



La Grande traversée



—
**Feuille de route
du développement du tourisme
à vélo au Québec 2025-2030**



Décembre 2024



À travers le monde, le vélo est plus populaire que jamais. Avec ses vastes paysages, ses attraits culturels et ses infrastructures variées, notre province offre un cadre unique pour les amateurs de vélo. Plusieurs régions du Québec se démarquent par des réseaux cyclables bien établis et une offre touristique avancée, pendant que d'autres en sont encore au début de leur développement dans ce domaine. Cette diversité constitue à la fois une richesse et un défi : comment faire en sorte que toutes les régions travaillent ensemble pour offrir une expérience cyclotouristique harmonisée, cohérente et attrayante ? C'est dans ce contexte qu'est née La Grande traversée : une démarche ambitieuse et rassembleuse menée par Vélo Québec pour comprendre, structurer, harmoniser et propulser cette offre touristique à vélo.

Ce projet a permis, durant dix-huit mois, d'aller à la rencontre de centaines d'acteurs du tourisme, du vélo, du transport et de l'accueil à travers le Québec. L'objectif était clair : comprendre les leviers et les besoins du milieu afin de bâtir une offre cyclotouristique exemplaire, capable d'attirer autant les Québécois et Québécoises que les visiteurs internationaux, tout en favorisant un tourisme durable, responsable et inclusif.

Le vélo n'est pas seulement un mode de transport ou une activité de loisir. C'est aussi un puissant moteur économique et un vecteur de développement régional. Les retombées du tourisme à vélo s'étendent bien au-delà des frontières de ce secteur, générant des répercussions importantes sur l'emploi, les commerces locaux et la vitalité des communautés. Des exemples inspirants en France, en Belgique et ailleurs démontrent que, lorsqu'il est bien structuré, le cyclotourisme devient un atout de rayonnement international. Le Québec, avec son identité unique et ses atouts naturels, a tout à gagner à développer pleinement ce potentiel.

Les bases sont là : un réseau cyclable de renommée mondiale, des infrastructures de qualité, et une passion indéniable des Québécois et Québécoises pour le vélo. Qu'il s'agisse de la Route verte, des véloroutes régionales ou des sentiers de vélo de montagne, notre province se distingue déjà comme une destination cyclable d'exception. Il reste à canaliser ces forces dans une vision commune, à combler les lacunes en intermodalité, et à mieux promouvoir cette richesse sur les marchés locaux et internationaux.

La réussite de ce projet repose sur la collaboration. Tout au long de La Grande traversée, nous avons été témoins de l'engagement des acteurs du milieu : gestionnaires de réseaux cyclables, centres de vélo de montagne, associations touristiques régionales et sectorielles, municipalités, municipalités régionales de comté, entreprises de services, entreprises touristiques, sociétés de parcs, transporteurs et acteurs de la communauté. Sur ce point, La Grande traversée a déjà atteint son objectif : créer des liens entre les personnes, les territoires et les initiatives, et créer une émulation collective pour faire du vélo un produit phare de l'offre touristique du Québec.

Surtout, les témoignages et les données recueillis lors des consultations ont permis de bâtir une feuille de route ambitieuse pour

les cinq prochaines années. Cette feuille de route représente un jalon fondamental pour structurer l'avenir du tourisme à vélo au Québec. Elle pose les bases solides sur lesquelles nous pourrions collectivement construire la suite, en poursuivant nos efforts pour développer, harmoniser et promouvoir cette offre unique.

Pour terminer, nous souhaitons exprimer notre profonde gratitude à tous ceux et celles qui ont participé à cette démarche. Ensemble, nous avons posé les bases d'un avenir prometteur pour le cyclotourisme au Québec. Notre engagement collectif est la clé pour faire de cette vision une réalité.

Jean-François Rheault

Président-directeur général,
Vélo Québec



Pour en apprendre davantage sur la démarche de consultation, sa méthodologie et son déroulement, consultez la section 1, La Grande traversée.

Pour découvrir le portrait de la pratique du tourisme à vélo au Québec et la richesse de l'offre québécoise en matière de tourisme à vélo, consultez la section 2, Portrait de l'offre touristique à vélo au Québec.

Pour prendre connaissance des résultats de la consultation de La Grande traversée, de la vision qui s'en est dégagée et de la feuille de route qui en découle, consultez la section 3, Une feuille de route du tourisme à vélo au Québec.

Table des matières

1. La Grande Traversée	6
1.1 L'exemple français en guise d'inspiration	7
1.2 Un comité consultatif représentatif du tourisme à vélo au Québec	10
1.3 Méthodologie	14
1.4 Des ateliers pour mieux comprendre les enjeux et les besoins de l'industrie québécoise du tourisme à vélo	15
1.1.1 Les consultations régionales	16
1.1.2 Les consultations sectorielles	18
1.1.3 Déroulement des consultations	21
1.1.4 Co-analyse des résultats et stratégies de changement	23
1.1.5 La Grande traversée en chiffres	24
2. Portrait de l'offre touristique à vélo au Québec et ailleurs	25
2.1 Portrait de la pratique du vélo au Québec en 2023	27
2.2 Le vélo, un levier de développement économique pour nos régions touristiques	35
2.2.1 L'essor de la véloéconomie québécoise	36
2.2.2 La Montérégie, investir pour mieux récolter	37
2.2.3 Le vélo comme levier économique du tourisme français	38
2.2.4 Le vélo, une industrie en voie d'atteindre le milliard d'euros de valeur totale en Belgique	39
2.2.5 Le vélo au service du développement économique néo-zélandais	40
2.3 Portrait de l'offre cyclable au Québec	41
2.3.1 La Route verte	42
2.3.2 Un grand réseau composé de petits réseaux	43
2.3.3 La fameuse balise de la Route verte, un symbole de confiance	45
2.3.4 Des réseaux régionaux qui mettent en valeur les attraits locaux	47
2.3.5 Des itinéraires et des circuits par centaines	50
2.3.6 Le vélo de montagne, créateur de pôles touristiques	51
2.3.7 Le vélo de gravelle : le dernier-né de la famille au potentiel presque illimité	55
2.4 Un regard sur l'intermodalité	57
2.4.1 Autobus	58
2.4.2 Déplacements interrégionaux	68
2.4.3 Déplacements vers d'autres provinces et/ou les États-Unis	68
2.4.4 Navettes fluviales et traversiers	69
2.4.5 Métro, trains légers et trains longue distance	70
2.4.6 Transport aérien	71
2.5 Le développement de services adaptés aux touristes à vélo	75
2.6 Gouvernance régionale et provinciale	81
2.6.1 Un leadership des réseaux cyclables : La Véloroute des Bleuets	82
2.6.2 La CARTHU et la Haute-Yamaska : Ici, c'est vélo !	83
2.6.3 Les ATR comme promoteur et facilitateur du tourisme à vélo : l'exemple de la Montérégie	84
2.6.4 L'union fait la force : l'exemple des collectifs de centres de vélo de montagne au Québec	86
2.6.5 L'absence d'une concertation provinciale permanente : vers une association touristique sectorielle vélo inspirée de l'exemple français ?	87
3. Une feuille de route du tourisme à vélo au Québec	90
3.1 Constats régionaux	91
3.1.1 Les leviers et les freins au développement du tourisme à vélo	91
3.1.2 Les besoins de l'écosystème touristique à vélo	99
3.1.3 Les constats des régions aux concertations établies	103
3.1.4 Les facteurs de succès à la collaboration entre les régions avancées	109
3.1.5 Le rôle attendu de Vélo Québec dans le développement du tourisme à vélo	110
3.2 Constats généraux	112
3.3 Enjeux	114
3.4 Vision	115
3.4 Chemins de changement	116

1. La Grande traversée

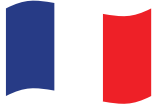
Le Québec dispose d'une offre touristique à vélo riche et diversifiée, composée d'une multitude de circuits, de véloroutes et de centres de vélo de montagne qui font sa renommée à l'international. Cependant, cette offre et les services qui lui sont liés souffrent encore d'un manque d'harmonisation qui limite la réalisation de son plein potentiel touristique. La Grande traversée est un projet qui est né du souhait de faire du Québec une destination cyclable exemplaire, attractive et rayonnante à l'international.

Puisque le Québec compte déjà sur de nombreux attraits cyclables, la Grande traversée se voulait donc un projet de concertation et de consultation plutôt que de création, l'objectif étant de structurer et d'harmoniser l'offre récréotouristique à vélo, en se basant sur une analyse des besoins de chaque région en fonction du niveau de développement de leur produit. Vélo Québec a cherché à recenser les besoins et les leviers nécessaires afin de bâtir collectivement une offre touristique à vélo complète au Québec, dans une approche durable et responsable. Le titre de cette démarche – la Grande traversée – se veut donc une invitation au voyage et à la découverte des richesses du Québec à vélo, mais aussi une évocation directe de

la démarche qui a structuré ces 18 mois de projet émaillé de centaines de rencontres et de découvertes particulièrement enrichissantes et enthousiasmantes.

Afin d'avoir un portrait concret du travail à accomplir, Vélo Québec a en effet réalisé une grande tournée de consultations à travers 14 régions du Québec et 6 regroupements sectoriels¹, durant laquelle l'organisation est allée à la rencontre des acteurs et actrices des sphères du vélo, du tourisme, des transports, et de tout autre domaine pertinent afin de recueillir leurs avis et leurs désirs pour faire de la province une destination cyclable parmi les plus exemplaires au monde.

¹Gestionnaires de véloroute avec l'Association des réseaux cyclables du Québec, acteurs du vélo de montagne, acteurs du vélo de gravelle, acteurs du transport collectif, membres de l'industrie de l'hébergement touristique et Associations touristiques régionales



1.1 L'exemple français en guise d'inspiration



L'Allemagne est aujourd'hui considérée comme la première destination touristique à vélo au monde. En seconde position, la France s'est fixé comme objectif de devenir d'ici 2030 la première destination mondiale. Pour y parvenir, les organisations de la société civile, mais aussi les principaux acteurs gouvernementaux sur le sujet, ont décidé de bâtir une dynamique collective et transversale leur permettant de se doter des moyens de leur ambition.

Vélo Québec a profité de ses liens avec ses homologues français pour structurer sa réflexion et la planification de sa démarche de concertation et de consultation. Ainsi, avant de lancer la tournée de la Grande traversée, nous avons consulté Camille Thomé, directrice de l'organisation française Vélo &

Territoires. Depuis la création de l'organisation il y a plus de 20 ans, elle défend les dossiers de développement du tourisme à vélo auprès des pouvoirs publics. En utilisant son expérience dans cette association, qui représente un réseau de plus de 230 adhérents mobilisés dans une dynamique collégiale pour construire la France à vélo de 2030, Camille Thomé a permis d'orienter les réflexions de l'organisation et d'ainsi fournir des exemples concrets des effets de l'aboutissement d'une démarche comme celle de la Grande traversée. Le fait de pouvoir échanger avec un partenaire étranger ayant mené à bien un projet semblable à la Grande traversée fut d'une aide précieuse, notamment lors de rencontres exploratoires avec différents acteurs du milieu du tourisme.



CAMILLE THOMÉ

Directrice de l'organisation française
Vélo & Territoires

3

RENCONTRES

Lors de la semaine du 29 mai 2023, trois rencontres ont été organisées entre Camille Thomé, Vélo Québec et plusieurs acteurs impliqués dans le développement de l'offre touristique à vélo du Québec. L'objectif était de présenter le projet de la Grande traversée et d'échanger sur les meilleures pratiques en France et au Québec, aussi bien en matière de gouvernance ou de développement de l'offre que de promotion. Cette série d'ateliers a permis d'aller à la rencontre d'associations touristiques régionales, de l'Association des réseaux cyclables du Québec, et de Tourisme Montérégie et ses partenaires, afin d'échanger autour de l'expertise québécoise en développement de réseaux cyclables, de mieux comprendre les besoins des acteurs touristiques dans le développement de l'offre touristique à vélo et de recenser les sujets d'intérêt pour l'écosystème en lien avec le cyclotourisme.

8

ASSOCIATIONS

Parmi les parties prenantes rencontrées, huit associations touristiques régionales (ATR) ont été conviées pour un atelier qui présentait la structuration du tourisme à vélo en France le 31 mai 2023. Des représentants et représentantes de Tourisme Abitibi-Témiscamingue, Tourisme Bas-Saint-Laurent, Tourisme Cantons-de-l'Est, Tourisme Charlevoix, Tourisme Mauricie, Tourisme Montérégie, Tourisme Outaouais et Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean étaient présents pour en apprendre plus sur l'exemple français, mais aussi pour échanger entre eux, avec Vélo Québec ainsi qu'avec Camille Thomé sur les façons de développer le tourisme à vélo dans la province.

5

THÉMATIQUES

La discussion était orientée autour de cinq grandes thématiques, qui sont par la suite devenues les thématiques majeures de la tournée de consultations: le développement et la structuration de l'offre touristique à vélo, l'accueil et les services pour les touristes à vélo, le transport et l'intermodalité, la collecte de données sur les usagers et les retombées économiques du tourisme à vélo et, finalement, le type de structure de concertation et de gouvernance nécessaire afin d'harmoniser l'offre touristique au Québec.



UNE STRATÉGIE NATIONALE DU TOURISME À VÉLO L'EXEMPLE FRANÇAIS



La Stratégie nationale du tourisme à vélo, portée par Vélo & Territoires, vise à positionner la France comme leader mondial du cyclotourisme d'ici 2030. Fruit d'une collaboration entre 50 organismes publics et privés lancée en juin 2022, cette démarche a permis de recenser 27 mesures concrètes favorisant un tourisme durable, des infrastructures adaptées et une meilleure accessibilité pour tous et toutes.

Sur les 27 priorités établies, 13 mesures phares structurent cette Stratégie nationale. Elles touchent le développement de l'offre et sa promotion, l'accueil et

les services, l'accès et le partage de l'information, la professionnalisation des acteurs du tourisme à vélo, l'initiation des jeunes ou encore la collecte de données.

Présentée à la Conférence nationale du tourisme à vélo 2024 à Grenoble, la stratégie nécessite désormais l'engagement des acteurs gouvernementaux, territoriaux et professionnels, avec des financements adaptés pour en assurer la mise en œuvre et le succès.

Pour découvrir la Stratégie nationale du tourisme à vélo développée en France, [cliquez ici](#).



1.2 Un comité consultatif représentatif du tourisme à vélo au Québec

Une fois cette première série de rencontres terminée, les membres de l'équipe de la Grande traversée ont pu établir les bases du projet, organiser la tournée et mettre en place le comité consultatif qui allait accompagner le projet afin qu'il puisse embrasser l'ensemble des besoins et des enjeux de l'écosystème touristique impliqué dans le vélo.

Le comité consultatif est un regroupement de neuf personnes issues de différents secteurs du tourisme à vélo au Québec. Ces acteurs clés de l'écosystème du développement du cyclotourisme possèdent des expertises et des compétences diverses et complémentaires. Vélo Québec les a donc réunis dans le but d'échanger et de développer des solutions communes, afin que nous puissions parler d'une même voix lors de l'élaboration d'une feuille de route sur le tourisme à vélo au Québec.



MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF



David Lecointre
Association des réseaux cyclables du Québec (ARCQ)



Nicolas Legault
Centre national de cyclisme de Bromont (CNCB)



Véronique Tremblay
Association Hôtellerie du Québec (AHQ)



Mario Belley
Voyager à vélo inc.



Theophil Haberstroh
Coop Carbone



Amélie Caron
Tourisme Montérégie



Annie Turcot
Corporation d'aménagement récréo-touristique de la Haute-Yamaska inc. (CARTHY)



Pierre-Olivier Lebeau
Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM)



Nicolas Labrecque-Sauvé
Québec Vélo de Montagne

Durant le processus consultatif, trois rencontres ont été organisées avec le comité, soit avant, pendant et après la tournée consultative, afin d'échanger sur les progrès du projet et d'en déterminer les principales étapes.

AVANT

13 juin 2023

La première rencontre du comité consultatif a eu lieu le 13 juin 2023, et avait comme objectif principal de présenter à ses membres les objectifs généraux qui sous-tendaient la démarche de la Grande traversée. Un atelier collaboratif a permis de dégager certains des principaux enjeux et thématiques à couvrir ainsi que les personnes ou groupements sectoriels à consulter.

PENDANT

25 septembre 2023

Le comité consultatif s'est réuni une deuxième fois le 25 septembre 2023. Lors de cette rencontre, l'équipe de la Grande traversée a présenté les grandes thématiques de la tournée de consultations, bonifiées de trois à cinq à la suite de la première rencontre.

Les consultations régionales et la typologie des personnes ont également été validées, et les consultations sectorielles ont fait l'objet d'une discussion pour être mieux définies. Cette rencontre a aussi servi d'introduction pour le travail de Niska Coop et de son consultant sur ce dossier, Félix Boudreault. Ce dernier a présenté les intentions des différentes animations prévues pour les ateliers de consultation, ainsi que leurs objectifs et la récolte de données souhaitée.

APRÈS

24 avril 2024

La tournée de consultations tirant à sa fin, le comité s'est réuni une troisième et dernière fois le 24 avril 2024 afin de faire un premier bilan des consultations, de discuter des étapes suivantes du projet, notamment l'exercice de réflexion stratégique pour prioriser les enjeux soulevés lors des consultations, et la rédaction et la diffusion du plan d'action.

Niska Coop est une coopérative de travail fondée en 2005 qui offre une expertise en développement collectif et en processus collaboratifs. Vélo Québec a confié le mandat à Niska de créer les plans d’animation des ateliers, d’assurer leur animation et, finalement, de procéder à l’analyse des résultats de la tournée de consultations.

À la suite de la tournée à travers 14 régions du Québec et 6 secteurs, l’accompagnement de Niska s’est poursuivi lors d’une phase de réflexion stratégique. D’abord, sous la forme d’ateliers de type « arène », qui réunissaient des acteurs clés de l’industrie du tourisme à vélo ainsi que des membres de l’équipe de Vélo Québec impliqués dans les principaux dossiers en lien avec le cyclotourisme. Ces rencontres avaient pour but d’établir, à partir des données collectées pendant les consultations, les principaux constats et enjeux sur le tourisme à vélo au Québec, et la priorisation de ces enjeux.

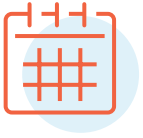
Par la suite, une série d’ateliers de type « studio » ont été animés par Niska. Au cours de ces ateliers, plusieurs membres de l’équipe de Vélo Québec se sont réunis afin d’élaborer une stratégie qui permettra de répondre aux enjeux majeurs recensés au cours du processus consultatif.

L’objectif final était ainsi d’élaborer une vision et des chemins de changement « ultimes » et désirables pour l’industrie du tourisme à vélo, en plus de déterminer les actions à mettre en œuvre pour réaliser ces changements. Le processus et les résultats de cette réflexion seront détaillés dans la section 3 de ce rapport.

Vélo Québec a confié à la Chaire de tourisme Transat le mandat de réaliser un portrait de la clientèle touristique à vélo au Québec et de procéder, entre les mois de mai et d’octobre, à un sondage permettant d’alimenter une étude de retombées économiques du tourisme à vélo au Québec. Ces données ont nourri l’étude finale, les recommandations et les actions à mettre en œuvre. Les résultats de l’étude de retombées économiques du tourisme à vélo seront connus à la fin de l’hiver 2025.

Vélo Québec a sollicité l’Association des réseaux cyclables du Québec (ARCQ) afin qu’elle nous épaulé dans la mise en œuvre de l’étude de retombées économiques précitée. L’ARCQ a fourni une liste de 132 points de collecte pertinents pour sonder les touristes à vélo sur les dépenses qu’ils ont réalisées en lien avec leur séjour.





1.3 Méthodologie

SEMAINE DU 29 MAI 2023

Semaine de travail et rencontre avec différents acteurs en compagnie de Camille Thomé pour établir les bases du projet et présenter l'exemple français aux acteurs potentiels du projet.

ÉTÉ 2023

Création des plans d'animation avec Niska et validation du contenu avec le comité consultatif

OCTOBRE 2023 – AVRIL 2024 – Tournée de consultation

OCTOBRE	NOVEMBRE	DÉCEMBRE	MARS	AVRIL
CENTRE-DU-QUÉBEC 11 octobre	MAURICIE 23 novembre	MONTÉRÉGIE 6 décembre	SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN 13 mars	GASPÉSIE – ÎLES-DE-LA-MADELEINE 3 avril
ASSOCIATION DES RÉSEAUX CYCLABLES DU QUÉBEC 19 octobre	QUÉBEC 29 novembre	LAURENTIDES 13 décembre	CÔTE-NORD 20 mars	LANAUDIÈRE 4 avril
CANTONS-DE-L'EST 23 octobre		OUTAOUAIS 14 décembre	CHAUDIÈRE-APPALACHES 22 mars	BAS-SAINT-LAURENT 8 avril
			CHARLEVOIX 25 mars	GRAVELLE ET BIKEPACKING 10 avril
			VÉLO DE MONTAGNE 26 mars	INTERMODALITÉ 19 avril
				ACCUEIL ET SERVICES 25 avril
				ATR 30 avril

MAI 2024

Consultations stratégiques pour établir les chemins de changement

AOÛT 2024 – OCTOBRE 2024

Rédaction du rapport

LIVRABLES

- Étude de marché des certifications en tourisme à vélo
- Étude de marché de l'offre de transport adaptée au tourisme à vélo au Québec
- Étude de retombées économiques du tourisme et du loisir à vélo, par la Chaire de tourisme Transat
- Rapport de la tournée de consultations de la Grande traversée, par Niska
- Rapport de la Grande traversée et feuille de route



1.4 Des ateliers pour mieux comprendre les enjeux et les besoins de l'industrie québécoise du tourisme à vélo

Dans la mesure où les acteurs choisis pour alimenter l'exercice de consultation ont des identités, des besoins, des enjeux et des natures différents, un travail de réflexion a été entrepris avec Niska afin de concevoir des ateliers adaptés aux réalités multiples de l'écosystème du tourisme à vélo. En réunissant une telle diversité de personnes et d'organismes du secteur, Vélo Québec désirait mobiliser les acteurs autour d'un projet commun, en développant une vision réaliste de l'état de l'offre à plusieurs niveaux, que celle-ci soit

provinciale, régionale ou sectorielle. Il était important de pouvoir récolter une grande variété de données, afin de permettre à Vélo Québec de mieux comprendre les stades d'avancement des différents secteurs et régions, tout en étant en mesure de développer une vision d'ensemble du cyclotourisme au Québec, afin de pouvoir déterminer les meilleures façons de créer une offre harmonisée qui prend en compte les besoins singuliers de chaque acteur de l'industrie.

TYPES D'ACTEURS RÉGIONAUX CONSULTÉS



**REPRÉSENTANTS
DU TOURISME RÉGIONAL**



SOCIÉTÉS DE PARCS



**GESTIONNAIRES
DE RÉSEAUX CYCLABLES
ET VÉLOROUTES**



**REPRÉSENTANTS
GOUVERNEMENTAUX**



**ORGANISMES DE SOUTIEN
AU DÉVELOPPEMENT
SOCIOÉCONOMIQUE**



ACTEURS PRIVÉS



**ACTEURS
DE LA COMMUNAUTÉ**

Une double approche a été retenue afin d’embrasser la pluralité des actions et des besoins de l’industrie touristique du vélo : une approche territoriale d’abord, avec une tournée visant à rencontrer celles et ceux qui contribuent au développement, à la promotion et à la structuration de l’offre touristique à vélo dans les régions du Québec ; une approche sectorielle ensuite, afin de recueillir les témoignages spécifiques à différents regroupements d’acteurs impliqués dans le tourisme à vélo.

1.4.1 Les consultations régionales

Les consultations régionales ont permis de réunir une large typologie d’organisations issues de 14 régions du Québec. Ces ateliers ont servi à recenser les enjeux communs, les atouts et les contraintes spécifiques à l’offre de chacune de ces régions, tout en mettant en lumière les idées et les visions des personnes et parties prenantes présentes lors des rencontres.

Afin de proposer des ateliers adaptés aux différents degrés d’avancement de la structuration de l’offre régionale de tourisme à vélo, les régions ont été séparées en deux catégories : les régions avancées et les régions naissantes.

RÉGIONS AVANCÉES (A)	RÉGIONS NAISSANTES (B)
Possèdent un ou plusieurs produits cyclistes phares	N’ont pas ou ont peu de produits cyclistes
Souhaitent aller plus loin dans leur réflexion sur le vélo en tant qu’outil touristique et levier de développement régional	Souhaitent intégrer davantage le vélo dans leur offre touristique
Ont déjà – ou sont en voie d’avoir – une structure de concertation (table vélo, comité, etc.) en place	Ne disposent pas d’une structure de concertation sur l’ensemble des activités touristiques à vélo



1.4.2 Les consultations sectorielles

Au niveau sectoriel, nous avons réuni des professionnel·les de divers domaines liés au tourisme au sens large et au tourisme à vélo. L'objectif de ces consultations sectorielles était de regrouper différentes personnes d'un même secteur et d'articuler la discussion autour de thématiques et d'enjeux les concernant plus spécifiquement. Ces ateliers sont venus bonifier les récoltes des données régionales.



GESTIONNAIRES DE RÉSEAUX CYCLABLES,
dans le cadre du congrès 2023 de l'ARCQ



INTERMODALITÉ
Opérateurs de transport collectif, sociétés de transports interurbains, traversiers, transporteurs privés, etc.



ACCUEIL ET SERVICES
Représentants du secteur de l'hébergement, musées, attraits touristiques, etc.



VÉLO DE MONTAGNE



VÉLO DE GRAVELLE



ASSOCIATIONS TOURISTIQUES RÉGIONALES

Trois objectifs principaux ont sous-tendu l'ensemble de la démarche de consultation de la Grande traversée :



l'harmonisation de l'offre de tourisme à vélo au Québec et la bonification de la coopération entre les régions à ce niveau



le recensement des leviers et des freins au développement du tourisme à vélo



le partage d'exemples de succès dans le domaine afin que d'autres régions et personnes puissent à leur tour adopter les bonnes pratiques et s'inspirer des réussites mises en avant durant les animations

Cinq grandes thématiques ont servi de fil conducteur lors de la tournée régionale de la Grande traversée, afin de nourrir les discussions et de fournir une grille commune pour comparer les données régionales entre elles. Ces thématiques visaient à faire émerger les besoins, les leviers et les freins rencontrés par les acteurs du tourisme à vélo dans le développement, la structuration, la promotion et la gestion de leur offre vélo.

5 GRANDES THÉMATIQUES



L'INTERMODALITÉ



L'ACCUEIL ET LES SERVICES



LA STRUCTURATION, L'ACCESSIBILITÉ, L'HARMONISATION ET LA PROMOTION DE L'OFFRE



LA SÉCURITÉ, LE CONFORT ET LA QUALITÉ DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



LA GOUVERNANCE (ET LA CONCERTATION)

Les cinq grandes thématiques choisies visaient à récolter des données sur quatre points principaux :

Les besoins

Vélo Québec désirait recenser et comprendre les besoins des différents acteurs engagés dans le tourisme à vélo, tant dans leurs actions de développement ou de structuration que de promotion de cette offre à vélo.

Les leviers (ou pédaaliers)

Il était important de bien cerner les leviers à disposition, ou à mettre en place, afin d'encourager le développement du tourisme à vélo dans une région ou un secteur. Cet exercice a également permis d'établir les priorités, c'est-à-dire les leviers ayant un maximum d'effet, les leviers facilement exploitables permettant des résultats rapides, ainsi que les envies et désirs des acteurs concernant des actions à mettre en place. Cet exercice était également un bon moyen de faire part, entre organisations d'une même région ou d'un même secteur, des réussites et des moyens de les reproduire.

Les freins

Les freins limitant le développement du tourisme à vélo sont multiples, et l'un des objectifs majeurs de la Grande traversée était de les répertorier.

FREINS STRUCTURELS	FREINS CONTEXTUELS	FREINS LIÉS AUX RESSOURCES	FREINS LIÉS AUX SAVOIRS
(organisations, instances, infrastructures)	(spécifiques à la situation actuelle, aux événements, etc.)	(financières, humaines, temps, espace, etc.)	(connaissances, savoir-faire, savoir-être)

Le rôle de Vélo Québec

Finalement, nous désirions en savoir plus sur les attentes et les besoins de l'écosystème touristique vis-à-vis de Vélo Québec.

Ayant en main les objectifs, les thématiques et les types de données recherchées, Niska a pu organiser les animations en fonction des trois profils sélectionnés : les régions avancées, les régions naissantes et les consultations sectorielles.

1.4.3 Déroutement des consultations

Régions avancées

Deux activités principales ont été réalisées durant les ateliers réunissant les acteurs de régions dites avancées.

AFFIRMATIONS CHOCS

Cette activité avait pour but de faire réagir les participants et participantes à des affirmations formulées de façon à interpeller. L'objectif était d'amener les personnes à s'interroger, à argumenter et donc à pousser la réflexion afin de pouvoir cerner le positionnement des différents acteurs d'une région. Les personnes présentes étaient réunies en groupes de cinq à six personnes.

BESOINS

Cette activité visait à répertorier les éléments nécessaires pour améliorer et mettre en place des actions concrètes en vue d'harmoniser et de structurer le tourisme à vélo de la région.

Régions naissantes

Deux activités principales ont été réalisées durant les ateliers réunissant les acteurs de régions dites naissantes.

PÉDALIERS/FREINS

Cette activité avait pour objectif de discuter des éléments déjà en place et pouvant être mis en place ainsi que de différents contextes concernant le tourisme à vélo de la région présente, tant positifs que négatifs. Les personnes présentes étaient réunies en groupes de cinq à six personnes.

BESOINS

Cette activité visait à répertorier les éléments nécessaires pour améliorer et mettre en place des actions concrètes en vue d'harmoniser et de structurer le tourisme à vélo de la région.

Consultations sectorielles

Trois activités principales ont été réalisées durant les ateliers réunissant les acteurs sectoriels.

PORTRAIT DU OU DE LA TOURISTE À VÉLO

Cette activité avait comme objectif de saisir les impressions, de cerner les points de vue et de comprendre les perceptions des différents secteurs concernant les cyclistes et la pratique du vélo en contexte touristique.

PÉDALIERS/FREINS

Cette activité avait pour objectif de discuter des éléments déjà en place et pouvant être mis en place ainsi que de différents contextes concernant le tourisme à vélo de la région présente, tant positifs que négatifs. Les personnes présentes étaient réunies en groupes de cinq à six personnes.

BESOINS

Cette activité visait à répertorier les éléments nécessaires pour améliorer et mettre en place des actions concrètes en vue d'harmoniser et de structurer le tourisme à vélo du secteur.

1.4.4 Co-analyse des résultats et stratégies de changement

À partir des données récoltées lors de la tournée de consultations, un exercice d'analyse des résultats et de réflexion stratégique sur les chemins de changement à adopter a été entrepris.

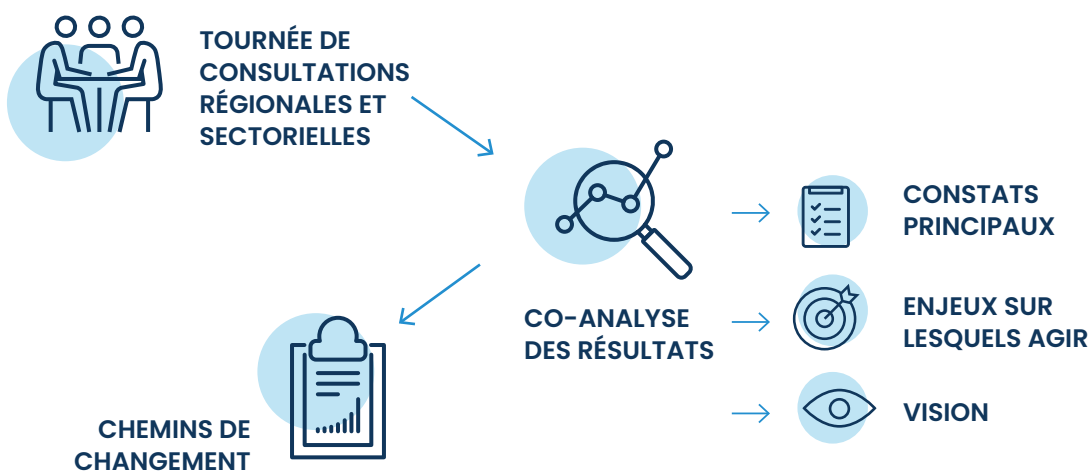
Un groupe de partenaires fortement impliqués dans le développement du tourisme à vélo ou intéressés par ce thème a été invité à prendre part à une activité de co-analyse des données récoltées dans une formule de type « arène ». Dans ce contexte, les parties prenantes n'étaient pas attendues comme représentantes de leurs régions ou milieux respectifs, mais plutôt comme une communauté

d'intérêts. En plus de ces parties prenantes, l'équipe de Vélo Québec a participé activement à la co-analyse.

À l'issue de ce travail collectif d'analyse et de priorisation, un exercice de design stratégique a été réalisé pour répertorier et dessiner les chemins de changement désirés pour le tourisme à vélo à l'horizon 2030.

Ce sont ces chemins de changement qui sont présentés dans la troisième partie de ce rapport.

SYNTHÈSE DES GRANDES ÉTAPES MÉTHODOLOGIQUES



1.4.5 La Grande traversée en chiffres

Organiser un projet comme la Grande traversée, c'est mobiliser un nombre important de personnes et d'organisations dans tout le Québec, c'est rassembler des expertises diverses et complémentaires afin de faire avancer la vision du tourisme à vélo dans notre province, c'est... tout un travail!



20 consultations
9 en présentiel
11 en virtuel



+ de **520 personnes** mobilisées pour participer aux consultations



+100 km
à vélo



250 km
en train



320 km
en autobus



3400 km
en covoiturage pour aller à la rencontre des acteurs consultés



Nombre d'heures d'intelligence collective pour développer le tourisme à vélo au Québec : = + de **1000 heures**

2. Portrait de l'offre touristique à vélo au Québec et ailleurs

La tournée de consultation de la Grande traversée a permis de développer une compréhension des enjeux et du potentiel cyclotouristique de la province, mais elle a également mis en lumière les atouts considérables du Québec pour développer tourisme à vélo, aussi bien sur route et sur piste que sur les sentiers de vélo de montagne ou de gravelle.

Les données récoltées par le passé, notamment dans le cadre des États du vélo publiés par Vélo Québec tous les cinq ans, indiquaient déjà que les Québécois et Québécoises sont nombreux à pédaler pour le plaisir et pour les vacances. Dans le cadre de l'exercice global de la Grande traversée, il est apparu nécessaire de mettre à jour le portrait du tourisme à vélo, tant la pratique a gagné en popularité dans les dernières années. La Grande traversée a été une formidable occasion de faire un point sur l'état de l'offre. Elle a permis de recenser les infrastructures existantes, de repérer les zones à fort potentiel de développement et d'établir les pistes d'amélioration nécessaires pour répondre à une demande

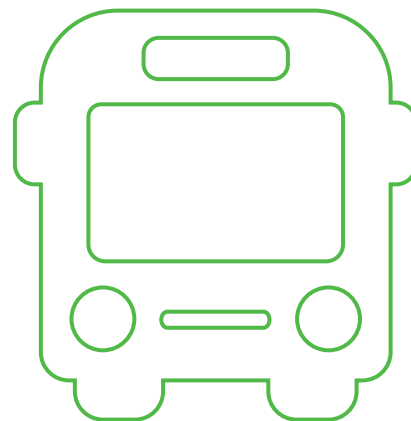
grandissante. Cela a aussi été l'occasion de mettre en lumière les retombées économiques et sociales du tourisme à vélo, tant ici qu'ailleurs dans le monde. Les exemples locaux et internationaux, tels que ceux de la Montérégie, de la France, de la Belgique ou encore de la Nouvelle-Zélande, ont été particulièrement instructifs et ont renforcé l'idée que le Québec, avec ses vastes espaces et sa diversité de paysages, ses nombreux attraits et la qualité de son accueil et de ses services, possède un immense potentiel encore sous-exploité.

Ce projet a également fourni l'occasion de dresser un portrait inédit des solutions de transport collectif et du potentiel d'intermodalité. En effet, la complémentarité entre le vélo et les réseaux de transport public, particulièrement dans les régions rurales, a été considérée comme un levier crucial pour accroître la mobilité durable et offrir des options de déplacement plus responsables aux cyclotouristes. Le développement de services de navettes vélo-train ou vélo-bus pourrait ainsi grandement faciliter l'accès aux régions plus éloignées et dynamiser l'économie locale.

Si le développement d'une offre de transports accessible aux cyclistes joue un rôle crucial dans le développement de l'offre, les certifications et les standards pour l'accueil des cyclotouristes occupent également une place importante dans la mise sur pied d'une industrie cyclotouristique étoffée. C'est pourquoi nous avons recensé les différents produits et services qui existent au Québec, au Canada ainsi qu'ailleurs dans le monde.

Enfin, il fut emballant de constater que les régions du Québec pédalent fort et vite pour structurer l'offre touristique à vélo. La Grande traversée a permis de faire le point sur les différents modèles de gouvernance et de collaboration à diverses échelles, qu'elles soient locales, régionales, provinciales ou nationales. Les initiatives se multiplient, avec des plans d'action concrets pour développer des itinéraires cyclables sécurisés, promouvoir les activités liées au vélo et créer des synergies entre les acteurs du tourisme, des transports et de l'aménagement du territoire.

Au fil du processus consultatif, il est devenu évident que le Québec occupe une place privilégiée dans le tourisme à vélo nord-américain, et qu'il existe déjà bon nombre d'initiatives inspirantes qui bonifient l'offre cyclotouristique québécoise.





2.1 Portrait de la pratique du vélo au Québec en 2023



Si l'offre touristique québécoise a besoin de structuration et d'harmonisation, des bases solides existent toutefois, tant en matière d'infrastructures que de clientèle existante. Afin de répertorier les leviers et les freins au développement du tourisme à vélo au niveau provincial, il était nécessaire de réaliser un portrait détaillé de la pratique du vélo au Québec, axé plus spécifiquement sur les habitudes des cyclistes qui voyagent à vélo, mais aussi de façon plus générale sur toute la dimension récréative et de loisir du vélo, y compris le tourisme.

Ce portrait a été dressé en embrassant le plus largement possible toutes les formes de pratiques récréotouristiques du vélo, et en sondant les motivations et les freins au développement de l'activité.

Le sondage a été réalisé dans le cadre d'une enquête en ligne menée par la Chaire de tourisme Transat pour le compte de Vélo Québec auprès de 601 cyclistes québécois issus d'un panel privé, du 14 au 26 mars 2024. Dans le cadre de l'étude ont été sondées des personnes québécoises de 18 ans et plus, parmi lesquelles 601 personnes ont fait du vélo dans la dernière année (2023) en contexte récréatif et touristique.

Définition

Pratique récréative du vélo : activité vélo au cours d'une journée. Les pratiquants sont considérés comme des excursionnistes si l'activité est réalisée à plus de 40 kilomètres de leur domicile, y compris une sortie vélo de cette distance depuis leur domicile. Ils sont considérés comme des touristes si l'activité est réalisée au cours d'un séjour comprenant au moins une nuitée à plus de 40 kilomètres de leur domicile.

Qu'a représenté l'activité vélo au Québec en 2023 ?



36% des Québécois de +18 ans ont fait du vélo en 2023



20 En moyenne, les gens font 20 sorties de vélo par an

15%



disent posséder un vélo électrique



5%

des répondants ont fait un voyage en autonomie à vélo au Québec en 2023

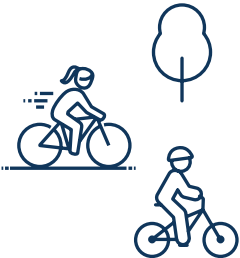
Quelles dépenses ont été associées à la pratique du vélo en 2023 ?

70%

des répondants ont déclaré une dépense moyenne en lien avec le vélo en 2023 de 461 \$

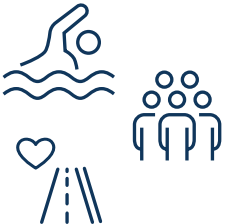


Quels sont les motivations et les principaux freins à pratiquer le vélo en contexte récréatif ?



Motivations

- Pratiquer une activité de plein air **78 %**
- L'envie de bouger **77 %**
- Passer du temps en famille **35 %**



Freins

- La pratique d'autres loisirs/passe-temps **54 %**
- L'achalandage des lieux de pratique **53 %**
- L'aménagement cyclable, la signalétique des lieux de pratique **51 %**

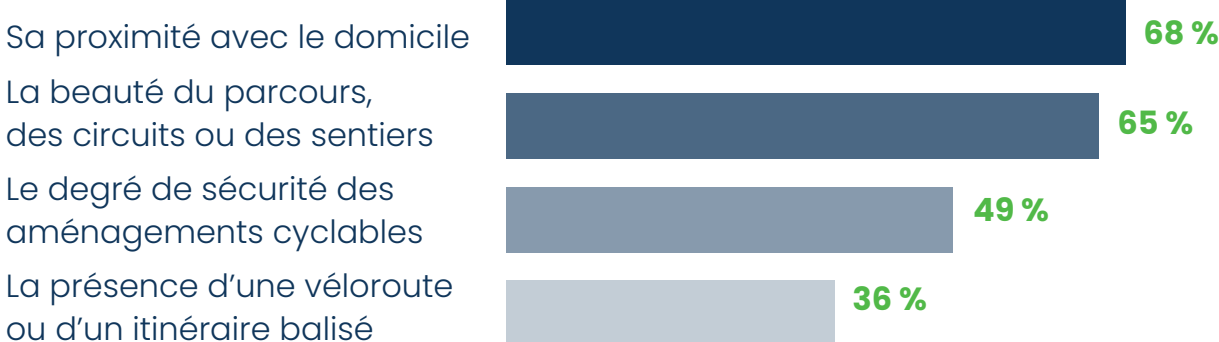
TOP 3

Éléments jugés d'intérêt (en matière de freins à la pratique) :

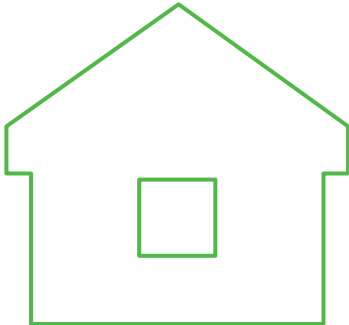
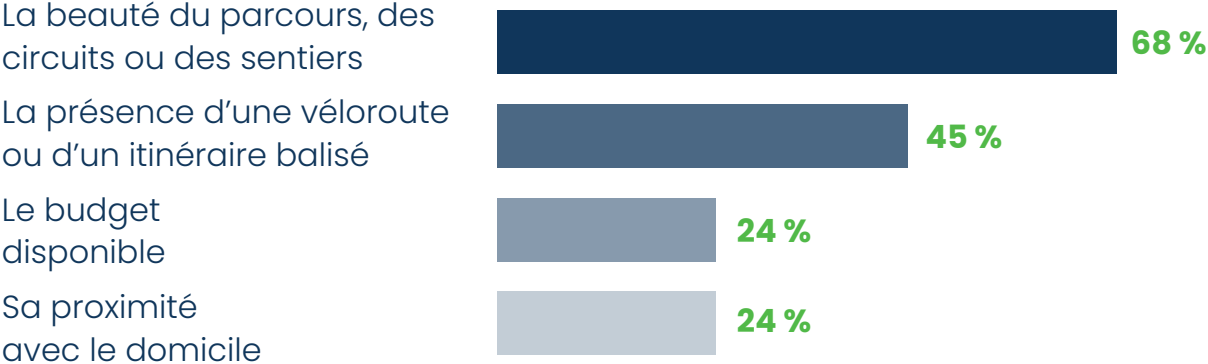
- Le sentiment de sécurité à vélo : 47 %
- L'offre disponible pour la pratique en famille : 38 %
- L'information et les outils de planification disponibles : 30 %
- Le transport collectif permettant d'accéder aux lieux de pratique : 29 %

Quels sont les principaux critères de choix... ?

D'un lieu de pratique récréative (activité à la journée)



D'une destination de voyage à vélo



À quoi ressemble une sortie récréative typique hors des centres urbains ?

50%

des cyclistes sondés ont mentionné avoir fait une sortie de ce type au Québec en 2023



10,2

sorties de cette forme de vélo ont été déclarées en moyenne en 2023

Quelles dépenses sont associées à cette sortie ?

55%

ont déclaré une dépense



31 \$

en moyenne

Les dépenses pour les droits d'accès sont les plus élevées.

Durée de la sortie



Distance moyenne parcourue

29 km



Durée moyenne

2,3 h



Avec qui ?

- En couple **40 %**
- Seul **39 %**
- Avec des enfants **14 %**

Point de départ de la sortie



77%

ont dit avoir commencé la sortie de leur domicile

Les autres disent avoir parcouru en moyenne **33,4 km** pour s'y rendre (essentiellement en voiture, 98 %)

À quoi ressemble une sortie typique de vélo de montagne ?

14%



des cyclistes sondés ont mentionné avoir fait une sortie de ce type au Québec en 2023

6,8

sorties de cette forme de vélo ont été déclarées en moyenne en 2023

Quelles dépenses sont associées à cette sortie ?

68%

ont déclaré une dépense



65 \$

en moyenne

Les dépenses moyennes associées au vélo de montagne sont les plus élevées de toutes les formes sondées.

Durée de la sortie



Durée moyenne

2,8 heures



Avec qui ?

- En couple **47%**
- Seul **34%**
- Avec des enfants **21%**

Point de départ de la sortie



82%

ont dit avoir commencé la sortie de leur domicile

Les autres disent avoir parcouru en moyenne **30 km** pour s'y rendre (tous en voiture)

À quoi ressemble un voyage d'itinérance à vélo?

5%

des cyclistes sondés ont mentionné avoir fait une sortie de ce type au Québec en 2023.



2

sorties de cette forme de vélo ont été déclarées en moyenne en 2023

Destinations principales

69%

disent avoir parcouru une véloroute ou un circuit balisé



12%

ont nommé spontanément la Route verte

86% mentionnent avoir géré leurs bagages de façon **autonome**

Type d'hébergement utilisé

Hébergement de petite taille **29%**

Grand établissement commercial **29%**

Hébergement collaboratif **21%**



1/3

indique avoir utilisé un hébergement Bienvenue cyclistes!

Durée moyenne et distance



Distance moyenne parcourue par jour de vélo

65,8 km



Nombre de nuitées

3,5



Avec qui?

En couple **71%**

Seul **21%**

Avec des enfants **18%**

Quelles dépenses sont associées à ce voyage?

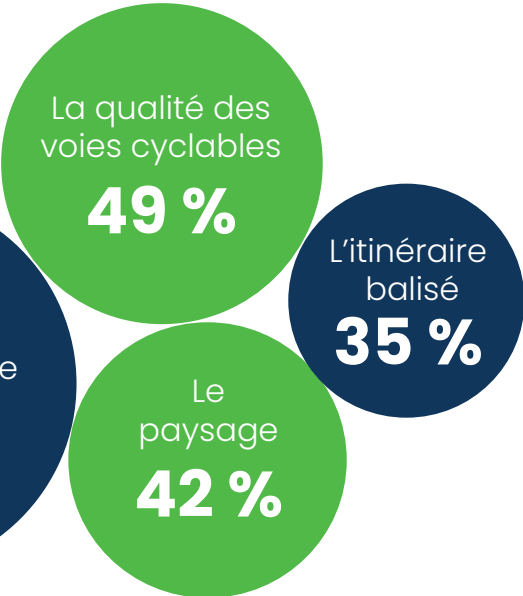
529 \$
en moyenne

Quelle est la notoriété de la Route verte, et quelles sont les motivations principales à y circuler ?



61% disent la connaître

Principales motivations





2.2 Le vélo, un levier de développement économique pour nos régions touristiques



Le vélo n'est pas qu'une source de bonheur, de santé et de transport durable. Bien plus que cela, il s'agit d'un véritable moteur économique qui génère des retombées importantes à travers toutes les sphères dans lesquelles il est présent. Qu'on parle du commerce direct lié au vélo, d'événements cyclistes, de tourisme à vélo, de désengorgement du réseau routier ou encore du remplacement de véhicules de service par des vélos, les retombées économiques sont multiples et se chiffrent annuellement en dizaines de millions de dollars. Plus largement, le vélo s'avère un puissant levier de développement de nos territoires et de nos régions touristiques. Depuis quelques années, on regroupe souvent ces données et indicateurs financiers pour parler de véloconomie, ou l'économie du vélo. Voici quelques exemples d'ici et d'ailleurs qui prouvent qu'investir dans le vélo, ça paye !

2.2.1 L'essor de la véloéconomie québécoise

Entre 2010 et 2020, les retombées économiques du vélo au Québec ont connu une croissance impressionnante. En 10 ans, les dépenses dans le marché du vélo (vente de vélos et d'accessoires) ont augmenté de 60 % pour atteindre plus de 565 millions de dollars en 2020², un reflet de la hausse de popularité notable de la pratique sous toutes ses formes, qu'elles soient utilitaires, de loisirs ou encore sportives. Si cette augmentation se reflète évidemment dans les ventes de matériel, ses effets sont beaucoup plus larges et permettent à de nombreuses industries adjacentes de bénéficier de ces retombées.

Dans le secteur du tourisme, on ne dénombrait en 2015 pas moins de 7000 emplois liés au tourisme à vélo, pour des revenus fiscaux dépassant les 101 millions de dollars. En tout, les cyclotouristes ont dépensé plus de 700 millions de dollars lors de leurs séjours au Québec en 2020. Même lorsque le vélo n'était pas l'objectif principal du voyage, des touristes ayant roulé durant leur périple ont compté pour plus de 1,6 million de nuitées, un signe que la pratique s'insère facilement dans un séjour et devient un outil de choix pour parcourir le Québec.



101 M\$

par an en revenus fiscaux par le tourisme à vélo



1,6 M

de nuitées avec pratique du vélo pendant le séjour



700 000

séjours touristiques avec activité vélo



7000

emplois liés au tourisme à vélo



700 M\$

de dépenses touristiques par les cyclistes



+ 6 %

de dépenses en plus par les touristes à vélo

² La véloéconomie, Vélo Québec, <https://www.velo.qc.ca/veloconomie/>

2.2.2 La Montérégie, investir pour mieux récolter

La région de la Montérégie a fait le choix d'investir dans un réseau cyclable de qualité, soutenue par une ATR motivée, qui positionne le vélo comme l'une des activités touristiques phares de la région.

Ces investissements payent, comme l'a récemment démontrée une étude de retombées économiques commandée par Tourisme Montérégie³. Selon l'étude, le tourisme à vélo en Montérégie représente une activité importante pour la région, tant par son ampleur que par ses retombées économiques. Le territoire, avec plus de 600 km de voies cyclables et de sentiers de vélo de montagne, attire un grand nombre de cyclotouristes et d'excursionnistes. Parmi les visiteurs, environ 28 % des excursionnistes et 29 % des touristes ont pratiqué le vélo lors de leur séjour.

Le vélo est un facteur clé dans la décision de visiter la Montérégie, puisqu'il s'agit de la raison principale du déplacement dans la région pour 42 % des excursionnistes et 28 % des touristes. Les dépenses liées à ces activités sont considérables, étant estimées à 437 millions de dollars, et leur impact sur l'économie locale est important.

Globalement, l'étude avance que le tourisme à vélo soutient entre 2283 emplois dans la région et génère des recettes fiscales pouvant atteindre 70,8 millions de dollars. Grâce aux efforts de l'ensemble des parties prenantes, le vélo devient ainsi un moteur de développement pour la Montérégie, stimulant à la fois l'économie locale et la qualité de vie.



10 millions
de jours-vélo
en Montérégie



Motif de voyage principal
28 % des touristes et
42 % des excursionnistes



132 M\$
en retombées
économiques



1 084
emplois équivalent
temps complet

³Retombées économiques du tourisme à vélo en Montérégie, Tourisme Montérégie, 2024



2.2.3 Le vélo comme levier économique du tourisme français

Pour le Québec, la France est un véritable exemple à suivre en matière d'investissements dans le tourisme à vélo. Si les grandes actions entreprises dans l'Hexagone méritent que l'on s'y attarde, c'est aussi parce qu'elles portent leurs fruits. À la suite de la mobilisation des acteurs politiques, gouvernementaux et socio-économiques locaux et nationaux, la France est devenue la seconde destination européenne du tourisme à vélo, et se rapproche rapidement de la première place, détenue par l'Allemagne.

Aujourd'hui, plus de 20 % des touristes à vélo roulant sur le territoire français viennent de l'étranger⁴, un symbole fort de l'attractivité du pays en tant que destination cyclable connue à travers le monde. Cette attractivité rehaussée se ressent également dans les habitudes de consommation touristique des Français et Françaises, dont 21 millions ont mentionné avoir fait du vélo pendant leurs vacances en 2019.

Avec 90 millions de nuitées par an, ainsi qu'un impact économique global doublé en cinq ans sur des voies cyclables appréciées des touristes comme la « Loire à vélo » ou encore dans la région de la Bretagne, il est clair que les investissements importants dans le développement d'une offre touristique concertée dans le pays rapportent gros. On estime qu'au total, le secteur du tourisme à vélo génère des retombées économiques de 4,2 milliards d'euros par an. Rien de surprenant : les touristes à vélos en France dépensent 24 % de plus que les autres visiteurs au pays !



20 %

des touristes à vélo sont étrangers



21 MILLIONS

de Français font du vélo pendant leurs vacances



4,2 G\$

de retombées économiques



90 MILLIONS

de nuitées par le tourisme à vélo

⁴Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020, Inddigo et Vertigolab pour la Direction générale des entreprises, l'Agence de la transition écologique (ADEME), la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer et la Fédération française de cyclisme, 2020.



2.2.4 Le vélo, une industrie en voie d’atteindre le milliard d’euros de valeur totale en Belgique

Le vélo occupe une place centrale en Belgique. Que ce soit pour les loisirs, les déplacements quotidiens ou encore le sport, le cyclisme est l’une des activités sportives les plus populaires du pays. Fortement influencée par son riche héritage de cyclisme professionnel, notamment grâce à des figures de proue comme Eddy Merckx ou, plus récemment, Wout van Aert, la culture du vélo est désormais bien intégrée dans la vie quotidienne des Belges. Aujourd’hui, cette passion transcende le sport pour toucher un vaste éventail d’activités. Le vélo est devenu un levier économique non négligeable, soutenant une croissance notable dans divers secteurs, notamment le tourisme, la vente de vélos et la logistique urbaine. L’essor du vélo électrique et des nouvelles formes de mobilité partagée illustre cette tendance.

L’économie du vélo en Belgique représente une valeur ajoutée nette (VAN) de 951 millions d’euros par an et soutient 17 344 emplois⁵. Le secteur connaît une croissance remarquable, avec un taux de 15 % par an entre 2020 et 2022, bien au-dessus de la moyenne nationale. Trois domaines principaux contribuent à cette VAN : le tourisme à vélo, les infrastructures cyclables et la vente de vélos, générant chacun plus de 200 millions d’euros annuellement. En 2023, 619 605 vélos ont été vendus en Belgique, avec une première pour les vélos électriques, qui dépassent désormais les modèles traditionnels en matière de ventes. Cette tendance, liée à l’essor de la location à long terme et de la location de vélos, compense la baisse du nombre total d’unités vendues.

Tourisme à vélo



200 M€
de valeur ajoutée nette dans l’économie belge

⁵ L’économie du vélo en Belgique, <https://www.gracq.org/actualites-du-velo/economie-du-velo-belgique>



2.2.5 Le vélo au service du développement économique néo-zélandais

En Nouvelle-Zélande, on considère le tourisme à vélo comme un levier de développement économique depuis déjà 15 ans. En 2009, le premier ministre de l'époque, John Key, annonce un financement de 50 millions de dollars néo-zélandais sur trois ans pour la création du New Zealand Cycleway Project, un réseau d'itinéraires cyclables mettant en valeur les nombreux atouts touristiques du pays. Ce projet deviendra les Ngā Haerenga New Zealand Cycle Trails, un regroupement de 23 Great Rides ayant comme objectif de faire rayonner la richesse naturelle de la Nouvelle-Zélande, mais surtout de créer des occasions d'emplois permanents ainsi que des retombées économiques, sociales et au niveau de la santé de la population néo-zélandaise⁶.

Quinze ans plus tard, les investissements rapportent massivement. Entre le 1^{er} juillet 2020 et le 30 juin 2021, près de

2,19 millions de trajets ont été effectués sur le réseau des New Zealand Cycle Trail Great Rides, pour des retombées économiques directes estimées à plus de 950 millions de dollars néo-zélandais⁷. La nature insulaire et éloignée du pays limite la venue de touristes étrangers, ce qui explique pourquoi 98,5 % des utilisateurs et utilisatrices des Ngā Haerenga New Zealand Cycle Trails sont des résidents de la Nouvelle-Zélande. Pour autant, cette infrastructure est directement la source de nombreux bénéfices remarquables sur la santé des cyclistes du pays. Les économies réalisées par le système de santé résultant de l'utilisation des pistes cyclables sont estimées à 11 millions de dollars néo-zélandais, avec des bénéfices observés sur le bien-être et la santé mentale des usagers, sur l'appréciation de l'environnement naturel et sur l'amélioration de la condition physique des cyclistes.



2,19 MILLIONS

de trajets sur le réseau



11 M\$NZ

d'économies sur le système de santé



950 M\$NZ

de retombées économiques pour le pays

⁶ Ngā Haerenga New Zealand Cycle Trails, <https://www.mbie.govt.nz/immigration-and-tourism/tourism/tourism-projects/nga-haerenga-the-new-zealand-cycle-trail>

⁷ Evaluation of the New Zealand Cycle Trails, <https://www.mbie.govt.nz/immigration-and-tourism/tourism/tourism-projects/nga-haerenga-the-new-zealand-cycle-trail/evaluation-of-the-new-zealand-cycle-ride-trails>



2.3 Portrait de l'offre cyclable au Québec



Ce regard sur les habitudes des Québécois et Québécoises en matière de tourisme à vélo révèle un constat évident : il existe un énorme potentiel touristique au Québec, et les freins indiqués par les répondants et répondantes peuvent être réglés lors de la mise en place d'une offre à vélo concertée au niveau provincial. Le grand avantage de notre province est qu'elle compte déjà sur une offre cyclable étoffée – tant sur route qu'en sentier, et ce, quatre saisons –, à même d'agir comme levier de développement récréotouristique pour nos territoires.

Qu'il s'agisse des plus de 5300 kilomètres de la Route verte, des nombreuses véloroutes et réseaux régionaux, des centres de vélo de montagne ou encore des centaines d'itinéraires cyclables balisés dans les régions, les attraits touristiques à vélo sont nombreux. Voici un tour d'horizon, non exhaustif, des richesses cyclables du Québec.

2.3.1 La Route verte

C'est à la suite de la présentation de Vélo Québec, en 1992, de l'ébauche de son *Plan du Québec cyclable et des corridors verts de l'an 2000* lors de la Conférence Vélo Mondiale que le projet de la Route verte a été annoncé en 1995 en collaboration avec le gouvernement du Québec. Aujourd'hui, la Route verte compte plus de 5300 kilomètres de voies cyclables à travers 16 régions du Québec, ce qui en fait le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord.

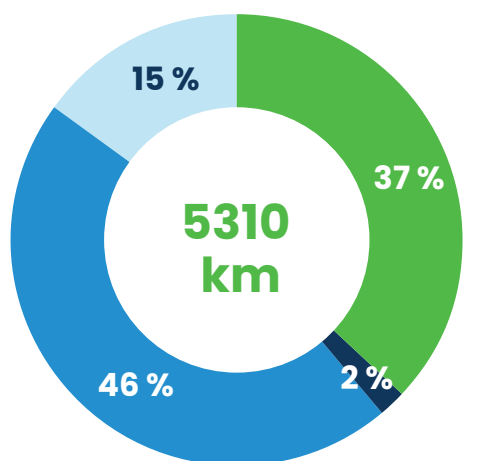
Types de voies cyclables

De ces 5300 kilomètres, 37 % sont physiquement séparés de la route, la majorité du temps sur d'anciennes emprises ferroviaires abandonnées, comme le Parc linéaire P'tit Train du Nord, dans les Laurentides. Ces voies sont généralement des sentiers polyvalents également accessibles aux autres usagers non motorisés, et présentent un haut niveau de confort et de sécurité puisqu'elles sont séparées des voies routières empruntées par les véhicules motorisés.

Par ailleurs, 46 % du réseau de la Route verte emprunte des accotements asphaltés en bordure de route. Ces accotements répondent aux standards de la référence qualité Route verte établis en concertation avec les parties prenantes du réseau pour répondre aux plus hauts niveaux de sécurité attendus.

<https://www.routeverte.com/espace-gestionnaire/volet-administratif/la-referance-qualite-route-verte/>

LA ROUTE VERTE DANS SON ENSEMBLE



● Pistes cyclables	1969 km
● Bandes cyclables	116 km
● Accotements asphaltés	2436 km
● Chaussées désignées	790 km

NORMES DES VOIES D'ACCOTEMENT DE LA ROUTE VERTE

La qualité Route verte, hors infrastructure séparée de la chaussée :

Pour être accessibles à tous les cyclistes, les voies cyclables qui composent l'itinéraire de la Route verte doivent respecter les paramètres de conception proposés dans le guide *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et dictés par les Normes – *Ouvrages routiers du ministère des Transports et de la Mobilité durable* (MTMD).

Les normes du MTMD concernant le débit de circulation, la vitesse affichée et la largeur des accotements sont respectées.

- **Chaussées désignées :** un débit maximum de 3000 véhicules/jour en milieu urbain (50 km/h et moins) et de 1000 véhicules/jour en milieu rural (plus de 50 km/h).
- **Accotements asphaltés :** accotements de 1,0 m à 1,75 m de largeur selon le débit et la vitesse.

Consultez les critères de la Route verte https://www.routeverte.com/content/uploads/2019/01/Ref_Qualite_RV_janv2019.pdf

2.3.2 Un grand réseau composé de petits réseaux

En ce qui a trait à la navigation, la Route verte se décline en tronçons, ainsi qu'en réseaux – les réseaux Route verte, ainsi que les réseaux régionaux – dans 16 régions du Québec. Elle relie ces régions d'ouest en est, depuis le Témiscamingue et l'Outaouais (Gatineau) jusqu'à la Gaspésie (Gaspé), ainsi que du nord au sud depuis l'Abitibi, les Laurentides et le Saguenay–Lac-Saint-Jean vers le Centre-du-Québec et l'Estrie.

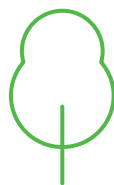
81

MRC



382

municipalités

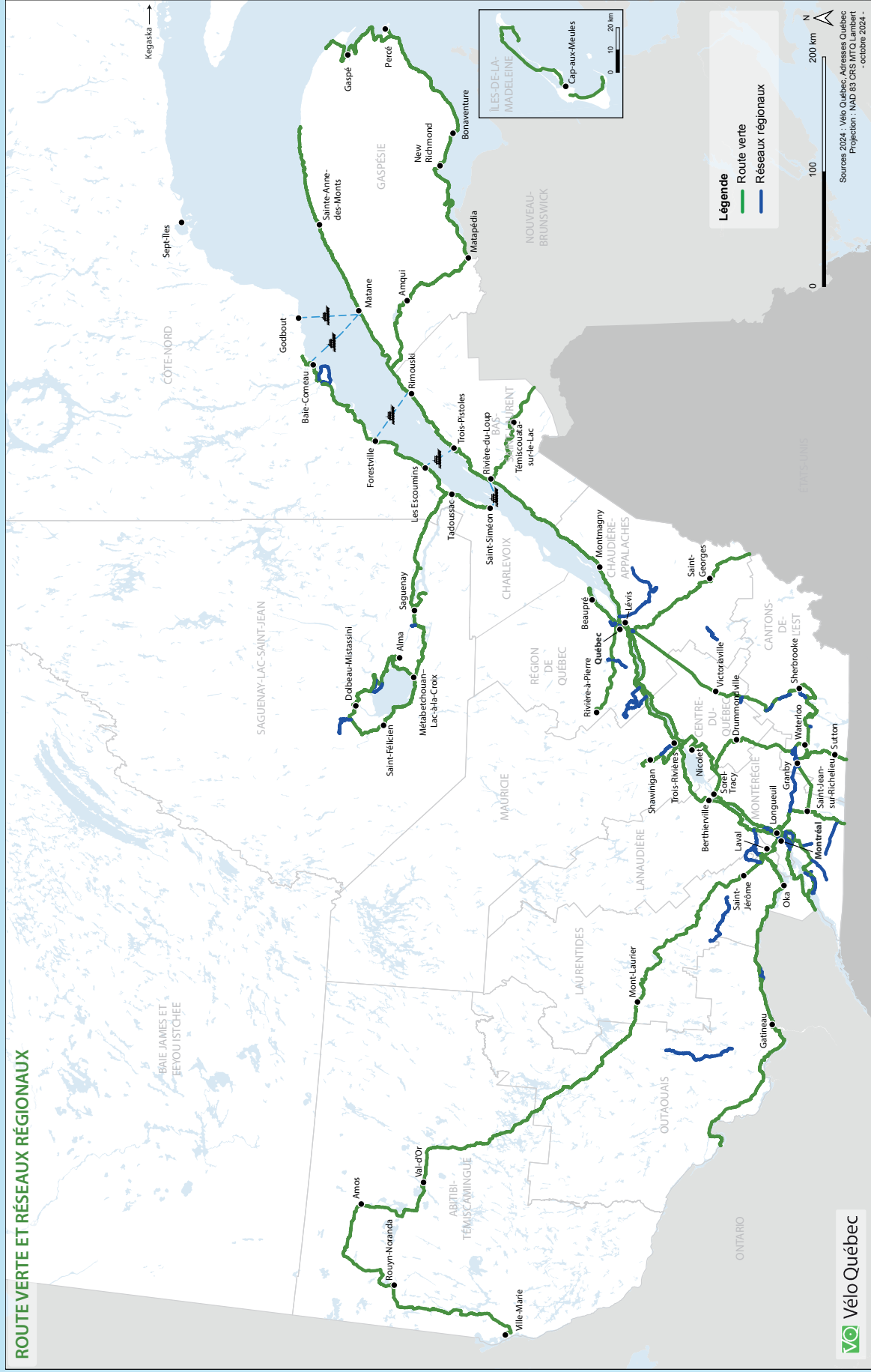


7

parcs nationaux

Les tronçons numérotés, allant du tronçon n° 1 au tronçon n° 8, permettent de repérer les grands tracés qui relient les régions.

ROUTE VERTE ET RÉSEAUX RÉGIONAUX





ROUTE VERTE N° 1

de l'Outaouais à la Gaspésie
(et un prolongement aux
Îles-de-la-Madeleine)

ROUTE VERTE N° 2

du Témiscamingue à la Montérégie

ROUTE VERTE N° 3

de la Montérégie à
Chaudière-Appalaches

ROUTE VERTE N° 4

de l'Estrie à la Mauricie

ROUTE VERTE N° 5

de la Montérégie à la Capitale-
Nationale

ROUTE VERTE N° 6

de Chaudière-Appalaches
à la Capitale-Nationale

ROUTE VERTE N° 8

du Bas-Saint-Laurent au Saguenay-
Lac-Saint-Jean

2.3.3 La fameuse balise de la Route verte, un symbole de confiance

Consciemment ou pas, près de deux tiers de la population québécoise est familiarisée avec la signalisation utilisée sur la Route verte. Ces balises, qu'on peut apercevoir sur l'ensemble des tronçons du réseau, mais également à proximité de ces sections afin d'avertir les usagers de la présence de voies cyclables, sont l'un des plus forts symboles de l'offre cyclable de la province, puisqu'elles se retrouvent sur l'ensemble du réseau routier québécois.

L'identité visuelle, le positionnement et l'utilisation de ces balises font l'objet de directives claires de la part de Vélo Québec, qui sont indiquées dans son Guide de balisage. Ces normes et l'harmonisation du balisage ont permis de positionner la Route verte comme un incontournable des véloroutes québécoises dans l'ensemble des 16 régions traversées, grâce à une présence et à un positionnement constants.

Si ce réseau national contribue au rayonnement de l'offre touristique à vélo au Québec, il se prête également à un usage utilitaire, puisqu'il relie plusieurs grands centres urbains du Québec à certaines de leurs régions périurbaines, notamment Montréal, Québec, Laval, Gatineau, Trois-Rivières ou encore Sherbrooke. La présence d'un réseau normé et sécuritaire fait de ces tronçons urbains et périurbains des substituts de choix aux déplacements en véhicule motorisé pour des trajets de courte distance entre des attraits touristiques.

La Route verte se compose d'un ensemble d'itinéraires cyclables iconiques, dont plusieurs font la renommée du cyclotourisme au Québec à l'international. Que ce soient le P'tit train du Nord (234 km), la Véloroute des Bleuets (261 km), la Véloroute Gourmande (235 km), la Véloroute des Baleines (244 km) ou encore le Petit Témis (117 km), ces itinéraires cyclables qui empruntent la Route verte sont célèbres à travers le monde pour la beauté de leurs paysages, la qualité de leur infrastructure et la qualité des attraits récréotouristiques et gourmands qui les parsèment. Au total, ces itinéraires empruntent presque la moitié des 5300 kilomètres de la Route verte et constituent de véritables signatures de l'offre touristique de leur région.

RÉSEAUX

[Le Chemin du Roy](#)

[Véloroute des Bleuets](#)

[Véloroute des Baleines](#)

[Parc Linéaire le P'tit Train du Nord](#)

[Véloroute du Fjord du Saguenay](#)

[Parc linéaire interprovincial Petit Témis](#)

[Véloroute Desjardins de La Matapédia](#)

[Cycloparc PPJ](#)

[Parc linéaire des Bois-Francs](#)

[Vélopiste Jacques-Cartier/Portneuf](#)

[Horst de Kénogami](#)

[Le Réseau cyclable des Grandes-Fourches](#)

[Circuit des traditions](#)

[La Campagnarde](#)

[Cyclo-voie du Partage des eaux](#)

[Véloroute de la Chaudière](#)

[La Montagnarde](#)

[Le Littoral basque](#)

[La Montérégiade](#)

[La VéloRoute d'Argenteuil](#)

[La ligne du Mocassin](#)

[Axe cyclable Vallée-des-Forts](#)

[Véloroute Marie-Hélène Prémont](#)

[La Vagabonde](#)

[Véloroute des migrations](#)

[Piste cyclable Soulanges](#)

[La Riveraine](#)

[Parc régional de Beauharnois-Salaberry](#)

[Parc linéaire de la MRC de Lotbinière](#)

[Sentier de la Vallée](#)

[Sentier des Voyageurs](#)

[Corridor des Cheminots](#)

[L'Estriade](#)

[Le Corridor du Littoral](#)

[La piste cyclable du canal de Chambly](#)

[La Sauvagine](#)

[La Route des Doux Pays](#)

[Sentier des Jarrets noirs](#)

[Parc linéaire Le Grand Tronc](#)

[La Montée du chemin Chambly](#)

[Parcours des Anses](#)

[Les sentiers de Shoolbred](#)

[Piste cyclable des Berges](#)

[Sentier de la Rive](#)

[Lien cyclo-pédestre Longueuil/Boucherville](#)

[Piste cyclable du canal de Lachine](#)

[La Promenade Samuel-De Champlain](#)

[La Villageoise](#)

[Promenade de la mer](#)

[Estacade-du-Pont-Champlain](#)

2.3.4 Des réseaux régionaux qui mettent en valeur les attraits locaux

Si la Route verte forme la colonne vertébrale du réseau cyclable du Québec, un ensemble de réseaux régionaux connectés complètent l'ossature de l'offre touristique à vélo de la province. Ces réseaux cyclables régionaux qui gravitent autour de la Route verte contribuent au rayonnement de celle-ci et offrent aux visiteurs et aux pratiquants une meilleure desserte du territoire en matière de mobilité durable.

RÉSEAUX

La Cycloroute de Bellechasse

Véloroute portneuvoise

La Véloroute des Draveurs

Corridor Aérobie

La Route des Champs

Piste cyclable TransTerrebonne

Piste cyclable Jean-Denis Vachon

Au fil des Rivières

Le Sentier du Paysan

Piste cyclable Parc national de la
Pointe-Taillon

La Seigneurie des Plaines

Véloboucles Mauricie

Parc national des Îles-de-Boucherville

Piste cyclable de Thetford Mines

Parc régional cyclo-nature du Haut-
Saint-Laurent

Parc national de la Yamaska

Piste cyclable Dansereau/La Liseuse

La Voie maritime

La Granbyenne

Parcours Harlaka

Piste cyclable Parc national de
Plaisance

La Cantonnière

Parc linéaire de la Rivière-Saint-
Charles

Piste cyclable Saint-Rémi

Piste cyclable du canal de l'Aqueduc

Corridor des Beauportois

La Route des Fleurs

Fossambault-sur-le-Lac

Piste cyclable du pont Jacques-
Cartier

Piste multifonctionnelle du pont
Samuel-De Champlain

Sentier des Outaouais

Piste cyclable du Parc des Chutes-de-
la-Chaudière

Piste Daniel-Johnson



QUAND VÉLO ET TERROIR SE RENCONTRENT

L'un des exemples les plus récents de concertation touristique réussie se trouve sur la Véloroute Gourmande, un itinéraire touristique de 235 kilomètres qui relie Montréal à Sherbrooke en empruntant des sections de la Route verte et de réseaux régionaux. Et le succès est immédiat : cette expérience cyclable a été nommée comme l'une des « 52 Places to Go in 2023 » par le *New York Times* !



Les services et attraits de la Véloroute Gourmande

Fruit d'une collaboration entre Tourisme Montérégie et Tourisme Cantons-de-l'Est et inaugurée en 2023, la Véloroute permet de circuler à vélo pendant plusieurs jours sur un circuit permettant de s'arrêter à plus d'une centaine d'attrait gastronomiques, culturels et naturels situés en bordure du trajet, à une distance maximale de 5 kilomètres du circuit.

- Offre de navette et de convoyage
- Offre de transport de bagages
- Possibilité de louer des vélos
- 128 attraits gourmands de la région
- 34 attraits culturels de la région
- 81 options d'hébergement (hôtels, auberges, campings, etc.)
- 29 lieux d'activités, dont des centres de vélo, des parcs nationaux et des centres de villégiature

LES PATROUILLEURS, À LA FOIS AGENTS TOURISTIQUES, MÉCANICIENS ET SECOURISTES!



Afin d'assurer la sécurité des cyclistes, de leur offrir un soutien technique, mais aussi de les informer sur les liens cyclables et les attraits locaux, plusieurs réseaux cyclables de la province comptent sur des patrouilleurs à vélo. Cette initiative élaborée et soutenue par l'Association des réseaux cyclables du Québec, en collaboration avec les municipalités, les municipalité régionale de comté (MRC) et le ministère des Transports et de la Mobilité durable, est une initiative unique au monde, qui suscite l'intérêt de nombreux partenaires européens. Leur mission est d'assurer une présence sur les voies, de renseigner les usagers et d'encadrer la circulation cycliste afin que l'ensemble des personnes empruntant les réseaux – qui sont souvent multifonctionnels et comportent donc une part de fréquentation piétonne ou circulant

sur des appareils de micromobilité – vivent une expérience agréable et conviviale.

Dans un monde où l'on tend à tout dématérialiser, la présence d'humains formés pour offrir des renseignements touristiques, logistiques et techniques permet de créer un environnement convivial et rassurant, où les néophytes comme les adeptes peuvent circuler à vélo avec confiance. Circuler de façon autonome sur des voies cyclables peut paraître intimidant pour les touristes à vélo qui débutent, et la présence de patrouilleurs peut rassurer et permettre à un plus grand nombre de cyclistes de se lancer à l'aventure!

<https://www.reseauxcyclables.ca/assets/Uploads/Guide-implantation-patrouille-a-velo.pdf>

2.3.5 Des itinéraires et des circuits par centaines

En plus des grandes infrastructures comme la Route verte, les véloroutes et les réseaux régionaux, il existe une offre locale de circuits et d'itinéraires développés par les ATR et les MRC. Ces parcours à la journée empruntent souvent des routes moins fréquentées, parfois sans infrastructure destinée aux cyclistes, mais avec un débit journalier moyen confortable et sécuritaire, et peuvent être balisés de manière minimaliste. Cette offre reste largement méconnue au-delà des territoires qu'elle traverse, malgré la présence d'itinéraires iconiques, comme les Boucles de la Mauricie.

Cette offre locale joue pourtant un rôle crucial, dans la structuration de l'offre touristique à vélo au Québec. Elle constitue une offre accessible et riche pour une clientèle touristique pour laquelle le vélo constitue une activité principale ou secondaire au sein d'un séjour. Sa grande diversité, tant en matière de types de parcours que de longueur de ceux-ci, en fait un attrait distinctif et accessible pour un large public dans la plupart des régions du Québec. Ces itinéraires et ces circuits, moins connus que la Route verte et les grandes véloroutes du Québec, ont un rôle important à jouer dans le

développement du cyclotourisme.

Pour faire connaître et grandir cette offre, il est essentiel de travailler simultanément sur deux grands axes. Premièrement, il faut uniformiser le développement de ces itinéraires en établissant des standards de qualité et de sécurité. Deuxièmement, un outil de promotion et de diffusion centralisé devrait être créé, qui permettrait de regrouper ces parcours sans que les usagers aient à multiplier les sources d'information, au risque de se perdre dans la planification de leur activité. Aujourd'hui, chaque ATR propose des boucles et des circuits qui permettent de mettre en valeur les attraits de son territoire. Sur une demi-journée, une journée, voire plusieurs jours, ces propositions de parcours incarnent parfaitement la forme de tourisme responsable et durable que l'ensemble de l'industrie et des pouvoirs publics appellent de leurs vœux.

2.3.6 Le vélo de montagne, créateur de pôles touristiques

Au premier abord, on aurait tendance à définir le tourisme à vélo comme étant principalement une forme de voyage impliquant des itinéraires sur route, permettant aux voyageurs et voyageuses d'explorer la province à bicyclette. Cependant, de nombreux touristes d'ici et d'ailleurs visitent également la province pour profiter de l'offre québécoise de vélo de montagne, qui impressionne par sa richesse, comptant sur de nombreux centres et sentiers répartis dans quasiment toutes les régions touristiques du Québec!

Les centres de vélo de montagne du Québec sont de véritables pôles d'attraction touristique, qui contribuent activement au dynamisme des régions et des municipalités à proximité. Profitant

des attraits naturels de certaines régions de la province qui proposent de la basse et moyenne montagne s'adaptant parfaitement à la pratique, des centres de vélo de montagne sont devenus de véritables destinations au rayonnement international, à l'image du Mont-Sainte-Anne, qui accueille annuellement une étape de la coupe du monde de vélo de montagne de l'Union cycliste internationale. À lui seul, cet événement attire plus de 40 000 personnes dans la région de Québec lors des cinq jours de compétition, ce qui amène des retombées économiques importantes pour le centre et l'ensemble du territoire avoisinant.



152

réseaux de vélo de montagne et de *fatbike*



Plusieurs régions ont saisi le potentiel de développement touristique axé sur le vélo de montagne et en font un produit phare de leur offre d'activités de plein air. L'engagement de ces régions en faveur du vélo sur sentier est si fort qu'elles ont bâti une vitrine promotionnelle pour plusieurs centres et sites de pratique de leur territoire. C'est le cas de Destination Québec Cité avec l'association Québec Vélo de Montagne, et des Cantons-de-l'Est avec le Collectif vélo de montagne des Cantons. Tourisme Bas-Saint-Laurent et Tourisme Outaouais travaillent à développer des structures similaires.

Il faut dire que le vélo de montagne a présentement le vent dans les voiles. Avec plus de 660 000 adeptes et ce, sans compter les touristes étrangers, la pratique est en plein essor et démontre un fort potentiel de croissance, surtout au niveau touristique.

Vélo Québec travaille à la mise sur pied d'un réseau national regroupant les sites de pratique de vélo de montagne et de *fatbike*, notamment grâce à la mise en place de standards de qualité, de signalisation, de sécurité et de classification des niveaux de sentiers, et de mise à disposition d'outils pour l'accompagnement des gestionnaires de ces centres dans l'accomplissement de leurs actions quotidiennes. Cette structuration est importante pour que le vélo de montagne poursuive sa croissance sur des bases saines, et puisse offrir un accueil homogène qui permette aux touristes à vélo et aux adeptes de pratiquer de manière confortable et conviviale le vélo en sentier, peu importe où ils se trouvent au Québec.



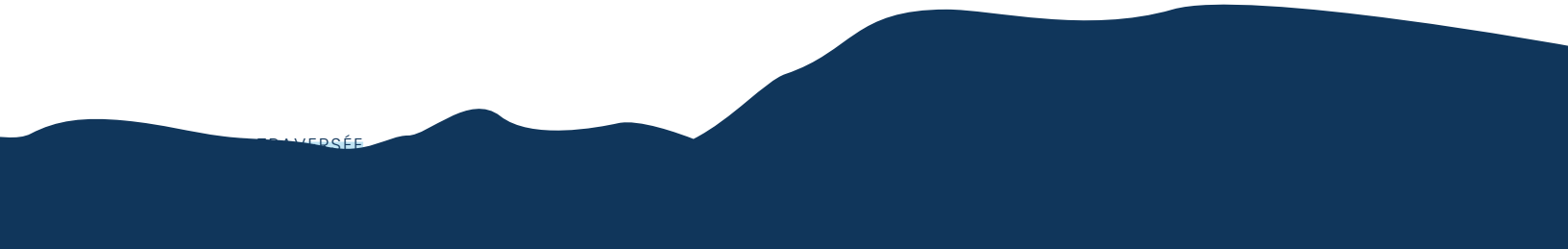
+ 660 000

adeptes et passionnés

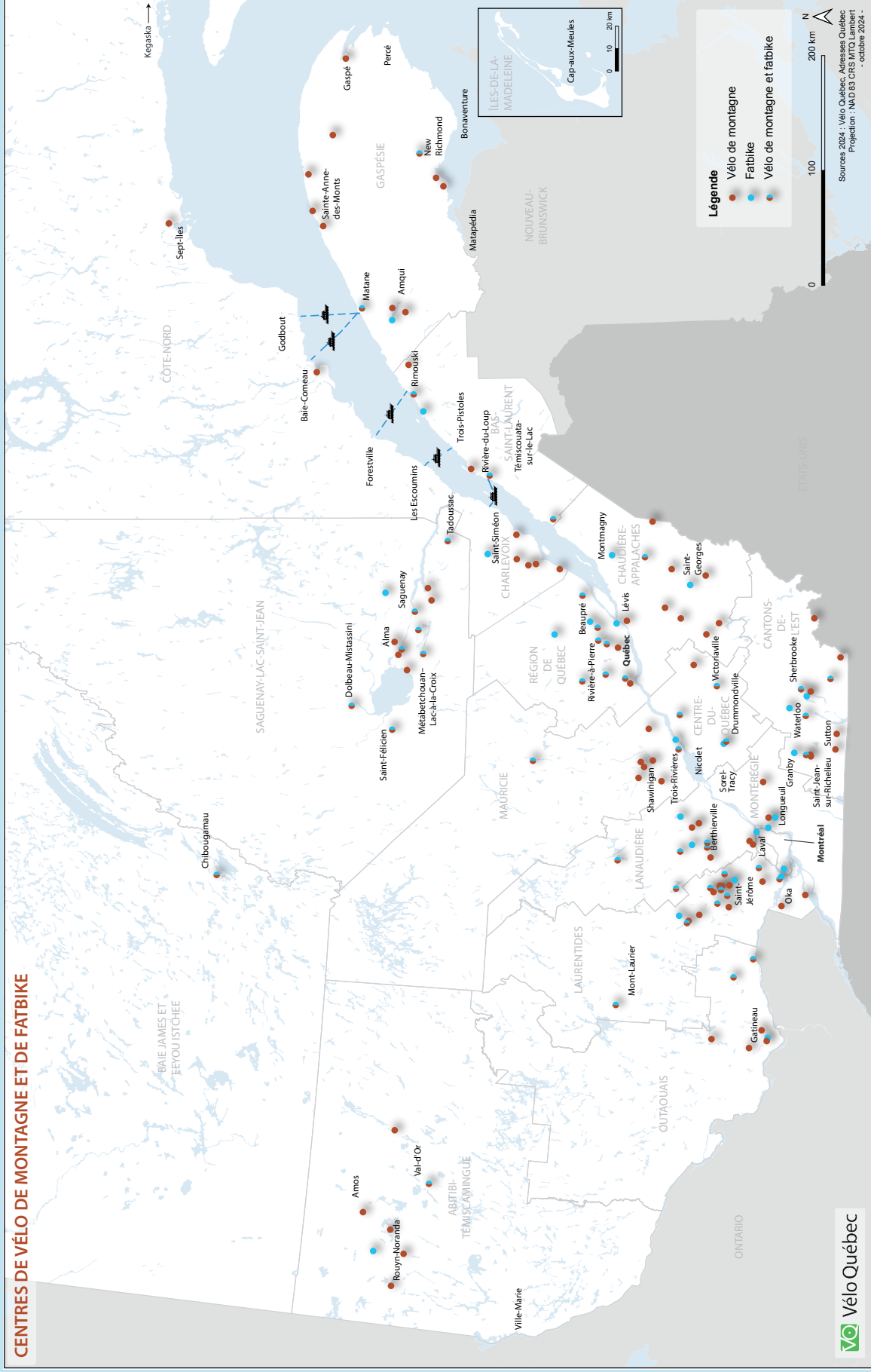


2770

kilomètres de sentiers



CENTRES DE VÉLO DE MONTAGNE ET DE FATBIKE





Québec vélo de montagne

L'un des exemples les plus probants du potentiel de structuration régionale est celui de Québec vélo de montagne. Considérée par le gouvernement du Québec comme étant une « destination incontournable pour les amateurs de vélo de montagne »⁹, l'organisation Développement Côte-de-Beaupré a bénéficié du soutien du gouvernement du Québec afin de créer Québec vélo de montagne, un regroupement de cinq centres de vélo de montagne de la région – Vallée-Bras-du-Nord, Empire 47, Sentiers du Moulin, Mont-Sainte-Anne et le Massif de Charlevoix – sous une bannière de promotion touristique commune.

Avec comme point central un site Web moderne et agréable à utiliser qui rassemble toutes les informations concernant la pratique dans les cinq centres, ainsi que des suggestions d'itinéraires et des conseils, Québec vélo de montagne s'impose comme l'un des leaders de la pratique en

ce qui a trait à la promotion du tourisme en vélo de montagne. Cet exemple de concertation régionale est inspirant et offre la visibilité nécessaire aux centres partenaires afin de les positionner comme des destinations immanquables de la province pour les touristes désirant faire du vélo de montagne durant leur séjour.

D'autres initiatives du genre existent également, notamment The Borderlands, qui rassemble huit centres de vélo de montagne situés au Québec, dans le Vermont, le New Hampshire et le Maine. Le Mont Hereford, seul centre du réseau situé à l'extérieur des États-Unis, bénéficie donc d'une vitrine privilégiée auprès de la clientèle américaine, alors que les centres américains peuvent eux aussi profiter d'un contact accru avec la clientèle québécoise, le site Web de The Borderlands étant disponible en français et en anglais.

⁹ Une aide financière de 300 000 \$ afin de consolider le positionnement de la grande région de Québec comme destination incontournable pour les amateurs de vélo de montagne, <https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/une-aide-financiere-de-300-000-afin-de-consolider-le-positionnement-de-la-grande-region-de-quebec-comme-destination-incontournable-pour-les-amateurs-de-velo-de-montagne-48892>.

2.3.7 Le vélo de gravelle : le dernier-né de la famille au potentiel presque illimité

Depuis plusieurs années, une nouvelle pratique de vélo se taille une place de choix dans le paysage cycliste à travers le monde : le vélo de gravelle. Aussi appelé *gravel bike*, il s'agit d'une pratique cycliste polyvalente qui se situe entre le vélo de route et le vélo de montagne. Conçu pour offrir confort et stabilité sur différents types de terrains, le vélo de gravelle permet aux cyclistes de rouler à la fois sur des chemins de terre, des sentiers de gravier, des routes secondaires et des pistes forestières. Une gamme de vélos spécifiques a été développée ces dernières années pour répondre aux besoins de cette pratique : cadre plus stable et confortable, pneus plus larges pour plus d'adhérence et de confort, position et transmission adaptées.

Loin d'être réservé à des cyclistes expérimentés, le vélo de gravelle voit sa popularité croître d'année en année, justement en raison de sa très grande accessibilité : le vélo est plus confortable qu'un vélo de route, les routes et les sentiers empruntés sont moins techniques qu'à vélo de montagne et ne sont pas, ou très peu, partagés avec des véhicules motorisés.

Surtout, les dizaines de milliers de kilomètres de routes non asphaltées du Québec offrent un terrain de jeu presque illimité pour cette activité. Il s'agit aussi d'une pratique cycliste plus proche de la nature répondant aux besoins de liberté, d'authenticité et de découverte du territoire. Elle est souvent une porte d'entrée pour celles et ceux souhaitant s'initier au vélo d'aventure.

Des régions touristiques comme les Cantons-de-l'Est ont rapidement saisi le potentiel du vélo de gravelle, et développent des circuits spécifiques. Ces parcours qui visent à emprunter un maximum de routes sur gravier ont le double avantage de rallier les villages de la région tout en offrant des itinéraires aux paysages stupéfiants loin de la frénésie de la circulation routière.



Cette boucle de près de 44 kilomètres, à débiter à Richmond (le départ peut aussi se faire à Danville), est parfaite pour les cyclistes souhaitant s'initier aux routes de gravier. Quelques dénivelés appréciables se trouvent sur un parcours vraiment très agréable à parcourir. Avec le mont Ham en toile de fond, les routes traversent un milieu rural typique, avec quelques précieuses découvertes à faire en chemin.

> Voir les coups de cœur au verso

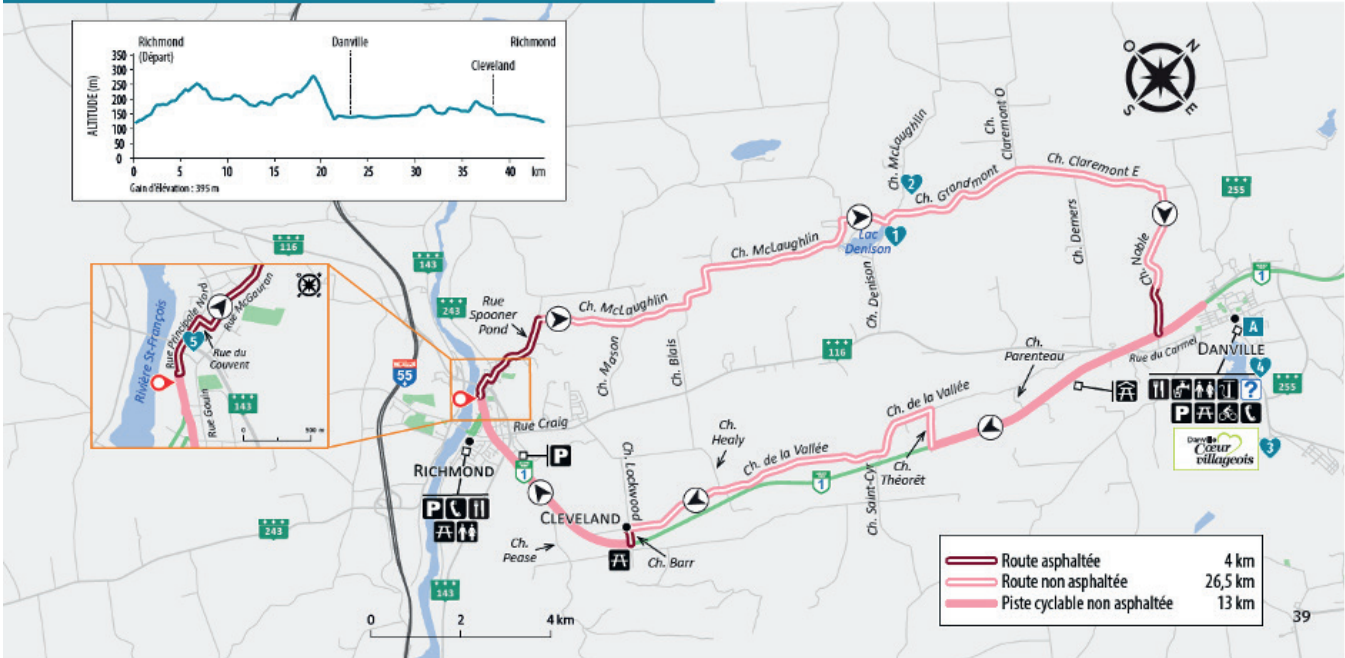
Val-Saint-François et Région des Sources

Boucle de Cleveland

BOUCLE
43,5 km

Départ suggéré
La Vieille gare de Richmond
739, rue Principale Nord, Richmond

Niveau de difficulté
Intermédiaire



Extrait du carnet des Circuits vélo des Cantons-de-l'Est 2023-2025 :
<https://www.cantonsdelest.com/guides-et-cartes>

Enfin, des communautés de pratiquants se structurent autour du vélo de gravelle, comme le [Collectif Vélo d'aventure des Cantons](#), un regroupement de cyclistes qui font la promotion d'un développement dynamique et responsable du vélo d'aventure dans la région des Cantons-de-l'Est, ou encore le site Log Driver's Waltz, qui cartographie de nombreuses variations d'itinéraires dans la région de l'Outaouais. Le dynamisme du vélo de gravelle se manifeste aussi dans un ensemble d'événements particulièrement populaires au Québec, et au rayonnement régional et international aux nombreuses retombées économiques et touristiques : les [100 à B7](#) à Bromont, les sorties [Carottes & Garnottes](#) dans la MRC du Val-Saint-François, ou encore la [Big Red](#) le long de la rivière Rouge dans les Laurentides.

L'alliance du plein air, de la découverte fine des territoires et de leurs richesses ainsi que l'accessibilité de la pratique font du vélo de gravelle une pratique à très haut potentiel de développement et de structuration touristique au Québec.



2.4 Un regard sur l'intermodalité




Selon une enquête menée sur les pratiques récréotouristiques à vélo en 2023, 81 % des cyclistes consultés ont mentionné pratiquer le vélo à l'extérieur des centres urbains et 91 % ont affirmé s'être rendus sur le lieu de leur activité à vélo en utilisant leur voiture personnelle.

Ces statistiques témoignent d'une offre de transports collectifs insuffisante ou, du moins, mal adaptée au tourisme à vélo. Sur un territoire aussi vaste que le Québec, il existe pourtant plusieurs services de train, d'autobus et de covoiturage qui permettent de rallier les différentes régions de la province, mais ceux-ci ne sont pas toujours accessibles pour les cyclistes désirant transporter leur matériel. Et quand ils le sont, l'information peut être difficile à trouver, n'étant pas uniforme d'un transporteur ou d'une région à l'autre. Cette section vise à présenter un tour d'horizon non exhaustif des principales offres de transport collectif permettant l'empport des vélos. On y constate une grande variété des règles d'empport, ce qui constitue un frein non négligeable au développement d'une offre plus responsable et durable. Nous verrons quelques initiatives inspirantes réalisées à l'étranger sur ce sujet.

2.4.1 Autobus

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE




Relativement éloignée et peu peuplée, l'Abitibi-Témiscamingue réserve toutefois un immense potentiel cyclable aux cyclistes désirant s'y aventurer. Si la région ne possède pas de réseau de transport collectif comme tel, la compagnie Autobus Maheux propose le transport de vélo sur l'ensemble de ses lignes, qui relie la majorité des municipalités de la région.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Autobus Maheux						Lien / Lien

CANTONS-DE-L'EST


Destination prisée des cyclotouristes, notamment des adeptes de parcours vallonnées et hors route, les Cantons-de-l'Est ne disposent pas encore d'une offre intermodale accessible à vélo permettant de se déplacer à l'intérieur de la région. Notons toutefois la possibilité de rejoindre la région depuis Montréal grâce à Limocar, mais les arrêts demeurent limités sur le parcours et ne sont pas toujours à proximité des réseaux cyclables.

Toutefois, la Société de transport de Sherbrooke (STS) propose le transport de vélo sur support extérieur gratuitement sur l'ensemble de son réseau durant la saison estivale, un exemple à suivre.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Limocar	15 \$					Lien
Autobus La Québécoise	5 \$					Lien
STS						Lien

CENTRE-DU-QUÉBEC

L'offre intermodale du Centre-du-Québec se résume au réseau d'autobus de Drummondville, chef-lieu et poumon économique de la région. Son service Vélobus permet de transporter des vélos sur un support du 15 avril au 15 décembre, soit la période d'ouverture des pistes cyclables de la municipalité. Il est également possible de rejoindre la municipalité en train.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Vélobus Drummondville						Lien

CHARLEVOIX

À Charlevoix, région réputée pour ses vallons qui font le bonheur des cyclistes en quête de dénivelés positifs, la Corporation de mobilité collective de Charlevoix (CMCC) propose le transport des vélos dans ses autobus, avec un service saisonnier en place. Les supports à vélo sont disponibles sur les trajets interrégionaux et urbains de la CMCC, ce qui permet de transporter jusqu'à trois vélos sans frais additionnels, entre le 1^{er} mai et le 31 octobre chaque année.

Les usagers peuvent installer eux-mêmes leur vélo sur les supports prévus à cet effet à l'avant des autobus, à condition de suivre les consignes de sécurité et de libérer les supports au besoin. S'il s'agit de la seule offre de transport collectif de la région, celle-ci permet de rallier la majorité des municipalités majeures de Charlevoix, qui se trouvent le long de la route 362.


Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Corporation de mobilité collective de Charlevoix						Lien

CHAUDIÈRE-APPALACHES

Située sur la rive sud du Saint-Laurent en face de la ville de Québec, la région de Chaudière-Appalaches s'articule majoritairement autour de l'agglomération urbaine de Lévis. La nature étalée et résidentielle de la ville en fait un lieu peu adapté à l'intermodalité, avec des poches de densité urbaines entourées de parcelles rurales.

La Société de transport de Lévis propose toutefois le service VéloBus sur la majorité de ses véhicules durant la saison estivale, soit de mai à la fin octobre.


D'un point de vue régional, la suppression de la ligne d'autobus reliant Québec à Saint-Georges ne permet plus d'explorer la région depuis la Capitale-Nationale afin de profiter sans automobile des parcours cyclables de l'arrière-pays.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
STLévis Vélo-bus						Lien

GASPÉSIE


Prisée par les touristes d'ici et d'ailleurs pour ses paysages côtiers majestueux, la Gaspésie est une région extrêmement populaire auprès des touristes à vélo, qui la rejoignent cependant souvent en voiture.

La Gaspésie compte pourtant sur un réseau d'autobus qui permet de rejoindre la majorité des municipalités importantes de la région, du moins celles situées en bordure de la route 132. Géré par la Régie intermunicipale de transport Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (RÉGÎM), le service propose des supports à vélo sur la majorité de ses autobus durant la période estivale.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
RÉGÎM						Lien






LANAUDIÈRE

La région de Lanaudière compte sur un territoire naturel riche qui offre de nombreuses possibilités pour le vélo. Cependant, Lanaudière ne compte qu'un seul réseau de transport collectif permettant l'empport de sa bicyclette. Celui-ci permet toutefois de rejoindre plusieurs attraits touristiques de la région, bien que les horaires ne soient pas toujours adaptés aux besoins des touristes.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'empport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Transport collectif Vélo-bus Lanaudière						Lien

LAURENTIDES

Les Laurentides sont une région québécoise prisée des touristes, particulièrement ceux qui pratiquent une activité à vélo. La chaîne montagneuse des Laurentides et le massif du Mont-Tremblant offrent de nombreuses possibilités en matière de vélo de montagne, de gravelle et de route. L'accès à ces lieux de pratique autre qu'en voiture est toutefois limité dans la partie nord, malgré la présence de quelques réseaux de transport collectifs à travers la région. À noter néanmoins, le populaire et très efficace Autobus du Petit train du Nord, qui permet de rallier les principales étapes de la véloroute et de faire transporter ses bagages.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'empport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Transport adapté et collectif des Laurentides						Lien
Transport en commun local de Mont-Tremblant						Lien
Exo						Lien
Galland	15 \$					Lien
Autobus Le Petit train du Nord						Lien

L'Autobus du Petit Train du Nord


L'Autobus du Petit Train du Nord permet aux cyclistes de parcourir cet itinéraire de 234 kilomètres en offrant un service de transport des bagages entre les arrêts quotidiens, ainsi qu'un service de [transport des cyclistes](#) et de leur matériel entre la gare de Saint-Jérôme – le kilomètre 0 du P'tit Train du Nord – et plusieurs points sur le parcours, jusqu'à Mont-Laurier, 234 kilomètres plus loin.

La gare de Saint-Jérôme est aussi le terminus de la ligne 12 de train de banlieue d'Exo, qui relie la ville laurentienne à Montréal. Il est donc possible de se rendre sur l'une des voies cyclables les plus populaires de la province en utilisant une combinaison de transports collectifs depuis le centre-ville de la métropole.

En 2022, près de 4000 clients ont utilisé les services de cet autobus entre le 11 juin et le 8 octobre, dont près de la moitié provenaient de l'extérieur du Québec : Grande-Bretagne, Australie, France, États-Unis, reste du Canada. Le potentiel de ce service est énorme, et sa connectivité avec un réseau de transport métropolitain structurant est un atout précieux dans le développement de l'offre touristique à vélo.




LAVAL

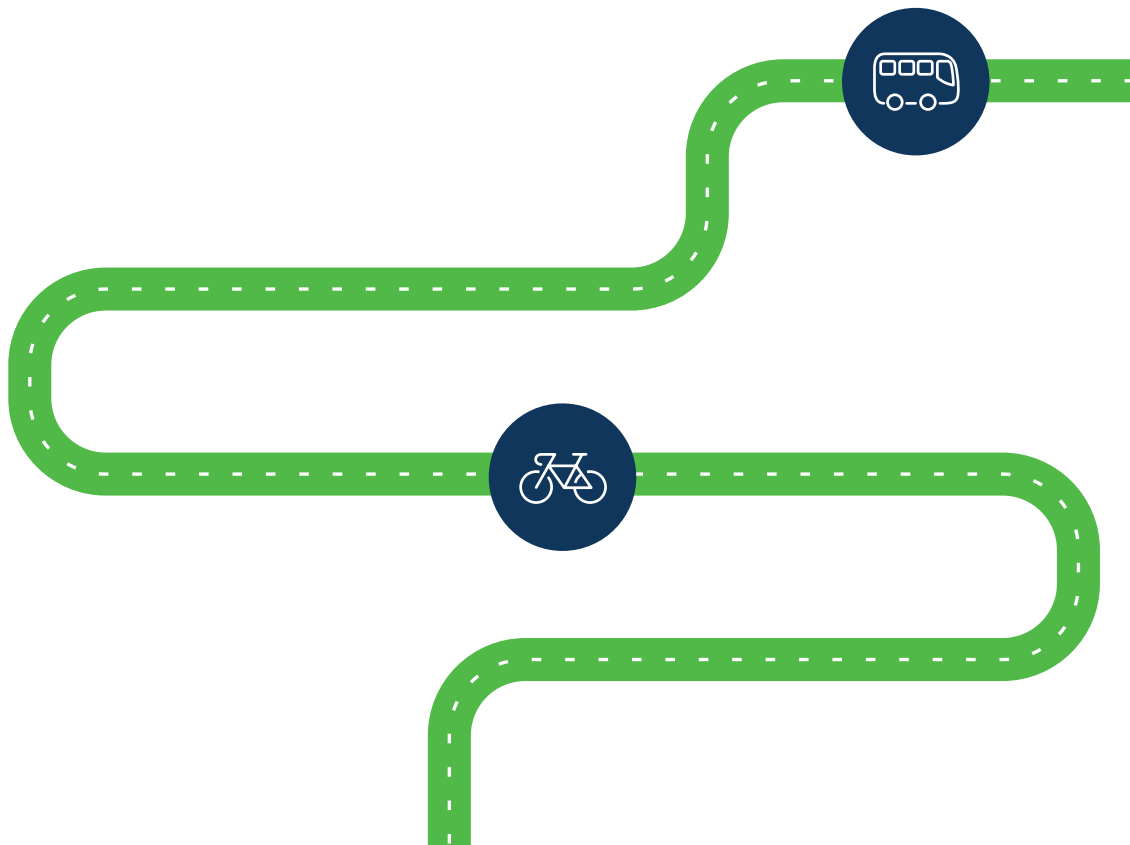
Troisième ville parmi les plus peuplées de la province, après Montréal et Québec, Laval compte sur un réseau intermodal de qualité entièrement accessible aux cyclistes. Elle compte notamment sur trois stations de métro sur la ligne orange de la Société de transport de Montréal, trois stations de train de banlieue sur la ligne 12 Saint-Jérôme gérée par Exo, ainsi que sur un réseau d'autobus robuste géré par la Société de transport de Laval. La ville ajoutera également deux stations sur le segment Rive-Nord du Réseau express métropolitain lors de sa mise en service prévue en 2025.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Société de transport de Laval						Lien

MAURICIE

La Mauricie compte sur un réseau d'autobus articulé autour de ses deux plus grandes villes, Trois-Rivières et Shawinigan. Les réseaux de transport respectifs des deux villes offrent la possibilité d'installer un vélo sur un support à l'avant des autobus durant la saison estivale. Un réseau express reliant plusieurs villes de la région aux deux grands centres urbains permet également le transport de vélos gratuitement, et ce, durant toute l'année.





Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
STTR (Cyclobus)						Lien
Navette Express (MRC de Maskinongé)						Lien Lien
RTCS						Lien



MONTÉRÉGIE


Située sur la rive-sud de Montréal, la Montérégie bénéficie, de par sa proximité avec la métropole, des nombreuses options de transport collectif permettant aux résidents et résidentes de se rendre en ville pour le travail ou les études, notamment grâce aux liens du métro, du Réseau express métropolitain et du service d'autobus du Réseau de transport de Longueuil (RTL). Il s'agit d'un atout considérable pour réaliser une activité vélo en Montérégie.

Cependant, les lignes d'autobus du réseau métropolitain ne permettent pas toutes le transport de bicyclettes, ce qui limite l'accès à certaines portions du territoire pour une activité à vélo.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
STC			 (service interrégional)			Lien
RTL						Lien Lien
Ville de Saint-Jean-sur-Richelieu						Lien

MONTRÉAL





Montréal compte sur l'un des réseaux de transport collectif les plus étoffés en Amérique du Nord, et son réseau de métro se classe annuellement parmi les plus utilisés du continent. La métropole offre également des services d'autobus, de trains de banlieue et de trains longue distance.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Société de transport de Montréal						Lien

OUTAOUAIS

L'Outaouais compte sur l'une des offres de transports en commun accessibles à vélo les plus variées de la province, avec pas moins de cinq services d'autobus différents proposant l'accès à vélo, quatre de ceux-ci offrant même l'embarquement sur un support à l'avant de l'autobus sans frais supplémentaires.

De plus, les lignes d'autobus reliant Gatineau à Ottawa gérées par OC Transpo, l'organisme responsable de la gestion des transports en commun de la capitale fédérale, offrent des connexions à la ligne Trillium de l'O-Train, le train léger d'Ottawa, où les vélos sont acceptés gratuitement en tout temps.




Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Société de transport de l'Outaouais						Lien
OC Transpo						Lien
Transcollines						Lien
Navette du parc de la Gatineau						Lien

QUÉBEC

Le Réseau de transport de la Capitale offre un système d'autobus étoffé, mais peu accessible avec un vélo. Seules cinq lignes du service Métrobus sont équipées de supports, alors que l'ensemble du réseau local leBus ne permet pas l'embarquement des bicyclettes.

Au niveau régional, le réseau PLUmobilite permet de rejoindre plusieurs villes de la rive nord du Saint-Laurent à partir de Québec, ainsi que de se rendre sur l'île d'Orléans. L'option de transport du vélo sur support extérieur est offerte gratuitement pendant la période estivale.

Pendant la saison estivale, la Véloposte Jacques-Cartier-Portneuf propose également un service d'autobus qui s'adresse spécifiquement aux cyclistes désirant parcourir la Véloposte. Cinq points d'embarquement sont offerts entre Québec et Rivière-à-Pierre afin que les adeptes puissent parcourir la section de leur choix sans devoir faire d'aller-retour.



Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
RTC						Lien
PLUmobilite						Lien
Véloposte Jacques-Cartier-Portneuf	40 \$					Lien



SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

La région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, célèbre pour ses rivages à couper le souffle, propose quelques options de transport accessibles aux cyclistes. Intercar offre des trajets entre Montréal et plusieurs destinations de la région, permettant de transporter des vélos emballés dans une boîte démontée, et ce, toute l'année.

Pour des déplacements locaux, le service Vélobus de la Société de transport du Saguenay (STS) permet de transporter des vélos sur des supports extérieurs sans frais, de mai à octobre. Ces services facilitent l'exploration des pistes cyclables, notamment la Véloroute des Bleuets, et des attraits naturels de la région.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Intercar						Lien
STS Vélobus						Lien





2.4.2 Déplacements interrégionaux

En plus des réseaux locaux, Orléans Express permet aux touristes à vélo de voyager à travers la province avec leur vélo en soute, moyennant des frais de 15 \$. Les différentes lignes de la compagnie relient la majorité des grands centres urbains du Québec. Il s'agit d'une des meilleures options pour parcourir de grandes distances entre les régions.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Orléans Express	15 \$					Lien




2.4.3 Déplacements vers d'autres provinces et/ou les États-Unis

Diverses compagnies d'autocars à destination et en provenance de l'extérieur du Québec acceptent l'emport des vélos en soute, notamment pour rejoindre l'Ontario et le nord-est des États-Unis.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Flixbus	10,99 \$ à 23,99 \$					Lien
Greyhound	19,99 \$ à 60 \$					Lien

2.4.4 Navettes fluviales et traversiers

Le Québec est reconnu pour ses nombreux cours d'eau, qu'on parle du fleuve Saint-Laurent, véritable axe de circulation qui relie plusieurs centres urbains d'envergure sur les deux rives – Montréal, Trois-Rivières, Québec, Lévis, Rimouski –, ou de grandes étendues d'eau, comme le lac Saint-Jean. Tirant parti de cette configuration topographique, une offre étoffée de navettes fluviales et de traversiers permet de rallier un grand nombre de destinations touristiques de la province.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Société des traversiers du Québec						Lien
Navark						Lien
Navettes maritimes du Saint-Laurent						Lien






2.4.5 Métro, trains légers et trains longue distance

L'offre de transport collectif sur rails est relativement limitée au Québec, Montréal étant la seule ville pouvant compter sur un réseau de métro, de train léger et de trains de banlieue. D'autres villes de la province sont reliées au réseau de Via Rail, la société fédérale responsable du transport ferroviaire de personnes au Canada. Cependant, la réglementation de cette dernière en lien avec le transport de vélos limite considérablement les possibilités de voyager en train avec son vélo. Le corridor Windsor-Québec n'accepte plus les vélos depuis la pandémie de COVID-19, et seule la liaison vers Jonquière le permet. Toutefois, l'impossibilité de savoir quels trains de cette ligne permettent l'emport des vélos (ainsi que la nécessité de réserver son trajet et l'option vélo par téléphone) limite considérablement le rayonnement de cette offre.













Dans un contexte de voyage à vélo en transports collectifs, le manque d'informations constitue l'un des principaux freins à l'intermodalité lorsqu'on compare les options de transport au Québec avec les meilleures pratiques établies à l'étranger, qui comptent habituellement sur un réseau ferroviaire étoffé pour promouvoir un cyclotourisme durable à longue distance.

Pour autant, l'infrastructure est en partie présente, si l'on pense au réseau exploité par Via Rail, et pourrait être davantage mise à contribution.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Société de transport de Montréal - métro						Lien
Réseau express métropolitain - train léger						Lien
Exo - train de banlieue						Lien
Via Rail - train longue distance	25 \$					Lien

2.4.6 Transport aérien

Le Québec est doté de deux aéroports internationaux : l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et l'aéroport Jean-Lesage de Québec. Selon l'information disponible, sept compagnies aériennes assurant des vols entre des villes québécoises proposent l'option de voyager avec un vélo en soute. La plupart des compagnies internationales à destination de Montréal permettent le transport de vélos. Nous nous contenterons ici de détailler l'offre intra Québec pour se déplacer d'une région à l'autre, ainsi que l'offre des principales compagnies à destination du Québec.

Compagnie	Frais additionnels	Règles d'emport				Lien Web
		Support extérieur	Emballé dans une housse	Emballé dans une boîte	Vélo à bord	
Air Canada	50 \$ (variable)					Lien
Air Transat	Entre 50 \$ et 100 \$ selon le trajet					Lien
Air France	De 125 € à 175 € selon l'origine					Lien
Pascan						Lien
PAL Airlines	100 \$					Lien
Air Inuit	Frais fixes de 52,50 \$ à 57,49 \$					Lien



AUX PAYS DE LA LOIRE, VÉLO ET TRAIN FONT LA PAIRE

La Loire à vélo est l'un des itinéraires cyclables les plus populaires de France. Reliant Nevers à Saint-Nazaire, ce réseau de plus de 900 kilomètres suit la Loire et permet de visiter à vélo de nombreux sites historiques, notamment certains des célèbres châteaux de la région.

En plus de profiter d'aménagements cyclables de qualité ainsi que d'un maillage exceptionnel avec les attraits touristiques de la région, la Loire à vélo compte aussi sur un atout de taille en matière d'intermodalité : le Train Loire à vélo¹⁰.

Ce Transport express régional (TER) exploité par TER Pays de la Loire a été mis en place par les régions Centre-Val de Loire et Pays de la Loire. Circulant entre Orléans et Le Croisic, en passant par des villes importantes de la région telles que Tours, Angers et Nantes, le service permet aux cyclotouristes de se rendre à 13 stations situées à un kilomètre ou moins de la Loire à vélo.

En plus de ce trajet qui favorise l'accès au réseau cyclable, le Train Loire à vélo propose une offre de transport vélo adaptée à l'achalandage cycliste de la ligne. Le niveau de service varie en fonction de la saison, l'année étant divisée en trois périodes :

Période	Offre de service		
	Haute saison 8 juin au 22 septembre	Moyenne saison 1 ^{er} mai au 7 juin / 23 au 29 septembre	Basse saison 30 septembre au 30 mars
Service	En plus des 33 emplacements vélos en libre-accès, l'installation d'une salle de 17 emplacements vélo est mise en place avec un agent pour aider à embarquer et débarquer les vélos	33 emplacements vélos minimum en libre-accès, les week-ends et jours fériés en pré-été et tous les jours en post-été	entre 9 et 33 emplacements vélos en libre-accès
Coût	1 euro	Aucun coût supplémentaire	Aucun coût supplémentaire

¹⁰ Train Loire à Vélo, <https://www.loireavelo.fr/se-deplacer-sur-litineraire/le-train-velo-loire/>

Cette hausse de service estivale est rendue possible par la transformation d'une voiture passager en salle de 17 emplacements vélos, avec la présence d'un agent pour aider à embarquer et débarquer les vélos. De la signalisation est également installée sur le quai afin que les cyclistes puissent repérer le wagon Train Loire à vélo lors de leur arrivée en gare. Lors de la haute saison, la réservation d'un espace dans cette salle coûte 1 euro et comprend également le service d'aide à l'embarquement du vélo.

Pour le reste de la France, voici un résumé des principales modalités d'empot des vélos dans l'ensemble des réseaux de trains express régionaux.

MODALITÉS DE L'EMPORT DES VÉLOS EN TER PAR RÉGION

Centre-Val de Loire
La semaine : Gratuit sans réservation

Weekends et jours fériés :
Réservation obligatoire à 1€ sur quelques lignes

Normandie
Gratuit sans réservation

Haut de France
Gratuit sans réservation

Ile-de-France
Gratuit sans réservation

Attention, le contrôleur peut interdire l'accès à bord lorsque les TER sont très fréquentés (du lundi au vendredi de 7h00 à 9h00 et de 16h30 à 18h30)

Bretagne

Hors période été :
Accès gratuit et sans réservation

De Mai à Septembre:
Réservation d'un [billet vélo obligatoire](#) à 1€

Grand Est
Gratuit sans réservation

Bourgogne-Franche-Comté
Gratuit sans réservation

Sauf sur les lignes Paris-Dijon-Lyon et Paris-Auxerre-Morvan :
Gratuite mais réservation obligatoire

Pays de la Loire

Hors période été :
Accès gratuit et sans réservation

De Juin à Septembre:
Réservation fortement recommandée

Auvergne-Rhône-Alpes
Gratuit sans réservation

Provence-Alpes-Côte d'Azur
Gratuit sans réservation

Attention, le contrôleur peut interdire l'accès à bord lorsque les TER sont très fréquentés (du lundi au vendredi de 7h00 à 9h00 et de 16h30 à 18h30)

Nouvelle Aquitaine
Gratuit sans réservation

Occitanie
Gratuit sans réservation

Les vélos sont acceptés non démontés dans les TER mais les conditions varient par région.

Attention :
Dans tous les cas, les sacs doivent être démontés, et la montée avec son vélo sera autorisée seulement dans la limite des places disponibles.



PAYS DE LA LOIRE : FAIRE EXPÉDIER UN VÉLO POUR FACILITER LE CYCLOTOURISME

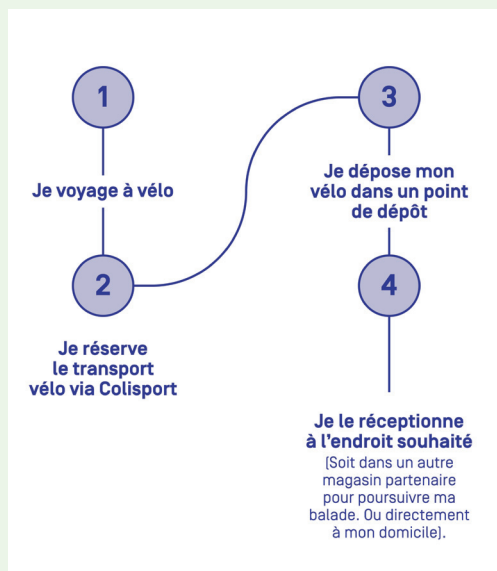
Engagée depuis plusieurs années dans le développement du tourisme à vélo, la région des Pays de la Loire a expérimenté un nouveau service de transport de vélos, de concert avec la startup Colisport (spécialisée dans le transport de colis volumineux), en partenariat avec des magasins Décathlon et des magasins de vélos locaux.

Ce service innovant permet aux cyclistes de réserver un point de dépôt, généralement situé dans un magasin de vélos partenaire, par l'entremise de la plateforme Colisport. À l'issue de son itinéraire, il dépose son vélo au point de dépôt, où l'équipe se charge de l'emballer pour l'expédition.

La bicyclette est ensuite expédiée à l'endroit souhaité, que ce soit un autre magasin pour poursuivre le voyage ou directement au domicile du voyageur. Cette initiative facilite la mobilité des cyclistes tout en encourageant le tourisme à vélo.

Au vu des limites actuelles de l'offre de transport collectif permettant l'emport d'un vélo à l'échelle du Québec, ce genre de service pourrait grandement faciliter les séjours à vélo de touristes qui désirent explorer une part importante du territoire, tout en pouvant circuler à vélo durant l'entièreté de leur voyage sans avoir à gérer son transport.

<https://onewaybike.fr/>





2.5 Le développement de services adaptés aux touristes à vélo



Si le Québec compte indéniablement sur une offre touristique à vélo riche et de qualité, les modalités d'accessibilité aux territoires autrement qu'en voiture peuvent constituer un frein pour une partie importante de la clientèle, notamment internationale.

Une des solutions pour surmonter ces obstacles en matière d'intermodalité réside en partie dans les voyages à vélo organisés, qui permettent aux touristes de découvrir le Québec grâce à l'expertise et au soutien logistique d'agences de voyages spécialisées dans le domaine. Si plusieurs agences proposent des voyages à vélo à l'étranger, peu offrent également des séjours au Québec. C'est cependant le cas de [Vélo Québec Voyages](#) et d'[Ekilib](#), qui proposent des voyages de groupe ainsi que des périple en autonomie dans la province, en fonction des envies et des besoins des cyclotouristes.



Les formules *Voyage accompagné* de Vélo Québec Voyages et Groupes d'Ekilib permettent de découvrir le Québec accompagné d'un guide ainsi que d'autres cyclistes. Celles-ci sont généralement présentées comme étant clés en main, puisque l'hébergement, les itinéraires et le soutien sur route sont pris en charge, ainsi que certains repas. Le transport de bagages est systématiquement offert.

Ces deux agences proposent généralement des séjours dans les régions les plus prisées des cyclotouristes, notamment le Bas-Saint-Laurent, les Laurentides, le Saguenay-Lac-Saint-Jean, les Cantons-de-l'Est ou la Gaspésie.



Les formules *En liberté* de Vélo Québec Voyages et *Liberté* d'Ekilib s'adressent plutôt à des cyclotouristes autonomes qui ne désirent pas se joindre à un groupe guidé. Ce type de forfait permet aux cyclistes de bénéficier de l'expertise en planification d'itinéraires et en réservation hôtelière des agences, tout en gardant la flexibilité d'organiser les journées et les activités en fonction de leurs envies, avec comme seule certitude l'hébergement du soir et le transport des bagages.

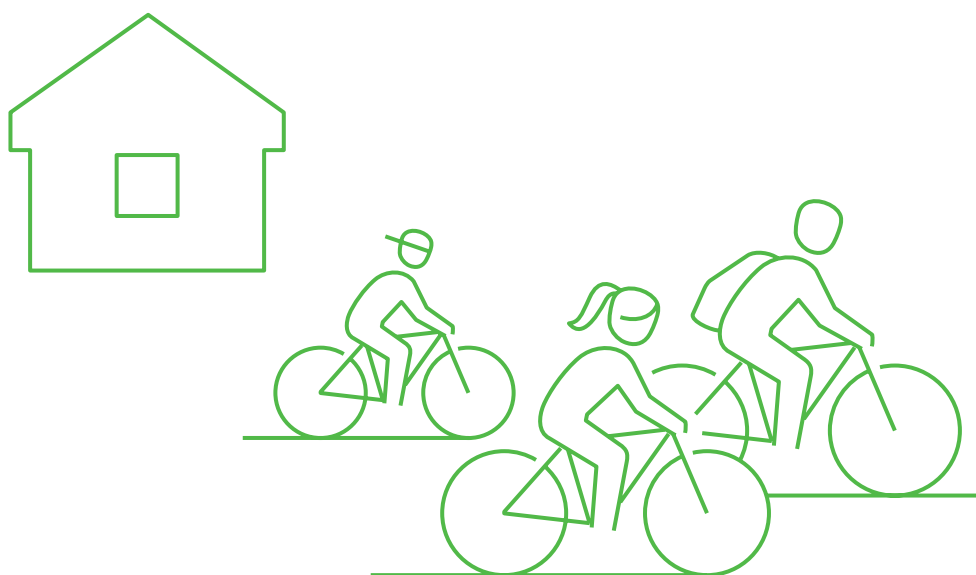
Ces agences de voyages proposent un modèle clés en main fort intéressant, qui allie planification, logistique et service dans un produit touristique dont les différents acteurs du tourisme à vélo pourraient s'inspirer lors du processus de conception et d'harmonisation des offres de cyclotourisme au Québec.

Par ailleurs, la majorité des cyclotouristes ont un point commun. Qu'ils roulent sur un vélo de route ou de montagne, qu'ils parcourent 10 ou 100 kilomètres par jour, qu'ils voyagent 24 heures ou trois semaines, ils doivent dormir et manger quelque part, et entreposer leur monture de manière sécuritaire !

Si le but est d'encourager la venue de touristes internationaux à vélo au Québec, il est nécessaire d'offrir des services et un accueil adaptés à leurs besoins. Les personnes qui pratiquent le vélo pendant leurs vacances, ou qui voyagent à vélo, ont des besoins simples mais spécifiques pour lesquels de menus détails peuvent faire toute la différence en matière d'accueil et d'expérience client. Que

ce soit pour sécuriser son vélo la nuit ou pendant une visite, pour obtenir de l'aide quant à ses besoins au cours d'un voyage en autonomie, ou encore pour se déplacer en véhicule avec leur vélo, certaines modalités d'accueil et certains services ont toute leur importance dans une expérience touristique à vélo.

On trouve au Québec une certification et un label qui ont pour objectif d'établir des normes et d'harmoniser l'accueil réservé aux cyclistes dans les lieux d'hébergement comme des hôtels, des auberges ou encore des campings. Il existe par ailleurs des entreprises qui offrent des services sur mesure aux touristes à vélo pour le transport de bagages, de personnes ou encore la location de vélos.








BIENVENUE CYCLISTES !, UN PIONNIER DE LA CERTIFICATION DE L'ACCUEIL DES CYCLISTES

La Route verte est l'un des joyaux cyclistes du Québec. Plus qu'un réseau de voies cyclables, il s'agit d'un gage de qualité quant aux aménagements et aux lieux qui portent son symbole.





Sous l'égide de la Route verte, on trouve également Bienvenue cyclistes!, un programme de certification qui permet à des établissements d'hébergement touristique de suivre les normes et critères élaborés par des experts du domaine pour garantir un accueil adapté aux voyageurs à vélo. En échange, les établissements bénéficient d'une visibilité accrue auprès de la clientèle cycliste,

grâce à un répertoire en ligne, à des campagnes publicitaires ou encore à la carte interactive de la Route verte.

Les critères pour obtenir la certification sont relativement simples. Pour un hébergement de type hôtel ou auberge, trois services doivent être offerts :

-  Pompes et outils
-  Infos sur les réseaux et services vélo offerts dans la région
-  Emplacement sécurisé pour les vélos et/ou permettre d'avoir le vélo dans la chambre

Du côté des campings, les critères sont similaires, mais plus nombreux. En plus de garantir l'accès à du matériel d'entretien de base (pompes et outils), les campings sont tenus de rendre disponibles des emplacements en tout temps et sans réservation préalable lorsque les visiteurs voyagent exclusivement à vélo. De plus, les campings doivent également garantir l'accès à un espace abrité afin que les cyclistes puissent s'alimenter à l'abri du mauvais temps. Ces critères constituent un standard distinctif par rapport aux autres certifications d'accueil à l'étranger, ce qui fait du Québec un élève modèle en la matière.

-  Pompes et outils
-  Infos sur les réseaux et services vélo offerts dans la région
-  Offrir un lieu où les cyclotouristes peuvent s'alimenter à l'abri du mauvais temps.
-  Garantir des emplacements en tout temps et sans réservation préalable sur le site de camping lorsque les visiteurs voyagent exclusivement à vélo.



FIÈREMENT VÉLO !, UN ACCUEIL SUR MESURE POUR LES CYCLISTES DANS LES CANTONS-DE-L'EST

Si la certification Bienvenue cyclistes! garantit l'accès à des hébergements et à des campings aménagés pour les cyclistes, Tourisme Granby, avec le soutien de Tourisme Cantons-de-l'Est, propose le label Fièrement vélo!, qui permet aux commerces de la région d'afficher leur amour du vélo. Cette stratégie régionale d'accueil a été élaborée afin de stimuler le tourisme à vélo dans la région, et rassemble des restaurants, des cafés, des producteurs locaux, des brasseries, des établissements d'hébergement et même des musées!

Le label est disponible gratuitement, et implique de respecter trois critères : être capable d'informer les cyclistes sur les différents réseaux cyclables de la région, offrir une carte vélo de la région ainsi que des outils de réparation et des cadenas afin de pouvoir réparer et sécuriser les vélos sur place. Finalement, lorsque cela est possible, les commerces certifiés proposent aussi de remplir les bouteilles d'eau des visiteurs à vélo.



DES SERVICES TAILLÉS SUR MESURE POUR LES CYCLISTES : L'EXEMPLE DE VOYAGER À VÉLO

Voyager à vélo est une entreprise québécoise spécialisée dans les services offerts aux cyclotouristes qui voyagent le long du fleuve Saint-Laurent, de Toronto à Matane. Ses services sont nombreux et répondent aux multiples besoins des voyageurs qui désirent découvrir le Québec sur deux roues.

L'entreprise propose notamment le transport sécurisé des bagages, ce qui permet aux cyclistes de voyager léger, tandis que son service de navettes pour cyclistes assure des déplacements pratiques entre les différentes étapes d'un séjour à vélo. Le convoyage de véhicules est également offert aux usagers ne désirant pas devoir retourner au point de départ de leur périple pour récupérer leur voiture.

Pour ceux et celles qui souhaitent une offre adaptée à leurs besoins, le service de création d'itinéraires

personnalisés est une excellente ressource qui permet aux voyageurs de bénéficier de l'ensemble des services offerts par l'entreprise sur un parcours conçu sur mesure pour répondre à leurs demandes.

À ces services s'ajoute également une offre de location de vélos hybrides et électriques relativement innovante, puisqu'elle propose à la clientèle qui souscrit au service de transports de bagages la possibilité de louer un vélo, qui sera livré au point de départ du voyage et récupéré à l'arrivée. Idéal pour des cyclotouristes étrangers ne désirant pas gérer le transport de leur monture en avion, ce service est un exemple à suivre dans la bonification de l'offre cyclotouristique du Québec.



2.6 Gouvernance régionale et provinciale

L'offre touristique à vélo au Québec est abondante et diversifiée, et les acteurs impliqués dans son développement, sa structuration, sa promotion et son opérationnalisation sont nombreux. Cependant, cette offre est très inégale selon les régions, et les besoins et les défis rencontrés dans chaque territoire sont extrêmement hétérogènes.

Un des objectifs de la Grande traversée a été de cartographier les formes d'organisation de la concertation et de la gouvernance du tourisme à vélo au Québec, afin de comprendre qui concerte et anime l'écosystème du tourisme à vélo dans chaque région, et surtout de quelle manière. En effet, moins de la moitié des régions touristiques disposent d'une structure permanente d'animation des partenaires impliqués dans le développement de l'offre récréotouristique à vélo dans une perspective de gouvernance collective.

Par ailleurs, lorsque de telles instances ou structures existent, aucun modèle uniforme ne semble prédominer. Il existe une myriade de modes de regroupement, d'organisation et de périmètres d'action, qui répondent aux besoins circonstanciés des territoires couverts. Dans certains cas, la concertation se fait autour d'une véloroute (Saguenay-Lac-Saint-Jean et Véloroute des Bleuets, ou CARTHY dans la MRC Haute-Yamaska/Bromont) ; dans d'autres, elle s'organise autour d'une ATR avec d'autres partenaires (Montérégie et Cantons-de-l'Est). Enfin, dans le cas spécifique du vélo de montagne, une forme de regroupement entre centres voit le jour sous l'impulsion des ATR, dans la lignée de l'initiative de Québec vélo de montagne.

2.6.1 Un leadership des réseaux cyclables

La Véloroute des Bleuets

Dans la région du Saguenay–Lac–Saint-Jean, l'ensemble du leadership sur les questions récréotouristiques liées au vélo est porté par la Corporation de la Véloroute des Bleuets.

La Corporation est l'organisme chargé de la gestion et du développement du réseau cyclable de la Véloroute des Bleuets. Elle agit comme porte-parole et garante de la mise en œuvre des orientations stratégiques déterminées dans un processus consultatif avec l'ensemble des partenaires. Né de la concertation de 15 municipalités et de la communauté de Mashteuiatsh, le projet garde encore aujourd'hui une ambition de concertation. Les principales parties prenantes impliquées dans le développement de la Véloroute des

Bleuets sont les trois MRC traversées par le réseau cyclable (Lac–Saint–Jean–Est, Domaine–du–Roy et Maria–Chapdelaine) ainsi que la Société de développement économique Innu de Mashteuiatsh.

Afin de s'assurer de l'homogénéité de l'expérience, la Corporation s'est dotée d'un cadre de référence s'adressant à la fois à la Corporation elle-même et à ses partenaires : MRC, municipalités, table agroalimentaire, ATR, etc. En lien avec ce cadre, une charte de qualité présente les engagements à respecter par les adhérents.

Le mandat de la Corporation couvre aussi bien le développement de la Véloroute que la gestion de l'identité de marque Expérience Vélo.



EXPÉRIENCE VÉLO

La région du Saguenay–Lac–Saint-Jean est une destination phare du cyclotourisme au Québec, avec une offre riche et diversifiée. Expérience vélo est un site Web et un outil de planification de son séjour vélo dans la région. Le site compile des parcours et des expériences adaptés à tous les profils, des services de transport de personnes et de bagages ainsi que des informations touristiques (hébergements, restauration, attraits). Il offre également une carte qui permet de situer l'ensemble de ces services et un guide papier afin de conserver toute l'information pertinente pendant son séjour. Expérience vélo constitue une vitrine essentielle dans la mise en marché de l'offre touristique vélo de la région, et assurément un modèle d'inspiration.

<https://experiencevelo.com/>



2.6.2 La CARTHY et la Haute-Yamaska : Ici, c'est vélo !

À une échelle territoriale plus locale, il existe d'autres exemples de gouvernance et de leadership assurés directement par une véloroute sous forme de délégation. Le cas du réseau cyclable de l'Estriade est particulièrement intéressant à cet égard.

En effet, la naissance de l'Estriade a nécessité un grand effort de concertation de plusieurs municipalités au début des années 1990. Cette piste cyclable se démarque puisqu'elle est née de la réhabilitation d'une ancienne voie ferrée transformée en une piste multifonctionnelle. L'objectif était d'offrir une piste qui permettrait aux citoyens et aux visiteurs de profiter des attraits de la région et d'une zone de transport actif.

Le réseau cyclable est géré par la Corporation d'aménagement récréotouristique de la Haute-Yamaska (CARTHY), qui regroupe la MRC de la Haute-Yamaska ainsi que Bromont. La Corporation détient le mandat de gestion, d'entretien, de patrouille et de sécurisation du réseau, mais aussi d'animation et d'accueil sur celui-ci.

À cheval sur deux régions touristiques, Montérégie et Cantons-de-l'Est, le réseau est promu par Commerce Tourisme Granby région, l'organisation chargée du tourisme dans la MRC de la Haute-Yamaska, et les deux ATR mentionnées.

Sous l'impulsion commune de la CARTHY et de la MRC, une identité de marque propre au vélo a été développée pour mettre en valeur le positionnement vélo de la région : « Ici, c'est vélo. » Cette identité territoriale affirmée constitue la signature de la Haute-Yamaska, et vise à promouvoir un mode de vie vélo, en travaillant sur une image commune, des services spécialisés, des infrastructures adaptées, des leviers financiers et une vision régionale du vélo.



2.6.3 Les ATR comme promoteur et facilitateur du tourisme à vélo : l'exemple de la Montérégie

À la suite d'un vaste exercice de concertation et de consultation réalisé en 2021 auprès de ses partenaires, Tourisme Montérégie a conclu une entente sectorielle de développement pour la valorisation des réseaux multifonctionnels de la Montérégie pour la période 2022-2025. L'objectif général de cette entente sectorielle est de soutenir la réalisation d'actions visant la structuration, le développement et la valorisation des réseaux multifonctionnels de la Montérégie.

Dans le cadre de cette entente, l'ATR agit pour organiser, concerter et appuyer les actions en faveur du vélo que chaque MRC de son territoire souhaiterait entreprendre. Dans un contexte où les MRC sont volontaires et dynamiques sur les questions liées au vélo, Tourisme Montérégie joue un rôle de coordination et d'harmonisation de ces actions, s'assure de lever les obstacles à leur déploiement, mais laisse aux MRC le pouvoir d'agir sur leur réseau cyclable.

Cette entente sectorielle a été signée par le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, le ministère des Transports et de la Mobilité durable, les MRC de la région, la Table de concertation régionale de la Montérégie et Tourisme Montérégie à titre de mandataire.

Cette entente fonctionne autour de trois comités. Un comité terrain agit sur les infrastructures cyclables en regroupant les gestionnaires de réseaux ; un comité de suivi s'assure de la bonne mise en œuvre de l'entente et de ses actions en fournissant des recommandations ; et enfin un comité de gestion organise les différentes opérations menées dans le cadre de l'entente en approuvant les mandats et en évaluant les retombées des actions du plan.

TOURISME
MONTÉRÉGIE

Plus spécifiquement, ce mode de regroupement partenarial poursuit notamment les objectifs suivants :

- Réunir et mobiliser les acteurs du milieu
- Développer une image de marque distinctive
- Assurer l'accompagnement des acteurs locaux
- Mettre en œuvre le plan d'action
- Consolider et développer le réseau cyclable
- Tendre vers l'harmonisation des réglementations et de la signalisation
- Mettre en lumière des questions de sécurité, notamment en lien avec les conflits d'usage sur les réseaux
- Maximiser les retombées économiques par la mise en valeur des commerces et attraits de proximité

Afin d'assurer le bon fonctionnement de cette entente, Tourisme Montérégie a affecté deux ressources spécifiquement au dossier. Les résultats de l'étude de retombées économiques du tourisme à vélo le prouvent (cf. supra) : ces choix sont payants pour nos territoires et nos entreprises.

Ce mode de gouvernance régional sous l'impulsion d'une association touristique régionale est également celui qui prévaut dans les Cantons-de-l'Est. Tourisme Bas-Saint-Laurent a entamé en 2023 une démarche de structuration de son produit vélo au moyen de laquelle elle entend jouer un rôle clé d'animation et d'accompagnement des acteurs locaux dans le développement et la promotion de leur offre. Tourisme Lanaudière, à la suite de son premier forum vélo organisé au printemps 2024, souhaite également s'engager dans une avenue similaire.

2.6.4 L'union fait la force : l'exemple des collectifs de centres de vélo de montagne au Québec

Dans le sillage de Québec vélo de montagne (cf. p. 54), qui regroupe 5 centres autour d'une vitrine numérique commune et d'une promotion et d'une mise en marché collectives et harmonisées, un autre collectif vient de voir le jour dans les Cantons-de-l'Est à la suite d'une démarche de concertation de la communauté de vélo de montagne de la région entamée il y a plusieurs années. Avec pour mission de développer l'expérience, l'attractivité et la culture vélo de montagne dans les Cantons-de-l'Est, le Collectif rassemble 7 centres de pratique : Vélo Parc Hatley, le Parc des Sommets, le Centre national de cyclisme de Bromont, Plein Air Sutton, le Parc de la Gorge de Coaticook, le Parc national du Mont-Orford et Bromont Montagne d'Expériences.

Un plan d'action vient guider les réalisations du collectif, qui a embauché une ressource pour le mettre en œuvre. Pour les années à venir, le travail se concentrera sur l'harmonisation et la classification des sentiers, la mobilisation des acteurs régionaux, le développement d'une image de marque et le financement et l'accompagnement des membres du collectif.

Ce modèle de concertation et de gouvernance collective pour des entreprises et des centres d'une même région, afin de développer une stratégie de développement harmonisée tout en faisant valoir leurs atouts propres, est un modèle efficace pour promouvoir une destination autour d'un produit vélo.





2.6.5 L'absence d'une concertation provinciale permanente : vers une association touristique sectorielle vélo inspirée de l'exemple français ?

Le Québec a la chance de pouvoir compter sur un réseau de territoires disposant d'une structure d'animation et de gouvernance de l'offre touristique à vélo afin de la faire progresser. Mais il n'existe pas de structure « chapeau » au niveau provincial qui viendrait harmoniser et représenter ces territoires. La Grande traversée a constaté dans toutes les régions le désir des acteurs de l'écosystème de se doter d'une structure provinciale de représentation et de concertation du tourisme à vélo. Cependant, il a été exprimé le souhait très clair que cette concertation et cette représentation se fassent dans le respect des identités locales. En attendant la mise sur pied d'une association touristique sectorielle vélo au Québec, l'exemple de la France peut encore une fois servir d'inspiration en la matière.

En effet, la France a considérablement accéléré et structuré le développement de son offre touristique à vélo dans la dernière décennie. La croissance et l'harmonisation de son offre résultent d'un travail de fond pour sonder et organiser une filière afin qu'elle roule harmonieusement vers un objectif commun et selon des moyens communément partagés.

En 2011, la Direction générale de la compétitivité de l'industrie et des services, un service gouvernemental du ministère de l'Économie, a mis sur pied un comité national France Vélo Tourisme. Ce projet partait du constat que la France avait un immense potentiel de développement du tourisme à vélo à même d'engendrer des retombées économiques colossales pour les territoires et les entreprises.

Afin d'assurer une conduite partenariale et convergente du développement du tourisme à vélo, il a été jugé indispensable par le gouvernement français de l'époque de disposer d'une instance nationale de concertation, d'orientation et d'évaluation appelée comité national « France Vélo Tourisme ». Son objet était d'exprimer la stratégie collective des acteurs de la politique française de l'offre de tourisme à vélo, en particulier celle visant les voyages de plusieurs jours en autonomie. À cette fin, sa vocation était d'assurer la représentation la plus pertinente des acteurs

concernés. De nombreux acteurs ont été associés à des réflexions collectives sous l'égide directe de l'État : Atout France (l'agence de développement touristique de la France), plusieurs ministères, plusieurs régions et des organisations chargées du développement du vélo et des réseaux cyclables. L'objectif de ce regroupement était simple : transformer une pratique touristique encore « de niche » à l'époque en une véritable branche structurante de l'économie touristique nationale, dans un pays qui, rappelons-le, est la destination la plus visitée au monde.

Dans une dimension collégiale et collective, ce comité national visait à favoriser la promotion et la structuration du produit touristique à vélo et à engager des actions dans ce sens à un niveau national. Cinq missions fondamentales ont été ciblées à l'origine pour promouvoir et structurer cette offre :

- Promotion de la destination
- Mise en place de référentiels de services
- Homogénéisation de la signalisation et de la numérotation des itinéraires
- Développement de nouveaux itinéraires interrégionaux
- Amélioration de la connaissance du marché

Ce comité national a donné naissance à une organisation chargée d'atteindre ces objectifs et d'animer ce réseau de partenaires : [France Vélo Tourisme](#).

L'association travaille aujourd'hui au développement du tourisme et des loisirs à vélo en France, à sa valorisation et à sa promotion auprès du grand public, y compris en ce qui a trait aux destinations et aux itinéraires. En cohérence avec les orientations données par le comité national du tourisme à vélo, l'organisation inscrit son action dans la recherche d'un renforcement de l'économie des territoires et se donne pour missions :

- De développer une offre touristique à vélo en concertation, et accessible à toutes et tous, dotée de services adaptés et certifiés, tout en soutenant la professionnalisation des acteurs de la filière
- De valoriser cette offre par le biais d'événements, de colloques, mais aussi de collectes de données, d'enquêtes et d'analyses
- De promouvoir cette offre par le biais d'un site Web permettant la planification d'itinéraires et de voyages

Les objectifs et les champs de compétence de France Vélo Tourisme sont clairs, vastes et ambitieux. Plus de dix ans après sa création, les efforts de cet imposant travail collectif portent leurs fruits, et les nombreuses actions dans lesquelles l'écosystème du tourisme à vélo français s'engage constituent une source d'inspiration partout dans le monde. Le dynamisme de l'écosystème du tourisme à vélo au Québec et l'engagement de nombreux services de l'État et de ministères dans le développement du vélo au Québec témoignent d'un niveau de maturité suffisant pour se doter collectivement d'une structure de concertation et de gouvernance en matière de tourisme à vélo.



3. Une feuille de route du tourisme à vélo au Québec

À la suite de la Grande traversée, l'ensemble des collectes de données ont été compilées et synthétisées. Elles sont toutes accessibles en annexes de ce rapport. Au lendemain de cette première phase de collecte a été entreprise une phase de co-analyse des résultats, à laquelle a été invité à prendre part un groupe de partenaires fortement impliqués dans le développement du tourisme à vélo ou intéressés par cette activité.

Ce processus de co-analyse de l'imposante matière première collectée dans les consultations a également réuni des membres de l'équipe de Vélo Québec. À l'issue de ce travail de réflexion collective, un ensemble de changements et d'actions structurantes ont été ciblés pour bâtir une feuille de route du développement du tourisme à vélo pour la période 2025-2030.



3.1 Constats régionaux

Au cours des 20 ateliers de concertation menés par Vélo Québec, un ensemble de données ont été récoltées dans les régions et auprès des secteurs consultés. Voici les principaux constats établis dans les régions aux concertations naissantes et établies, tant en matière de leviers et de freins au développement de l'offre que de besoins pour mieux la structurer, et auprès des secteurs consultés quant à leur perception de la clientèle touristique à vélo. Enfin, ces différents acteurs se sont également prononcés sur le rôle que devrait jouer

Vélo Québec dans le développement, la structuration et l'harmonisation de l'offre récréotouristique à vélo. L'ensemble de ces résultats seront présentés pour chacune des régions consultées. Les éléments indiqués dans cette section sont une synthèse des commentaires formulés par les participants aux consultations menées par Vélo Québec et ne constituent en rien une opinion ou une appréciation de Vélo Québec sur la qualité des offres cyclables de ces régions, leurs freins ou leurs succès.

3.1.1 Les leviers et les freins au développement du tourisme à vélo

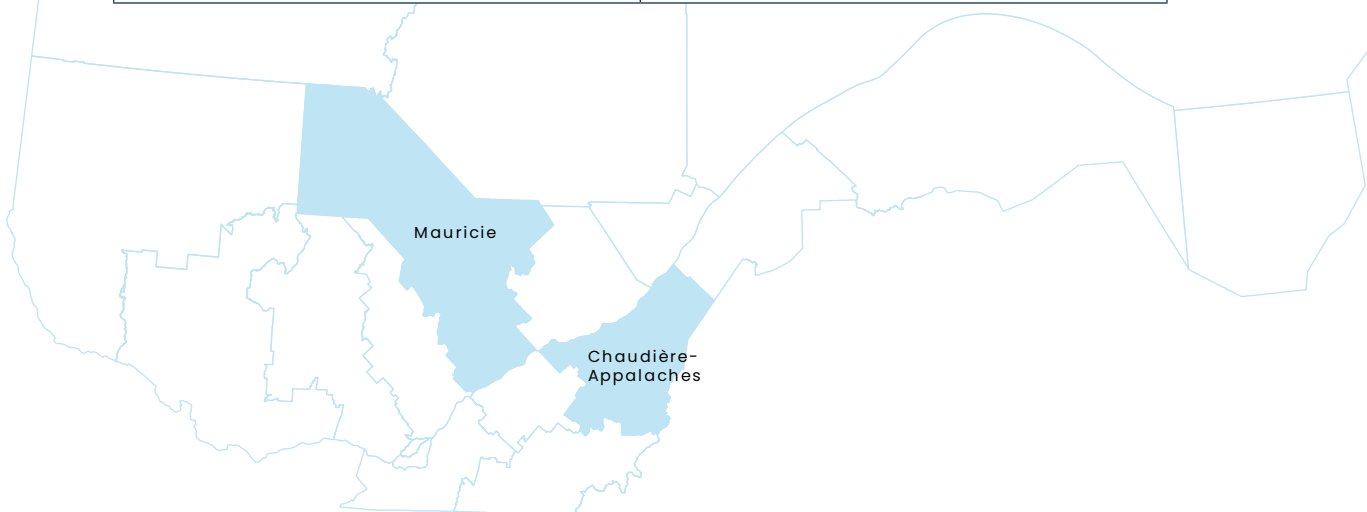
L'ensemble des parties prenantes consultées, quels que soient leur secteur d'activité et leur rôle, devaient se prononcer sur les leviers – ou pédaliers – présents dans leur région, ou dans leur secteur, pour le développement du tourisme à vélo. Ces pédaliers pouvaient être de différents ordres : des forces et des succès existants sur lesquels s'appuyer, des réussites facilement atteignables et disponibles (« low hanging fruits »), toute autre ressource accessible. Les freins pouvaient être de diverses natures : des freins organisationnels, des freins liés aux savoirs et expertises, liés au contexte et au territoire, liés aux ressources, etc.

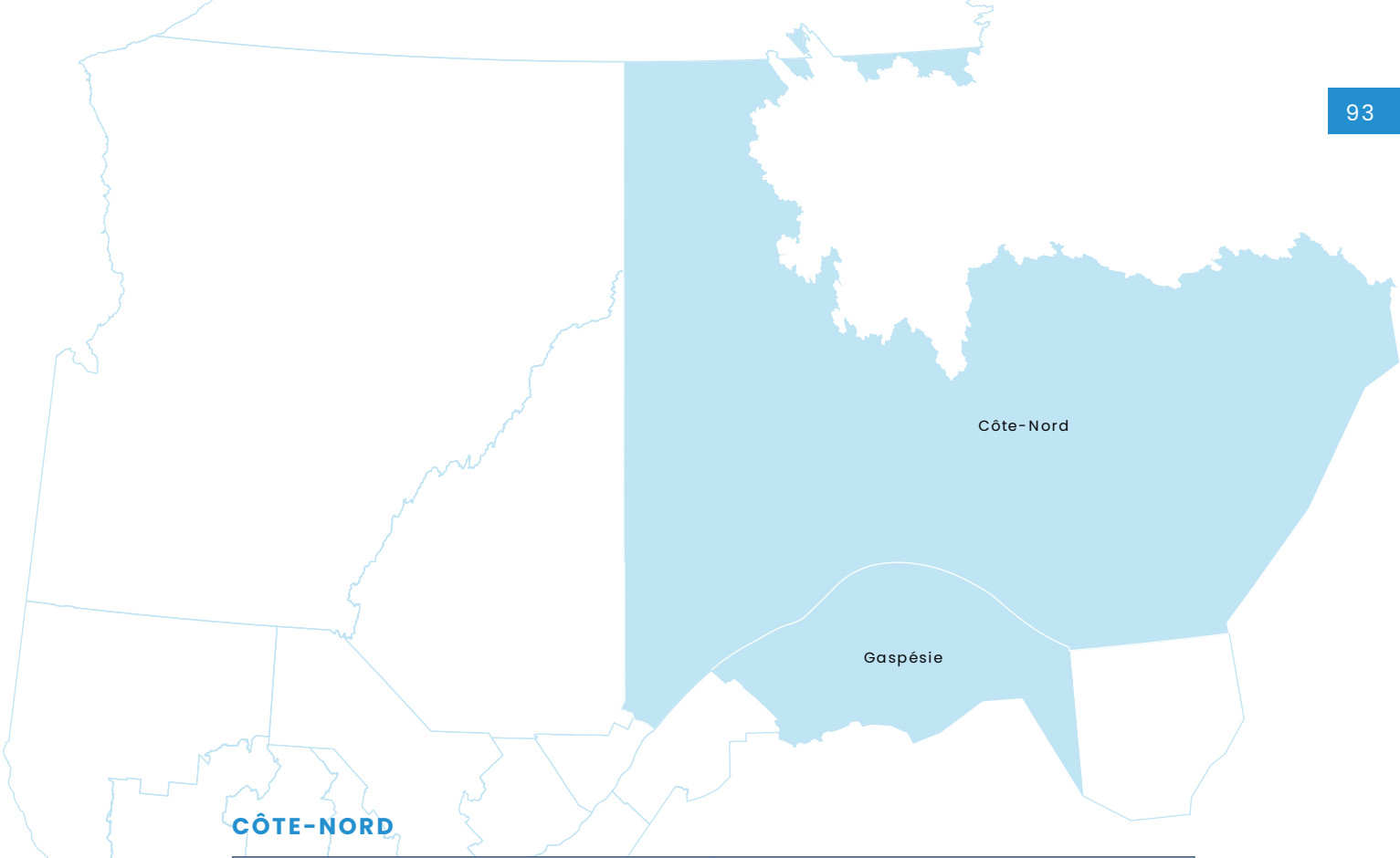
CHAUDIÈRE-APPALACHES

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Développement en cours d'une connectivité entre les réseaux • Engagement des acteurs locaux • Diversification des pratiques vélo (gravelle, montagne...) • Niveau de sécurité sur la Route verte 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de connexion avec les autres régions • Besoin de structurer la promotion • Cohabitation parfois difficile entre les usagers de la route et ceux des pistes • Manque de financement pour l'entretien • Besoin d'une meilleure signalisation • Enjeu lié aux droits de passages à négocier • Manque de services dans plusieurs tronçons

MAURICIE

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Territoire vaste et diversifié (nature et urbain), bien situé • Parc national de la Mauricie • Offre de parcours importante • Événement reconnu déjà présent sur le territoire : Le Défi du Parc • Offre de vélo de montagne importante • Service de navette déjà en place • Clubs de vélo sur le territoire • Émergence des vélos à assistance électrique pour diversifier les pratiquants • Écoresponsabilité du tourisme à vélo • Technologie (cartes en ligne et applications) 	<ul style="list-style-type: none"> • Cohabitation avec les véhicules à moteur sur les routes • Manque de signalisation, d'équipements et d'infrastructures • Coûts de l'entretien des infrastructures • Manque de connectivité avec le nord de la région • Mauvaise qualité des accotements sur plusieurs tronçons • Manque de promotion de la région, qui n'est pas perçue comme une région cycliste • Absence de coordination et de leadership autour de la question du tourisme à vélo • Peu d'options d'intermodalité pour accéder à la région





Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Possibilités de développement de circuits autour des villages • Liens forts entre la Véloroute des baleines et Tourisme Côte-Nord • Promotion financée et active 	<ul style="list-style-type: none"> • Longues distances sans infrastructure cyclable • Problèmes de sécurité importants : manque d'accotements, routes brisées, passages sur ponts dangereux, cohabitation avec les automobiles et les camions • Demande une grande expérience et une bonne forme physique • Clarté de l'information sur les différentes options cyclables à travailler

GASPÉSIE

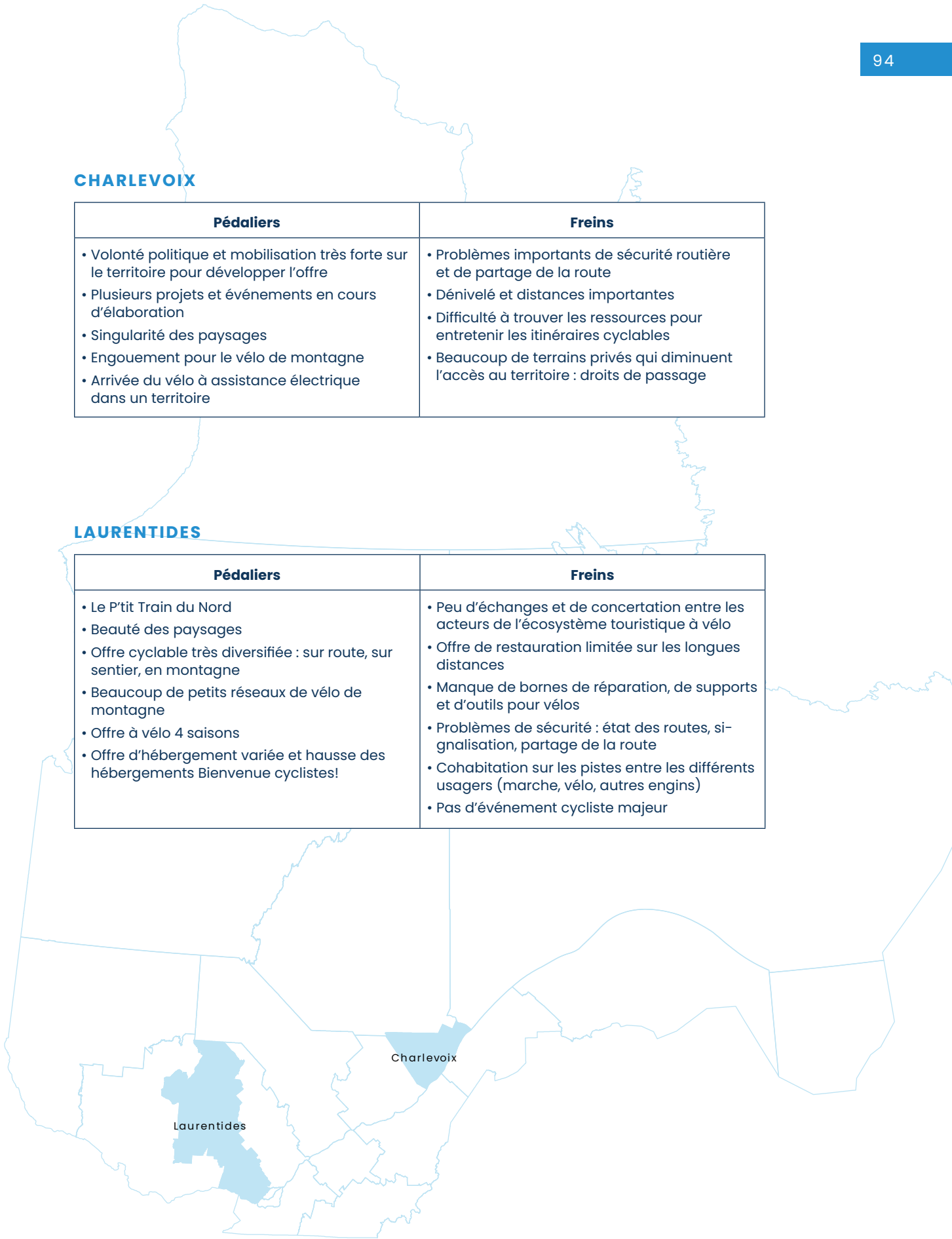
Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Arrière-pays rempli de possibilités pour le vélo d'aventure (<i>gravelle et bikepacking</i>) • Offre de vélo de montagne en fort développement • Culture et notoriété touristique très importante • Paysages exceptionnels et diversifiés 	<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes de sécurité importants (grande route, accotements irréguliers, qualité de l'asphalte, etc.) • Grandes distances sans infrastructures ni services • Manque de services spécifiques vélo • Manque de ressources financières et humaines • Accès limités à certaines portions du territoire

CHARLEVOIX

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Volonté politique et mobilisation très forte sur le territoire pour développer l'offre • Plusieurs projets et événements en cours d'élaboration • Singularité des paysages • Engouement pour le vélo de montagne • Arrivée du vélo à assistance électrique dans un territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes importants de sécurité routière et de partage de la route • Dénivelé et distances importantes • Difficulté à trouver les ressources pour entretenir les itinéraires cyclables • Beaucoup de terrains privés qui diminuent l'accès au territoire : droits de passage

LAURENTIDES

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Le P'tit Train du Nord • Beauté des paysages • Offre cyclable très diversifiée : sur route, sur sentier, en montagne • Beaucoup de petits réseaux de vélo de montagne • Offre à vélo 4 saisons • Offre d'hébergement variée et hausse des hébergements Bienvenue cyclistes! 	<ul style="list-style-type: none"> • Peu d'échanges et de concertation entre les acteurs de l'écosystème touristique à vélo • Offre de restauration limitée sur les longues distances • Manque de bornes de réparation, de supports et d'outils pour vélos • Problèmes de sécurité : état des routes, signalisation, partage de la route • Cohabitation sur les pistes entre les différents usagers (marche, vélo, autres engins) • Pas d'événement cycliste majeur

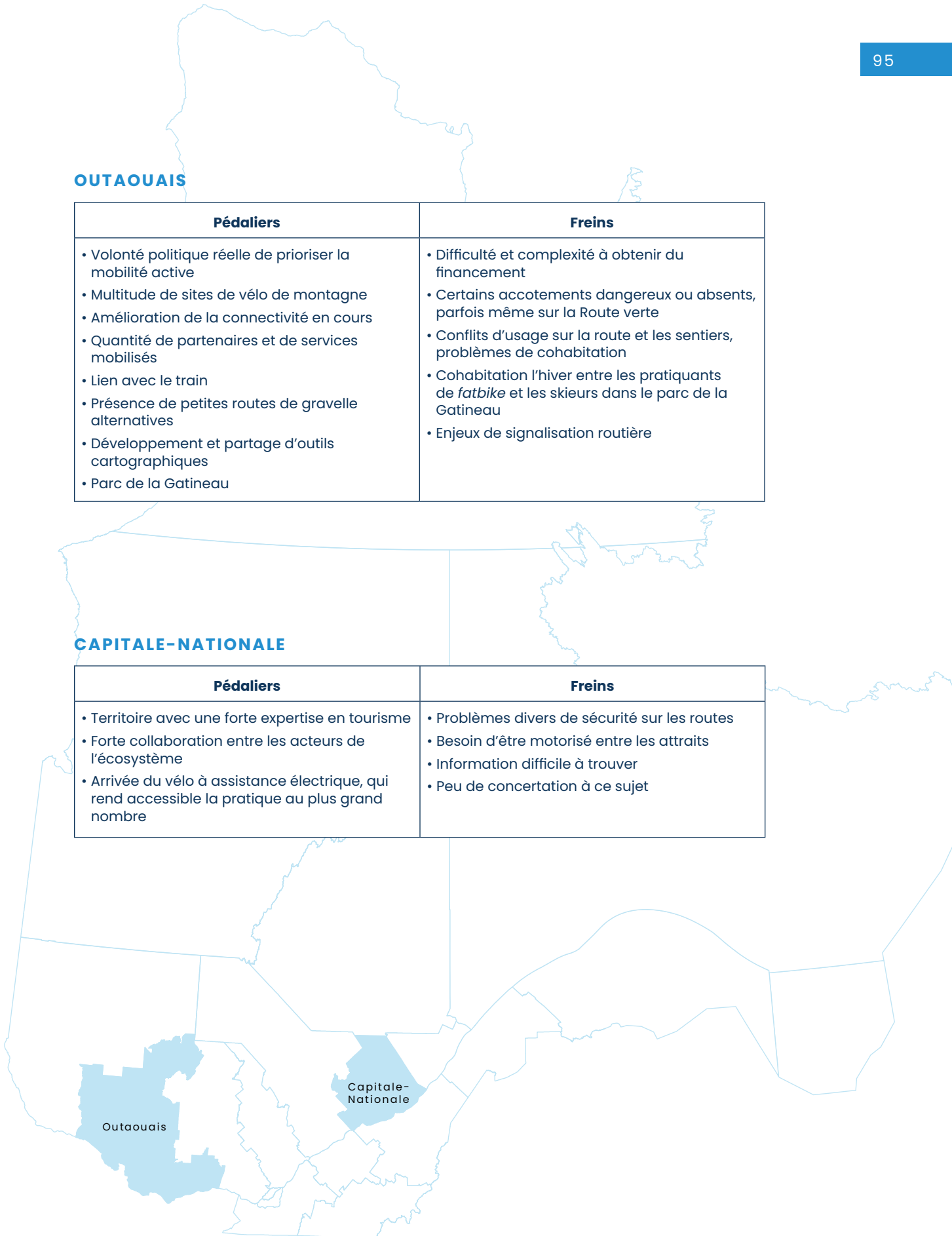


OUTAOUAIS

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Volonté politique réelle de prioriser la mobilité active • Multitude de sites de vélo de montagne • Amélioration de la connectivité en cours • Quantité de partenaires et de services mobilisés • Lien avec le train • Présence de petites routes de gravelle alternatives • Développement et partage d'outils cartographiques • Parc de la Gatineau 	<ul style="list-style-type: none"> • Difficulté et complexité à obtenir du financement • Certains accotements dangereux ou absents, parfois même sur la Route verte • Conflits d'usage sur la route et les sentiers, problèmes de cohabitation • Cohabitation l'hiver entre les pratiquants de <i>fatbike</i> et les skieurs dans le parc de la Gatineau • Enjeux de signalisation routière

CAPITALE-NATIONALE

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Territoire avec une forte expertise en tourisme • Forte collaboration entre les acteurs de l'écosystème • Arrivée du vélo à assistance électrique, qui rend accessible la pratique au plus grand nombre 	<ul style="list-style-type: none"> • Problèmes divers de sécurité sur les routes • Besoin d'être motorisé entre les attraits • Information difficile à trouver • Peu de concertation à ce sujet

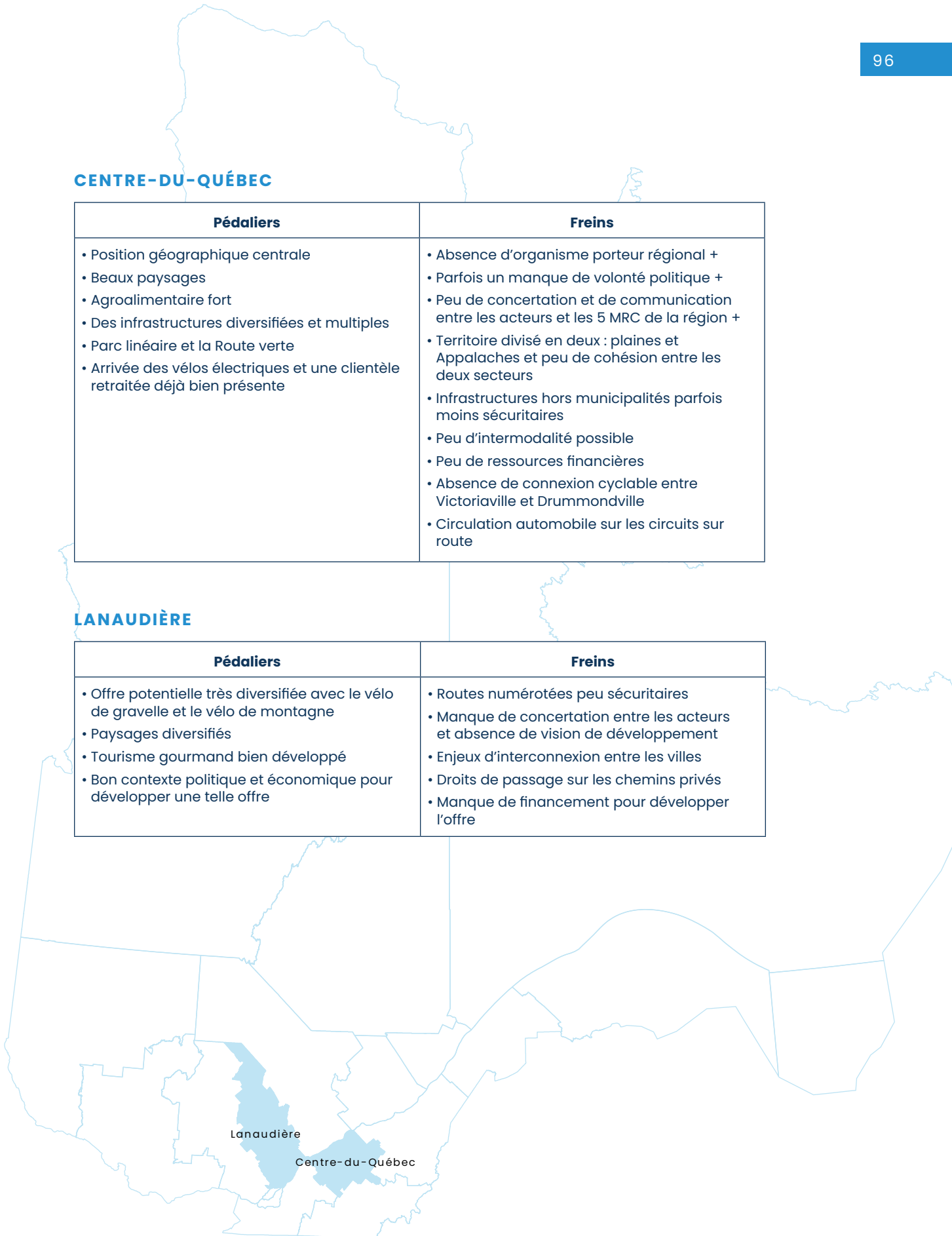


CENTRE-DU-QUÉBEC

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Position géographique centrale • Beaux paysages • Agroalimentaire fort • Des infrastructures diversifiées et multiples • Parc linéaire et la Route verte • Arrivée des vélos électriques et une clientèle retraitée déjà bien présente 	<ul style="list-style-type: none"> • Absence d'organisme porteur régional + • Parfois un manque de volonté politique + • Peu de concertation et de communication entre les acteurs et les 5 MRC de la région + • Territoire divisé en deux : plaines et Appalaches et peu de cohésion entre les deux secteurs • Infrastructures hors municipalités parfois moins sécuritaires • Peu d'intermodalité possible • Peu de ressources financières • Absence de connexion cyclable entre Victoriaville et Drummondville • Circulation automobile sur les circuits sur route

LANAUDIÈRE

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Offre potentielle très diversifiée avec le vélo de gravelle et le vélo de montagne • Paysages diversifiés • Tourisme gourmand bien développé • Bon contexte politique et économique pour développer une telle offre 	<ul style="list-style-type: none"> • Routes numérotées peu sécuritaires • Manque de concertation entre les acteurs et absence de vision de développement • Enjeux d'interconnexion entre les villes • Droits de passage sur les chemins privés • Manque de financement pour développer l'offre



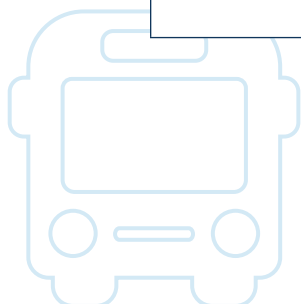
ACCUEIL ET SERVICES

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Présence d'équipements et de mobilier vélo • Succès de réseaux comme la Véloroute des bleuets et l'Estrade • Forfaitisation pour favoriser le tourisme • Offre de location de vélos dans certains hébergements 	<ul style="list-style-type: none"> • Parfois une mauvaise perception des cyclistes • Certaines certifications peu respectées par des commerçants pourtant engagés dans la démarche • Capacité d'accueil limitée, entre autres par le manque de main-d'œuvre • Clientèle cycliste saisonnière • Besoin de centraliser l'information et de la rendre disponible



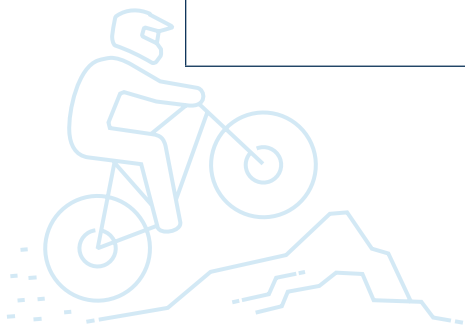
INTERMODALITÉ

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Certains services qui offrent des réservations pour assurer une prévisibilité • Des taxis qui pourraient jouer un rôle sur de courtes distances • Fort désir de collaborer entre les acteurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'harmonisation entre les acteurs du transport sur les modalités d'emport des vélos • Aucune centralisation des informations sur l'emport des vélos dans les différents services de transport collectif de la province • Infrastructures et équipements souvent mal adaptés • Manque de financement des services de transport collectif en général • Faible interconnexion entre les lignes et les réseaux de transport collectif



VÉLO DE MONTAGNE

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Espaces de collaboration et de concertation portant leurs fruits, comme Québec vélo de montagne • Offre diversifiée et de qualité • Public et niveaux qui se diversifient • Réseau d'acteurs très engagés et eux-mêmes pratiquants • Reconnaissance internationale en hausse • Transition des stations de ski dans toutes les régions vers le développement d'une offre de vélo de montagne 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de concertation et de vision à l'échelle provinciale • Manque de ressources financières et humaines • Offre qui repose majoritairement sur le bénévolat • Coût des assurances responsabilité civile qui limite la pratique • Appui des MRC et des municipalités en baisse • Offre et pistes de qualité inégale à travers la province • Utilisation du territoire à négocier avec des droits de passage



GRAVELLE ET BIKEPACKING

Pédaliers	Freins
<ul style="list-style-type: none"> • Possibilités presque infinies de développement de cette offre au Québec • Communauté autour de la discipline très vivante et en plein essor • Régions engagées qui développent des trajets et une offre • Présence de parcs offrant des possibilités de partenariats • Hébergements de type Bienvenue cyclistes! très facilitants 	<ul style="list-style-type: none"> • Territoire difficilement accessible, privatisé et très contrôlé • Chasse limitant la saison • Parfois des difficultés à trouver où camper légalement, entre autres dans les réserves, parcs et ZEC, où le fonctionnement n'est pas adapté à la pratique du vélo • Manque de la concertation entre les régions pour penser des projets plus grands • Parfois des enjeux de cohabitation des usages



3.1.2 Les besoins de l'écosystème touristique à vélo

Au cours des consultations menées dans les régions aux concertations naissantes, et lors de plusieurs ateliers sectoriels, les participants ont été invités à exprimer leurs besoins afin de développer le tourisme à vélo dans leur région ou dans leur secteur d'activités.

Les besoins peuvent se résumer ainsi :

MAURICIE

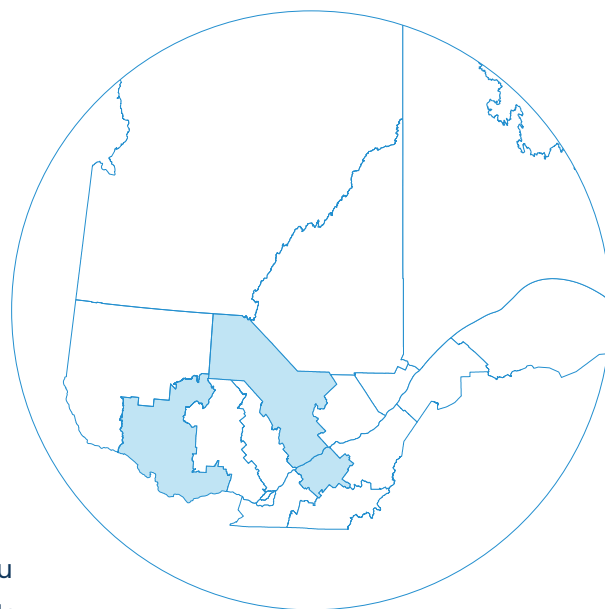
- Du leadership et une coordination régionale du développement de l'offre
- Un plan stratégique concerté et une vision
- Un diagnostic provincial de l'offre
- Des ressources humaines et financières
- De l'appui politique pour avancer
- Un changement de mentalités

CENTRE-DU-QUÉBEC

- Du financement destiné au tourisme à vélo
- Un plan de développement et une méthodologie commune
- Un porteur de dossier, du leadership
- Une vision commune partagée par les acteurs régionaux
- De la mobilisation des acteurs

OUTAOUAIS

- Davantage d'hébergements autour du réseau
- Une table de concertation régionale sur le vélo
- Une vision et un plan d'action régional
- Un effort de promotion
- Des standards de qualité et sécurité pour le Québec
- L'implication des villes dans le développement de la Route verte



LAURENTIDES

- Avoir un porteur régional, leadership
- Du financement réservé à cette activité
- Travailler à la pérennité du réseau, protéger les sentiers
- Une table de concertation régionale sur le tourisme à vélo
- Concertation et mobilisation des acteurs publics et privés
- De la signalisation
- De la promotion

CHARLEVOIX

- Une table de concertation régionale sur le tourisme à vélo
- Des communications et des partages d'expertise entre les régions du Québec
- Définir une vision commune du développement du tourisme à vélo
- Développer de nouveaux tronçons et itinéraires
- Mieux structurer les parcours
- Être accompagnés pour le financement
- De la promotion

CÔTE-NORD

- Besoin de structurer et de soutenir le développement de Véloroute des baleines
- Impliquer différents acteurs locaux (privé, hébergement et campings, etc.)
- Travailler l'intermodalité

GASPÉSIE

- Harmoniser la signalisation
- Harmoniser la promotion
- Avoir accès à de l'information et à de l'expertise
- Fournir un appui au développement d'une filière touristique du vélo de gravelle
- Reconnaître les couleurs et les spécificités des offres régionales

CHAUDIÈRE-APPALACHES

- Meilleure concertation et structuration de la gouvernance régionale
- Du leadership et un porteur de dossier
- Des actions de promotion de l'offre
- De l'accès à de l'information sur le tourisme à vélo, à des données
- S'inspirer des meilleures pratiques
- Travailler la cohabitation entre les cyclistes et autres usagers

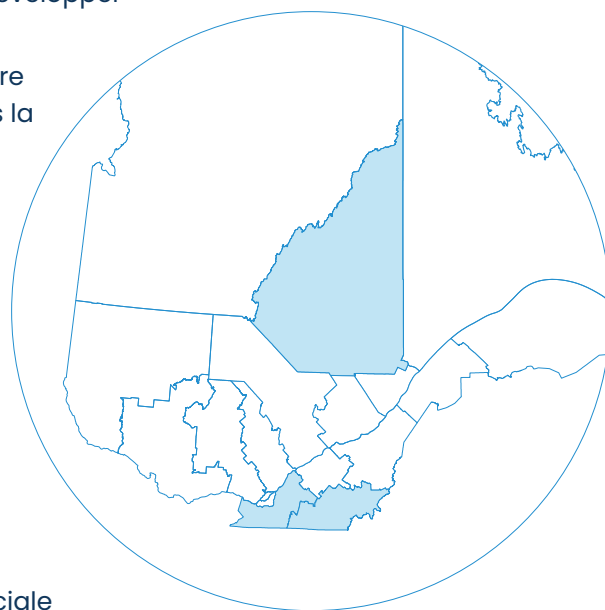


CANTONS-DE-L'EST

- Standardisation de la signalisation
- Standardisation des normes de sécurité
- Promotion et visibilité internationale communes
- Une communauté de pratiques pour échanger de l'information et avancer collectivement
- Un leadership provincial pour porter une voix commune et faire des représentations gouvernementales
- Une reconnaissance des actions des Cantons-de-l'Est à l'échelle provinciale pour orienter la structuration provinciale

MONTÉRÉGIE

- Plus de possibilités de financement
- Une mise en commun des ressources pour développer une promotion à l'international
- Avoir une plus grande visibilité et une meilleure reconnaissance des actions entreprises dans la région
- Augmenter notre poids politique, convaincre les élus et les ministères
- Une communauté de pratique pour partager les meilleures pratiques et de l'expertise
- Uniformiser la signalisation
- Assurer une complémentarité entre les régions



SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

- Reconnaissance des actions du Saguenay-Lac-Saint-Jean à l'échelle provinciale pour orienter la structuration provinciale
- Promotion et visibilité du produit vélo québécois dans la province et à l'international.
- Travailler à l'harmonisation et à la complémentarité de l'offre
- Décloisonner les actions et les soutiens des ministères impliqués dans le tourisme à vélo : ministère du Tourisme, ministère des Transports et de la Mobilité durable, ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements climatiques, de la Faune et des Parcs, ministère des Affaires municipales et de l'Habitation.

BAS-SAINT-LAURENT

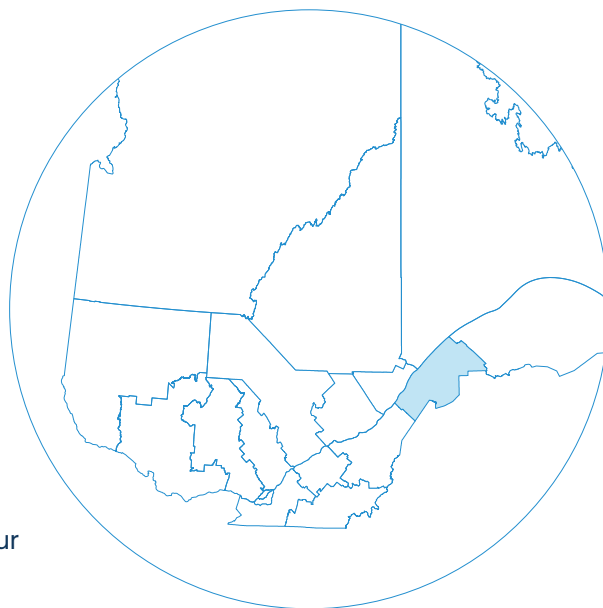
- Besoin de maillage et de complémentarité avec les autres régions
- Un leadership provincial pour porter une voix commune et faire des démarches auprès du gouvernement
- Améliorer la visibilité et la promotion

INTERMODALITÉ

- Besoin d'équipements et d'infrastructures pour accueillir les vélos dans les transports
- Harmoniser et simplifier les règles d'emport des vélos à bord des transports collectifs
- Besoin de cohérence et de diffusion de l'information, tant à l'interne (chauffeurs et professionnels) qu'auprès des cyclistes

VÉLO DE GRAVIER ET BIKEPACKING

- Besoin de trajets officiels, stables et partagés publiquement
- Besoin de flexibilité dans les sites de camping (lieux, heures d'arrivée et nombre de nuitées)
- Appui pour négocier les droits de passage



3.1.3 Les constats des régions aux concertations établies

Les régions avec une concertation avancée devaient réagir à des affirmations « chocs » sur les possibles points de collaboration et de concertation entre les acteurs du tourisme à vélo au Québec.

Ces affirmations n'étaient en aucun cas une proposition officielle de Vélo Québec, mais une hypothèse afin de débattre ensemble sur diverses questions et de cerner ce qui pouvait être acceptable pour les partenaires.

Les quatre affirmations, et les réponses qu'elles ont suscitées, sont les suivantes :

1. Afin de mieux centraliser et uniformiser le tourisme à vélo, un palmarès des régions devrait être mis en place à l'échelle de la province.

CANTONS-DE-L'EST

- Les acteurs de cette région sont ouverts à une structure de concertation provinciale qui soit légère et représentative de toutes les régions...
- ... permettant des réflexions communes sur :
 - La sécurité
 - La standardisation de la signalétique
 - La standardisation du vocabulaire
 - Les bons coups
 - L'éducation et la sensibilisation.
- Cependant, ces acteurs ne souhaitent pas la centralisation d'actions, dans la mesure où toutes les régions sont à des niveaux différents d'avancement dans le développement de leur offre.

MONTÉRÉGIE

- Les acteurs de cette région sont ouverts à encourager le développement de la pratique du tourisme à vélo partout au Québec, et à l'atteinte d'objectifs communs.
- Ils sont cependant moins enclins à voir se développer une concurrence entre les régions. Ils sont davantage en faveur d'une concertation visant l'échange de bonnes pratiques et le développement mutuel en complémentarité.

SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

- Les acteurs de cette région trouvent l'établissement d'un palmarès entre les régions intéressant pour stimuler le développement dans les territoires moins structurés.
- Cela permettrait de valoriser les efforts des régions dynamiques, notamment auprès des ministères.
- Cependant, cela pourrait nuire à la diversification des offres touristiques à vélo à l'échelle du Québec.
- Cela créerait également une iniquité entre les grandes et les petites régions, qui ne disposent pas des mêmes moyens d'action.

BAS-SAINT-LAURENT

- Les acteurs de cette région sont opposés à la concurrence entre les régions, qui aurait pour de démobiliser certains territoires.
- Ils misent davantage sur la coopération et la complémentarité entre les régions, dans la mesure où les réalités régionales sont trop différentes.
- Un système de classification pourrait cependant être bon pour structurer le développement de l'offre à l'échelle provinciale.

2. La promotion régionale doit être abandonnée pour une vitrine commune pour le Québec.

CANTONS-DE-L'EST

- Les acteurs de cette région sont contre une promotion uniformisée, car chaque région doit conserver sa couleur locale.
- Ils sont en revanche en faveur de doter le Québec d'une vitrine commune dirigée vers l'international.
- Ils sont d'ailleurs intéressés par le modèle français consistant en un portail global liant les expériences régionales sur une même plateforme.

MONTÉRÉGIE

- Les acteurs de cette région sont pour une promotion à l'échelle du Québec, et se prononcent en faveur du développement d'une image de marque dirigée vers l'international.
- Cela permettrait selon eux à de plus petites régions de bénéficier d'une promotion.
- Il faudrait pour cela un outil unique, accessible et facile d'utilisation pour la clientèle.
- Ils sont en revanche opposés à une dilution des identités régionales dans une promotion globale. Ils militent davantage pour une complémentarité entre les offres et les niveaux de promotion.
- Le risque qui est mis en avant est celui d'un désengagement des acteurs locaux si la promotion est trop uniformisée au niveau provincial.

SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

- Les acteurs de cette région sont globalement opposés à une promotion strictement provinciale. Ils se positionnent davantage en faveur d'une promotion régionale qui coexisterait avec une promotion internationale.
- Bonjour Québec devrait davantage mettre en avant les expériences vélo des régions.
- Les acteurs de cette région soulignent cependant le risque de dédoubler les démarches avec des promotions régionales et provinciales.
- Ils pensent que se baser sur la « couleur » propre à chaque région est plus mobilisant.

BAS-SAINT-LAURENT

- Les acteurs de cette région sont globalement opposés à une promotion seulement provinciale, qui risquerait de diluer la « couleur » propre à chaque région.
- Ils sont en revanche en faveur de la mise sur pied d'une vitrine internationale et d'un outil numérique cartographique provincial.

3. Chaque région touristique devrait prendre part à un comité consultatif permanent sur le tourisme à vélo au Québec. Vélo Québec doit être porteur du projet.

CANTONS-DE-L'EST

- Les acteurs de cette région sont en faveur de l'idée d'avoir des discussions entre acteurs de toutes les régions, dans le respect de leurs couleurs propres.
- Cela permettrait de se questionner sur les modalités d'une promotion à plusieurs niveaux : locale, régionale et internationale.
- Il faudrait ainsi créer plusieurs sous-comités : hébergement, services, attraits, etc.
- Il serait important de considérer de manière équitable les acteurs de toute sorte et de tout niveau de développement.
- Les acteurs de cette région soulèvent cependant une inquiétude quant à l'absence de vocabulaire commun dans le domaine du tourisme à vélo et quant à la grande diversité des acteurs mobilisés d'une région à l'autre.

MONTÉRÉGIE

- Les acteurs de cette région sont en faveur de la création d'un comité de concertation à l'échelle provinciale, avec des objectifs clairs et précis :
 - Vision partagée
 - Communauté de pratique
 - Partage de connaissances
- Vélo Québec est mentionné comme un expert dont le milieu a besoin pour avancer. En revanche, les porteurs de projets peuvent être d'autres acteurs.
- Une telle concertation provinciale devrait permettre de dégager un budget commun pour de grands projets.
- Dans les régions, il ne serait pas nécessaire d'avoir des comités spécifiques. Le développement de l'offre vélo devrait être intégré au développement touristique régional dans son ensemble.

SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

- Les acteurs de cette région sont en faveur d'une table provinciale sur le tourisme à vélo pour traiter des sujets suivants :
 - Diversifier l'offre
 - Échanger des idées
 - Apporter du poids au niveau gouvernemental
 - Mettre à niveau la sécurité
 - Mettre à niveau les services offerts
- La mission de Vélo Québec n'est actuellement pas en phase avec un rôle de porteur d'un projet touristique large. Cela relèverait davantage du rôle attendu de l'Alliance de l'industrie touristique du Québec.
- Le vélo ne doit pas être « noyé » dans une expérience « plein air et aventure » trop large.
- Une table provinciale devrait inclure un grand nombre et une grande diversité de partenaires.
- Les acteurs de cette région s'interrogent sur le meilleur porteur de dossier pour une telle table de concertation provinciale.

BAS-SAINT-LAURENT

- Les acteurs de cette région sont en faveur d'une table de concertation vélo de niveau provincial.
- Vélo Québec étant une organisation experte sur le sujet, il serait rassurant que l'organisation en assure l'animation et la coordination. Cela permettrait aux régions de se faire entendre.
- Il faudrait un cahier des charges clair.
- Il faudrait impliquer d'autres partenaires, comme l'Alliance de l'industrie touristique et l'Association des réseaux cyclables du Québec notamment.

4. La signalétique (panneaux, indications, logos) et la classification (difficulté technique, terrain, public cible) doivent être uniformisées pour tout le Québec, que ce soit pour la Route verte ou les réseaux régionaux.

CANTONS-DE-L'EST

- Les acteurs de cette région sont globalement favorables à une telle démarche, mais souhaitent qu'elle soit limitée aux normes d'aménagement et de classification, et ce, dans le respect des couleurs locales.
- La sécurité est une affaire à réfléchir au niveau provincial.

MONTÉRÉGIE

- Les acteurs de cette région sont d'accord pour uniformiser tout ce qui a trait à la sécurité, à la cotation des niveaux de difficulté, et à la qualification des publics cibles.
- Cette uniformisation doit se limiter à tout ce qui facilite la pratique et son accessibilité.
- L'expérience utilisateur est plus importante que l'image de marque selon eux.
- Cela permettrait de faire avancer la culture vélo à travers la province dans son ensemble.
- Il faudra cependant réfléchir à conserver la couleur des différentes régions d'une manière ou d'une autre.

SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

- Les acteurs de cette région sont favorables à un travail d'uniformisation, de la signalisation, de la cotation des niveaux de difficulté et de la qualification des publics.
- Ils ne voient pas de problèmes particuliers à la conservation des couleurs locales dans une telle démarche, pourvu que la communication soit claire.
- Il existe déjà des signalétiques (Route verte et véloroutes par exemple) sur lesquelles construire. Il n'est pas utile de partir d'une page blanche.
- Une telle démarche permettrait d'attirer des clientèles plus diversifiées, aussi bien en matière de pratiques que d'expériences.
- Les acteurs de cette région soulèvent cependant un risque sur le maintien et l'entretien de cette signalétique.

BAS-SAINT-LAURENT

- Les acteurs de cette région voient beaucoup d'avantages dans une telle démarche pour les cyclistes.
- Ils insistent sur la nécessité de ne pas effacer les identités régionales avec cette signalétique.
- Ils invitent à réfléchir à une signalisation à double niveau, avec une image régionale et des symboles partagés au niveau provincial.
- Dans tous les cas, la sécurité passe avant tout pour eux.

3.1.4 Les facteurs de succès à la collaboration entre les régions avancées

Les participants des régions aux concertations avancées devaient ensuite se positionner sur les facteurs de succès d'une collaboration à l'échelle provinciale autour de la question du tourisme à vélo.

Les conditions de succès d'une collaboration de niveau provincial reposeraient sur les principes suivants :

CANTONS-DE-L'EST

- Projet global représentatif des acteurs
- Consultation et dialogue équitables
- Partage d'informations
- Pouvoir décisionnel et leadership solide
- Présence de ressources (financières et humaines)
- Prise en compte du chemin parcouru par chaque région

MONTÉRÉGIE

- L'attribution d'un mandat spécifique à Vélo Québec par l'Association des réseaux cyclables du Québec
- Des rôles bien définis entre les acteurs
- Un mandat clair et des indicateurs de suivi
- Une concertation et une communication efficace
- La volonté politique et l'appui des élus
- La préservation des identités locales et l'écoute
- Une vision globale du vélo (mobilité et tourisme)
- Des ressources financières et humaines

SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN

- Ne pas être ralenti par les régions moins avancées
- Ne pas tout recommencer du début, que l'expertise soit reconnue
- Avoir une vision commune
- Proposer une démarche concertée avec l'adhésion des partenaires
- Avoir une gouvernance représentant les différents secteurs du tourisme à vélo
- Ne pas centraliser les activités et les démarches dans les grands centres seulement
- Tenir compte des réalités des régions
- Privilégier la précision et la clarté

BAS-SAINT-LAURENT

- Une représentation des régions permettant le respect de leurs spécificités
- L'amélioration de l'intermodalité
- Une structure claire et un plan pour le développement dans les régions
- La collaboration de plusieurs partenaires, notamment gouvernementaux
- Des leviers financiers
- Des retombées en matière de sécurité

3.1.5 Le rôle attendu de Vélo Québec dans le développement du tourisme à vélo

Les participants aux différentes consultations, tant régionales que sectorielles, ont été interrogés sur le rôle que devrait jouer Vélo Québec dans le développement du tourisme à vélo au Québec. Il s'agissait de mieux comprendre le positionnement attendu de l'organisation, dont la mission est de promouvoir, à l'échelle provinciale, la pratique du vélo par toutes et tous, notamment dans une perspective récréotouristique.

CAPITALE-NATIONALE

- Organiser et mener une concertation interrégionale
- Devenir une association touristique sectorielle
- Être porteur de dossier et porte-parole au niveau provincial
- Participer à la concertation régionale
- Assurer une présence territoriale avec un spécialiste par territoire
- Monter une base de données et une cartographie
- Soutenir le développement de l'offre

LANAUDIÈRE

- Rôle d'expert sur les comités régionaux
- Coordination entre les régions
- Balise d'un programme de base pour assurer la sécurité
- Délivrance de certifications plus larges que Bienvenue cyclistes!
- Veille stratégique
- Création et mise à disposition de savoirs et outils
- Rôle de représentation sectorielle

MAURICIE

- Coordonner la stratégie provinciale avec les associations touristiques régionales et sectorielles
- Faire des démarches auprès du personnel politique
- Créer et partager des outils
- Répertorier les services
- Accompagner les régions dans leurs démarches et le développement de leurs projets
- Mettre en place une certification

CENTRE-DU-QUÉBEC

- Être un leader sur les connaissances et les données
- Être un leader sur la mobilisation de l'industrie touristique
- Construire une table de concertation sur le tourisme à vélo
- Devenir une association touristique reconnue par le ministère

OUTAOUAIS

- Un rôle de représentation, entre autres pour obtenir du financement
- Une coordination et un maillage entre les acteurs de la région
- Une veille sur les bonnes pratiques
- Le lien entre les régions

LAURENTIDES

- Éducation sur la culture vélo auprès des acteurs

CHARLEVOIX

- Faire de la veille et partager de l'expertise
- Coordonner le développement et harmoniser les pratiques
- Faciliter et mener la concertation entre les acteurs
- Faciliter et mener la concertation entre les régions
- Sensibiliser les décideurs et les citoyens
- Appuyer les régions autour du financement

CÔTE-NORD

- Faciliter le financement
- Appuyer dans l'homologation de la Route verte
- Aider à connecter les régions adjacentes (concertation)
- Sensibiliser pour changer les perceptions

GASPÉSIE

- Soutenir les initiatives par de l'appui technique
- Permettre l'harmonisation des pratiques et des outils (cartes, promotion, etc.)

- Être un leader de la concertation entre les régions et avec les partenaires
- Faciliter le financement
- Plaidoyer auprès des ministères

GRAVELLE ET BIKEPACKING

- Plaidoyer (gouvernement, ZEC, SEPAQ, etc.) pour des changements aux réglementations
- Création d'une boîte à outils pour encourager le développement des circuits
- Communication sur les offres et les trajets existants
- Valorisation de la valeur économique du bikepacking et du vélo de gravelle auprès des acteurs

ACCUEIL ET SERVICES

- Utiliser les certifications pour favoriser le changement
- Assurer et appuyer la sécurité des infrastructures
- Fournir des données et arguments pour convaincre les entreprises
- Faire la promotion des initiatives
- Augmenter la signalisation touristique vélo
- Cartographier les services

INTERMODALITÉ

- Centraliser l'information sur les transports et les règles d'emport
- Obtenir et diffuser des données sur le cyclotourisme
- Appuyer la concertation
- Offrir un appui financier
- Partager son expertise



3.2 Constats généraux

À partir de cette imposante matière brute, un groupe de travail réunissant Vélo Québec et des partenaires externes impliqués dans le tourisme à vélo s'est livré à un exercice de co-analyse de ces résultats. Les participants à ce groupe de travail ont d'abord été invités à dégager, à partir des réponses contenues dans les données de la Grande traversée, des constats généraux au-delà des distinctions et des particularités régionales. L'objectif était de se placer à un plus haut niveau, pour dessiner des tendances principales. Ces constats peuvent être des dissensus ou des consensus forts, des fils conducteurs, ou des informations de grande importance.

Les constats dégagés peuvent se résumer de la manière suivante.

Dans les régions aux concertations naissantes,

les participants ont noté :

- Beaucoup de potentiel de développement...
 - ... notamment grâce à la variété des attraits naturels, des paysages et des types d'expériences possibles à vélo (avec l'arrivée des vélos à assistance électrique, par exemple)...
 - ... mais aussi grâce aux autres expériences touristiques complémentaires proposées par les régions.
- Cependant :**
- Le manque d'infrastructures et...
 - ... les enjeux de sécurité que cela implique freinent le développement de l'offre.
 - L'inaccessibilité physique et légale de certaines infrastructures ainsi que la connectivité entre les régions est un autre obstacle fort.
 - À cela s'ajoutent un manque de leadership ainsi que...
 - ... des difficultés de financement pour accompagner adéquatement ce développement de l'offre.

Dans les régions aux concertations avancées,

les participants ont noté :

- Une augmentation de la concertation provinciale est généralement souhaitée...
- ... pour autant que cela ne dénature pas les identités et les couleurs locales dans l'offre proposée et son développement.
- La convergence de la promotion internationale...
- ... ainsi que les défis sécuritaires liés à la signalétique font généralement l'unanimité.

En matière de **besoins et de facteurs de succès**, les participants ont relevé dans les données récoltées que :

- Les besoins sont très hétérogènes selon les régions et les acteurs.
- Un engagement du gouvernement provincial à la hauteur de l'augmentation de l'offre et de la demande quant à la filière est souhaité.
- Les besoins liés aux assurances responsabilité sont unanimement partagés dans les régions et dans toutes les formes de pratique.
- Le besoin en données (achalandages, retombées économiques), dans le but de sensibiliser les pouvoirs publics et les acteurs économiques, est plébiscité.

En matière de **freins et de pédales** pour les regroupements sectoriels consultés, il apparaît :

- Un consensus autour d'un besoin d'une forme de concertation et de gouvernance locales pour traiter du développement du tourisme à vélo.
- Le besoin d'avoir des financements réservés aux questions de tourisme à vélo.
- Un consensus autour du besoin d'harmoniser la signalétique et d'établir certains standards quant aux parcours.
- Un besoin de maillage et de partage, voire de vision commune, entre les régions.
- Une certaine tension entre les spécificités locales et le besoin de collaborer à l'échelle provinciale.
- Un consensus autour du besoin de faire la promotion de l'offre de manière collective, concertée et harmonisée.

De tout ce travail d'analyse et de synthèse se dégagent trois constats généraux :

La grande diversité dans les pratiques, les types de tourisme, les offres disponibles.

La nécessité d'une vision et d'un leadership dans chaque région.

Le besoin de conserver la couleur régionale tout en portant les dossiers à l'échelle provinciale.



3.3 Enjeux

La mise en lumière de ces constats a permis ensuite de dégager les enjeux principaux du secteur du tourisme à vélo. Un enjeu se définit comme une situation qui aura des conséquences, tant positives que négatives, et ce, que l'on agisse ou non. En d'autres termes, l'indifférence n'est pas une option quand il s'agit d'identifier ce qui constitue un enjeu.

13 enjeux principaux ont été recensés :

- 1 Les niveaux de développement inégaux du tourisme à vélo entre les régions.
- 2 Le besoin de concertation et de partage d'informations à l'échelle provinciale et entre les acteurs.
- 3 Le développement du tourisme à vélo dans un contexte de grande diversité des pratiques.
- 4 L'accessibilité et l'intermodalité dans, et entre, les régions.
- 5 La reconnaissance du vélo comme produit touristique phare.
- 6 Le respect des identités et réalités régionales dans la réponse à un besoin d'harmonisation et de concertation.
- 7 Le cloisonnement de la pratique vélo d'un point de vue ministériel.
- 8 Le besoin de sources et de processus de financement propres au tourisme à vélo.
- 9 La sécurité propre aux déplacements à vélo dans un contexte touristique.
- 10 Le développement des structures d'accueil et de service pour chacun des types de tourisme à vélo.
- 11 Le manque de partage d'information autour de la pratique.
- 12 Les obstacles multiples au développement des infrastructures.
- 13 Le manque, voire l'absence, de promotion du tourisme et de la culture vélo à l'échelle provinciale.

Ces enjeux ont alors servi d'outil de travail afin de produire un énoncé de vision qui viendra guider les actions de l'écosystème pour le développement du tourisme à vélo dans les prochaines années. Ces enjeux sont autant de balises dont il faut tenir compte pour bâtir une feuille de route afin de faire grandir et de promouvoir l'offre récréotouristique à vélo.



3.4 Vision

L'énoncé de vision qui a été produit à partir des grands constats de la collecte de données, et des enjeux qui en ont été dégagés, sert d'horizon pour les prochaines années dans les objectifs que l'on souhaite atteindre en matière de développement du tourisme à vélo au Québec. Cette vision forme un avenir désirable et réaliste, qui induit un certain nombre de changements qui seront détaillés plus bas. Considérant les changements structureaux nécessaires, cet énoncé de vision ouvre la voie à des actions qui devront être mises en branle d'ici 2030.

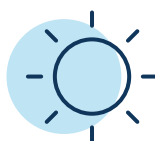
Le tourisme à vélo est une priorité touristique au Québec, grâce à l'engagement collectif de nombreux acteurs. Cette offre touristique qui rayonne en dehors des frontières de la province est une fierté pour les Québécoises et Québécois.



Priorité touristique : Prioriser le tourisme à vélo signifie non seulement y attribuer les ressources qu'il mérite, mais également lui donner la place nécessaire dans les structures ministérielles, brisant ainsi le cloisonnement actuel de la filière à ce niveau.



Engagement collectif de nombreux acteurs : la concertation a été omniprésente tout au long de la Grande traversée. Les acteurs sont tous conscients que le développement du tourisme à vélo ne pourra se faire dans un contexte de travail en vase clos. La question est complexe et, en ce sens, requiert le développement de structures de collaboration efficaces et basées sur la confiance.



Rayonnement de l'offre touristique vélo : la mise en commun de ressources et d'actions en matière de promotion est un point de consensus fort dans toutes les consultations régionales. Cette promotion doit être harmonisée et mutualisée.



Fierté de l'offre touristique vélo : la fierté renvoie à des changements d'ordre transformatif. Un Québec fier de son offre vélo est un Québec qui en prendra soin, qui en profitera et qui aura plaisir à la mettre en avant.



3.5 Chemins de changement

La vision collectivement développée constitue une destination à atteindre dans les prochaines années, à l'horizon 2030.

Pour réaliser cette vision, un ensemble de changements doivent être opérés. À l'issue de la tournée de consultations régionales et sectorielles, et face à la richesse et à l'ampleur des besoins, des leviers, des freins et des suggestions collectés, il est apparu que la Grande traversée allait servir de fondation et de base de travail à l'élaboration d'une stratégie future du tourisme à vélo au Québec. Dans ces conditions, ce vaste exercice de concertation a permis de tracer une route qui ouvre la voie à la structuration et à l'harmonisation du produit vélo québécois.

La feuille de route qui est proposée ci-dessous est constituée de chemins de changement menant à la réalisation de la vision. Plusieurs chemins de changement sont ponctués d'actions précises qui forment autant de jalons facilitant la mise en œuvre de la vision, et qui pourront être précisés dans le temps.

Un chemin de changement est l'enchaînement logique entre différents changements imaginés et formalisés dans le cadre d'une approche orientée changement. Les participants à la réflexion collective qui a été menée à la suite de la collecte de données ont ainsi formulé des changements souhaités, tant à long terme, qu'à moyen et court terme. Les changements à court et à moyen terme doivent permettre d'accéder aux transformations qui engendreront les changements à long terme.

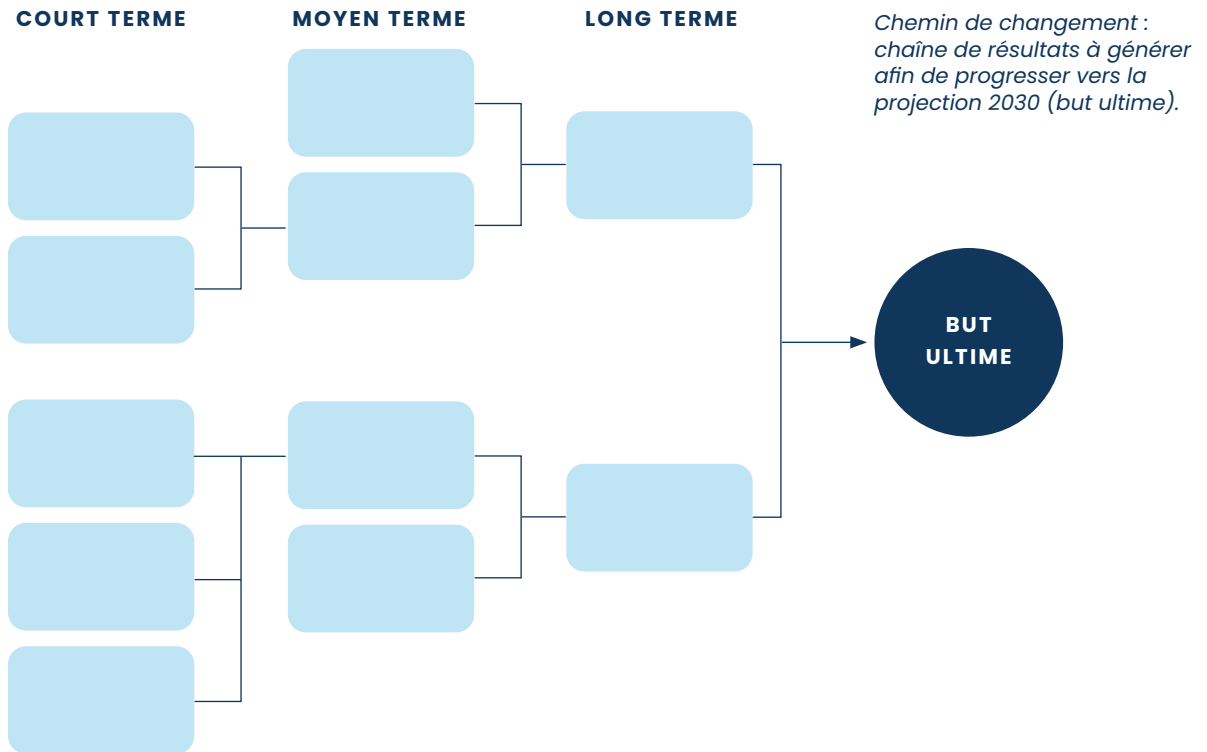
Les changements à long terme, ou changements ultimes, visent des transformations dans le cadre de vie des personnes ou des groupes ciblés. Les changements à moyen terme, ou changements intermédiaires, visent généralement des transformations dans les manières, dans le « faire ». Enfin, les changements directs, ou à court terme, visent des transformations dans les connaissances et les interconnaissances des personnes ou des groupes ciblés.

La feuille de route ci-dessous comprend :

- Des chemins de changement
- Des objectifs et des actions prioritaires
- Des porteurs de projet et des collaborateurs le cas échéant

Cette feuille de route se veut un outil pour élaborer des plans d'action ou des projets plus précis dans les prochaines années.

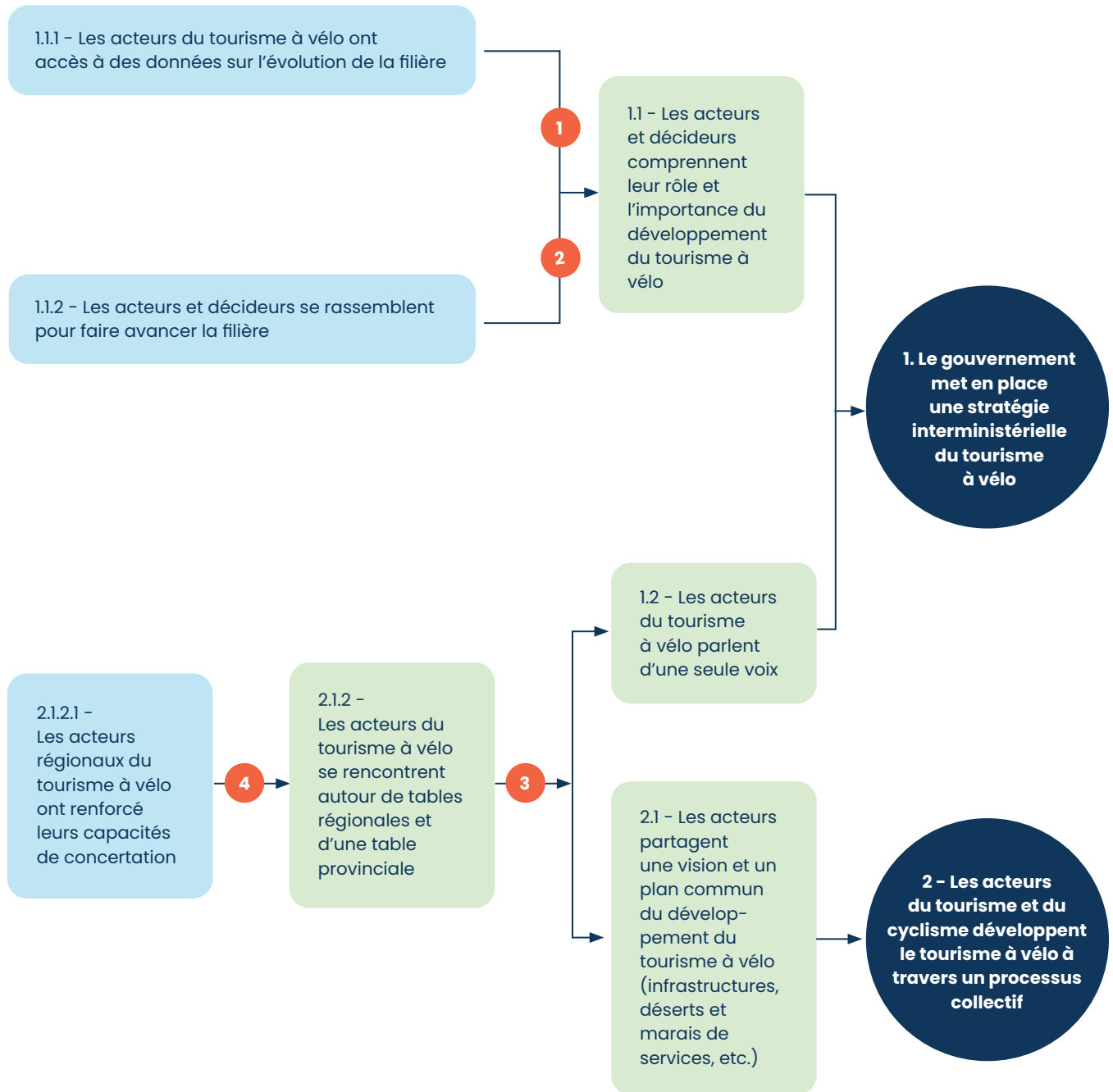
COMMENT LIRE LES CHEMINS DE CHANGEMENT?



CHANGEMENTS DIRECTS

CHANGEMENTS INTERMÉDIAIRES

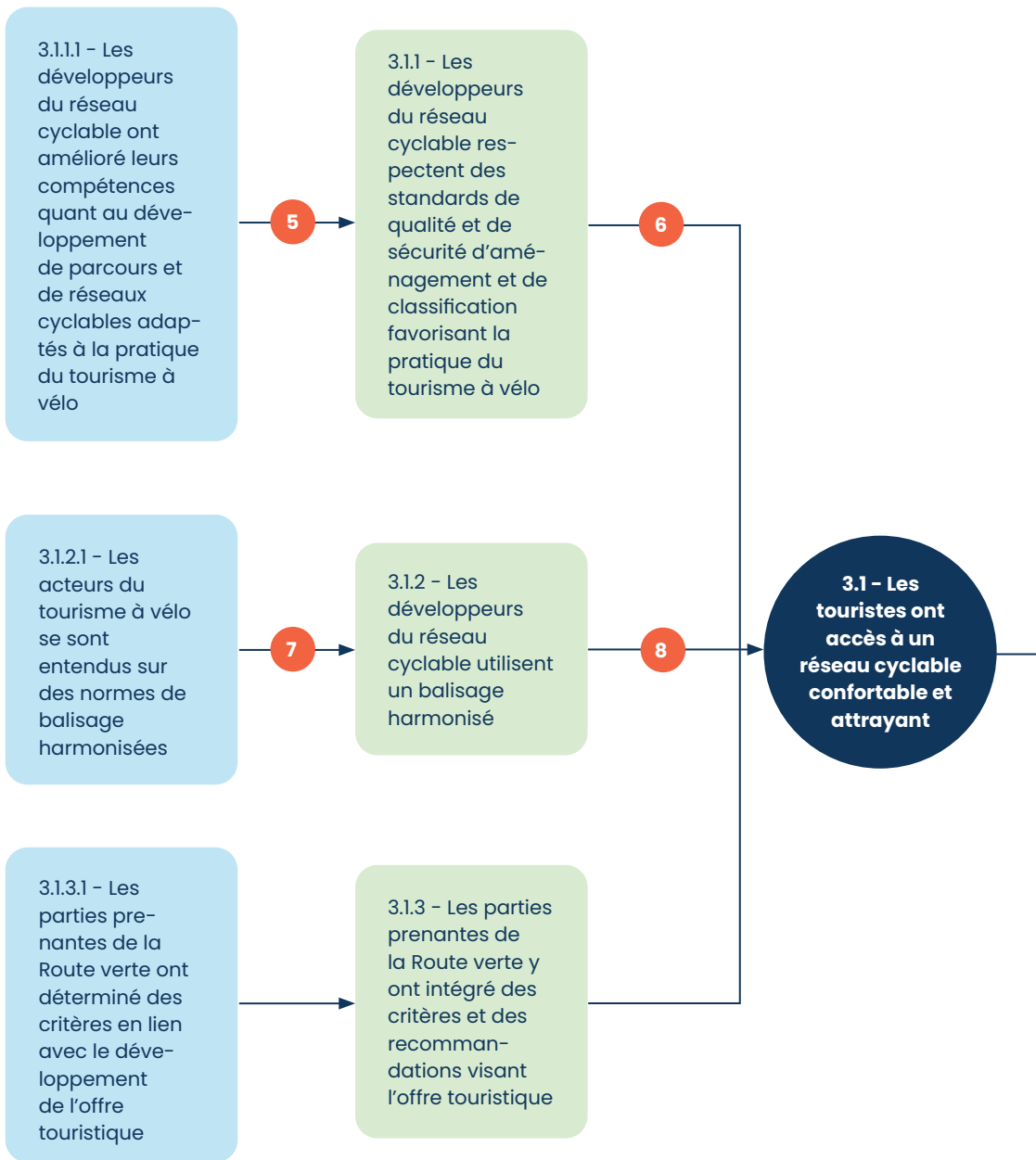
CHANGEMENTS ULTIMES

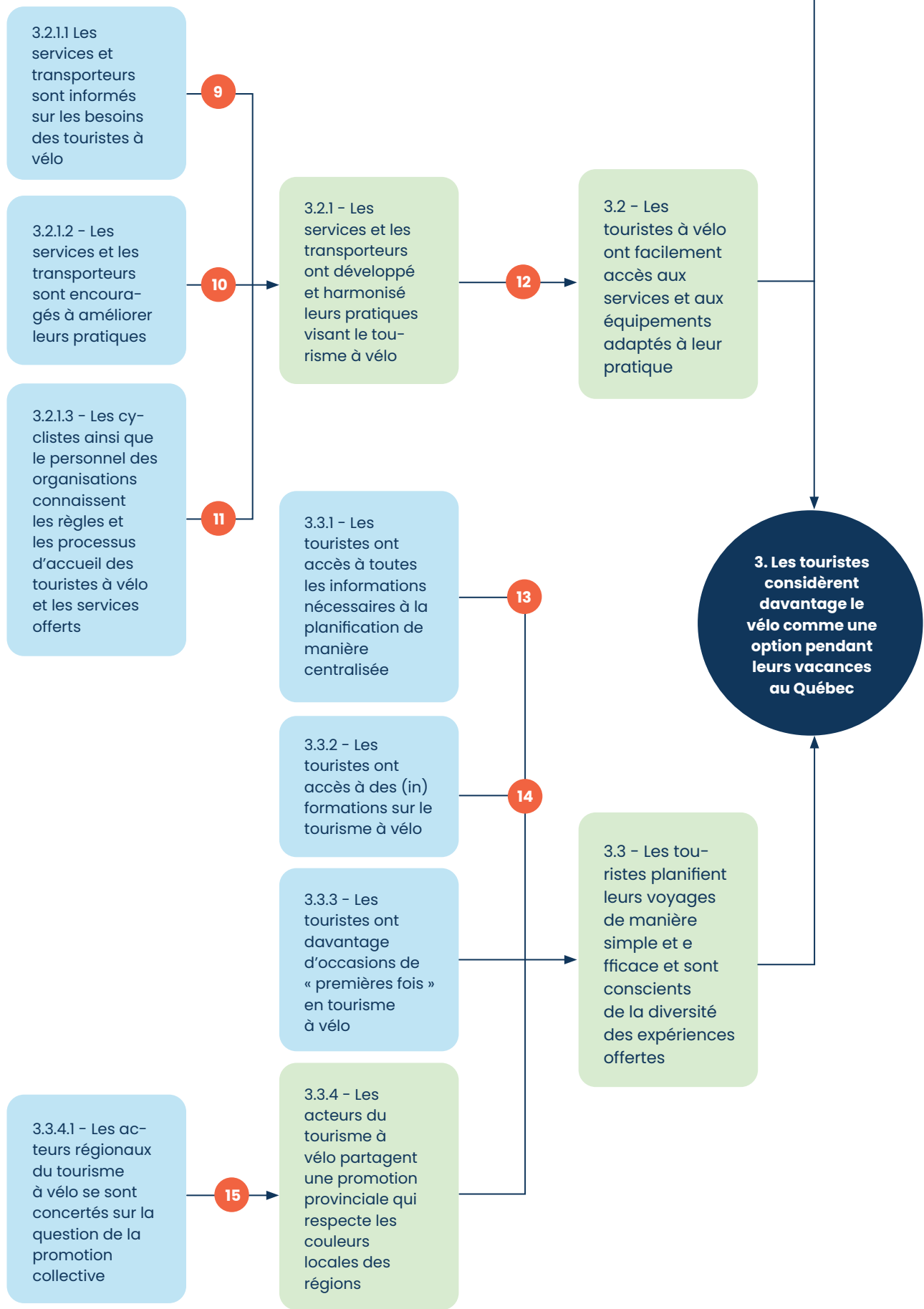


CHANGEMENTS DIRECTS

CHANGEMENTS INTERMÉDIAIRES

CHANGEMENTS ULTIMES





Chemins de changement, objectifs prioritaires et stratégies d'action issus de la Grande traversée



1. Collecter et diffuser des données sur le tourisme à vélo et accompagner les partenaires de l'industrie dans cette démarche

<p>Description</p>	<p>Les retombées économiques du tourisme à vélo ont connu une croissance considérable au Québec pour atteindre en 2015 près de 700 millions de dollars de dépenses, le maintien de 7000 emplois et des revenus fiscaux de 101 millions de dollars. En 2024, la seule région de la Montérégie a évalué les dépenses touristiques liées au vélo dans la région à 437 millions de dollars et les emplois soutenus à plus de 1000, avec des recettes fiscales de plus de 33 millions de dollars. Ces retombées économiques s'accompagnent évidemment de nombreux bénéfices sociaux, environnementaux et de santé.</p> <p>Dans le même temps, des sondages populationnels effectués tous les 5 ans dans le cadre de l'enquête sur l'État du vélo au Québec révèlent une croissance de la pratique du vélo en contexte de vacances : entre 2010 et 2020, le nombre de cyclotouristes sur les routes du Québec a augmenté de près de 20 %.</p> <p>Ce type de données s'avère particulièrement utile pour planifier le développement de l'offre vélo dans les territoires. Disposer d'un portrait à jour et pertinent de la performance du secteur est nécessaire afin de bâtir un produit en adéquation avec la demande des pratiquants. Cependant, les données dont nous disposons souffrent d'un manque de finesse territoriale dans la mesure où elles embrassent bien souvent le Québec au complet. De plus, ces données sont, dans le meilleur des cas, collectées tous les 5 ans, ce qui constitue un laps de temps trop long pour saisir pleinement l'engouement autour de cette activité et de ce type de tourisme, et déceler les nouvelles tendances.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Maintenir minimalement une régularité quinquennale pour dresser un portrait provincial de la pratique du vélo en contexte touristique et mesurer ses retombées économiques • Encourager et accompagner les régions touristiques dans la réalisation d'études similaires sur leur territoire afin de disposer de portraits plus fins et précis qui viendraient s'intercaler entre les études provinciales
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec pour un portrait provincial, les ATR pour des portraits régionaux</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • MTO, MEQ, MTMD comme partenaires financiers de réalisation • Vélo Québec en soutien des initiatives locales : accompagnement dans la démarche, le partage d'informations et de données pertinentes, etc. • L'ARCQ comme partenaire de déploiement du matériel d'interception sur la route • Une firme externe pour mener l'étude selon les standards du MISQ et/ou pour effectuer un sondage populationnel
<p>Degrés d'avancement</p>	<p>Une étude provinciale est réalisée en 2024. Il faudra planifier d'autres études régionales et stimuler leur réalisation auprès des ATR.</p>
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>5 ans</p>



2. Créer une communauté de pratiques sur les questions et les enjeux liés au tourisme à vélo

Description	<p>Le développement de l'offre touristique à vélo est particulièrement riche et dynamique au Québec. Les formes de pratiques sont variées (sur route, hors route, toutes saisons), et les initiatives régionales et locales pour soutenir le développement de la pratique sont nombreuses. Cependant, le degré d'avancement et de connaissances des enjeux, des besoins et des bons coups liés à la pratique est différent d'une région à l'autre. Des territoires sont plus avancés que d'autres dans la structuration de leur produit vélo, et ont bien souvent expérimenté des difficultés que des régions à l'offre plus naissante rencontreront tôt ou tard. Dans ces conditions, il apparaît nécessaire de créer les conditions favorables à la structuration d'une communauté de pratiques autour des enjeux liés au tourisme à vélo afin, d'une part, de permettre la connaissance, les échanges et l'émulation entre les acteurs du tourisme à vélo et, d'autre part, de créer les conditions favorables à l'alignement des visions et des positionnements stratégiques des acteurs pour parler d'une voix plus forte auprès des instances gouvernementales.</p>
Stratégies d'action	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser tous les deux ans un rendez-vous destiné aux professionnels du tourisme à vélo, tant sur route que sur sentier. Ce colloque professionnel assure une place de choix aux partenaires clés du tourisme à vélo : ARCQ, véloroutes, ATR, MRC, centres de vélo de montagne, etc. Cet événement est organisé en alternance avec le congrès de l'ARCQ, consacré aux réseaux cyclables. Ces deux événements permettent de couvrir chaque année les principaux sujets, enjeux et réalisations en lien avec le tourisme à vélo au Québec • Mise en place en 2025 d'une infolettre professionnelle sur le tourisme à vélo pour faire rayonner les bons coups de l'industrie, échanger des informations pertinentes et animer un réseau de partenaires pour faire croître leur culture vélo en lien avec le tourisme
Porteur(s) de l'objectif	Vélo Québec
Collaborateur(s)	
Degrés d'avancement	En cours
Horizon de déploiement	1 an



3. Rassembler les acteurs du tourisme à vélo dans un regroupement sectoriel reconnu

<p>Description</p>	<p>Les voix et les actions qui portent le développement du tourisme à vélo au Québec sont nombreuses, et leurs réalisations depuis plusieurs années forcent l'admiration et le respect. Plusieurs modèles de gouvernance ont vu le jour ces dernières années aux échelons locaux (MRC) et régionaux (ATR), ou encore dans des secteurs précis, comme le vélo de montagne (Québec vélo de montagne pour la région touristique de Québec, par exemple). Cependant, il n'existe pas de regroupement national ni de vision d'ensemble harmonisée à l'échelle du Québec pour représenter les acteurs du tourisme à vélo, et s'assurer de leur représentation et de leur prise en considération dans différentes instances gouvernementales dont relèvent le tourisme, le loisir, le développement durable ou encore le transport. La mise en place d'un tel système de concertation et de représentation permettrait de faire avancer collectivement le développement du tourisme à vélo au Québec dans le respect des couleurs et des spécificités locales, que seul un mode de concertation et de regroupement sectoriel offrirait.</p> <p>De plus, l'absence d'un tel regroupement sectoriel officiellement reconnu ne permet pas de disposer des moyens et des ressources afin d'offrir des services spécifiques aux acteurs de cet écosystème.</p> <p>Le travail de concertation et de consultation réalisé dans le cadre de la Grande traversée a permis de confirmer ce besoin de la part des acteurs du tourisme à vélo, tout en soulignant l'impérieuse nécessité d'avoir une représentativité et un respect des identités locales dans le cadre d'un tel regroupement provincial.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Travailler à la reconnaissance du vélo comme un produit/expérience phare au sein de l'Alliance de l'industrie touristique du Québec • Mettre en place un regroupement sectoriel des acteurs et des intérêts du tourisme à vélo au Québec qui soit représentatif des forces vives en présence et des identités régionales • Faire en sorte que ce regroupement soit une association touristique sectorielle dûment reconnue par les autorités gouvernementales et dont le conseil d'administration refléterait la diversité et la richesse des membres
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec, pour la mise en place et l'animation d'un tel regroupement</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<p>ARCQ, Véloroutes, MRC, ATR, centres de vélo de montagne, établissements certifiés pour l'accueil des cyclistes, représentants d'autres regroupements sectoriels en tourisme, etc., pour siéger au sein d'un tel regroupement</p>
<p>Degrés d'avancement</p>	
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>Fin 2025-début 2026</p>



4. Soutenir les régions dans la mise en place de tables régionales de concertation spécifiques sur les questions du tourisme à vélo

<p>Description</p>	<p>La tournée de consultation et de concertation de la Grande traversée a permis de mettre en lumière l'existence dans plusieurs régions de formes diverses de concertation et d'animation de parties prenantes pour favoriser le développement de l'offre touristique à vélo, tant en matière d'infrastructures ou de produits que d'accueil et de services. Qu'il s'agisse de forums, de tables, de regroupements, etc., ces formes de concertation réunissent souvent des représentants de l'ATR, des MRC, des gestionnaires de véloroutes, des centres de vélo de montagne et des entreprises privées du secteur du tourisme à vélo.</p> <p>Ces formes de gouvernance et de concertation régionale sont essentielles au bon développement d'une offre touristique à vélo structurée, de qualité et qui maille finement les territoires en faisant le lien entre les besoins des acteurs locaux du tourisme, les besoins des cyclistes et les attraits touristiques.</p> <p>Il n'existe pas aujourd'hui de modèle uniforme en la matière. Cette souplesse et cette diversité dans les formes de gouvernance et de concertation locales et régionales constituent un atout et une richesse pour développer une forme de concertation adaptée à chaque territoire et à son histoire. Cependant, moins de la moitié des régions touristiques disposent de tels espaces de discussion et de concertation actifs ou en voie de l'être, et il apparaît plus que nécessaire de travailler à leur multiplication afin de mailler le territoire.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir la nécessité d'organiser localement et régionalement des formes de concertation et de gouvernance sur l'offre touristique à vélo • Accompagner les parties prenantes dans cette voie en leur fournissant toutes les informations nécessaires et en siégeant, au besoin et sur demande, dans ces comités
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<p>ATR</p>
<p>Degrés d'avancement</p>	
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>2 à 5 ans</p>



5. Mettre sur pied une formation sur la création de parcours cyclables à l'attention des développeurs et des promoteurs de réseaux cyclables

<p>Description</p>	<p>L'offre cyclable au Québec n'a cessé de grandir ces dernières années. On compte aujourd'hui plus de 10 000 km de réseaux de pistes cyclables, tant dans les centres urbains que dans des territoires ruraux et isolés. Ces infrastructures cyclables bénéficient pour la plupart d'un niveau élevé de confort, de convivialité et de sécurité.</p> <p>Dans le même temps, les organisations chargées de la promotion des régions et des territoires touristiques sont de plus en plus nombreuses à faire du vélo un produit phare de leur catalogue afin de répondre à la demande croissante des visiteurs. Malgré la présence de nombreuses infrastructures cyclables, il n'est pas toujours possible de proposer des parcours qui empruntent exclusivement de telles infrastructures.</p> <p>Alors, comment bâtir un parcours, un circuit ou une boucle cyclable qui répondent aux attentes élevées des visiteurs en matière d'expérience, de sécurité et de découverte de nos territoires? Quelles questions doit-on se poser pour créer un itinéraire? Quelles règles faut-il respecter? Quel niveau de sécurité dans les aménagements existants doit être privilégié pour rendre l'offre cyclable accessible à toutes et tous, quel que soit leur niveau de compétence à vélo?</p> <p>Afin de répondre à ces questions et d'être en mesure de produire des parcours cyclables harmonisés en ce qui a trait à la qualité et à la sécurité, le Québec doit se doter d'une formation robuste qui puisse être donnée dans l'ensemble des régions à toutes celles et à tous ceux qui souhaitent développer une offre récréotouristique à vélo attractive et sécuritaire, à même de mettre en valeur les attraits de nos territoires.</p> <p>Sous l'impulsion de Tourisme Cantons-de-l'Est, une première formation à destination des gestionnaires de l'offre cyclable des MRC a été créée afin de les outiller dans la création de parcours. À la demande de Tourisme Cantons-de-l'Est, Vélo Québec a repris le mandat d'étoffer cette formation et de la dispenser à tous les acteurs du tourisme au Québec qui le souhaitent.</p> <p>Cette formation sera enrichie et complétée par la création d'un guide de classification et de cotation des parcours cyclables d'ici la fin de l'année 2025 (voir objectif 6).</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir l'offre de formation auprès des ATR et des MRC • Assurer une veille et une mise à jour des contenus de formation • Bonifier le contenu de la formation avec un module sur la classification et la cotation des parcours cyclables (objectif 6)
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<p>Tourisme Cantons-de-l'Est pour le contenu, les ATR pour la promotion de l'offre et le cofinancement</p>
<p>Degrés d'avancement</p>	<p>Une première version de la formation est disponible.</p>
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>2025</p>



6. Produire un guide de classification et de cotation des parcours cyclables

Description	<p>En lien avec le développement d'une formation sur la création de parcours cyclables, il devient nécessaire aujourd'hui de disposer d'un guide de classification et de cotation de ces parcours. En effet, afin d'atteindre une clientèle grandissante, et de plus en plus internationale, les nombreuses offres de tourisme à vélo doivent parler un langage harmonisé. Concrètement, il faut que les visiteurs puissent facilement trouver les offres cyclables à la hauteur de leurs attentes en matière d'expérience et de leur capacité physique en matière de difficulté. Pour cela, les offres cyclables futures doivent disposer d'un mode commun de classification des expériences (pour quel public ? pour quelle pratique ?) et d'une manière harmonisée de classer les niveaux de difficulté de ces parcours et de ces expériences à vélo. Il s'agit là d'un travail essentiel, qui passe nécessairement par une concertation approfondie des parties prenantes pour que les systèmes de classification et de cotation soient cohérents avec leurs objectifs et leurs pratiques actuelles.</p> <p>Le guide qui ressortira de cet exercice de concertation et de réflexion viendra compléter et enrichir l'offre de formation décrite dans l'objectif 5.</p>
Stratégies d'action	<ul style="list-style-type: none"> • Recenser et rencontrer les acteurs impliqués dans le développement de l'offre cyclable pour inventorier les pratiques de cotation et de classification actuelles • Bâtir collectivement un système provincial concerté et harmonisé • Intégrer un module sur la classification et la cotation dans l'offre de formation de parcours cyclables • Harmoniser l'offre existante pour qu'elle soit en cohérence avec le système provincial qui sera retenu
Porteur(s) de l'objectif	Vélo Québec
Collaborateur(s)	Association des réseaux cyclables du Québec, Tourisme Cantons-de-l'Est, Tourisme Montérégie, Aventure écotourisme Québec, etc.
Degrés d'avancement	
Horizon de déploiement	Fin 2025 – début 2026



7. Établir les besoins en signalisation des touristes à vélo à l'occasion de collectes de données

Description	<p>La question de la signalisation constitue un enjeu majeur du développement de l'offre touristique à vélo. En effet, les cyclistes ont besoin d'informations sur la route, qu'il s'agisse d'indications pour se repérer, mais aussi d'informations sur les services accessibles : points d'intérêt, sanitaires, établissements de restauration ou d'hébergement, épiceries, etc.</p> <p>Aujourd'hui, la quantité et la qualité de ces signalétiques ne relèvent d'aucun cadre particulier. De plus, ces balisages informatifs ne suivent aucun critère commun et ne sont donc pas harmonisés. Pourtant, les touristes à vélo font peu de cas des frontières administratives et touristiques. Ce qu'ils souhaitent, c'est une information fiable, efficace et suffisante.</p> <p>À l'instar du référentiel qui existe en matière de balisage de l'itinéraire de la Route verte, il conviendrait de produire un guide de signalisation des attraits et des services, qui servirait de référentiel à l'ensemble des gestionnaires de réseaux cyclables et de promoteurs d'expériences touristiques à vélo. L'objectif serait de pouvoir fournir un guide d'implantation d'informations à caractère touristique adapté à la clientèle cycliste.</p>
Stratégies d'action	<ul style="list-style-type: none"> • Former un groupe de travail • Déterminer une liste de points d'information à inscrire sur un balisage récréotouristique pour le vélo • Déterminer une charte graphique • Produire un référentiel et un guide d'implantation
Porteur(s) de l'objectif	Vélo Québec
Collaborateur(s)	ARCQ et ATR
Degrés d'avancement	
Horizon de déploiement	2 à 5 ans



8. Organiser une réflexion concertée sur l'harmonisation du balisage des itinéraires cyclables sur l'ensemble du territoire

<p>Description</p>	<p>Le tourisme à vélo est une activité qui nécessite un certain nombre d'éléments logistiques et opérationnels afin d'assurer un niveau de confort et de sécurité optimal pour ses adeptes. Parmi eux, le balisage des itinéraires est un élément crucial de l'expérience client. Les touristes à vélo doivent pouvoir se repérer dans leur itinéraire. Cet élément en apparence simple présente plusieurs difficultés dans sa mise en œuvre : au-delà des contraintes logistiques d'implantation et d'entretien du balisage, la signalisation entraîne des questions de communication, d'image de marque et de rayonnement des territoires. Autrement dit, le balisage est une composante majeure du marketing territorial des régions visitées. Il s'agit d'une vitrine promotionnelle essentielle pour les véloroutes et leur organisation de promotion touristique, ce qui explique le soin qui est consacré à l'élaboration de cette image de marque. Dans le même temps, les visiteurs ont besoin d'une information lisible et prévisible, qui soit efficace dans leur voyage à vélo. Les voyageurs à vélo font peu de cas des divisions territoriales, administratives et organisationnelles. Ce qu'ils veulent avant tout, c'est pouvoir se rendre à destination sans embûche!</p> <p>C'est dans ce contexte qu'il apparaît nécessaire de mener une réflexion concertée sur l'harmonisation du balisage sur l'ensemble du territoire québécois, afin de proposer à nos visiteurs internationaux une information sur le terrain claire, lisible et prévisible. Le parti pris de la Scenic Bikeways de l'Oregon ou celui de la Flandre à vélo constituent des pistes intéressantes à explorer : tout en conservant une image de marque propre à chaque tronçon du réseau (nom et logo propre), on assure, grâce à un habile jeu graphique, une continuité et une harmonisation visuelles à même de créer une identité collective et distinctive commune.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser un atelier lors du prochain congrès de l'ARCQ pour explorer l'intérêt des membres du réseau sur le sujet • Déterminer lors de cet atelier un plan de travail pour les prochaines années sur le sujet
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<p>ARCQ et ses membres, ATR</p>
<p>Degrés d'avancement</p>	
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>2 à 5 ans</p>



9. Rédaction d'un guide pratique sur l'accueil des touristes à vélo

<p>Description</p>	<p>Si l'accueil est l'élément central d'une politique gouvernementale structurée et cohérente en matière de développement touristique – comme en témoigne le Plan d'action Bonjour accueil 2023-2026 du gouvernement du Québec –, cela est encore plus vrai en matière de tourisme à vélo tant les besoins des pratiquants sont précis et spécifiques. Un accueil réussi des visiteurs, a fortiori internationaux, est le point de départ d'une expérience client concluante. Une offre cyclable de qualité pour des touristes doit être en mesure de répondre adéquatement à leurs attentes, aussi bien lors de leurs déplacements à vélo que pendant leurs visites d'attrait et de restaurants, et surtout pendant leurs nuitées. Ainsi, les acteurs de l'industrie touristique impliqués dans cette expérience client sont nombreux lors d'un séjour touristique à vélo : hébergements, restaurants, attrait, transporteurs, parcs naturels, commerces, loueurs de vélo, véloroutes, municipalités.</p> <p>Il existe aujourd'hui au Québec une certification sur l'accueil des cyclistes en matière d'hébergement, qui garantit un niveau de services adaptés selon plusieurs critères : Bienvenue cyclistes!. Il existe aussi un label qui reconnaît l'attachement de commerces locaux de la région des Cantons-de-l'Est en faveur des visiteurs à vélo, Fièremment vélo!. Afin de favoriser la diffusion de cette certification et de ce label et, plus largement, de rehausser le niveau d'accueil de l'écosystème touristique en faveur des cyclistes de passage, il convient de produire un court guide explicatif qui rappelle les besoins de base des visiteurs à vélo, les meilleures pratiques pour leur offrir un accueil de qualité et les ressources disponibles pour ces entités afin de faire reconnaître leurs actions en la matière. Ce guide permettra non seulement d'informer de nouveaux établissements et de nouvelles organisations sur le sujet, mais aussi de rappeler aux entreprises engagées dans une telle démarche les actions qu'elles doivent entreprendre.</p> <p>L'objectif final est que l'ensemble des parties prenantes de l'écosystème touristique déploient des actions harmonisées en faveur de l'accueil des touristes à vélo, afin d'offrir à ces derniers un niveau de service élevé et prévisible, qui favorisera le vélo comme option crédible et accessible pour un voyage.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recenser et synthétiser en plusieurs thématiques les besoins des touristes à vélo : planification, transport, hébergement, restauration, visites • Produire des fiches synthèses et les rassembler dans un guide • Faire valider les contenus par les regroupements sectoriels concernés • Promouvoir et diffuser le guide dans l'industrie
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • AHQ, Camping Québec, ARCQ, Fédération des transporteurs par autobus pour la validation des contenus • AITQ/Bonjour Québec pour la diffusion du guide
<p>Degrés d'avancement</p>	
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>1 à 2 ans</p>



10. Encourager l'industrie touristique à s'engager en faveur de certifications favorables à l'accueil des cyclistes

<p>Description</p>	<p>L'accueil et les services offerts aux touristes à vélo constituent un pilier majeur du développement de l'offre en direction des cyclotouristes et des visiteurs souhaitant réaliser une activité à vélo au cours d'un séjour.</p> <p>Il n'existe aujourd'hui qu'un seul référentiel certifiant en matière d'accueil des touristes à vélo : la certification Bienvenue cyclistes!, lancée en 2005. Elle est offerte à des établissements d'hébergement touristique (hôtel, motel, auberge, camping) qui respectent un certain nombre de critères favorisant l'accueil, dans des conditions optimales et adaptées, des touristes à vélo. Ces critères sont : la mise à disposition d'un stationnement sécurisé pour les vélos, l'accès à des outils pour effectuer des réparations, et la capacité à donner des informations sur les réseaux cyclables avoisinants et les attraits touristiques de la région. Les campings doivent quant à eux garantir en tout temps un emplacement sans réservation. En mai 2024, 426 établissements (114 campings et 312 autres établissements) de 18 régions touristiques du Québec étaient certifiés Bienvenue cyclistes!</p> <p>L'existence d'un réseau d'établissements d'hébergement certifiés favorise l'attraction d'une clientèle internationale en agissant à plusieurs niveaux.</p> <p>Une certification comme Bienvenue cyclistes!, avec ses critères rigoureux, est un gage de qualité pour une clientèle internationale. Elle rassure quant aux services à destination, et offre de la prévisibilité et du confort lors d'un séjour. D'ailleurs, en 2015, 45 % des touristes à vélo du Québec avaient séjourné au moins une nuit dans un établissement Bienvenue cyclistes!. Les touristes internationaux à vélo étaient 62 % dans cette situation, preuve qu'une telle certification est plébiscitée par les personnes extérieures au Québec!. À pareille date, plus de 1 client sur 5 d'un établissement certifié provenait de l'extérieur du Québec.</p> <p>Afin de bâtir une offre touristique à vélo de calibre international, il faut offrir aux visiteurs un référentiel simple et accessible, facilement identifiable et qui maille finement le territoire.</p> <p>Aujourd'hui, la certification Bienvenue cyclistes! souffre de deux écueils : comme elle est la propriété de Vélo Québec, son déploiement et son administration reposent entièrement sur l'organisation. Une révision de la gouvernance de la marque et de son opérationnalisation contribuerait certainement à sa diffusion plus massive en atteignant par exemple davantage de membres au sein des ATR ; d'autre part, elle est réservée aux seuls établissements d'hébergement. Un élargissement du périmètre de la certification permettrait de développer un accueil adapté aux cyclistes qui couvrirait un plus large spectre de leur expérience.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revoir le périmètre de la certification pour l'élargir à d'autres types d'établissements que ceux qui proposent l'hébergement • Revoir l'image de marque pour la moderniser • Repenser le mode de gouvernance pour favoriser la croissance du produit et mieux servir la clientèle touristique à vélo
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • AHQ, Camping Québec, ARCQ, Fédération des transporteurs par autobus pour valider la pertinence des critères de certification dans leurs secteurs • ATR pour promouvoir la certification auprès de leurs membres et prendre en charge une partie de son déploiement • AITQ/Bonjour Québec pour la faire connaître auprès des clientèles internationales
<p>Degrés d'avancement</p>	
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>2 ans</p>



11. Maintenir à jour une page informative sur les conditions d'accueil des vélos à bord des transports collectifs

<p>Description</p>	<p>Selon une enquête menée sur les pratiques récréotouristiques en vélo en 2023, 81 % des cyclistes consultés ont mentionné pratiquer le vélo à l'extérieur des centres urbains, et 91 % ont affirmé s'être rendus sur le lieu de leur activité à vélo en utilisant leur voiture personnelle².</p> <p>Ces statistiques témoignent d'une offre de transports collectifs insuffisante ou, du moins, mal adaptée au tourisme à vélo. Sur un territoire aussi vaste que le Québec, il existe pourtant plusieurs services de train, d'autobus et de covoiturage qui permettent de rallier les différentes régions de la province, mais ceux-ci ne sont pas toujours accessibles pour les cyclistes désirant transporter leur matériel. Et quand ils le sont, l'information peut être difficile à trouver, n'étant pas en outre uniforme d'un transporteur ou d'une région à l'autre.</p> <p>Pourtant, l'intermodalité est la clé d'une offre touristique à vélo accessible et attrayante, et qui incarne pleinement une forme de tourisme lent, durable et responsable.</p> <p>Or le touriste à vélo a besoin d'une information fiable et précise. Il a également besoin que son expérience soit simple, pour qu'elle demeure efficace et plaisante.</p> <p>Dans le cadre de la Grande traversée, un travail de recensement de l'offre de transport collectif accessible aux vélos a été entrepris, afin de faire connaître aux pratiquants les différentes règles d'emport des vélos à bord des autobus, des trains et des avions au Québec.</p> <p>Dans les prochaines années, il s'agira d'établir un processus simple et efficace pour maintenir et diffuser une information claire et à jour.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer le meilleur moyen de diffuser l'information et de la rendre accessible • Choisir un processus efficace pour la maintenir à jour dans le temps • Explorer les liens possibles avec la plateforme Web cartographique du tourisme à vélo pour intégrer ces données dans un calculateur d'itinéraires à vélo selon une approche Maas (Mobility as a Service, ou mobilité comme service)
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sociétés de transport (ARTM, Exo, etc.), Fédération des transporteurs par autobus, VIA Rail pour accéder à l'information • Vélo Québec pour rendre l'information accessible • ATR pour la diffuser
<p>Degrés d'avancement</p>	<p>Une première version de document existe, sa mise en ligne doit être faite en 2025</p>
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>En continu</p>

²Chaire de tourisme Transat. Enquête portant sur le comportement des cyclistes québécois en contextes récréatif et touristique en 2023, juillet 2024.



12. Rencontrer les acteurs du transport collectif afin d'harmoniser les règles d'emport des vélos

<p>Description</p>	<p>Il est possible aujourd'hui d'embarquer son vélo dans la plupart des lignes d'autobus du Québec, tant sur des lignes urbaines (hors Montréal) que sur des lignes régionales et interrégionales. Cela est également possible dans la plupart des trains du réseau métropolitain, et sur certaines lignes du réseau de VIA Rail. Cependant, les règles diffèrent d'un transporteur à l'autre : certains acceptent les vélos à l'extérieur sur un support, d'autres en soute dans une housse et d'autres enfin dans une boîte rigide. Certains demandent à ce que le vélo soit en partie démonté, d'autres non. Cette information est parfois difficile à trouver et, surtout, le matériel nécessaire est rarement vendu sur place par les transporteurs, alors qu'il est impossible pour un voyageur de le transporter avec lui. Enfin, le développement spectaculaire des vélos à assistance électrique ajoute une couche de complexité dans la mesure où les systèmes de batterie sont refusés à l'intérieur des véhicules pour des raisons de sécurité.</p> <p>La croissance du vélo en contexte de voyage touristique rend nécessaire la mise en œuvre d'une table de travail avec les partenaires de l'industrie du transport par autobus, afin de comprendre leurs contraintes et de leur faire part des besoins des touristes à vélo. L'objectif est d'amorcer une conversation afin de converger vers des pistes de solution en mesure de favoriser le développement d'un tourisme lent, responsable et durable prenant appui sur une offre intermodale de transport.</p> <p>À l'issue de ces rencontres, un diagnostic sera produit afin d'évaluer les actions à mettre en place.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Former un comité composé de membres de la Fédération des transporteurs par autobus • Affiner le portrait disponible des modalités d'emport des vélos • Établir un diagnostic des enjeux et des besoins des transporteurs • Évaluer les actions à déployer et leur échéancier pour généraliser et harmoniser l'emport des vélos dans les autobus
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<p>Fédération des transports par autobus, sociétés de transport (ARTM, Exo, VIA Rail), traversiers et navettes fluviales</p>
<p>Degrés d'avancement</p>	
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>En continu à partir de 2025</p>



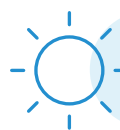
13. Création d'une plateforme Web cartographique de planification d'activités et de voyages à vélo

<p>Description</p>	<p>Lors des consultations de la Grande traversée, un problème majeur est constamment revenu dans les discussions : malgré la richesse de l'offre touristique à vélo, et les nombreux atouts du Québec pour développer cette offre et accueillir les visiteurs (attraits, hébergements certifiés, infrastructures cyclables), il manque encore aujourd'hui une vitrine nationale de promotion de nos destinations touristiques à vélo pour les régions, et un outil de planification de séjours pour nos visiteurs du Québec et d'ailleurs.</p> <p>Face à ce constat, Vélo Québec souhaite donc développer, en concertation et en collaboration avec les acteurs clés de l'industrie touristique à vélo (ATR, véloroutes, centres de vélo de montagne), une plateforme Web permettant de mettre en avant nos destinations et nos régions autour de séjours, de circuits et d'activités vélo. Cette plateforme Web fournirait par ailleurs un outil de planification de séjours pour les visiteurs, regroupant en un même lieu l'ensemble de l'offre nationale et régionale à vélo, les hébergements reconnus accueillants pour les cyclistes, les attraits iconiques de nos régions, et des informations pratiques sur l'offre de transport entre les régions.</p> <p>D'une part, le développement d'une telle infrastructure Web permettrait de propulser et d'harmoniser la promotion de l'offre touristique à vélo dans tout le Québec ; d'autre part, cette initiative constitue un jalon supplémentaire vers la structuration des partenaires et du produit touristique vélo au Québec.</p>
<p>Stratégies d'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Déterminer les clientèles cibles de la plateforme • Déterminer les modalités fonctionnelles de la plateforme • Développer la plateforme et implémenter le contenu pertinent • Promouvoir la plateforme • Assurer sa mise à jour et sa pérennisation
<p>Porteur(s) de l'objectif</p>	<p>Vélo Québec</p>
<p>Collaborateur(s)</p>	<p>AITQ, ARCQ, ATR (Montérégie, Cantons-de-l'Est, Outaouais, Centre-du-Québec, Bas-Saint-Laurent), CNCB, pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Participer au comité consultatif du projet • Échanger des informations, des conseils et des recommandations • Promouvoir la plateforme et la diffuser <p>À terme, il est souhaité que la plateforme puisse accueillir l'ensemble de l'offre cyclable promue par les ATR du Québec</p>
<p>Degrés d'avancement</p>	<p>En cours</p>
<p>Horizon de déploiement</p>	<p>Automne 2025</p>



14. Centraliser et mettre à jour des conseils pour préparer un voyage à vélo

Description	<p>L'information et la planification sont les clés d'un séjour à vélo réussi. Comme pour toute activité de plein air, une certaine préparation est nécessaire, tant pour planifier un itinéraire adapté que pour recenser les équipements nécessaires et pertinents.</p> <p>En parallèle d'une plateforme Web cartographique du tourisme à vélo, Vélo Québec travaillera en partenariat afin de rédiger un ensemble de fiches thématiques pour préparer adéquatement un voyage à vélo accessible et adapté à toutes les clientèles : aide-mémoire sur les bagages; comment bâtir un séjour adapté aux enfants; l'hébergement en tente; comment planifier un itinéraire; voyager avec un vélo à assistance électrique; ressources sur le transport et l'intermodalité, etc.</p> <p>Cette documentation synthétique vise à outiller une clientèle nouvelle afin que son expérience touristique à vélo soit simple et agréable, et que le vélo devienne une option accessible pendant ses vacances.</p>
Stratégies d'action	<ul style="list-style-type: none"> • Recenser l'information actuellement disponible sur la planification de vacances à vélo • Sonder l'écosystème pour valider les sujets des fiches thématiques • Produire les fiches thématiques • Centraliser l'information pratique sur les hébergements accueillants pour les vélos et sur les loueurs de vélos
Porteur(s) de l'objectif	Vélo Québec
Collaborateur(s)	ARCQ, organismes ou collectifs en vélo de montagne : validation des contenus
Degrés d'avancement	
Horizon de déploiement	Automne 2025



15. Harmoniser la promotion du produit touristique vélo à l'échelle provinciale

Description	<p>Les données collectées lors de la Grande traversée sont unanimes à ce sujet. Les partenaires de l'industrie touristique du vélo appellent de leurs vœux une promotion nationale du produit vélo, mais souhaitent que les distinctions régionales soient conservées et mises en avant.</p> <p>Aujourd'hui, le produit vélo est constamment mis en avant dans les opérations marketing des régions et des territoires, mais aussi dans les vidéos publicitaires de la marque Bonjour Québec. Pour autant, le vélo n'est pas encore reconnu comme un produit singulier au sein de l'offre touristique promue par l'Alliance de l'industrie touristique. Surtout, il n'existe pas encore d'image de marque harmonisée pour l'ensemble du territoire, tant dans la documentation partagée sur le terrain en matière de signalisation que dans la promotion de l'activité vélo.</p> <p>Il devient donc opportun d'engager une réflexion collective sur le sujet, afin de faire rayonner le produit vélo à la hauteur de sa popularité et de son potentiel récréotouristique. L'objectif est de pouvoir porter plus haut et plus loin la voix des ATR dans la mise en valeur de leur produit vélo à l'international.</p>
Stratégies d'action	<ul style="list-style-type: none"> • Engager une réflexion et une discussion entre les acteurs clés de l'écosystème du tourisme à vélo et l'AITQ • Définir des produits à la fois distinctifs et représentatifs de la richesse de l'offre touristique vélo au Québec • Réaliser une campagne promotionnelle sur le tourisme à vélo au Québec
Porteur(s) de l'objectif	Vélo Québec
Collaborateur(s)	ATR, AITQ
Degrés d'avancement	
Horizon de déploiement	1 à 2 ans

Crédits

DIRECTION

Julien Puget

COORDINATION DE PROJET

Fanny Frederick

Maxime Juneau-Hotte

Avec la participation de :

Nicolas Audet

Marie-Hélène Juneau

Flavie Lalande

Kim Lalanne

Arnaud Lombard

Jean-François Rheault

Ambroise Thériault

Simon Tousignant

CARTOGRAPHIE

Maxime Résibois

PARTENAIRES DE RÉALISATION

Association des réseaux cyclables
du Québec

Chaire de tourisme Transat

Félix Boudreault, NISKA

COMMUNICATIONS

Simon Tousignant

RÉDACTION

Julien Puget

Simon Tousignant

RÉVISION ET CORRECTION

Christine Dumazet

GRAPHISME ET ILLUSTRATIONS

Odile Lareau

PHOTOS

Didier Bertrand, Diane Duvresne et

Yvan Monette, Jonathan B. Roy,

CHOK Image, Gabriel Gakwaya,

Mathieu Lamarre, François Poirier

Ce projet est soutenu financièrement par le gouvernement du Québec dans le cadre de Destination durable et action concertée, une mesure de soutien coordonnée par le Fonds d'action québécois pour le développement durable découlant du Plan pour une économie verte 2030 et du Plan d'action pour un tourisme responsable et durable 2020-2025.

Plan pour une
économie
verte



Québec



FONDS D'ACTION
QUÉBÉCOIS
pour le développement durable



Vélo Québec

La Grande traversée est le fruit d'un travail de concertation et de collaboration qui n'aurait pas été possible sans l'engagement d'une variété d'organisations et d'acteurs et d'actrices du tourisme, du vélo, du plein air, du transport et du développement économique et social à travers tout le Québec.

Merci aux 14 Associations touristiques régionales qui ont accueilli une consultation de la Grande traversée et nous aidé à leur organisation :

Tourisme Bas-Saint-Laurent	Tourisme Lanaudière
Tourisme Cantons-de-l'Est	Tourisme Laurentides
Tourisme Charlevoix	Tourisme Mauricie
Tourisme Chaudière-Appalaches	Tourisme Montérégie
Tourisme Centre-du-Québec	Tourisme Outaouais
Tourisme Côte-Nord	Destination Québec Cité
Tourisme Gaspésie	Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean

Merci aux partenaires de réalisation de ce projet, dont l'appui et l'expertise ont permis d'élever ce travail à un autre niveau :

Association des réseaux cyclables du Québec
Chaire de tourisme Transat
NISKA Coop

Un merci tout particulier aux neuf membres du comité consultatif de la Grande traversée qui ont généreusement accepté de suivre cette aventure collective pendant 18 mois. Leurs conseils avisés, leurs suggestions et leurs commentaires ont considérablement bonifié ce travail.

Mario Belley, Voyager à vélo
Amélie Caron, Tourisme Montérégie
Nicolas Labrecque-Sauvé, Québec Vélo de Montagne
David Lecointre, Association des réseaux cyclables du Québec
Pierre-Olivier Lebeau, Autorité régionale de transport métropolitain
Nicolas Legault, Centre national de cyclisme de Bromont
Theophil Haberstroh, Coop Carbone
Véronique Tremblay, Association Hôtellerie Québec
Annie Turcot, Corporation d'aménagement Récréo-Touristique de la Haute-Yamaska

Merci à toutes les organisations qui ont accepté de contribuer à cette Grande traversée en mobilisant plus de 500 personnes qui ont consacré du temps et de l'énergie à nous partager leur vision du tourisme à vélo au Québec :

2 Nomades	Chambord (municipalité)	Hôtel MiJuCo inc.
Accès transports viables	Circuits Frontières - East	L'Isle-aux-Coudres (municipalité)
Action-vélo Outaouais	Hereford	La SOPER
Aéroport de Montréal	Centre local de développement de Brome-Missisquoi	La Traversée de Charlevoix
Association Hôtellerie Québec	Club Sur 2 Roues Beauce	Le Bic (village)
Association Québécoise des Spas	Centre national de cyclisme de Bromont	Le Centre Castor
Arkel	Commerce Tourisme Granby région	Le Génévrier
Association Restauration Québec	Commission de la Capitale-Nationale - Promenade Samuel de Champlain	Le Massif de Charlevoix
Autorité régionale de transport métropolitain	Communauté métropolitaine de Québec	Le Mont Grand Fonds
Assemblée nationale du Québec	Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale-Nationale	Le Norvégien
Association cycliste de Lotbinière	Coop Carbone Corporation	Le P'tit Train du Nord
Association régionale de loisir pour personnes handicapées de la Chaudière-Appalaches (ARLPH-CA).	d'aménagement des espaces verts de Rimouski	Le Saint-Crème
Association du Transport urbain du Québec)	Environnement Côte-Nord	Les Fines Garnottes
Auberge-des-Îles	Conseil régional de l'environnement du Centre-du-Québec	Parcours des Anses
Auberge Godefroy	Cycl'O Nord	Loisir sport Outaouais
Autobus Galland	Cyclotour	Loisir et Sport Côte-Nord
Autobus le Petit Train du Nord	Défis du Parc	Loisir et Sport Gaspésie Îles-de-la-Madeleine
Autobus Maheux	Destination Québec Cité	Loisirs et Sport Lanaudière
Aventure Écotourisme Québec	Destination Sherbrooke	Loisirs Laurentides
Big red gravel run	Développement Côte-de-Beaupré	Manoir Belle-Plage
Bixi	Devocean Inc.	Manoir des Sapins
Bobissik	Drummond économique	Mauricie
Bonjour Printemps de Victoriaville	Événements Attractions Québec	Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation
Boutique Espresso Sports Bromont, montagne d'expériences	Empire 47	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
Camping Québec	Énergie CMB	Mobili-T
Capitale Mobilité	Équinox Aventure	MONI-O
CARTHY	Événements Gaspésia	Mont Avalanche
Centre local de Développement des Basques	Exo	Mont Rigaud
Centre de ski Belle Neige	Filles de bois	Mont Sainte-Anne
Centre local de développement du Haut-Saint-François	Forêt récréative de Val-d'Or	Mont SM
	Gare d'autocar de Montréal	Mont Tremblant (station)
	GUEPE	Montebello Vélo de montagne
	Hôtel Chicoutimi	MRC d'Argenteuil
	Hôtel du Jardin	MRC de Bonaventure
	Hôtel Universel	MRC de Charlevoix
		MRC de Charlevoix-Est
		MRC de Coaticook
		MRC de l'Île-d'Orléans
		MRC de la Haute-Côte-Nord
		MRC de la Jacques-Cartier
		MRC de La Mitis
		MRC de Lac-Saint-Jean-Est
		MRC de Lotbinière
		MRC de Memphrémagog

MRC de Minganie	Ravito Bed & Bike	Tourisme Bromont
MRC de Montmagny	REFRAIN - Regroupement des festivals régionaux artistiques indépendants	Tourisme Cantons-de-l'Est
MRC de Papineau	REGIM (Régie intermunicipale de transport Gaspésie Îles-de-la-Madeleine)	Tourisme Charlevoix
MRC de Temiscouata	Région de l'Érable	Tourisme Chaudière-Appalaches
MRC des Appalaches	Réseau plein air Québec	Tourisme Centre-du-Québec
MRC des Collines-de-l'Outaouais	Réserve mondiale de la Biosphère	Tourisme Côte-Nord
MRC des Pays-d'en-Haut	Rimouski ville cyclable	Tourisme Drummondville
MRC des Sources	Roc and ride	Tourisme Gaspésie
MRC du Granit	Réseau de transport de Longueuil	Tourisme Lanaudière
MRC du Haut-Saint-François	SADC - Bellechasse-Etchemins	Tourisme Laurentides
MRC du Val Saint-François	SADC de La Haute-Gaspésie	Tourisme Maskinongé
MRC Vallée-de-la-Gatineau	SADC du Fjord	Tourisme Mauricie
Musée canadien de l'histoire	SADC Lac-Saint-Jean Ouest	Tourisme Montérégie
Navette bagages Véloroute des baleines	SADC du Rocher-Percé	Tourisme Outaouais
Nomades du parc NordExpé	SADC Lac-St-Jean Ouest	Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean
Panorama cycles	SADC Papineau-Collines	Tourisme Shawinigan
Parc Bas-Saint-Laurent	SADC Shawinigan	Tourisme tripatif
Parc Beauséjour	Saint-Adolphe-d'Howard	Tourisme Trois-Rivières
Parc de la Rivière-du-Moulin	Mountain Bike Association	Tourisme Victoriaville et sa région
Parc de l'île Melville	Saint Laurent à vélo	Tourisme Wendake
Parc du Massif du Sud	Salon du vélo de Montréal	Train de Charlevoix
Parc du Mont Arthabaska	Sentiers Boréals	Trajectoire Québec
Parc et Mer Mont-Louis	Sentiers Vélo Charlevoix	Tuque et bicyclette Expérience
Parc national de Frontenac (SEPAQ)	Sentiers Vélo Lévis	URLS de la Capitale-Nationale
Parc national de la Mauricie	SÉPAQ	URLS Côte-Nord
Parc nature de Pointe-aux-Outardes	SEPAQ - Camping des Voltigeurs	URLS Mauricie
Parc régional de Val-d'Irène	Service de développement local et entrepreneurial (MRC Charlevoix)	Vallée-du-bras-du-Nord
Parc régional des Grandes Coulees	Société de Développement Économique Ilnu	Vélectrik / Carbone Aventure
Parc régional du Mont-Saint-Joseph	Société des traversiers du Québec	Vélo Charlevoix
Petit-Saguenay (municipalité)	Société du réseau Économusée	Vélo Passion
Petite-Rivière-Saint-François (municipalité)	Société de transport collectif de Pierre-De-Saurel	Vélo-Gare Tremblant
Pittstop vélo café	Société de transport de Montréal	Vélo-Gare Tremblant
Plein air Drummond	TAXYMATCH	Vélopiste Jacques-Cartier/Portneuf
Port de Québec	TechnOlodge	Véloroute des Baleines
Pourvoirie La Baronnie de Kamouraska	TIR-SHV Capitale-Nationale	Véloroute des Bleuets
Promotion Saguenay	Tourisme Bas-Saint-Laurent	Véloroute de la Chaudière
QcBT (Québec Bikepacking Traverse)	Tourisme Basses-Laurentides	Véloroute de Dorchester
Quebec Adventure Tours	Tourisme Bécancour	Véloroute des Draveurs
Québec maritime		Véloroute du Fjord du Saguenay
Québec Pure Expérience		Vélo-Services
Québec vélo de Montagne		Velosolutions
Qui Roule Sherbooke		VéloTric Coaticook
Racines Magazines		Ville de Pohénégamook
Rack à Bécyk		Ville de Québec
		Ville de Sainte-Luce
		Ville de Saint-Jérôme
		Voyager à Vélo
		Zoo de Granby

