

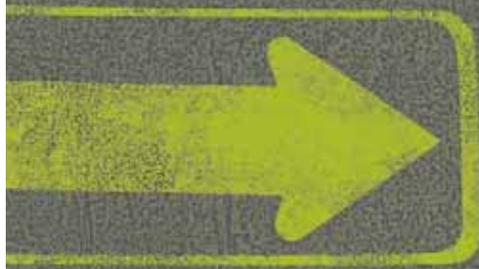
# L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2005



UNE ÉTUDE DE :

**Vélo Québec**  
ASSOCIATION

JUIN 2006



## INTRODUCTION

*L'état du vélo au Québec en 2005* trace un portrait détaillé de l'univers cycliste québécois actuel. Puisque ce rapport succède à ceux qui furent publiés en 1995 et en 2000, il permet de dégager certaines tendances, notamment en ce qui a trait à l'importance des cyclistes dans la population et à leurs habitudes de déplacement. Il fait également le point sur l'industrie québécoise du vélo et les infrastructures cyclistes, en plus de mettre à jour les données dans les domaines de la santé et de la sécurité.

*L'état du vélo au Québec en 2005* émane de plusieurs sources d'information : d'abord, un sondage réalisé à l'automne 2005 couvrant une foule d'éléments (possession de vélos, fréquence des déplacements cyclistes, freins ou incitatifs au vélo, etc.); ensuite, une série de comptages indiquant la fréquentation des voies cyclables; enfin, des enquêtes ponctuelles et des collectes de données qui ont permis de dresser divers inventaires (réseau cyclable, stationnements, services touristiques, etc.). Soulignons que le présent document synthétise les informations contenues dans un rapport complet et très fouillé, disponible en ligne sur le site [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca).

**SOMMAIRE :** INTRODUCTION — LA PRATIQUE CYCLISTE **2** • LE VÉLO, C'EST LA SANTÉ; EN FAIRE PLUS, C'EST L'AMÉLIORER **4** • QUAND LE VÉLO NOUS TRANSPORTE **5** • VÉLO ET ÉCONOMIE **6** • LES INFRASTRUCTURES ET LES SERVICES **8** • PERSPECTIVES INTERNATIONALES **10** • CONCLUSION **11**

## LA PRATIQUE CYCLISTE

### LA FORCE D'IMPACT DES CYCLISTES

Au Québec, tout le monde – ou presque – a déjà pratiqué le vélo : 86 % des adultes ont ainsi utilisé une bicyclette au moins une fois dans leur vie. En 2005, plus de la moitié (54 %) de la population âgée de 6 à 74 ans se dit cycliste, ce qui représente 2,6 millions d'adultes et 1 million d'enfants.

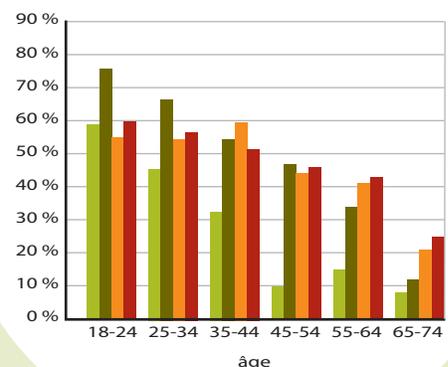
Ces 25 dernières années, l'engouement pour le vélo a globalement augmenté chez les 18-74 ans : en 1981, 38 % d'entre eux pratiquaient le vélo au moins une fois par année, alors qu'en 2005, on en compte 47 %. Bien que ce dernier taux ait légèrement chuté depuis 2000 (-2 %), la baisse est attribuable à la frange de la population cycliste qui circule peu à vélo, puisque le nombre de cyclistes assidus augmente. Dans l'ensemble, la situation demeure donc stable.

Une nouvelle donnée intéressante s'ajoute cette année : près de la moitié des 36 % de Québécois qui ont déjà fait du vélo dans leur vie, mais pas en 2005, estiment possible de se remettre à la bicyclette dans les trois ans à venir.

Au cours des dix dernières années, la pratique du vélo est par ailleurs demeurée stable chez les 35-54 ans, tandis qu'on notait une augmentation substantielle de 34 % à 43 % chez les 55-64 ans. La hausse la plus spectaculaire a cependant eu lieu chez les 65-74 ans, où la pratique du vélo a plus que doublé en 10 ans, passant de 12 % à 25 %. Enfin, en 2005, 55 % des hommes et 40 % des femmes utilisent une bicyclette, au Québec.

### TAUX DE CYCLISTES DANS LA POPULATION

- 1981
- 1995
- 2000
- 2005





## LA DISTANCE N'A PLUS D'IMPORTANCE

Plus de 2,5 millions de cyclistes québécois font du vélo une fois par semaine ou plus, ce qui représente une personne sur trois chez les 18-74 ans (1,8 million d'adultes), et deux personnes sur trois chez les 6-17 ans (750 000 enfants). Le Québec compte proportionnellement près de trois fois plus de cyclistes assidus que les États-Unis, mais moitié moins que les Pays-Bas ou que le Danemark.

En moyenne, les cyclistes québécois pédalent 54 km par semaine durant l'été, soit 785 km par année; au cours de l'année 2005, ils ont ainsi franchi la bagatelle de 2 milliards de kilomètres à bicyclette!

La majorité des déplacements des cyclistes québécois (90 %) s'effectue sur des pistes cyclables et sur des routes à faible circulation automobile. De façon plus spécifique, la moitié des déplacements se fait sur des pistes cyclables ou des sentiers de montagne, tant en termes de durée (52 %) que de distance (48 %); en moyenne, les cyclistes parcourent donc 24 km par semaine sur ces aménagements. En outre, les deux cinquièmes des déplacements s'effectuent sur des rues ou des routes à faible circulation (37 % en durée, 42 % en distance), et les cyclistes parcourent 21 km par semaine sur ces voies.

## CHOISIR LE LOISIR

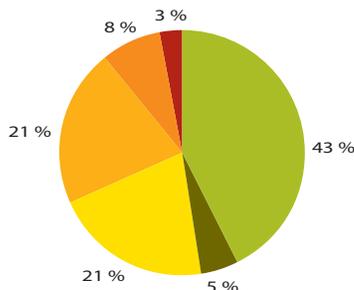
Il est de notoriété publique qu'au Québec, le vélo est l'un des instruments de loisir les plus populaires qui soient : en moyenne, les cyclistes y consacrent 3,8 heures par semaine. Parmi les facteurs qui les encouragent à agir en ce sens, il y a d'abord le plaisir (90 % des cyclistes), puis l'activité physique (89 %) et la pratique d'une activité en famille (81 %), tous considérés comme de sérieux incitatifs à enfourcher son vélo.

S'il s'en trouve pour préférer la solitude sur deux roues, d'autres font preuve d'un esprit plus grégaire et privilégient les sorties en groupe. Ainsi, en 2005, le Québec compte 91 clubs actifs regroupant au bas mot 11 000 membres. Plus de 62 000 personnes ont par ailleurs pris part à une ou plusieurs des 41 randonnées populaires d'un jour offertes, tandis que 6500 adeptes du vélo s'inscrivaient à 12 randonnées sportives, dont 8 cyclosportives, qui ne cessent de gagner en popularité. Dans l'ensemble, le kilométrage parcouru par tous les participants est demeuré aussi impressionnant qu'en 2000, avec 5 millions de kilomètres pédalés dans 14 régions québécoises.

Du côté du monde de la compétition, on recense au moins 129 clubs et 7000 coureurs cyclistes. Qu'ils évoluent en vélo de route ou de montagne, ces derniers participent chaque année à 300 épreuves au Québec.

## VOIES UTILISÉES PAR LES CYCLISTES

- piste cyclable
- sentier de montagne
- rue à faible circulation
- route à faible circulation
- rue à forte circulation
- route à forte circulation



## JOINDRE L'UTILE À L'AGRÉABLE

À l'heure où les embouteillages sont presque chroniques, le vélo est de plus en plus populaire comme véhicule de fonction. Outre les agents de stationnement, livreurs de quartier et autres employés urbains, les policiers apprécient de plus en plus ce véhicule qui se faufile partout et qui facilite les contacts avec la population.

Ainsi, au moins 23 corps policiers municipaux – sur les 43 du Québec – comptent des agents à vélo, et pas moins de 18 de ces 23 corps policiers œuvrent dans les 25 plus grandes villes de la province. Au total, on dénombre 170 agents de police à vélo (soit 3 % des 6700 patrouilleurs québécois) qui desservent une population de 4 millions de personnes, sans compter les agents œuvrant pour la Sûreté du Québec, responsable des opérations policières dans les autres municipalités. Pour l'ensemble de ces corps policiers, la formation de patrouille à vélo relève de l'École nationale de police du Québec, qui dispense 21 heures de cours réparties sur 3 jours.

De leur côté, les ambulanciers à vélo continuent de se tailler une place en ville : à Montréal, une dizaine d'entre eux peuvent répondre aux mêmes appels d'urgence que leurs collègues motorisés, parfois plus rapidement, surtout dans les lieux difficiles d'accès, comme les grands rassemblements festifs. Enfin, les messagers à vélo font depuis longtemps partie du paysage urbain de Montréal, y compris l'hiver : leur nombre oscille entre 250 et 400.

# LE VÉLO, C'EST LA SANTÉ; EN FAIRE PLUS, C'EST L'AMÉLIORER

## ÊTRE ACTIF

Avec la marche et les exercices à la maison, le vélo est l'une des trois activités physiques les plus prisées au Québec. Pour les garçons de 12 à 17 ans, c'est même la plus populaire qui soit, et la deuxième plus recherchée par les jeunes filles du même groupe d'âge ainsi que par les hommes de 18 à 65 ans.

Le vélo se pratique seul, en groupe ou en famille, et il forme l'une des rares activités physiques auxquelles on peut s'adonner avec de jeunes enfants. Parmi les ménages où vivent des enfants de 5 ans et moins, une famille sur trois est d'ailleurs équipée d'un siège de vélo ou d'une remorque; parmi ceux où habitent des enfants de 5 à 14 ans, deux familles sur trois possèdent une ou plusieurs bicyclettes d'enfant.

En moyenne, les cyclistes de 18 à 74 ans pratiquent le vélo 3,8 heures par semaine, de mai à septembre, alors que le quart de la population adulte (24 %) s'y adonne plus de 2 heures par semaine, soit plus de 15 minutes par jour. Cela dit, l'effort physique fourni à vélo varie : pour trois cyclistes sur quatre (72 %), il est généralement modéré; un cycliste sur cinq (19 %) pédale avec intensité; et un sur dix préfère s'adonner au vélo en ne fournissant qu'un effort faible.

À partir de ces données, on a établi que de mai à septembre 2005, le vélo a permis à 13,3 % des Québécois de 18 à 74 ans de demeurer assez actifs pour se maintenir en bonne condition physique, qu'ils l'utilisent dans le cadre de leurs loisirs ou comme moyen de transport. Durant la même période, le vélo a permis à 4,8 % des Québécois d'être moyennement actifs et à 12,4 % d'entre eux d'être un peu actifs. C'est donc dire que 5 mois par année, le vélo constitue un apport pour la santé de près du tiers des Québécois de 18 à 74 ans (30,5 %).

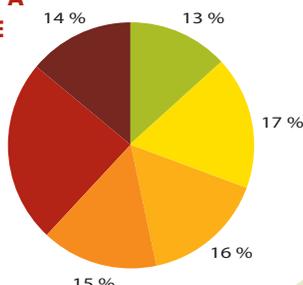
Rappelons également que parmi les Québécois qui n'ont pas fait de vélo en 2005, près du tiers (15 % de la population) envisagent la possibilité de s'y remettre au cours des trois prochaines années et que parmi ceux-ci, deux tiers (10 % des adultes) possèdent un vélo.

Peu importe leur sexe, leur groupe d'âge, leur revenu ou leur degré de scolarité, neuf Québécois sur dix (89 %) affirment que c'est par souci de pratiquer une activité physique, mais aussi par pur plaisir, qu'ils s'adonnent au vélo. L'accès à des pistes cyclables est un autre facteur motivant 84 % des Québécois, tandis que 81 % d'entre eux pensent que faire du vélo en famille ou avec des amis les encourage à s'y adonner.

En revanche, comme c'est le cas des activités physiques en général, le manque de temps est la principale raison qui empêche les Québécois de monter sur leur bicyclette, 57 % d'entre eux considérant ce facteur comme un frein. Cela dit, ce même facteur décourage beaucoup moins les cyclistes qui se servent du vélo comme principal mode de transport (31 %), tandis que la circulation automobile démotive 56 % des Québécois à s'adonner au vélo.

## CONTRIBUTION DU VÉLO À LA CONDITION PHYSIQUE DES QUÉBÉCOIS

- suffisante pour une bonne condition physique 14 %
- apport à la condition physique 25 %
- sans apport à la condition physique 17 %



N'a pas fait de vélo en 2005 :

- possible de s'y remettre d'ici 3 ans 15 %
- a déjà fait du vélo 16 %
- n'a jamais fait de vélo

## PARLONS SÉCURITÉ

Le vélo demeure l'une des activités physiques les plus sûres qui soient. Ainsi, en 1999-2000, on a recensé 25 000 consultations de professionnels de la santé par des cyclistes, soit environ 7 consultations pour 1000 cyclistes. À titre de comparaison, on note des taux 10 fois plus élevés pour le karaté (113 consultations), le football (104), le hockey (79) ou le jogging et la course (78).

Par ailleurs, au cours des années 2000 à 2003, on a enregistré une moyenne annuelle de 26 décès de cyclistes au Québec, alors qu'on y dénombre 3,6 millions d'adeptes du vélo. Selon le Bureau du coroner, la très grande majorité de ces décès (83 %) survient à la suite d'accidents impliquant un véhicule automobile. À l'opposé des décès, les blessures résultant de chutes ou de collisions n'impliquent pas une automobile dans 82 % des cas.

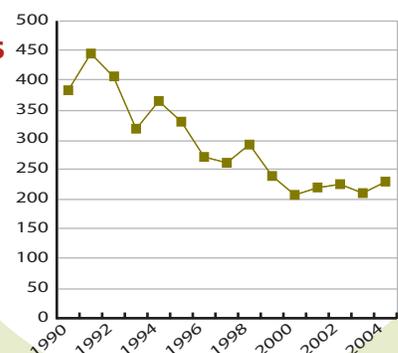
Depuis 2000, le bilan routier des cyclistes demeure stable, avec une moyenne annuelle de 198 blessés graves et de 20 décès, entre 2000 et 2004. Au cours de cette même période, le nombre de cyclistes et l'utilisation du vélo ont également été stables. Cette réalité contraste avec les années 1990, au cours desquelles le nombre de cyclistes décédés ou blessés gravement dans des accidents de la route a diminué de moitié, passant d'un sommet de 445, en 1991, à un creux de 207, en 2000.

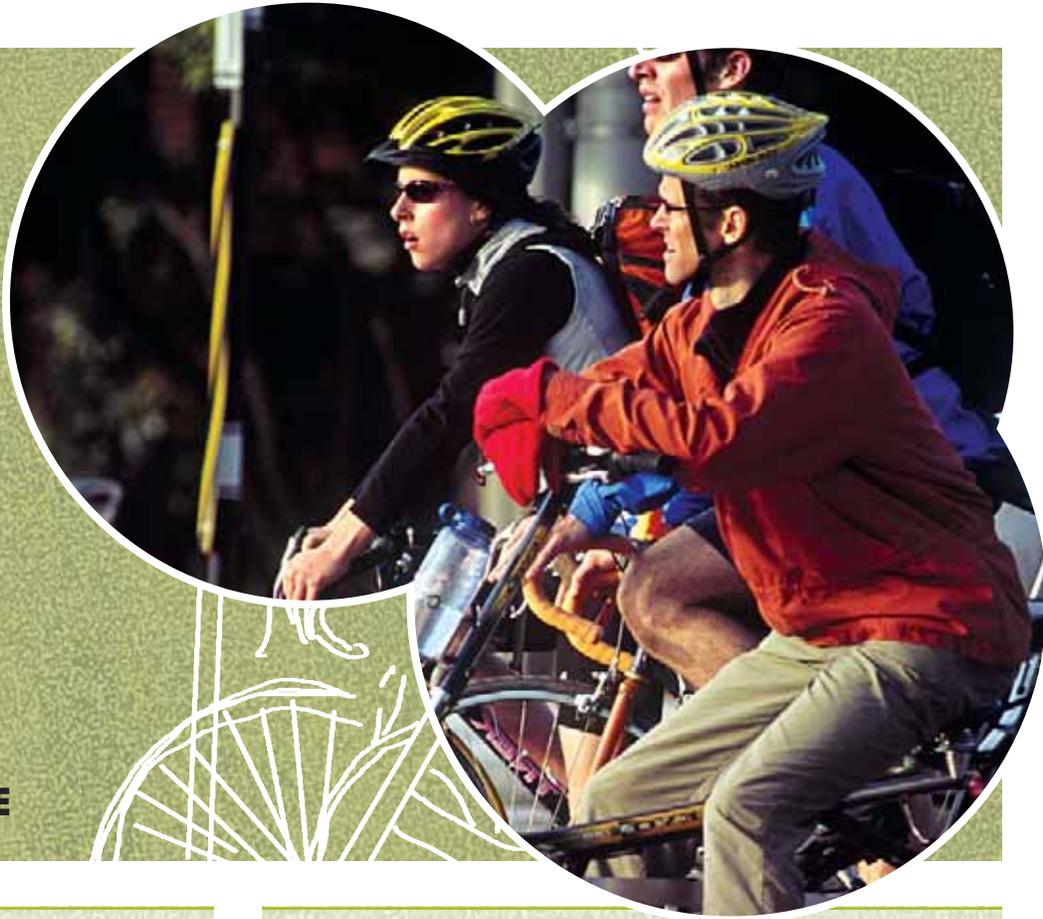
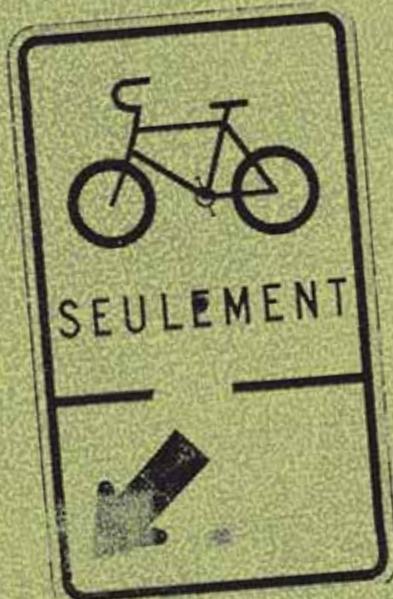
En ce qui a trait aux comportements des cyclistes, rares sont les statistiques disponibles sur le respect du Code de la sécurité routière. On sait cependant qu'en 2005, le Service de police de la Ville de Montréal a remis 1800 contraventions aux cyclistes, sur un total de 325 000 contraventions émises. Du reste, 85 % des cyclistes sont toujours gris, la nuit : même si le nombre de ceux qui utilisent un phare blanc avant et un feu rouge arrière a doublé depuis 2000, à peine 12 % de ceux qui roulent dans l'obscurité se servent de ces équipements exigés par le code. Enfin, la Société de l'assurance automobile du Québec rapporte que le taux de port du casque observé chez les cyclistes a fluctué de 24,5 % à 28,6 %, entre 1996 et 2002, pour atteindre 36,6 % en 2004.

Dans le registre des infrastructures, une très grande majorité (92 %) de la population estime que le développement de réseaux de pistes cyclables est un moyen très (63 %) ou assez (29 %) efficace pour améliorer la sécurité des cyclistes. Deux Québécois sur trois (69 %) sont par ailleurs d'avis que la réduction de la vitesse automobile contribue aussi efficacement à assurer la sécurité à vélo.

Par ailleurs, plus des trois quarts des Québécois sont d'avis que l'éducation et la sensibilisation des automobilistes (81 %) et des cyclistes (87 %) sont des mesures efficaces pour améliorer la sécurité des adeptes du vélo. De son côté, le port du casque est toujours perçu comme étant efficace pour 87 % des Québécois, bien que le pourcentage de ceux qui le considèrent très efficace ait chuté de 10 % depuis 1995.

## CYCLISTES DÉCÉDÉS OU BLESSÉS GRAVEMENT SUR LES ROUTES ENTRE 1990 ET 2005





## QUAND LE VÉLO NOUS TRANSPORTE

### DÉPLACEMENTS ACTIFS

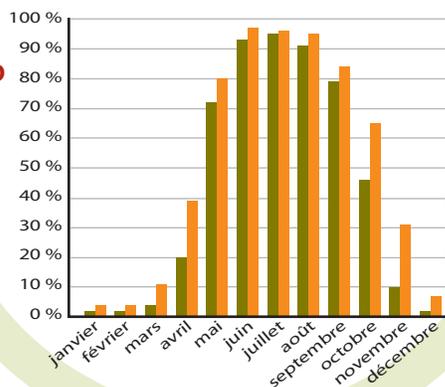
En milieu urbain, la bicyclette est le moyen de transport le plus efficace, le plus rapide, le plus économique et le moins polluant qui soit. En plus de tous les avantages de mobilité qu'elle procure, l'utilisation du vélo comme moyen de transport permet de maintenir un niveau d'activité physique à tout le moins valable.

Au Québec, le vélo représente un peu plus de 1 % des déplacements. Cette part modeste cache des réalités locales fort différentes et un potentiel nettement plus élevé. Par exemple, la part modale du vélo est de 1,6 % à Montréal, mais de plus de 6,5 % dans l'arrondissement Plateau-Mont-Royal. Le potentiel est d'autant plus important que, dans la plupart des cas, nous circulons sur de courtes distances : un déplacement sur trois vers un lieu de travail fait moins de 5 km, dans les grandes agglomérations (Montréal, Québec et Gatineau-Ottawa), un taux qui passe à un déplacement sur deux, dans les villes de taille moyenne (Trois-Rivières, Sherbrooke et Saguenay).

En bref, un adulte sur six (16 %) utilise le vélo comme moyen de transport, soit 900 000 personnes; chez les 18-24 ans, c'est même un sur trois (32 %). Si on ajoute les enfants – dont près de 75 000 se sont rendus à l'école à vélo –, près d'un million de Québécois pratiquent donc le vélo à cette seule fin.

### SAISON DE VÉLO SELON LE TYPE D'UTILISATION

- loisir exclusivement
- mode de transport



### VERTS DEMAINS

Les vertus écologiques du vélo sont d'une criante évidence. D'abord, il ne produit aucune émission de polluants nocifs pour la santé ou de gaz à effet de serre (GES); ensuite, le niveau de bruit qu'il émet est si faible qu'il passe plus souvent qu'autrement inaperçu; enfin, l'espace qu'il occupe sur la chaussée et dans les espaces de stationnement est vraiment minime, jusqu'à dix fois moindre que l'automobile, en fait.

Au Québec, les cyclistes effectuent 16 % de leurs déplacements à des fins de transport, ce qui représente 330 millions de kilomètres annuellement. Si ces déplacements étaient réalisés au moyen d'un mode de transport motorisé, ils entraîneraient la consommation de plus de 30 millions de litres d'essence et produiraient 76 000 tonnes de CO<sub>2</sub>.

Cette réalité a incité plusieurs villes à mettre en place des mesures visant à diminuer les GES, et l'utilisation du vélo en fait partie. À Montréal par exemple, le Plan d'urbanisme reconnaît le vélo « comme un mode de transport à part entière pour tous les types de déplacements ». Présentement en cours d'élaboration, le Plan de transport de la Ville propose pour sa part de « réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ». À Québec, on a adopté et entrepris la mise en œuvre d'un plan de réduction des gaz à effet de serre dans le cadre duquel la Ville offrira des vélos en libre-service à son personnel. Enfin, en 2005, les villes de Montréal, Québec, Gatineau, Trois-Rivières et Sherbrooke ont participé à la journée mondiale « En ville, sans ma voiture ». À Montréal, on a ainsi mesuré des réductions de polluants atteignant 95 % à l'intérieur du périmètre fermé à la circulation, mais aussi une baisse de 9 décibels, soit 10 fois moins de bruit ambiant qu'à l'habitude.



## EN MODE PARC

Où que l'on soit sur la terre, la taille du parc de vélos d'un territoire donné est un bon indicateur du bassin de cyclistes qui y évolue. Au Québec, celui-ci demeure stable, avec 5,3 millions d'unités, soit 760 vélos d'adulte par tranche de 1000 adultes. Trois ménages sur quatre (74 %) possèdent au moins un vélo, ce qui est aussi le cas de 61 % des adultes. Dans ce dernier cas, la situation demeure d'ailleurs très stable depuis 10 ans. Du côté des vols de bicyclettes, les Québécois continuent de se faire déposséder de l'équivalent de 1 % du parc de vélos de la province, une situation qui demeure également stable, quoique toujours évidemment ennuyeuse.

Par ailleurs, un vélo sur trois (33 %) est muni d'un porte-bagages ou d'un panier, ce qui en facilite l'utilisation comme mode de transport. Il s'agit là d'une augmentation significative par rapport à 2000 (28 %) et 1995 (27 %). Enfin, un cycliste sur trois (32 %) se procure des vêtements spécialisés de vélo (cuissards, souliers, etc.), une proportion qui grimpe à 42 % dans la ville de Québec.

## LE CADRE INDUSTRIEL DU VÉLO

Principalement concentrée au Québec, l'industrie canadienne du vélo a généré des ventes d'un peu plus de 777 millions \$, en 2004, si on inclut les pièces d'équipement et les accessoires. De 2000 à 2004, le nombre de vélos produits au Canada a néanmoins chuté de 35 %, passant de 740 000 à 480 000 unités. L'accroissement de la valeur unitaire des vélos, qui a bondi de 167 \$ à 209 \$ au cours de la même période, a cependant permis de freiner la chute de la valeur globale de la production canadienne à 20 %, celle-ci passant de 123 millions \$, en 2000, à 99 millions \$, en 2004.

On s'en doute, la baisse importante de production au Canada s'est produite parallèlement à la hausse des importations en provenance d'Asie, lesquelles ont doublé pendant la même période, passant de 540 000 à 1 080 000 unités pour une valeur de 114 millions \$ à 214 millions \$.

Parmi les principaux joueurs au pays, soulignons la montréalaise Dorel, qui a racheté l'américaine Schwinn au coût de 310 millions USD, en 2004, héritant du coup de 30 % du marché nord-américain et de ventes annuelles de 5,5 millions de vélos, soit 5 % des ventes mondiales.

Du reste, la québécoise Procycle, de Saint-Georges, et l'ontarienne Raleigh, qui possède une usine dans les Cantons-de-l'Est, sont les deux manufacturiers les plus importants au pays. Pour leur part, Cycles Devinci, de Saguenay, et Marinoni, à Lachenaie, se sont taillé une place de choix dans le créneau du vélo haut de gamme.

L'industrie du vélo sert aussi les intérêts de la réinsertion sociale : à Montréal, SOS Vélo fabrique en moyenne 1000 vélos par année et plus de 350 personnes y ont reçu une formation. À Québec, Vélo Vert embauche pour sa part 55 personnes en apprentissage et vend 700 vélos recyclés par année, produits à partir de 3000 vélos récupérés.

Au rayon des accessoires, la scène québécoise est dominée par Louis Garneau Sports, établie à Saint-Augustin-de-Desmaures, avec plus de 1500 produits fabriqués majoritairement au Québec et en Asie – dont des vélos, dans cette dernière région. Enfin, certaines PME québécoises sont également actives dans le domaine, comme le fabricant de sacoches Arkel, en pleine croissance, qui exporte ses produits aux États-Unis et en Europe.

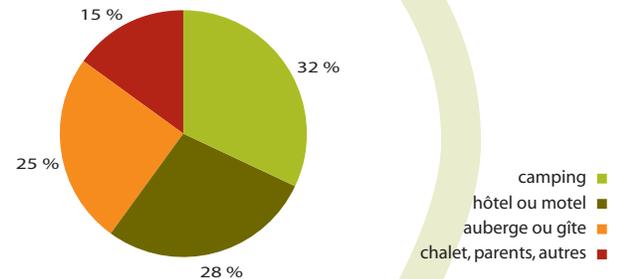
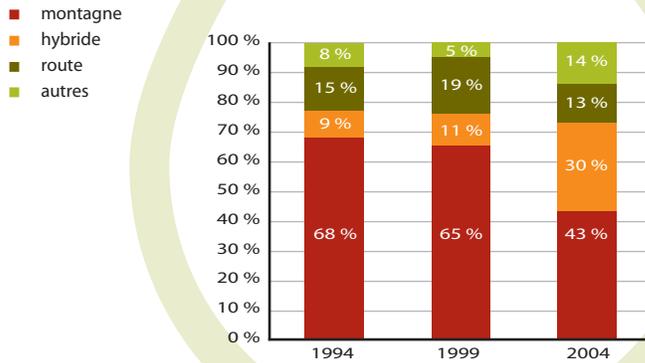


## UN MARCHÉ QUI N'EST PAS UN DÉTAIL

En 2005, les Québécois ont acheté 600 000 vélos, soit deux tiers de vélos d'adulte et un tiers de vélos d'enfant. Bien qu'ils soient en baisse, les vélos de montagne dominant toujours le marché, avec 43 % des ventes, suivis par les vélos hybrides, qui forment 30 % de l'inventaire écoulé.

Pour se les procurer, ce n'est pas le choix qui manque : pas moins de 700 points de vente jalonnent le Québec. Parmi ceux-ci, on compte 250 boutiques de vélos et 200 magasins de sport qui accaparent 50 % du marché, avec des vélos dont le prix coûtant moyen est de 350 \$. Sur ces 450 points de vente, 150 sont regroupés sous de grandes bannières. La tranche de 50 % du marché qui reste revient aux 250 autres points de vente qui font partie de magasins à grande surface, et dont le prix coûtant moyen des vélos est de 109 \$. Soulignons qu'au Québec, le nombre de marchands spécialisés est resté stable, au cours des cinq dernières années, alors qu'aux États-Unis, il a chuté de près du tiers, passant de 7000 en 1998 à 5000 en 2004.

### VENTES DE VÉLOS PAR CÉGORIES AU CANADA



### HÉBERGEMENT PRIVILÉGIÉ PAR LES CYCLOTOURISTES SPORTIFS

## LE CYCLE DU VOYAGE

En 2005, une vingtaine de voyageurs québécois offrent des forfaits de cyclotourisme. Sept d'entre eux proposent des circuits au Québec, tout comme le font six voyageurs canadiens, cinq états-uniens et un britannique.

L'un des plus populaires périple cyclotouristiques québécois est le Grand Tour, un voyage de 8 jours offert depuis 1994 et qui attire près de 2000 participants. La majorité d'entre eux campent sur un site aménagé chaque soir dans une ville-étape différente, mais de 10 à 15 % des cyclotouristes qui y prennent part dorment en établissement d'hébergement : de 2003 à 2005, l'offre annuelle du Grand Tour comptait ainsi 1400 nuitées en occupation double.



Afin de répondre aux besoins spécifiques des cyclotouristes, le label « Bienvenue cyclistes ! » a été implanté en 2005 par Vélo Québec Association. Les hébergements et campings méritent cette appellation s'ils disposent de services adaptés à la réalité des cyclotouristes : emplacement couvert et verrouillé pour les vélos, outillage pour réparations mineures, mets copieux et renseignements utiles aux cyclistes. Au 1<sup>er</sup> avril 2006, près de 300 établissements avaient reçu cette certification.

En ce qui a trait à la location de vélos, une centaine de loueurs offrent leurs services, partout au Québec, en disposant en moyenne d'une flotte d'une vingtaine de vélos. On recense ainsi plus de 200 vélos à louer par région à Montréal, Québec et dans les Laurentides, ainsi qu'une centaine au Saguenay-Lac-Saint-Jean et dans les Cantons-de-l'Est. Le marché visé, encore modeste, est essentiellement celui de la balade, avec possibilité de louer à l'heure ou à la journée.

Enfin, soulignons que les cyclotouristes peuvent compter sur la présence de marchands de vélos dans toutes les régions du Québec, que ce soit pour se procurer un accessoire manquant ou faire effectuer une réparation ou un ajustement. Parmi ceux-ci figurent 227 « marchands sympathiques » qui diffusent de l'information sur la Route verte et qui sont répertoriés dans le guide officiel ainsi que sur le site [www.routeverte.com](http://www.routeverte.com).

## DES TOURISTES VÉLOMANES

Le cyclotourisme s'inscrit tout naturellement dans le courant du tourisme dit d'aventure, dont la popularité est en constante progression depuis les années 1990. Il a connu un réel regain de popularité depuis une décennie, et l'offre cyclotouristique est désormais plus abondante et variée que jamais.

Si on cumule le nombre de personnes pour lesquelles le cyclisme est la raison première d'un voyage (les cyclotouristes sportifs) et celles pour qui l'utilisation du vélo est une activité parmi d'autres lors des vacances (les cyclotouristes vacanciers), les cyclotouristes forment 20 % des cyclistes québécois, soit 10 % de la population. Ces 500 000 adeptes du vélo sont scolarisés (45 % détiennent un diplôme universitaire, contre 31 % des Québécois) et disposent de revenus confortables (68 % gagnent plus de 40 000 \$ par année).

Parmi les 200 000 cyclotouristes sportifs recensés au Québec en 2005, deux tiers sont des hommes et plus du quart (28 %) gagnent au moins 80 000 \$ (contre 17 % des Québécois). Ils effectuent en moyenne 2,2 voyages à vélo et 6,8 jours de cyclotourisme par année, et 53 % d'entre eux optent alors pour l'hôtellerie (gîtes, hôtels, motels) tandis que 32 % préfèrent plutôt le camping. Ils dépensent en moyenne 83 \$ par jour, ce qui en fait une clientèle touristique plus lucrative que les touristes québécois, dont les dépenses se chiffrent à 66 \$ par jour en moyenne.

De leur côté, les cyclotouristes vacanciers sont plus de 410 000 à s'adonner au vélo pendant leurs vacances, en 2005. En moyenne, ils effectuent ainsi 3,5 voyages au cours desquels ils pratiquent le vélo à raison de 5,4 jours sur 9,7 jours de voyage. En matière d'hébergement, leurs préférences vont à l'hôtellerie (35 %) et au camping (33 %), et leurs dépenses moyennes s'élèvent à 200 \$ annuellement, pour la portion vélo de leurs voyages.

Dans l'ensemble, un peu moins de la moitié des cyclotouristes préfèrent les pistes cyclables, 30 % apprécient plutôt les routes rurales tandis que les autres utilisent les deux types d'infrastructures. Enfin, les Laurentides, les Cantons-de-l'Est et le Saguenay-Lac-Saint-Jean sont les trois régions québécoises qu'ils préfèrent explorer.



## LES INFRASTRUCTURES ET LES SERVICES



### LES VOIES DE L'AVENIR

En 2005, le réseau cyclable québécois compte plus de 6750 km de voies, soit une augmentation d'un peu plus du tiers par rapport aux 5000 km recensés en 2000. On attribue notamment cette hausse aux accotements asphaltés : inexistants en 1995, ceux-ci ont doublé entre 2000 et 2005, passant de 700 km à 1400 km. De leur côté, les pistes et bandes cyclables ont également connu un accroissement important, passant de 2300 km en 1995 à 4000 km en 2005.

De 1978 à 2005, le gouvernement du Québec a investi plus de 104 millions \$ dans le développement de voies cyclables, dont 60 millions \$ pour la Route verte. Toutes les municipalités visées ont également investi des sommes au moins aussi importantes, en plus de prendre en charge les frais d'entretien de ces voies. Les frais d'entretien de la Route verte, qui totalisent 2,3 millions \$ par année en milieu municipal, sont défrayés à parts égales par les municipalités et le ministère des Transports. Par ailleurs, 24 municipalités prévoient investir plus de 10 millions \$ dans leurs réseaux cyclables, au cours de 2006.

Côté jardin, le Québec compte une soixantaine de centres de vélo de montagne qui disposent de plus de 3000 km de sentiers, pour la plupart balisés et entretenus. Certains de ces centres – Bromont et Mont-Sainte-Anne, notamment – sont réputés par-delà les frontières du Québec, grâce entre autres à l'organisation de compétitions nationales et internationales.

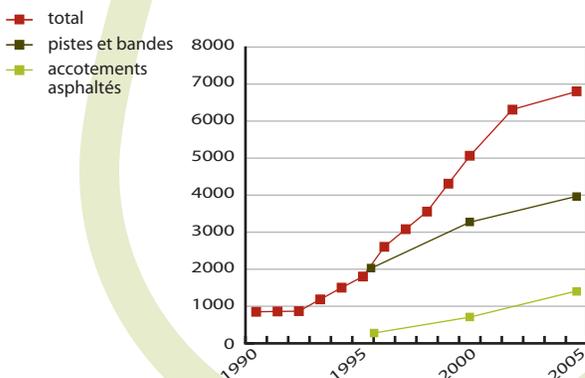
### LA ROUTE VERTE, FIEF DE LA PETITE REINE

C'est l'aboutissement d'un grand rêve que s'apprête à vivre le Québec. Car dès 2007, on pourra traverser toute la province à vélo sur les 4300 kilomètres de la Route verte. Conçu à l'initiative de Vélo Québec, le plus long itinéraire cyclable en Amérique du Nord a été réalisé avec le concours du gouvernement du Québec, du ministère des Transports et d'une multitude de partenaires régionaux, dont les 72 MRC et les 319 municipalités qu'elle traverse.

Lors de son lancement, en 1995, la Route verte comptait moins de 1000 km, dont le P'tit Train du Nord, qu'on inaugurait cette année-là. Avec 3600 km d'itinéraires complétés à ce jour, elle couvre désormais plus de la moitié du réseau cyclable québécois. Elle regroupe une trentaine d'itinéraires régionaux réunis par des voies cyclables locales ainsi que par des segments sur route. À l'itinéraire national s'ajoutent une quinzaine de réseaux régionaux formant 400 km de voies. Au total, ce réseau touristique de 4000 km est composé à parts à peu près égales de pistes cyclables – surtout créées sur d'anciennes emprises ferroviaires – et d'itinéraires sur route. En plus des aménagements cyclables, la Route verte est jalonnée de près de 500 haltes et balisée par 5000 panneaux de signalisation.

Enfin, d'année en année, la Route verte gagne en notoriété : en 2000, 27 % des Québécois en avaient entendu parler, contre 46 % en 2005; chez les cyclistes qui pratiquent le vélo au moins une fois par semaine, le taux de notoriété grimpe à 60 %.

### RÉSEAU CYCLABLE QUÉBÉCOIS



### ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA ROUTE VERTE

AU 31 OCTOBRE 2005

	Total projeté (km)	Existant (km)	En développement (km)
Pistes cyclables	1569	1380	189
Bandes cyclables	146	123	24
Accotements asphaltés			
Routes du MTQ	1689	1263	426
Autres routes	130	105	25
Chaussées désignées	824	728	96
<b>TOTAL</b>	<b>4350</b>	<b>3508</b>	<b>760</b>
	100 %	83 %	17 %



## DES VOIES BIEN FRÉQUENTÉES

Pour les adeptes du vélo, les pistes cyclables revêtent une importance considérable : ceux-ci y effectuent en effet 43 % de leurs déplacements, soit près du double de ce qu'on observait en 1995, une augmentation qui correspond à celle de la longueur totale des pistes.

Des comptages indiquent un achalandage important sur de nombreuses pistes : en 2005, celle de la rue de Brébeuf, à Montréal, a ainsi vu défiler plus de 600 000 cyclistes. Au cours de la même année, à Québec, 120 000 cyclistes franchissaient le fleuve en utilisant le traversier de Lévis, tandis que 70 000 cyclistes optaient pour le pont de Québec, une augmentation impressionnante qu'on attribue au Parcours des Anses, magnifique piste cyclable située en bordure du fleuve, à Lévis. Pendant ce temps, on enregistrait plus de 150 000 passages de vélos sur le Parc linéaire des Basses-Laurentides, à Blainville. Enfin, le sondage réalisé dans le cadre de la présente étude indique qu'au cours de la dernière saison, 2 millions de personnes ont roulé sur l'une ou l'autre des pistes qui composent la Route verte, soit plus de trois cyclistes québécois sur quatre (76 %).

## DES TROUPES DE VÉLOS STATIONNÉES

Composante essentielle du transport actif, le stationnement conditionne l'utilisation du vélo comme mode de transport, en évitant aux cyclistes d'avoir à chercher un endroit sûr où laisser leur véhicule.

À Montréal, le programme d'installation de stationnements sur les trottoirs, entrepris en 1996, a ainsi connu un succès immédiat. À ce jour, 1700 supports à vélo offrant 2 à 5 places équipent les trottoirs des quartiers centraux et de quelques artères commerciales. À ceux-ci s'ajoutent une vingtaine de stationnements sur rue de 10 à 20 places, sur la rue Sainte-Catherine et le Plateau-Mont-Royal, soit une offre totale de 7500 places. De plus, on compte 1200 places aux stations de métro et plus de 2000 aux gares de train de banlieue, aux terminus d'autobus et aux stationnements incitatifs gérés par l'Agence métropolitaine de transport dans la région de Montréal. Ailleurs au Québec, on trouve aussi des stationnements sur les trottoirs de plusieurs municipalités, dont Québec (400 places), Trois-Rivières, Drummondville, Saint-Jean-sur-Richelieu et Roberval.

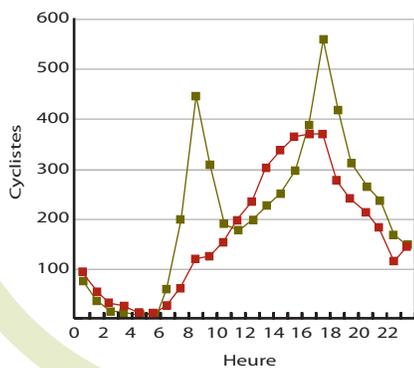
On remarque également la présence de nombreux stationnements sur les campus universitaires : à Québec, l'Université Laval dispose de plus de 3000 places pour vélos – dont 1500 sous abri – tandis qu'à Gatineau, l'Université du Québec en Outaouais a aménagé deux salles d'entreposage réservées aux vélos des étudiants. Les universités de Montréal et McGill disposent toutes deux de plus de 700 places de stationnement, tandis que Concordia et l'UQAM ont respectivement aménagé 300 et 500 places. Dans ce dernier cas, 225 places s'ajouteront au Complexe des sciences, en 2006, et 575 autres places seront aménagées à l'îlot Voyageur, en 2008.

Pour finir, de nombreux immeubles offrent des stationnements pour vélos aux employés et aux visiteurs : on retrouve ainsi 850 places aux édifices gouvernementaux du centre-ville de Gatineau, tandis qu'à Montréal, l'arrondissement Ville-Marie compte plus de 2000 places aux édifices institutionnels et autant dans les édifices privés, dont la moitié en garage, dans ce dernier cas. Enfin, à Québec, huit immeubles gouvernementaux disposent d'un total de 200 places de stationnement pour vélos en garage.

## ACHALANDAGE SUR PISTE URBAINE

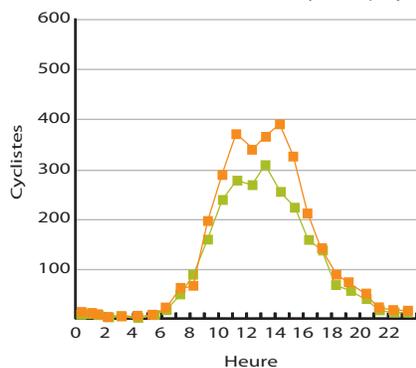
**MONTRÉAL**  
PISTE DE LA RUE DE BRÉBEUF  
11 AU 31 JUILLET 2005

- du lundi au vendredi : 5000 cyclistes par jour
- samedi et dimanche : 4000 cyclistes par jour



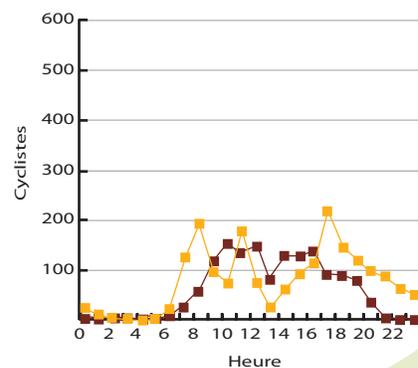
**QUÉBEC**  
CORRIDOR DU LITTORAL  
6 AU 8 AOÛT 2005

- lundi : 2400 cyclistes
- samedi et dimanche : 4000 cyclistes par jour



**GATINEAU**  
BOUL. TACHÉ ET RUE MONTCALM  
10 AU 12 JUIN 2005

- vendredi : 1600 cyclistes
- samedi et dimanche : 1200 cyclistes par jour





## LES INFRASTRUCTURES ET LES SERVICES (suite)

### LES DEUX FONT LA PAIRE

La complémentarité entre le vélo et les transports publics permet au cycliste d'accroître son rayon de déplacement et donne l'occasion aux transporteurs d'augmenter leur clientèle : qu'un cycliste monte son vélo à bord ou qu'il l'utilise pour gagner une station, les ressources des deux réseaux sont maximisées.

En 2005, trois des 19 organismes de transport en commun de la grande région de Montréal ont des autobus équipés de supports à vélo. Ce service est disponible sur 54 de leurs 192 circuits; dans 65 % des cas, les usagers y ont recours pour se rendre au travail. Les vélos sont admis gratuitement dans le métro de Montréal en dehors des heures de pointe, et ce, depuis plus de dix ans. Il est également possible de transporter son vélo sur deux des cinq lignes de trains de banlieue, à savoir les lignes Deux-Montagnes et Dorion-Rigaud. On peut monter ou descendre à toutes les gares, à l'exception des gares Hudson et Rigaud ainsi qu'à la Gare Centrale, une nette amélioration par rapport à 2000, où à peine 11 gares sur 30 étaient desservies. Désormais, le service est offert en tout temps, avec certaines contraintes pendant les heures de pointe.

Entre 2001 et 2003, Vélo Québec a mis en place le service Taxi + Vélo, un projet-pilote impliquant cinq compagnies de taxi (Taxi Diamond, Taxi Coop de Montréal, Taxi Union Longueuil, Coop Taxi Laval, Coop de Taxi de l'Ouest métropolitain) et une centaine de voitures à Montréal, Laval et Longueuil, que plus de 1500 personnes ont utilisées de juillet à septembre 2001. En 2002, un semblable service a été instauré à Rimouski par l'association « Rimouski ville cyclable ».

Aujourd'hui, dix compagnies de taxi offrent ce service, au Québec : aux six entreprises précitées s'ajoutent celles qui desservent le P'tit Train du Nord, dans les Laurentides, et le Petit-Témis, dans le Bas-Saint-Laurent, et deux autres qui couvrent la Véloroute des Bleuets, au Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Les compagnies d'autobus interurbains offrent aussi la possibilité de voyager avec un vélo, tandis que les services de transport de vélo de Via Rail sont presque aussi limités qu'en 2000. Ainsi, seuls les trains munis de fourgons à bagages acceptent les vélos, ce qui exclut d'emblée les express reliant les grandes villes du corridor Québec/Windsor, sauf exception.

Enfin, tous les transporteurs aériens desservant les deux aéroports internationaux québécois (Montréal et Québec) offrent le transport de vélos à bord de leurs appareils, qu'ils les considèrent comme des bagages réguliers (sans frais) ou comme un excédent (troisième bagage avec frais supplémentaires). Dans ce dernier cas, on exige de 60 \$ à 150 \$ l'aller simple, selon le transporteur.

## PERSPECTIVES INTERNATIONALES

### LE QUÉBEC DANS LE MONDE

Le Québec est, de loin, l'endroit le plus vélomane d'Amérique du Nord : en proportion, on trouve ici une fois et demie plus de cyclistes (44 %) qu'en Ontario ou en Colombie-Britannique (30 %), et deux fois plus qu'aux États-Unis, où à peine 27 % des personnes âgées de 7 ans et plus pratiquent le vélo.

En milieu urbain, la part modale du vélo est de 1,2% des déplacements pour l'agglomération montréalaise et de 1,6% sur l'île de Montréal. Le cas particulier de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (6,5%) se rapproche des taux observés dans les villes suisses (10%), mais on est encore loin des 15 % enregistrés à Munich et des 25 % de l'ensemble des Pays-Bas. À Copenhague, 36 % des déplacements vers le travail sont effectués à vélo.

En ce qui a trait au parc de vélos, le Québec compte 760 bicyclettes par 1000 habitants, contre 400 en France et en Angleterre. En Allemagne, cette proportion grimpe à 800 vélos par 1000 habitants, tandis qu'elle atteint 900 vélos au Danemark et 1000 vélos aux Pays-Bas.

Au niveau mondial, plusieurs pays se sont dotés de politiques ou de stratégies nationales sur le vélo, en tenant compte de l'impact des transports sur la santé et l'environnement. C'est le cas de la *National Cycling Strategy* et du livre blanc *A new deal for transport*, en Grande-Bretagne; du *Bicycle Master Plan* des Pays-Bas; et de la *National Cycling Strategy 2005-2010* d'Australie, qui touchent notamment à la diminution des gaz à effet de serre. Fait à noter : aux Pays-Bas, une déduction d'impôt est prévue pour quiconque utilise son vélo entre la maison et le lieu de travail.

Au niveau municipal, de nombreuses villes canadiennes ont adopté un plan directeur de leur réseau cyclable. C'est le cas de Toronto, en 2001, de Vancouver, en 1999 et en 1988, et d'Ottawa, en 1994. Au Québec, Montréal a adopté en 2005 son plan d'accessibilité à vélo au centre-ville.

Si Montréal compte aujourd'hui 7500 places de stationnement pour vélos, Toronto et Chicago sont les deux championnes nord-américaines dans ce domaine : la première recense 15 000 supports *post and ring* (et donc 30 000 places) et la seconde a procédé à l'installation de son 10 000<sup>e</sup> arceau (20 000 places) sur trottoir, en 2005. Pour sa part, Vancouver dispose de près de 350 cases à vélo aux différentes stations du Sky Train.

De retour sur le Vieux Continent, la Suisse compte 18 vélostations rattachées aux gares, où le nombre de places de stationnement offertes varie de 100 à 600. En Allemagne, le *länder* de Nordrhein-Westfalen dispose de plus de quarante vélostations dont le nombre de places varie entre 100 et 3300, à Münster.



## LA ROUTE VERTE DANS UNE PERSPECTIVE GLOBALE

Pendant que **La Suisse à vélo** déploie un réseau d'itinéraires cyclables cumulant plus de 3300 kilomètres, la **D-Route** forme une sorte de Route verte allemande, mais qui s'étend sur 10 200 kilomètres. Pas moins de 3300 établissements d'hébergement y sont homologués « Bett & Bike », un label similaire à « Bienvenue cyclistes! ».

De leur côté, les **Vías Verdes** d'Espagne s'étendent sur 1200 kilomètres d'anciens chemins de fer au riche patrimoine – plus de 500 tunnels et 1100 viaducs et ponts. En Wallonie, le **RAVeL** (Réseau autonome des voies lentes) a été instauré en 1995 et comprend 1600 km aménagés pour les piétons et les cyclistes. De l'autre côté de la mer du Nord, le **National Cycle Network** britannique s'étire sur plus de 16 000 km; il est géré par l'organisme Sustrans, qui fait aussi la promotion des déplacements non motorisés par diverses actions, dont les Safe Routes to Schools.

Plus près de chez nous, aux États-Unis, **Rails-to-Trails Conservancy** a permis la conversion de 21 000 km de voies ferrées désaffectées en sentiers. Pour sa part, le **Sentier transcanadien** s'est développé sur une base provinciale. En Ontario, la **Waterfront Trail** longe le lac Ontario, et son réseau de 450 kilomètres balisés se verra bientôt augmenté de 290 km jusqu'à la frontière québécoise, où il se raccordera à la **Route verte**. Enfin, le **Sentier NB Trail**, à usage mixte, s'étend sur 1100 km aménagés en sections qui relient entre elles différentes communautés du Nouveau-Brunswick. Son réseau inclut le **Petit-Témis**, qui relie Edmundston (N.-B.) à Cabano et Rivière-du-Loup, et qui fait le lien avec la Route verte.

## CONCLUSION

C'est en 1995 que le ministère des Transports adoptait sa Politique sur le vélo et que la Route verte était officiellement lancée. Dix ans plus tard, force est de constater que le Québec cycliste ne s'en porte que mieux. Non seulement assiste-t-on à un réel engouement pour le vélo, mais le développement du réseau cyclable – dont la Route verte, complétée à 83 % – a acquis une envergure plus qu'impressionnante. En outre, on peut affirmer sans hésitation que la culture cycliste québécoise est devenue unique en Amérique du Nord, que ce soit à l'égard de la pratique du vélo, des activités organisées ou des impacts économiques qui en découlent.

Dans la foulée de cette belle lancée, il est plus qu'approprié d'en profiter pour relever certains défis qui attendent le monde du vélo. L'un des plus pressants consiste à soutenir davantage la pratique du vélo auprès des citoyens, ce qui doit d'abord se faire en ciblant les jeunes, la frange de la population la plus susceptible de renverser la tendance à la sédentarité puisqu'un tiers (32 %) des 18-24 ans sont déjà des adeptes du transport actif. Du reste, il est tout aussi souhaitable de susciter la participation du milieu municipal, en l'encourageant à compléter l'intégration des réseaux cyclables et à adopter des politiques stimulant l'utilisation du vélo.

Pour arriver à réaliser ces objectifs, plusieurs moyens sont envisageables. Il s'avère indiqué de mettre en place des programmes d'incitation au transport actif, mais aussi de promouvoir les randonnées populaires et le cyclotourisme. Il faut favoriser le développement de services répondant aux besoins des cyclotouristes en matière d'hébergement, de transport et de location de vélos, et tant le Québec que les marchés extérieurs les plus prometteurs doivent être ciblés par les campagnes de promotion.

En ce qui a trait aux aménagements, le rattachement des réseaux cyclables entre eux et l'adoption de mesures de modération de la circulation favorisent la création d'un réseau global utile aux loisirs, au tourisme et au transport. En outre, l'ajout de stationnements pour vélos, qu'ils soient aux abords des édifices publics ou des lieux de travail, constitue la mesure la moins coûteuse et la plus efficace pour favoriser le transport actif. Dans un cas comme dans l'autre, il ne faut pas négliger de se référer aux ouvrages spécialisés et aux normes techniques reconnues pour développer efficacement et correctement les aménagements cyclables.

Enfin, si ces aménagements servent grandement la sécurité des cyclistes, celle-ci est aussi tributaire du respect du Code de la sécurité routière. Les automobilistes sont tenus de modérer leur vitesse, mais les cyclistes doivent se conformer à la signalisation et se munir d'un système d'éclairage pour leurs déplacements nocturnes.

On le voit, le Québec cycliste se porte fort bien, mais il lui reste encore quelques jalons à parcourir avant de franchir la ligne d'arrivée. À la lumière de tout ce qui précède, nous vous donnons donc rendez-vous en 2010, lors de la publication du prochain *État du vélo au Québec*. Nous verrons si nous avons réussi à relever collectivement et individuellement tous ces défis, et nous pourrions alors constater toute l'ampleur du chemin parcouru depuis 15 ans.

En 1995, le ministère des Transports adoptait la Politique sur le vélo, avec l'intention de promouvoir ce mode de transport et d'améliorer ses conditions d'utilisation au Québec. L'étude sur l'état du vélo, réalisée par Vélo Québec, avec le concours du Ministère et de nombreux partenaires, a permis de dresser un portrait, à tous les cinq ans, de l'utilisation de la bicyclette au Québec.

Avec la publication de la troisième étude sur l'état du vélo au Québec, le Ministère et tous les partenaires disposent d'un outil majeur pour soutenir la réflexion en matière de transport, de tourisme, de santé et d'environnement. Les informations qu'on y retrouve permettront, je l'espère, de considérer toute l'importance de la place qu'occupe le vélo au sein de la société québécoise.

## Julie Boulet

Ministre déléguée aux Transports  
Ministre responsable de la région de la Mauricie



Concentrée autour du 45<sup>e</sup> parallèle, dans la vallée du fleuve Saint-Laurent, la population québécoise doit composer avec un hiver qui impose un important ralentissement de l'activité cycliste. Malgré cette contrainte, le Québec a bâti au cours des dernières décennies une culture cycliste unique en Amérique du Nord. La moitié de la population fait du vélo, le tiers s'y adonne même une fois par semaine, et la Route verte s'étend sur plus de 3600 km. Voici quelques faits saillants de *L'état du vélo au Québec en 2005*, vaste étude résumée dans le présent document et dont le rapport complet est disponible sur le site [www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca).

## L'ÉTAT DU VÉLO AU QUÉBEC EN 2005

### Équipe

**DIRECTEUR DE LA RECHERCHE**  
Marc Jolicœur

**ASSISTANTE À LA RECHERCHE**  
France Dumesnil

**SONDEUR**  
André Poirier, Écho Sondage

**RÉDACTEUR**  
Gary Lawrence

**RÉVISEUR**  
Stefania Colantonio

**PHOTOS**  
Gaétan Fontaine, Mathieu  
Lamarre, Sébastien Larose

**GRAPHISME**  
Françoise Acquier

**ÉDITEUR**  
Jean-François Pronovost

### Partenaires

Ce document est produit grâce à l'appui financier des partenaires suivants :

**PARTENAIRE PRINCIPAL**  
Ministère des Transports  
du Québec

**AUTRES PARTENAIRES**  
Ville de Montréal  
Ville de Québec  
Ville de Gatineau  
Société de l'assurance  
automobile du Québec  
Ministère de l'Éducation,  
du Loisir et du Sport  
Ministère du Tourisme  
du Québec  
Direction de santé publique  
de Montréal  
Agence métropolitaine  
de transport

### Références

- CHAIRE DE TOURISME DE L'UQAM (2003). Les retombées économiques de la Route verte.
- GOULET, CLAUDE (2003). Portrait général des traumatismes d'origine récréative et sportive au Québec, Secrétariat au loisir et au sport.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (1995). Politique sur le vélo.
- NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION (2002). National Survey of Pedestrian and Bicyclist Attitudes and Behaviors, États-Unis.
- NATIONAL HIGHWAY TRAFFIC SAFETY ADMINISTRATION (2005). Traffic Safety Facts 2004, États-Unis.
- NOLIN, B., J.-M. DAIGLE ET D. HAMEL (2006). Pratique de diverses activités physiques de loisir au Québec en 2003, Institut national de santé publique du Québec (à paraître).
- PUCHER, JOHN ET BUEHLER, RALPH (2005). Cycling Trends and Policies in Canadian Cities, in *World Transport Policy and Practice*, vol. 11, n° 1.
- SECRÉTARIAT À L'ENQUÊTE ORIGINE-DESTINATION (2006). Enquête origine-destination 2003, Mobilité des personnes dans la région de Montréal.
- SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC (2005). Dossier statistique, Bilan 2004, Accidents, parc automobile, permis de conduire.
- STATISTIQUE CANADA. Population active occupée, selon le mode de transport pour se rendre au travail, Recensement 2001. En ligne à <http://www.statcan.ca>.
- TRENDEX SPORTS VISION (2002). Sports Participation Study. En ligne à [www.sportsvision.info/sports\\_participation.htm](http://www.sportsvision.info/sports_participation.htm).
- TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR (2004). Sauvegarde globale relative aux bicyclettes et cadres de bicyclettes peints et finis.
- VÉLO QUÉBEC (1997). L'état du vélo au Québec en 1995 et 1996.
- VÉLO QUÉBEC (2001). L'état du vélo au Québec en 2000.
- VÉLO QUÉBEC ÉDITIONS (2006). Les voies cyclables au Québec.
- VILLENEUVE, PAUL (2003). Mortalité associée aux activités récréatives et sportives au Québec, Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport.



1251, rue Rachel Est  
Montréal, Québec  
Canada H2J 2J9  
(514) 521-8356  
[www.velo.qc.ca](http://www.velo.qc.ca)