

bæere
CRÉATEURS
D'EXPÉRIENCES
PLEIN AIR



STRATÉGIE RÉGIONALE
DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE À VÉLO
2025-2030/35
TOURISME LANAUDIÈRE ET MRC DE MATAWINIE



LIMITATIONS

Les conclusions et avis professionnels du présent document ne doivent pas être considérés comme des avis légaux.

UTILISATION DU RAPPORT

Les informations, commentaires et conclusions présentés dans ce document sont basés sur les guides et règlements en vigueur et applicables au projet, ou en l'absence de ceux-ci, sur les pratiques professionnelles en vigueur dans l'industrie au moment de la rédaction du document.

Bære ne peut être tenu responsable des interprétations ou recommandations produites par un tiers et basées, en tout ou en partie, sur les données, les interprétations et les recommandations et informations produites par Bære dans le cadre du présent mandat.

CONDITION DU TERRAIN

Toute interprétation ou proposition de localisation de concepts, corridors ou tracés est réalisée selon notre compréhension du terrain en fonction des données disponibles et des démarches effectuées. Les conditions hydriques peuvent varier suivant les précipitations, les saisons ou des activités dans son voisinage ou lors d'événements météorologiques imprévisibles et peuvent fausser la lecture proposée dans le présent document.

INFORMATIONS, INSTRUMENTS ET DONNÉES

Bære prend pour acquis que les rapports, données, études, plans, devis, du mandat sont véridiques dans la mesure de leur connaissance, et à jour. Bære n'assume aucune responsabilité quant à leur précision ou leur état.

Les instruments (GPS, clinomètre, drone, etc.) et données générées par Bære et utilisés dans le cadre de la présente étude comportent une marge d'incertitude. Les données d'inventaire (récréatif, social, économique et/ou physique) de la présente étude seront recueillies par échantillonnage et comportent donc une marge d'incertitude relative à leur quantité et à leur qualité.

PROPRIÉTÉ ET DROITS D'AUTEUR

Tous les plans, devis, schémas et autres documents préparés par Bære aux fins du mandat sont la propriété du client. Toutefois, Bære conserve les droits d'auteur sur le matériel produit et se réserve le droit d'utiliser les contenus n'étant pas relatifs au projet du client dans la réalisation d'autres mandats éventuels.

STRATÉGIE RÉGIONALE DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE À VÉLO 2025-2030/35 TOURISME LANAUDIÈRE ET MRC DE MATAWINIE

Présenté à :

LÉONARD VÈQUE | TOURISME LANAUDIÈRE
KATHLEEN CHAGNON | MRC DE MATAWINIE

Objet : Version préliminaire
Date : Mars 2026
Révision : Version 2.0

Présenté par :

JÉRÔME PELLAND | BÆRE
PRÉSIDENT & STRATÈGE

ROXANNE TÉTREAU | B6DOUZE
FACILITATRICE EN COHÉRENCE STRATÉGIQUE

Montage graphique :

STÉPHANIE ST-PIERRE | BÆRE
GESTIONNAIRE DE MARQUE

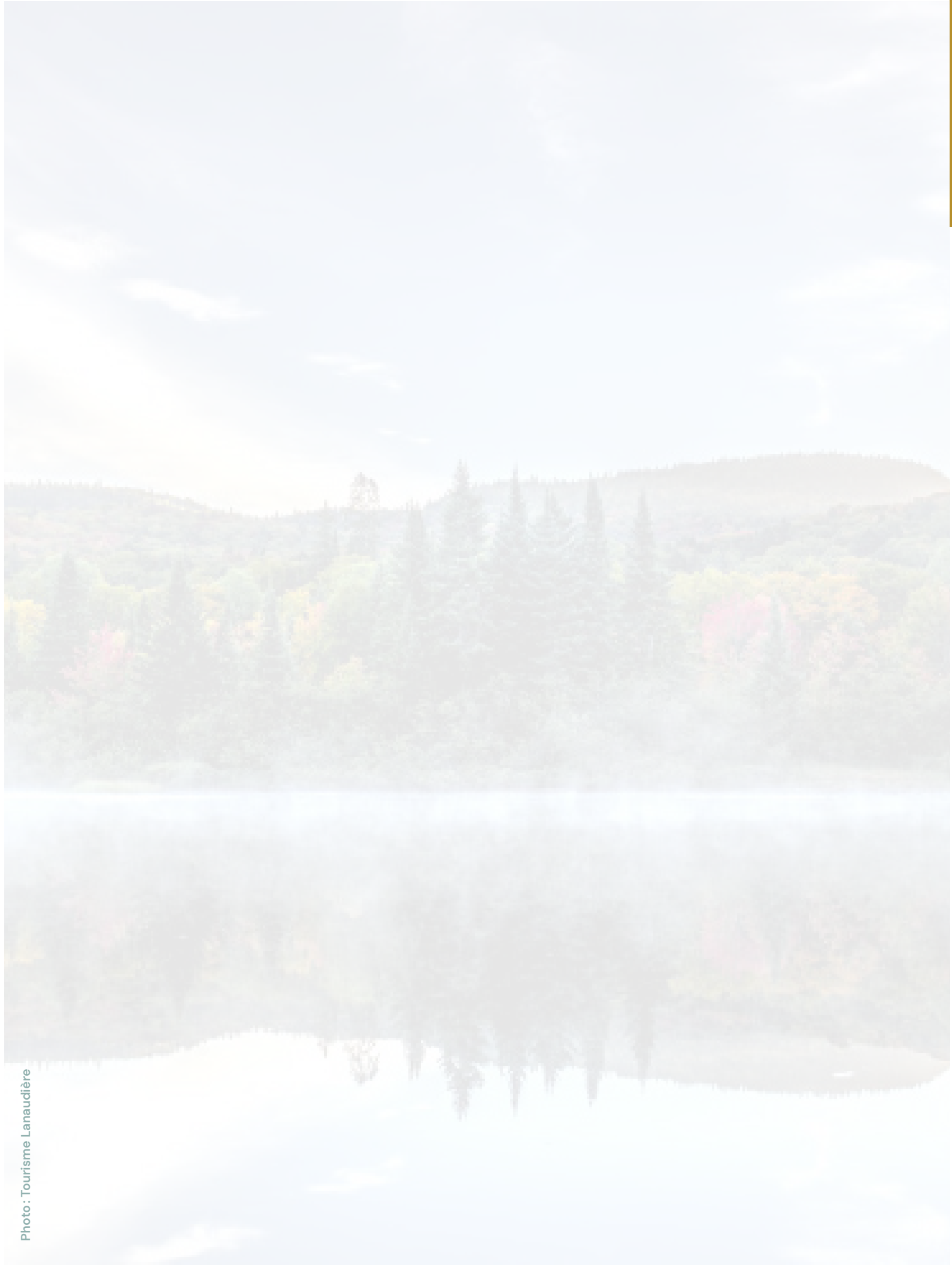


Photo : Tourisme Lanaudière

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	4
SOMMAIRE EXÉCUTIF	5
INSPIRATION BORÉALE	6
PORTÉE ET OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA STRATÉGIE	9
ANALYSE DES BESOINS ET OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT	13
GOUVERNANCE RÉGIONALE	18
POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE	21
MUTUALISATION DES SERVICES OPÉRATIONNELS	28
STRUCTURES INSPIRANTES	33
CRÉATION D'UNE CAMPAGNE RÉGIONALE	34
EXPERTISES & EMPLOYABILITÉ	38
SÉCURITÉ DU TERRITOIRE ET PLAN DE MESURES D'URGENCE	42
STRATÉGIES ET PRINCIPES DIRECTEURS	46
BUDGET ET ÉCHÉANCIER	53
CONCLUSION	55
ANNEXES	56

AVANT-PROPOS | STRATÉGIE LANAUDIÈRE

Les montagnes de Lanaudière portent en elles une promesse que les cyclistes du Québec découvrent peu à peu. Entre lacs et sommets, forêts boréales et villages qui respirent le rythme des saisons, le territoire offre naturellement ce que tant de destinations tentent de créer artificiellement. Et pourtant, cette richesse demeure fragmentée. Des initiatives locales remarquables émergent ici et là, portées par la passion des communautés et des entrepreneurs-es du plein air, sans pour autant former un ensemble cohérent qui permettrait à la région de rayonner comme destination cyclable d’envergure.

Ce plan directeur arrive à un moment charnière. La culture Vélo s’est profondément enracinée au Québec, portée par des années de pandémie qui ont transformé nos rapports au territoire et à la mobilité active. Les cyclistes cherchent maintenant des expériences qui vont au-delà du simple sentier, des parcours qui racontent l’identité d’un lieu, qui créent des ponts entre les disciplines et les saisons. Parallèlement, la pression sur les milieux naturels s’intensifie, appelant à des approches qui concilient développement touristique et préservation des écosystèmes. Cette fenêtre d’opportunité demande une réponse structurée, une vision qui rassemble plutôt qu’elle ne multiplie les efforts isolés.

Derrière cette démarche se trouve une volonté collective rare. Tourisme Lanaudière, les MRC partenaires, Loisir et Sport Lanaudière, les municipalités et les acteurs-rices de terrain ont choisi de coconstruire plutôt que de compétitionner. Cette posture collaborative s’inscrit dans la continuité des travaux régionaux récents, notamment le Plan de développement du plein air 2020-2032 et le Plan Montagnes qui ont tracé les grandes orientations pour faire de Lanaudière une destination de plein air reconnue. Le présent plan vient préciser la pièce manquante du casse-tête, celle qui connecte les initiatives cyclables entre elles et avec l’écosystème touristique plus large.

Entre lacs, forêts et villages, Lanaudière possède déjà l’essentiel : il ne reste qu’à relier ses promesses pour faire naître une destination cyclable cohérente, durable et profondément nordique.

L’intention est claire. Ce plan vise à structurer l’offre cyclotouristique des montagnes de Lanaudière pour en faire une destination cohérente, accessible et mémorable. Il s’agit de connecter les parcours entre eux, de sécuriser les liaisons critiques, de professionnaliser les services et d’ancrer le développement dans une logique quatre saisons qui réduit la dépendance à l’enneigement. Plus encore, ce plan aspire à créer une identité cyclable distincte, nordique, qui célèbre les paysages et les communautés qui font battre le cœur de ce territoire.

Cette démarche repose sur trois piliers. D’abord, la **collaboration** entre tous les acteurs-rices, parce que personne ne peut porter seul-e une vision de cette ampleur. Ensuite, le respect des milieux naturels et des autres usages, parce que la **cohabitation harmonieuse** est la seule voie durable. Enfin, une **vision à long terme** qui accepte que les transformations profondes prennent du temps et demandent de la constance.

Collaboration
Cohabitation harmonieuse
Vision à long terme



Photo : Val Saint-Côme

ÉQUIPE ET COMITÉ | REMERCIEMENTS

LA FORCE D'UNE EXPERTISE TERRITORIALE CONCERTÉE

Dans le cadre du Plan Montagne, Tourisme Lanaudière et la MRC de Matawinie ont uni leurs forces pour l'étude sur le développement du vélo en zone de montagnes. Léonard Vèque, pour Tourisme Lanaudière, assure la coordination du mandat, en collaboration avec Kathleen Chagnon pour la MRC de Matawinie et les équipes de direction respectives. Cette démarche s'inscrit en cohérence avec les travaux régionaux de la Table de concertation vélo Lanaudière, pilotée par Florence Brunet-Doré, visant à structurer de façon concertée l'offre cyclable à l'échelle de la région. Loisir et Sport Lanaudière, représenté par Serge Alexandre Giroux-Demers, contribue également aux réflexions afin d'assurer un arrimage solide avec les orientations régionales en matière de plein air.

La réalisation de cette étude de potentiel s'appuie sur l'expertise et l'engagement de nombreux acteurs du territoire. Les professionnels, gestionnaires et partenaires qui ont participé aux séances de consultation et aux ateliers collaboratifs ont alimenté cette démarche stratégique par leurs connaissances terrain et leur vision du développement durable.

L'ensemble des outils d'analyse, matrices et documents de référence mentionnés dans ce plan sont accessibles via la plateforme numérique dédiée au projet. Cette approche collaborative illustre la richesse des expertises locales et la nécessité d'une gouvernance partagée pour structurer l'offre territoriale.

Cette étude de potentiel, disponible en formats multiples pour faciliter son appropriation par les différents utilisateurs, constitue le fruit d'une démarche collective menée sous la coordination de l'organisme mandataire.



LÉONARD
VÈQUE

Chargé de Projets en
Développement Durable
Agent de Concertation
Plan Montagnes
Tourisme Lanaudière



KATHLEEN
CHAGNON

Conseillère en
développement
touristique et culture
MRC de Matawinie



SERGE-ALEXANDRE
DEMERS-GIROUX

Chargé de projets
**Sports et Loisirs
Lanaudière**



FLORENCE
BRUNET-DORÉ

Chargée de projets
Tourisme Lanaudière



ÉQUIPE ET COMITÉ | REMERCIEMENTS

TRACER L'AVENIR DU CYCLOTOURISME DANS LES MONTAGNES DE LANAUDIÈRE

En affaires depuis 2010, Sentiers Boréals est créatrice de destinations basée sur l'expérience du vélo de montagne. Dès les débuts, elle planifie des projets vélo, tout en développant son expertise sur toute activité de plein air non-motorisée. En 2020, elle officialise son bureau de projet qui deviendra en 2025, une entité à part entière: Bære - Créateurs d'expériences plein air, un centre d'intelligence en développement d'expériences plein air. La mission est de baliser les rêves pour créer des expériences plein air mémorables et durables.

Le collectif entre Tourisme Lanaudière et la MRC de Matawinie a confié le mandat à Bære de réaliser une étude approfondie visant à évaluer et structurer l'offre cyclable pour le tourisme dans la zone des montagnes de Lanaudière et de Matawinie. Cette étude s'articule en deux parties distinctes et complémentaires couvrant l'ensemble des sept pôles touristiques de montagnes définis par le Plan Montagnes de Lanaudière, avec un focus spécifique sur cinq pôles: Saint-Calixte, Saint-Côme, Lac Maskinongé, Saint-Michel-des-Saints et Saint-Jean-de-Matha. En cours de mandat, le pôle St-Donat s'est ajouté



L'objectif principal consiste à structurer l'offre vélo pour les excursionnistes et les touristes de la région. Pour se faire, Baere a fait appel à la complémentarité de plusieurs partenaires dont EXP, B6douze et d'experts du milieu.

L'étude permet d'établir un diagnostic complet incluant l'inventaire des infrastructures actuelles, l'analyse de l'accessibilité et de la connectivité entre les pôles, l'évaluation du potentiel économique et touristique, ainsi que l'identification d'opportunités de forfaitisation combinant les activités cyclables avec d'autres offres touristiques locales. Ces recommandations visent à renforcer l'attractivité touristique de la région, à structurer l'offre existante et à positionner la zone comme une destination incontournable pour les quatre pratiques cyclables étudiées : vélo de montagne, Gravel Bike, vélo de route, Fatbike et brièvement les pistes cyclables.

Le rapport final comprend des plans de développement personnalisés pour chaque pôle, tenant compte des spécificités géographiques, sociales et économiques de chaque territoire.

Unir l'intelligence territoriale, l'expertise plein air et la vision des partenaires pour bâtir une destination cyclable durable, cohérente et mémorable.



ÉQUIPE ET COMITÉ | LES EXPERTS



JÉRÔME PELLAND

Chargé de projet | Expertise
vélo de montagne et Fatbike
Président & stratège | Bære

Jérôme est un pionnier du développement des sentiers au Québec. Passionné de vélo de montagne depuis plus de 25 ans, il a fondé l'Association de vélo de montagne du Québec ainsi que les entreprises Sentiers Boréals et Bære. Expert reconnu ici et à l'international, il a contribué à plus de 550 projets, formé plus de 1 500 personnes et participé à l'élaboration de standards nationaux en aménagement récréatif.



STÉPHANIE ST-PIERRE

Gestionnaire de marque | Bære

Stéphanie dirige le volet Gestion de la marque depuis 2022. Avec plus de 27 ans d'expérience en design graphique et une formation en UX, elle fait rayonner la marque à l'échelle locale et internationale. Créative et rigoureuse, elle allie vision unique et expertise pour transformer signalisation et projets en expériences ludiques et marquantes.



ROXANNE TÉTREAUULT

Facilitatrice en innovation |
Stratège en design de services -
b6douze

Roxanne cumule plus de 15 ans d'expérience en affaires, communications et développement organisationnel. Entrepreneure polyvalente, elle a fondé cinq entreprises, dont B6douze, et accompagné plusieurs startups. Facilitatrice du changement et stratège en innovation, certifiée en stratégie appliquée et UX, elle conçoit des solutions centrées sur l'expérience utilisateur. Depuis 2017, elle contribue aux stratégies de Sentiers Boréals et Bære.



LUCILE WALZ

Professionnelle,
planification et gestion
de la mobilité | exp

Lucile est une spécialiste de la mobilité durable alliant urbanisme, géomatique et analyse territoriale. Forte d'expériences chez Vélo Québec et au CSSDM, elle a contribué à la planification cyclable et au développement d'outils cartographiques. Son expertise en milieux ruraux lui permet d'élaborer des stratégies adaptées et de soutenir des projets de mobilité efficaces et durables.



ÉRIC LÉONARD

Expertise vélo de route
et Gravel Bike
Directeur, planification &
gestion de la mobilité | exp

Éric cumule plus de 20 ans d'expérience en mobilité durable. Directeur Mobilité chez EXP, il pilote des projets intégrant urbanisme et transport durable et a réalisé plus de 15 mandats majeurs. Expert du vélo et impliqué dans plusieurs organisations, il contribue à la planification régionale et jouera un rôle clé en communication et concertation.



HÉLÈNE PLANTE

Spécialiste en tourisme

Hélène cumule plus de 20 ans d'expérience en développement touristique, notamment à la Sépaq où elle a dirigé le Parc national de la Yamaska. Experte en visions stratégiques, expériences immersives et partenariats, elle valorise un tourisme durable. Depuis 2018, elle codirige Commerce Tourisme Granby région et contribue activement à renforcer l'offre touristique locale.

SOMMAIRE EXÉCUTIF | STRATÉGIE LANAUDIÈRE

La stratégie régionale du développement touristique à vélo 2025–2030 vise à transformer la mosaïque actuelle d’initiatives cyclables des montagnes de Lanaudière en une destination cohérente, sécuritaire et distinctive de «vélo d’aventure nordique». Elle s’appuie sur un diagnostic détaillé qui met en évidence à la fois des atouts majeurs – richesse des milieux naturels, proximité de Montréal, infrastructures de plein air et capacité d’accueil – et des fragilités structurantes, notamment la fragmentation de l’offre, la précarité juridique des parcours et l’absence de gouvernance régionale dédiée.

Sept constats structurants orientent l’action, dont la dépendance critique au bénévolat, la vulnérabilité du réseau routier pour les cyclistes et la sous-valorisation économique du cyclotourisme malgré des retombées déjà estimées entre 32 M\$ et 48 M\$ annuellement pour Lanaudière. Ces constats sont mis en perspective avec des données québécoises et internationales montrant que chaque dollar investi dans les infrastructures cyclables génère des bénéfices sociaux significatifs et que le cyclotourisme soutient des milliers d’emplois.

La Stratégie propose une architecture de gouvernance à deux niveaux: un Comité régional du vélo qui porte la vision, les priorités et la représentation politique, et une coopérative opérationnelle qui mutualise les services d’entretien, de données, de formation, de marketing et de logistique au bénéfice des municipalités, parcs, clubs et entreprises. Cette gouvernance s’articule avec une coopérative à constituer, afin d’intégrer le vélo dans une approche plus large du plein air régional.

Sur le plan économique et touristique, la stratégie identifie trois grands scénarios de retombées: la structuration d’une destination d’excursions, la mise en marché d’itinérances multijours interpoles s’appuyant sur les grands réseaux (Route verte, Sentier Transcanadien, Véloroute Brandon, etc.) et la capitalisation sur les événements cyclables existants comme vitrines de la destination. L’ambition est de faire passer Lanaudière d’un écosystème émergent à une destination cyclable majeure, en combinant corridors, signatures, boucles locales thématiques et offre de services spécialisée (transport de bagages, location, guidage, hébergement vélo-friendly).

La mise en œuvre est pensée sur un horizon de dix ans, avec une montée progressive: création d’une unité régionale, structuration et déploiement graduel de la coopérative, sécurisation juridique des parcours, priorisation de quelques produits phares et déploiement d’une campagne régionale «Lanaudière à vélo». L’objectif central est de convertir un potentiel déjà tangible en destination cyclable durable, responsable et identitaire, où la connectivité des sentiers reflète une vision collective partagée par les sept pôles des montagnes de Lanaudière.

32 M\$ à 48 M\$

de **RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ANNUELLES** estimées du cyclotourisme pour Lanaudière

7

CONSTATS STRUCTURANTS IDENTIFIÉS
qui orientent l’action de la stratégie

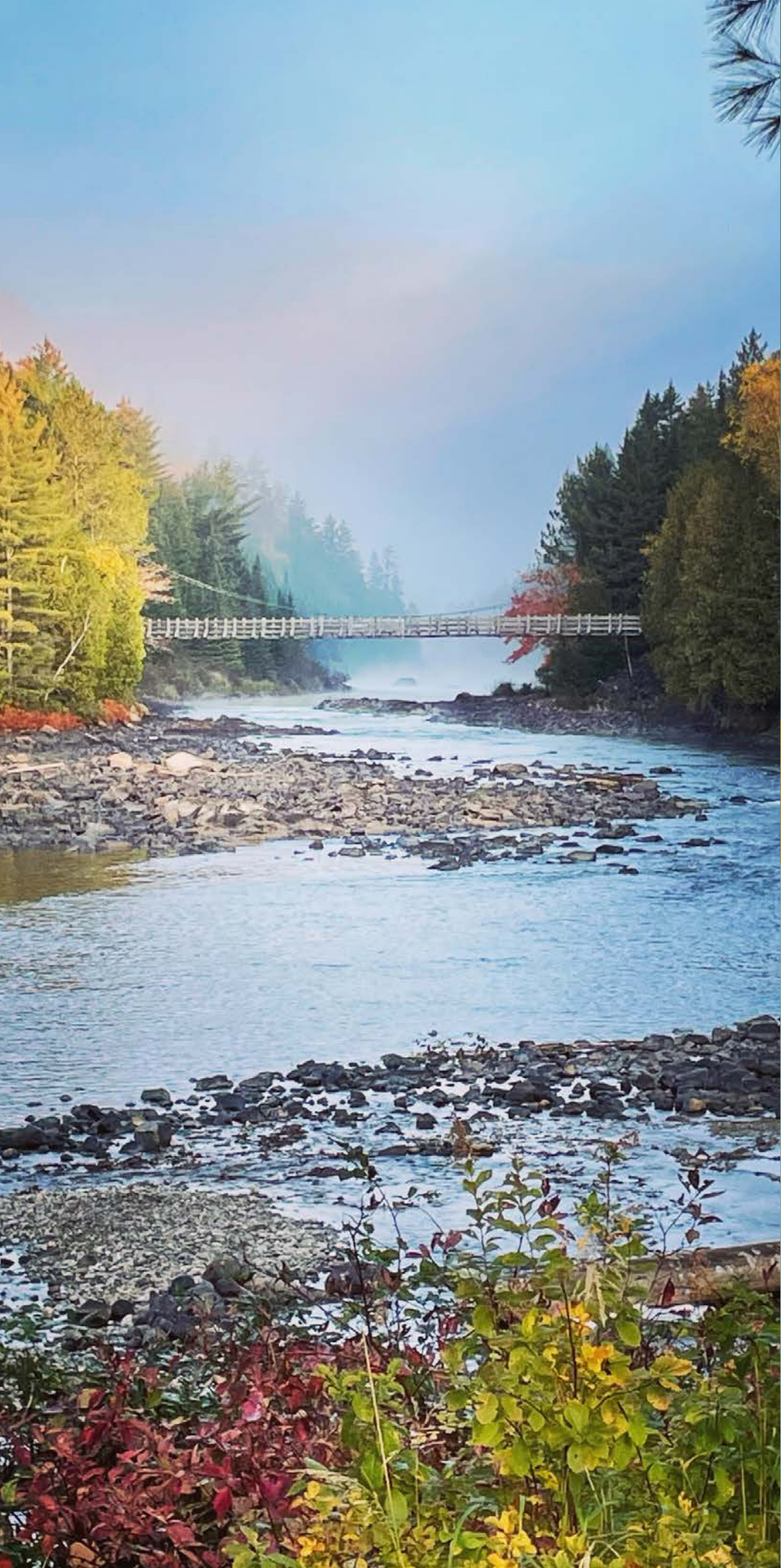
VISION 20 ans
PLANIFICATION STRATÉGIQUE 10 ans
PLAN D’ACTION 3 ans

26 %

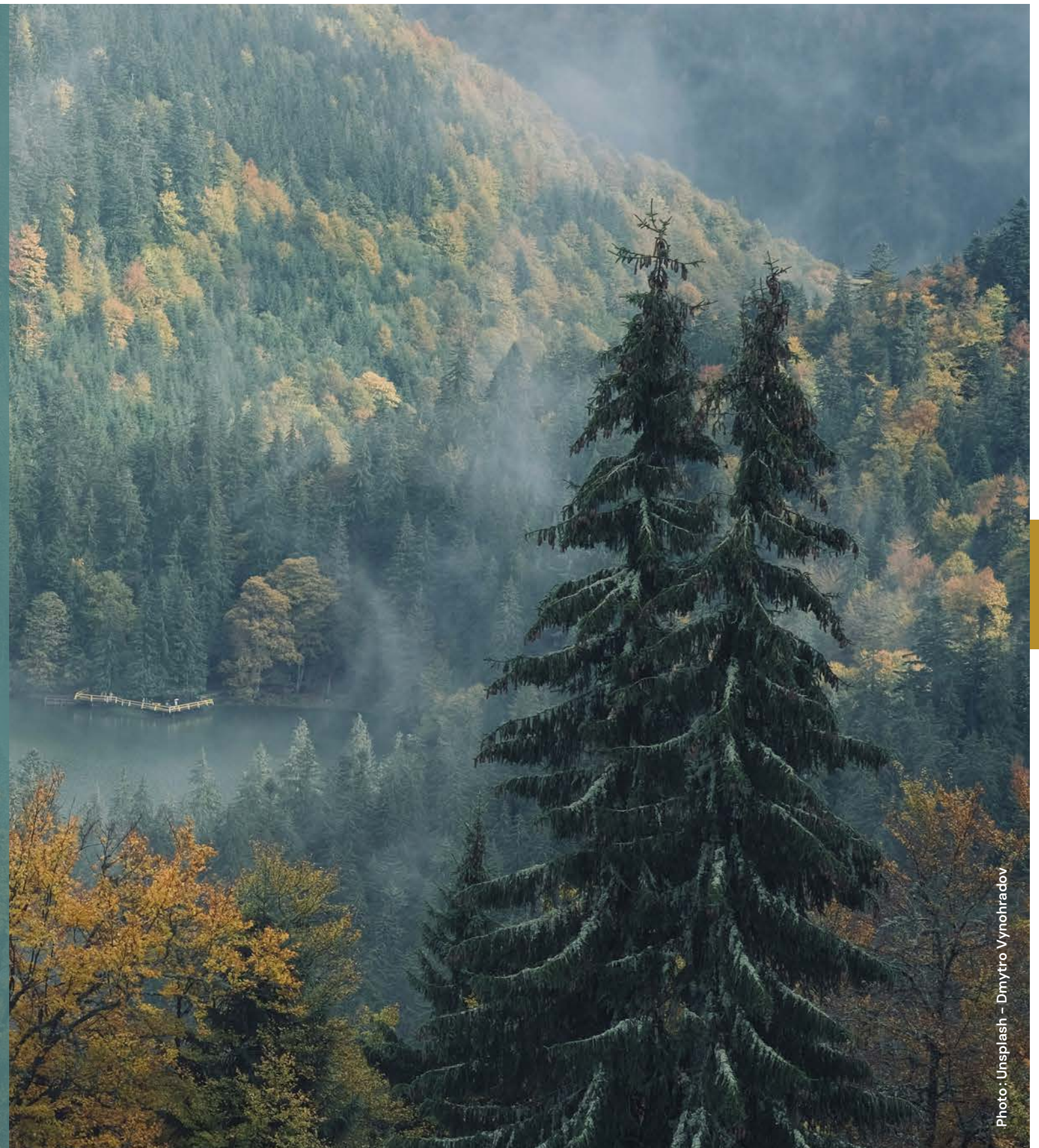
du territoire occupé par des **MILIEUX HUMIDES ET LACS**

7

PÔLES DES MONTAGNES DE LANAUDIÈRE
impliqués dans la vision collective
du cyclotourisme



Inspiration boréale



La forêt boréale comme catalyseur d'innovation

Le climat nordique pourrait être perçu comme un obstacle; les Scandinaves en ont fait un catalyseur d'innovation. Le Gravel Bike, le vélo à assistance électrique et le Fatbike ouvrent des possibilités nouvelles pour une population vieillissante et pour des cyclistes-tes de tous niveaux. Les « autoroutes cyclables » scandinaves relèvent le défi des longues distances entre villages isolés. Ces solutions créatives naissent de l'acceptation des contraintes climatiques. Elles nous montrent qu'il faut parfois embrasser les défis pour révéler des opportunités inattendues.

Cette résilience face aux conditions météorologiques s'inscrit dans la philosophie même du *friluftsliv* : « Il n'y a pas de mauvais temps, seulement de mauvais vêtements. »

Les Norvégiens-nes ont même inscrit cette philosophie dans leur législation avec l'*Allemannsretten* (loi sur les activités de plein air) de 1957, qui garantit la liberté d'accès à la nature, même sur les propriétés privées, tant que l'environnement est respecté. En 2016, le gouvernement norvégien a réaffirmé l'importance du *friluftsliv* en adoptant des mesures pour préserver les activités de plein air comme une partie vivante et centrale du patrimoine culturel et de l'identité nationale norvégienne.

fri → /fʁi/
lufts → /lɔfts/
liv → /liw/
(le v final est prononcé w)

80 %
TEMPS PASSÉ À L'EXTÉRIEUR
par les enfants dans les
« *friluftsbarnhager* »

UNE CULTURE QUI SE CULTIVE

La culture Vélo en territoires boréaux ne s'impose pas, elle se cultive. Saison après saison. Kilomètre après kilomètre. Expérience après expérience. En Norvège, le *friluftsliv* est intégré dès la petite enfance dans les « *friluftsbarnhager* » (jardins d'enfants en plein air), où les enfants passent 80 % de leur temps à l'extérieur, peu importe la météo. Cette transmission culturelle crée une population pour qui le plein air est partie intégrante de l'identité.

Elle nous rappelle qu'une véritable transformation ne se décrète pas; elle s'enracine dans les pratiques, d'où l'importance pour Lanaudière de créer une culture Vélo bien à elle qui grandira avec les communautés et évoluera avec les réalités de l'environnement. Les bienfaits physiques et psychologiques du contact prolongé avec la nature sont abondamment documentés dans la littérature scientifique. Au Québec, le programme Prescri-Nature, lancé en mai 2022, invite d'ailleurs les médecins de la province à prescrire du temps en nature pour ses bienfaits sur la santé physique et psychologique.

La culture Vélo scandinave des territoires boréaux ne s'impose pas, elle se cultive.
**Saison après saison.
Kilomètre après kilomètre.
Expérience après expérience.**

Photo: Tourisme Petite Nation

L'OPPORTUNITÉ LANAUDOISE

L'exemple scandinave nous invite à nous inspirer, à créer, à imaginer notre propre modèle porté par notre vision collective. Comme ces régions nordiques qui partagent avec Lanaudière la diversité des paysages, l'authenticité des villages et la tranquillité des routes peu fréquentées, nous possédons les ingrédients d'une expérience cycliste unique.

**Lanaudière se trouve à un moment charnière.
Les conditions de réussite sont réunies :**

Des paysages naturels magnifiques, une gouvernance régionale établie, des pôles de développement identifiés, des réseaux existants pour différentes pratiques (route, Gravel Bike, montagne, Fatbike), et des initiatives porteuses comme CARTH Y et « Fièrem ent Vélo ». Il ne manque que la décision collective de passer à l'action.

Cette vision s'inscrit parfaitement dans les grandes orientations internationales en matière de tourisme responsable et durable, telles que définies par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT). L'OMT définit le tourisme durable comme « un tourisme qui tient pleinement compte de ses effets économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins diversifiés des visiteurs-euses, des professionnels-les, de l'environnement et des communautés d'accueil. » Le Plan d'action pour un tourisme responsable et durable 2020-2025 du gouvernement québécois confirme cette orientation et positionne le secteur touristique comme chef de file en matière de développement durable et de transition climatique.

Le réseau EuroVelo, qui connecte 45 itinéraires cyclables à travers l'Europe, démontre qu'une vision partagée et une approche collaborative peuvent transformer des territoires entiers en destinations cyclables d'envergure internationale. L'Adventure Travel Trade Association (ATTA) observe que 27% des voyageurs-euses se familiarisent activement avec les valeurs culturelles et les traditions des destinations visitées avant leur voyage, et que 25 % seraient prêts-es à payer plus cher pour des activités qui rendent service aux communautés locales.

UNE MOBILITÉ QUI TRANSFORME

Cette étude puise dans cette sagesse nordique, que nous possédons aussi dans notre culture québécoise, pour esquisser les contours d'une mobilité à vélo qui nous ressemble. Une mobilité qui transforme autant qu'elle transporte. Une mobilité ancrée dans le *friluftsliv* lanaudois (cette façon unique de vivre pleinement notre territoire boréal).

Le tourisme d'aventure, dont le cyclotourisme fait partie intégrante, se positionne en effet comme ambassadeur du tourisme durable. Il implique généralement de petits groupes visitant des territoires éloignés, soutient les communautés locales de diverses manières, et favorise la conservation des ressources naturelles et la protection de la faune. Cette approche répond aux attentes des clientèles qui recherchent des expériences extraordinaires, immersives et transformati onnelles, favorisant le développement personnel et l'équilibre mental et physique.

L'opportunité est là, sur le territoire, à portée de pédales. Il suffit maintenant de coordonner la foulée vers cette vision partagée d'une Lanaudière où le vélo devient bien plus qu'un moyen de transport : un vecteur de connexion profonde avec soi, avec les autres-esses, et avec notre territoire.

1957

Adoption de l'*Allemannsretten* en Norvège, **GARANTISSANT LA LIBERTÉ D'ACCÈS À LA NATURE.**

2016

Réaffirmation par le gouvernement norvégien de **L'IMPORTANCE DU FRILUFTSLIV**

Une mobilité ancrée dans le *friluftsliv* lanaudois, pour vivre pleinement notre territoire boréal.

Photo: Unsplash - Laura Ohlman

Portée et objectifs spécifiques de la stratégie



Cette stratégie cyclotouristique prend racine dans la zone des montagnes de Lanaudière, telle que définie par le Plan Montagnes. Sept pôles touristiques composent ce territoire au caractère nordique affirmé, chacun portant sa propre identité et ses propres atouts.

Saint-Donat s'impose comme nœud quatre saisons, ancré dans la Forêt Ouareau. Saint-Côme cultive une culture Vélo de montagne et Fatbike en pleine maturation. Saint-Calixte et Rawdon forment ensemble une porte d'entrée naturelle vers les montagnes, accessible et diversifiée. Saint-Jean-de-Matha rayonne comme centre culturel et cycloportif, connecté au Sentier national. Plus au nord, Saint-Michel-des-Saints et le Lac Taureau incarnent le terminus de l'aventure nordique, là où le territoire s'ouvre sur l'immensité et l'itinérance longue. Le Lac Maskinongé et Brandon offrent une expérience lacustre unique, tandis que Saint-Ambroise-de-Kildare complète cette mosaïque avec ses liens vers la plaine agricole.

Ces municipalités relèvent toutes de la région administrative de Lanaudière, avec une particularité qui enrichit le territoire, la communauté atikamekw de Manawan, intégrée au pôle de Saint-Michel-des-Saints. Cette présence autochtone rappelle que le territoire a été et demeure un lieu de passage, de ressources et de connexion bien avant l'arrivée des routes et des sentiers récréatifs. Les reconnaître comme partie prenante de cette stratégie est à la fois une question de respect et une opportunité de créer des ponts culturels qui enrichissent l'expérience cyclotouristique.

Le territoire des montagnes de Lanaudière se caractérise par ses reliefs marqués, ses forêts denses, ses centaines de lacs et ses rivières qui sculptent le paysage. À l'échelle régionale, 59 % des terres sont publiques, ce qui ouvre d'immenses possibilités pour développer des réseaux interconnectés et des parcours d'envergure. Cette réalité impose également une gestion responsable des usages multiples, une négociation constante entre foresterie, chasse, villégiature, plein air et protection des écosystèmes. L'avantage de cette configuration foncière réside dans la capacité à planifier à grande échelle, en coordonnant les acteurs·rices publics pour créer des corridors cyclables cohérents plutôt que des fragments isolés.

La proximité avec Montréal constitue un atout stratégique majeur. Plusieurs pôles se trouvent à moins de 90 minutes de la métropole, ce qui positionne la région comme destination idéale pour l'excursionnisme et le court séjour. Cette accessibilité permet de capter une clientèle urbaine en quête d'évasion rapide, sans les contraintes logistiques des destinations plus lointaines. Pour les cyclistes qui cherchent à s'immerger dans un environnement nordique authentique sans sacrifier un week-end complet en transport, les montagnes de Lanaudière représentent une réponse parfaite.

HORIZON ET NATURE DE LA STRATÉGIE

Cette stratégie s'inscrit dans un horizon de 15 à 20 ans, en cohérence avec les autres démarches régionales comme le Plan de développement du plein air 2020-2032. L'amplitude temporelle reflète la réalité des transformations territoriales, celles qui demandent du temps pour négocier les droits de passage, sécuriser les financements, construire les infrastructures et développer la culture d'accueil nécessaire. Les premières années visent à consolider les bases, les suivantes à amplifier et à rayonner.

Il s'agit d'une stratégie cyclotouristique au sens plein du terme. L'axe principal porte sur les clientèles excursionnistes et touristiques, celles qui viennent pour l'expérience, le dépaysement, la découverte du territoire à la force des jambes. Cette stratégie ne remplace pas les plans de mobilité active ou de transport utilitaire que certaines municipalités développent pour leurs résidents·es. Elle s'y interface naturellement, parce que les infrastructures cyclables servent souvent plusieurs usages à la fois, et parce que les citoyen·nes qui pédalent au quotidien deviennent aussi des ambassadeurs·trices de la culture Vélo. L'accent demeure cependant sur l'attractivité touristique, sur la capacité du territoire à séduire, retenir et faire revenir les cyclistes d'ici et d'ailleurs.

Sept pôles, un territoire nordique, une même ambition : relier les identités locales des montagnes de Lanaudière en un parcours cyclable cohérent, ancré dans la nature, la culture et l'aventure

PORTÉE ET OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA STRATÉGIE | LANAUDIÈRE

PRATIQUES CYCLISTES DU TERRITOIRE

Le cyclotourisme dans les montagnes de Lanaudière ne se résume pas à une seule discipline. Il se déploie en constellation de pratiques, chacune attirant des profils différents, chacune demandant des infrastructures et des services adaptés. Cette diversité constitue à la fois une richesse et un défi de cohérence.

Le vélo de montagne forme l'épine dorsale de l'offre structurée. Plus de 350 kilomètres de sentiers sillonnent déjà le territoire, répartis sur une quinzaine de réseaux. Trois stations offrent des remontées mécaniques, Val Saint-Côme, Ski Montcalm et Garceau en développement, permettant d'accéder à la descente sans l'effort de la montée. Les données de Trailforks recensent environ 191 000 visites annuelles, témoignant d'un engouement réel. Les pratiques se déclinent en cross-country pour les amateurs-rices d'endurance, en enduro pour ceux et celles qui cherchent la technicité dans les descentes et les montées courtes, et en descente pure pour les adeptes d'adrénaline. Cette diversité de styles demande des infrastructures spécifiques, des sentiers entretenus selon des normes différentes et une signalisation qui guide les cyclistes vers les parcours qui leur conviennent.

Des centaines de kilomètres, une pluralité de pratiques, avec un même enjeu : transformer une abondance d'itinéraires en une expérience cyclotouristique cohérente et durable.

Le *Gravel Bike* et le bikepacking représentent la pratique en émergence la plus explosive. Près de 2 200 kilomètres de circuits ont été inventoriés à l'échelle régionale, utilisant les chemins forestiers, les rangs agricoles et les petites routes secondaires. Cette discipline attire les cyclistes qui cherchent l'aventure hors des sentiers battus, l'autonomie, la possibilité de rouler plusieurs jours en portant leur équipement. Le défi majeur demeure la formalisation juridique des droits de passage. Beaucoup de ces circuits existent dans les faits, tracés par les cyclistes eux-mêmes, partagés sur des plateformes comme Komoot ou Strava, sans pour autant être reconnus officiellement par les propriétaires fonciers ou les municipalités. Cette zone grise fragilise le développement touristique, puisque rien ne garantit qu'un circuit emprunté aujourd'hui sera encore accessible demain.

Le vélo de route s'appuie sur un réseau routier étendu, dont seulement une faible part de ce réseau a été analysée quant à sa convivialité à vélo. Le vélo de route attire une clientèle de cycloportifs-ves à la recherche de dénivelé, de paysages changeants et de distances qui accumulent les kilomètres. Cette pratique demande peu d'infrastructures dédiées, et beaucoup d'attention à la sécurité, à la qualité des accotements, au comportement des automobilistes et à la signalisation claire des parcours recommandés.

Plus de 600 kilomètres de pistes cyclables et réseaux partagés jouent un rôle structurant pour la région, en connectant avec la Route Verte. Ces infrastructures servent de colonne vertébrale pour certaines clientèles, notamment les familles, les personnes moins expérimentées ou celles qui recherchent des parcours sécurisés et prévisibles. Elles assurent également les liaisons entre les pôles, permettant de créer des boucles ou des itinéraires multijours qui combinent plusieurs types de terrains. Leur entretien et leur signalisation uniforme constituent des conditions essentielles pour qu'elles remplissent pleinement leur fonction de connectivité régionale.

Vélo de montagne, *Gravel Bike*, vélo de route, pistes cyclables et quatre-saisons : la richesse cycliste de Lanaudière est déjà là; il reste à l'orchestrer pour qu'elle devienne destination.

Le Fatbike et le vélo quatre saisons émergent comme leviers de désaisonnalisation. Plusieurs pôles, notamment Saint-Côme et Saint-Jean-de-Matha, ont développé des réseaux hivernaux qui permettent de pédaler sur neige damée, prolongeant la saison cycliste bien au-delà de l'automne. Cette pratique réduit la dépendance aux sports d'hiver traditionnels et offre une expérience immersive dans les paysages hivernaux que peu de destinations québécoises proposent à cette échelle. Le Fatbike demande des investissements en damage et en signalisation adaptée aux conditions changeantes, et il attire une clientèle qui valorise l'effort physique et le contact direct avec l'hiver nordique.

Le vélo à assistance électrique (VAE) traverse toutes ces pratiques comme un facilitateur d'accessibilité. Dans un territoire de relief marqué et de longues distances, le VAE permet à des cyclistes de niveaux variés de parcourir le territoire sans être limités par la condition physique. Il ouvre la région à des clientèles plus âgées, à des groupes aux capacités hétérogènes, à des personnes en réadaptation ou simplement à celles qui veulent profiter du paysage sans l'épuisement. Intégrer le VAE dans l'offre cyclotouristique signifie penser les services de recharge, la location de vélos adaptés et la communication sur les parcours accessibles avec assistance.

PORTÉE ET OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE LA STRATÉGIE | LANAUDIÈRE

OFFRE ACTUELLE FRAGMENTÉE

Le territoire des montagnes de Lanaudière possède déjà une masse critique d'infrastructures cyclables qui impressionnent par leur ampleur. Plus de 350 kilomètres de sentiers de vélo de montagne, plus de 600 kilomètres de pistes cyclables connectées à la Route verte, près de 2 200 kilomètres de circuits Gravel Bike inventoriés. Ces chiffres témoignent de décennies d'initiatives locales, d'investissements ponctuels, de passion des clubs et des bénévoles qui ont tracé, entretenu et promu ces parcours. Certains pôles se démarquent déjà par leur maturité. Saint-Donat s'impose avec la Grande Boucle de la Forêt Ouareau et ses liens avec la route 3, créant des possibilités d'itinérances longues. Saint-Côme rayonne par son club de vélo de montagne actif et son offre Fatbike hivernale. Saint-Jean-de-Matha combine patrimoine culturel et cycloport avec ses connexions au Sentier national. Saint-Michel-des-Saints incarne le terminus nordique, là où l'aventure bikepacking prend tout son sens avec le Lac Taureau comme destination ultime.

Cette masse critique demeure cependant fragmentée. Les offres se sont développées en ordre dispersé, portées par des dynamiques locales fortes sans pour autant être coordonnées à l'échelle régionale. Il n'existe pas encore de hiérarchisation claire des réseaux, pas de vision qui explique à un-e visiteur-euse externe comment naviguer entre les pôles, comment enchaîner les expériences, comment progresser d'un niveau débutant vers des défis avancés. Cette absence de cohérence se traduit dans la lisibilité de l'offre. L'information se disperse entre Vélo Québec, Trailforks, les outils promotionnels régionaux et les sites web de chaque pôle. Un-e cycliste qui planifie un séjour doit jongler entre plusieurs plateformes, croiser des données parfois contradictoires et combler les trous d'information par des suppositions ou des contacts directs. Cette friction décourage certain-es et limite le rayonnement de la région auprès des clientèles externes qui privilégient les destinations où tout est clair dès le départ.

Lanaudière dispose déjà d'une richesse cyclable exceptionnelle; c'est sa mise en cohérence, plus que sa création, qui déterminera son passage au rang de destination.

Les enjeux de sécurité et de continuité persistent. Seulement une petite partie du réseau routier a été analysée en termes de convivialité en vélo, laissant de larges zones grises où les cyclistes roulent sans savoir si la route est sécuritaire, si l'achalandage automobile est gérable, si les accotements sont praticables. Des tronçons classés « rouges » selon les critères de Vélo Québec subsistent, et certaines routes demeurent interdites aux cyclistes sans qu'il existe toujours d'alternatives évidentes.

Miser sur le Sentier Transcanadien comme colonne vertébrale de la stratégie vélo de Lanaudière serait choisir un levier structurant qui dépasserait largement la seule infrastructure cyclable. En reliant pour la première fois, sur quelque 150 km, les cœurs villageois, les services et les grands sites de plein air de la Plaine jusqu'aux Montagnes, ce corridor continu permettrait aux municipalités de connecter leurs boucles locales à un réseau régional cohérent, plutôt que de multiplier des tronçons isolés. Il se raccorderait aux corridors

déjà reconnus du P'tit Train du Nord et du réseau mauricien, transformant Lanaudière en véritable destination cyclable. Au-delà du cyclotourisme, il offrirait une alternative concrète à l'automobile pour les déplacements intermunicipaux, soutiendrait la santé publique, générerait des retombées économiques locales et agirait comme catalyseur de concertation entre les municipalités. Avec plus de 100 km déjà homologués ou en voie de l'être, la dynamique serait enclenchée : compléter ce corridor serait doter la région d'une signature territoriale durable et faire de la mobilité active une réalité du quotidien pour l'ensemble des Lanaudois.

Sur les circuits Gravel Bike, l'absence de droits de passage formalisés crée une insécurité juridique qui freine la mise en marché professionnelle. Un promoteur touristique hésite à vendre un forfait bikepacking si rien ne garantit que le circuit sera encore accessible l'année suivante.

La multifonctionnalité du territoire ajoute une couche de complexité. Les chemins forestiers accueillent des véhicules hors

Miser sur le Sentier Transcanadien comme colonne vertébrale de la stratégie vélo de Lanaudière serait choisir un levier structurant qui dépasserait largement la seule infrastructure cyclable.

seur-euses en saison, des opérations forestières ponctuelles et des villégiateurs-trices qui circulent pour accéder à leurs chalets. Cette cohabitation demande une gouvernance claire, des règles d'usage partagées et une communication efficace pour éviter les conflits. Sans cela, la multiplication des usages génère des tensions, des fermetures de sentiers improvisées et une perception négative chez certain-es usager-ères qui estiment que leur pratique est moins légitime que celle des autres.

Ces enjeux ne sont pas des obstacles insurmontables. Ils sont les symptômes d'un territoire en croissance qui n'a pas encore trouvé les structures pour absorber et canaliser l'énergie collective. Cette stratégie cyclotouristique vise précisément à créer ces structures, à transformer la fragmentation en cohérence, l'abondance dispersée en destination lisible et attractive.

Photo : MRC de Montcalm - Parc régional de Kilkenny

Analyse des besoins et opportunités de développement



Lanaudière possède un patrimoine naturel remarquable qui attend sa révélation cyclable. La zone des montagnes, regroupant sept pôles touristiques répartis sur les MRC de Matawinie, Montcalm et D’Autray, représente un levier stratégique pour dynamiser l’attractivité régionale. L’étude révèle que la culture Vélo régionale émerge d’une mosaïque d’initiatives qui, réunies sous une vision commune, peuvent transformer un écosystème fragmenté en destination cyclable de référence. Les conditions sont réunies pour positionner Lanaudière parmi les destinations cyclables incontournables du Québec, et la fenêtre d’opportunité se dessine avec netteté.

SEPT CONSTATS STRUCTURANTS

1 Fragmentation de l’offre et hétérogénéité criante

Le territoire présente 245 km de sentiers de vélo de montagne selon Vélo Québec, 385 km selon Trailforks. Pour le Gravel Bike, 1 235 km existent, dont 45 % traversent des terrains privés sans droits de passage. Sur route, 8 894 km s’étendent sur le territoire, et seulement 159 km sont « conviviaux aux vélos » alors que 23 tronçons sont interdits. Cette réalité traduit une grande hétérogénéité dans la qualité, la signalisation et les services offerts.

2 Culture motorisée forte créant des tensions d’usage

2 000 km de sentiers fédérés et 2800 km “officieux” composent l’offre de motoneige, plus de 1 200 km de quad l’été et 800 km l’hiver génèrent des tensions avec le développement cyclable. La cohabitation entre activités motorisées et vélo d’aventure nécessite une gouvernance qui sache créer des couches complémentaires plutôt que d’opposer les usages.

3 Fragilité juridique majeure des parcours

100 % des parcours de Gravel Bike empruntent du terrain privé à un moment ou un autre, principalement sans droits de passage officiels alors que 45% sont carrément sur des terrains privés. Plusieurs segments utilisent des sentiers fédérés de motoneige et VTT encadrés par la Loi sur les véhicules hors route. Cette précarité juridique empêche toute mise en marché responsable et expose le territoire à des fermetures soudaines qui terniraient la réputation régionale.

4 Réseau routier largement non convivial, voire dangereux

Seulement 14 % des 8 894 km de routes de la région sont classifiés selon le MTQ en fonction de la convivialité vélo. De ce nombre, 86,9 % sont considérés à un risque moyen ou élevé pour les cyclistes. Cela représente également un manque de connaissance puisque 86% du réseau routier demeure non documenté. Le trafic forestier et agricole, combiné à l’absence d’aménagements dédiés, limite l’adoption du vélo de route et du vélo utilitaire quotidien.

5 Absence de gouvernance régionale structurante

Les municipalités, MRC, parcs régionaux, clubs bénévoles et entreprises privées fonctionnent en silos hermétiques. L’absence de vision régionale explicite génère une hiérarchisation défailante des objectifs et fragilise la cohérence des choix d’investissement. Les initiatives dispersées, pilotées par les financements plutôt que par un phasage stratégique, maintiennent la fragmentation.

6 Dépendance critique au bénévolat

L’entretien et l’opération des sentiers reposent massivement sur l’engagement bénévole. Cette mobilisation citoyenne remarquable constitue une ressource précieuse, et elle crée également une vulnérabilité lorsque la charge de travail et les attentes de qualité dépassent les capacités réalistes du bénévolat. Le manque de relève et l’épuisement progressif fragilisent la pérennité des acquis.

7 Sous-valorisation économique

Les statistiques actuelles sous-évaluent l’hébergement et la restauration liés au cyclotourisme, ce qui biaise l’évaluation du potentiel économique réel. La Coupe du Monde de vélo de montagne au Mont-Sainte-Anne générerait en moyenne 18M\$ en retombées directes et 76M\$ en indirect les dernières années. L’enjeu demeure la transformation d’événements ponctuels en écosystème touristique structuré.

MOBILISATION POSSIBLE SUR CINQ CLÉS

Lanaudière comme constellation à structurer.

Faire du cyclotourisme un levier de transition vers un modèle nature et doux exige de transformer les fragments actuels en constellation cohérente. Les sept pôles partagent un patrimoine naturel remarquable (65 % de forêt, 26 % du territoire occupé par des milieux humides et lacs) et une proximité stratégique de Montréal. Les grands réseaux structurants (Route verte, Trans-canadien, P'tit Train du Nord, Grand-Coteau, Sentier national, Véloroute Brandon) offrent une trame pour créer des corridors multijours interpôles.

Potentiel économique considérable et documenté.

Le cyclotourisme au Québec génère 803 M\$ de dépenses annuelles et soutient plus de 6 500 emplois. Au Colorado, les activités de plein air liées au vélo génèrent un impact économique de 321,6 M\$ US par an, créant 7 620 emplois directs (8,4 % de l'emploi total) et 9 897 emplois totaux (11 % de l'emploi). Lanaudière possède objectivement tous les atouts pour reproduire ces succès à condition d'adapter intelligemment les stratégies gagnantes aux spécificités du territoire. Chaque dollar investi dans les infrastructures cyclables génère un rendement social qui dépasse largement celui des infrastructures automobiles traditionnelles.

Enjeu de cohérence avant tout.

Le territoire possède tous les ingrédients nécessaires, il ne manque que les mécanismes de coordination pour orchestrer la transformation. L'absence d'instance structurante, les écarts dans les données, la multiplication d'initiatives non convergentes et le manque de lexique commun compliquent la planification et découragent cyclistes et porteurs-euses de projets. Sans cohérence, chaque victoire locale reste isolée.

Sécurité juridique et Plan de mesures d'urgence avant toute mise en marché.

La fragilité juridique actuelle empêche toute mise en marché officielle responsable. Sécuriser les parcours, obtenir les droits de passage formels et clarifier le statut des sentiers partagés avec les véhicules hors route doivent précéder toute promotion agressive. L'absence de Plan de mesures d'urgence régional constitue également une lacune structurelle passive qui compromet la croissance de l'offre et la responsabilité collective envers la sécurité des pratiquant-e-s.

Gouvernance comme prérequis absolu.

Une instance de coordination régionale (type coopérative ou association vélo) s'impose pour négocier les droits de passage, standardiser les pratiques, mutualiser les assurances et les formations, et établir une vision commune. Cette gouvernance partagée permettrait de professionnaliser la négociation foncière, d'offrir des garanties crédibles aux propriétaires et de maintenir des relations constructives sur le long terme.

ANALYSE DES BESOINS ET OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT | LANAUDIÈRE

ATOUTS MAJEURS

Ressources naturelles exceptionnelles. Le territoire montagneux lanaudois couvre une superficie considérable avec 65 % de forêt, 26 % de milieux humides et lacs, un relief varié et une proximité stratégique de Montréal (1 heure). Les montagnes au nord dessinent des paysages propices à l'aventure, tandis que les territoires du piedmont et du corridor trans-canadien offrent une diversité de reliefs adaptée à toutes les pratiques cyclables.

Infrastructures existantes solides. Les stations de montagne (Val Saint-Côme, Ski Garceau, Ski Montcalm et la Réserve), les 8 parcs régionaux, les réseaux municipaux et la Tournée des Cantons constituent une base solide. La Véloroute Brandon (105 km complétés à 90%) relie Autray et Lanaudière, offrant un axe structurant.

Culture plein air et bassin de clientèle. La région compte 26 430 pratiquant-e-s résidents estimé-e-s de vélo de montagne, 21 140 adeptes de *Gravel Bike*, 52 800 passionnés de route et un bassin de 248 400 cyclistes, tout usages confondus. L'excursionnisme et la villégiature sont bien établis, avec 97% des chalets locatifs de la région dans le secteur Montagne. La proximité de Montréal et des Laurentides positionne Lanaudière comme destination de proximité pour le cyclotourisme quatre saisons.

La mise en place d'une vision unifiée et de cadres juridiques et routiers sécurisés permettra de valoriser pleinement la richesse cyclable de Lanaudière et d'en assurer le développement durable

FAIBLESSES ET ENJEUX STRUCTURANTS

Fragmentation de l'offre et absence de vision unifiée. Les infrastructures existent en ordre dispersé. Les inventaires divergent, les standards varient considérablement d'un site à l'autre et l'absence de lexique partagé crée des ambiguïtés terminologiques. Chaque organisation définit ses propres standards selon ses capacités, compromettant l'expérience utilisateur-ice qui ne peut s'appuyer sur des repères cohérents.

Réseau routier non convivial. Seulement 14 % du réseau routier (1 218 km sur 8 894 km) est classé « convivial vélo ». Le trafic forestier et agricole rend le vélo de route et utilitaire risqué. 23 tronçons demeurent interdits aux cyclistes et 86 % du réseau n'est pas documenté. Cette situation perpétue la dépendance à l'automobile et freine l'adoption du vélo comme mode de vie quotidien.

Faiblesse des pistes cyclables dédiées. Le territoire compte 355 km de pistes cyclables totales, dont 12,5 km en secteur montagne en excluant le nouveau tronçon de 79km de la VéloRoute Brandon. Cette faiblesse contraste avec les besoins de mobilité active quotidienne vers le travail, l'école et les services. L'absence d'infrastructures sécurisées limite l'accessibilité pour les familles et les cyclistes moins expérimenté-e-s.

Fragilité juridique des parcours. 45 % des circuits *Gravel Bike* se situent sur terrains privés sans droits de passage officiels. Plusieurs segments empruntent des sentiers fédérés de motoneige et VTT où l'usage vélo est normalement interdit. Cette précarité juridique empêche toute mise en marché officielle et expose le territoire à des fermetures soudaines. L'absence d'instance mandatée pour négocier et standardiser les droits de passage à l'échelle régionale perpétue cette insécurité foncière.

À une heure de Montréal, Lanaudière concentre forêts, montagnes et réseaux existants pour devenir une destination phare du vélo d'aventure quatre saisons.

OPPORTUNITÉS STRATÉGIQUES

Tendances de marché favorables. La croissance du vélo de montagne (+77 % depuis 2015), l'essor du bikepacking et du *Gravel Bike* pour des séjours multijours, la montée du tourisme de proximité et la quête d'authenticité créent un contexte favorable. Les cyclistes recherchent des expériences qui combinent vélo, agrotourisme, culture et baignade dans des environnements préservés.

Trames structurantes existantes. La Route verte, le Sentier Transcanadien, le Sentier national, le Grand-Coteau, la Véloroute Brandon et les connexions potentielles avec le P'tit Train du Nord constituent une trame cohérente provinciale et nationale. Ces grands réseaux offrent l'ossature pour créer des corridors multijours interpôles.

Positionnement distinctif. Lanaudière peut se positionner sur le «vélo d'aventure nordique», le *Gravel Bike* rustique et authentique, le backcountry et le cyclotourisme contemplatif lié à l'agrotourisme et au terroir. Ce positionnement s'éloigne du glamping standardisé pour embrasser une nordicité assumée comme avantage compétitif distinctif.

MENACES ET RISQUES

Conflits d’usages avec la culture motorisée. Les réseaux de motoneige et VHR totalisent 4800 km, soulevant des questions de sécurité, de bruit et d’acceptabilité sociale. Naviguer cette cohabitation exigera finesse et reconnaissance mutuelle plutôt que confrontation. La culture motorisée reste forte et toute stratégie cyclable devra composer avec ces usages établis.

Dégradation de l’image si mise en marché prématurée. Mettre en marché des produits sur des routes ou sentiers non sécuritaires ou juridiquement fragiles risque de ternir la réputation régionale. Une fermeture soudaine de parcours promus officiellement créerait une méfiance durable auprès des cyclotouristes.

Épuisement du bénévolat. La dépendance au bénévolat pour l’entretien, l’opération et la conception des sentiers crée une vulnérabilité structurelle. L’épuisement progressif, le manque de relève et l’impossibilité d’assurer une qualité constante fragilisent la pérennité des acquis et ralentissent le passage à une échelle supérieure de développement.

PASSER DE LA FRAGMENTATION À LA CONVERGENCE

Lanaudière se tient à un moment charnière. La région possède tous les ingrédients nécessaires pour devenir une destination cyclable de référence au Québec, il ne manque que la coordination pour révéler tout son potentiel. La fenêtre d’opportunité est ouverte et les tendances de marché jouent en faveur du territoire. L’heure est venue de transformer la mosaïque d’initiatives en constellation cohérente, de passer de la fragmentation à la convergence et de l’improvisation à la stratégie concertée.

Cette transformation exige du courage politique, de la vision partagée et des investissements ciblés. Elle demande également de la patience, car la sécurisation juridique et la mise en place de structures de gouvernance précèdent nécessairement la mise en marché agressive. L’enjeu demeure de créer une attractivité durable plutôt que des succès éphémères, une réputation solide plutôt que des déceptions qui terniraient l’image régionale.

Les acteur·rice·s lanaudois·es ont clairement exprimé leur besoin d’être outillé·e·s, soutenu·e·s et accompagné·e·s dans cette structuration. La suite du processus traduira ces constats en plan d’action concret avec des recommandations opérationnelles, un phasage réaliste et des indicateurs de succès mesurables. Le travail de diagnostic est accompli, l’heure de l’action concertée est venue.

**Le diagnostic est posé.
L’enjeu n’est plus de savoir
quoi faire, et d’agir ensemble
pour bâtir une attractivité
durable et crédible.**

Gouvernance régionale



Transformer les énergies sectorielles en force collective

UN ÉLAN REMARQUABLE QUI APPELLE UNE COORDINATION STRATÉGIQUE

Le développement du vélo en Lanaudière connaît un élan remarquable. Les initiatives se multiplient, portées par des acteur·rice·s passionné·e·s et engagé·e·s dans leurs territoires respectifs. Des municipalités investissent dans leurs réseaux, des clubs développent des sites, des entrepreneur·e·s créent des produits, des citoyen·ne·s s’organisent. Cette énergie est réelle et porteuse. Elle témoigne d’une volonté collective de faire du vélo un levier de développement régional.

Cette vitalité révèle aussi la nécessité d’une coordination qui transcende les frontières administratives et les agendas sectoriels pour transformer cette énergie en force collective. Elle se déploie toutefois en silos, chacun·e avançant selon ses moyens et ses priorités. Les projets se multiplient sans toujours se parler. Les investissements se répètent parfois. Les cyclistes naviguent entre des systèmes qui ne se connectent pas toujours. Cette fragmentation limite l’impact collectif et crée des inefficacités que la région ne peut plus se permettre.

Le développement du vélo en Lanaudière a atteint un seuil critique : seule une gouvernance régionale structurante permettra de convertir une vitalité fragmentée en levier durable de développement.

L’ABSENCE DE GOUVERNANCE STRUCTURANTE

L’absence de gouvernance régionale structurante constitue la lacune fondamentale qui mine l’efficacité de tous les efforts consentis. Sans instance de coordination, la région se prive d’une capacité:

- ♦ à négocier et standardiser les droits de passage à l’échelle régionale, créant une mosaïque complexe de conditions d’accès qui ralentit le développement.
- ♦ à démocratiser et mutualiser les assurances, les ressources, le matériel et les travailleur·euse·s
- ♦ à démocratiser des formations, privant les plus petit·e·s acteur·rice·s d’économies d’échelle pourtant essentielles à leur viabilité. L’expertise se développe en vase clos plutôt que de se partager, obligeant chaque pôle à réinventer des solutions à des problèmes déjà résolus ailleurs.
- ♦ à définir un cadre normatif minimal pour la sécurité et la qualité afin d’éviter les standards variables qui compromettent l’expérience cycliste et la réputation régionale.
- ♦ à structurer et faciliter les investissements qui se font par opportunité plutôt que selon une vision d’ensemble, dispersant des ressources limitées au lieu de les concentrer là où elles généreraient le plus d’impact.

Cette situation n’est le résultat ni d’un manque de volonté ni d’une absence de compétence. Elle découle simplement de l’absence d’une structure qui permettrait aux acteur·rice·s de collaborer efficacement au-delà de leurs mandats individuels. La création d’une telle structure devient donc une condition d’émancipation collective.

UNE ARCHITECTURE À DEUX NIVEAUX COMPLÉMENTAIRES

La gouvernance régionale proposée repose sur une architecture à deux niveaux complémentaires, conçue pour créer une cohérence stratégique tout en préservant l’autonomie opérationnelle des milieux. Cette approche reconnaît que la force d’une région réside autant dans sa capacité à agir collectivement que dans la vitalité de ses initiatives locales.

Le premier niveau, stratégique, prend la forme du Comité régional vélo Lanaudière. Le second niveau, opérationnel, s’incarne dans un organisme de services qui transforme les décisions régionales en actions concrètes. Ces deux niveaux fonctionnent en tandem, chacun dans son rôle, créant une dynamique où la vision régionale se traduit en services accessibles et où les besoins terrain informent la planification stratégique.

LE COMITÉ RÉGIONAL VÉLO LANAUDIÈRE: PORTER LA VISION D’ENSEMBLE

Le Comité régional vélo Lanaudière rassemble autour d’une même table les six MRC, Tourisme Lanaudière, Loisir et Sport Lanaudière, des représentant·e·s des milieux vélo et des gestionnaires de sites. Cette composition reflète la diversité des acteur·rice·s concerné·e·s et assure que les décisions régionales tiennent compte de toutes les réalités terrain.

Son rôle se déploie sur plusieurs plans. Il porte la vision d’ensemble du développement cyclable régional, celle qui transcende les intérêts particuliers pour définir ce que Lanaudière souhaite devenir comme destination vélo. Il décide collectivement des priorités régionales, déterminant où concentrer les efforts et les investissements pour générer le plus d’impact. Il représente Lanaudière auprès du gouvernement et des instances métropolitaines, parlant d’une seule voix pour faire valoir les besoins régionaux. Il harmonise les planifications locales pour créer une cohérence qui transforme des initiatives dispersées en réseau intégré.

GOVERNANCE RÉGIONALE | LANAUDIÈRE

C'est là que se prennent les décisions qui concernent tout le monde, que se négocient les grands projets structurants, que se construisent les partenariats qui dépassent les frontières municipales. C'est là que s'arbitrent les priorités lorsque les ressources limitées obligent à faire des choix. C'est là que se bâtit la confiance nécessaire à toute collaboration durable.

LA COOPÉRATIVE OPÉRATIONNELLE: MUTUALISER LES EXPERTISES ET LES SERVICES

La coopérative opérationnelle offre des services concrets aux municipalités et aux gestionnaires de sites qui n'ont pas toujours les ressources ou l'expertise pour tout gérer seul·e·s. Son modèle coopératif garantit que les services répondent aux besoins réels de ses membres et que les décisions opérationnelles se prennent au plus près du terrain.

Elle prend en charge l'entretien professionnel des sentiers selon des standards régionaux cohérents, assurant une qualité constante sur tout le territoire. Elle gère les systèmes de billetterie et les données d'achalandage, permettant une compréhension fine des habitudes cyclistes et une tarification équitable. Elle développe les outils web et cartographiques qui facilitent la découverte du territoire et améliorent l'expérience utilisateur·rice. Elle forme les équipes locales, diffusant les meilleures pratiques et renforçant les compétences dans tous les milieux. Elle coordonne la promotion régionale, créant une image de marque forte qui positionne Lanaudière comme destination vélo distinctive.

Au lieu que chaque municipalité réinvente la roue, la coop mutualise les expertises et rend accessibles des services professionnels à coût partagé. Cette mutualisation génère des économies d'échelle qui permettent aux plus petit·e·s acteur·rice·s d'accéder à des services qu'ils·elles ne pourraient se permettre individuellement. Elle crée aussi une expertise collective qui s'enrichit de l'expérience de tous·tes les membres, accélérant l'apprentissage régional.

UN FONCTIONNEMENT EN TANDEM QUI RESPECTE LES RESPONSABILITÉS

Ces deux niveaux fonctionnent en tandem, créant une dynamique où chacun·e joue son rôle sans empiéter sur celui des autres. Le comité régional trace la route, définissant la direction stratégique et les priorités collectives. La coop livre les services, transformant ces orientations en actions concrètes qui soutiennent les acteur·rice·s locaux·ales. Les décisions se prennent au bon endroit: les grandes orientations régionales au comité, les opérations quotidiennes à la coop, les choix locaux restent locaux.

Cette clarté dans la répartition des rôles évite les chevauchements qui créent confusion et inefficacité. Elle respecte aussi l'autonomie des milieux, reconnaissant que les municipalités et les gestionnaires de sites demeurent les mieux placé·e·s pour décider de leur développement local. La gouvernance régionale vient soutenir ces initiatives, non les contraindre ou les uniformiser.

UNE MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE SUR TROIS ANS

La mise en place s'échelonne sur trois ans, permettant une construction progressive qui assure l'adhésion de tous·tes les acteur·rice·s. Cette approche graduelle reconnaît qu'une gouvernance efficace se bâtit dans la durée, à travers l'expérimentation, l'ajustement et la construction de relations de confiance.

L'année un se consacre à la création officielle du Comité régional vélo Lanaudière et à un diagnostic partagé de ce qui existe déjà. Cette première phase permet de créer une compréhension commune de la situation actuelle, des forces sur lesquelles s'appuyer et des lacunes à combler. Elle établit aussi les bases relationnelles nécessaires à toute collaboration durable.

L'année deux se concentre sur la rédaction collective du plan directeur vélo et la structuration de la coopérative avec les premiers membres. Le plan directeur, élaboré collectivement, devient le document de référence qui guide l'ensemble des intervenant·e·s. Il articule la vision régionale, définit les priorités d'action et précise les rôles de chacun·e. En parallèle, la coopérative prend forme, recrutant ses premiers membres et définissant son offre de services initiale.

L'année trois marque le démarrage opérationnel de la coop et le lancement des premiers projets régionaux. Cette phase de mise en action transforme les plans en réalisations concrètes, démontrant la valeur ajoutée de la gouvernance régionale et consolidant l'adhésion des acteur·rice·s.

UNE STRUCTURE QUI TRANSFORME L'ÉNERGIE INDIVIDUELLE EN FORCE COLLECTIVE

Cette gouvernance ne crée pas une structure de plus pour le plaisir de créer des structures. Elle donne simplement à Lanaudière les outils pour transformer une multitude d'initiatives individuelles en une force collective qui génère plus de résultats avec les mêmes énergies. Elle permet de passer d'une logique de compétition entre territoires à une logique de complémentarité où chaque pôle contribue à la force de l'ensemble.

Elle crée aussi les conditions pour que Lanaudière parle d'une seule voix lorsqu'elle négocie avec le gouvernement, attire des investissements privés ou se positionne dans l'écosystème métropolitain. Cette capacité à agir collectivement devient un avantage compétitif face à d'autres régions mieux organisées.

Plus fondamentalement, cette gouvernance régionale traduit une maturité collective. Elle reconnaît que les défis auxquels fait face le développement cyclable dépassent les capacités individuelles des acteur·rice·s et exigent une action coordonnée. Elle affirme aussi que cette coordination doit se faire dans le respect de l'autonomie locale, en soutien aux initiatives terrain plutôt qu'en substitution à celles-ci. C'est cette tension créative entre vision régionale et action locale qui fera de Lanaudière une destination vélo mature et distinctive.

Potentiel économique et touristique



POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE | LANAUDIÈRE

POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE DE LANAUDIÈRE À VÉLO

Le cyclotourisme s'impose aujourd'hui comme un levier stratégique de diversification et de transition pour Lanaudière, dans un contexte où le modèle touristique motorisé montre ses limites économiques, environnementales et climatiques. La région bénéficie d'une conjonction rare d'atouts: un vaste territoire de 13 500 km², composé à 65,9% de forêts et de 3 577 km² de milieux humides et de lacs, et une accessibilité exceptionnelle à moins de 90 minutes de Montréal, ce qui ouvre à la fois le marché des excursionnistes et celui des courts séjours. Dans ce cadre, le développement structuré de l'offre cyclotouristique permet non seulement de répondre à une demande croissante, et aussi de générer des retombées économiques significatives tout en renforçant la résilience du tissu territorial.

Les mutations de la demande touristique jouent clairement en faveur d'un projet comme Lanaudière à vélo. Les voyageur·euses se détournent progressivement des destinations de masse et des modèles extractifs pour privilégier des expériences authentiques, ancrées dans les territoires visités, respectueuses de l'environnement et alignées sur leurs valeurs. Les tensions géopolitiques, les contraintes de voyage international et la sensibilité accrue aux enjeux climatiques renforcent l'intérêt pour le tourisme de proximité, particulièrement dans des régions qui, comme Lanaudière, offrent un sentiment de dépaysement sans la complexité ni les coûts des destinations lointaines. Dans ce contexte, le cyclotourisme se positionne comme une alternative crédible et désirable aux activités motorisées, capable de s'appuyer sur les mêmes forces territoriales (paysages forestiers, relief varié, lacs) tout en réduisant l'empreinte environnementale et en diversifiant les saisons d'activité.

La dynamique de marché spécifique aux pratiques cyclables confirme ce potentiel. La pratique du vélo de montagne a connu une croissance de 77% depuis 2015, tandis que le *Gravel Bike*, le *bikepacking* et le *Fatbike* connaissent un essor rapide, soutenus par des clientèles à la recherche d'itinérance, de défis maîtrisés et d'immersion en nature. Lanaudière présente déjà les éléments d'une offre diversifiée: environ 385 km de sentiers de vélo de montagne selon certains inventaires, 1 235 km de tracés *Gravel Bike*, dont une part importante reste à sécuriser juridiquement, et 8 894 km de routes, dont 159 km identifiés comme plus conviviaux pour le vélo. À ces réseaux s'ajoutent environ 355 km de pistes cyclables dédiées, dont 92,5 km en secteur montagneux, ce qui constitue une base de travail réelle à structurer et à connecter. Loin d'être un «terrain vierge», la région dispose déjà d'un écosystème cyclable embryonnaire sur lequel bâtir une destination cohérente.

Pour Lanaudière, le cyclotourisme est un levier stratégique de transition, de diversification et de mobilité.

Le potentiel de fréquentation et de retombées découle directement de cette base. D'un côté, Lanaudière peut capter une forte clientèle d'excursionnistes, tant lanaudois·es que montréalais·es, pour des sorties à la journée centrées sur le vélo, la restauration et le plein air de proximité. Ces visiteur·euses dépensent principalement en transport et en restauration, avec un impact immédiat sur les restaurants, cafés, microbrasseries et attrait de proximité. De l'autre, la région a les capacités d'accueil nécessaires pour développer des produits multijours: 55 campings, 60 hôtels et motels, 1421 chalets locatifs, 488 restaurants et 22 pourvoiries constituent un socle d'hébergement et de services déjà en place. Pour les touristes avec nuitée, l'hébergement devient le premier poste de dépense, suivi de la restauration et des activités, ce qui augmente considérablement les retombées par visiteur·euse lorsque des itinéraires structurés et des forfaits sont proposés.

Un indicateur fort de ce potentiel est fourni par les retombées de la Cyclo sportive Le Nordet à Saint-Donat, qui a généré environ 20 M\$ de retombées pour la région, à partir d'un seul événement bien positionné et bien organisé. Cet exemple montre qu'une offre cyclable structurée, associée à une logistique solide et à un produit attractif, peut produire des effets économiques considérables même à partir d'un seul levier. Transposé à une stratégie régionale combinant événements, itinéraires signés et produits multijours, ce type d'effet de levier laisse entrevoir un potentiel de retombées récurrentes significatives pour Lanaudière à vélo.

Au-delà des chiffres de fréquentation, la vélonomie lanaudoise repose sur la diversité des flux économiques générés. Les retombées directes se trouvent dans les nuitées (campings, chalets, hôtels, pourvoiries), la restauration, les microbrasseries et cafés de village, ainsi que dans les services spécialisés: location et réparation de vélos, guidage, transport de bagages, navettes, événements et produits dérivés. Les retombées indirectes, elles, irriguent l'agrotourisme, les producteur·trices du terroir, les activités culturelles et les services de bien-être, car le ou la cycliste qui s'arrête dans une ferme, une fromagerie ou un site patrimonial contribue simultanément à plusieurs secteurs économiques. Cette interconnexion de l'agriculture, de la culture et de la nature autour de circuits vélo gourmands et contemplatifs renforce la résilience à un seul produit en offrant un maillage, forfaitisation et complémentarité de l'offre.

En parallèle, le développement de Lanaudière à vélo est aussi un levier de création et de transformation d'emplois. L'entretien, la conception et la gestion des sentiers, l'accueil, le guidage, l'animation, la restauration, l'hébergement, l'événementiel et la gestion de projets créent ou consolident des postes spécialisés sur le territoire. Aujourd'hui, une grande partie de l'offre repose encore sur un bénévolat intense, notamment en vélo de montagne et en *Gravel Bike*, ce qui limite la professionnalisation et fragilise la pérennité des réseaux. En structurant une destination cyclable, il devient possible de convertir une partie de ce bénévolat en emplois rémunérés, d'offrir des formations mutualisées et de stabiliser l'expertise locale, avec des effets positifs sur la qualité de l'expérience et la sécurité.

POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE | LANAUDIÈRE

Le renforcement de la gouvernance, de la sécurité des parcours et de la lisibilité de l'offre constitue un levier majeur pour accroître pleinement le potentiel économique du cyclotourisme lanauudois. Pour que ce potentiel se concrétise, certaines conditions économiques structurantes doivent cependant être réunies. La première est la gouvernance: l'étude souligne l'absence actuelle d'instance régionale dédiée au cyclotourisme, capable de négocier les droits de passage, standardiser la qualité des parcours, mutualiser les assurances et piloter un développement phasé à l'échelle des sept pôles. Sans cette coordination, les initiatives restent isolées, dépendantes de financements ponctuels et incapables d'atteindre une masse critique de produits commercialisables. La création d'un «tiers orchestrateur», qu'il prenne la forme d'une coopérative, d'une association ou d'une structure partenariale, apparaît comme un prérequis pour sécuriser les investissements et maximiser les retombées à l'échelle régionale.

La deuxième condition est la sécurisation juridique et physique des parcours. En Gravel Bike, par exemple, une proportion importante des tracés identifiés traverse des terrains privés sans droits de passage formalisés, et plusieurs segments empruntent des sentiers motorisés régis par la Loi sur les véhicules hors route où l'usage vélo est en principe interdit. Sur route, la présence de 23 tronçons interdits aux cyclistes et de 86 % du réseau non documenté en termes de cyclabilité crée un risque réel si l'on mise trop tôt sur une mise en marché routière agressive. Pour protéger la réputation de Lanaudière à vélo et sécuriser les investissements, il est donc indispensable de revoir les tracés, prioriser les corridors stratégiques, formaliser les droits de passage et améliorer la sécurité avant d'intensifier la promotion.

La troisième condition concerne la lisibilité de l'offre et la cohérence des données. L'étude souligne une «cacophonie informationnelle» entre les inventaires de Vélo Québec, les plateformes collaboratives comme Trailforks et les données régionales, tant pour le vélo de montagne que pour les autres activités de plein air. Pour un ou une cycliste qui planifie un séjour, ces divergences créent confusion et méfiance, ce qui peut décourager

la visite ou générer des attentes déçues. La constitution d'un inventaire partagé, à jour, qui clarifie les kilomètres disponibles par pratique, les dénivelés, les niveaux de difficulté et le statut foncier de chaque tronçon, devient une condition pour pouvoir bâtir des produits signatures clairs: boucles familiales, parcours de performance, itinéraires Gravel Bike d'aventure et itinérances multijours.

Enfin, le potentiel économique du cyclotourisme lanauudois dépend de la capacité à prioriser quelques produits phares à forte valeur ajoutée. L'étude recommande de miser sur de grands corridors interpôles, en s'appuyant sur les réseaux existants et projetés: Route verte, Sentier Transcanadien, Sentier national, corridor forestier du Grand-Coteau, Véloroute Brandon, connexions potentielles avec le P'tit Train du Nord. La création de un ou deux itinéraires multijours emblématiques, combinant plusieurs pôles, des hébergements variés et des expériences terroir, permettrait de structurer une offre capable d'attirer des clientèles nationales et internationales, et donc de générer des retombées économiques significatives en hébergement, restauration et services spécialisés. Autour de ces grands axes, viendrait ancrer les retombées dans les communautés, tout en multipliant les portes d'entrée vers la destination Lanaudière à vélo. Les trois conditions de succès sont: Gouvernance, sécurisation et cohérence de l'offre.

Ainsi, le potentiel économique et touristique de Lanaudière à vélo repose sur un équilibre entre réalités déjà présentes (ressources naturelles, infrastructures, capacité d'accueil, événements existants) et transformation structurelle: gouvernance, sécurité, données, produits signatures. Si ces conditions sont réunies, le cyclotourisme peut devenir un moteur durable de création de valeur pour la région, en générant des retombées financières récurrentes, en soutenant la transition post-motorisée et en consolidant l'identité de Lanaudière comme destination de plein air d'aventure, authentique et responsable.

Les parcours et la cohérence de l'offre constituent un levier majeur pour accroître pleinement le potentiel économique du cyclotourisme lanauudois.

Photo : Unsplash



POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE | LANAUDIÈRE

VÉLOCONOMIE : UNE ÉQUATION ÉCONOMIQUE À CONSIDÉRER

Le développement cyclable dépasse largement le simple loisir récréatif pour constituer un levier de développement territorial aux retombées économiques documentées. L'analyse rigoureuse révèle une équation économique qui devrait interpeller tous-tes les décideur-euse-s régionaux-ales :

- ♦ **Ratios d'investissement :** Chaque dollar investi dans les infrastructures cyclables génère 0,12 \$ de bénéfices sociaux, tandis que la voiture coûte 1,55 \$ pour chaque dollar dépensé. Ces ratios transforment complètement la perspective sur les priorités d'investissement en mobilité.

Penser le vélo comme une infrastructure économique transforme les priorités d'investissement, la création d'emplois et l'attractivité des territoires.

Retombées générales du cyclotourisme (Québec et comparatifs)

Au Québec, le cyclotourisme génère 803 M\$ de dépenses annuelles (dont 273 M\$ des excursionnistes québécois-es, 388 M\$ des touristes avec nuitée, 142 M\$ des touristes hors Québec), soutenant plus de 6 500 emplois et générant trois millions de nuitées touristiques. Les modèles de dépense montrent l'effet d'entraînement sur l'économie locale :

- ♦ **Excursionnistes à vélo :** Dépensent près de 60 \$ par jour.
- ♦ **Touristes avec nuitée :** Atteignent 367 \$ par séjour.

Ces montants se répartissent entre la restauration, l'hébergement, les achats et les services, irriguant l'ensemble de l'économie locale. Impact Structurant et Multiplicateur (Exemple de Mesa, Colorado)

L'exemple du comté de Mesa au Colorado fournit une démonstration empirique de l'impact structurant de la véloéconomie :

- ♦ Les activités de plein air liées au vélo génèrent un impact économique direct de 321,6 M\$ US par an (4,8 % du PIB local).
- ♦ En intégrant les effets indirects et induits, l'impact total atteint 484,5 M\$ US (7,2 % du PIB), soit une multiplication par un facteur de 1,5.
- ♦ La création d'emplois confirme cet impact structurant avec 7 620 emplois directement soutenus (8,4 % de l'emploi total) et 9 897 emplois totaux (11 % de l'emploi), plaçant les activités de plein air parmi les secteurs économiques majeurs du territoire.

Synergie avec le Tourisme d'affaires et l'attractivité des talents

La synergie entre le tourisme d'affaires et les activités cyclables constitue une découverte significative qui élargit la compréhension du potentiel économique. Les entreprises privilégient désormais les destinations offrant un accès direct à des activités de plein air pour leurs événements corporatifs. Cette dynamique crée une demande structurelle qui stabilise l'industrie touristique locale et favorise l'implantation permanente d'entreprises et la rétention durable de talents recherchant cette qualité de vie. L'exemple de Bentonville en Arkansas est considérable. Cette ville, d'où Walmart est originaire, est le point central du vélo au sud des Ozark. Avec des investissements privés importants, des parcs et réseaux de sentiers urbains et péri-urbains ont permis d'attirer la relève dans l'entreprise et dynamiser le tourisme pour l'État en entier.

POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE | LANAUDIÈRE

PORTRAIT DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES ACTUELLES

À partir des retombées économiques du tourisme à vélo 2024, publié par Vélo-Québec, et en appliquant des facteurs de proportionnalité développés par la Chaire de tourisme Transat, il est raisonnable d’estimer que Lanaudière capte actuellement entre 4 et 6% de la clientèle cycliste québécoise. Cette part de marché, quoique modeste en apparence, génère déjà des retombées économiques significatives qui témoignent du potentiel latent de la région. Les dépenses touristiques liées au vélo s’élèvent entre 32 M\$ et 48 M\$ annuellement pour Lanaudière, soutenant entre 260 et 390 emplois directs et indirects, avec une contribution au PIB régional estimée entre 18,7 M\$ et 28 M\$. Sur le plan fiscal, ces activités génèrent entre 4 M\$ et 6 M\$ en revenus provinciaux et entre 2 M\$ et 3 M\$ en revenus fédéraux, ce qui démontre que l’investissement dans le cyclotourisme produit des retours tangibles pour les finances publiques.

Ces chiffres se décomposent en deux grandes catégories de clientèles aux comportements économiques distincts. D’une part, les excursions à vélo représentent entre 460 000 et 690 000 visites annuelles, avec une dépense moyenne de 31\$ par adulte, totalisant entre 14,2 M\$ et 21,4 M\$ en retombées directes concentrées principalement en transport et en restauration. Cette clientèle d’excursionnistes, largement issue du bassin montréalais et lanaudois, effectue des sorties à la journée qui irriguent les restaurants, cafés, microbrasseries et producteur-trices locaux:ales le long des parcours cyclables. D’autre part, les touristes québécois-es à vélo, estimés entre 7 000 et 11 000 personnes, dépensent en moyenne 132\$ par adulte pour des séjours avec nuitée, générant entre 924 000\$ et 1,45 M\$ en retombées concentrées sur l’hébergement, la restauration et les activités complémentaires. Cette seconde clientèle, bien que moins volumineuse, produit des retombées unitaires nettement supérieures et contribue davantage à la diversification économique régionale.

	Québec	Lanaudière
Dépenses touristiques liées au vélo au Québec en 2024	803 M \$	32-48M\$
Emplois soutenus au Québec	6445	260-390
Impact sur le PIB	467M\$	18.7-28M\$
Revenus fiscaux	98M\$ prov 47M\$ féd	4-6M\$ prov / 2-3M\$ fed
Excursions à vélo <i>Dépense moyenne de 31\$ par adulte</i>	11.5M 356M\$	460K-690K 14,2M -21.4M\$
Touristes québécois à vélo <i>Dépense moyenne de 132\$ par adulte</i>	182 000 24M\$	7000-11000 924K-1.45M\$

Ces données appuient solidement l’argument selon lequel le vélo agit comme «déclencheur de visite» et comme multiplicateur de consommation pour d’autres secteurs très présents en Lanaudière: culture, agrotourisme, plein air, artisanat et patrimoine. Le ou la cycliste qui s’arrête dans une fromagerie, visite un site historique ou participe à une activité culturelle contribue simultanément à plusieurs filières économiques, créant ainsi un effet d’entraînement qui dépasse largement les dépenses directement liées au vélo. Ce modèle de consommation diversifiée renforce la résilience économique du territoire en évitant la dépendance à un seul produit touristique et en soutenant un tissu d’entreprises locales ancrées dans leur communauté.

Photo : Unsplash – Brent Olson

Au-delà des retombées financières immédiates, le développement structuré du cyclotourisme lanaudois constitue aussi un levier de création d’emplois de qualité. Les postes générés par cette filière – conception et entretien de sentiers, guidage et accompagnement, gestion d’événements, services de location et de réparation, hébergement spécialisé, transport de bagages – exigent des compétences techniques, relationnelles et de gestion qui favorisent la professionnalisation du secteur. En structurant l’offre cyclable à l’échelle régionale, il devient possible de transformer une partie du bénévolat actuel en emplois rémunérés stables, de mutualiser les formations et de développer une expertise locale reconnue. Ces emplois, souvent difficilement délocalisables et ancrés dans les communautés, contribuent à la vitalité économique des villages et des pôles ruraux, tout en offrant des perspectives de carrière dans un secteur en croissance aligné sur les valeurs environnementales et sociales contemporaines.

POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE | LANAUDIÈRE

SCÉNARIOS DE RETOMBÉES POTENTIELLES

Hypothèses de base

Accessibilité: bassin montréalais et lanaudois à moins de 90 minutes, propice à l'excursionnisme et aux courts séjours.

Capacité

98 campings, 60 hôtels et motels, 1 384 chalets locatifs, 205 restaurants et 22 pourvoiries pouvant accueillir une clientèle vélo.

Preuve de traction

Un événement comme la Cycloportive Le Nordet à Saint-Donat a déjà généré environ 20 M\$ de retombées en 2014.

SCÉNARIO 1 – DESTINATION «D’EXCURSION» STRUCTURÉE

Objectif

Structurer un réseau de boucles journalières attractives autour de plusieurs pôles, principalement pour le marché montréalais et lanaudois.

Hypothèse

Une montée progressive menant à plusieurs dizaines de milliers de visites excursionnistes par année sur des produits vélo identifiés – boucles signées, événements, journées thématiques.

Effets attendus

- ♦ Augmentation du chiffre d’affaires des restaurants, cafés et microbrasseries de village
- ♦ Flux renforcé vers les producteur·trices agrotouristiques – circuits gourmands, fermes, marchés de produits locaux
- ♦ Meilleure utilisation des infrastructures de plein air en dehors des pics traditionnels – journées de début et fin de saison, semaine

SCÉNARIO 2 – ITINÉRANCE MULTIJOURS INTERPÔLES

Objectif

Mettre en marché 1 à 2 grands itinéraires multijours – Gravel Bike et ou route sécurisée – reliant plusieurs pôles et s’appuyant sur la Route verte, la Véloroute Brandon, le Sentier Transcanadien, le Sentier national ou le Grand-Coteau.

Hypothèse

Une montée progressive vers un volume significatif de cyclotouristes en itinérance, combinant hébergement commercial et locatif, restauration, services de transport de bagages et d’accompagnement.

Effets attendus

- ♦ Augmentation nette des nuitées dans les campings, chalets, auberges et pourvoiries situés le long des corridors
- ♦ Création ou consolidation de services spécialisés – transport de bagages, navettes, location de vélos et e-bikes, guidage
- ♦ Retombées indirectes pour les attraits culturels et naturels situés à proximité des itinéraires: sites patrimoniaux, points de vue, plages, parcs régionaux

SCÉNARIO 3 – EFFET COMBINÉ AVEC LES ÉVÉNEMENTS

Objectif

Utiliser les événements existants – ex. Cycloportive Le Nordet – comme vitrines d’appel pour la destination Lanaudière à vélo, en les connectant à des produits permanents: boucles, séjours.

Hypothèse

Maintenir ou augmenter le niveau de retombées d’événements majeurs – exemple historique: 20 M\$ pour Le Nordet –, tout en prolongeant leur impact en amenant les participant·es à revenir pour des séjours.

Effets attendus

- ♦ Capitalisation sur une clientèle déjà motivée et solvable pour lui proposer des séjours post-événement
- ♦ Diversification des revenus des entreprises locales – hébergement, restauration, services vélo – en liant calendrier d’événements et produits d’itinérance
- ♦ Augmentation de la notoriété de Lanaudière à vélo sur les marchés québécois et voisins, renforçant l’effet d’entraînement sur l’ensemble des scénarios

POTENTIEL ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE | LANAUDIÈRE

UN POTENTIEL À TRANSFORMER EN RÉALITÉ STRUCTURÉE

Le cyclotourisme lanaudois se trouve aujourd’hui à un point de bascule entre un écosystème émergent, porté par l’engagement bénévole et des initiatives dispersées, et une destination structurée capable de générer des retombées économiques récurrentes à l’échelle régionale. Les données économiques actuelles (entre 32 M\$ et 48 M\$ de dépenses annuelles, 260 à 390 emplois soutenus, une contribution au PIB de 18,7 M\$ à 28 M\$) démontrent que le vélo est déjà un vecteur économique réel pour Lanaudière, et ce, sans stratégie régionale coordonnée ni produits signatures structurés. Cette performance, réalisée avec une part de marché modeste de 4 à 6% de la clientèle cycliste québécoise, indique clairement l’ampleur du potentiel inexploité.

Ce qui distingue Lanaudière dans le paysage cyclotouristique québécois, c’est la conjonction rare de ses atouts territoriaux, de sa proximité métropolitaine et de la diversité de ses pratiques cyclables possibles. Le territoire offre simultanément des corridors forestiers propices au Gravel Bike et au bikepacking, un réseau routier rural à faible débit automobile, des sentiers de vélo de montagne en développement et des infrastructures de pistes cyclables en expansion. Cette diversité, couplée à une capacité d’accueil substantielle (55 campings, 60 hôtels et motels, 1 421 chalets locatifs, 488 restaurants) permet d’envisager une offre cyclotouristique complète, capable d’attirer autant les excursionnistes montréalais-es à la recherche d’une sortie dominicale que les cyclotouristes internationaux-ales en quête d’itinérance multijours en nature.

Pour que ce potentiel se transforme en réalité structurée, trois leviers doivent être actionnés de façon coordonnée. Le premier est la gouvernance: la création d’une instance régionale capable de négocier les droits de passage, de mutualiser les ressources, de standardiser la qualité et de piloter un développement phasé constitue le préalable à tout investissement durable. Sans cette coordination, les initiatives resteront fragmentées, vulnérables aux changements de financement et incapables

d’atteindre la masse critique nécessaire pour transformer Lanaudière en destination cyclable reconnue. Le deuxième levier est la sécurisation juridique et physique des parcours: formaliser les droits de passage sur les terres privées, améliorer la sécurité routière, clarifier les statuts réglementaires et cartographier avec précision les tracés disponibles permettra de protéger la réputation naissante de la destination et d’offrir une expérience client fiable. Le troisième levier est la création de quelques produits phares à forte valeur ajoutée – 1 ou 2 grands itinéraires multijours interpôles, des boucles locales thématiques, des forfaits événementiels prolongés – capables de structurer une offre lisible, commercialisable et distinctive sur les marchés québécois, canadien et international.

Au-delà des chiffres et des infrastructures, le développement de Lanaudière à vélo porte aussi une vision territoriale cohérente avec les mutations profondes du tourisme contemporain. Dans un contexte où les voyageur-euses se détournent des destinations de masse pour privilégier des expériences authentiques, où la sensibilité aux enjeux climatiques redéfinit les attentes et où les modèles extractifs montrent leurs limites, le cyclotourisme lanaudois offre une alternative crédible et désirable: un tourisme de proximité, régénératif, ancré dans les communautés et aligné sur les forces naturelles du territoire. Cette proposition de valeur, si elle est portée par une gouvernance solide, des produits signatures et une cohérence d’expérience, peut positionner Lanaudière comme une destination de référence en matière de tourisme de plein air responsable et d’aventure accessible.

Le chemin entre potentiel et réalité ne se parcourt pas spontanément. Il exige des choix stratégiques, des investissements ciblés, une coordination régionale et une capacité à transformer les atouts latents en offres concrètes. Les retombées actuelles, déjà significatives, et la croissance soutenue de la pratique cyclable au Québec indiquent que la fenêtre d’opportunité est ouverte. Lanaudière a tous les ingrédients pour devenir une destination cyclotouristique majeure: reste à les assembler avec méthode, vision et collaboration pour que la vélonomie lanaudoise devienne un moteur durable de création de valeur pour l’ensemble du territoire.



Photo : Saint-Côme

La fenêtre d’opportunité est ouverte : en orchestrant ses forces, Lanaudière peut devenir une référence nationale en cyclotourisme responsable et accessible.

Mutualisation des services opérationnels



MUTUALISATION DES SERVICES OPÉRATIONNELS | LANAUDIÈRE

MUTUALISATION DES SERVICES OPÉRATIONNELS: PASSER DE LA FRAGMENTATION À LA COLLABORATION

Depuis 2025, Loisir et Sport Lanaudière, avec Serge-Alexandre Giroux-Demers comme promoteur, travaille à la création d’une coopérative Plein Air pour Lanaudière. Cette initiative vise à réunir les gens et les espaces de plein air, à réaliser ensemble et à mobiliser les forces vives du territoire. Sa mission est claire: bâtir un écosystème autorégulé de plein air communautaire sans discrimination dans la capacité à développer. Sa vision est ambitieuse: démocratiser l’expérience plein air partout sur le territoire.

Cette coopérative s’ancre dans des valeurs de mutualisation, de compréhension du milieu, d’innovation, d’appartenance, d’accès et de mouvement collectif, coopératif, économique, social et de santé. Elle cherche à servir l’usager·ère dans une offre bonifiée et complète, à servir les gestionnaires dans leurs opérations quotidiennes et à faciliter l’accès au plein air pour toutes et tous. Cette initiative représente une opportunité unique de structurer la mutualisation des services opérationnels autour d’une structure légale et d’une gouvernance déjà en développement.

La mutualisation des services opérationnels s’articule autour de six domaines stratégiques qui répondent aux besoins concrets des acteur·rice·s terrain:

- ♦ Intelligence d'affaires
- ♦ Entretien, construction de sentiers et formation
- ♦ Services aux cyclistes
- ♦ Promotion et mise en marché
- ♦ Gouvernance et soutien aux acteur·rice·s
- ♦ Engagement communautaire et culture bénévole

AU-DELÀ DE LA VISION STRATÉGIQUE, DES SERVICES CONCRETS QUI LÈVENT LES OBSTACLES

Au-delà de la gouvernance stratégique, la mutualisation de services opérationnels concrets permet de lever des obstacles pratiques qui freinent actuellement le développement. Les services mutualisables génèrent des gains immédiats et tangibles pour les acteur·rice·s qui y participent. L’achat groupé d’équipements comme la signalisation, les outils d’entretien et le matériel de sécurité génère des économies d’échelle substantielles qui libèrent des ressources pour d’autres priorités. Les assurances responsabilité négociées collectivement offrent des primes plus avantageuses que les couvertures individuelles fragmentées, réduisant les coûts opérationnels tout en améliorant la protection. Les formations standardisées des bénévoles et employé·e·s deviennent accessibles à tous·tes les acteur·rice·s régionaux·ales, élevant le niveau de compétence sur l’ensemble du territoire. Les systèmes d’information partagés pour la cartographie numérique, les données de fréquentation et la gestion des incidents évitent la duplication d’efforts et permettent une compréhension fine de l’utilisation du territoire. Enfin, les protocoles communs de gestion et d’entretien garantissent une qualité homogène qui renforce la réputation régionale.

Plusieurs services gagneraient à être mutualisés à l’échelle régionale pour accélérer le développement de l’offre cycliste dans Lanaudière et éviter les efforts en silo. Six domaines stratégiques se dégagent comme priorités de mutualisation, chacun répondant à des besoins concrets exprimés par les acteur·rice·s terrain.

PLANIFICATION, DONNÉES ET OUTILS, CRÉER UNE CONNAISSANCE PARTAGÉE DU TERRITOIRE

La création d’une banque régionale de données géomatiques vélo couvrant tous les parcours route, gravel, montagne, Fatbike et leurs usages respectifs devient le fondement d’une planification éclairée. Cette base de données, maintenue collectivement, permet à chaque acteur·rice d’accéder à une information fiable et à jour sans avoir à en assumer seule les coûts de création et de mise à jour. L’importance d’un inventaire unifié présentant les kilomètres, les types d’itinéraires, les niveaux de difficulté et le statut foncier ne peut être sous-estimée. Les écarts actuels dans les données, où certaines sources parlent de 245 kilomètres de sentiers de vélo de montagne tandis que d’autres en recensent 385, compliquent la planification et découragent les porteurs·euses de projets. Une plateforme numérique accessible permettrait à tous·tes les acteur·rice·s de partager l’information en temps réel, créant une base commune qui facilite la prise de décision.

Les cartes régionales unifiées, disponibles en format papier, web et GPX pour toutes les disciplines, deviennent des outils de promotion et d’orientation essentiels. Mises à jour centralement, elles assurent une cohérence qui rassure les cyclistes et projette une image de marque forte. Les services d’ingénierie et de design de sentiers partagés entre parcs, municipalités et organismes sans but lucratif permettent d’accéder à une expertise de haut niveau qui serait autrement inabordable pour les plus petit·e·s acteur·rice·s. Cette mutualisation de l’expertise technique accélère le développement tout en garantissant le respect des meilleures pratiques.

MUTUALISATION DES SERVICES OPÉRATIONNELS | LANAUDIÈRE

PROFESSIONNALISER LES OPÉRATIONS GRÂCE À L'ENTRETIEN, L'AMÉNAGEMENT ET LA FORMATION

Une équipe mobile d'entretien et de construction de sentiers pouvant intervenir sur différents sites selon les priorités régionales transforme la manière dont les infrastructures sont maintenues. Plutôt que chaque site doive développer sa propre expertise et absorber les coûts fixes d'une équipe permanente, cette équipe régionale circule là où les besoins sont les plus pressants, optimisant l'utilisation des ressources humaines et matérielles. Cette approche permet aussi de maintenir une qualité constante puisque les mêmes personnes appliquent les mêmes standards partout.

Une plateforme commune pour gérer les corvées et les heures bénévoles, sur le modèle de systèmes comme Dig It, permet de répartir les efforts bénévoles selon les besoins réels plutôt que selon la capacité de mobilisation de chaque site. Cette coordination évite que certains sites soient surchargés de bénévoles tandis que d'autres peinent à en recruter. Elle crée aussi une culture régionale d'entraide où les bénévoles développent un sentiment d'appartenance au territoire dans son ensemble plutôt qu'à un seul site.

Le programme régional de formation couvrant la gestion de sentiers, la sécurité, les premiers soins et la mécanique de base élève les compétences de tous·tes les intervenant·e·s. Ces formations, offertes à coût partagé, deviennent accessibles aux bénévoles comme aux employé·e·s, créant une main-d'œuvre qualifiée qui peut circuler d'un site à l'autre selon les besoins. Cette professionnalisation rassure aussi les assureurs et facilite l'accès à des couvertures adéquates.

CRÉER UNE EXPÉRIENCE COHÉRENTE SUR TOUT LE TERRITOIRE

Un réseau coordonné de haltes vélo offrant supports, pompes, outils, eau et signalisation uniforme transforme l'expérience cycliste en la rendant plus fluide et rassurante. Ces haltes, réparties stratégiquement sur le territoire, deviennent des repères visuels qui renforcent l'identité régionale et témoignent d'une attention aux besoins des cyclistes. Leur gestion coordonnée assure un approvisionnement constant et un entretien régulier qui maintient leur utilité.

Un système de navette ou de transport de bagages partagé pour l'itinérance, par exemple sur une boucle reliant le piémont au nord, ouvre des possibilités nouvelles pour les cyclistes qui hésitent à s'engager dans de longues randonnées avec équipement complet. Ce service logistique, complexe à organiser pour un seul acteur·rice, devient viable lorsque mutualisé à l'échelle régionale. Il attire aussi une nouvelle clientèle qui recherche le confort et la flexibilité.

La location et l'essai de vélos pour toutes les disciplines (route, gravelle, montagne, Fatbike) opérés par quelques centres névralgiques, et promus régionalement, démocratisent l'accès à l'équipement spécialisé. Cette mutualisation évite la duplication d'inventaires coûteux tout en offrant aux cyclistes une gamme complète d'options. Elle permet aussi aux commerces locaux de se spécialiser dans certains créneaux plutôt que de tenter d'offrir tous les services à petit volume.

PARLER D'UNE SEULE VOIX

Une marque régionale vélo unique couvrant toutes les disciplines, appuyée par une campagne et un calendrier commun d'événements, crée une identité forte qui positionne Lanaudière dans l'imaginaire des cyclistes. Cette cohérence marketing, impossible à atteindre lorsque chaque pôle communique indépendamment, génère une visibilité qui bénéficie à tous·tes. Elle permet aussi d'optimiser les budgets promotionnels en concentrant les efforts plutôt que de les disperser.

La gestion centralisée d'un site web ou portail vélo de Lanaudière, qui redirige ensuite vers les pôles et produits locaux, simplifie l'expérience de planification pour les visiteurs·euses. Cette porte d'entrée unique présente l'offre régionale dans sa diversité tout en respectant l'autonomie des sites qui conservent leurs propres outils de commercialisation. Elle crée aussi une base de données clients qui peut informer les stratégies marketing futures.

Les outils médias partagés, incluant une banque d'images, de vidéos et de contenus éditoriaux accessibles à tous·tes les partenaires, élèvent la qualité des communications tout en réduisant les coûts de production. Chaque acteur·rice peut puiser dans ces ressources pour créer ses propres campagnes, assurant une cohérence visuelle qui renforce l'identité régionale tout en respectant les spécificités locales.

La professionnalisation et la coordination régionales transforment le vélo en Lanaudière, offrant des infrastructures fiables, une expérience fluide et une identité régionale forte.

MUTUALISATION DES SERVICES OPÉRATIONNELS | LANAUDIÈRE

FACILITER LE DÉVELOPPEMENT

Une cellule régionale de coordination vélo réunissant les MRC, l'association touristique régionale, les parcs et les clubs permet de prioriser collectivement les projets et les demandes de financement. Cette coordination évite la compétition entre acteur·rice·s pour les mêmes enveloppes et maximise les chances de succès en présentant des dossiers cohérents qui s'inscrivent dans une vision régionale. Elle crée aussi un espace de veille où les opportunités de financement sont identifiées rapidement et partagées avec les acteur·rice·s qui peuvent en bénéficier.

Les services juridiques et les modèles d'ententes standard pour l'accès aux terrains privés et les partenariats lèvent un obstacle majeur qui freine actuellement le développement. Négocier individuellement avec chaque propriétaire foncier demande un temps et une expertise que peu d'acteur·rice·s possèdent. Des modèles standardisés, négociés collectivement et validés légalement, accélèrent ces démarches tout en protégeant adéquatement toutes les parties.

Le programme régional d'accompagnement des entreprises vélo-friendly dans l'hébergement, la restauration et les attraits touristiques crée un réseau de partenaires qui comprennent les besoins des cyclistes et adaptent leurs services en conséquence. Cette labellisation, appuyée par de la formation et du soutien concret, élève la qualité de l'expérience cyclotouristique tout en créant des ambassadeurs·drices du vélo dans tous les secteurs économiques.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE ET CRÉATION D'UNE CULTURE BÉNÉVOLE

La détermination collective des besoins, l'organisation de corvées régionales et la création d'événements rassembleurs construisent une culture bénévole qui transcende les sites individuels. Cette mobilisation citoyenne, lorsqu'elle est coordonnée régionalement, crée un sentiment d'appartenance au territoire dans son ensemble et génère une fierté collective qui devient elle-même un moteur de développement. Les bénévoles qui participent à ces initiatives deviennent des ambassadeurs·drices naturel·le·s qui font rayonner Lanaudière comme destination vélo dans leurs réseaux personnels et professionnels.

STRUCTURER LES RESSOURCES POUR LA PÉRENNITÉ

Le financement jugé insuffisant, ponctuel ou éclaté entre programmes multiples rend pratiquement impossible toute planification à moyen terme. Des pistes incluent l'instauration de taxes d'hébergement ou de restauration marginales dédiées au développement cyclable, la mutualisation accrue des ressources entre acteur·rice·s et la création de forfaits intégrés combinant vélo, agrotourisme, hébergement et bien-être. Un cadre financier régional harmonisé permettrait d'orchestrer intelligemment les différentes enveloppes disponibles vers des objectifs communs.

La coopérative pourrait devenir le véhicule financier qui capte ces revenus diversifiés et les redistribue selon les priorités établies collectivement. Son modèle coopératif assure que les décisions d'allocation respectent les besoins des membres tout en servant la vision régionale. Cette structure offre aussi la flexibilité nécessaire pour adapter le financement aux réalités changeantes du marché et aux opportunités émergentes.

Une transformation qui amplifie l'impact collectif

La mutualisation des services opérationnels ne représente pas une simple rationalisation administrative. Elle constitue une transformation profonde de la manière dont Lanaudière développe son offre cyclable. En passant de la fragmentation à la collaboration, la région libère des énergies qui peuvent se concentrer sur l'innovation et l'excellence plutôt que sur la duplication d'efforts. Elle crée aussi les conditions d'une croissance soutenue en rendant accessibles aux plus petit·e·s acteur·rice·s des services et des expertises qui leur étaient auparavant hors de portée.

Cette mutualisation, portée par la coopérative, devient le moteur opérationnel qui traduit la vision régionale en services concrets. Elle transforme l'énergie dispersée en force collective, permettant à Lanaudière de se positionner comme destination vélo mature et distinctive.

**PRIORITÉS D’ACTIONS POUR
UNE STRATÉGIE COOPÉRATIVE**

Plusieurs actions deviennent prioritaires pour transformer cette vision de mutualisation en réalité opérationnelle. La constitution rapide de la coopérative comme entité légale fonctionnelle établit le cadre juridique et organisationnel nécessaire. Cette étape franchie, la création d’un plan stratégique pour une mise en place rapide des services mutualisés permet de prioriser les interventions selon l’urgence et l’impact potentiel. Assurer le financement de démarrage à travers une combinaison de contributions des membres fondateurs, de subventions gouvernementales et d’investissements privés crée la base financière qui permet d’amorcer les opérations.

Le recrutement d’une équipe de coordination minimale, possédant à la fois l’expertise technique en cyclotourisme et les compétences en gestion coopérative, garantit une mise en œuvre professionnelle. La négociation de premiers contrats de service avec des municipalités et des gestionnaires de sites volontaires crée des cas de démonstration qui valident le modèle et attirent d’autres membres. L’établissement de protocoles de gouvernance clairs, définissant les rôles et responsabilités de chacun·e tout en maintenant la flexibilité nécessaire à l’adaptation, construit la confiance qui soutient toute collaboration durable.

- 1

Forme juridique de la coopérative et création de la hiérarchie de membres

 - ◇ Décider du profil des membres fondateurs pour assurer diversité, crédibilité et éviter la consanguinité politique.
 - ◇ Clarifier la forme juridique de la coopérative pour définir le bon véhicule (solidarité, multi-sociétaires : municipalités, usagers, travailleurs, membres de soutien) et le traduire clairement dans les lettres patentes et règlements.
 - ◇ Définir les catégories de membres : municipalités/producteurs d’infrastructures, membres travailleurs (équipe d’entretien, coordination, TI, marketing), membres usagers (clubs, citoyens organisés) et membres de soutien (partenaires financiers, fondations, entreprises).
- 2

Création d’un conseil d’administration et comités

 - ◇ Fixer le nombre d’administrateurs (cible de 7) et la répartition des sièges par catégories de membres
 - ◇ Préciser la durée des mandats (p. ex. 2 ans, avec rotation) et les règles de renouvellement pour éviter la capture du CA par un seul pôle ou groupe.
 - ◇ Identifier les profils critiques au CA et/ou dans des comités
 - ◇ Assurer une assemblée générale de fondation dans les mois qui suivent.
- 3

Créer les mécanismes de régie interne

 - ◇ Définir les responsabilités et pouvoirs respectifs
 - ◇ Formaliser une matrice de rôles et responsabilités (RACI)
 - ◇ Mettre en place une structure de comités avec mandat, composition, durée de mandat et critères de participation définis.
 - ◇ Adopter des règles de reddition de comptes et de suivi de performance : calendrier de rapports, indicateurs, modalités de transparence envers les membres et partenaires publics.

- 4

Relations avec l’écosystème, concurrence et financement

 - ◇ Encadrer la coopération / concurrence avec les autres initiatives via des critères d’adhésion, des ententes types et des standards communs (information, billetterie, sécurité, qualité).
 - ◇ Définir une stratégie de financement qui sécurise les opérations et la pérennité : revenus de services, programmes d’économie sociale, soutien des acteurs financiers régionaux, mécénat.
- 5

Mise en place d’un cadre stratégique

 - ◇ Co-construire un cadre stratégique régional plein air / vélo (vision commune, principes de développement, critères de priorisation, indicateurs) servant de référence aux décisions du CA et aux plans annuels de la coop.
 - ◇ Assurer l’arrimage et choix des stratégies avec les plans existants et les engagements des municipalités/MRC et des partenaires locaux, tel que Plein Air St-Donat, SDPRM et la Tournée des Cantons.
 - ◇ Prévoir un mécanisme de révision périodique du cadre (bilan annuel, ajustements selon l’évolution des projets et du contexte).
- 6

Structure organisationnelle

 - ◇ Concevoir une structure organisationnelle cible pour la coop (DG, coordination des parcs/GR, équipe d’entretien, TI/billetterie, marketing, soutien administratif) en cohérence avec les mandats et l’offre de services.
 - ◇ Clarifier les zones de responsabilité et les trajectoires d’évolution des rôles clés.
 - ◇ Documenter les processus clés (gestion de projets, entretien, billetterie, finances, RH) et accompagner le changement pour passer d’une surcharge chronique à un modèle soutenable et reproductible.

CULTURE BÉNÉVOLE – STRUCTURES INSPIRANTES | SENTIERS DU MOULIN – DIG IT

L'implication bénévole fait partie intégrante de la culture de [Sentiers du Moulin](#), et l'année 2025 en offre une démonstration spectaculaire. Depuis avril, ce sont 11 000 heures de bénévolat qui ont été consacrées aux sentiers et à la patrouille, soit 3 000 heures de plus que l'année record 2024, une progression qui témoigne de la vitalité et de la mobilisation croissante de la communauté. Cette énergie se traduit directement sur le terrain : ouverture hâtive des sentiers (dès le mois de mai), qualité de roulement maintenue même pendant les périodes humides du début de saison, et capacité de lancer des projets ambitieux en vue de 2026.

Au cœur de cette réussite, on retrouve le travail combiné de DigSDM, le Club Mathieu Performance et la patrouille DigSDM et [LB-Cycle](#) qui, à eux seuls, totalisent 8 900 heures, reflet d'un engagement massif dans la conception, l'entretien et l'amélioration des pistes. [Le Club Mathieu Performance](#) ajoute environ 300 heures, contribuant à l'animation et au soutien du réseau, tandis que la patrouille de Sentiers du Moulin a investi quelque 1 800 heures pour assurer une présence sur le terrain, prévention et assistance aux usagers. Ensemble, ces contributions structurent un modèle où le bénévolat n'est pas accessoire, se présentant comme un véritable moteur de la qualité de l'expérience.

Cette base d'heures permet de mener de front plusieurs chantiers majeurs, qui redéfinissent déjà le profil du réseau. LB-Cycle pilote Sunshine Coast, un projet sur deux ans visant l'aménagement d'un sentier freeride noir de 1,5 km, destiné à enrichir l'offre de lignes engagées. Le chantier 24/24, également prévu sur deux ans et mené par DigSDM, vise la création d'un sentier technique lent bleu d'environ 1 km, offrant une progression contrôlée et accessible à un large éventail de pratiquants. En parallèle, l'équipe LB-Cycle a lancé une réfection complète de LB1, un classique de SDM, afin de le moderniser, d'améliorer sa durabilité et de rehausser la qualité de roulement tout en respectant sa signature originale. Enfin, le sentier Petite Ourse, un nouveau freeride bleu de 0,75 km, a été réalisé par l'équipe SDM avec l'appui de DigSDM, ajoutant une option fluide et ludique au cœur du réseau.

L'ensemble de ces réalisations illustre comment un volume de 11 000 heures de bénévolat peut se traduire concrètement comme une stratégie pérenne. En mettant en valeur et en encadrant cette contribution bénévole, Sentiers du Moulin, DigSDM et LB-Cycle démontrent qu'une communauté mobilisée est capable non seulement de maintenir un réseau de calibre international, et aussi de le faire évoluer rapidement, au bénéfice de tous les adeptes de vélo de montagne.



Photo : DigSDM – Bruce MacNeil

Avec 11 000 heures de bénévolat en 2025, un sommet historique, la communauté des Sentiers du Moulin confirme que l'engagement collectif est le véritable moteur de la qualité, de l'ouverture hâtive et du développement créatif du réseau.



Création d'une campagne régionale



DÉPLOYER UNE STRATÉGIE DE RAYONNEMENT TERRITORIAL ANCRÉE DANS LA DIVERSITÉ CYCLABLE

La région de Lanaudière possède tous les atouts pour développer une campagne vélo qui transcende les disciplines et les saisons. Routes de campagne sinueuses dans les plaines agricoles, chemins de Gravel Bike qui grimpent vers les piémonts, réseaux de montagne techniques dans les pôles nordiques, sentiers de Fatbike qui prolongent la saison jusqu’au cœur de l’hiver, pistes cyclables urbaines qui facilitent l’accès depuis la métropole: cette diversité représente à la fois une richesse et un défi de positionnement. La stratégie de rayonnement doit transformer cette multiplicité en cohérence narrative, en créant une promesse claire qui permet à chaque cycliste de se projeter dans le territoire lanaudois.

Le diagnostic révèle plusieurs leviers distinctifs qui méritent d’être exploités pleinement. La région bénéficie d’une accessibilité remarquable depuis Montréal, permettant des escapades régulières sans nécessiter de longs séjours. Cette proximité crée des opportunités pour des circuits de découverte progressive, où les cyclistes reviennent saison après saison approfondir leur connaissance du territoire. Lanaudière se positionne également comme destination en plein essor, moins saturée que certaines régions vedettes, ce qui lui permet de cultiver une authenticité et une atmosphère de découverte que recherchent les touristes contemporains. Le territoire compact facilite la création d’itinéraires qui combinent les disciplines et les ambiances: une même journée peut commencer dans les plaines agricoles, traverser les villages de piémont et se terminer dans les réseaux de montagne nordiques.

Cette réalité territoriale appelle une approche de mise en marché structurée autour de cinq axes complémentaires qui ensemble créent un positionnement cohérent et différencié.

Affirmer Lanaudière comme terrain de jeu vélo quatre saisons

Le premier axe stratégique consiste à établir clairement que la région offre un terrain adapté à chaque discipline cyclable, en toute saison. Cette promesse s’appuie sur la démonstration concrète des quatre grands univers qui cohabitent sur le territoire. Les circuits de route sillonnent les vallées agricoles, longent la rivière L’Assomption et explorent les boucles insulaires de Berthier, offrant des parcours roulants ponctués d’arrêts gourmands. Le Gravel Bike trouve son terrain d’expression dans les chemins forestiers du piémont, les routes secondaires qui mènent vers les parcs régionaux et les boucles techniques comme l’Inter-Vals à Saint-Donat. Les réseaux de montagne de Val Saint-Côme, l’Abbaye Val Notre-Dame, Saint-Donat, Rawdon et Saint-Ambroise proposent des défis techniques pour tous les niveaux. Le fatbike prolonge la saison hivernale avec des réseaux reconnus à Rawdon, St-Ambroise, parc des Chutes Monte-à-Peine et dans plusieurs centre de ski.

La stratégie de communication repose sur la démonstration visuelle de cette polyvalence: une même cycliste qui change de vélo selon les saisons et les secteurs du territoire, illustrant que Lanaudière ne se limite pas à une seule pratique et encore moins à une seule période de l’année. Cette approche répond directement aux aspirations des cyclistes contemporains qui pratiquent plusieurs disciplines et recherchent des destinations capables de les accueillir dans toute leur diversité.

Développer le cyclotourisme nourricier comme signature distinctive

Le deuxième axe capitalise sur la force combinée du vélo et du terroir lanaudois, créant une signature qui distingue la région des destinations purement sportives. Les circuits vélo deviennent des itinéraires de découverte gourmande, où chaque arrêt chez un producteur, une micro-brasserie, un marché public ou l’abbaye enrichit l’expérience cyclable. Cette approche répond à la tendance forte du ralentourisme et positionne Lanaudière comme destination où pédaler et goûter sont indissociables.

Les actions concrètes incluent la création de boucles vélo systématiquement associées aux producteurs et aux haltes gourmandes: les circuits montagneux se vivent autant pour leurs paysages que pour leurs fromageries et tables champêtres, tandis que les circuits de plaine de Berthier, L’Assomption et Notre-Dame-des-Prairies mettent en valeur l’agrotourisme et les marchés régionaux. Les cartes de parcours intègrent géographiquement les producteurs Goûtez Lanaudière, transformant chaque sortie vélo en exploration culinaire. Cette stratégie crée des retombées économiques directes pour les entreprises agroalimentaires tout en enrichissant l’expérience cyclotouristique.

Positionner le vélo comme outil de révélation territoriale

Le troisième axe mise sur la capacité du vélo à révéler des dimensions du territoire qui échappent aux déplacements motorisés. À vélo, les cyclistes découvrent autrement les villages de piémont comme Rawdon, Saint-Jean-de-Matha, Sainte-Émélie-de-l’Énergie et Saint-Côme, ces portes d’entrée vers les grands parcs qui conservent une authenticité et un rythme humain. Les circuits qui longent les rivières et les lacs, particulièrement la L’Assomption, le lac Cloutier, le lac Taureau et les îles de Berthier, offrent des perspectives contemplatives et des haltes rafraîchissantes qui transforment le déplacement en expérience sensorielle.

Cette approche de communication valorise la lenteur, la découverte progressive, l’accessibilité depuis la métropole sous l’angle «ailleurs sans aller loin». Les messages mettent l’accent sur le patrimoine bâti des villages, les paysages changeants au fil des saisons, les rencontres fortuites avec les artisans et producteurs locaux. Le vélo devient le médium qui permet de saisir ce que la vitesse automobile fait manquer, créant une proposition de valeur distinctive pour les clientèles métropolitaines en quête d’évasion accessible.

CRÉATION D'UNE CAMPAGNE RÉGIONALE | LANAUDIÈRE

Accueillir et rassurer les familles et nouveaux cyclistes

Le quatrième axe reconnaît que le développement durable d'une culture Vélo régionale passe par l'inclusion des familles et des cyclistes moins expérimentés. Cette stratégie vise à dédramatiser la région pour ceux qui pourraient la percevoir comme exclusivement montagneuse ou technique. Les actions concrètes mettent en avant les pistes familiales et urbaines de Saint-Donat village, Notre-Dame-des-Prairies, TransTer-rebonne et la Véloroute des Moulins, ces parcours sécuritaires et bien balisés qui permettent l'initiation progressive.

La communication insiste sur les éléments rassurants: circuits bien balisés avec indications de distance et de dénivelé, haltes fréquentes avec services, activités complémentaires comme les plages et les parcs qui permettent de combiner vélo et autres plaisirs familiaux. La promotion des sites offrant location ou prêt de vélos facilite l'accès aux familles qui hésitent à investir dans l'équipement avant de confirmer leur intérêt. Cette approche inclusive élargit significativement le bassin de clientèles potentielles et contribue à l'enracinement de la pratique cyclable dans les habitudes récréatives des Lanaudois et des visiteurs métropolitains.

Cultiver et valoriser la communauté vélo émergente

Le cinquième axe capitalise sur la dimension communautaire et participative du développement cyclable lanaudois. Contrairement aux destinations établies où tout semble figé, Lanaudière se construit collectivement, avec ses clubs bénévoles, ses initiatives locales de développement de sentiers, ses événements régionaux qui rassemblent les passionnés. Cette réalité devient un atout narratif: les cyclistes ne viennent pas seulement consommer des infrastructures existantes, ils participent à l'émergence d'une destination, ils contribuent à l'histoire en construction.

Les actions valorisent l'implication bénévole, célèbrent les clubs locaux et leurs réalisations, documentent le développement progressif des réseaux, invitent les cyclistes à devenir ambassadeurs et testeurs de nouveaux circuits. Cette approche crée un sentiment d'appartenance et de fierté locale tout en attirant les cyclistes qui recherchent des expériences participatives et authentiques plutôt que des produits touristiques standardisés. Les événements régionaux, les randonnées collectives, les défis Gravel Bike et les fêtes du vélo deviennent des moments de rassemblement qui renforcent la cohésion communautaire et la visibilité régionale.

ORCHESTRER LE DÉPLOIEMENT ET MESURER L'IMPACT

Ces cinq axes stratégiques s'accorde dans une cadres collaboratifs, en se renforçant mutuellement pour créer un positionnement cohérent. Leur déploiement requiert une coordination attentive entre l'organisme porteur régional, les offices de tourisme locaux, les associations cyclistes et les partenaires commerciaux. La plateforme numérique régionale devient le carrefour où convergent ces différentes promesses: un même cycliste peut y découvrir les circuits familiaux qui l'initieront au territoire, planifier une itinérance gourmande pour l'été suivant, identifier les réseaux techniques qui le challengent et repérer les événements communautaires où il pourra rencontrer d'autres passionnés.

Les indicateurs de succès dépassent le simple décompte de passages ou de nuitées. Ils mesurent également l'évolution de la perception de Lanaudière comme destination cyclable diversifiée, la fidélisation des clientèles qui reviennent saison après saison, la diversification des pratiques au sein d'une même clientèle, les retombées économiques chez les producteurs et commerçants partenaires, la croissance de la communauté cycliste locale et l'appropriation progressive de la culture Vélo par les municipalités et leurs citoyens. Cette vision intégrée fait du rayonnement territorial non pas une campagne ponctuelle, comme un processus continu d'affirmation identitaire où chaque action renforce la promesse d'une Lanaudière à vélo nordique, diversifiée, gourmande, accessible et portée par sa communauté.

Campagne régionale et promotion coordonnée

L'absence de stratégie de communication et de promotion coordonnée fragmente actuellement l'image de Lanaudière comme destination cyclable. Chaque pôle communique selon ses propres moyens et sa propre vision, diluant les messages et rendant difficile l'émergence d'une identité distinctive claire. Une campagne régionale unifiée permettrait de positionner Lanaudière avec cohérence sur les marchés cibles, de créer une notoriété suffisante pour rivaliser avec les destinations établies et de maximiser le rendement des investissements promotionnels limités.

Cette campagne devrait s'appuyer sur un positionnement distinctif clair: Lanaudière comme destination de « vélo d'aventure nordique », authentique et rustique, offrant des expériences multijours dans des paysages de forêts, lacs et montagnes. Le message devrait cibler les clientèles en quête d'authenticité, de ralentourisme et d'aventure douce, se différenciant des destinations de performance sportive ou de glamping standardisé. La proximité de Montréal constitue un avantage stratégique à exploiter pour capter autant les excursionnistes que les séjours prolongés.

Les outils de promotion doivent inclure:

- ♦ Une plateforme numérique régionale centralisée offrant cartographie interactive, réservations de forfaits, informations actualisées sur l'état des sentiers et guichet unique pour la planification de séjours;
- ♦ Une certification régionale type « Accueil Vélo Lanaudière » permettant d'identifier les établissements engagés envers la clientèle cycliste;
- ♦ Des contenus visuels et narratifs de qualité mettant en valeur les expériences signatures plutôt que simplement les infrastructures,
- ♦ Une présence coordonnée sur les salons et événements cyclotouristiques stratégiques;
- ♦ L'investissement promotionnel doit suivre la sécurisation juridique des parcours pour éviter de créer des attentes qui ne pourraient être comblées.

CRÉATION D'UNE CAMPAGNE RÉGIONALE | LANAUDIÈRE

Intégration dans une stratégie plein air globale

Le vélo ne peut se développer en vase clos, il doit s'intégrer dans une vision d'ensemble du plein air lanaudois qui reconnaît les synergies entre les différentes pratiques. Le Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032 fournit le cadre stratégique dans lequel le cyclotourisme doit s'insérer. Cette approche intégrée permet de maximiser l'utilisation des infrastructures sur quatre saisons, de créer des complémentarités entre les activités et d'offrir aux visiteurs-euses une diversité d'expériences qui allongent les séjours et augmentent les dépenses.

Les synergies à développer incluent :

- ♦ La multifonctionnalité des sentiers permettant leur utilisation en vélo de montagne l'été, en Fatbike l'hiver et en raquette ou ski de fond selon l'aménagement;
- ♦ Les forfaits combinant vélo et autres activités plein air comme le canot, la randonnée pédestre, l'escalade ou le kayak;
- ♦ L'utilisation des infrastructures d'hébergement et de restauration par l'ensemble des clientèles plein air créant une masse critique qui justifie les investissements;
- ♦ Les événements quatre saisons qui maintiennent l'attractivité du territoire hors des pics estivaux traditionnels;
- ♦ Joindre les initiatives de développement de Tourisme Lanaudière, des MRC et des partenaires locaux dans une vision unifiée.

La gouvernance du plein air devrait refléter cette vision intégrée

L'instance régionale vélo devrait collaborer étroitement avec les acteur-ric-e-s des autres disciplines plein air pour créer une offre cohérente plutôt que des initiatives qui se font concurrence. Les investissements publics en infrastructures devraient privilégier les aménagements multifonctionnels et quatre saisons, maximisant le rendement social de chaque dollar investi. Cette approche permet également de naviguer plus efficacement les enjeux de cohabitation entre usages, en créant des espaces dédiés pour chaque pratique plutôt que de multiplier les conflits sur les mêmes territoires.

En intégrant familles, nouveaux cyclistes et communauté émergente dans une offre coordonnée et promue, Lanaudière transforme son potentiel cyclable en une destination authentique, accessible et durable.

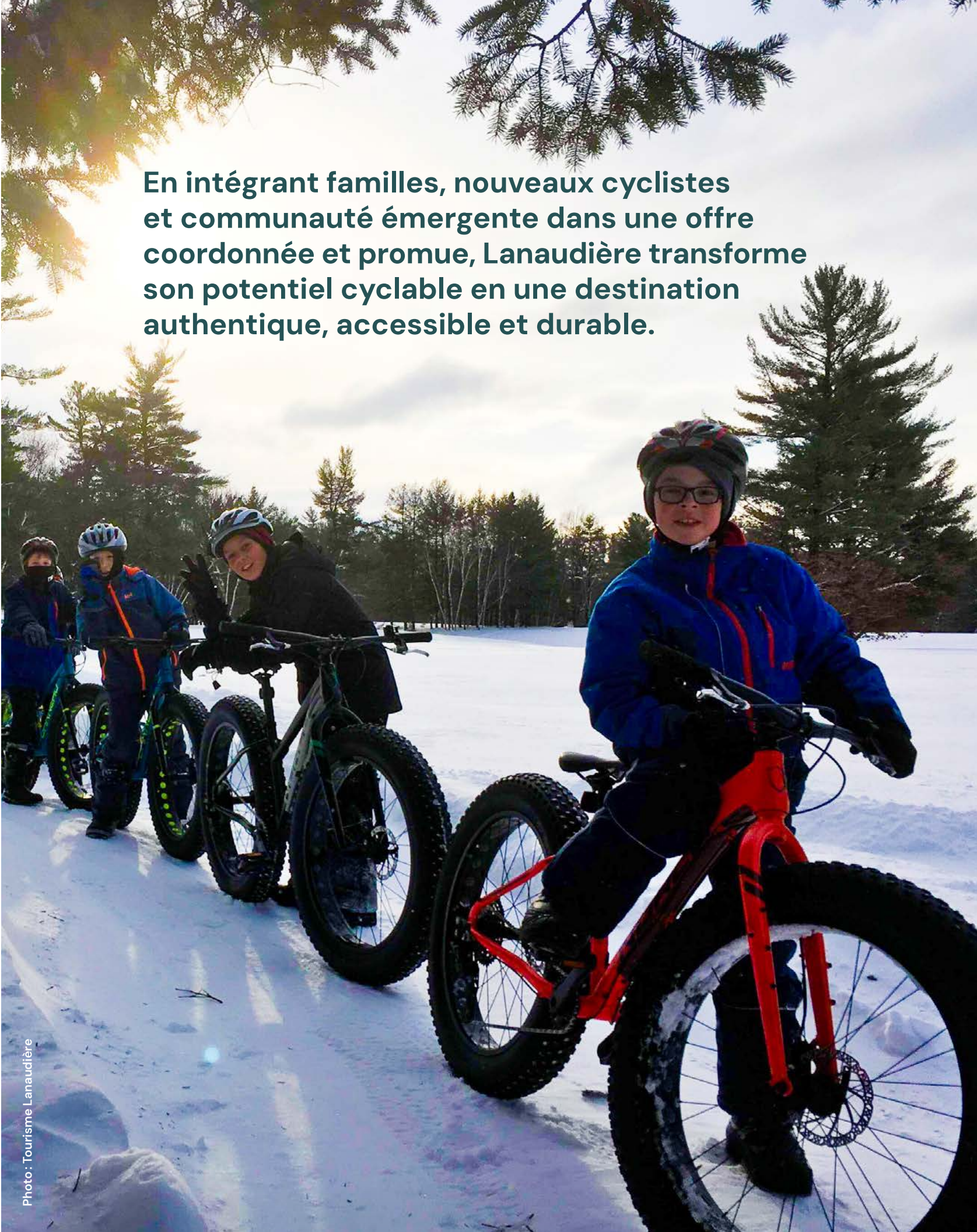


Photo: Tourisme Lanaudière

Expertises & employabilité

Formation et emplois: construire l'écosystème humain du vélo à Lanaudière

UNE CHAÎNE DE VALEUR QUI CRÉE DES OPPORTUNITÉS DIVERSIFIÉES

Le développement d'une offre cyclable structurée génère bien plus que des kilomètres de sentiers et des expériences touristiques. Elle crée un véritable écosystème économique où chaque maillon de la chaîne de valeur devient source d'emplois et de développement de compétences. De la construction et l'entretien des sentiers à l'hébergement, en passant par la restauration, les services de réparation, le guidage touristique, la location d'équipement et l'animation d'événements, cette diversité permet d'intégrer des profils variés: jeunes en recherche d'un premier emploi, personnes en reconversion professionnelle, résident·e·s saisonnier·ère·s qui combinent plusieurs sources de revenus. Cette réalité transforme le cyclotourisme en vecteur d'inclusion économique et sociale.

La professionnalisation de cet écosystème exige une vision à long terme qui reconnaît que l'expertise ne s'improvise pas. Elle se construit par la formation, se consolide par la pratique et se transmet par la création de structures pérennes. Lanaudière se trouve à un moment charnière où elle peut choisir de structurer cette expertise de manière stratégique ou de laisser son développement se faire de façon fragmentée, au risque de compromettre la qualité et la sécurité de son offre.

PROFESSIONNALISER POUR MIEUX SERVIR

La maturité d'une destination cyclable se mesure à la qualité de son expertise locale. Cinq domaines stratégiques nécessitent le développement de programmes de formation adaptés à la réalité régionale.

- ♦ La mécanique vélo et la gestion de boutiques spécialisées constituent le premier pilier, permettant aux cyclistes d'accéder localement à des services essentiels.
- ♦ L'aménagement et la gestion de sentiers selon les meilleures pratiques forment le deuxième pilier, assurant la pérennité et la sécurité des infrastructures.
- ♦ L'animation et le guidage de tourisme d'aventure créent le troisième pilier, transformant l'exploration du territoire en expérience encadrée et sécuritaire.
- ♦ La conciergerie cyclotouristique et les services logistiques composent le quatrième pilier, facilitant l'expérience client de bout en bout.
- ♦ Enfin, la création de forfaits et la commercialisation d'expériences intégrées constituent le cinquième pilier, permettant de positionner Lanaudière comme destination vélo cohérente et attractive.

Cette professionnalisation répond à des besoins concrets et mesurables. Avec 384 kilomètres de sentiers inventoriés dans la région, le besoin annuel en entretien est estimé à 1,34 million de dollars au minimum. En considérant le rattrapage et la mise à niveau nécessaires dans les différents réseaux, ce besoin grimpe à 2,5 millions de dollars par année pour les dix prochaines années, avant même de considérer l'inflation. Actuellement, l'opération des sites repose principalement sur le bénévolat peu structuré, une situation qui limite le développement et compromet la qualité de l'offre.

MUTUALISER POUR AMPLIFIER L'IMPACT

La mutualisation des expertises à l'échelle régionale permet de lever plusieurs obstacles qui freinent les initiatives locales. En partageant les coûts de formation des bénévoles, en créant une expertise collective accessible

à tous les pôles et en négociant collectivement des couvertures d'assurance plus avantageuses, la région génère des économies d'échelle tout en renforçant sa cohésion. Cette approche collaborative s'articule naturellement autour de l'instance régionale à créer, permettant à tous·tes les acteur·rice·s d'accéder à des services professionnels qu'ils·elles ne pourraient se permettre individuellement.

Cette mutualisation transforme également la manière dont les communautés apprennent les unes des autres. Plutôt que de répéter les mêmes erreurs d'un pôle à l'autre, la région peut capitaliser sur les apprentissages collectifs, accélérer le développement de nouvelles initiatives et créer une culture d'excellence partagée. Cette intelligence collective devient un avantage concurrentiel face à d'autres destinations cyclables.

FORMER DES COACHS CERTIFIÉS·ES POUR DÉVELOPPER UNE CULTURE VÉLO SÉCURITAIRE

Bien que quelques coach autoproclamé·e·s soient présent·e·s dans la région, aucun·e d'entre eux·elles n'est certifié·e par le PMBIA ou affilié·e à une école reconnue comme BikeSkills.ca ou LevelUp. Cette absence d'encadrement professionnel pose un enjeu de sécurité et de développement à long terme. La formation de coachs certifiés·es est essentielle pour assurer un apprentissage sécuritaire des jeunes et des nouvelles et nouveaux pratiquant·e·s dans toutes les disciplines, particulièrement en vélo de montagne où les risques sont plus élevés.

Le potentiel de développement est considérable. Avec une estimation de 26 400 pratiquants·es dans la région et sachant qu'une étude de Léger situe le pourcentage de débutant·e·s à 49%, la clientèle potentielle pour des services de coaching atteint 12 936 personnes. Ce bassin représente une opportunité de créer des emplois qualifiés tout en développant une culture Vélo qui valorise la progression technique et la sécurité. Le développement d'écoles de coaching locales permettrait également de retenir dans la région les revenus générés par ces services, plutôt que de les voir partir vers des centres urbains ou des destinations mieux structurées.

CRÉER UN RÉSEAU DE BOUTIQUES SPÉCIALISÉES ET ATELIERS SATELLITES

Il est impossible de créer une culture Vélo durable sans boutiques spécialisées en vente et mécanique. Actuellement, seulement deux centres de ski offrent de la location de vélo et aucune boutique commerciale n'est disponible dans le secteur montagne. Cette lacune freine le développement d'une communauté cycliste engagée et limite l'accessibilité de la pratique pour les résident-e-s comme pour les visiteurs-euses.

La clientèle potentielle pour des boutiques spécialisées est estimée à 348 874 cyclistes uniquement dans la région. Ce marché justifie largement l'implantation de commerces de proximité qui deviendraient à la fois des lieux de service, des points de rassemblement pour la communauté cycliste et des ambassadeurs de la destination. Le développement d'un programme de DEP en mécanique vélo permettrait de former l'expertise locale nécessaire pour soutenir ces commerces et créer des emplois spécialisés accessibles aux jeunes de la région.

FORMER DES AMÉNAGISTES ET STRUCTURER L'ENTRETIEN

L'aménagement et l'entretien des sentiers constituent le fondement même de l'offre cyclable. Le Centre de formation professionnelle des Patriotes en Montérégie offre un DEP spécialisé en aménagement de sentiers, une formation qui pourrait être déployée à Lanaudière ou accessible par un partenariat régional. Cette expertise technique permet de construire et maintenir des infrastructures durables, sécuritaires et alignées sur les meilleures pratiques internationales.

Le passage du bénévolat vers une structure professionnelle d'entretien représente un changement de paradigme nécessaire. Il permet de planifier les interventions selon un calendrier cohérent, d'assurer une qualité constante sur l'ensemble du territoire et de créer des emplois stables dans les communautés. Cette professionnalisation attire également des investissements privés qui exigent des standards de qualité garantis.

DÉVELOPPER LE GUIDAGE ET L'EXPERTISE DU PLEIN AIR

Sur le modèle développé par Saint-Do Aventure, une offre de guidage de plein air et de vélo permet de découvrir les territoires de manière sécuritaire et encadrée. Considérant la nature profonde et le caractère aventureux de l'offre lanaudoise, le service de guidage devient un élément clé d'une saine gestion des risques. Cette activité, encadrée par Aventure Écotourisme Québec, s'appuie sur des formations comme celle offertes au Cégep de Gaspésie.

En parallèle, un service de navette, de transport de bagages ou de vélos entre les pôles ou points de départ permettrait de développer une offre distinctive qui n'existe pas ailleurs au Québec. Cette innovation logistique transforme l'expérience cyclotouristique en la rendant accessible à un public plus large, incluant les familles et les cyclistes moins expérimenté-e-s qui hésitent à s'engager dans de longues randonnées avec équipement complet.

SÉCURISER ET ACCOMPAGNER PAR UNE PATROUILLE VÉLO

La mise en place d'une patrouille vélo sur les routes et pistes cyclables de la région représente une mesure transitoire essentielle pour sécuriser l'expérience des utilisateur-ric-e-s tout en valorisant le produit cyclotouristique. Cette présence visible rassure les cyclistes moins expérimenté-e-s, intervient rapidement en cas de besoin mécanique ou médical et contribue à créer une perception de qualité et de professionnalisme.

La patrouille joue également un rôle d'information et d'orientation, transformant chaque interaction en opportunité de bonifier l'expérience client et de recueillir des données terrain sur l'utilisation des infrastructures. Ce service crée des emplois saisonniers valorisants qui peuvent évoluer vers des postes permanents à mesure que l'offre se consolide.

Boutiques spécialisées, formation, guidage et patrouille : structurer l'expertise et les services cyclables est la clé pour rendre Lanaudière accessible, sécuritaire et attractive pour tous les cyclistes.

Photo: Shanty Paré

RÊVER UN PÔLE D'EXPERTISE UNIVERSITAIRE
SUR LE RÉCRÉOTOURISME EN FORÊTS PUBLIQUES

Considérant que 59% du territoire de Lanaudière est constitué de terres publiques et que le récréotourisme représente un acteur économique important en croissance, la création d'un pôle universitaire d'expertise et de recherche sur l'impact environnemental et territorial devient une avenue stratégique. Ce pôle, chapeauté par un organisme local, positionnerait Lanaudière comme leader québécois en matière de gestion durable du récréotourisme en forêt publique.

Cette expertise académique génère des retombées multiples: formation de la relève, attraction de chercheur·euse·s et d'étudiant·e·s, développement de connaissances appliquées qui bénéficient directement aux opérateur·rice·s locaux·ales, rayonnement international et positionnement de Lanaudière comme territoire d'innovation. Elle crée également un pont entre la recherche et la pratique, permettant de tester et valider des approches novatrices en gestion territoriale qui peuvent ensuite être transférées à d'autres régions.

UNE VISION QUI TRANSFORME LE TERRITOIRE

Le tourisme est déjà la deuxième force économique dans l'hémisphère nord de Lanaudière. Une stratégie de formation et de création d'emplois pour l'expertise en cyclotourisme dans la région de Lanaudière dépasse largement le cadre d'un simple plan de développement sectoriel. Elle propose une transformation profonde structurant le vélo comme vecteur de développement économique, de cohésion sociale et d'innovation.



La fenêtre d'opportunité est ouverte :
en orchestrant ses forces, Lanaudière
peut devenir une référence nationale en
cyclotourisme responsable et accessible.

Photo: Tourisme Lanaudière

Sécurité du territoire et Plan de mesures d'urgence



Garantir la pérennité du développement

UNE LACUNE STRUCTURELLE QUI COMPROMET LA CROISSANCE

L'absence de Plan de Mesures d'Urgence (PMU) régional représente une lacune structurelle qui compromet la croissance de l'offre cyclable à Lanaudière. Cette situation crée une vulnérabilité invisible qui se manifeste uniquement lorsque survient un incident, moment où l'improvisation remplace la préparation et où les conséquences peuvent être graves. Les délais d'intervention dans les secteurs montagneux et nordiques dépassent régulièrement les standards urbains, créant des fenêtres de vulnérabilité qui exposent les cyclistes à des risques évitables. Cette réalité freine aussi le développement puisque les assureurs, les investisseurs et les gestionnaires de sites hésitent à s'engager dans des territoires où les protocoles d'urgence demeurent flous ou inexistant.

La sécurité ne peut être considérée comme un enjeu secondaire qui se résoudra de lui-même à mesure que l'offre se développe. Elle constitue plutôt un prérequis à toute croissance responsable et durable. Un incident mal géré peut compromettre des années d'efforts de développement en ternissant la réputation d'un site ou d'une région entière. À l'inverse, une gestion exemplaire des enjeux de sécurité devient un avantage compétitif qui rassure les visiteurs et attire les événements d'envergure.

LES COMPOSANTES D'UN PLAN DE MESURES D'URGENCE RÉGIONAL

Un Plan de mesures d'urgence régional coordonné établit d'abord les responsabilités claires de chaque acteur impliqué dans la chaîne d'intervention. Il définit qui fait quoi, dans quel ordre et selon quels déclencheurs, éliminant l'ambiguïté qui ralentit l'intervention en situation d'urgence. Cette clarté permet aussi de préparer adéquatement les intervenant·e·s, de les former aux spécificités du territoire et de s'assurer que les équipements nécessaires sont positionnés stratégiquement.

Les protocoles d'intervention adaptés à chaque contexte reconnaissent que les réalités diffèrent entre un sentier urbain achalandé et un parcours de montagne isolé. Ces protocoles précisent les procédures de communication, les équipements requis sur place, les points de rassemblement et d'évacuation, les modes de transport adaptés à chaque terrain. Ils anticipent aussi les situations spécifiques comme les blessures multiples lors d'événements, les conditions météorologiques extrêmes ou les pannes de communication dans les zones sans couverture cellulaire.

Les équipements de premiers soins requis sont identifiés et positionnés selon une logique qui optimise l'accessibilité tout en tenant compte des contraintes budgétaires. Cette répartition stratégique inclut les trousses de premiers soins sur les sites, les défibrillateurs externes automatisés dans les points névralgiques, les dispositifs de communication d'urgence dans les zones isolées. Le PMU précise aussi les responsabilités de vérification et de renouvellement de ces équipements pour garantir leur fonctionnalité en tout temps.

Les procédures d'évacuation réalistes tiennent compte des particularités du territoire lanauchois. Elles identifient les points d'accès pour les véhicules d'urgence, les zones où l'évacuation par hélicoptère devient nécessaire, les trajets alternatifs lorsque les conditions rendent certains accès impraticables. Ces procédures sont testées régulièrement par des simulations qui permettent d'identifier les failles et d'ajuster les protocoles avant qu'une vraie urgence ne survienne.

UN PORTAGE POLITIQUE ASSUMÉ ET UNE STRUCTURE DE COORDINATION

Cette démarche exige un portage politique assumé par les instances régionales, idéalement la Conférence des préfets ou le Conseil régional des élu·e·s de Lanaudière. Sans cet engagement politique au plus haut niveau, le PMU risque de demeurer un document sans force d'application, consulté uniquement après un incident plutôt que d'agir comme outil de prévention. Le portage politique garantit aussi l'allocation des ressources nécessaires à la mise en œuvre et au maintien du plan, incluant la formation continue des intervenant·e·s et la mise à jour régulière des protocoles.

Le comité régional vélo devrait inclure un volet spécifique consacré à la sécurité et aux mesures d'urgence. Ce volet rassemble les services de sécurité publique des MRC, les services ambulanciers, les gestionnaires de sites, les représentant·e·s des clubs cyclistes et les expert·e·s en gestion de risques. Cette composition assure que le PMU reflète les réalités terrain tout en respectant les exigences des services d'urgence professionnels. Elle crée aussi un espace de dialogue permanent où les incidents sont analysés collectivement pour en tirer des apprentissages qui informent l'amélioration continue du plan.

La sécurité n'est pas un détail : un plan d'urgence régional solide est le socle de la croissance cyclable et de la confiance des visiteurs.

SÉCURITÉ DU TERRITOIRE ET PLAN DE MESURES D'URGENCE | LANAUDIÈRE

ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET COHABITATION DES USAGES

La sécurité ne se limite pas à la gestion des urgences médicales. Elle inclut aussi la cohabitation harmonieuse entre différents usages du territoire et la prévention des conflits susceptibles de nuire à l'acceptabilité sociale du développement cyclable. La cohabitation avec les véhicules hors route, la sensibilité des milieux humides et lacustres, l'intégration de critères environnementaux, sociaux et de gouvernance, ainsi que l'adaptation aux changements climatiques doivent guider toute stratégie responsable.

La sécurité cyclable va au-delà des urgences : elle harmonise usages, protège les milieux et anticipe les défis climatiques.

La fragilité du modèle motorisé hivernal face à l'enneigement variable rend souhaitable la transition vers des pratiques quatre saisons moins motorisées. Naviguer cette transition exige reconnaissance mutuelle entre usages plutôt qu'opposition frontale. Le PMU devient alors un outil de dialogue définissant les règles de cohabitation, les zones d'usage exclusif ou partagé et les moments où certains usages sont prioritaires, évitant ainsi les conflits liés à l'absence ou à la mauvaise compréhension des règles.

Les critères environnementaux intégrés au PMU garantissent que le développement cyclable respecte les milieux fragiles et contribue à leur protection. Ils guident le choix des tracés, les périodes d'utilisation et les pratiques d'entretien, reconnaissant que sécurité humaine et écologique sont interdépendantes.

Enfin, l'adaptation aux changements climatiques constitue un enjeu émergent : événements extrêmes, instabilité des sols et modifications des patrons d'enneigement créent de nouveaux risques. Le PMU régional prévoit des protocoles de fermeture préventive, des systèmes d'alerte et des plans d'adaptation des infrastructures pour anticiper ces réalités.

ARCHITECTURE DE GOUVERNANCE POUR UN PMU RÉGIONAL EFFICACE

Un PMU régional efficace pourrait être concerté en s'appuyant sur une structure de gouvernance claire qui articule les responsabilités entre le niveau régional et les niveaux locaux. Le portage politique se ferait par la Conférence des préfets ou le Conseil régional des élu·e·s de Lanaudière, établissant une entente politique formelle qui mandate le développement et la mise en œuvre du plan. Ce mandat couvrirait les infrastructures cyclables de toutes disciplines, les usages sportifs et récréatifs, et la culture Vélo au sens large, reconnaissant que la sécurité concerne tous les aspects du développement cyclable.

Chaque MRC désignerait un·e élu·e répondant·e vélo qui siège au comité régional de sécurité. Cette personne devient le pont entre les réalités locales et la coordination régionale, assurant que les protocoles développés tiennent compte des particularités de chaque territoire tout en maintenant une cohérence d'ensemble. Elle porte aussi la responsabilité de mobiliser les ressources locales nécessaires à l'application du PMU.

La coordination serait assurée par une collaboration étroite entre Loisir et Sport Lanaudière, déjà porteur du Plan de développement lanaudois en plein air, et l'association touristique régionale Tourisme Lanaudière. Ces deux organisations possèdent les réseaux, l'expertise et la légitimité nécessaires pour mobiliser l'ensemble des acteur·rice·s. Leur implication garantit aussi l'arrimage du PMU avec les autres initiatives régionales de développement du plein air et du tourisme.

Des sous-comités thématiques permettraient de traiter en profondeur les enjeux spécifiques à différents contextes. Un sous-comité réseau utilitaire et sécurité se concentrerait sur les milieux urbains et périurbains de Joliette, Repentigny, Terrebonne et Mascouche où la densité de circulation et la mixité des usages créent des défis particuliers. Un sous-comité cyclotourisme et produits travaillerait sur les circuits de longue distance, les secteurs de montagne et Gravel Bike où l'isolement et l'éloignement compliquent les interventions. Un sous-comité sites spécialisés et centres

de développement cycliste développerait des protocoles adaptés aux environnements techniques où les risques de blessures sont plus élevés. Enfin, un sous-comité jeunesse et culture Vélo intégrerait les enjeux de sécurité dans les programmes scolaires et communautaires, cultivant dès le jeune âge une conscience des bonnes pratiques.

ACTEURS·TRICES CLÉS À INTÉGRER DANS LE PMU RÉGIONAL

La réussite du PMU repose sur l'engagement actif d'un large éventail d'acteurs·trices qui apportent chacun·e leur expertise et leurs ressources. Les six MRC de Lanaudière et les municipalités phares comme Joliette, Terrebonne, Mascouche, Repentigny, Rawdon et Saint-Donat fournissent l'assise territoriale et les liens avec les services municipaux de sécurité publique. Loisir et Sport Lanaudière apporte son expertise en développement du plein air et sa connaissance fine du milieu. Tourisme Lanaudière contribue sa compréhension des besoins de la clientèle touristique et son réseau d'entreprises partenaires.

Les services d'urgence constituent les partenaires essentiels sans qui aucun PMU ne peut être opérationnel. Les services ambulanciers, les services incendie municipaux, la Sûreté du Québec et les corps policiers municipaux doivent être impliqués dès la conception du plan pour s'assurer que les protocoles sont réalistes et applicables avec leurs ressources actuelles. Leur expertise permet aussi d'identifier les lacunes dans la couverture territoriale et de prioriser les investissements qui auront le plus d'impact sur la capacité d'intervention.

Les clubs et associations cyclistes, qu'ils pratiquent le vélo de route, de montagne, Gravel Bike ou utilitaire, apportent une connaissance intime des sites, des dangers spécifiques et des pratiques de la communauté cycliste. Leur participation garantit que le PMU reflète les usages réels plutôt qu'une vision administrative déconnectée du terrain. Ces organisations deviennent aussi des relais essentiels pour communiquer les protocoles aux usager·ère·s et pour recueillir les retours d'expérience qui alimentent l'amélioration continue.

SÉCURITÉ DU TERRITOIRE ET PLAN DE MESURES D'URGENCE | LANAUDIÈRE

Les gestionnaires de sites incluant les parcs régionaux, les centres de plein air, les camps et les réseaux de vélo de montagne sont en première ligne de l'application quotidienne des mesures de sécurité. Leur implication assure que le PMU propose des solutions pratiques et abordables plutôt que des exigences irréalistes qui créeraient de la résistance. Ils partagent aussi leurs expériences d'incidents et les solutions qu'ils ont développées, enrichissant l'expertise collective.

Les commerçant·e·s et entreprises, incluant les boutiques de vélo, les loueur·euse·s, les hébergeur·euse·s vélo-sympathiques et les restaurateur·rice·s sur les circuits, jouent un rôle dans la prévention par leurs conseils aux client·e·s et dans l'intervention par leur capacité à signaler rapidement les incidents. Leur réseau dense sur le territoire fait d'eux·elles des sentinelles qui peuvent détecter les situations problématiques avant qu'elles ne dégénèrent.

MISE EN ŒUVRE, FINANCEMENT ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

La mise en œuvre du PMU se déploie selon un calendrier réaliste qui reconnaît que la transformation prend du temps. La première année se consacre à l'élaboration collective du plan à travers des ateliers régionaux rassemblant tous·tes les acteur·rice·s concerné·e·s. Ces ateliers créent une compréhension commune des enjeux, identifient les lacunes actuelles et définissent les priorités d'action. Ils établissent aussi les bases relationnelles qui facilitent la collaboration lors de la mise en œuvre.

La deuxième année se concentre sur la formation des intervenant·e·s, l'acquisition et le positionnement des équipements, et les premiers tests des protocoles par des simulations. Cette phase pilote permet d'ajuster les procédures avant leur déploiement complet, identifiant les irritants et les améliorations nécessaires. Elle crée aussi une masse critique de personnes formées qui peuvent ensuite former d'autres intervenant·e·s, accélérant la diffusion des compétences.

La troisième année marque le déploiement régional complet avec la mise en service de tous les protocoles et l'intégration du PMU dans les opérations quotidiennes de tous·tes les gestionnaires. Cette phase inclut aussi une campagne de communication grand public qui informe les cyclistes des mesures en place et des comportements attendus pour leur propre sécurité et celle des autres.

Le financement du PMU provient de sources diversifiées qui assurent sa pérennité. Les programmes gouvernementaux en sécurité publique et en développement du plein air offrent des subventions de démarrage pour l'élaboration du plan et l'acquisition d'équipements. Les fonds plein air déjà identifiés dans les plans de développement régionaux peuvent être mobilisés pour les aspects liés aux infrastructures et à la formation. Les contributions municipales, proportionnelles aux bénéfices retirés du développement cyclable sur leur territoire, créent un engagement financier qui soutient les opérations annuelles. Enfin, les partenariats avec les entreprises privées, particulièrement celles qui bénéficient directement du cyclotourisme, peuvent prendre la forme de commandites d'équipements ou de services spécialisés.

Les indicateurs de performance mesurent l'efficacité du PMU et guident son amélioration continue. Le temps de réponse moyen aux incidents, segmenté par type de territoire et de situation, permet de vérifier si les délais d'intervention diminuent effectivement. Le nombre d'incidents graves et leur évolution dans le temps indique si les mesures préventives portent fruit. Le taux de satisfaction des usager·ère·s concernant leur sentiment de sécurité, mesuré par des sondages réguliers, révèle si les efforts se traduisent par une perception positive. Le nombre d'intervenant·e·s formé·e·s et leur répartition territoriale assure une couverture adéquate. Enfin, le taux d'incidents avec complications évitables identifie les lacunes persistantes qui nécessitent une attention particulière.

UNE FONDATION POUR UNE CROISSANCE RESPONSABLE

Le Plan de mesures d'urgence régional ne représente pas une contrainte bureaucratique qui ralentit le développement. Il constitue plutôt la fondation qui permet une croissance responsable et durable de l'offre cyclable à Lanaudière. En établissant des standards clairs, en préparant adéquatement les intervenant·e·s et en rassurant les usager·ère·s, le PMU crée les conditions qui attirent les investissements, les événements d'envergure et les cyclistes exigeant·e·s qui recherchent des destinations matures et professionnelles.

Plus fondamentalement, le PMU traduit un engagement collectif envers la sécurité de toutes et tous, résident·e·s comme visiteurs·euses, débutant·e·s comme expert·e·s. Il affirme que Lanaudière souhaite se développer non pas à tout prix, selon des valeurs de responsabilité, de prévention et de respect qui font honneur au territoire et aux communautés qui l'habitent.

La sécurité devient la fondation d'une croissance cyclable responsable, fiable et durable à Lanaudière.

Stratégies et principes directeurs



SEPT AXES STRATÉGIQUES POUR TRANSFORMER L'ÉCOSYSTÈME

L'analyse régionale révèle sept axes de développement prioritaire qui permettront de transformer l'écosystème fragmenté actuel en destination cyclable de référence. Ces axes s'articulent autour d'une logique progressive qui reconnaît que certaines fondations doivent être établies avant que d'autres développements puissent prendre leur plein essor.

- 1. Établir une culture Vélo authentique ancrée dans les communautés
- 2. Gouvernance
- 3. Clarifier le positionnement par pôles et éviter la dispersion
- 4. Sécuriser les parcours juridiquement et opérationnellement avant toute mise en marché agressive
- 5. Développer et sécuriser les infrastructures et services récréotouristiques
- 6. Démocratiser l'offre en accès et en développement, pour tous·tes
- 7. Valoriser et structurer le bénévolat comme force vive

AXE 1
ÉTABLIR UNE CULTURE VÉLO AUTHENTIQUE ANCRÉE DANS LES COMMUNAUTÉS

La création d'une culture Vélo ne se décrète pas, elle se cultive par des gestes quotidiens qui intègrent le vélo dans l'identité même des communautés. Cette culture se manifeste par une identité visuelle distincte propre à chaque pôle, inspirée de la démarche Fièremment Vélo, qui rend visible l'engagement cycliste dans les vitrines, la signalétique et les communications web. Elle s'incarne dans la formation et l'équipement des commerces pour mieux accueillir les cyclistes, transformant chaque entreprise en ambassadrice de la destination. Elle prend vie dans les programmes écoles-vélo qui initient les jeunes aux joies du cyclisme tout en cultivant les réflexes de sécurité dès le plus jeune âge.

Cette culture se nourrit aussi d'événements récurrents qui ponctuent l'année et créent des moments de rassemblement: fêtes du vélo, défis locaux, journées sans voiture qui transforment temporairement l'espace public et font découvrir d'autres manières d'habiter le territoire. Elle valorise les histoires locales de cyclistes, d'artisans·es et de producteurs·rices liés au vélo, créant une narration régionale qui enrichit l'expérience et renforce le sentiment d'appartenance. Elle s'exprime enfin par l'intégration systématique du vélo dans toutes les communications municipales et touristiques, signalant que le cyclisme fait partie intégrante de l'essence régional.

AXE 2
GOUVERNANCE

Créer un organisme de gouvernance régional participatif incluant des représentants avec des comités spécifiques pour chaque activité afin d'encourager la collaboration et centraliser les informations.

Création d'une base de données centralisée pour les informations géomatiques, apolitiques et neutres, qui évite que les projets ne soient gérés en silo. Par exemple, parmi dans les 4 projets du plan montagne, le projet de paysage a compilé à 70% les mêmes données que le projet de vélo. D'autres organismes de la région détiennent des informations pertinentes, et ne sont pas connues ou partagées, ce qui rend la prise de décision difficile et incomplète.

- ♦ Clarifier les rôles : MRC, municipalités, OBNL, entreprises, communautés autochtones.
- ♦ Adopter un cadre de décision commun (principes, critères, priorisation des projets).
- ♦ Formaliser un protocole de partage de données entre partenaires (format, mise à jour, accès).
- ♦ Créer un tableau de bord régional des projets plein air / vélo (suivi, indicateurs, échéanciers).
- ♦ Prévoir un mécanisme de médiation pour les conflits d'usages et de vision.
- ♦ Financer un poste de coordination régionale dédié au cyclotourisme et au plein air.



AXE 3
CLARIFIER LE POSITIONNEMENT PAR PÔLES

Chaque pôle doit assumer clairement son rôle dans l'écosystème régional plutôt que de tenter de tout offrir, diluant ainsi son identité distinctive. Cette clarification distingue les pôles de performance sportive de ceux dédiés à la contemplation ou aux expériences familiales, identifie les portes d'entrée régionales par opposition aux destinations finales, précise les vocations du Gravel Bike versus vélo de montagne versus route.

Cette spécialisation ne limite pas les possibilités, elle les amplifie en permettant à chaque pôle de développer une expertise reconnue dans son créneau. Certains pôles doivent assumer pleinement leur vocation contemplative et agrotouristique plutôt que de chercher à rivaliser sur la performance sportive. Cette acceptation de l'identité propre à chaque territoire crée une diversité régionale qui devient un atout marketing puisqu'elle offre aux cyclistes des expériences variées au sein d'une même destination.

AXE 4
SÉCURISER LES PARCOURS JURIDIQUEMENT
ET OPÉRATIONNELLEMENT AVANT TOUTE
MISE EN MARCHÉ AGRESSIVE

La tentation de promouvoir rapidement les circuits pour générer de la visibilité doit être tempérée par la prudence. La priorité absolue reste la négociation de droits de passage formels avec les propriétaires terriens, la clarification du statut des sentiers utilisés en cohabitation avec les véhicules hors route et l'obtention de toutes les autorisations nécessaires. Cette approche méthodique évite les fermetures embarrassantes qui ternissent la réputation et compromettent la confiance des cyclistes.

En parallèle, le développement du Plan de mesures d'urgence régional et l'établissement de protocoles de sécurité adaptés à chaque contexte créent les fondations opérationnelles qui rassurent les assureurs, les investisseurs·euses et les usagers·ères. Cette prudence initiale construit une réputation de fiabilité qui devient un avantage compétitif durable face à des destinations moins rigoureuses.

AXE 3
DÉVELOPPER ET SÉCURISER LES
INFRASTRUCTURES ET SERVICES
RÉCRÉOTOURISTIQUES

La conception d'un réseau cohérent de parcours couvrant route, du Gravel Bike, montagne et multiusage exige une vision d'ensemble qui transcende les frontières municipales. Cette cohérence se traduit par des standards de signalisation harmonisés, des niveaux de difficulté clairement identifiés et des connexions logiques entre les différents segments. La sécurisation des axes clés passe par l'amélioration des accotements, l'installation de signalisation adéquate et l'apaisement de la circulation sur les segments partagés avec les véhicules motorisés.

L'adaptation de l'hébergement, de la restauration et des services aux besoins spécifiques des cyclistes transforme des commerces ordinaires en partenaires essentiels de l'expérience cyclotouristique. L'intégration des parcs régionaux, des ZEC, des campings et des pourvoiries comme portes d'entrée à vélo élargit l'offre et répartit les retombées économiques sur l'ensemble du territoire.



AXE 6
DÉMOCRATISER L’OFFRE EN ACCÈS
ET EN DÉVELOPPEMENT, POUR TOUS·TES

Le développement de l’excellence sportive passe par une accessibilité aux infrastructures dans tous les pôles de la région, autant dans les noyaux villageois et urbains que dans les grands parcs régionaux et nationaux. Cette proximité se concrétise par la création de micro-sites de pratique dans les noyaux villageois, incluant pumptracks, sentiers-écoles et boucles familiales qui permettent une initiation progressive et sécuritaire. Le développement de boucles «départ du village» connectées aux grands parcs crée des parcours accessibles sans voiture qui favorisent l’adoption du vélo comme mode de déplacement actif.

La mise en place d’une tarification équitable et de billets combinés transport plus accès plein air démocratise l’accès en rendant les activités abordables pour les familles et les clientèles vulnérables. L’amélioration de l’accessibilité sans voiture par des navettes et du transport collectif équipé de porte-vélos élargit le bassin de pratiquant·e·s en rejoignant celles et ceux qui ne possèdent pas de véhicule personnel. L’harmonisation de la signalisation

AXE 7
VALORISER ET STRUCTURER
LE BÉNÉVOLAT COMME FORCE VIVE

Le bénévolat constitue une fondation essentielle du plein air au Québec avec plus de 590 000 personnes qui consacrent 106 millions d’heures par année, soit l’équivalent de 1,9 milliard de dollars. Dans Lanaudière, ces actions bénévoles manquent de concertation et aucune structure n’encadre les différents groupes qui fonctionnent en silos. La mutualisation des ressources bénévoles devient un facteur clé de succès qui amplifie l’impact de chaque heure donnée.

La création d’une table régionale des bénévoles en plein air et vélo rassemble les groupes dispersés et crée un espace de partage d’expertises et de ressources. La mise en place d’une banque régionale de bénévoles et de compétences permet de mobiliser rapidement les talents nécessaires pour différents projets. L’offre de formation, d’assurance et de soutien logistique aux groupes bénévoles professionnalise leurs interventions tout en reconnaissant leur contribution essentielle. Les programmes de reconnaissance par des événements, des portraits et des avantages tangibles valorisent l’engagement et encouragent le recrutement de nouvelles et nouveaux bénévoles. La coordination des calendriers de corvées entre municipalités et organismes optimise la mobilisation et évite les conflits de dates. L’association systématique des bénévoles aux processus de planification des projets reconnaît leur expertise terrain et renforce leur sentiment d’appartenance.

Construire une culture Vélo authentique à Lanaudière, c’est unir les communautés, structurer la gouvernance, sécuriser les parcours, développer des infrastructures accessibles et durables, et valoriser le bénévolat comme moteur de l’expérience.

Ensemble, ces leviers transforment le territoire en une destination cyclable cohérente, inclusive et reconnue pour sa fiabilité, sa diversité et son engagement collectif.



Les principes directeurs: accélérateurs de la transformation

Au-delà des axes stratégiques, cinq principes directeurs guident l'ensemble des décisions et orientent les actions vers une cohérence qui transcende les projets individuels. Ces principes fonctionnent comme des accélérateurs qui amplifient l'impact de chaque initiative et créent les conditions d'une transformation durable.

1 LA CONCERTATION COMME PILIER INCONTOURNABLE

Toute initiative de développement cyclable s'appuie sur une dynamique de co-construction, mettant en commun, informations, expertises, idées et projets. Cette concertation n'est pas un exercice formel de consultation qui valide des décisions déjà prises, et bien un processus authentique qui façonne collectivement les orientations. Elle permet une meilleure prise en compte des préoccupations et besoins locaux, anticipe les problèmes avant qu'ils ne deviennent des blocages, développe des partenariats stratégiques durables, optimise l'utilisation des leviers et ressources disponibles et renforce la cohésion territoriale.

La concertation implique que divers acteur·rice·s mettent en commun leurs perspectives pour parvenir à des solutions qui répondent à l'intérêt de toutes les parties concernées. Cette approche reconnaît qu'aucune acteur·rice ne détient à lui-elle seul·e la légitimité ou l'expertise pour définir l'avenir cyclable de la région, et que c'est dans le dialogue que émergent les solutions les plus robustes et acceptables.

2 LE RESPECT DE L'IDENTITÉ TERRITORIALE ET DE LA MULTIFONCTIONNALITÉ

Chaque territoire possède ses caractéristiques propres, son histoire, ses pratiques traditionnelles qui façonnent son identité. Le vélo ne remplace pas les activités existantes, il s'intègre à l'écosystème territorial en complémentarité avec la chasse, la pêche, les véhicules hors route, la foresterie et l'agriculture. Cette reconnaissance de la multifonctionnalité évite les oppositions binaires où le développement d'une activité se ferait nécessairement au détriment d'une autre.

Cette approche intégrative cherche plutôt les synergies et les arrangements qui permettent la cohabitation harmonieuse. Elle reconnaît que les territoires ont toujours servi plusieurs usages simultanés et que l'art de la gestion territoriale consiste à orchestrer ces usages multiples plutôt qu'à en privilégier un seul. Le respect de l'identité territoriale signifie aussi que le développement cyclable ne peut imposer un modèle unique, et doit s'adapter aux réalités et aux aspirations de chaque communauté.

3 LA RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE PARTAGÉE

L'acceptabilité sociale exige un engagement réel envers la protection de la biodiversité et des écosystèmes sensibles. Il se traduit par l'éducation des usager·ère·s aux principes Sans Trace Canada, la limitation des impacts de surfréquentation par une gestion proactive des flux et le réinvestissement des retombées économiques dans la conservation. Cette responsabilité environnementale dépasse la simple contrainte réglementaire : elle devient un avantage concurrentiel qui attire les cyclistes soucieux de pratiquer de manière durable.

La responsabilité partagée implique tous·tes les acteur·rice·s, des gestionnaires aux usager·ère·s et entreprises touristiques, qui contribuent activement à la préservation des milieux. Elle reconnaît que la santé des écosystèmes et la qualité de l'expérience cycliste sont interdépendantes : un milieu dégradé compromet l'attractivité de la destination et menace sa viabilité à long terme.

4 LA TRANSPARENCE DANS LA PRISE DE DÉCISION

La confiance qui sous-tend toute collaboration durable se construit par la transparence. Cette transparence communique clairement les objectifs poursuivis et les retombées attendues, les investissements requis et leur répartition territoriale, les contraintes et compromis nécessaires ainsi que les mécanismes de participation citoyenne aux orientations. Elle évite les décisions en coulisses qui génèrent méfiance et résistance, privilégiant plutôt des processus ouverts où les raisonnements sont explicites et les arbitrages compréhensibles.

Cette transparence inclut aussi l'honnêteté quant aux limites et aux incertitudes. Reconnaître ce qui n'est pas encore connu, ce qui reste à négocier, ce qui dépend de facteurs externes crée une crédibilité qui résiste mieux aux imprévus que les promesses trop optimistes. Elle établit aussi des attentes réalistes qui évitent les déceptions qui minent l'adhésion aux projets.

5 L'ÉQUILIBRE ENTRE DÉVELOPPEMENT ET PRÉSERVATION

Le principe de consolidation avant expansion guide la priorisation des investissements. Il privilégie la mise à niveau et l'interconnexion de l'existant avant l'aménagement de nouveaux sentiers, reconnaissant qu'un réseau restreint et de qualité génère plus de satisfaction qu'un réseau étendu et négligé. Cette approche favorise la qualité sur la quantité, l'intégration sur la dispersion, la durabilité sur l'opportunisme.

Cet équilibre reconnaît aussi que la capacité d'accueil des territoires n'est pas illimitée et que la surfréquentation compromet à la fois l'expérience des visiteurs·euses et l'intégrité des milieux. La gestion proactive de la fréquentation, par des mesures de régulation lorsque nécessaire, préserve la qualité à long terme plutôt que de maximiser les volumes à court terme au risque de compromettre l'avenir.

STRATÉGIES ET PRINCIPES DIRECTEURS | LANAUDIÈRE

LES LEVIERS OPÉRATIONNELS DE LA TRANSFORMATION

Ces axes stratégiques et principes directeurs se traduisent en leviers opérationnels qui structurent l’action quotidienne des acteurs régionaux. Ces leviers transforment les intentions en mécanismes concrets qui génèrent des résultats mesurables.

Modèle de gouvernance collaborative

L’établissement d’un porteur de projet avec agenda structuré, indicateurs de réussite et mécanismes de suivi mobilise durablement les parties prenantes. Cette gouvernance crée un plan collectif avec vision commune, acceptée par l’ensemble des acteurs territoriaux, qui définit clairement les rôles et responsabilités entre secteurs privé et public, développe un modèle de suivi assurant la continuité des efforts, aligne les acteurs sur une vision partagée par une communication interne renforcée et forme des ambassadeurs·drices locaux·ales porteurs·euses de la culture Vélo régionale.

Stratégie d’acquisition et sécurisation foncière

L’horizon deux à quatre ans se consacre à la cartographie exhaustive des droits de passage existants et à la négociation d’ententes prioritaires. L’horizon de cinq à dix ans développe un programme d’acquisition stratégique de propriétés clés et établit des servitudes permanentes. Ces actions harmonisent l’intégrité du réseau par l’acquisition de propriétés, la protection des paysages et les ententes de servitude. Elles incluent aussi la récupération d’emprises ferroviaires, de ponts et de corridors sous-utilisés pour fins cyclables, la collaboration avec des fiducies foncières et des organismes de conservation et l’exploitation des opportunités sur les Terres de la Couronne et terres publiques.

La transformation ne repose pas sur une vision seule, et bien sur des leviers concrets capables d’aligner gouvernance, territoires et communautés vers des résultats durables.

Ancrage communautaire et co-construction

L’acceptabilité sociale se construit par l’écoute des communautés et l’adoption d’une approche inclusive pour la planification régionale et locale. Cette approche rallie les parties prenantes autour d’objectifs communs qui maximisent les retombées économiques, sociales et environnementales positives. Elle encourage et appuie les projets touristiques d’intérêt émanant des communautés locales, préserve l’harmonie entre les attentes des visiteurs·euses et les besoins des résidents·es et reconnaît que les communautés locales sont à la fois ambassadrices du territoire et actrices de premier plan.

Gestion durable des conflits d’usage

Le développement de circuits adaptés à tous les niveaux améliore la cohabitation entre les modes de pratique. Cette gestion s’appuie sur la signalisation et la classification des parcours selon la difficulté et la clientèle cible, l’éducation et la sensibilisation de l’ensemble de la population incluant cyclistes, automobilistes et camionneurs·euses, la

définition de zones d’usage prioritaire selon les pratiques et les saisons, les campagnes de sensibilisation ciblant le ministère des Transports et l’industrie forestière et les protocoles de partage respectueux intégrant chasseurs·euses, pêcheurs·euses et utilisateurs·rices récréatifs·ves.

Modèle économique permettant la professionnalisation

La trajectoire de transformation passe par la transition du modèle bénévole vers des emplois structurants qui assurent la pérennité. L’entrepreneuriat collectif répond aux défis communs par la mutualisation des ressources humaines et matérielles entre territoires. La diversification des sources de financement inclut les secteurs public, privé et philanthropique. La structuration d’un plan d’affaires intégrant tous·tes les acteurs·rices avec équité crée les conditions d’une croissance soutenue.

Photo : Tourisme Petite Nation



Les impacts structurants au-delà du cyclisme

Cette stratégie génère des impacts qui transcendent largement le secteur cyclable et touchent l'ensemble du développement territorial. Ces retombées multiples justifient les investissements consentis et positionnent le vélo comme catalyseur de transformation régionale.

Santé publique et bien-être collectif

La présence d'infrastructures cyclables de proximité favorise l'activité physique régulière, plusieurs fois par semaine, générant des bénéfices mesurables pour la santé de la population. Une étude publiée dans la revue Preventing Chronic Disease, affiliée au Centers for Disease Control and Prevention, conclut que chaque dollar investi dans les sentiers génère 3 dollars en bénéfices médicaux, créant un retour sur investissement social considérable. Les régions avec une offre élevée de vélo de montagne présentent un pourcentage plus élevé de population active, démontrant le lien entre accessibilité des infrastructures et adoption de saines habitudes de vie.

L'accès à des environnements naturels influence positivement la santé physique et mentale par de multiples mécanismes. Une revue systématique montre une association forte entre la quantité d'espaces verts à proximité du domicile, le risque moindre de mortalité et la perception d'être en bonne santé mentale. Les adultes qui vivent dans des quartiers plus verts sont moins susceptibles de mourir précocement et plus enclins à se déclarer psychologiquement et physiquement en santé.

Attractivité territoriale et rétention de talents

La synergie entre tourisme d'affaires et vélo crée des opportunités inattendues. L'accès à des sentiers de qualité constitue un atout majeur pour attirer des événements d'affaires, fidéliser les visiteurs-euses et stimuler l'économie locale. Les entreprises et organisations privilégient les destinations offrant un accès direct à des activités de plein air pour l'organisation de leurs événements, favorisant la venue de nouveaux talents et d'investissements. Les visiteurs-euses d'affaires qui prolongent leur séjour pour profiter des activités cyclables dépensent davantage en hébergement, restauration, location d'équipement et autres activités.

Adaptation aux changements climatiques et résilience des stations

Le diagnostic de l'industrie du ski alpin face aux changements climatiques, publié par Ouranos en partenariat avec l'Association des stations de ski du Québec en 2024, révèle un impact opérationnel considérable prévu à moyen terme, particulièrement au sud du Québec. Cette réalité entraînera des coûts plus élevés et une migration de la clientèle vers les destinations plus nordiques. La diversification des activités devient un facteur de survie et maximiser la rentabilité des remontées mécaniques en offrant du vélo de montagne s'inscrit dans une logique de résilience économique. Les quatre stations de Lanaudière ont déjà, ou sont en cours de développer cette activité, créant une base sur laquelle construire une offre quatre saisons viable.

Positionnement face à la Grande Relève entrepreneuriale

La Grande Relève représente un phénomène entrepreneurial majeur qui touche le Québec avec des transferts d'entreprises affectant particulièrement les PME. Cette migration entrepreneuriale, qui pourrait toucher 27,4% des entreprises du Québec, représente une opportunité d'innovation avec une nouvelle génération porteuse de valeurs différentes. La sensibilisation de ces nouveaux-elles entrepreneur-e-s aux orientations plein air et vélo devient essentielle pour asseoir la culture Vélo pour les prochaines décennies. Ces entrepreneur-e-s recherchent souvent des territoires offrant une qualité de vie élevée où le vélo fait partie intégrante de l'identité locale.

Tourisme régénératif et retombées durables

Le tourisme régénératif cherche à faire du voyage un levier de revitalisation écologique, sociale et culturelle plutôt qu'une simple consommation de lieux et de ressources. Cette approche, où la présence des visiteurs-euses contribue activement à améliorer la biodiversité, la qualité des écosystèmes, le tissu social local et l'économie du territoire, trouve dans le cyclotourisme un véhicule naturel. Des initiatives comme celle développée à la Vallée Bras-du-Nord à Saint-Raymond-de-Portneuf démontrent la viabilité de ce modèle. Saint-Donat émerge comme candidat naturel pour l'élaboration d'un projet de tourisme régénératif à Lanaudière.

Feuille de route stratégique

Les axes stratégiques, les principes directeurs et les leviers opérationnels se traduisent en un plan d'action structuré sur dix ans, avec des jalons clairs qui permettent de mesurer les progrès et d'ajuster les stratégies au besoin. Le tableau suivant présente cette feuille de route qui guide l'ensemble des acteur·rice·s régionaux·ales vers la concrétisation de la vision partagée.

Ce plan stratégique ne constitue pas un document figé qui dicte rigidement les actions futures. Il représente plutôt un cadre évolutif qui s'ajuste aux réalités changeantes tout en maintenant le cap sur la vision à long terme. Sa force réside dans sa capacité à créer une compréhension commune des priorités et des séquences d'action, facilitant la coordination entre acteur·rice·s sans étouffer l'innovation et l'adaptation locale.

Budget et échancier



PLAN STRATÉGIQUE DÉCÉNNAL | LANAUDIÈRE

AXE STRATÉGIQUE	OBJECTIF SPÉCIFIQUE	RÉSULTATS ATTENDUS (10 ANS)	ACTEURS RESPONSABLES (LEAD/SOUTIEN)	INDICATEURS CLÉS (KPIs)
AXE 1 Établir une culture vélo authentique ancrée dans les communautés	Créer une identité vélo distinctive qui intègre la pratique cycliste dans l'ADN des communautés régionales	Culture vélo visible et acceptée régionalement; commerces formés et engagés comme ambassadeurs; jeunesse initiée à la pratique sécuritaire; calendrier annuel d'événements récurrents; narration régionale riche ancrée dans les réalités locales	Comité culture & animation régional Soutien: Municipalités, commerces, écoles, organismes de loisir, médias locaux	Nombre de commerces formés et engagés; taux de participation aux événements; couverture médiatique positive; sondage perception culture vélo (cible: 70% approbation)
AXE 2 Gouvernance	Mettre en place une structure collaborative de prise de décision, de coordination et de suivi permettant mise en œuvre cohérente du plan d'intervention régional	Instance de gouvernance régionale formalisée et fonctionnelle; équipe principale et coordination régionale opérationnelles; cadre de décision commun adopté; base de données géomatiques centralisée; tableau de bord régional actif; mécanisme de médiation établi	Instance gouvernance régionale + coordination régionale Soutien: Tourisme Lanaudière, MRC, municipalités, gestionnaires sites, partenaires sectoriels	Nombre d'organisations engagées; taux participation réunions; délai résolution conflits; taux satisfaction acteurs envers concertation (cible: 75%)
AXE 3 Clarifier le positionnement par pôles et éviter la dispersion	Définir clairement la vocation de chaque pôle régional (performance sportive, contemplation, famille, porte d'entrée, destination finale) pour créer une complémentarité qui devient atout marketing	Positionnement de chaque pôle formellement adopté et communiqué; zones de complémentarité identifiées; risque de dilution réduit; diversité régionale utilisée comme différenciateur	Comité stratégique + chaque gestionnaire pôle Soutien: Tourisme Lanaudière, municipalités, marketing régional	Clarté du positionnement (sondage acteurs); taux de confusion réduit; répartition équitable des investissements par vocation
AXE 4 Sécuriser les parcours juridiquement et opérationnellement	Établir les fondations légales et opérationnelles solides (droits de passage, autorisations, protocoles de sécurité) qui permettent une promotion confidente et durable	200+ km de réseau avec droits de passage formalisés; statut juridique de tous les sentiers clarifié; Plan de Mesures d'Urgence régional adopté; protocoles de sécurité par contexte établis; assurances et conformité garanties	Comité foncier + juridique régional Soutien: Propriétaires, MRC, municipalités, expertise légale externe	Km réseau avec droits de passage formels; taux de couverture du réseau prioritaire; nombre ententes signées; incidents/fermetures non planifiées (cible: 0)
AXE 5 Développer et sécuriser les infrastructures et services récréotouristiques	Créer un réseau cohérent de parcours harmonisés (signalisation, niveaux, connexions) et adapter les services commerciaux aux besoins spécifiques des cyclistes	Réseau cohérent route/gravel/montagne/multiusage avec standards harmonisés; axes clés sécurisés; accotements améliorés; 30+ services adaptés aux cyclistes (hébergement, restauration, location, guides); parcs régionaux intégrés comme portes d'entrée	Comité infrastructure & services Soutien: MTQ, municipalités, parcs, entreprises touristiques, gestionnaires sites	Km d'axes améliorés; nombre de services adaptés opérationnels; cohérence signalisation (% conformité); satisfaction visiteurs (cible: 85%)
AXE 6 Démocratiser l'offre en accès et en développement, pour tous·tes	Assurer que l'excellence du vélo soit accessible géographiquement (partout), économiquement (tarifs abordables) et socialement (tous niveaux d'habileté) dans tous les pôles régionaux	Microsites de pratique dans 8+ noyaux villageois; boucles 'départ du village' connectées aux grands parcs; tarification équitable & billets combinés; accessibilité sans voiture améliorée (navettes, transport collectif); 100% des sites signalisation harmonisée	Comité accessibilité & proximité Soutien: Municipalités, MRC, parcs, transport public, entreprises sociales	Nombre de microsites fonctionnels; % population à 15 min d'une infrastructure; tarif moyen famille; achalandage noyaux villageois; % utilisation navettes
AXE 7 Valoriser et structurer le bénévolat comme force vive	Transformer le bénévolat fragmenté en une force régionale coordonnée, formée et reconnue, capable de décupler l'impact des investissements publics	Table régionale des bénévoles créée et active; banque de 200+ bénévoles et compétences constituée; 100+ bénévoles formés annuellement; 50+ événements/activités reconnaissances; calendrier régional de corvées harmonisé	Comité bénévolat régional Soutien: Municipalités, organismes loisir, entreprises, OBNL, associations sectorielles	Nombre bénévoles inscrits & actifs; heures bénévoles par an; taux formation/rétention (cible: 80%); taux reconnaissance (sondage); ratio employés/bénévoles
GOVERNANCE TRANSVERSALE	Assurer une coordination, un suivi et un ajustement régulier du plan décennal à travers tous les axes et pôles	Tableau de bord régional mis à jour annuellement; rapports biennaux d'avancement produits; ajustements de trajectoire réalisés par consensus; apprentissages documentés et partagés	Coordination régionale + instance gouvernance Soutien: Tous comités thématiques & pôles	Fréquence mises à jour tableau de bord; qualité rapports; taux d'implémentation recommandations; taux de satisfaction envers processus d'ajustement

PLAN D’ACTION DÉCÉNNAL | LANAUDIÈRE

AXE STRATÉGIQUE	JALONS COURT TERME (0–2 ANS)	JALONS MOYEN TERME (3–5 ANS)	JALONS LONG TERME (6–10 ANS)
AXE 1 Établir une culture vélo authentique ancrée dans les communautés	Définir identité visuelle « Fièrement Vélo » par pôle; former 20–30 commerces aux besoins cyclistes; lancer 3–4 événements récurrents; créer 2–3 programmes écoles–vélo pilotes	Étendre identité visuelle à 80% des commerces; structurer 6–8 événements annuels régionaux; déployer programmes écoles–vélo dans 5+ municipalités; documenter 15+ histoires locales	Culture vélo pleinement intégrée dans communications municipales et touristiques régionales; 90%+ des commerces engagés; événements établis comme incontournables régionaux; narration régionale exportable
AXE 2 Gouvernance	Créer instance gouvernance + équipe principale; embaucher coordination régionale; adopter cadre décision commun; élaborer plan de données; mettre en place premiers outils de suivi	Opérationnaliser comités de travail (6+); intégrer données pôles en système commun; produire bilans régionaux annuels; formaliser protocoles partage données	Gouvernance pleinement professionnalisée (forme légale établie); revenus récurrents sécurisés; modèle exportable vers autres régions
AXE 3 Clarifier le positionnement par pôles et éviter la dispersion	Atelier participatif d'identification des vocations; cartographie des forces/opportunités par pôle; adoption d'une matrice de positionnement	Harmoniser l'offre de chaque pôle avec sa vocation; développer 2–3 exemples de complémentarité inter-pôles; ajuster marketing régional	Chaque pôle reconnu régionalement et au-delà pour sa spécialité; circuits inter-pôles fonctionnels misant sur complémentarité
AXE 4 Sécuriser les parcours juridiquement et opérationnellement	Cartographie exhaustive droits passage existants; négocier 20–30 ententes prioritaires (75 km); lancer Plan Mesures Urgence régional	Atteindre 75 km droits passage formalisés; finaliser & déployer PMU régional; protocoles sécurité opérationnels; audits juridiques complétés	200+ km sécurisés; servitudes permanentes en place; réputation de fiabilité établie auprès assureurs & partenaires
AXE 5 Développer et sécuriser les infrastructures et services récréotouristiques	Normes signalisation harmonisées adoptées; amélioration 5–10 axes clés; identifier 10+ services partenaires à former	Améliorer 20+ km d'axes clés; compléter «chaînon manquants» prioritaires; intégrer 4 parcs régionaux; 25+ services adaptés fonctionnels	Réseau régional pleinement cohérent et interconnecté; 30+ services excellents; expérience cycliste harmonisée de A à Z
AXE 6 Démocratiser l'offre en accès et en développement, pour tous·tes	Identifier 5–6 sites pour microsites; concevoir 3–4 boucles 'départ village'; lancer tarification combinée pilot sur 2 pôles	Aménager 6+ microsites (pumptrack, sentiers école, boucles famille); étendre billets combinés à 4+ pôles; mettre en place navettes pilot sur 2 corridors	8+ microsites opérationnels; accessibilité sans voiture structurée régionalement; tarification équitable adoptée universellement
AXE 7 Valoriser et structurer le bénévolat comme force vive	Créer table bénévoles régionale; lancer banque de compétences; offrir 3 formations pilotes; concevoir programme reconnaissance	Inscrire 150+ bénévoles en banque; former 75+ bénévoles/an; 30+ reconnaissances annuelles; 6+ calendriers municipaux harmonisés	200+ bénévoles actifs & formés; programme reconnaissance pleinement imbriqué dans culture régionale; dépendance équilibrée bénévoles/professionnels

BUDGET DÉCENNAL | LANAUDIÈRE

AXE STRATÉGIQUE	COURT TERME (0–2 ANS) \$	MOYEN TERME (3–5 ANS) \$	LONG TERME (6–10 ANS) \$	BUDGET TOTAL (10 ANS) \$	PRINCIPALES DÉPENSES / INVESTISSEMENTS CLÉS	SOURCES DE FINANCEMENT ENVISAGÉES	NOTES
AXE 1 – Établir une culture vélo authentique	340 000 \$	455 000 \$	675 000 \$	1 470 000 \$	Identité visuelle design (50K\$); Formation commerces (20K\$/an); Événements pilotes (50K\$); Programmes écoles-vélo (40K\$/an); Promotion (75K\$/an)	Tourisme Lanaudière, municipalités, Vélo Québec, sponsors privés	Budget d'animation et événements décroissant à long terme (internalisation progressive)
AXE 2 – Gouvernance	195 000 \$	255 000 \$	425 000 \$	875 000 \$	Salaire coordination régionale (60K\$/an); Infrastructure données (25K\$); Réunions/animation (20K\$); Formation gouvernance (5K\$/an)	MRC, Tourisme Lanaudière, gouvernement provincial (tourisme), contributions partenaires	Budget croissant : infrastructure investie court terme, opérations croissent avec maturité. Budget annualisé ~28–35K\$/an
AXE 3 – Clarifier positionnement par pôles	195 000 \$	195 000 \$	75 000 \$	465 000 \$	(6x) Ateliers participatifs (15K\$); Matrice positionnement & étude (20K\$); Marketing/branding distinctif par pôle (30K\$)	Tourisme Lanaudière, MRC, fonds marketing régional	Budget concentré court terme (étude & adoption); long terme = maintenance & ajustement stratégique
AXE 4 – Sécuriser juridiquement/opérationnellement	250 000 \$	230 000 \$	75 000 \$	555 000 \$	Cartographie foncière (100K\$); Négociation & légal (200K\$); Plan mesures d'urgence (80K\$); Protocoles sécurité (50K\$); Suivis (25K\$/an)	Gouvernement provincial, MRC, municipalités, fondations philanthropiques	Investissement soutenu : foncier est processus continu. Inclut audits & conformité assurances annuels
AXE 5 – Développer infrastructures & services (1)	1 910 000 \$	2 340 000 \$	3 900 000 \$	8 150 000 \$	Signalisation harmonisée (350K); Fond d'amélioration axes clés (500K\$/an); Parcs régionaux (200K\$/an); Formation services et gestionnaires (30K\$/an)	Gouvernement provincial (infrastructure), MRC, municipalités, transports collectif, partenariats privés	Axe le plus capitalisé. Moyen terme= pic de développement «chaînon manquant». Long terme = maintenance & expansion complémentaire
AXE 6 – Démocratiser accès & développement	540 000 \$	1 240 000 \$	1 250 000 \$	3 030 000 \$	Microsites de pratique (8x150K); Tarification équitable études (50K\$/an); Navettes pilotes (50K\$/an); Signalisation (80K)	Gouvernement provincial, MRC, municipalités, parcs, transport public, organismes sociaux	Investissement réparti. Court terme = design & pilotes; Moyen terme = déploiement; Long terme = fonctionnement & ajustement
AXE 7 – Valoriser structurer bénévolat	140 000 \$	210 000 \$	350 000 \$	700 000 \$	Table régionale infrastructure (20K\$/an); Banque compétences plateforme (10K\$/an); Formations (25K\$/an); Programmes reconnaissance (15K\$/an)	Gouvernement provincial, MRC, municipalités, OBNL partenaires, secteur privé	Budget modéré & stable. Axe d'effi- cacité : investissement faible génère retour élevé en heures bénévoles
GOVERNANCE TRANSVERSALE & SUIVI	108 000 \$	162 000 \$	270 000 \$	540 000 \$	Tableau de bord & système données (12K\$/an); Rapports d'avancement (20K\$/an); Ajustements stratégiques (10K\$/an); Communications résultats (12K\$/an)	MRC, Tourisme Lanaudière, gouvernement provincial	Transversal à tous axes. Essentiel pour reddition & apprentissage. Budget croissant = amélioration continue infrastructure
TOTAL PLAN DÉCENNAL	3 678 000 \$	5 087 000 \$	7 020 000 \$	15 785 000 \$	Court terme = gouvernance & fondations Moyen terme = pic développement Long terme = consolidation & pérennité	Multiplex: gouvernement provincial (~40%), MRC (~20%), municipalités (~15%), secteur privé/sponsors (~15%), philanthropie (~10%)	Budget prévisionnel sur 10 ans. À affiner lors des études de faisabilité par axe. Ratio conseillé: Infrastructure 40%, Gouvernance/ Animation 35%, Études/Données 15%, Contingence 10%
Total ajusté pour l'inflation (2.97%/an moyen)	3 899 718 \$	5 553 847 \$	8 126 259 \$	17 579 823 \$			
Contingence 10%	389 972 \$	555 385 \$	812 626 \$	1 757 982 \$			
BUDGET RECOMMANDÉ	4 289 689 \$	6 109 231 \$	8 938 885 \$	19 337 806 \$			

CONCLUSION | STRATÉGIE RÉGIONALE

La présente stratégie régionale du développement touristique à vélo confirme que Lanaudière dispose de tous les ingrédients pour devenir une destination cyclable de référence au Québec : un patrimoine naturel exceptionnel, une culture plein air en forte effervescence, des infrastructures existantes et des retombées économiques déjà significatives, malgré l'absence de vision unifiée. La stratégie réalisée met en lumière que les freins à cette transformation tiennent moins au potentiel intrinsèque du territoire qu'à la fragmentation de l'offre, à la fragilité juridique des parcours et au manque de coordination entre les nombreux acteurs engagés.

En réponse, la stratégie propose un changement d'échelle fondé sur trois leviers indissociables : une gouvernance régionale structurée, la mutualisation des services opérationnels et la priorisation dans le design de produits signatures, à forte valeur ajoutée. Ensemble, ces leviers permettent de sécuriser les parcours, de professionnaliser l'entretien et l'accueil, de mieux soutenir les bénévoles et de convertir progressivement l'engagement citoyen en emplois et en expertise pérennes. Ils offrent également aux municipalités et aux MRC un cadre commun pour orienter leurs investissements, négocier les droits de passage et arrimer leurs plans locaux de mobilité ou de plein air à une vision d'ensemble cohérente. Au cœur de cette vision, miser sur le Sentier Transcanadien comme colonne vertébrale de la stratégie vélo serait choisir un levier structurant qui dépasserait largement la seule infrastructure cyclable. En connectant, sur quelque 150 km, les boucles locales à un corridor régional continu, raccordé au P'tit Train du Nord et au réseau mauricien, ce sentier transformerait Lanaudière en véritable destination cyclable, tout en agissant comme catalyseur de mobilité durable, de santé publique et de concertation intermunicipale.

Au-delà des infrastructures, c'est une véritable culture Vélo nordique que cette stratégie invite à construire, en valorisant l'identité des sept pôles, en créant des liens concrets avec les communautés autochtones et en misant sur les synergies avec l'agrotourisme, la culture et les autres activités de plein air quatre saisons. La réussite du projet repose sur la constance politique, la capacité des organisations régionales à travailler ensemble et la mobilisation continue des communautés locales autour d'un récit commun : celui d'un territoire qui choisit la transition vers un tourisme plus doux, plus inclusif et plus résilient.

Si les actions proposées sont mises en œuvre avec méthode et en gardant le cap sur la qualité et la sécurité, Lanaudière pourra non seulement accroître ses retombées économiques, et surtout consolider sa réputation comme destination d'aventure accessible, authentique et responsable, à moins de 90 minutes de Montréal. Cette stratégie constitue ainsi une feuille de route pour passer de la promesse à la réalité, de la fragmentation à la convergence, et pour faire du cyclotourisme un levier central de développement territorial pour les décennies à venir.

Lanaudière dispose de tous les atouts pour devenir une destination cyclable de référence : un patrimoine naturel exceptionnel, une culture plein air dynamique et des retombées économiques déjà concrètes. En unifiant la gouvernance, en mutualisant les services et en priorisant des produits signatures, la région peut transformer l'engagement citoyen et l'expertise locale en un tourisme sécurisé, inclusif et durable, consolidant sa réputation d'aventure accessible à moins de 90 minutes de Montréal.

Annexes



BIBLIOGRAPHIE

ÉTUDES, RECHERCHES ET DONNÉES

Chaire de tourisme Transat, ESG UQAM. (s.d.). Études et données sur le tourisme de plein air et le cyclotourisme au Québec.

Vélo Québec. (2015). L'état du vélo au Québec 2015. Montréal.

Vélo Québec. (2020). L'état du vélo au Québec 2020. Montréal.

Vélo Québec. (2024). Synthèse des retombées économiques du tourisme à vélo au Québec 2024. Montréal.

Vélo Québec. (2024). Rapport sur les retombées économiques du tourisme à vélo au Québec 2024. Montréal.

Vélo Québec. (2024). Rapport sur les retombées économiques du vélo en Montérégie. Montréal.

Fédération québécoise des sports cyclistes. (2022). Rapport annuel 2022 – Évolution du membership et des pratiques.

Gouvernement du Québec, Ministère de la Famille. (2021). Portrait de la démographie, population et familles. En ligne : mfa.gouv.qc.ca

Gouvernement de la France – France Stratégie. (2020). Activité physique et pratique sportive pour toutes et tous. En ligne : strategie.gouv.fr

Données Québec; MAMQ; CTQ; MRNF; MELCC; Fédération des pourvoiries du Québec; fédérations de motoneige et de VTT. Jeux de données territoriales et d'occupation du sol utilisés pour les analyses de superficies, milieux naturels et réseaux motorisés.

Forestier en chef du Québec. (s.d.). Premières Nations et aménagement forestier.

MRNF – Ministère des Ressources naturelles et des Forêts. (s.d.). Portrait régional – Lanaudière. Plans d'affectation et d'aménagement forestier intégré (PAFIT).

COMPLÉMENTS INTERNATIONAUX CITÉS DANS LE TEXTE

Outdoor Industry Association. (2018). The Outdoor Recreation Economy of Colorado. (Pour les données sur l'impact économique du vélo au Colorado.)

PeopleForBikes & Walton Family Foundation. (2020). Bentonville: The Mountain Biking Capital of the World – Economic Impact Study. (Pour les exemples d'écosystèmes vélo américains utilisés comme références.)

RÉFÉRENCES MÉTHODOLOGIQUES ET CONCEPTUELLES

Domon, G., & Paquette, S. (2012). Paysages de l'ordinaire, paysages du quotidien : quelques éléments de réflexion pour la formation universitaire en aménagement. Université de Montréal.

Revert, J.-P., & Webster, A. (2013). L'acceptabilité sociale : comment faire faciliter l'implantation de projets de développement public? UQAM.

Gouvernement du Québec. (2013). Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (RLRQ, c. A-18.1).

Ministère des Ressources naturelles et des Forêts. (s.d.). Politique de consultation des communautés autochtones en matière d'aménagement forestier.

Divers articles, rapports et études sur l'acceptabilité sociale, la cohabitation des usages, la gestion du risque et la gouvernance partagée dans les territoires forestiers et touristiques du Québec.

GUIDES, OUTILS ET RESSOURCES OPÉRATIONNELLES

Tourisme Lanaudière. (2024). Circuits et itinéraires de vélo de route – Lanaudière. En ligne : tourismelanaudiere.com

Tourisme Lanaudière. (2024). Guide des meilleurs sentiers de vélo de montagne dans Lanaudière.

Vélo Québec. (2024). Guide de classification des sentiers de vélo de montagne et ressources en ligne sur la pratique du vélo de montagne. En ligne : www.velo.qc.ca

Trailforks; Ride with GPS; Strava; MapMyRide; Ondago. Plateformes de parcours et d'inventaire de sentiers utilisées pour la caractérisation de l'offre cyclable (vélo de montagne, gravel, route, itinérance et circuits transrégionaux) dans la zone des montagnes de Lanaudière.

Aventure Écotourisme Québec. (2024). Rapport annuel 2024-2025. Indicateurs de fréquentation et de qualité des expériences de plein air.

Bæere, Créateurs d'expériences plein air. (2025). Rapport des ateliers de consultation publique – Étude de potentiel, développement du vélo. Tourisme Lanaudière.

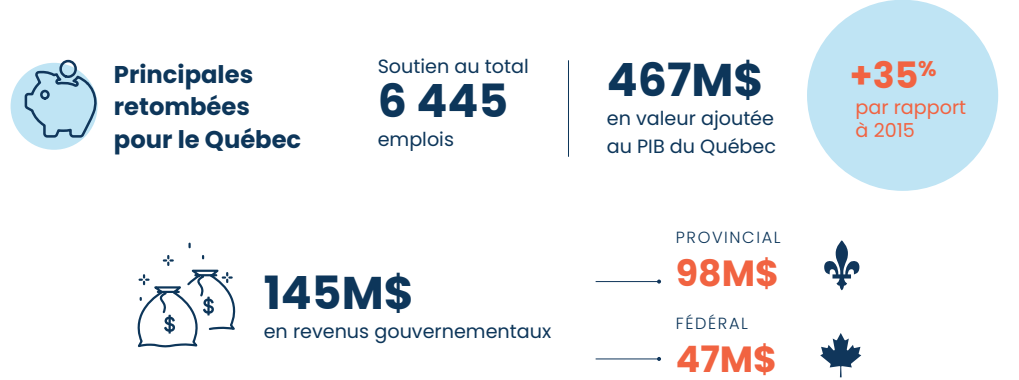
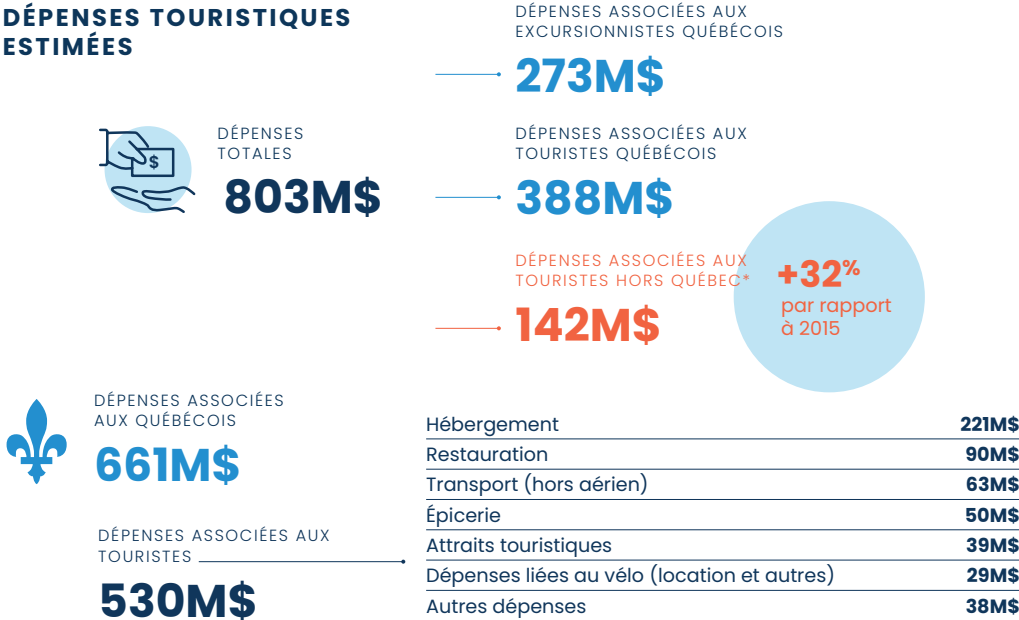


Photo: Unsplash - Julian Hochgesang

Retombées économiques du tourisme à vélo – 2024

Source : Chaire de tourisme Transat. Étude d'impact économique du tourisme à vélo au Québec, mars 2025.

DÉPENSES TOURISTIQUES ESTIMÉES



* Clientèle touristique provenant de l'Ontario, du Nord-Est des États-Unis et de France.

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME À VÉLO – 2024



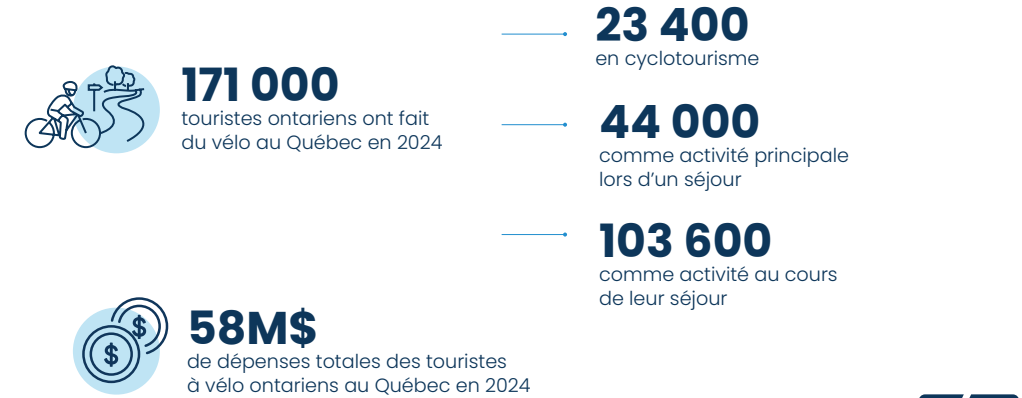
Retombées économiques du tourisme à vélo – 2024

Source : Chaire de tourisme Transat. Étude d'impact économique du tourisme à vélo au Québec, mars 2025.

EXCURSIONNISTES ET TOURISTES QUÉBÉCOIS



TOURISTES ONTARIENS



RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME À VÉLO – 2024



Retombées économiques du tourisme à vélo – 2024

Chaire de tourisme Transat. Étude d'impact économique du tourisme à vélo au Québec, mars 2025.

TOURISTES DU NORD-EST DES ÉTATS-UNIS



104 000
touristes du Nord-Est des États-Unis* ont fait du vélo au Québec en 2024

28 300
en cyclotourisme

25 500
comme activité principale lors d'un séjour

50 500
comme activité au cours de leur séjour



56,5M\$
de dépenses totales des touristes à vélo du Nord-Est des États-Unis au Québec en 2024

*Nouvelle-Angleterre (Maine, Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island et Vermont) et Atlantique-Centre (Connecticut, Delaware, Maryland, New Jersey, New York, Pennsylvanie, Virginie, Virginie-Occidentale et Washington D.C.).

TOURISTES FRANÇAIS



46 300
touristes français ont fait du vélo au Québec en 2024

8 900
en cyclotourisme

15 200
comme activité principale lors d'un séjour

22 200
comme activité au cours de leur séjour



27,6M\$
de dépenses totales des touristes à vélo français au Québec en 2024

RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TOURISME À VÉLO – 2024



Portrait de la pratique du vélo au Québec en contexte récréatif et touristique – 2023

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

15%



des pratiquants.es disent posséder un vélo électrique.

20



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

5%



des pratiquants.es ont fait un voyage en itinérance à vélo au Québec.

8%

des adultes ont fait un voyage de vélo OU ont pratiqué le vélo pendant leurs vacances

PORTRAIT DE LA PRATIQUE AU QUÉBEC – 2023

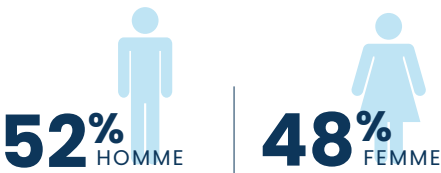


Profil et habitudes des cyclistes en contexte récréatif et touristique – 2024

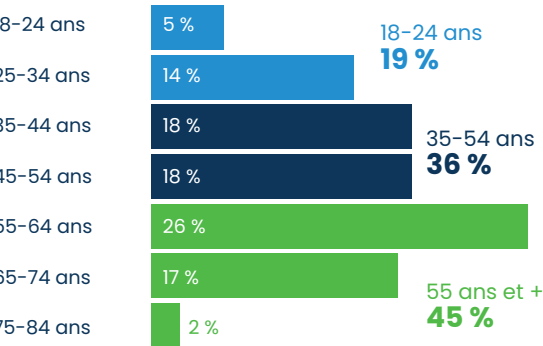
Source : Chaire de tourisme Transat. Portrait des cyclistes interceptés à l'été et à l'automne 2024, mars 2025.

Portrait de la clientèle

Genre



Âge



Motif de visite dans la région

49% y habite

36% y ont fait un séjour

15% y ont fait une excursion

57% se trouvaient à 40 km ou plus de leur domicile principal

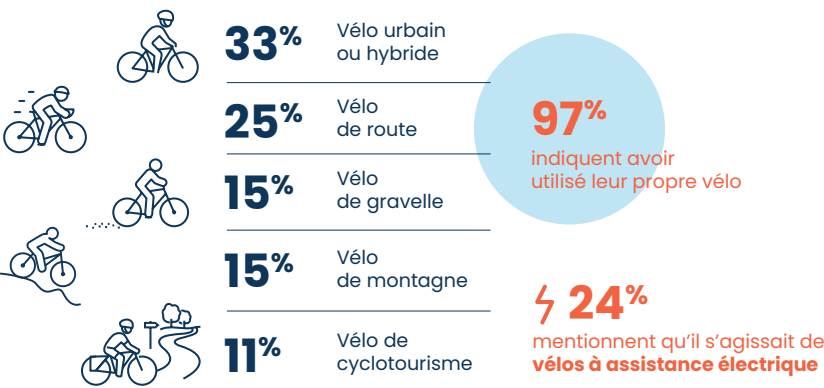


PROFIL ET HABITUDES DES CYCLISTES EN CONTEXTE RÉCRÉATIF ET TOURISTIQUE – 2024

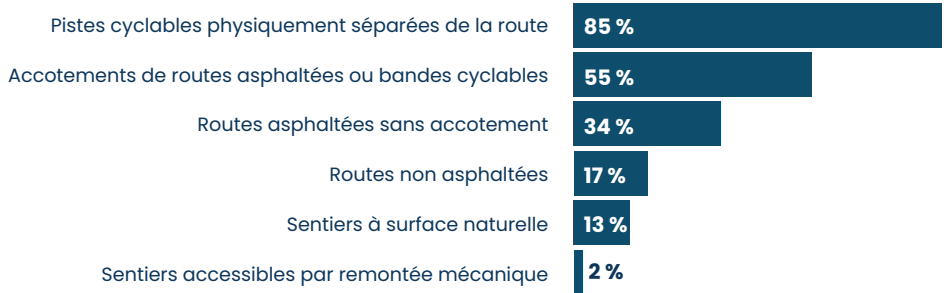
Portrait de la pratique du vélo au Québec en contexte récréatif et touristique – 2024

Source : Chaire de tourisme Transat. Portrait des cyclistes interceptés à l'été et à l'automne 2024, mars 2025.

Types de pratiques interceptées sur les réseaux au Québec



Types de voies empruntées par les cyclistes



Les cyclistes circulant à **vélo à assistance électrique** disent avoir plus souvent roulé sur une piste cyclable séparée de la route.

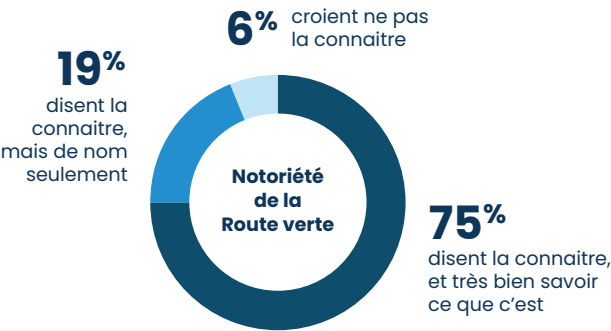


Portrait de la pratique au Québec – 2023

Pouvoir d’attraction et notoriété de la Route verte – 2024

Source : Chaire de tourisme Transat. Portrait des cyclistes interceptés à l’été et à l’automne 2024, mars 2025.

NOTORIÉTÉ



58% des cyclistes interceptés sur la Route verte ont été influencés par sa notoriété dans le choix de leur lieu de pratique

Ceci est encore plus vrai pour la clientèle touristique



Principaux facteurs d’attractivité de la Route verte (% grande importance)

- | | |
|--|------|
| 1. La présence d’une voie cyclable séparée des voies de circulation automobile | 79 % |
| 2. Le paysage offert | 67 % |
| 3. La qualité du revêtement | 55 % |
| 4. Le fait que l’itinéraire soit balisé | 55 % |

67% des cyclistes interceptés dans un hébergement Bienvenue cyclistes! disent avoir roulé sur la Route verte



SATISFACTIONS AUTOUR DE LA ROUTE VERTE

Satisfaction la plus élevée (% satisfait)

La sécurité des circuits et parcours	81 %
Les aménagements situés le long des circuits	79 %
L’état et la qualité du revêtement	76 %

Satisfaction la moins élevée (% satisfait)

L’offre d’hébergement	62 %
L’offre de réparation d’équipement	51 %
L’offre de location d’équipement	35 %

Principale piste d’amélioration

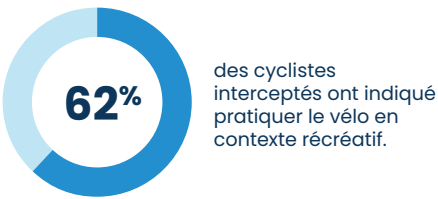
19% Améliorer l’état des routes ou l’entretien (une chaussée de meilleure qualité)



POUVOIR D’ATTRACTION ET NOTORIÉTÉ DE LA ROUTE VERTE – 2024

Caractéristiques des sorties vélo en contexte récréatif – 2024

Chaire de tourisme Transat. Portrait des cyclistes interceptés à l’été et à l’automne 2024, mars 2025.



83% des cyclistes récréatifs disent que l’activité les a influencés à se déplacer dans la région.

46% disent avoir pratiqué au moins une activité autre que le vélo dans la région lors de cette journée.

Principales activités déclarées

Visite de restaurant ou de microbrasserie	19 %
Balade en ville	13 %
Randonnée pédestre	12 %
Plage et baignade	10 %

Point de départ de la sortie

40% ont dit avoir commencé la sortie ailleurs qu’à partir de leur domicile, et avoir avoir parcouru en moyenne

66,1 km pour s’y rendre (essentiellement en voiture, à 96 %).

38% disent qu’ils se trouvaient à 40 km ou plus de leur lieu de résidence.

Avec qui?

45% EN COUPLE

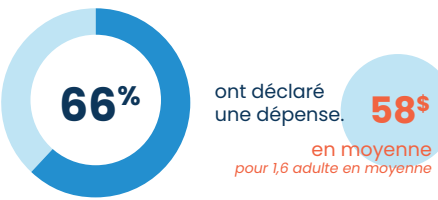
36% SEUL

14% AMIS, COLLÈGUES

8% AVEC DES ENFANTS

70 % étaient sur leur propre vélo
34 % étaient transportés ou tractés

Quelles dépenses sont associées au séjour?



	Excursionnistes (40 km +)	Locaux (moins de 40 km)
A déclaré une dépense	88 %	53 %
Dépense moyenne	66 \$	49 \$

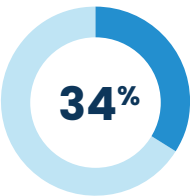
Les pratiquants de **vélo de montagne** ont déclaré la dépense moyenne la plus élevée (81 \$).

CARACTÉRISTIQUES DES SORTIES VÉLOS RÉCRÉATIVE – 2024



Caractéristiques des séjours touristiques à vélo – 2024

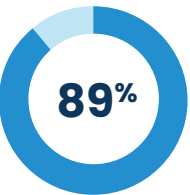
Source : Chaire de tourisme Transat. Portrait des cyclistes interceptés à l'été et à l'automne 2024, mars 2025.



des cyclistes interceptés ont indiqué pratiquer le vélo en contexte touristique.

Place qu’occupait le vélo lors du voyage

42%	35%	23%
VOYAGE D'ITINÉRANCE À VÉLO	ACTIVITÉ PRINCIPALE DU VOYAGE	L'UNE DES ACTIVITÉS DU VOYAGE



disent avoir pratiqué **au moins une activité** autre que le vélo dans la région lors de cette journée.

Principales activités déclarées

Visite de restaurant ou de microbrasserie	58 %
Plage et baignade	41 %
Balade en ville	37 %
Randonnée pédestre	36 %
Visite culturelle	26 %
Visite agrotouristique	18 %



Quelles dépenses sont associées au séjour?

	Itinérance à vélo 1 013 \$	Activité principale 827 \$	L'une des activités 1 071 \$
Nb moyen d'adultes déclarés	1,7	1,8	1,9
Durée moyenne du séjour	4,5 nuitées	3,4 nuitées	5,1 nuitées

Activités pratiquées à vélo

Promenade autonome	64 %
Vélo sur route	41 %
Vélo de gravelle	17 %
Vélo de montagne	15 %



Principaux types d'hébergement utilisés

46%	26%	23%
CAMPING	HÉBERGEMENT DE PETITE TAILLE	GRAND ÉTABLISSEMENT

Ce qui a principalement guidé le choix de la destination



Présence d'une véloroute ou d'un itinéraire balisé : 57 %



Beauté du parcours, des circuits ou des sentiers : 55 %

Quelque 47 % ont mentionné avoir séjourné en hébergement certifié. Les deux tiers d'entre eux indiquent que la certification a influencé leur choix d'itinéraire.



CONTACTEZ-NOUS

4762, RUE FOSTER
WATERLOO, QUÉBEC JOE 2N0
450 525-4987



INFO@BAERE.CA