



Observatoire
du vélo

PRÉSENTE

SHERBROOKE

L'état du vélo au Québec en 2025



Un projet de

Vélo Québec



Mot de la mairesse

À Sherbrooke, nous croyons que la mobilité doit avant tout être une question de libre choix. En 2025, 41 000 adultes sherbrookoises ont choisi le vélo au moins une fois comme moyen de transport, montrant qu'il fait partie des habitudes de déplacement des Sherbrookoises et Sherbrookoises.

Nous avons le défi de concilier les modes de déplacement actifs et l'automobile. Nous nous devons de favoriser une cohabitation sécuritaire et efficace entre les différents modes de transport, afin que chacun puisse se rendre à destination dans les meilleures conditions.

Encourager le vélo, c'est investir dans notre santé, notre environnement et notre qualité de vie, tout en contribuant à réduire la congestion routière. Le potentiel est bien réel : près de la moitié des travailleurs sherbrookoises habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail.

Notre objectif est simple : offrir un milieu de vie sain et sécuritaire, peu importe le choix de déplacement.

Bonne lecture et bonne route!

MARIE-CLAUDE BIBEAU

Mairesse de Sherbrooke

Mot du président-directeur général

Les municipalités sont aux premières lignes de la transformation de la mobilité. Leur leadership au quotidien — dans l'aménagement des rues comme dans le développement des réseaux cyclables — contribue directement à la santé de leur population, à la création de milieux de vie conviviaux et à la vitalité économique de leur territoire.

Sherbrooke en est un bon exemple : son réseau de pistes cyclables s'est étendu de 25 % en cinq ans, une croissance rapide qui a d'ailleurs trouvé preneur dès l'arrivée du service de vélopartage BIXI en 2025, avec plus de 42 000 déplacements effectués.

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. Sherbrooke démontre qu'une croissance rapide des infrastructures peut rapidement se traduire en nouveaux usages.

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 Sherbrooke?
- 8 Pourquoi roule-t-on à vélo à Sherbrooke?
- 12 Avec quoi roule-t-on à Sherbrooke?
- 14 Où et quand roule-t-on à Sherbrooke?
- 16 Quelles mesures pour le vélo à Sherbrooke?
- 17 Quoi retenir de *L'état du vélo à Sherbrooke en 2025*?
- 18 Comment poursuivre l'élan?
- 19 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 Sherbrooke 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 SHERBROOKE



Nombre d'habitant-es (est. 2025) : 184 135

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

Pourcentage d'enfants (≤ 19 ans ; est. 2025) : 20,0 % (province : 20,6 %)

Pourcentage d'ainé-es (≥ 55 ans ; est. 2025) : 33,1 % (province : 34,3 %)

Superficie : 366,16 km²

Longueur du réseau routier : 1 394 km

Qui fait du vélo à Sherbrooke?

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

La force du nombre

À Sherbrooke, une majorité de la population pédale. En 2025, **89 000 habitant-es de Sherbrooke ont fait du vélo**, soit **68 000 adultes (52 %)** et **21 000 enfants (76 %)**.

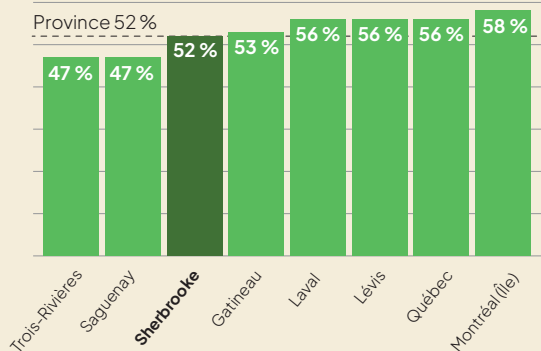
Il n'y a pas d'âge pour faire du vélo

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 Sherbrooke.

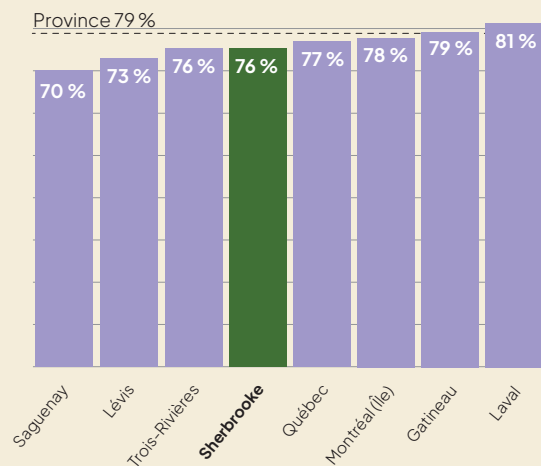
52 %
des adultes
de Sherbrooke et

76 %
des enfants ont fait
du vélo en 2025

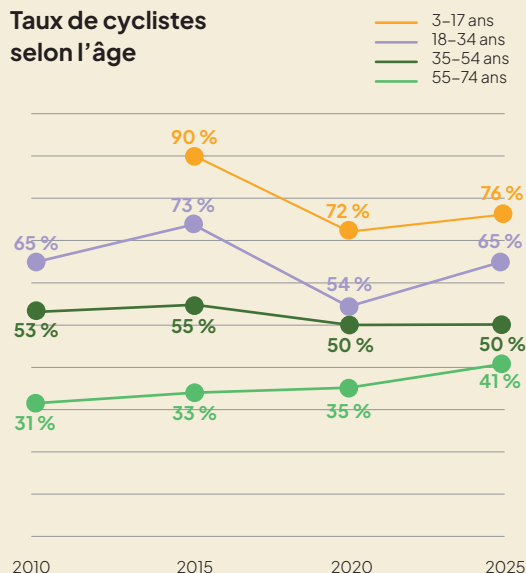
Pourcentage de la population adulte ayant fait du vélo en 2025



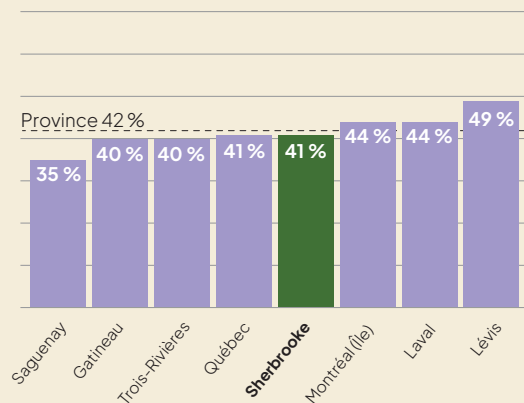
Pourcentage de la population d'enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo en 2025



Taux de cyclistes selon l'âge



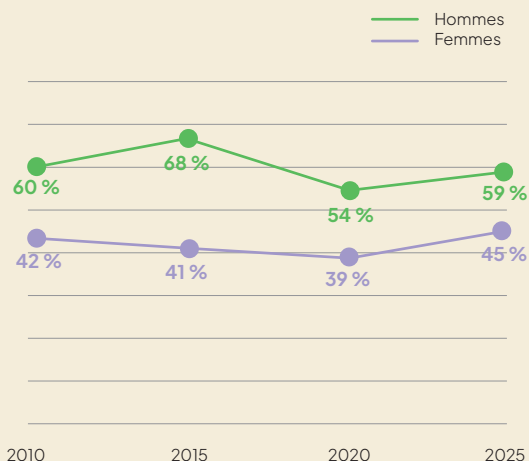
Pourcentage de la population aînée (55-74 ans) ayant fait du vélo en 2025



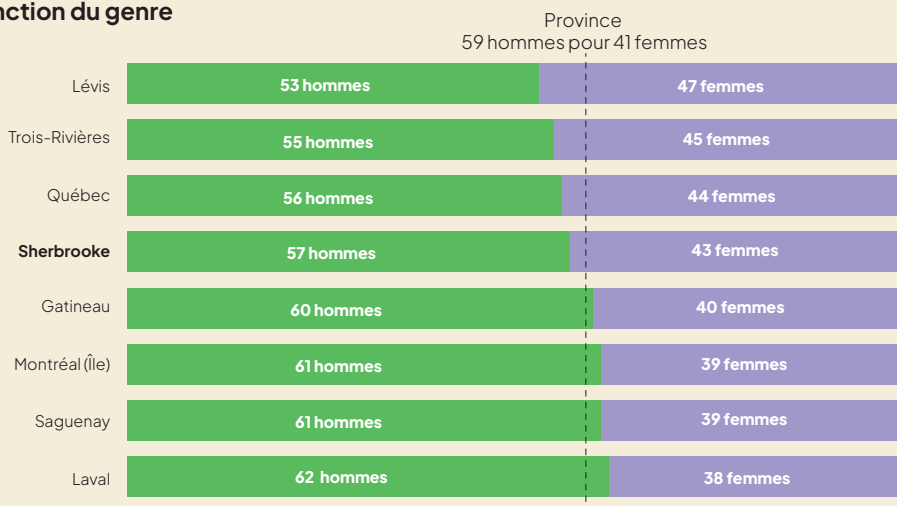
Une pratique encore non-paritaire

Comme dans le reste de la province, la pratique du vélo à Sherbrooke 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 45 % des femmes ont fait du vélo** contre **59 % des hommes**. Autrement dit, sur 100 cyclistes habitant la ville, on compte plus d'hommes que de femmes : 57 hommes pour 43 femmes. Néanmoins, contrairement au reste de la province, cette **disparité semble diminuer légèrement** depuis 2015.

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



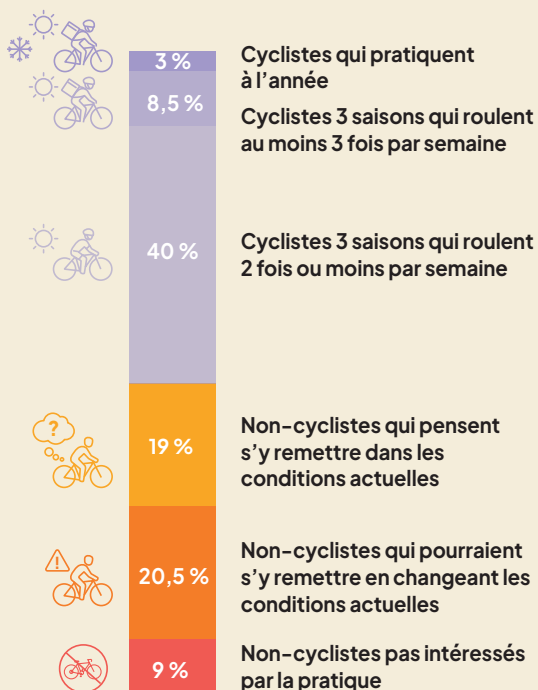
Répartition des cyclistes en fonction du genre



Une diversité de cyclistes

Le rapport au vélo varie grandement parmi les habitant·es de Sherbrooke. En tout, **70,5 % 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 : 17 % des résident·es de Sherbrooke pourraient se remettre à rouler si les conditions de sécurité étaient améliorées et 3,5 % des personnes si on leur apprenait à pédaler. En fait, il n'y a que 9 % de la population adulte de Sherbrooke qui est complètement désintéressée par la pratique du vélo!

Catégorisation des habitant·es de Sherbrooke en fonction de leur rapport au vélo

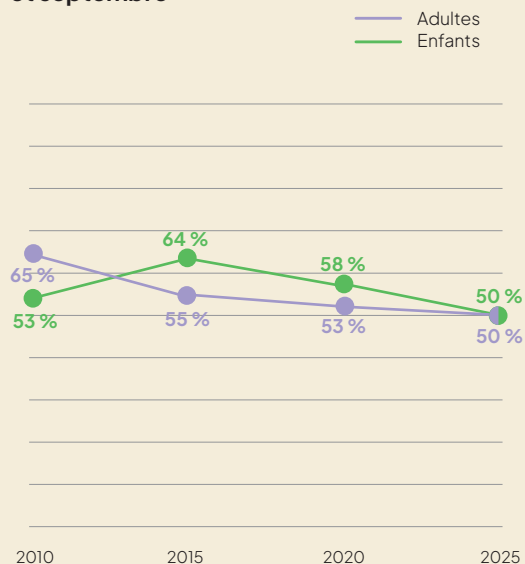


Promenade du Lac des Nations (Nicolas Bourdeau)

Un portrait général de la pratique

Entre mai et septembre 2025, ce sont **48 000 Sherbrookois-es**, adultes comme enfants, qui ont fait du vélo **chaque semaine**. Les adultes roulent ainsi en moyenne 2,5 heures (ou 29 km) par semaine et les enfants, 2,7 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 Sherbrooke. 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, **92 % possèdent un permis de conduire**, **89 % sont propriétaires d'une voiture** et **74 % l'utilisent plus souvent que le vélo**.



Pourquoi roule-t-on à vélo à Sherbrooke?

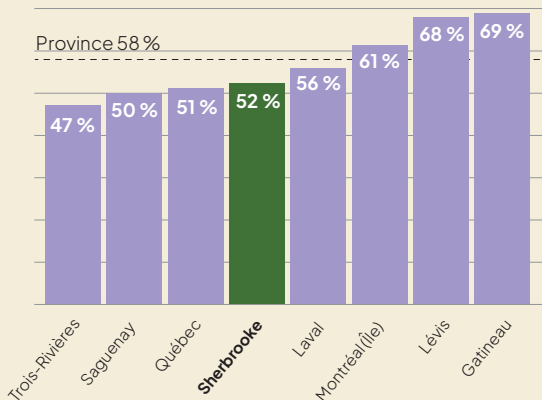
Que ce soit pour se rendre au travail, reconduire les enfants, faire l'épicerie, se promener ou faire du sport, tout le monde trouve une pratique cyclable qui correspond à ses besoins et à son mode de vie.

Le vélo pour se déplacer

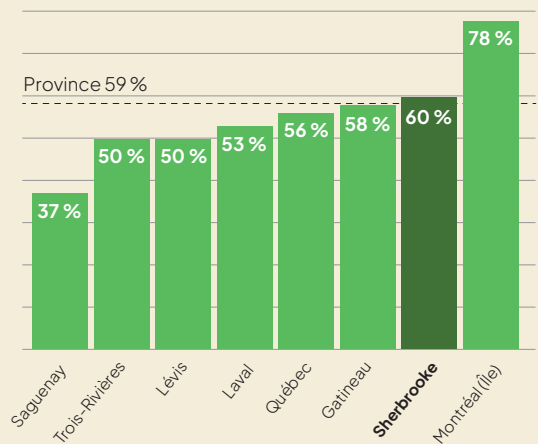
En 2025, **52 000 habitant-es de Sherbrooke**, 41 000 adultes et 11 000 enfants, **ont utilisé leur vélo à des fins de transport**. Cela représente **plus d'un cycliste adulte sur deux (60 %)**. Ainsi, le nombre de cyclistes utilitaires adultes sur le territoire de la ville a été **multiplié par 1,9 en 15 ans**. Sherbrooke compte ainsi **parmi les villes québécoises étudiées avec le plus grand pourcentage de cyclistes adultes qui font du vélo à des fins de transport**.

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, **34 % le font plusieurs fois par semaine** de mai à septembre, soit une **augmentation de 40 %** du nombre de personnes en 5 ans.

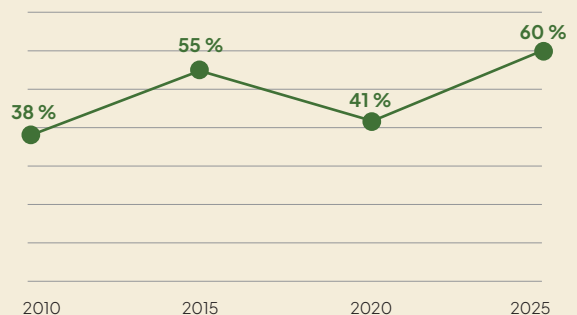
Pourcentage de cyclistes enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo à des fins de transport en 2025



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

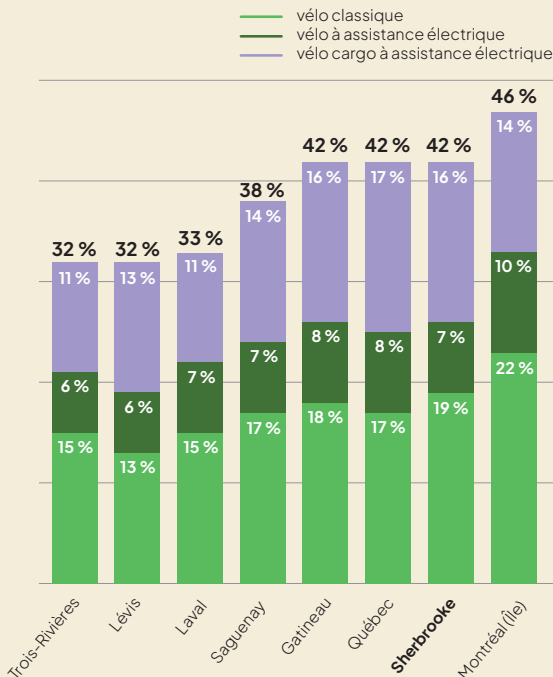


Pour déplacer des marchandises et des gens

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 Sherbrooke, **8 % 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, **4,2 % des ménages propriétaires de vélo à Sherbrooke possèdent un vélo cargo**, un taux supérieur à 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

Le vélo à Sherbrooke n'a pas encore atteint son plein potentiel. En effet, en 2021, **48 % des travailleur·euses de Sherbrooke travaillaient à moins de 5 km de leur lieu de résidence** (une augmentation de 9 % 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 sherbrookoises 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 Sherbrooke, **19 % 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**. Sherbrooke 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.

L'intermodalité pour aller plus loin

Un **réseau de transport collectif** permettant d'emporter ou de stationner son vélo **augmente considérablement le potentiel** de celui-ci. À Sherbrooke, la totalité des **bus de la STS sont équipés d'avril à octobre de supports à vélos**. De plus, la présence du **système de vélopartage BIXI** permet de renforcer cette intermodalité.

Le vélo pour le loisir et le simple plaisir de rouler

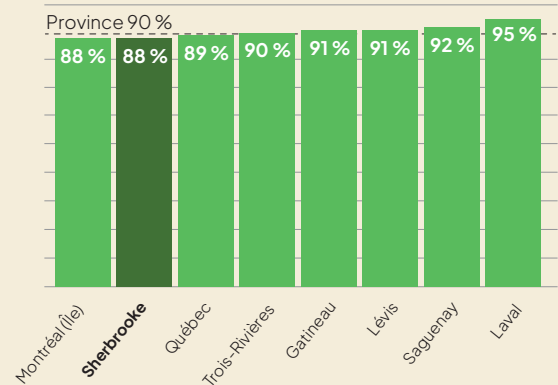
À Sherbrooke, en 2025, **81 000 personnes**, soit 60 000 adultes et 21 000 enfants, **ont fait du vélo pour le loisir**. Cela correspond à presque la totalité des cyclistes (88 % chez les adultes et 97 % chez les enfants) et à 45 % de la population adulte de la ville.

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

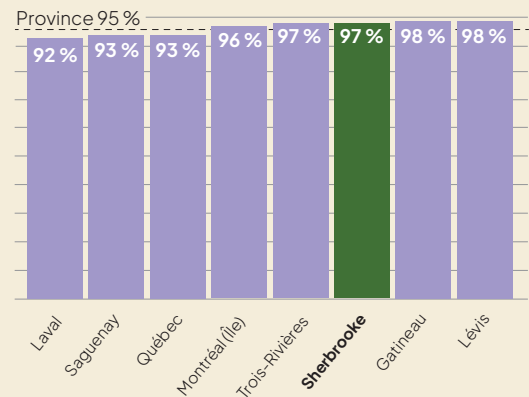
En 2025, **13 000 résident·es** de Sherbrooke ont roulé sur des **sentiers de vélo de montagne**, une **augmentation de 18 %** du nombre de pratiquants depuis 2020, supérieure à la moyenne provinciale de 4 %. Cela s'explique, entre autres, par la présence de nombreux sentiers accessibles facilement et rapidement aux résident·es de Sherbrooke. On compte ainsi **4 centres de vélo de montagne et de fatbike** situés à moins de 40 km du centre-ville.

Du côté du **vélo de gravelle**, la situation est très similaire avec de très nombreux sentiers accessibles aux **30 000 personnes ayant roulé sur des sentiers en criblure de pierre** en 2025. Sherbrooke est ainsi **la ville avec le plus de cyclistes récréatifs pratiquant le vélo de gravelle** mais également avec **la plus forte évolution depuis 2020**, soit une multiplication par plus de 2 du nombre d'adeptes en 5 ans.

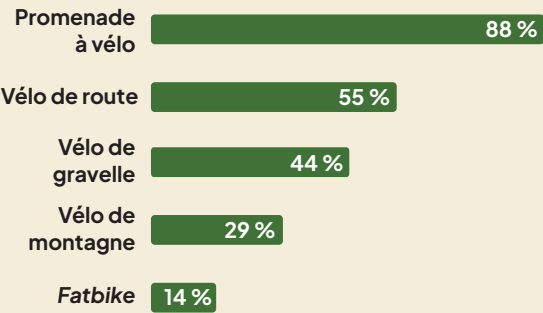
Pourcentage de cyclistes adultes ayant fait du vélo à des fins de loisir en 2025



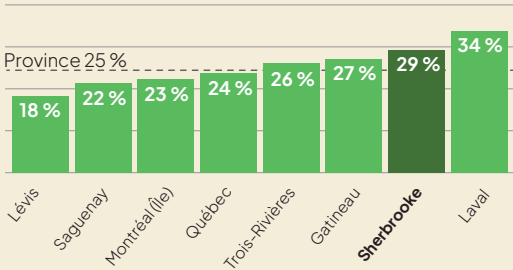
Pourcentage de cyclistes enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo à des fins de loisir en 2025



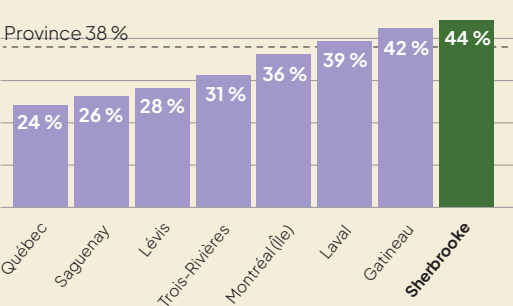
Pourcentage des cyclistes par type de pratique récréative



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



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



Véloroute des Grandes-Fourches (Nicolas Bourdeau)

Avec quoi roule-t-on à Sherbrooke?

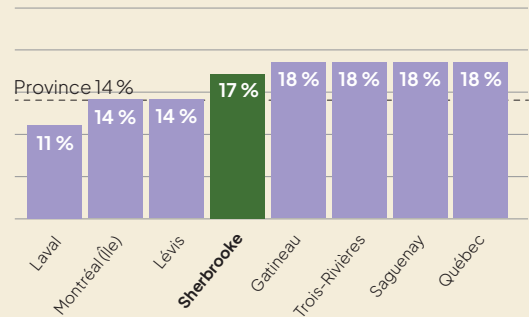
Possédé ou partagé, à assistance électrique ou non, le vélo prend aujourd'hui de multiples formes et est présent dans une majorité des foyers.

Un outil présent dans bien des foyers

À Sherbrooke, **69 % des ménages possèdent au moins un vélo**. Au total, les habitant·es de la ville détiennent ainsi **126 000 vélos** (99 000 pour adultes et 27 000 pour enfants). Parmi les vélos adultes, **17 % sont à assistance électrique**, une proportion qui a **plus que doublé depuis 2020**. Et l'engouement se poursuit : **37 % des vélos achetés en 2025 étaient électrifiés**.

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

Pourcentage du parc de vélos qui est à assistance électrique



37 %
des vélos achetés
en 2025 sont
électriques

31 %
dans toute la
province

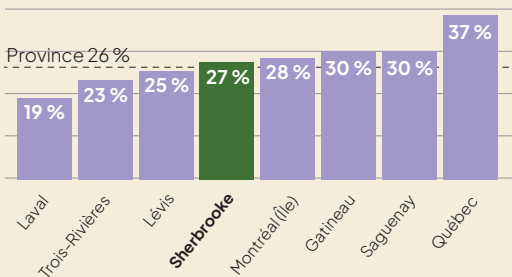


Le vélo, un mode de transport qui se partage

Arrivé à Sherbrooke le 4 juillet 2025, le **service BIXI** a permis aux résident-es de la ville de bénéficier jusqu'en novembre des avantages du vélopartage. Avec **255 vélos répartis dans 25 stations** dans toute la ville, ce sont **plus de 42 000 déplacements** qui ont été effectués en 2025 par les Sherbrookoises. Cela témoigne d'une vraie demande pour ce type de mobilité dans la municipalité.

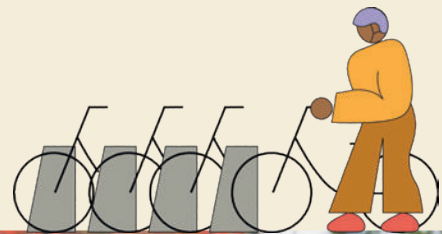
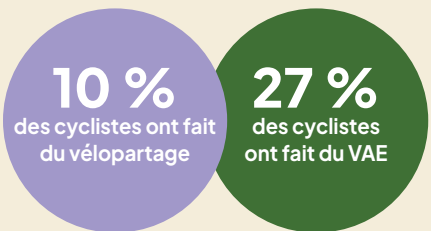
Au global, **7 000 habitant-es de Sherbrooke ont utilisé un vélo en libre-service** en 2025, ce qui correspond à **10 % des cyclistes** de la ville.

Pourcentage de cyclistes ayant utilisé un VAE en 2025



L'assistance électrique qui facilite l'accès au vélo

Sur l'ensemble des habitant-es de Sherbrooke ayant fait du vélo en 2025, **27 % ont enfourché un vélo à assistance électrique (VAE)**, soit **19 000 personnes**. Le programme de subventions à l'achat d'un VAE mis en place par la ville en 2024 et 2025 de même que l'arrivée du service BIXI (dont la flotte est constituée à 80 % de VAE) contribuent à cet état de fait. Comme pour le reste de la province, les Sherbrookoises choisissent le VAE pour **lever les principaux freins** à la pratique que sont **la distance et les pentes**.



plus de
42 000
trajets effectués en
BIXI à Sherbrooke
en 2025

Où et quand roule-t-on à Sherbrooke?

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 Sherbrooke s'est développé, passant de 169 km en 2020 à **211 km** en 2025, soit une **augmentation de 25 %**.

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 97 km, une **croissance de 25 %** par rapport à 2020. Ces aménagements, séparés de la circulation automobile qui offrent un environnement sécuritaire adapté à tous et toutes, constituent donc **46 % du réseau cyclable de la ville**.

À cela viennent s'ajouter **76 km de bandes cyclables et d'accotements asphaltés** (infrastructures simplement peintes au sol) et **38 km de chaussées désignées** (routes partagées entre les vélos et les voitures).



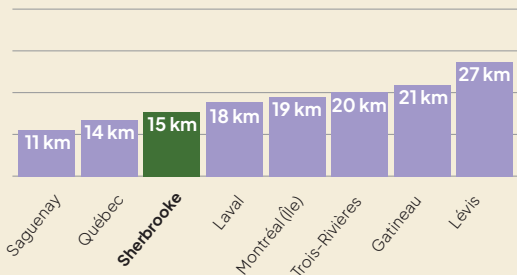
Réseau cyclable 211 km dont 41 km de Route verte

Pistes cyclables : **97 km**
(+25 % par rapport à 2020)

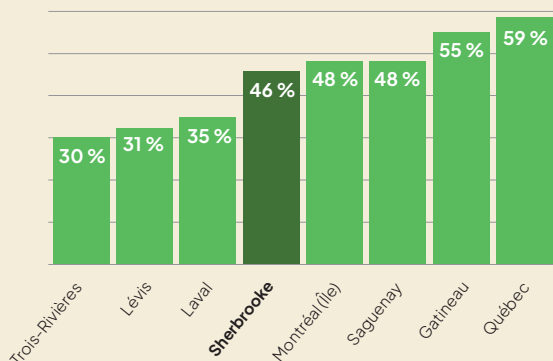
Bandes cyclables et accotements
asphaltés : **76 km**
(+29 % par rapport à 2020)

Chaussées désignées : **38 km**
(+15 % par rapport à 2020)

Kilomètres de voies cyclables par 100 km de réseau routier



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



En sécurité partout en ville

Le réseau routier de la ville de Sherbrooke compte de nombreuses **mesures de modération de la circulation motorisée** (saillies de trottoirs, bollards, dos d'âne, radars pédagogiques, etc.). De plus, la ville est actuellement en train de procéder au recensement et à la cartographie des dos d'âne sur son territoire.

Après avoir développé sa **Stratégie globale d'apaisement de la circulation** en 2021, la ville de Sherbrooke a récemment adopté une **Politique de sécurité routière** avec un plan d'action établi entre 2025 et 2030. Adhérant à la Vision Zéro et au Système Sûr, cette politique a, notamment, comme objectifs de ne plus avoir de décès ou de blessés graves sur les routes d'ici à 2045 mais aussi d'en réduire le nombre de 10 % d'ici à 2030. Pour cela, de nombreuses actions sont prévues telles que l'**ajout de mesures d'apaisement** de la circulation et la **réduction de la vitesse affichée** à 40 km/h dans les rues locales résidentielles.

La Route verte pour sortir de la ville

Parmi le réseau cyclable de la ville de Sherbrooke, **41 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. Très bien connue des habitant·es de la ville (66 % 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.

Nombre de cyclistes pour chaque saison



Avril : **13 000**



Mai à septembre : **68 000**



Octobre et novembre : **28 000**



Décembre à mars : **5 000**

Rouler toute l'année, une réalité bien installée

À Sherbrooke, 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.

Durant l'hiver 2023–2024, la ville a mis en place un **projet pilote afin de promouvoir la pratique hivernale** grâce à une campagne de promotion du vélo d'hiver mais surtout à l'entretien d'une trentaine de kilomètres d'infrastructures cyclables. Non-reconduit par la suite, ce type de projet est cependant essentiel pour permettre d'envisager le vélo comme une option fiable toute l'année. Ce n'est qu'en poursuivant les efforts d'entretien sur le long terme que les Sherbrookois-es peuvent réorganiser durablement leur mobilité hivernale autour du vélo, comme le démontrent d'autres villes à travers la province (Montréal, Québec ou Gatineau).



Véloroute des Grandes-Fourches (Nicolas Bourdeau)

Quelles mesures pour le vélo à Sherbrooke?

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 en développement

Avec son **Plan de mobilité durable et intégrée** en cours de développement, Sherbrooke veut faire la mise à jour de ses précédents plans (notamment de son *Plan directeur du transport actif* adopté en 2016) et se doter d'un plan d'actions concrètes à mettre en place sur 15 ans. Au sein de l'administration, **une équipe est dédiée au vélo**, avec un membre du personnel municipal pour 43 000 résident-es, classant Sherbrooke **parmi les villes étudiées qui y consacrent le plus de ressources humaines** (au prorata de sa population).

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).

À Sherbrooke, **80 % des ménages ont un espace de stationnement pour vélo sécurisé à domicile**, un chiffre légèrement inférieur à la moyenne provinciale (83 %). En plus de 4 abris sécurisés, les stationnements pour vélo sur le territoire de la ville sont principalement situés au centre-ville et dans les parcs. Dès lors, le développement d'une offre plus diversifiée, notamment dans les quartiers résidentiels, représente une occasion intéressante de soutenir davantage la pratique.

Une culture vélo bien ancrée

De nombreuses **activités de promotion et d'éducation** à la pratique sont menées par une **grande diversité d'organismes et d'associations** (CRE Estrie, Estrie Aide, Carburé Aventure, Coop La Déraille, Récupère Don ton vélo, etc.). S'adressant notamment aux populations avec le plus de barrières (femmes, enfants, personnes âgées ou immigrantes), elles permettent de renforcer la culture vélo déjà bien ancrée à Sherbrooke.

Pour ne citer que quelques exemples, la Fête du vélo se tient à Sherbrooke chaque année depuis 2018. De plus, en 5 ans, 54 femmes ont été initiées à la pratique grâce au programme Toutes à vélo administré à Sherbrooke par Carburé Aventure. Enfin, la ville possède deux pistes à rouleaux, dont une comptant parmi les plus grandes de la province.

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, Sherbrooke récolte de nombreuses données sur la pratique et son évolution avec, notamment, **15 ans de participations à L'état du vélo** mais aussi avec l'installation de **compteurs de cyclistes**. De plus, grâce à son université, la ville bénéficie de multiples **études scientifiques adaptées** au contexte sherbrookoïse.

Des efforts qui portent leurs fruits

Grâce à ses multiples actions pour le développement du vélo, la ville de Sherbrooke est, depuis 2022, certifiée **Vélosympathique niveau bronze**.

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

Portrait général



89 000
cyclistes

57 %
♂

43 %
♀

52 %
de la
population
d'adultes



76 %
de la
population
d'enfants

Pratique utilitaire

60 %

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

52 000
cyclistes
utilitaires

x1,9
en 15 ans



VAE : 37 %
des vélos vendus

19 %



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

bixi

Arrivée
en 2025

Plus de
42 000
trajets effectués
en 2025



Réseau cyclable



Au total
211 km

+ 25 %
en 5 ans

dont pistes
séparées
97 km

+25 %
en 5 ans

Politiques et mesures en faveur du vélo

- Plan de mobilité durable et intégrée en cours d'élaboration
- Stratégie d'apaisement des rues 2021
- Politique de sécurité routière 2025

Certification
Vélosympathique
niveau bronze



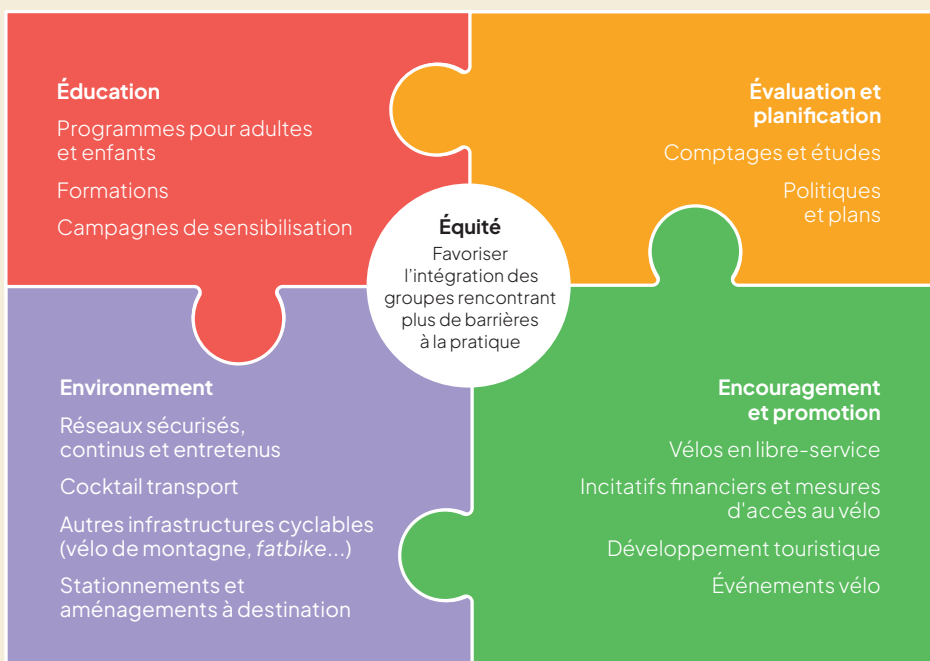
Monde communautaire très actif

Nombreuses actions en éducation et promotion

Recherche scientifique adaptée au contexte local

Comment poursuivre l'élán?

Pour cette 4^{ème} édition à Sherbrooke, 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, 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 Sherbrooke 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**

Accompagner l'adoption du vélo auprès des populations avec des barrières plus importantes en renforçant l'implication dans les **activités d'éducation et de promotion**

Relancer et développer le **réseau hivernal** permettant la pratique sur une saison plus étendue

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

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 Sherbrooke** 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 Sherbrooke** et par le système de vélo en libre-service **BIXI**;
- Des analyses des **données de l'enquête Origine-Destination 2012** de la grande région de Sherbrooke, 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 Sherbrooke 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.



Véloroute des Grandes-Fourches (Nicolas Bourdeau)

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.



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 :
Promenade du Lac des Nations
(Nicolas Bourdeau)



Promenade du Lac des Nations (Nicolas Bourdeau)

