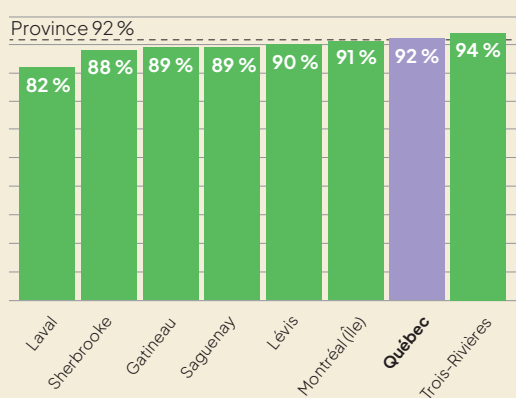
Pourcentage des cyclistes par type de pratique récréative



Pourcentage des cyclistes récréatifs ayant pratiqué le vélo de montagne en 2025



Pourcentage des cyclistes récréatifs ayant fait des promenades à vélo en 2025



Avec quoi roule-t-on à Québec?

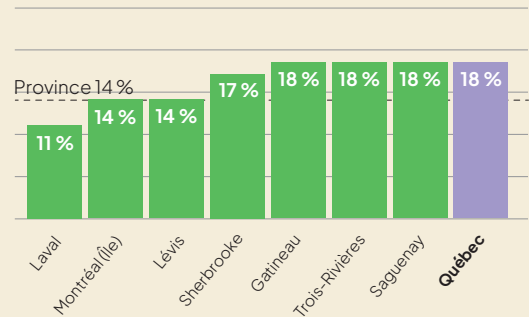
Possédé ou partagé, à assistance électrique ou non, le vélo prend aujourd'hui de multiples formes et est présent dans une majorité des foyers.

Un outil présent dans bien des foyers

À Québec, **72 % des ménages possèdent au moins un vélo**. Au total, les habitant·es de la ville détiennent ainsi **441 000 vélos** (325 000 pour adultes et 116 000 pour enfants). Parmi les vélos adultes, **18 % sont à assistance électrique**, une proportion qui a **triplé depuis 2020**. Et l'engouement se poursuit : sur les **32 000 vélos adultes achetés en 2025**, **46 % étaient électrifiés**.

Québec fait ainsi **partie des grandes villes québécoises avec les plus hauts taux de vélos à assistance électrique** mais c'est également la **ville dont les habitants en ont acheté le plus grand pourcentage en 2025**.

Pourcentage du parc de vélos qui est à assistance électrique



46 %
des vélos achetés
à Québec sont
électriques

31 %
dans toute la
province

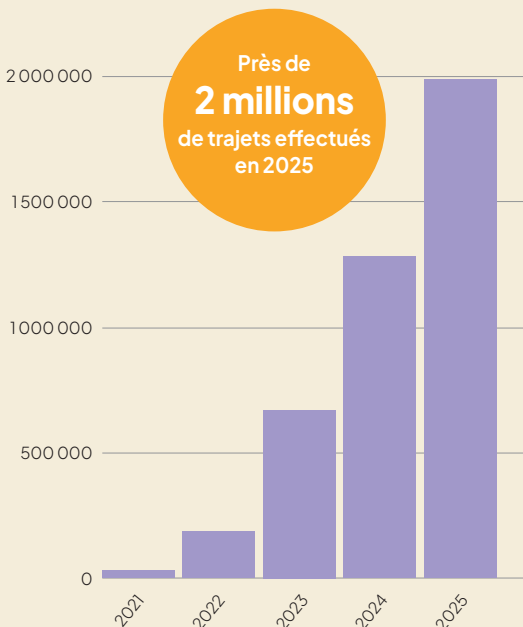


Le vélo, un mode de transport qui se partage

Avec le **service àVélo**, les résident-es de Québec bénéficient d'avril à novembre des avantages du vélopartage 100 % électrique. Depuis 2021 et l'apparition du service, le succès est au rendez-vous : **en 5 ans, le nombre de déplacements effectué a été multiplié par près de 70 et, le nombre d'adeptes, par plus de 8.** Cet engouement témoigne d'une réelle demande à Québec pour ce type de mobilité et le **taux de croissance actuel du service montre qu'il reste un potentiel important à concrétiser.**

Au global, **56 000 habitant-es de Québec ont utilisé un vélo en libre-service** en 2025, ce qui correspond à **24 % des cyclistes** de la ville.

Nombre de trajets effectués en vélo en libre-service

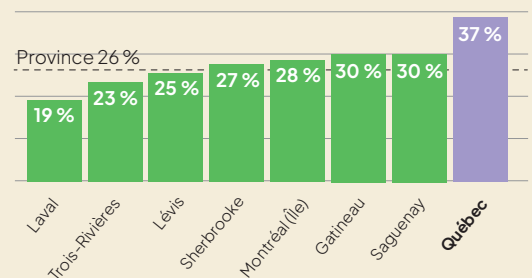


L'assistance électrique qui facilite l'accès au vélo

Sur l'ensemble des habitant-es de Québec ayant fait du vélo en 2025, **37 % ont enfourché un vélo à assistance électrique (VAE)**, soit **87 000 personnes**. Québec est ainsi **la grande ville étudiée avec les plus hauts taux d'adeptes du VAE**. La présence du service de vélopartage àVélo qui, en 2025, mettait à disposition des cyclistes québécois une flotte de 1 800 VAE n'est sûrement pas étrangère à cet état de fait. Comme pour le reste de la province, les Québécois-es choisissent le VAE pour **lever les principaux freins** à la pratique que sont **la distance et les pentes**.



Pourcentage de cyclistes ayant utilisé un VAE en 2025



Où roule-t-on à Québec?

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

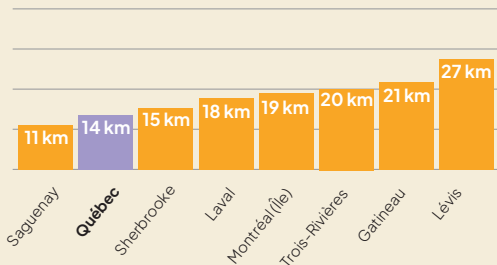
Un réseau diversifié qui s'étend et se sécurise

Ces cinq dernières années, le réseau cyclable de la ville de Québec s'est développé, passant de 358 km en 2020 à **384 km** en 2025, soit une **augmentation de 7 %**.

Cette croissance de la longueur du réseau s'accompagne également d'une **amélioration marquée de sa qualité**, notamment en termes de sécurité. Les **pistes cyclables** totalisent désormais 226 km, une **croissance de 40 %** par rapport à 2020. Séparés de la circulation automobile et offrant un environnement sécuritaire adapté à tous et toutes, ces aménagements constituent **59 % du réseau cyclable de la ville**.

À cela viennent s'ajouter **78 km de bandes cyclables** (infrastructures simplement peintes au sol), **76 km de chaussées désignées** (routes partagées entre les vélos et les voitures) et 4 km d'autres types de voies partagées.

Kilomètres de voies cyclables par 100 km de réseau routier



Rue Dalhousie (Francis Vachon)

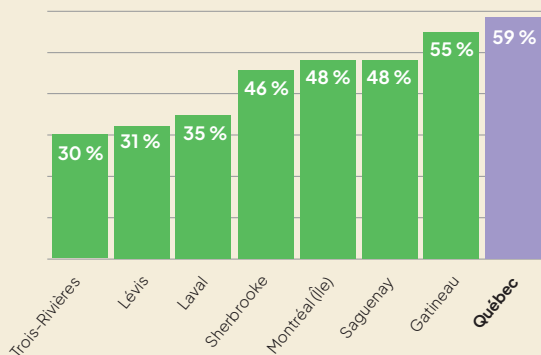
Réseau cyclable **384 km** dont **59 km de Route verte**

Pistes cyclables : **226 km**
(+40 % par rapport à 2020)

Bandes cyclables : **78 km**
(-34 % par rapport à 2020)

Chaussées désignées : **76 km**
(-3 % par rapport à 2020)

Proportion du réseau cyclable où les vélos sont séparés de la circulation motorisée



L'arrivée d'infrastructures de nouvelle génération

Avec sa **Vision de la mobilité active 2023–2027**, la ville de Québec a commencé le **déploiement des Corridors VivaCité (CVC)** qui marquent une nouvelle étape dans le développement du réseau routier québécois. Pensées pour le transport actif quotidien, ces nouvelles infrastructures incluent des voies cyclables **sécuritaires, continues, connectées** entre elles et au reste du réseau, mais aussi **entretenu**es à l'année. L'objectif à terme, en 2034, est de relier 85 % des quartiers de la ville grâce à un réseau CVC de 150 km.

Facilitant les déplacements sur les longues distances, **l'efficacité des tronçons déjà réalisés se reflète dans leur forte utilisation**. Ainsi, en 2025, les compteurs sur les CVC ont vu passer jusqu'à 32 % de cyclistes en plus par rapport aux compteurs sur les infrastructures hors-CVC les plus achalandées.

Top 5 des compteurs avec le plus de passages en 2025

CVC Dalhousie/ Barricade	453 556
CVC Ste-Foy/ Marguerite-Bourgeoys	348 835
Corridor du littoral (secteur Maizeret)	342 786
Rivière Saint-Charles	326 510
Corridor des Cheminots	226 557



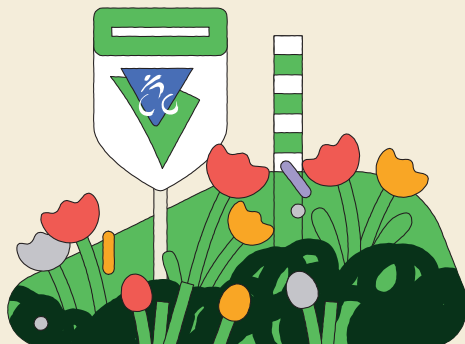
Chemin Sainte-Foy (Ville de Québec)

En sécurité partout en ville

Le réseau routier de la ville de Québec compte déjà de nombreuses **mesures de modération de la circulation motorisée** : intersections surélevées, saillies de trottoir, îlots refuge, mesures de perméabilité filtrée comme sur le Corridor Père-Marquette, etc. De plus, **sur la moitié du réseau routier, la limitation de vitesse est de 30 km/h ou moins**, favorisant ainsi les déplacements en mode actif. Avec sa nouvelle **Stratégie de sécurité routière 2025–2029**, la ville de Québec a, notamment, comme objectifs de réduire de 50 % les collisions graves et mortelles mais aussi de ne plus avoir de décès piéton ou cycliste d'ici à 2040. Pour cela, de nombreuses actions sont mises en place pour, entre autres, poursuivre la réduction de la vitesse pratiquée sur les routes, dont l'élaboration et la mise en œuvre d'un guide d'installation de mesures de modération de la circulation.

La Route verte pour sortir de la ville

Parmi le réseau cyclable de la ville de Québec, **59 km font partie de la Route verte**, ce réseau cyclable provincial qui compte 5 400 km au total et relie le tiers des municipalités québécoises entre elles. Bien connue des habitant-es de la ville (60 % contre 52 % à l'échelle de toute la province), la Route verte est utilisée autant pour les déplacements quotidiens que pour le loisir ou pour le tourisme.



Corridor Père-Marquette, rue Raymond-Casgrain et avenue Louis-Fréchette (Francis Vachon)

Quand roule-t-on à Québec?

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

À Québec, le vélo s'utilise 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 le réseau cyclable** de la ville démontre la flexibilité de l'outil, utilisable selon les besoins, peu importe la saison.

Nombre de cyclistes pour chaque saison

-  Avril : **44 000**
-  Mai à septembre : **223 000**
-  Octobre et novembre : **108 000**
-  Décembre à mars : **19 000**

Rouler l'hiver grâce aux infrastructures sécuritaires et déneigées

À Québec, **la pratique hivernale est en forte croissance** : entre 2020 et 2025, le nombre de cyclistes déclarant rouler en hiver a été **multiplié par plus de 3**, passant de 6 000 à 19 000 personnes. Cette progression, **la plus forte observée parmi les grandes villes québécoises étudiées**, s'explique notamment par le développement d'un véritable réseau d'**infrastructures cyclables ouvertes à l'année**. Alors que seulement 30 km de voies étaient déneigées ou damées durant l'hiver 2020–2021, c'est sur un réseau **4,5 fois plus long**, de **136 km**, que les cyclistes québécois ont pu rouler lors de l'hiver 2024–2025. Cela correspond à **35 % du réseau cyclable** de la ville. Grâce à ces efforts d'entretien qui s'inscrivent sur le long terme, les Québécois-es peuvent envisager le vélo comme une option fiable en hiver et réorganiser leur mobilité autour de cela.



Quelles mesures pour le vélo à Québec?

Le développement de la pratique du vélo repose sur la mise en œuvre coordonnée d'un ensemble de mesures et de leviers complémentaires.

Des politiques ambitieuses à poursuivre

Pour encourager la pratique du vélo, la ville de Québec a fait preuve de politiques ambitieuses ces 5 dernières années avec l'adoption de sa **Vision de la mobilité active** en 2023. De plus, la ville développe des plans spécifiques à la mobilité dans certaines zones excentrées telles que sa couronne nord.

Depuis 2021, le **budget de la ville** consacré au développement du vélo **a été multiplié par 6**, avec en moyenne 25 \$ par habitant·e et par an. Cela comprend le maintien et l'aménagement d'infrastructures cyclables mais aussi les soutiens financiers aux projets de promotion et de sensibilisation aux modes durables d'Accès transports viables, au projet de cyclologistique de Coop Carbone, au programme de financement destiné aux milieux scolaires, etc.

En 2025, ce sont même **40 \$ par habitant** qui ont été budgétés par la ville, faisant de Québec **la ville étudiée avec les investissements dans le vélo les plus importants** (au prorata de sa population).

Enfin, au sein de l'administration, **une équipe est dédiée au vélo**, avec un membre du personnel municipal pour 17 500 résidents, faisant là-aussi de la ville celle qui y consacre **le plus de ressources humaines** (au prorata de sa population).

Des données à l'appui des décisions

L'**évaluation** de l'efficacité des actions menées est une étape à part entière dans le développement du vélo. Dans ce sens, la ville de Québec récolte de nombreuses données sur la pratique et son évolution avec, notamment, **25 ans de participations à L'état du vélo**, l'installation de **compteurs de cyclistes** et la mise en place de **sondages** auprès des cyclistes.

Stationner son vélo en sécurité

La disponibilité d'un **stationnement pour vélo sûr et à proximité** des lieux de vie et des destinations est un élément-clé pour favoriser la pratique, particulièrement avec l'arrivée de vélos plus dispendieux (vélos cargos, vélos à assistance électrique). Même si à Québec, **80 % des ménages ont un espace de stationnement sécurisé à domicile** (contre 83 % à l'échelle de la province), le développement de l'offre de stationnements pour vélos sur le territoire de la ville représente actuellement une occasion de soutenir davantage la pratique.

Des efforts qui portent leurs fruits

Grâce à ses multiples actions pour le développement du vélo, la ville de Québec a été certifiée en 2025 **Vélosympathique niveau argent**.

Combiner les modes, multiplier les possibilités

Un **réseau de transport collectif** permettant d'emporter ou de stationner son vélo augmente considérablement le potentiel de celui-ci.

À Québec, jusqu'à **55 lignes de bus** permettent de transporter son vélo, contre seulement 5 lignes en 2020. Si elles ne constituent que 30 % de l'offre de la RTC, ces 55 lignes bénéficient à de très nombreux habitant-es puisqu'elles représentent 60 % de l'achalandage de la société de transport. De plus, les **traversiers** permettant de relier Québec à Lévis ont été empruntés par plus de 100 000 cyclistes en 2025. Enfin, la présence du **système de vélopartage** à Vélo permet de renforcer encore un peu plus cette intermodalité.

Une culture vélo dynamique

De nombreuses **activités de promotion et d'éducation** à la pratique sont menées par une **grande diversité d'organismes et d'associations** (Accès transports viables, Coopérative Roue-Libre, Mobili-T, etc.). S'adressant notamment aux populations avec le plus de barrières (femmes, enfants, personnes âgées ou immigrantes), elles permettent de renforcer la culture vélo en ville. Ainsi, Québec possède la programmation du Mois du vélo la plus dynamique de toute la province.

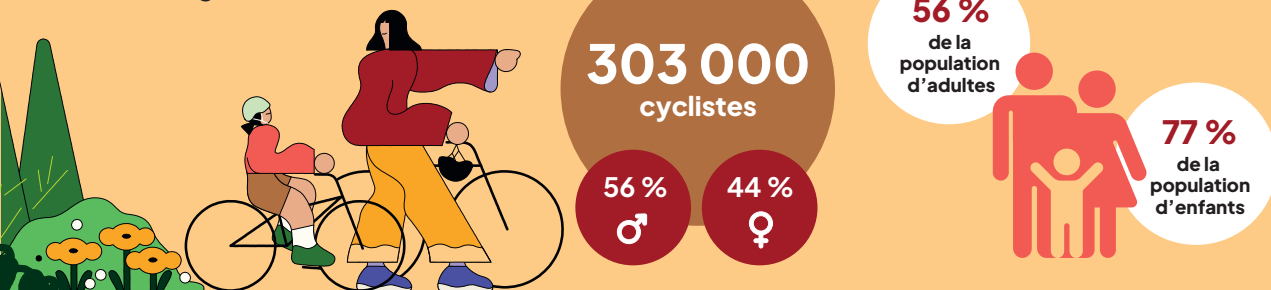
Enfin, avec la Table de concertation vélo des conseils de quartier, le monde communautaire québécois propose un **mode de gouvernance unique** pour la promotion du vélo utilitaire.



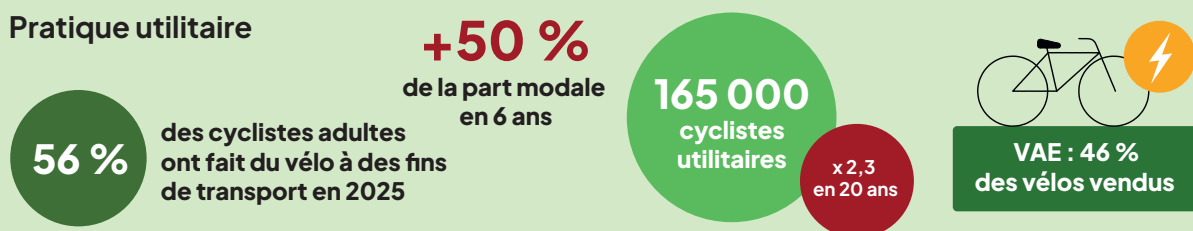
Pavillon Jeanne-Lapointe, Université Laval (Francis Vachon)

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

Portrait général



Pratique utilitaire



17 %  → 

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

42 %  → 

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

Vélopartage

 àVélo

Arrivée et explosion



x 70
en 5 ans

Près de
2 millions
de trajets effectués
en 2025

Nombreuses politiques et expertise en interne

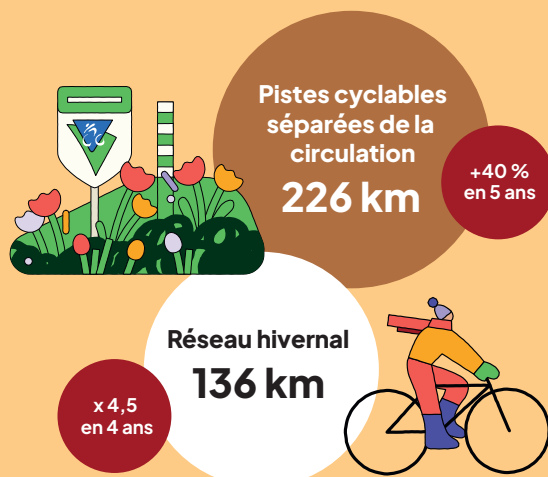
- Vision de la mobilité active 2023-2027
- Stratégie de sécurité routière 2025-2029
- Soutiens financiers à la cyclologie, à la mobilité active vers l'école et à des organismes de promotion des modes actifs et durables

Monde
communautaire
très actif

Certification
Vélosympathique
niveau argent



Réseau cyclable

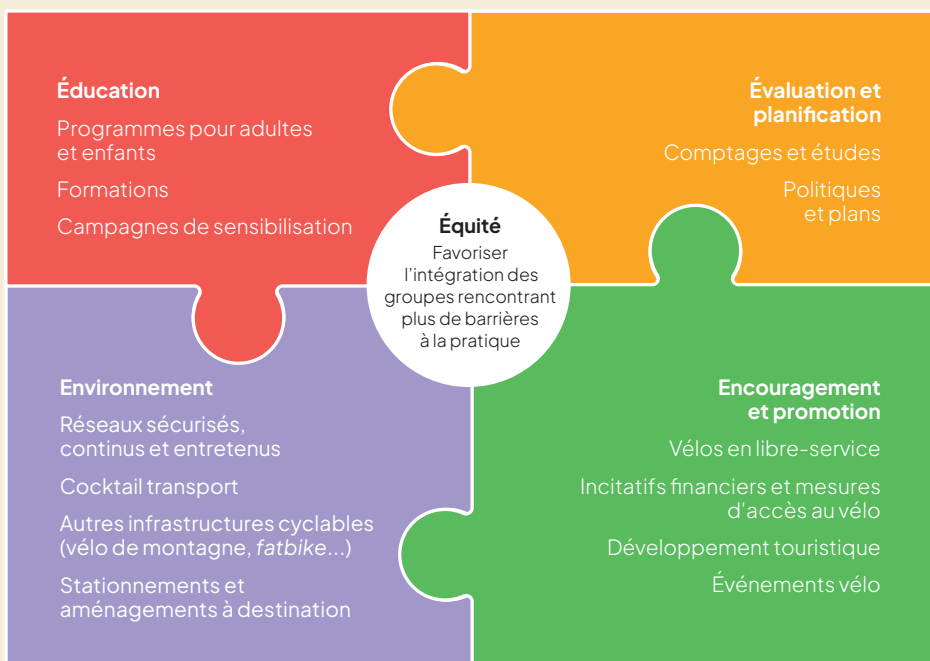


Arrivée d'infrastructures
à haut niveau de service



Comment poursuivre l'élán?

Pour cette 6^{ème} édition à Québec, l'analyse des données de *L'état du vélo 2025* confirme une tendance de fond : la pratique du vélo, notamment à des fins de transport et désormais à longueur d'année, progresse fortement. Cela témoigne de l'**impact des investissements et des actions** soutenues en faveur du vélo. Ces gains ne sont pas le fruit du hasard et ne peuvent être tenus pour acquis ; ils reposent sur une **approche globale, cohérente et intentionnelle**. Pour continuer sur cette lancée, un ensemble de leviers doivent être actionnés simultanément, avec une attention particulière pour inclure les population avec des barrières plus importantes à la pratique (femmes, enfants, personnes âgées ou immigrantes).



Parmi les nombreux leviers à actionner, en voici 4 plus spécifiques à Québec afin de normaliser la pratique du vélo et de développer son grand potentiel utilitaire.

Continuer le développement d'un **réseau de qualité à vocation utilitaire**, constitué d'infrastructures sécuritaires, confortables, directes et continues dans une démarche d'**équité territoriale**

Poursuivre le développement du **système de vélo en libre-service à Vélo**, notamment en hiver

Étendre et développer le **réseau hivernal**

Accroître l'offre de **stationnements sécuritaires pour vélos**

Méthodologie

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

- Un **sondage sur la pratique du vélo dans la ville de Québec** par la firme Léger à l'automne 2025 (401 personnes répondantes ; marge d'erreur associée de +/- 4,9 % pour la population entière et de +/- 7,1 % pour la population de cyclistes) et analysé par **André Poirier**, professeur au programme de Techniques de recherche et de gestion de données au Cégep de Rosemont ;
- Des **données** gracieusement fournies par la **ville de Québec**, le système de vélo en libre-service **àVélo**, **Coop Carbone** et la **Société des traversiers du Québec** ;
- Des analyses de **données de comptages automatiques** réalisées par **Éco-Compteur** à partir de données gracieusement fournies par la ville de Québec ;
- Des analyses des **données de l'enquête Origine-Destination 2023** de la grande région de Québec, réalisées par la **Chaire de recherche Mobilité de Polytechnique Montréal** ;
- 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 à Québec en 2025* peut fournir un portrait complet de la pratique cyclable dans la ville. 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, structure et production

Clémentine Hauret

Rédaction et révision

Stéphane Blais
Clémentine Hauret

Graphisme

Odile Lareau

Illustrations

Justyna Stasik

Communications

Justine Bérubé
Claire Pouly
Rozana Ryan
Manon Solviche

Avec la participation de

Antoine Hébert Maher
Louis Lalonde
Loïc Miara
Louis O'Brien
Ambroise Thériault
Lea Vadez Reyes
Joël Wheeler-Noiseux

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



Parc linéaire de la Rivière Saint-Charles (Francis Vachon)

Nous remercions tous nos partenaires financiers qui nous permettent de poursuivre la production de *L'état du vélo au Québec*, 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

Photo de couverture :
Rue Dalhousie (Francis Vachon)



Parc linéaire de la Rivière Saint-Charles (Francis Vachon)

