



# L'état du vélo

au Québec  
en 2000



**L'**état du vélo au Québec en 2000 se veut un portrait de l'univers cycliste québécois actuel. Puisque ce rapport succède à *L'état du vélo au Québec en 1995-1996*, il permet de désigner certaines tendances, notamment en ce qui a trait à l'incidence des cyclistes dans la population et aux habitudes de déplacement de ceux-ci. Il fait également le point sur l'industrie québécoise du vélo, les infrastructures cyclistes, et met à jour les progrès accomplis dans les domaines de la santé et de la sécurité. Le présent document fait la synthèse des informations contenues dans le rapport complet.

L'état du vélo au Québec en 2000 puise à différentes sources d'information : des sondages, des comptages et des inventaires. Réalisés à l'automne 2000 par la firme Écho Sondage, *L'état de la pratique du vélo au Québec en l'an 2000* et *La pratique du cyclotourisme au Québec* sont des sondages qui couvrent une multitude d'aspects, de la possession de vélos à la fréquence des déplacements, en passant par les divers freins ou incitatifs à la pratique du vélo.

Autre importante source d'information, une compilation de comptages réalisés en une centaine d'endroits à travers le Québec, pour la plupart en 2000, renseigne sur la fréquentation des différents réseaux cyclables. Ces comptages ont été effectués par les responsables des municipalités, par les gestionnaires des pistes, et par Vélo Québec. Enfin, des enquêtes ponctuelles et des collectes de données ont permis de dresser divers inventaires – réseau cyclable, stationnements, services touristiques, etc. Ce travail a été complété par une recherche bibliographique exhaustive.

## Sommaire

Le parc de vélos **3** La pratique cycliste **4** Le vélo, c'est la santé! **6** Vélo et sécurité **7**  
 Le cyclotourisme à l'heure de la Route verte **8** Le réseau cyclable **9**

## Le parc de vélos

On dénombre environ 5,5 millions de bicyclettes au Québec en 2000, dont 4,2 millions sont des vélos d'adulte. C'est dire que 61 % des adultes québécois possèdent au moins un vélo, et que presque tous les jeunes en âge de pédaler en possèdent un – il y a 1,3 million de vélos d'enfant, ce qui correspond à la population des 4 à 17 ans au Québec. Résultat : on trouve au moins un vélo dans plus de 77 % des ménages. En 1995, le parc de vélos était évalué à 5 millions d'unités. Vu sous un autre angle, il y a actuellement 750 vélos par 1000 habitants au Québec. Cela nous place dans le peloton de tête des nations où la pratique du vélo est la plus populaire, derrière les Pays-Bas et le Danemark (environ 1000), mais loin devant la France et la Grande-Bretagne (moins de 400).

Sur le plan de l'équipement et des accessoires, notons que plus de 300 000 Québécois sont équipés pour faire du vélo avec leurs enfants ; plus précisément, 7 % des cyclistes possèdent un siège d'enfant, 4 % une remorque et 2 % un semi-vélo. Les porte-bagages ou les paniers équipent plus du quart des vélos. Enfin, cuissards, gants, casques, lunettes, souliers et autres accessoires équipent maintenant plus du quart des cyclistes québécois. Par ailleurs, 17 % d'entre eux possèdent un odomètre.

Le vélo est populaire ! La preuve, on note 15 000 déclarations de vol chaque année. Si l'on prend en compte les vols non déclarés, cela fait globalement disparaître environ 1 % du parc de vélos. Toutes proportions gardées, cela s'apparente à la situation aux États-Unis, où le nombre de vols rapportés se chiffre à 376 000.

### L'industrie du vélo

L'industrie du cycle est fortement concurrentielle et met en œuvre une technologie très sophistiquée. Au sein de ce marché à l'évolution rapide, les fabricants québécois tirent bien leur épingle du jeu. Leur production – relativement stable depuis 1995 – s'élève en 2000 à plus de 900 000 vélos, soit plus d'une fois et demie la « consommation » québécoise. Trois grands fabricants québécois assument à eux seuls 80 % de la production canadienne de



vélos : Procycle (Saint-Georges), Victoria Précision (Montréal) et R.T. Raleigh (Waterloo). On peut désormais leur associer le nom de Louis Garneau Sports, important fabricant de vêtements et d'accessoires.

Parallèlement à cette production de masse, de nombreux artisans et petites entreprises ont donné au Québec sa réputation enviable : Marinoni, Devinci, Guru, Balfa, Gervais Rioux, Ryffranck et Cervélo sont autant de noms qui ont fait rejaillir un certain prestige sur la production québécoise. Globalement, l'industrie manufacturière du vélo emploie plus de 1500 personnes.

### Le marché de détail

Il s'est vendu 625 000 vélos au Québec en 2000, alors qu'on enregistrait 500 000 ventes en 1994. Une progression semblable a été observée au Canada où les ventes, estimées à 1,5 million d'unités en 1994, atteignaient 2 millions en 1999. Que ce soit en nombre de vélos vendus ou en parts de marché, on estime à 30 % la participation du Québec au sein du marché canadien, alors que son poids démographique est de

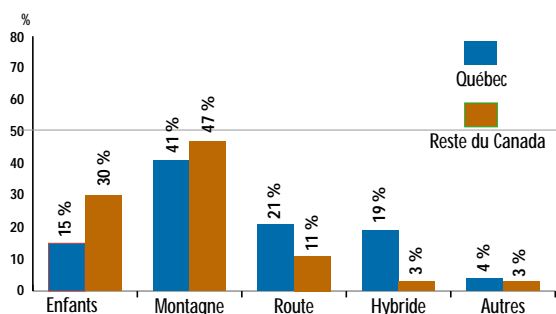
24 %. Globalement, il se vend annuellement un vélo par 12 personnes au Québec, un vélo par 15 personnes au Canada, et un vélo par 16 personnes aux États-Unis. Et si l'on combine les ventes de vélos et d'accessoires, les montants déboursés sont de 26 \$ par personne au Québec, 21 \$ par personne au Canada et de 14,50 \$ (montant converti en dollars canadiens) par personne aux États-Unis.

On évalue l'ensemble du marché québécois du vélo et des accessoires à 193 millions de dollars. Par ailleurs, une enquête de Statistique Canada révèle que les Québécois auraient dépensé 27 millions de dollars en 1997 pour l'entretien de leur vélo.

On note une augmentation sensible du montant moyen déboursé pour l'achat d'un vélo. En effet, le prix moyen d'un vélo d'enfant, en 1994, était de 120 \$ ; celui d'un vélo d'adulte, de 240 \$. En 1999, on les estimait respectivement à 140 \$ et 310 \$.

Enfin, on compte quelque 700 points de vente au Québec, parmi lesquels se trouvent 450 boutiques spécialisées et magasins d'articles de sport, ainsi que 250 magasins à grande surface. Au Québec en 1997, 40 % des Québécois disaient acheter leur vélo chez un marchand spécialisé, 24 % dans un magasin de sport et 36 % dans un magasin à grande surface.

Ventes de vélos (par catégorie) au Québec et dans le reste du Canada





## La pratique cycliste

### L'incidence des cyclistes dans la population

Objet usuel de notre quotidien, le vélo est partout ou presque. Plus précisément, 89 % des Québécois ont déjà fait de la bicyclette au cours de leur vie. De façon plus significative, au-delà de la moitié des Québécois âgés de 6 à 74 ans (54 %) ont fait du vélo au cours de l'année 2000, soit 3,5 millions de personnes. Il s'agit d'une baisse de 2 % par rapport à la situation observée en 1995, qui peut s'expliquer par une diminution appréciable chez les jeunes adultes, conjuguée avec un été maussade en 2000. En comparaison, on pédale moins aux États-Unis, où à peine 23 % des personnes âgées de plus de six ans ont fait de la bicyclette en 1999.

Depuis 1995, l'incidence des cyclistes au sein de certains groupes d'âge est restée relativement stable. Ainsi trouve-t-on 60 % de cyclistes parmi les 35-44 ans (ils étaient 55 % en 1995); 44 % de cyclistes chez les 45-54 ans (47 % en 1995); et 76 % des jeunes de 6 à 17 ans ont fait du vélo une fois ou plus par semaine en 2000 (73 % en 1995). Les gens plus âgés, cependant, ont vraisemblablement pris goût au vélo : l'incidence des cyclistes parmi les 55-64 ans est passée de 34 % à 41 %, et de 12 % à 21 % chez les 65-74 ans. Le phénomène est inverse chez les jeunes adultes : toujours par rapport à 1995, l'incidence des cyclistes chez les 25-34 ans est passée de 67 % à 58 %, et de 76 % à 58 % chez les 18-24 ans.

### L'utilisation du vélo

31 % des adultes et 76 % des enfants font du vélo au moins une fois par semaine au Québec. Depuis 1977, le nombre d'adultes cyclistes « à la semaine » a presque doublé, passant de 900 000 personnes à 1,7 million en 2000. Le Québec compte donc plus de cyclistes assidus que les États-Unis (23 % une fois par année) ou que les Français (8 %), mais bien moins que les Néerlandais (66 %) ou que les Danois (50 %).

Au cours de l'année 2000, les cyclistes québécois ont franchi 1,7 milliard de kilomètres à bicyclette, soit l'équivalent de 2 % de la distance parcourue par l'ensemble des automobilistes. En clair, les cyclistes disent parcourir en moyenne 37 km par semaine pour un total de 630 km par année.



Près de la moitié (46 %) des déplacements des cyclistes québécois se font sur des voies où la circulation automobile est exclue, soit les pistes cyclables et les sentiers en montagne ou en forêt. Presque autant (42 %) sont effectués sur des rues ou des routes à faible circulation. Depuis 1995, la fréquentation des routes rurales à faible circulation est demeurée stable, les cyclistes y passant toujours quelque 23 min par semaine. Encore peu fréquentées, les routes rurales à forte circulation ont tout de même vu leur temps d'achalandage quintupler, passant de 1 min à 5 min. Enfin, c'est à un véritable transfert que se sont livrées pistes cyclables et rues à faible circulation, au profit des premières : le temps de fréquentation des pistes est passé, de 1995 à 2000, de 71 min à 83 min et celui des rues, de 87 min à 71 min.

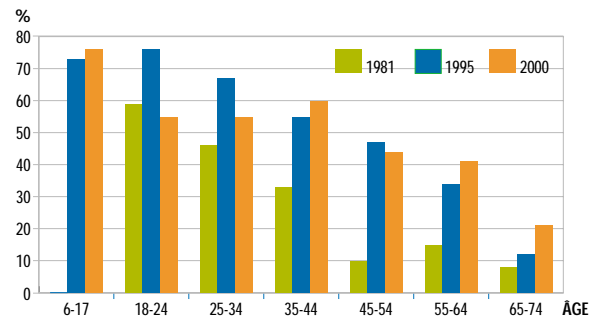
#### Le vélo comme moyen de transport

Actuellement, environ 500 000 personnes, soit 20 % des cyclistes, utilisent le vélo comme moyen de transport, au moins occasionnellement. De mai à septembre, le vélo s'avère le principal moyen de transport de 6 % de l'ensemble des cyclistes québécois.

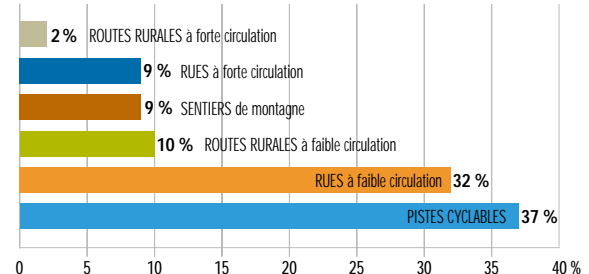
L'enquête Origine-Destination 1998, réalisée dans la grande région de Montréal de la fin août à la mi-décembre et portant sur 418 000 déplacements, révélait que 1,2 % de ces déplacements avaient été effectués à vélo. On ne s'étonne d'ailleurs pas de voir cette proportion s'élever à 3,0 % pour les déplacements effectués au mois d'août et diminuer graduellement à mesure qu'avance la saison. Cas particulier, les résidents du Plateau Mont-Royal, à Montréal, ont effectué 32 % de leurs déplacements de façon non motorisée, dont 11 % à vélo.

En moyenne, 18 % des déplacements de l'ensemble des cyclistes québécois sont de nature utilitaire.

#### Incidence des cyclistes dans la population



#### Voies utilisées par les cyclistes



#### Le vélo comme loisir

Le vélo, au Québec, est avant tout un instrument de loisir. Ainsi, 98 % des cyclistes évoquent le plaisir comme premier motif les incitant à enfourcher un vélo. Cependant, une proportion semblable (97 %) associe spontanément le vélo à la santé et à la condition physique. Cette conjonction du plaisir et de l'exercice explique sans doute le succès des randonnées populaires. En 2000, ces randonnées ont attiré 110 000 cyclistes qui ont parcouru – pour le plaisir et pour la forme – quelque 5 millions de kilomètres.

C'est sans compter toutes les sorties « officielles ». Les plus structurées d'entre elles sont organisées par la soixantaine de clubs cyclistes qui regroupent plus de 8000 membres. À raison d'une trentaine de sorties par saison, ces cyclistes pédalent une dizaine de millions de kilomètres chaque année. En fait, l'engouement pour ces sorties de groupes est tel que beaucoup de gens du milieu prédisent un bel avenir aux randonnées cyclosportives « à la française ».

#### Le vélo utile

À l'heure où les embouteillages sont presque chroniques, le vélo, ironie du sort, reprend ses lettres de noblesse comme véhicule de fonction. On le voit servir aux agents de stationnement, aux livreurs de quartier, aux vendeurs de crème glacée, aux balayeurs de rues. Il est désormais indissociable du métier de messenger, ces derniers effectuant chaque année à Montréal, à vélo, plus d'un million de livraisons.

Grâce à l'absence de rejets toxiques et à son côté silencieux, grâce aussi à sa capacité de transporter des charges lourdes ou volumineuses, le tricycle s'est taillé une place pour des fonctions aussi variées que l'entretien des parcs de la ville de Longueuil, le transport de pièces et d'outils dans les usines de Bombardier-Canadair et de Pratt & Whitney ainsi que la livraison d'échantillons et de courrier à l'hôpital du Sacré-Cœur à Montréal.

Pour leur part, les policiers misent sur la grande mobilité du vélo et apprécient que ce véhicule facilite considérablement les contacts avec la population. Une quinzaine des plus grandes municipalités du Québec affectent 111 agents (soit 3 % de leur effectif) aux patrouilles à bicyclette. Même certains ambulanciers l'utilisent. En effet, plusieurs tentent déjà l'expérience à New York et à Toronto, équipés d'oxygène et de défibrillateurs, et deux équipes montréalaises devraient les imiter en 2001, dans le contexte d'un projet pilote.





## Le vélo, c'est la santé!

**V**élo et santé font bon ménage, puisque la santé est en relation étroite avec l'activité physique. Le sens commun le soupçonne, et une volumineuse bibliographie scientifique en fait foi<sup>1</sup>. Depuis deux décennies à peine, les études ont contribué à préciser certaines réalités. Elles ont notamment permis de confirmer les effets bénéfiques sur la santé d'une activité physique d'intensité moyenne ou faible. Or, au Québec, c'est précisément le type d'activité à laquelle s'adonnent les 31 % de la population adulte et les 76 % des jeunes de 6 à 17 ans qui font du vélo une fois ou plus par semaine. Ni compétiteurs ni même sportifs accomplis pour la plupart, ils se consacrent néanmoins à l'activité physique nécessaire au maintien ou à l'amélioration de leur santé.

De plus, le cyclisme, même lorsqu'il est pratiqué à très haute intensité, constitue une activité « douce », parce qu'il s'agit d'un sport porté, comme la natation, donc très peu susceptible de provoquer des blessures de type musculaire ou articulaire. Indirectement, et avec une approche globale, c'est ce que confirme une étude australienne, qui désigne la pratique du vélo comme l'activité la moins dangereuse, et de loin.

Enfin, plus précisément, le fait de se rendre au travail à vélo semble porteur de vertus particulières : une imposante étude longitudinale réalisée au Danemark auprès de 30 640 personnes et couvrant 14,5 années a permis d'établir le fait étonnant que, même par rapport à des personnes déjà autrement actives, l'utilisation de la bicyclette pour



se rendre au travail réduisait les risques de mortalité de près de 40 % ! S'ajoutant à la stricte dimension physiologique, on peut présumer que les éléments d'ordre psychologique ne sont pas étrangers à ce résultat ; on sait par exemple que le transport à vélo, en plus de la détente apportée par l'activité physique, épargne au cycliste le lot d'embouteillages, de stress et de frustration qui ponctue le quotidien de l'automobiliste.

À l'heure où, justement, la congestion automobile fréquente conjuguée paralysie routière, anxiété des conducteurs, sédentarité et pollution, à l'heure où certaines observations relatives à la santé, notamment le taux d'obésité au sein de la population québécoise<sup>2</sup>, se révèlent quelque peu inquiétantes, la pratique du vélo comme instrument de loisir, mais plus encore comme moyen de transport, apparaît comme une solution extrêmement prometteuse.

Rappelons qu'en 2000, les cyclistes québécois ont parcouru 1,7 milliard de kilomètres. Ce sont 1,7 milliard de kilomètres actifs, et non motorisés. Les cyclistes estiment par ailleurs que 18 % de leurs déplacements sont effectués à des fins utilitaires. Encourager ce type de comportement représente une occasion unique de promouvoir un mode de vie physiquement actif et sain en matière environnementale.

1 Renvoyons simplement aux avis du comité scientifique de Kino-Québec (qui réfère lui-même, notamment, à l'Organisation mondiale de la santé, l'American College of Sports Medicine, l'American Heart Association et les National Institutes of Health des États-Unis) qui « recommande aux personnes sédentaires ou en mauvaise condition physique des activités d'intensité modérée, de plus longue durée, pratiquées fréquemment et régulièrement. » Les études scientifiques font désormais consensus : mortalité prématurée, problèmes cardiovasculaires, hypertension artérielle, cancer du côlon, diabète de type II, dépression, obésité... sont autant de problèmes que la pratique régulière d'activités physiques peut prévenir ou atténuer.

2 Une étude conduite au cégep Lévis-Lauzon en 1999 révèle que 55 % des garçons et 40 % des filles ont un pourcentage de graisse qui se situe dans une zone « à risques » pour la santé. (Cégep Lévis-Lauzon et Kino-Québec)

# Vélo et sécurité

**A**u cours des cinq dernières années (1996-2000), on a enregistré une moyenne de 28 décès de cyclistes par année au Québec, alors qu'on dénombre 3,5 millions de cyclistes. Selon le Bureau du coroner, la très grande majorité de ces décès (89 %) surviennent à la suite d'accidents impliquant un véhicule automobile.

Fait encourageant cependant, selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec, le nombre de décès de cyclistes sur la route est en régression constante depuis 25 ans. On a enregistré, de 1966 à 1976, une moyenne de 68 décès par année, incluant le sommet historique de 84 morts en 1974. La période 1977-1982 voyait ce nombre diminuer chaque année de cinq décès. Depuis 1983, on note une diminution d'un décès par année en moyenne. En résumé, on enregistre moins de 25 décès sur les routes par année depuis 1997 ; on en a dénombré 22 en 2000.

De même, le nombre de blessés est en régression constante, et ce, depuis 1987. On recensait cette année-là chez les cyclistes 4015 blessés légers et 420 blessés graves. Ces nombres diminuent respectivement d'une centaine et d'une quinzaine par année en moyenne et ont atteint un minimum en 2000 alors qu'on comptait 2506 blessés légers et 185 blessés graves. Globalement, de 1987 à 2000, on note des diminutions de 37 % du nombre de victimes de blessures légères, de 56 % du nombre de victimes de blessures graves, et de 42 % du nombre de victimes de blessures mortelles. En résumé, toutes ces statistiques nous apprennent que, parmi tous les usagers de la route, les cyclistes présentent la meilleure amélioration du bilan routier depuis 1987. La diminution du nombre de décès d'automobilistes était de 28 % pour la même période.

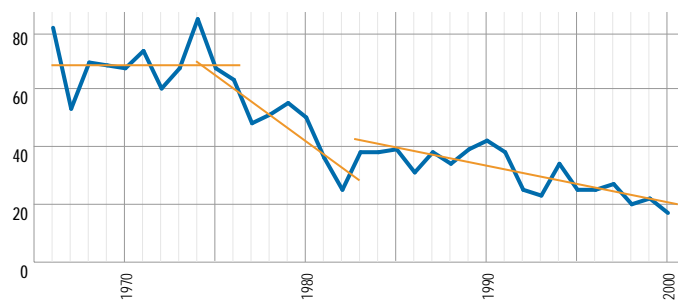
Il est remarquable que, pendant cette période, le parc de vélos ait plus que doublé (passant de 2,1 à 5,5 millions d'unités), le nombre de cyclistes assidus ait augmenté de moitié (passant 1,1 à 1,7 million), et que le kilométrage automobile total ait doublé (passant de 44 milliards de kilomètres à 82 milliards de kilomètres). On peut attribuer, au moins partiellement, cette amélioration globale et importante de la sécurité des cyclistes à trois grands facteurs : l'amélioration du comportement des automobilistes (due notamment à la criminalisation de la conduite en état d'ébriété, à partir de 1985) ; l'accroissement du réseau cyclable québécois qui est passé, pendant cette période, de 800 km à près de 5000 km ; et, dans une moindre mesure, l'ajout de certains équipements de sécurité sur les voitures et les vélos.

Par ailleurs, les taux de port et de possession du casque ont progressé depuis 1995. Le taux de possession est passé de 57 % à 84 % chez les enfants (6-17 ans), et le taux de port du casque est passé de 36 % à 41 % chez les adultes. Alors que les réflecteurs, qui sont obligatoires, se retrouvent sur la plupart des bicyclettes, les systèmes d'éclairage n'équipent que 14 % des vélos. Comme 28 % des cyclistes circulent à la noirceur, la moitié seulement des vélos utilisés à l'obscurité sont adéquatement équipés.

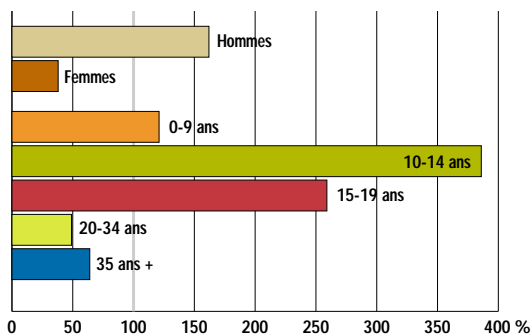


## Cyclistes victimes de la route (blessures mortelles)

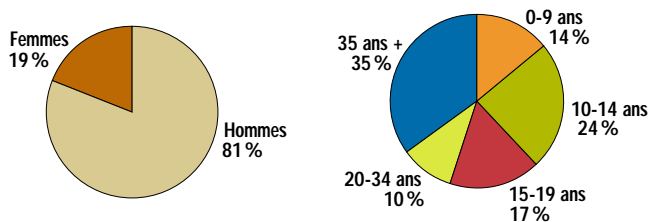
Nombre de victimes 1966-2000



Incidence selon le poids démographique • 1995-2000



Répartition selon l'âge et le sexe 1995-1999





## Le cyclotourisme à l'heure de la Route verte

Le cyclotourisme s'inscrit tout naturellement dans le courant dit de tourisme d'aventure, dont la popularité est en progression constante depuis les années 1990. Présent aujourd'hui dans une multitude de formules, le cyclotourisme touche un public varié, incluant les enfants.

Si l'on additionne les personnes pour qui le cyclisme est la raison première du voyage (les cyclotouristes sportifs) à celles pour qui l'utilisation du vélo est une activité de loisir parmi d'autres activités de vacances (les cyclotouristes vacanciers), le total des cyclotouristes québécois représente 21 % des cyclistes, soit 11 % de la population. Ce sont 500 000 cyclistes caractérisés par le profil général suivant : ils sont scolarisés (49 % détiennent un diplôme universitaire); ils ont un bon revenu (83 % d'entre eux gagnent plus de 40 000 \$ par année); le plus souvent, ils n'ont pas d'enfants à la maison (70 % d'entre eux n'en ont pas); et ils sont majoritairement d'âge mûr (66 % ont entre 35 et 54 ans; 20 % ont plus de 55 ans).

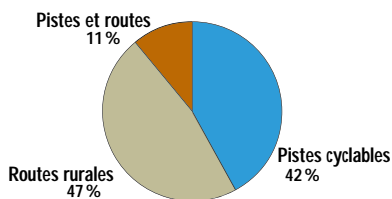
Les cyclotouristes québécois partent en moyenne 15 jours par année, au total, répartis en deux, trois ou quatre voyages. Pour l'hébergement, leurs préférences se partagent entre l'hôtellerie (gîtes touristiques, hôtels et motels) et le camping. Les cyclotouristes dépensent en moyenne plus d'une



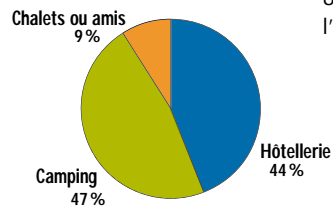
centaine de dollars par jour, ce qui en fait une clientèle touristique plus lucrative que la moyenne des touristes québécois, dont les dépenses sont de 52 \$ par jour. Enfin, les cyclotouristes fréquentent principalement les routes rurales peu achalandées et les pistes cyclables.

L'offre cyclotouristique s'est accrue considérablement au Québec avec le développement de la Route verte. Des

4 300 km projetés, 2 400 km répartis dans 16 régions sont désormais complétés. On y dénombre déjà une quantité appréciable de services : on compte ainsi, sur le trajet existant de la Route verte, plus de 150 points de location de vélos et quelque 460 services d'hébergement (gîtes, hôtels, motels). C'est sans compter les 80 terrains de camping qui jalonnent l'itinéraire.



Voies de circulation préférées des cyclotouristes sportifs



Modes d'hébergement préférés des cyclotouristes sportifs



# Le réseau cyclable



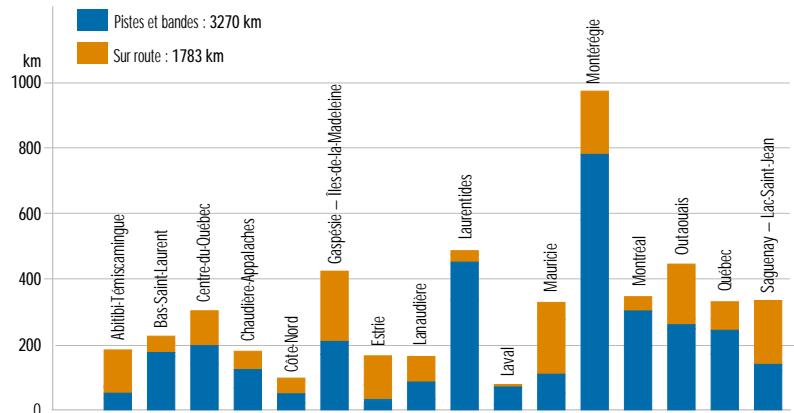
En 2000, le réseau cyclable québécois compte plus de 5000 km de voies, dont les deux tiers sont des pistes ou des bandes cyclables, le dernier tiers étant composé d'aménagements sur route (accotements asphaltés et chaussées désignées). En comparaison, le réseau routier compte plus de 130 000 km. On trouve des voies cyclables dans plus de 350 municipalités totalisant 5 millions de citoyens, soit 70 % de la population du Québec. La Montérégie, les Laurentides, Montréal et l'Outaouais sont les régions qui offrent le plus de voies cyclables.

Le réseau cyclable québécois a moins de 30 ans. Les premières pistes datent du début des années 1970 et on comptait à peine 200 km de voies cyclables en 1979. Deux phases importantes ont marqué le développement du réseau. De 1978 à 1983, 600 nouveaux kilomètres de pistes et de bandes cyclables ont été aménagés. Pendant cette période, un programme d'aide financière du ministère des Transports a incité une soixantaine de municipalités à investir près de 10 millions de dollars dans la réalisation de plus de 120 projets. Un des derniers projets de cette vague est l'axe nord-sud à Montréal. Célébré par la première édition du Tour de l'Île, il a rapidement été adopté par les Montréalais, qui en ont fait l'une des voies cyclables les plus achalandées du Québec.

La décennie qui a suivi cette première phase a été marquée par un ralentissement notable du développement du réseau cyclable. C'est toutefois pendant cette période que le ministère des Transports a aménagé des pistes cyclables sur trois ponts de la région de Montréal (Viau, Galipeau et Taschereau) et le long des battures de Beauport.

Les bases de la deuxième phase de développement ont été jetées lors de la Conférence Vélo Mondiale • Pro Bike • Velo City tenue à Montréal en 1992. La présentation du *Plan du Québec cyclable de l'an 2000* et l'annonce par le ministre des Transports de la tenue d'une consultation sur le vélo allaient déboucher en 1995 sur l'adoption par le gouvernement d'une première *Politique sur le vélo*, et sur le lancement de la Route verte. Combinées

Réseau cyclable québécois – répartition régionale



Sources : Les voies cyclables au Québec (2000) et La Route verte – État d'avancement au 31 octobre 2000





L'état d'avancement de la Route verte au 31 octobre 2000

	Projetés en 2005	Existants	En développement
	km	km	km
Pistes cyclables	1421	1143	279
Bandes cyclables	181	83	98
Accotements asphaltés			
Routes du MTO	1588	705	883
Autres routes	193	30	163
Chaussées désignées	896	454	442
<b>TOTAL</b>	<b>4279</b>	<b>2414</b>	<b>1865</b>

au rachat de 1200 km d'emprises ferroviaires, ces deux décisions ont jeté les bases d'un développement durable. Depuis 1992, plus de 4000 km de voies cyclables ont été aménagés et les projets en cours devraient permettre au réseau de continuer de s'allonger au rythme de plusieurs centaines de kilomètres par année.

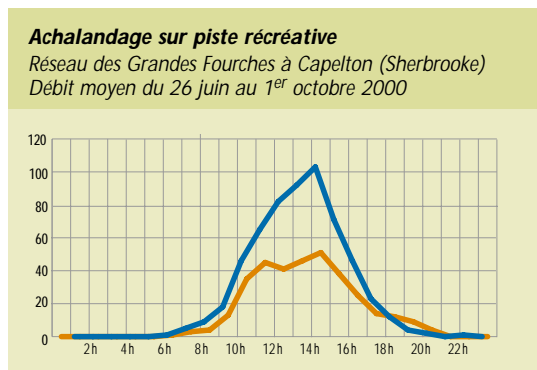
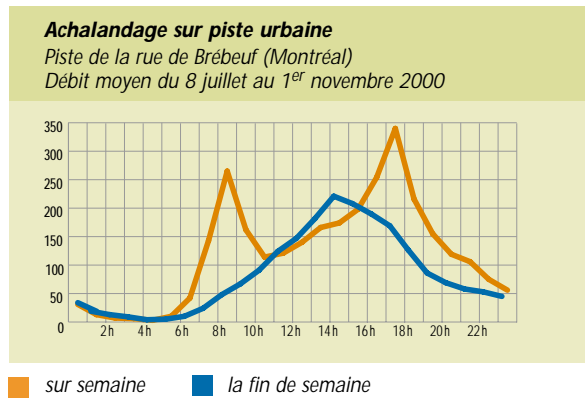
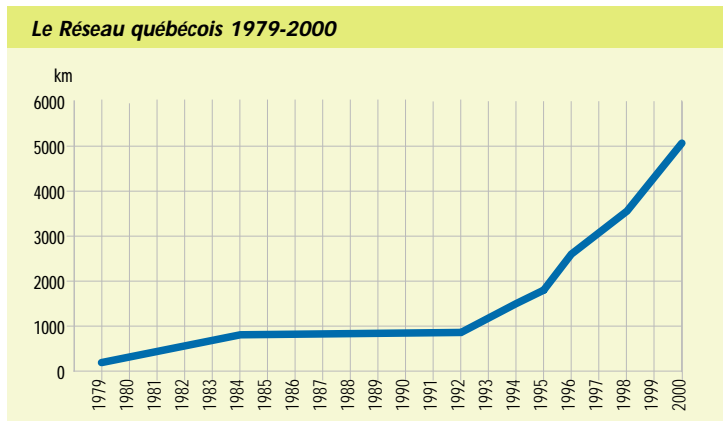
De 1978 à 2000, le gouvernement du Québec a investi plus de 45 millions de dollars dans l'aménagement de réseaux cyclables. Les municipalités y ont contribué une somme au moins aussi importante, en plus de prendre en charge les frais d'entretien.

#### Des voies achalandées

Les pistes cyclables ont acquis une importance considérable, les cyclistes y effectuant 37 % de leurs déplacements. En 2000, alors que l'été était maussade, la piste de la rue de Brébeuf à Montréal a vu défiler plus de 500 000 cyclistes, alors qu'à Québec, au-delà de 200 000 passages de cyclistes ont été enregistrés sur le Corridor des Cheminots au croisement du boulevard Saint-Joseph, et plus de 90 000 cyclistes ont franchi le fleuve par la traverse de Lévis ou par le pont. Dans les Laurentides, à chaque été depuis 1996 on enregistre plus de 100 000 passages de cyclistes sur la piste du P'tit Train du Nord à la hauteur de Mont-Rolland. Enfin, une projection des résultats du sondage *L'état de la pratique du vélo au Québec en l'an 2000* indique qu'au cours de la dernière saison, plus de 800 000 personnes ont roulé sur l'une ou l'autre des pistes qui composent la Route verte.

Les pistes dont l'usage est principalement récréatif, voire touristique (le Parc linéaire Le P'tit Train du Nord en est un bon exemple), sont caractérisées par des débits de deux à trois fois plus importants les week-ends que les jours de semaine, par une activité diurne (85 % des déplacements se font entre 10 h et 17 h) et par une pointe d'achalandage en début d'après-midi.

En milieu urbain, certaines pistes ont un usage principalement utilitaire, caractérisé par une plage d'utilisation plus étendue (plus de 12 heures), des périodes de pointe tôt le matin et en fin d'après-midi, et un achalandage plus important la semaine. Les débits y sont parfois considérables : sur la piste de la rue de Brébeuf à Montréal, par exemple, il passe en moyenne plus de 2600 cyclistes par jour, avec des pointes à plus de 5000 cyclistes par jour durant l'été.



## Le stationnement pour vélos

L'offre de stationnement conditionne l'utilisation du vélo comme mode de transport. On le constate à Montréal, où le programme d'installation de stationnements sur les trottoirs, entrepris en 1996, a connu un succès immédiat. Malgré les milliers de places de stationnement ainsi mises à la disposition des cyclistes, la demande dépasse l'offre sur plusieurs artères commerciales, où on ne compte plus le nombre de vélos enchaînés au mobilier urbain. On trouve des stationnements sur rue dans plusieurs autres municipalités, dont Québec et Trois-Rivières, ainsi qu'à proximité de plusieurs édifices publics. Les 1400 places de stationnement du campus de l'Université Laval (la plupart sous abri) et les 850 places réservées au personnel et aux usagers des édifices gouvernementaux du centre-ville de Hull en sont des exemples.

Par ailleurs, les stationnements pour vélos aux abords des gares, terminus d'autobus ou stations de métro ont une valeur stratégique évidente. Actuellement, on compte 1100 places de stationnement pour vélos aux stations de métro, sans compter les 500 du terminus Longueuil. Le taux d'utilisation de ces places est variable, mais dépasse la capacité offerte à certaines stations, dont Mont-Royal. Par ailleurs, les 550 places distribuées sur l'ensemble du réseau de trains de banlieue sont modestes en comparaison avec les 10 000 places réservées aux voitures.

## La complémentarité avec les transports publics

La combinaison du vélo aux divers modes de transport public est une façon de voyager en exploitant au mieux toutes les ressources de ces réseaux. Deux types de complémentarité sont possibles. Dans le premier, le cycliste utilise le vélo pour une partie du trajet et les transports publics pour l'autre. Le stationnement est alors un facteur clé, comme on l'a vu à la section précédente, et s'avère l'une des priorités dans la planification d'un *cocktail transport*.

Le second type de complémentarité consiste à apporter son vélo à bord des transports publics, pour éventuellement poursuivre son trajet à vélo. À cet égard, la situation n'a guère évolué depuis 1995. Concrètement, il n'est possible de transporter un vélo en ville (à certaines conditions) qu'en



métro, dans certains trains de banlieue et en taxi. Inspiré de la pratique au Danemark (où la loi oblige les taxis à s'équiper de supports à vélos), un projet pilote a vu le jour en 2001; une centaine de taxis de la région montréalaise sont maintenant équipés pour transporter des bicyclettes. Par ailleurs, des projets sont à l'étude pour équiper des autobus de supports à bicyclette, comme cela se fait dans plus de 200 villes aux États-Unis et au Canada.

Les services interurbains en matière de transport de vélos demeurent inchangés depuis 1995. Par autobus, le coût supplémentaire pour le transport d'une bicyclette tourne autour de 9 \$ à 12 \$; on exige aussi le démontage partiel du vélo. Étonnamment, il est impossible de voyager avec son vélo à bord des trains de Via Rail dans le corridor Québec-Windsor, de loin le plus fréquenté. Sur les lignes secondaires, il est possible de transporter son vélo, moyennant un démontage partiel et un coût additionnel de 15 \$.

Tous les traversiers – auxquels il faut ajouter cinq navettes à vocation récréotouristique opérant dans la région montréalaise – acceptent les vélos, moyennant des frais généralement minimes. Le traversier le plus fréquenté, entre Québec et Lévis, a fait traverser plus de 58 000 vélos en 2000. On note un accroissement global de 23 % du transport de vélos à bord des traversiers Québec-Lévis, Sorel-Saint-Ignace et Île-aux-Grues-Montmagny depuis 1995.

En avion, le transport d'un vélo sur un vol régulier implique systématiquement des frais supplémentaires. Selon qu'il s'agit d'un vol continental ou intercontinental, selon qu'il est considéré comme bagage excédentaire ou non, le coût du transport varie de 50 \$ à 140 \$. On exige le plus souvent un démontage du vélo, qui sera déposé dans un sac spécial ou une boîte. En vol nolisé, les politiques des compagnies aériennes sont plus variables, certaines ne chargeant aucuns frais.

## Références

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (2000). Enquête Origine-Destination 1998, Mobilité des personnes dans la région de Montréal.

ANDERSEN, Lars Bo, et autres (2000). All-Cause Mortality Associated With Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work.

ASSOCIATION CANADIENNE D'ARTICLES DE SPORTS (2000). Bicycle/Bicycle Equipment, 1999 Report.

AUSTROADS INC (1999). 1999-2004 Australia Cycling, The National Strategy.

BICYCLE RETAILER AND INDUSTRY NEWS (2001). Bicycle Retailer and Industry News, Industry Directory Y2001.

BRITISH MEDICAL ASSOCIATION (1992). Cycling towards health and safety.

BUREAU DU CORONER (2000). Analyse descriptive des décès chez les cyclistes, période : 1986 à 1998.

CHAIRE DE TOURISME DE L'UQAM (1999). Le cyclotourisme au Québec à l'heure de la Route verte.

COMMISSION EUROPÉENNE (1999). Villes cyclables, villes d'avenir.

LES ÉDITIONS TRICYCLE (2000). Les voies cyclables au Québec.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC et SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (1995). Politique sur le vélo.

POIRIER, André (avril 1997).

« C'est CCM qu'on aime », Magazine *Vélo Mag*.

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. Bilan 1999 et des années antérieures, accidents, parc automobile, permis de conduire.

STATISTIQUE CANADA. Recensement 1996.

VÉLO QUÉBEC (1997). L'état du vélo au Québec en 1995 et 1996.

VÉLO QUÉBEC (1999). Complémentarité entre le vélo et les transports publics.

VÉLO QUÉBEC (2001). La Route verte du Québec.