

bæere
CRÉATEURS
D'EXPÉRIENCES
PLEIN AIR



PORTRAIT RÉGIONAL
DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE À VÉLO
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.

PORTRAIT RÉGIONAL

DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE À VÉLO

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
ÉQUIPE ET COMITÉ	5
ACRONYMES	8
SOMMAIRE EXÉCUTIF	9
PORTÉE ET OBJECTIFS SPÉCIFIQUES	10
MÉTHODOLOGIE	12
CONTEXTE	16
DIAGNOSTIC DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE	23
INDICATEURS CLÉS DE LA RÉGION DE LANAUDIÈRE	44
ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET MULTIFONCTIONNALITÉ	55
PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES	62
RALENTOURISME	83
VÉLOCONOMIE	88
SÉCURITÉ ET PLAN DE MESURES D'URGENCE	92
GOVERNANCE RÉGIONALE	95
MULTIPLICATIONS DES INITIATIVES NON CONVERGENTES	101
GOVERNANCE RÉGIONALE – STRUCTURES INSPIRANTES	104
DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE SERVICES INTÉGRÉE	110
CONCLUSION	115
ANNEXES	118

AVANT-PROPOS | LANAUDIÈRE

TISSER LA MOSAÏQUE CYCLABLE DE LANAUDIÈRE

La région de Lanaudière dispose d'un cadre naturel exceptionnel, propice au développement du tourisme 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. Les concertations menées dans le cadre du Plan Montagnes en 2023 et 2024 ont mis en lumière une volonté collective des acteurs touristiques de structurer cette offre cyclable diversifiée. Cette volonté d'approfondir l'étude s'appuie sur l'Étude de potentiel régional (CIMA+, 2022), le Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032 pour s'inscrire dans cette démarche de concertation territoriale du cyclotourisme.

Le territoire montagneux lanaudois présente un écosystème cyclable fragmenté et en structuration. La pratique du vélo s'exprime à travers des disciplines variées, du vélo de montagne, au Gravel Bike, passant par le vélo de route et le Fatbike, elles sont portées par une diversité d'acteurs incluant les municipalités, stations de ski, parcs régionaux, gestionnaires de sentiers et entrepreneurs touristiques. Des poches de réussite établies, comme le pôle Saint-Donat reconnu parmi les «secteurs favoris des cyclistes» avec ses événements structurants tel que la Cyclo sportive Le Nordet, coexistent avec des territoires à potentiel inexploité en Gravel Bike et des initiatives en construction comme à la station de ski Garceau en transition quatre saisons.

La culture Vélo régionale émerge de cette mosaïque d'initiatives. Les sentiers multifonctionnels se développent de manière souvent informelle, les circuits cyclotouristiques cherchent leur cohérence, et les connexions entre les pôles demeurent à consolider. La structuration de cette offre demeure inégale, nécessitant un effort de coordination et de planification pour maximiser son potentiel et positionner la zone comme destination cyclable de référence. Les acteurs touristiques ont exprimé clairement leur besoin d'être outillés, soutenus et accom-

La culture Vélo régionale émerge d'une mosaïque d'initiatives qui, réunies sous une vision commune, peuvent transformer un écosystème fragmenté en une destination cyclable de référence.

pagnés dans ce processus de structuration. C'est ce que nous avons cherché à comprendre et valider dans le cadre de ce mandat.

Cette initiative trouve son origine dans la volonté de la MRC de Matawinie de structurer l'offre cyclable à l'échelle de son territoire. Face à un besoin de portée, la MRC s'est associée à Tourisme Lanaudière, son partenaire stratégique de développement, pour porter ensemble cette vision catalysant le développement cyclable nordique. La démarche vise à créer des synergies entre les pôles, favoriser les circuits quatre saisons réduisant la dépendance à l'enneigement, et établir les conditions permettant la forfaitisation entre acteurs touristiques.

Cette analyse régionale dresse le portrait d'ensemble de la culture Vélo et de l'écosystème cyclable sur l'ensemble du territoire montagneux. Elle établit l'état des lieux des infrastructures existantes, identifie les forces et faiblesses de l'offre actuelle, et documente les opportunités de développement à l'échelle régionale. Elle s'articule en complémentarité au six documents spécifiques à différents pôles qui traduisent

l'état ciblé du vélo et les réalités propres à chaque territoire.

Ce document constitue l'outil de compréhension de l'état actuel, préalable aux actions structurantes à venir. Seule une vision d'ensemble permettra de transformer l'écosystème fragmenté en une offre régionale cohérente, mobilisant les parties prenantes autour d'objectifs communs et établissant la zone des montagnes de Lanaudière comme destination cyclable mature.



Photo: Tourisme Lanaudière

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.

Ce projet a été rendu possible grâce au soutien financier de Plan Montagne, du MTO, du MAMH, du MEIE, de la MRC Matawinie, de CC Brandon et de la MRC de Montcalm.



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

PARTICIPANTS PRÉSENTS
AUX ATELIERS

Anne-Marie Alder
Anne-Marie Hétu
Anne-Marie Royer
Arnaud Chicoine
Claudia Rousseau
Florence Brunet-Doré
Isabelle Quinn
Jean-Philippe Blais
Joanna Barnowski
Jonathan Landreville
Kathleen Chagnon
Léonard Vèque
Lucile Walz
Marc Desrochers
Martin Bouchard
Maryse Lepage
Mélanie Marion
Monique Smismans
Mylène Thériault
Nathalie Gauthier
Olivier Simard
Pascale Dupuis
Pierre Bégin
Richard Hétu
Samy Bellerose
Sébastien Venne
Serge Alexandre Demers Giroux
Stéphanie Fréchette
Sylvain Lévesque
Yann Bolomier
Yannick Guimond

PRINCIPAUX COLLABORATEURS
AU PROJET

Alex Fréchette
Alexandre Leboeuf
Ambroise Thériault
Anne-Marie Alder
Benoît Simard
Bruno Plourde
Corinne Gendron
David Lapointe
Denis Brochu
Élaine Desjardins
Éric Leclair
Flavie Armand
Florence Brunet-Doré
Frédéric Asselin
Isabelle Quinn
Jason Saundersq
Joanna Barnowski
Julien Houde
Julien Nantais
Marie-Gabrielle Philibert
Peter Boutin
Pier-Luc Picard
Pascale Dupuis
Sami Bellerose
Yves-Cédric Koyo



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.



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.

ACRONYMES

ACTEURS RÉGIONAUX ET PROVINCIAUX

ACQ	Association des camps du Québec
AQLP	Association québécoise du loisir public
CDEE	Coordonnateur au développement des entraîneurs et des intervenants
CISSSLAN	Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière
COOPAL	Coopérative plein air Lanaudière
CREVALE	Comité régional pour la valorisation de l'éducation
CSS	Centre de services scolaires
FÉPEQ	Fédération des éducateurs et éducatrices physiques enseignants du Québec
FICEL	Fondation pour la conservation des écosystèmes de Lanaudière
INS	Institut national du sport du Québec
LSL	Loisir et Sport Lanaudière
MRC	Municipalité régionale de comté
RLSQ	Regroupement Loisir et sport du Québec
TRLML	Table des représentants du loisir municipal de Lanaudière

AMÉNAGEMENT, PLANIFICATION FORESTIÈRE, TERRITOIRES ET DONNÉES

PAFIT	Plan d'aménagement forestier intégré tactique
CPTAQ	Commission de protection du territoire agricole du Québec.
GRHQ-HR	Réseau hydrographique du Québec – Haute résolution.
STF	Subdivision territoriale forestière.
ZEC	Zone d'exploitation contrôlée.

INSTITUTIONS, MINISTÈRES ET RÉSEAUX

ESG UQAM	École des sciences de la gestion, Université du Québec à Montréal
MAPAQ	Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec
MELCC	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
MFA	Ministère de la Famille
MRNF	Ministère des Ressources naturelles et des Forêts
MTQ	Ministère des Transports du Québec
SDPRM	Société de développement de la Forêt Ouareau / gestionnaire de parc régional
SPAQ	Société des parcs de la Vallée de la Jacques-Cartier (gestion de parcs nationaux, dont Tremblant)
SÉPAQ	Société des établissements de plein air du Québec

INSTANCES / COLLECTIFS TERRITORIAUX

PLI	Plateau Lanaudois intersectoriel (nouveau nom : Collectif Lanaudois)
TRLML	Table des représentants du loisir municipal de Lanaudière

PLANIFICATION, ANALYSE ET ENVIRONNEMENT

FFOM/SWOT	Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces
SOAR	Strengths, Opportunities, Aspirations, Results
ESG	Environmental, Social, Governance (critères ESG)

PROGRAMMES, MESURES ET FINANCEMENTS

APUD	Aires protégées d'utilisation durable
DAFA	Diplôme d'aptitude aux fonctions d'animateur
MASU	Mesure d'aide au soutien aux unités régionales de loisir et de sport
PAFILR	Programme d'aide financière aux initiatives locales et régionales

SANTÉ, SÉCURITÉ ET ÉDUCATION

CISSSLAN	Centre intégré de santé et de services sociaux de Lanaudière
CSS	Centre de services scolaires
TCC	Traumatisme craniocérébral

TOURISME, PLEIN AIR, VÉLO

AEQ	Aventure Écotourisme Québec
ACC	Association canadienne de cyclisme (Cyclisme Canada)
CITQ	Corporation de l'industrie touristique du Québec
FQSC	Fédération québécoise des sports cyclistes
GR-A	Grande randonnée aventure
RVPQ	Rendez-vous panquébécois
VDM	Vélo de montagne
VTT	Véhicule tout-terrain
VHR	Véhicule hors route
UCI	Union Cycliste Internationale.

Sur la route du vélo, l'acronyme raccourcit le chemin, mais seul le sens mène au bout du voyage.

— Stéphanie St-Pierre



SOMMAIRE EXÉCUTIF | LANAUDIÈRE

UN TERRITOIRE EN ATTENTE DE SA CONSTELLATION

Lanaudière possède tous les atouts pour devenir une destination cyclotouristique majeure au Québec. Son cadre naturel exceptionnel s’étend sur 13 500 km² avec 65,9 % de forêts, 26,5 % de milieux humides et de lacs, des paysages boréaux et un relief montagneux. À moins de 90 minutes de Montréal, le territoire dispose déjà d’une infrastructure touristique solide : 98 campings, 60 hôtels et motels, 1 384 chalets locatifs, 205 restaurants et 22 pourvoires. La culture plein air y est profondément ancrée, et la demande pour des expériences authentiques et durables ne cesse de croître.

L’offre cyclable actuelle révèle à la fois potentiel et enjeux. En vélo de montagne, les inventaires divergent : 245 km selon Vélo Québec, 385 km selon Trailforks, compliquant l’expérience. Pour le gravel, 1 235 km existent, mais 45 % traversent des terrains privés sans droits de passage. Sur route, 8 894 km s’étendent sur le territoire, mais seulement 1 218 km sont « conviviaux vélo », 23 tronçons restent interdits et 86 % du réseau est non documenté. Les pistes cyclables dédiées totalisent 355 km, dont 92,5 km en secteur montagne.

Cette réalité traduit une fragmentation de l’offre, une grande hétérogénéité dans la qualité, la signalisation et les services. La culture motorisée reste forte : 4 000 à 4 800 km de sentiers de motoneige, plus de 1 000 km de quad l’été et 800 km l’hiver, générant des tensions mais aussi un savoir-faire en réseau. Les initiatives dispersées, l’absence d’instance structurante et les écarts dans les données compliquent la planification et découragent cyclistes et porteurs-euses de projets.

Pourtant, l’opportunité est claire. Faire du cyclotourisme un levier de transition vers un modèle nature et doux, créer de grands corridors et boucles multi-jours inter-pôles, intégrés aux réseaux existants (Route verte, Transcanadien, P’tit Train du Nord, Grand-Coteau, Sentier national) permettrait de transformer ces fragments en une constellation cohérente. Lanaudière possède tous les ingrédients ; il ne manque plus que les mécanismes de coordination pour orchestrer cette transformation.

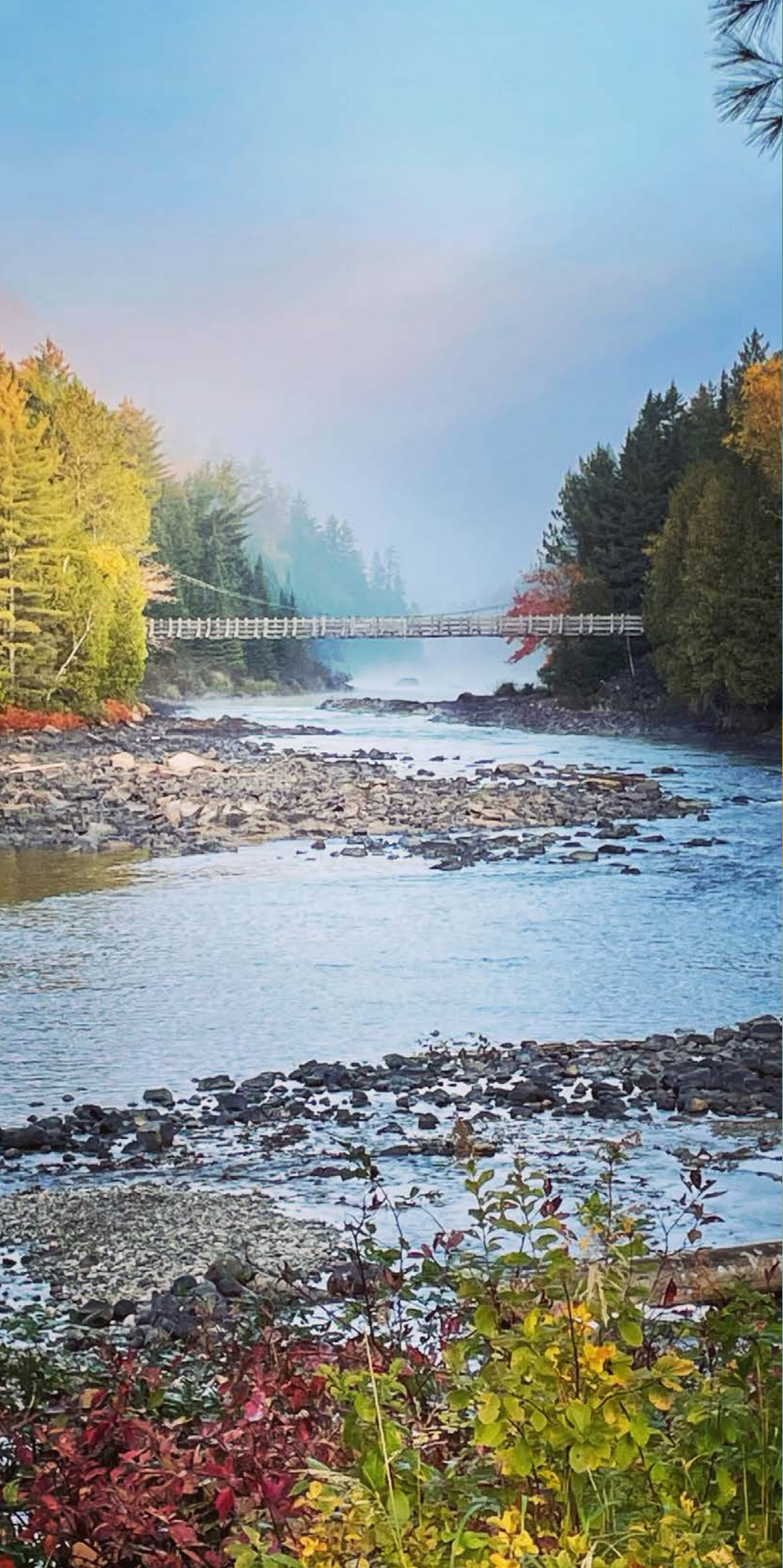
13 500 km²
de SUPERFICIE DE TERRITOIRE

385 km
de SENTIERS VÉLO DE MONTAGNE

1235 km
de CIRCUITS GRAVEL BIKE

26 %
du territoire occupé par des
MILIEUX HUMIDES ET LACS

65 %
de FORÊT sur le territoire
de Lanaudière



La région de Lanaudière possède un patrimoine naturel remarquable qui attend sa révélation cyclable. Les montagnes au nord dessinent des paysages propices à l’aventure, tandis que les territoires du piedmont et du corridor transcanadien offrent une diversité de reliefs adaptée à toutes les pratiques.

Malgré ces atouts, l’offre cyclable demeure fragmentée. Les infrastructures existent en ordre dispersé, sans vision d’ensemble. Les acteurs touristiques peinent à créer des synergies durables, freinant le développement économique d’un territoire principalement lié au tourisme.

Le diagnostic est clair : la région nécessite une feuille de route stratégique qui transformera ses atouts naturels en avantage concurrentiel structuré.

OBJECTIFS COLLECTIFS ET DÉMARCHÉ RÉGIONALE

L’étude vise à structurer et dynamiser l’offre cyclable pour le territoire montagneux de Lanaudière en renforçant l’accessibilité, la connectivité et la concertation entre acteurs, dans une vision durable du développement touristique vélo.

Financée par Tourisme Lanaudière et la MRC de Matawinie, elle s’inscrit dans le prolongement du Plan de développement lanaudois en plein air 2020–2032 et du Étude de potentiel d’un réseau cyclable régional (CIMA+, 2022).

Révéler le plein potentiel d’un territoire exige plus que des sentiers : c’est l’union des paysages, des pôles et des acteurs qui transforme Lanaudière en destination cyclable d’envergure.

Cette démarche régionale établit une posture de volonté collective entre les sept pôles de la zone des montagnes, renforçant la cohésion pour créer un positionnement stratégique du territoire.

La zone des montagnes de Lanaudière regroupe sept pôles touristiques : Saint-Donat, Saint-Côme, Saint-Calixte (Rawdon), Saint-Jean-de-Matha, Saint-Michel-des-Saints (Lac Taureau), Lac Maskinongé (Brandon) et Saint-Ambroise-de-Kildare. Ces territoires partagent un patrimoine naturel remarquable grâce à ses montagnes, forêts, lacs, rivières. Son offre cyclable émergente demeure fragmentée.

Les intentions régionales visent la structuration d’une offre cohérente qui valorise les spécificités locales tout en créant des synergies durables. Le développement de circuits balisés physiquement répondra à une faiblesse régionale identifiée dans l’Étude de potentiel CIMA+. L’intégration dans les grands réseaux comme le corridor du Sentier Transcanadien, le corridor forestier du Grand-Coteau, les connexions potentielles avec le P’tit Train du Nord et le sentier national positionne Lanaudière dans un réseau d’envergure. La diversification de l’offre cyclable (vélo de montagne, Gravel Bike, vélo de route, pistes cyclables, Fatbike, les parcs d’entraînement, et même un potentiel unique pour structurer le vélo électrique) permet de rejoindre des clientèles variées et de maximiser l’utilisation des infrastructures sur quatre saisons.

La concertation implique que divers acteurs mettent en commun de l’information, des expertises, des idées et des projets permettant de mieux collaborer et de parvenir à des solutions qui répondent à l’intérêt de toutes les parties concernées.

— Stratégie de croissance durable du tourisme 2025–2030, Gouvernement du Québec



PORTÉE ET OBJECTIFS SPÉCIFIQUES DE L'ANALYSE DE POTENTIEL DU TOURISME À VÉLO | LANAUDIÈRE

Les infrastructures existantes, comme les stations de montagne (Val Saint-Côme, Ski Garceau, Ski Montcalm, Vallée du Parc), les parcs régionaux (Lac Taureau, Nature-Étude, Pionniers), les réseaux municipaux, la Tournée des Cantons, constituent une base solide. Les événements cyclables comme la Cycloportive Saint-Donat – Le Nordet (20 M\$ de retombées en 2014) témoignent du potentiel économique. Ce qui importe c’est de créer une attractivité et une récurrence.

La proximité du Parc national du Mont-Tremblant et les projets routiers du MTQ (Mobilité 125, contournement de Saint-Lin-Laurentides) créent des opportunités stratégiques pour repenser les circuits et améliorer la sécurité.

Nous estimons que le plein air et la nature en général n’ont aucune frontière, et il serait même désavantageux de s’y soumettre. Nous avons plutôt opté pour la coopération humaine et la connectivité physique des sentiers, réseaux et pistes qui sont au cœur de cette démarche.

— Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032, Loisir et Sport Lanaudière



Les sept pôles de la zone des montagnes couvrent le territoire de la MRC de Matawinie ainsi que les portions montagneuses des MRC de Montcalm et D’Autray. Toutes les municipalités rattachées à ces pôles relèvent exclusivement de la région administrative de Lanaudière. La communauté autochtone de Manawan, intégrée au pôle Saint-Michel-des-Saints, relève administrativement de Lanaudière. Entrelacs, municipalité du pôle Saint-Donat, a été officiellement intégrée à la MRC Matawinie en 1991. Aucun chevauchement administratif avec d’autres régions n’est recensé. Ce découpage territorial suit les dernières mises à jour du Plan Montagnes de Lanaudière et garantit la cohérence administrative de la démarche.

La suite de ce document, Stratégie lanaudoise du tourisme à vélo, produira un portrait exhaustif de la zone des montagnes, évalue le potentiel cyclable global et élabore des recommandations stratégiques structurantes. Elle identifie les connexions prioritaires entre pôles, les segments de clientèles à cibler et les interventions à court, moyen et long terme (5 à 15 ans). Les recommandations considèrent les spécificités de chaque pôle tout en maintenant la cohérence régionale nécessaire pour créer une destination cyclable d’envergure.

L’étude régionale se décline en analyses détaillées pour six pôles prioritaires (Saint-Donat, Saint-Côme, Saint-Calixte, Saint-Jean-de-Matha, Saint-Michel-des-Saints, Lac Maskinongé), traduisant la vision collective en plans d’action locaux rassurant les parties prenantes sur la faisabilité concrète et inspirant les élus par des recommandations personnalisées.

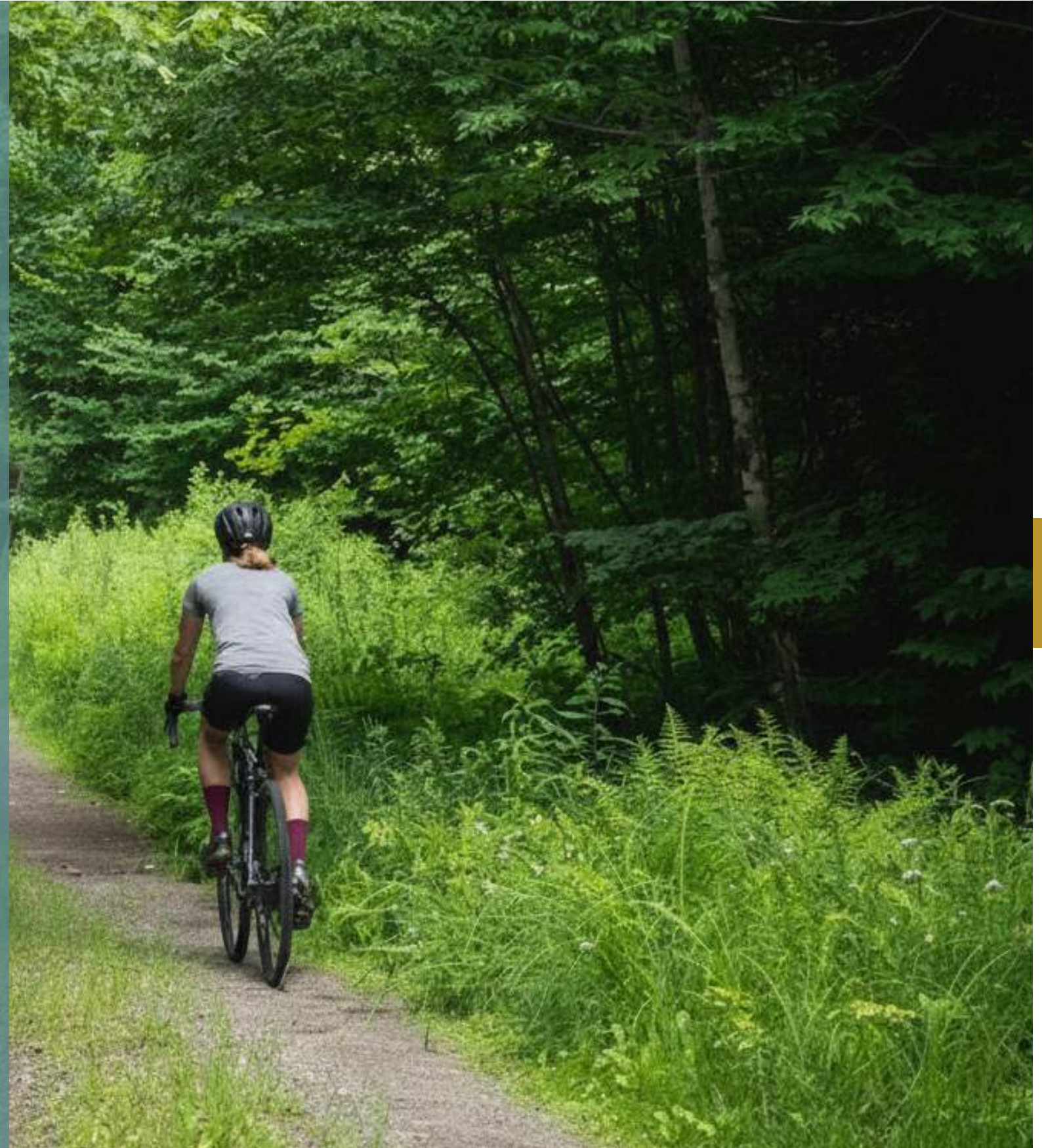
La démarche mobilise des expertises reconnues en développement territorial et design d’expérience cyclable, intégrant les dimensions d’UX Design pour optimiser l’expérience utilisateur, d’impact environnemental et de gestion durable face aux changements climatiques. L’approche considère les critères ESG (environnementaux, sociaux et de gouvernance), les tendances du marché cyclotouristique (croissance du vélo de montagne +77% depuis 2015, émergence du Bikepacking et du Gravel Bike) et les meilleures pratiques de destinations cyclables reconnues internationalement.

Quand la connectivité devient une vision partagée, les montagnes de Lanaudière cessent d’être fragmentées pour devenir un réseau cohérent, attractif et durable.

La valeur ajoutée repose sur une démarche collaborative décloisonnant les limites administratives traditionnelles. La coopération humaine et la connectivité physique des sentiers sont au cœur de cette stratégie qui valorise les particularités locales au travers d’un grand réseau régional complètement interrelié. La synergie recherchée entre les sept pôles maximise le potentiel économique, touristique, social et environnemental de la zone des montagnes.

Les résultats seront diffusés auprès de tous les acteurs du territoire (élus, gestionnaires, entrepreneurs, organismes touristiques, citoyens) pour valoriser les initiatives communes, faciliter l’adhésion à la vision régionale et mobiliser les investissements nécessaires. Cette diffusion créera un effet d’entraînement régional positionnant Lanaudière parmi les destinations cyclables incontournables du Québec.

Méthodologie



MÉTHODOLOGIE | LANAUDIÈRE

L'élaboration de cette étude repose sur une démarche méthodologique structurée en sept phases complémentaires, parfois simultanées. Cette approche permet de croiser les perspectives techniques, territoriales et sociales pour générer des recommandations adaptées aux réalités locales.

COMPLÉMENTARITÉ ET CONTINUITÉ MÉTHODOLOGIQUE

L'analyse régionale s'appuie sur la méthodologie établie dans les études antérieures: inventaire exhaustif des infrastructures publiques et privées, diagnostic territorial intégrant dimensions physiques et socio-économiques, consultations auprès des parties prenantes, analyse comparative avec des destinations cyclables reconnues (Estriade, P'tit Train du Nord, Véloroute des Bleuets), et élaboration de recommandations stratégiques. Elle traduit les orientations du Plan de développement lanauchois en plein air en feuille de route opérationnelle, harmonisant les interventions avec les plans de Loisir et Sport Lanaudière, Tourisme Lanaudière, Vélo Québec et les MRC concernées.

La consultation régionale implique les acteurs touristiques (ATR, offices de tourisme locaux), les municipalités et MRC, les gestionnaires de sentiers et stations de montagne, les propriétaires fonciers publics et privés, les entrepreneurs et commerçants, ainsi que les élus régionaux. Cette démarche collaborative mesure l'acceptabilité sociale des interventions proposées et garantit une vision commune alignée sur les besoins des communautés.

DIMENSIONS ANALYSÉES

L'étude régionale aborde six dimensions pour fournir un diagnostic complet:

1 Infrastructures et équipements cyclables

Inventaire détaillé des infrastructures actuelles (sentiers, réseaux municipaux, stations de montagne, parcs régionaux), incluant la cartographie actualisée, les équipements cyclables (stationnements, stations de réparation), les points d'accueil et les services complémentaires (hébergement, restauration, transport).

2 Accessibilité, connectivité et sécurité

Analyse des liens entre les pôles, de l'accessibilité globale du territoire pour différentes clientèles (familles, aînés, personnes handicapées, compétiteurs), de la qualité et sécurité des routes et voies cyclables, de l'intermodalité et de la mobilité durable. Évaluation de l'accessibilité universelle et de l'abordabilité financière de l'offre.

3 Potentiel économique et création d'emplois

Évaluation chiffrée de l'impact économique de la pratique du vélo dans la zone des montagnes, incluant projections de retombées économiques et estimation du potentiel de création d'emplois. Analyse des modèles économiques viables pour les gestionnaires d'infrastructures et les entrepreneurs touristiques.

4 Acceptabilité sociale, enjeux environnementaux et multifonctionnalité

Prise en compte des résistances éventuelles des communautés locales, des préoccupations environnementales, de la protection des écosystèmes sensibles et de la compatibilité entre différents usages du territoire (forestier, récréatif, faunique). Évaluation des impacts des changements climatiques sur l'offre cyclable quatre saisons.

5 Opportunités de forfaitisation et services complémentaires

Identification de forfaits combinant activités cyclables avec d'autres offres touristiques locales (agrotourisme, gastronomie, patrimoine, culture). Analyse des services de soutien nécessaires (transport de bagages, navettes, ravitaillement, location et entretien de vélos).

6 Enjeux réglementaires, fonciers et contraintes territoriales

Identification des contraintes juridiques (lois et règlements), des enjeux de droits de passage sur terres publiques et privées, des limitations liées au zonage municipal et des processus d'autorisation nécessaires. Évaluation des modèles de gouvernance adaptés au contexte lanauchois.



ANALYSE DE LA MATURITÉ TOURISTIQUE

L'analyse de la maturité touristique des expériences vélo de Baere permet d'établir un portrait clair, structuré et objectif du niveau de développement récréotouristique de chaque pôle. Cette étape permet de comparer les destinations entre elles et de situer précisément chaque territoire sur son continuum de développement.

FONDEMENTS DE LA GRILLE

Conçue à partir de l'expertise terrain de Baere et d'un arrimage avec les meilleures pratiques du secteur plein air, cette grille permet aux gestionnaires de situer leur offre sur un continuum allant du produit de proximité au produit local complémentaire, jusqu'à la destination touristique pleinement reconnue.

La pondération des critères et la logique d'analyse appliquées sont le fruit d'une méthodologie propriétaire, raffinée à l'usage pour garantir un portrait objectif, pertinent et ancré dans la réalité des milieux.

PROCESSUS D'ÉVALUATION

La grille est complétée de façon autonome par les gestionnaires responsables du réseau. Elle traite cinq dimensions essentielles au développement récréotouristique.

La distribution et progression du réseau évalue le kilométrage, l'équilibre des niveaux de pratique et la logique de progression des parcours. La qualité de l'aménagement mesure les standards essentiels d'architecture de paysage, la présence et l'état des infrastructures. L'accueil et services

examine le niveau de professionnalisation de l'équipe terrain et la gamme des services offerts. La structuration de l'offre analyse l'organisation touristique et la gouvernance du réseau. Enfin, les responsabilités sociales et environnementales considèrent la diversité, l'inclusion et les principes de développement durable.

Chaque réponse rapporte un nombre de points déterminé selon une pondération uniforme. La logique de valorisation et la formule de calcul globale relèvent du savoir-faire propre à Baere. Cette approche assure une évaluation cohérente, rigoureuse et adaptée à chaque destination.

ÉCHELLE DE MATURITÉ

Trois niveaux de maturité structurent le diagnostic final.

Le produit de proximité désigne une offre limitée axée sur la clientèle locale. Le produit local complémentaire représente une offre étoffée, intéressante à l'échelle régionale et présentant un fort potentiel de développement. La destination touristique caractérise un réseau positionné pour attirer une clientèle large, appuyé par des infrastructures et une promotion solides.

L'analyse par pôle établit un état actuel précis, permet la comparaison objective entre les territoires et trace une trajectoire adaptée à la réalité de chaque milieu, tout en suggérant des axes de progression concrets.

INTÉGRATION DES DONNÉES TOURISTIQUES

COLLECTE ET ANALYSE

Les données touristiques collectées (achalandage, profils de clientèles) se font par émulation ou par expériences. Les retombées économiques sont évaluées par émulation pour cibler les segments de marché prioritaires et quantifier le potentiel économique des recommandations.

Des recherches plus approfondies, entrevues ethnographiques et autres collectes de données sont à prévoir pour affiner cette dimension.

SYNTHÈSE ET VALIDATION

ATELIERS DE TRAVAIL INTERNES

La synthèse entre toutes les sources d'information s'opère par des ateliers de travail internes, des matrices de croisement des données par l'équipe de Baere et la relecture avec les recommandations par nos équipes.

VALIDATION EXTERNE

La validation des recommandations implique Hélène Plante, consultante en récréotourisme, et s'effectue auprès d'acteurs ciblés consultés en amont. Cette démarche garantit que les solutions proposées sont à la fois techniquement faisables et acceptables socialement pour les communautés locales.

ÉCHELONNEMENT TEMPOREL ET PRIORISATION

La méthodologie intègre une grille d'analyse multicritères qui évalue chaque recommandation selon trois dimensions: la faisabilité technique et financière, l'impact sur la mobilisation des parties prenantes, et le potentiel de structuration à long terme.

Cette grille permet de hiérarchiser les actions selon trois horizons temporels distincts. Le court terme (1-3 ans) priorise les «victoires rapides» qui mobilisent les acteurs et génèrent un momentum. Le moyen terme (3-5 ans) rassemble les projets structurants qui complètent l'offre et renforcent le positionnement régional. Le long terme (5-15 ans) regroupe les aménagements d'envergure qui transforment le territoire et consolident la destination.

Les critères de faisabilité technique évaluent la complexité des travaux, les autorisations requises et les contraintes physiques. Les critères financiers mesurent l'investissement nécessaire, les sources de financement disponibles et le ratio coûts-bénéfices anticipé. L'impact sur la mobilisation considère l'adhésion des parties prenantes, la capacité à créer une dynamique collective et le potentiel de démonstration. Le potentiel de structuration analyse la contribution à la cohérence régionale, l'effet catalyseur sur d'autres projets et la pérennité des retombées.

Cette approche permet d'articuler les phases de développement en créant des séquences logiques où chaque réalisation prépare le terrain pour les suivantes, tout en maintenant un équilibre entre les actions visibles à court terme et les transformations profondes à long terme.

Contexte

CONTEXTE | PARTICULARITÉS DE LA RÉGION

LE CONTEXTE CYCLISTE DANS LANAUDIÈRE

Le contexte cycliste dans Lanaudière se révèle riche et diversifié, avec une offre déjà solide en vélo de route, en pistes cyclables, en vélo de montagne et des atouts naturels très intéressants pour le Gravel Bike, même si ce dernier demeure encore à structurer pleinement.

La région dispose de centaines de kilomètres de parcours balisés, allant de pistes familiales urbaines à de longues liaisons interrégionales. On y retrouve notamment la TransTerrebonne et la Véloroute des Moulins, ainsi que des réseaux locaux à Joliette, L'Assomption, Notre-Dame-des-Prairies, Rawdon et sur le corridor de la Route verte entre Repentigny et Saint-Barthélemy. Parmi les circuits phares, le Circuit cyclable des Îles de Berthier s'étend sur environ 77 à 80 km avec une traverse fluviale qui ajoute au caractère unique de l'expérience, tandis que le tour des deux lacs à Saint-Donat propose environ 64 à 65 km de parcours vallonné. Plusieurs circuits régionaux relient différentes municipalités de Matawinie, Montcalm et Joliette, créant des possibilités d'exploration à l'échelle du territoire.

La région positionne déjà plusieurs «circuits signature» pour le vélo de route, souvent associés à des paysages de lacs, de montagnes ou de vallées agricoles. Les Circuits de Lanaudière proposent des boucles de 40, 60, 80 et 100 km permettant de traverser plusieurs municipalités et de découvrir le territoire de façon sportive ou contemplative. Ces parcours empruntent généralement des routes pavées avec un dénivelé intéressant, particulièrement dans des secteurs comme Saint-Donat, Sainte-Émélie-de-l'Énergie, Saint-Damien ou Saint-Jean-de-Matha, où le relief crée un potentiel évident pour une clientèle cyclosportive cherchant des défis techniques et des paysages inspirants.

Le vélo de montagne se développe également sur plusieurs sites répartis dans la région, avec une offre surtout orientée vers le cross-country et le Fatbike. La Tournée des cantons à Rawdon propose plus de 30 km de sentiers techniques, les sentiers de l'Abbaye Val Notre-Dame à Saint-Jean-de-Matha offrent un cadre unique, les sentiers gratuits de Saint-Ambroise-de-Kildare élargissent l'accessibilité, et le Parc Nature-Étude

au cœur du village de Saint-Donat complète cette offre diversifiée. Certains de ces sites proposent aussi du Fatbike en hiver, positionnant Lanaudière comme destination quatre saisons pour le vélo, en complément des autres activités de plein air déjà bien établies dans la région.

Même si le «branding» du Gravel Bike n'est pas encore aussi structuré que dans certaines autres régions québécoises, des médias spécialisés soulignent déjà le fort potentiel de secteurs comme Saint-Donat. Le sentier l'Inter-Vals, par exemple, relie plusieurs chemins de gravier menant à la montagne Noire, au mont Kaaikop, au parc régional de la forêt Ouareau et à divers paysages de lacs et de marais, constituant une base naturelle pour des parcours de Gravel Bike d'envergure. Plus largement, la combinaison de routes de campagne, de chemins forestiers et d'un relief varié laisse entrevoir une marge importante pour structurer une véritable offre de Gravel Bike à l'échelle régionale, avec des boucles balisées, des cartes détaillées, un storytelling territorial et des services cyclistes adaptés.

Tourisme Lanaudière met clairement le vélo en avant dans son volet plein air, avec une segmentation par types de pratique incluant pistes cyclables, vélo de route et vélo de montagne ou Fatbike. Des contenus inspirationnels récents positionnent le vélo comme porte d'entrée vers d'autres produits touristiques complémentaires tels que l'agrotourisme, les circuits gourmands, la baignade, les attraits patrimoniaux et les parcs régionaux. Cette approche intégrée démontre une compréhension de la complémentarité des expériences touristiques.

Le principal enjeu stratégique semble résider moins dans l'absence d'offre que dans la mise en cohérence et la valorisation de ce qui existe déjà. Une signalisation uniforme, des cartes intégrées, des expériences thématiques bien définies et des services aux cyclistes coordonnés pourraient transformer l'offre actuelle, particulièrement pour le Gravel Bike et pour des liaisons plus continues nord-sud qui permettraient de mieux relier les différents pôles de la région et de créer des circuits de plusieurs jours.



Photo : Unsplash - Thomas Lardeau

Lanaudière dispose déjà d'une richesse cyclable remarquable, mais son véritable défi réside dans la mise en cohérence, la lisibilité et la valorisation stratégique d'une offre encore trop fragmentée.

CONTEXTE | PARTICULARITÉS DE LA RÉGION

POSTURE DE DÉVELOPPEMENT CYCLISTE DE LANAUDIÈRE

La posture de développement cycliste de Lanaudière se caractérise par une approche multidimensionnelle qui tient compte des contraintes techniques, des contextes locaux et des dynamiques territoriales spécifiques. Cette posture révèle autant les forces du territoire que les défis à relever pour structurer une offre cycliste cohérente et durable.

Lanaudière dispose de près de 8 900 km de routes, et pourtant seules 1 217 km sont officiellement classées avec une certaine convivialité pour les cyclistes selon le ministère des Transports du Québec. De ces routes classées, 23% sont interdites aux vélos, tandis que 86% du réseau n'est tout simplement pas documenté. Cette situation révèle d'importantes lacunes en matière d'accessibilité cycliste. Le réseau de pistes cyclables dédiées demeure très limité avec seulement 355 km dans toute la région incluant 92,5 km dans le pôle montagne. L'offre cyclable urbaine se concentre principalement au sud et dans quelques secteurs favorisés, et la promotion s'appuie souvent sur une interprétation imprécise du vocabulaire et des standards d'aménagement cyclable.

L'exploitation du territoire pose de grands défis en matière de gouvernance et de droit de passage. Près de 45% des tracés de *Gravel Bike* traversent des terrains privés sans droits de passage formalisés, soulevant des questions de gouvernance, de sécurité et de responsabilité. La nécessité d'une instance mandatée, qu'il s'agisse d'une coopérative ou d'une association régionale, pour négocier, structurer et standardiser les droits et les ententes devient évidente. Le modèle du Vermont Mountain Bike Association inspire cette réflexion, laissant envisager une approche mutualisée et professionnelle capable de fédérer les acteurs et de structurer durablement l'accès au territoire.

Le positionnement de Lanaudière se distingue par une forte identité rustique et forestière. Avec 65% du territoire couvert de forêts, auxquels s'ajoutent 17% de zones humides et lacustres, le territoire se prête davantage à l'aventure et à la contemplation qu'au «glamping». Cette authenticité favorise une expérience de backcountry qui attire autant les résidents locaux que les excursionnistes de la deuxième couronne de Montréal. La tendance actuelle vers des sentiers techniques, naturels et peu aménagés retrouve de l'attrait après une période marquée par la multiplication des «flow trails», ce qui s'aligne parfaitement avec le cachet local de Lanaudière.

Le Fatbike illustre bien la complexité des activités complémentaires dans la région. Défini comme activité secondaire, il reste déficitaire et en décroissance, dépendant largement de l'engagement bénévole local. Sa valeur réside davantage dans sa capacité à soutenir d'autres activités hivernales que dans son potentiel en tant que pôle rentable ou moteur de développement autonome. Cette réalité souligne l'importance de penser les activités de plein air dans un écosystème complet plutôt qu'en silos isolés.

L'offre hôtelière et de restauration se révèle également sous-évaluée dans les statistiques officielles. La région compterait près de 3 000 portes d'hébergement contre 1 400 recensées officiellement, ainsi que près de 500 restaurateurs détenant un permis du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, alors que les chiffres promus par Tourisme Lanaudière sont bien plus bas. Cette sous-évaluation affecte directement l'évaluation du potentiel économique régional et la capacité à promouvoir adéquatement l'offre touristique.

La posture de développement suggère plusieurs orientations stratégiques. Il devient nécessaire d'élargir et de clarifier le lexique technique utilisé, en rapprochant la terminologie locale des standards provinciaux et internationaux pour faciliter la compréhension et la cohérence. L'approche de développement doit s'ancrer dans la réalité du terrain, tenant compte de la prépondérance des terrains privés, de la forte présence forestière et des réalités économiques locales. Le financement pourrait se structurer via des taxes d'hébergement ou de restauration très marginales pour soutenir l'entretien et l'aménagement, permettant de maintenir l'accès gratuit pour les résidents locaux tout en générant une contribution des visiteurs. Finalement, une gouvernance régionale capable de fédérer les initiatives, d'harmoniser les pratiques et de structurer des réseaux interconnectés, sur un modèle coopératif, s'impose comme une voie porteuse.

Lanaudière adopte ainsi une posture de développement cycliste axée sur la structuration, la mutualisation des ressources et la valorisation de son authenticité naturelle, tout en reconnaissant ses défis territoriaux, ses contraintes de gouvernance et l'importance de revisiter ses données et son vocabulaire pour mieux refléter son potentiel réel.

Forêts vastes, relief varié et trame de chemins secondaires confèrent à Lanaudière une identité naturelle forte, particulièrement propice au vélo d'aventure et au *Gravel Bike*, encore largement sous-structurés à l'échelle régionale.

CONTEXTE | PARTICULARITÉS DE LA RÉGION

LA CULTURE MOTORISÉE DANS LANAUDIÈRE: UN MODÈLE TERRITORIAL EN TRANSITION

Pour bien saisir le potentiel de développement du cyclotourisme dans Lanaudière, il devient nécessaire de comprendre le contexte territorial actuel, marqué par une culture motorisée forte, ancienne et structurée. Cette culture représente à la fois un modèle de développement touristique qui a connu son apogée et un enjeu de co-usage du territoire qui influence directement les possibilités d'aménagement cycliste.

Lanaudière et la Mauricie se sont positionnées ensemble comme le «Pays de la motoneige», déployant un réseau de 4800 km incluant 1966 km de sentiers fédérés. Cette infrastructure, portée par des clubs locaux et un écosystème de pourvoies, auberges et entreprises de location, a généré pendant des décennies un achalandage hivernal significatif et une économie locale dépendante de cette clientèle québécoise et internationale. La région s'est également positionnée comme «pays du quad» avec plus de 1 236 km de sentiers d'été et plus de 800 km de sentiers d'hiver, permettant une pratique quasi quatre saisons depuis plus de 25 ans.

Ce modèle de développement touristique motorisé a connu un succès indéniable, structurant toute une économie territoriale autour des forfaits clés en main, de la location d'équipement et de l'hébergement spécialisé. Les campagnes médiatiques, les cartes de sentiers détaillées et l'image-rie des grands espaces ont créé une identité touristique forte. Certaines municipalités comme Saint-Donat ou Sainte-Émélie-de-l'Énergie ont même intégré explicitement les véhicules hors route dans leurs plans de développement, traduisant une reconnaissance institutionnelle profonde de cette pratique.

Toutefois, ce modèle montre aujourd'hui des signes d'essoufflement et soulève des questions importantes en matière de développement durable. La dépendance aux énergies fossiles, l'empreinte carbone élevée de ces activités et l'évolution des attentes des voyageurs vers des expériences plus durables remettent en question la viabilité à long terme de ce positionnement. De plus, la place importante des véhicules hors route crée des enjeux significatifs de cohabitation avec d'autres

usages du territoire, notamment les résidents, les piétons et les cyclistes, particulièrement lorsqu'il s'agit de sentiers partagés ou de traverses d'infrastructures.

Les fédérations de motoneige et de quad ont dû signer des ententes pour formaliser les règles de partage, distinguant sentiers parallèles et sentiers mixtes, et encadrant la signalisation ainsi que les droits de passage. Ces négociations révèlent la complexité de gérer un territoire où les infrastructures ont été pensées principalement pour les usages motorisés. À l'échelle régionale, des documents de planification du plein air recommandent maintenant d'intégrer sentiers pédestres, de quad, de motoneige et chemins forestiers dans une vision globale, cherchant à réduire les conflits d'usage et à mieux planifier l'aménagement futur.

Cette transition nécessaire ouvre la porte à des réflexions sur d'autres formes de tourisme de plein air, comme le cyclisme, la randonnée ou le ski nordique. Le défi réside dans la capacité de la région à diversifier son offre touristique, à réduire sa dépendance aux sports motorisés et à développer des alternatives durables qui s'appuient sur les mêmes forces territoriales, soit les paysages forestiers, le relief varié et la proximité de Montréal, tout en répondant aux nouvelles attentes en matière de tourisme responsable. C'est dans ce contexte de transition territoriale que s'inscrit l'analyse du potentiel cyclotouristique de Lanaudière, une activité qui pourrait offrir une alternative économiquement viable et écologiquement durable au modèle actuel.

À l'heure où le modèle touristique motorisé montre ses limites, le cyclotourisme apparaît comme une voie crédible de transition durable, capable de s'appuyer sur les forces territoriales existantes tout en renouvelant l'expérience des grands espaces lanaudois.



Photo : Unsplash - Isaac Mitchell

CONTEXTE | PORTRAIT DU TOURISME

LA QUÊTE D’AUTHENTICITÉ QUI TRANSFORME LES ATTENTES

Le secteur touristique traverse une profonde mutation dont les effets se font sentir jusque dans les choix quotidiens des voyageur·euses. Cette transformation ne relève pas d’une mode passagère mais d’une reconfiguration durable des valeurs qui orientent les décisions de déplacement et de consommation touristique. Les voyageur·euses recherchent désormais des expériences authentiques, respectueuses de l’environnement et véritablement ancrées dans les territoires qu’ils·elles visitent. Cette évolution reflète une prise de conscience collective des enjeux climatiques qui pèsent sur l’avenir de la planète, et également des enjeux sociaux qui révèlent les déséquilibres générés par un tourisme de masse devenu extractif et désincarné. La quête de sens remplace progressivement l’accumulation de destinations cochées sur une liste, privilégiant la profondeur de l’immersion à la superficialité du passage éclair.

Cette mutation des attentes se traduit concrètement dans les critères de sélection des destinations et des activités. Les voyageur·euses contemporain·es scrutent l’impact environnemental de leurs choix, privilégiant les modes de transport doux et les hébergements écoresponsables. Ils·elles valorisent les rencontres avec les producteur·rices locaux·ales, les artisan·es et les résidents·es qui incarnent l’identité territoriale plutôt que les expériences standardisées reproduites à l’identique dans toutes les destinations. Cette aspiration à l’authenticité crée des opportunités exceptionnelles pour les régions comme Lanaudière qui peuvent miser sur leur caractère distinctif plutôt que de tenter d’imiter les destinations établies. Le territoire devient le produit lui-même, avec ses aspérités, ses saisons contrastées, ses communautés vivantes et ses paysages façonnés par l’histoire plutôt que par le design touristique.

LES FACTEURS GÉOPOLITIQUES QUI REBATTENT LES CARTES

Le contexte socio-économique et politique actuel influence substantiellement les choix de destination des voyageur·euses québécois·es et canadien·nes d’une manière qui aurait semblé improbable il y a quelques années à peine. Les tensions géopolitiques qui fragmentent l’ordre mondial établi, l’évolution imprévisible des politiques migratoires qui complexifient les passages frontaliers, et les incertitudes économiques qui secouent les États-Unis traditionnellement perçus comme destination stable incitent de nombreux·euses touristes à reconsidérer leurs habitudes de voyage. Cette prudence ne découle pas d’une frilosité excessive mais d’une évaluation rationnelle des risques qui accompagnent désormais les déplacements internationaux, qu’il s’agisse de complications administratives, de coûts fluctuants ou de situations politiques volatiles.

Cette tendance lourde favorise massivement le tourisme domestique et régional au détriment des destinations lointaines qui nécessitent des investissements temporels et financiers considérables assortis d’incertitudes croissantes. Les voyageur·euses se tournent vers des territoires familiers où ils·elles peuvent vivre des expériences enrichissantes sans les contraintes liées aux voyages internationaux: formalités douanières, risques sanitaires amplifiés par les déplacements aériens, barrières linguistiques, incertitudes sur la stabilité politique ou sociale des destinations. Cette réorientation des flux touristiques représente une opportunité unique pour les destinations québécoises qui bénéficient d’une demande accrue sans avoir nécessairement augmenté leur capacité d’attraction intrinsèque. Cette aubaine comporte néanmoins une responsabilité: celle de développer une offre à la hauteur des attentes de voyageur·euses qui auraient autrement choisi des destinations internationales réputées et qui comparent inévitablement l’expérience locale aux standards mondiaux.

LE RÉSEAU DE SENTIERS QUÉBÉCOIS: UNE RICHESSE MAL DOCUMENTÉE

Le Québec déploie un réseau de sentiers qui révèle toute la richesse de son territoire et l’ampleur de sa vision du plein air accessible. Ces 25 000 sentiers représentent plus de 50 000 kilomètres de parcours balisés, un linéaire qui place le Québec parmi les destinations mondiales du plein air. Cette infrastructure témoigne d’une vision claire d’un territoire qui se vit autant qu’il se contemple, invitant chacun·e à trouver son sentier, sa passion, son rythme. Cette approche nourrit l’âme aventurière et cultive le lien profond entre les Québécois·es et leur environnement exceptionnel. Les chiffres impressionnent et devraient normalement faciliter la promotion de l’offre, et pourtant ils masquent une problématique structurelle qui mine la crédibilité de l’information disponible.

Les sports cyclistes dominent le paysage avec une infrastructure que les différentes sources peinent à quantifier de manière cohérente. Vélo Québec, organisme de référence historique, répertorie 2 600 kilomètres de sentiers de vélo de montagne. Trailforks, plateforme collaborative alimentée par les utilisateur·rices, recense 4 880 sentiers totalisant 7 264 kilomètres avec un dénivelé cumulé de 170 687 mètres. Cette divergence considérable entre les sources officielles et les inventaires participatifs ne constitue pas une simple nuance méthodologique, elle crée une confusion légitime chez les cyclistes qui tentent d’évaluer l’offre réelle d’une région. Le vélo électrique suit avec 2 648 parcours totalisant 4 412 kilomètres et 112 816 mètres de dénivelé selon certaines sources, témoignant d’une approche inclusive qui embrasse l’évolution des pratiques.

Les voyageurs·euses recherchent désormais des expériences authentiques, respectueuses de l’environnement et véritablement ancrées dans les territoires

Cette discordance révèle un enjeu systémique de communication et de gouvernance des données. Vélo Québec opère selon un modèle de validation rigoureuse qui garantit la qualité des informations mais génère inévitablement des retards dans la mise à jour des inventaires. Cette approche institutionnelle privilégie la fiabilité à la réactivité, un choix défendable qui comporte néanmoins le coût d’une représentation incomplète de l’offre réelle. Trailforks fonctionne selon une logique diamétralement opposée où la communauté des utilisateur·rices alimente en temps réel la base de données, créant une cartographie dynamique qui reflète immédiatement les nouveaux développements. Cette réactivité s’accompagne toutefois d’un risque accru d’informations erronées, de sentiers abandonnés qui demeurent répertoriés et de classifications subjectives qui varient selon les contributeur·rices.

La randonnée pédestre illustre également cette problématique avec des écarts considérables selon les sources consultées. Certains inventaires recensent 4 677 sentiers s’étendant sur 9 139 kilomètres, tandis que Rando Québec répertorie plus de 17 000 kilomètres de sentiers de randonnée pédestre. Ces parcours cumulent 201 229 mètres de dénivelé selon certaines compilations, soit l’équivalent de gravir l’Everest vingt-trois fois, une image qui frappe l’imagination et illustre l’envergure verticale du territoire québécois. Le Sentier National, avec ses 1 830 kilomètres dont approximativement 620 kilomètres traversent Lanaudière, représente un projet structurant qui démontre la volonté de créer des corridors de longue distance comparables aux grands sentiers américains. Cette infrastructure exceptionnelle mériterait une documentation uniforme qui permettrait aux randonneur·euses de planifier leurs excursions en s’appuyant sur des données fiables plutôt que sur des compilations contradictoires.

25 000 sentiers représentent plus de 50 000 kilomètres de parcours balisés: un réseau qui place le Québec parmi les destinations mondiales du plein air

1 Source: <https://cfnj.net/les-lanaudois-visitent-lanaudiere/>

Le trail running gagne en popularité avec 4 622 sentiers dédiés totalisant 8 892 kilomètres selon certaines sources. Les coureur·euses trouvent leur bonheur sur des parcours qui cumulent 192 546 mètres de dénivelé répartis sur 3 350 kilomètres de montées. Cette pratique hybride entre la randonnée et la course sur route attire une clientèle spécifique qui recherche des défis techniques et des immersions nature sans renoncer à la dimension sportive intensive. L’hiver transforme le territoire en terrain de jeu nordique exceptionnel où le ski de fond règne avec 1 455 pistes totalisant 3 478 kilomètres. Le ski de fond nordique s’étend sur 1 245 kilomètres supplémentaires, tandis que le ski alpin de randonnée compte 384 parcours sur 686 kilomètres. La raquette complète l’offre hivernale avec 1 536 sentiers totalisant 2 447 kilomètres, démocratisant l’accès aux paysages enneigés pour les pratiquant·es qui ne maîtrisent pas les techniques de ski.

Les sports équestres ont perdu leur place dans la région. Selon Cheval Québec, les trois dernières destinations ont fermé dans les deux dernières années. Par conséquent, les 120km qui étaient offerts aux cavaliers ne sont plus accessibles de manière structurée et sont réservés aux résidents qui préservent la tradition. Les activités motorisées disposent de leurs espaces dédiés, avec 1966km de sentiers fédérés réservés pour la moto-neige et 1 236km de parcours réservés au VHR. Les sports motorisés font l’objet d’une exception spéciale dans la loi sur les forêts publiques qui est régit par le MRNF, ce qui leur confère une position particulière. Cette cohabitation entre pratiques douces et motorisées soulève des enjeux de gestion qui nécessitent une gouvernance sophistiquée pour éviter les conflits d’usage.

Cette cacophonie informationnelle compromet la capacité des régions à promouvoir efficacement leur offre et celle des utilisateur·rices à faire des choix éclairés. Un·e cycliste qui planifie un séjour en consultant différentes sources obtient des portraits contradictoires qui minent sa confiance dans la fiabilité des données. Cette incertitude peut décourager les visites ou générer des attentes déçues lorsque la réalité terrain diffère substantiellement des descriptions consultées. La résolution de cet enjeu exige une coordination entre les différentes organisations qui produisent

de l’information territoriale, idéalement à travers un protocole d’échange de données qui permettrait de maintenir la diversité des sources tout en garantissant un minimum de cohérence sur les faits objectifs comme le kilométrage et la localisation des sentiers.

LE TOURISME DE PROXIMITÉ QUI REDÉFINIT LES BASSINS DE CLIENTÈLE

Le tourisme de proximité gagne en popularité au-delà des seules considérations géopolitiques pour s’imposer comme un modèle alternatif crédible aux voyages lointains. Cette tendance favorise la découverte des richesses territoriales souvent méconnues malgré leur proximité géographique et contribue directement au développement économique régional en maintenant les dépenses touristiques à l’intérieur des frontières provinciales. Les destinations locales bénéficient d’une réévaluation de leur attractivité relative qui les fait passer du statut de second choix par défaut à celui d’option délibérée qui répond aux nouvelles aspirations de voyage. Cette mutation perceptuelle transforme substantiellement les stratégies de mise en marché qui peuvent désormais miser sur la proximité comme avantage concurrentiel plutôt que comme handicap à compenser.

Lanaudière présente la particularité remarquable que ses propres citoyen·nes deviennent excursionnistes sur leur territoire plutôt que de le traverser simplement pour accéder aux Laurentides ou aux Cantons-de-l’Est.¹ L’étendue de la région et la diversité de ses quinze pôles touristiques créent des opportunités de découverte même pour les résidents·es locaux·ales qui méconnaissent souvent la richesse de leur propre région. Un·e Lanaudois·e du sud qui s’aventure dans les territoires nordiques de Saint-Michel-des-Saints vit une expérience de dépaysement comparable à celle d’un·e visiteur·euse externe, générant des retombées économiques substantielles dans les commerces et services du pôle visité. Cette dynamique interne crée une responsabilisation de l’écosystème dans la réussite du développement de sa culture cyclotouristique régionale: les résidents·es deviennent simultanément promoteur·rices et utilisateur·rices de l’offre, renforçant son authenticité et sa légitimité.

CONTEXTE | PORTRAIT DU TOURISME

L'ÉCONOMIE DIFFÉRENCIÉE DES EXCURSIONNISTES ET DES TOURISTES

La compréhension fine des comportements de dépenses différencie les excursionnistes qui effectuent des sorties d'une journée des touristes qui séjournent avec nuitée. Cette distinction ne relève pas que de la comptabilité touristique, elle oriente stratégiquement les investissements en infrastructures et les efforts de promotion selon le type de clientèle ciblé. Les excursionnistes consacrent une part importante de leur budget au transport puisque leur visite brève est souvent motivée par le déplacement lui-même plutôt que par un séjour prolongé. L'hébergement représente évidemment un poste nul pour cette catégorie, tandis que la restauration devient le poste principal de dépenses où se concentrent les retombées économiques directes. Les activités, loisirs, épicerie et achats divers complètent le portrait budgétaire avec des montants présents mais secondaires.

Les touristes qui séjournent avec nuitée présentent une structure de dépenses radicalement différente où l'hébergement devient le poste principal, captant souvent plus du tiers du budget total. Le transport représente une part modérée puisque le coût du déplacement initial se dilue sur plusieurs jours de séjour. La restauration demeure un poste important sans dominer comme chez les excursionnistes, tandis que les activités, loisirs et achats divers maintiennent une présence comparable. Cette différenciation éclaire les stratégies de développement territorial: attirer des touristes qui séjournent génère des retombées économiques plus substantielles par personne mais exige des investissements en hébergement et en expériences multi-jours. Capturer les excursionnistes requiert moins d'infrastructures lourdes mais génère des retombées unitaires moindres qui nécessitent des volumes importants pour créer un impact économique significatif.

La proximité de Montréal, à moins de quatre-vingt-dix minutes de route, demeure un atout stratégique majeur qui transforme Lanaudière en destination accessible pour l'excursionnisme quotidien autant que pour les courts séjours de ressourcement. Cette distance optimale permet aux urbain-es de quitter la métropole après le travail pour profiter d'une

soirée en nature, créant une clientèle d'habitué-es qui fréquentent régulièrement le territoire plutôt que des visiteurs-euses occasionnel·les. L'expression populaire de «l'aller-retour à une charge de voiture» capture cette accessibilité qui ne nécessite même pas de ravitaillement en carburant, réduisant les barrières psychologiques au déplacement. Cette proximité permet à Lanaudière d'attirer une clientèle urbaine en quête d'authenticité et de ressourcement sans les contraintes logistiques des destinations éloignées qui nécessitent une planification élaborée et des investissements temporels substantiels.

Cette croissance démographique permanente et temporaire, alimentée par les excursionnistes métropolitain-es et les nouveaux-elles résident-es qui choisissent Lanaudière pour sa qualité de vie, dessine les contours d'une région effervescente aux grands potentiels. Elle révèle un territoire sauvage qui sait accueillir et qui désire grandir avec harmonie et cohérence plutôt que de succomber à la tentation du développement anarchique qui compromettrait les qualités mêmes qui attirent les visiteurs-euses. L'interconnexion des secteurs agroalimentaire, culturel et nature structure une offre touristique distinctive et complète où chaque composante renforce la valeur des autres. Le·a cyclotouriste qui s'arrête dans une ferme locale pour acheter des produits du terroir contribue simultanément à trois secteurs économiques: le tourisme par sa présence, l'agriculture par ses achats et la culture par sa découverte du patrimoine bâti et des savoir-faire traditionnels. Cette intégration sectorielle crée une résilience économique supérieure à celle des destinations mono-produits qui dépendent d'un seul type d'attractivité.

À l'heure où le modèle touristique motorisé montre ses limites, le cyclotourisme apparaît comme une voie crédible de transition durable, capable de s'appuyer sur les forces territoriales existantes tout en renouvelant l'expérience des grands espaces lanaudois.



Diagnostic de la région de Lanaudière



Photo: Jonathan B. Roy Lanaudière

UN ÉCOSYSTÈME DÉJÀ EN PLACE

Le territoire lanaudois se distingue d’abord par sa ressource naturelle exceptionnelle. Ses 13 500 km² abritent 65,9 % de couvert forestier et 3 577 km² de milieux humides et de lacs, offrant un potentiel inégalé pour le vélo d’aventure, le gravel et le backcountry. Cette immersion nordique authentique se conjugue à une accessibilité métropolitaine remarquable : moins de 90 minutes depuis Montréal permettent d’envisager autant l’excursionnisme récurrent que les courts séjours, élargissant considérablement le bassin de clientèle potentielle.

Les infrastructures et expériences déjà en place témoignent d’un savoir-faire réel. En termes de structuration de l’offre, Saint-Donat, Rawdon et Saint-Côme se positionnent à l’avant-plan, démontrant une capacité à développer des produits cyclables attractifs. Saint-Donat offre le Tour des deux lacs de 64-65 km et le Nordet à 1 023 m de dénivelé positif, Rawdon propose la Tourne des Cantons, tandis que Saint-Côme développe Val Saint-Côme. Ces pôles s’accompagnent du Parc Nature-Étude, de Ski Garceau, Ski Montcalm, des parcs régionaux Lac Taureau, Nature-Étude et des Pionniers qui composent une mosaïque d’expériences variées. L’offre quatre saisons se développe progressivement en intégrant le Fatbike et d’autres pratiques, démontrant une capacité d’adaptation et d’innovation.

Le capital humain constitue une force souvent sous-estimée. Le développement repose essentiellement sur un effort bénévole, particulièrement pour le gravel et le vélo de montagne, portant une passion qui transcende les structures formelles. Les concertations récentes comme le Plan Montagnes, les consultations publiques et les ateliers d’intelligence collective ont mobilisé des acteur-trice-s diversifié-e-s, créant une dynamique prometteuse. L’expertise de partenaires spécialisés comme Baere, EXP et B6douze enrichit cette mobilisation en apportant des méthodologies éprouvées et une vision stratégique. La planification urbaine favorable à Val-Saint-Côme et Saint-Donat, qui intègrent la mobilité active dans leurs plans de développement résidentiel, illustre une conscience émergente des enjeux de déplacement doux.

UNE FRAGMENTATION QUI FREINE L’ESSOR

La fragmentation de l’offre apparaît comme le premier obstacle à surmonter. Les standards de qualité, la signalisation, les services et l’information varient dramatiquement d’un site à l’autre et d’un pôle à l’autre, créant une expérience client incohérente qui mine la crédibilité de l’ensemble. L’absence de grands projets de connexion inter-pôles et le manque de boucles multi-jours structurées empêchent l’émergence d’une offre intégrée capable de rivaliser avec les destinations cyclotouristiques matures. Cette réalité révèle un paradoxe troublant : dans l’ensemble, les destinations et réseaux se perçoivent bien développés alors qu’ils n’en sont, dans les faits, qu’à leurs balbutiements en termes de structuration de produits touristiques, toutes disciplines confondues.

L’offre de piste cyclable dans le secteur montagne reste pratiquement inexistante avec seulement 12,5 km dans le pôle montagne en excluant la Vélo-Route Brandon dans le secteur Maskinongé. Cette carence force la pratique du vélo utilitaire sur des routes partagées avec un trafic lourd forestier et agricole, réservant effectivement cette mobilité aux cyclistes expérimenté-e-s et créant un obstacle majeur à l’adoption du vélo comme mode de déplacement quotidien. Les distances intervillageoises importantes, dépassant souvent 40 km comme entre Lac Maskinongé et Saint-Cuthbert, limitent sévèrement l’usage utilitaire inter-pôles et isolent les initiatives locales.

L’offre de vélo de route demeure limitée et ne devrait pas constituer un focus de promotion avant que la sécurité des usager-ère-s ne puisse être adressée de manière satisfaisante. Les 23 tronçons interdits aux cyclistes, les 86 % de routes non documentées et la présence de trafic lourd sur de nombreux axes créent un environnement hostile qui décourage la pratique et expose les cyclistes à des risques inacceptables. Cette situation contraste fortement avec le potentiel des autres disciplines cyclables sur le territoire.

Les enjeux de gouvernance et de droits de passage ajoutent une dimension systémique aux défis. L’absence de gouvernance régionale concertée pour appuyer les promoteur-trice-s laisse chaque initiative isolée, vulnérable aux aléas locaux et privée de l’effet de levier qu’offrirait une coordination régionale. Aucune instance dédiée spécifiquement au cyclotourisme n’existe pour négocier, planifier et standardiser les droits de passage, les ententes et les standards de qualité. Le cas du gravel illustre cette précarité : 45 % des tracés traversent des terrains privés sans ententes formalisées, menaçant la pérennité même de ces parcours pourtant très prisés.

Les données, la communication et la lisibilité de l’offre posent des problèmes concrets. Les écarts importants entre Vélo Québec, Trailforks et d’autres inventaires génèrent confusion et méfiance chez les cyclistes. La sous-évaluation de l’hébergement et de la restauration dans les statistiques officielles minimise le potentiel économique apparent, compliquant la mobilisation de ressources et la planification stratégique. Cette cacophonie informationnelle nuit autant à l’expérience client qu’à la crédibilité des porteurs-euses de projets.

La dépendance au bénévolat et les ressources limitées créent une tension délicate. L’entretien, le développement et parfois même la conception reposent trop lourdement sur le bénévolat, avec un risque réel d’épuisement et des limites évidentes pour professionnaliser l’offre. Cette situation fragilise la pérennité des acquis et ralentit le passage à une échelle supérieure de développement.¹ Le manque d’infrastructure à développer, notamment les pistes cyclables sécurisées pour la mobilité active quotidienne vers le travail, l’école et les services, perpétue la dépendance à l’automobile et freine l’adoption du vélo comme mode de vie.

**Lanaudière possède déjà les atouts naturels et humains ;
il ne manque que la coordination pour révéler tout son
potentiel cyclotouristique.**

1 <https://www150.statcan.gc.ca/n1/daily-quotidien/250623/dq250623b-fra.htm>

CONTEXTE | PORTRAIT DU TOURISME

LE MOMENT DE CONVERGER

Les tendances de marché jouent en faveur de Lanaudière. La croissance du vélo de montagne de 77 % depuis 2015, l'essor du Bikepacking et du gravel pour des séjours multi-jours, la montée du tourisme de proximité et la quête d'authenticité et de durabilité créent un contexte favorable. Les cyclistes recherchent des expériences qui combinent vélo, agrotourisme, culture et baignade dans des environnements préservés.

Le positionnement s'impose naturellement. Pour le gravel bike, Lanaudière offre un potentiel unique par son cachet rustique et aventurier, idéal pour le vélo d'aventure nordique plutôt qu'un modèle de glamping standardisé. Les grands réseaux comme la Route verte, le Sentier Transcanadien, le Sentier national et la Véloroute Brandon constituent une trame cohérente provinciale et nationale.

La Véloroute Brandon à Lac Maskinongé, avec ses 79 km à 90 % complétés, relie Autray et Lanaudière, offrant un axe structurant pour le cyclotourisme et l'utilitaire et permettant de connecter les autres pôles. L'initiative dans la vallée de Matawinie pourrait structurer une offre utilitaire inter-villages, démontrant la complémentarité entre les réseaux utilitaires et ceux de vélo de montagne et gravel existants.

Les synergies économiques et sociales renforcent ce potentiel. L'interconnexion de l'agriculture, de la culture et de la nature via circuits gourmands, expériences terroir et patrimoine enrichit l'offre et répartit les retombées économiques. L'allongement de la saison, la diversification de la clientèle et la forfaitisation ouvrent des perspectives d'emplois et de revenus dépassant le seul secteur récréotouristique.

La mutualisation des ressources, de la formation, d'une expertise locale et d'une couverture d'assurance accessible constituent des facteurs de succès identifiés qui pourraient transformer radicalement les capacités de développement. En partageant les coûts de formation des bénévoles, en créant une expertise collective accessible à tous les pôles, en négociant collectivement des couvertures d'assurance plus avantageuses, la région pourrait lever plusieurs obstacles qui freinent actuellement les initiatives locales. Cette mutualisation pourrait s'articuler autour de l'instance régionale à créer, générant des économies d'échelle tout en renforçant la cohésion régionale.

NAVIGUER DANS LA COMPLEXITÉ

Les conflits d'usage avec la culture motorisée restent un enjeu délicat. Le co-usage avec la motoneige et les véhicules hors route, dont les réseaux totalisent 4 000 à 4 800 km, soulève des questions de sécurité, de bruit et d'acceptabilité sociale. Les routes dangereuses, avec leur trafic forestier et agricole, rendent le vélo de route et utilitaire risqué, limitant son adoption quotidienne. Naviguer cette cohabitation exigera finesse et reconnaissance mutuelle plutôt que confrontation.

Les changements climatiques et la durabilité remettent en question les modèles établis. La fragilité du modèle motorisé hivernal face à l'enneigement variable rend la transition vers des pratiques quatre saisons moins motorisées souhaitable et cohérente avec l'évolution de la demande. Les impacts sur la planification des sentiers, l'érosion et l'hydrologie doivent être intégrés dans toute stratégie de développement.

La gouvernance fragmentée et les décisions opportunistes menacent la cohérence régionale. La multiplication de micro-projets non connectés, pilotés par les financements plutôt que par un phasage stratégique, risque de maintenir la fragmentation et d'empêcher l'émergence d'une offre structurée. Sans coordination, chaque victoire locale reste isolée, limitant l'impact collectif et perpétuant la dispersion des efforts.

Lanaudière se tient prête, où forêts, lacs et sentiers tissent ensemble le fil d'un cyclotourisme d'aventure, authentique et durable.

Photo: Unsplash - Ayseela Ayse

DIAGNOSTIC DU PÔLE | LAC MASKINONGÉ

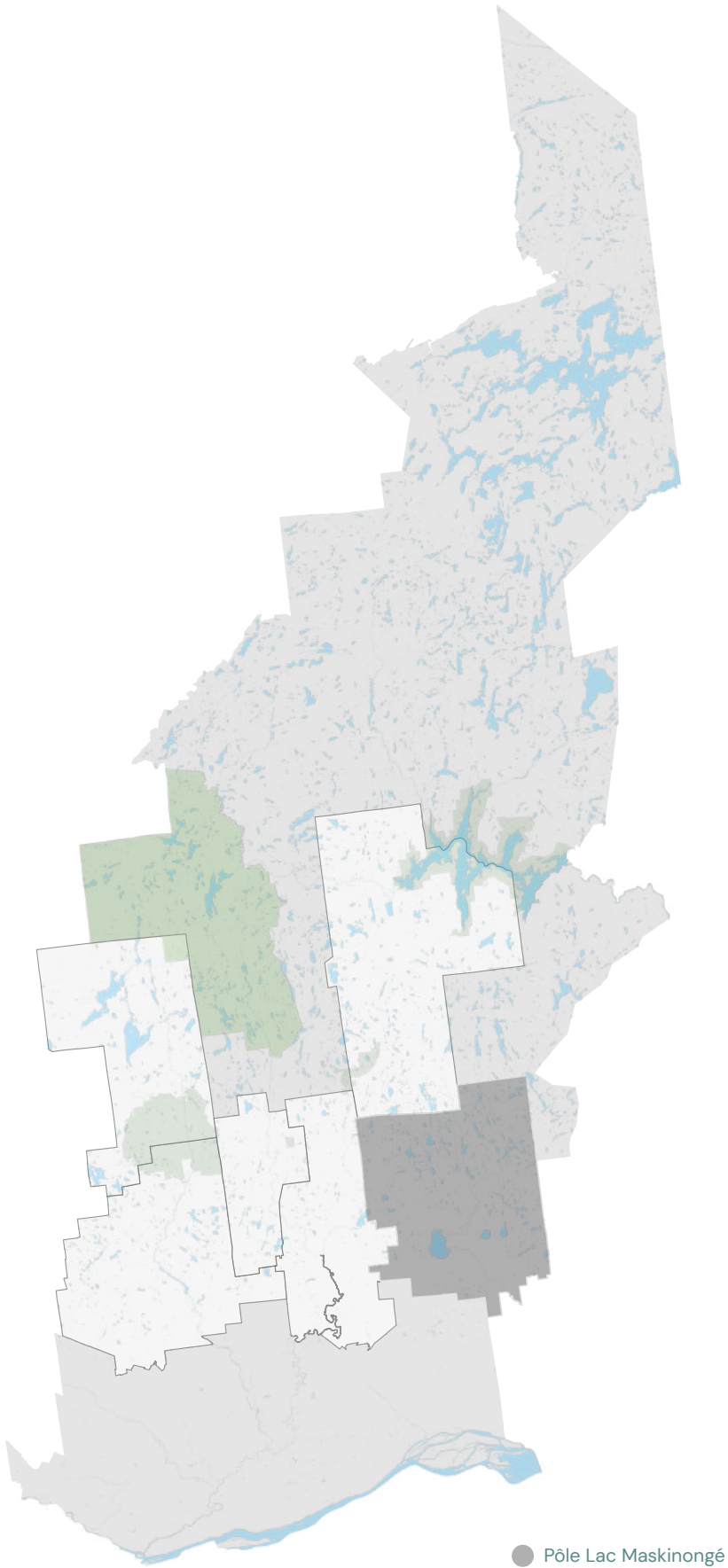
Le pôle Lac Maskinongé se positionne comme carrefour stratégique entre Lanaudière, la Mauricie et la MRC d’Autray, occupant un rôle de porte d’entrée naturelle vers les Montagnes de Lanaudière pour une clientèle venant de l’ouest et du centre du Québec. Ce territoire de 826 km², regroupant cinq municipalités, se distingue par une identité résolument orientée vers le cyclotourisme contemplatif, l’agrotourisme et le plein air de proximité plutôt que vers la haute performance sportive. Le lac Maskinongé de 12 kilomètres carrés constitue le cœur identitaire du pôle, structurant l’ensemble des dynamiques récréatives et créant une signature paysagère forte autour de laquelle s’articulent villégiature, navigation et baignade.

Le territoire présente une mosaïque contrastée alliant rangs agricoles ouverts au sud, forêts denses et relief plus marqué au nord vers la Réserve faunique Mastigouche, ponctuée d’une forte présence de milieux aquatiques et humides. Avec une population de 11 000 habitants au profil mature et plus de 232 chalets locatifs, le pôle connaît une attractivité touristique croissante portée par des établissements de ressourcement, des pourvoiries et une offre agrotouristique qui le positionnent sur le créneau du ralentourisme. La Véloroute Brandon, projet structurant de 105 kilomètres dont 79 dans le pôle, constitue la colonne vertébrale cyclable reliant la Route verte aux villages, au lac et aux entreprises du terroir. L’offre vélo se concentre sur le *Gravel Bike* (53,3 km inventoriés, potentiel de 151 km), les circuits champêtres valorisant l’agrotourisme, et un potentiel de mobilité douce autour du lac, sans grands réseaux de vélo de montagne comparables aux autres pôles. La clientèle dominante recherche contemplation, ressourcement et découverte à rythme humain plutôt que défi sportif.

Lac Maskinongé se distingue par sa signature lacustre et son offre contemplative, où cyclotourisme, agrotourisme et plein air doux s’articulent autour d’expériences à rythme humain.



Photo: Tourisme Lanaudière



Carte du pôle Lac Maskinongé

PRINCIPAUX CONSTATS

Une signature lacustre sous-exploitée
comme levier cyclotouristique

Le lac Maskinongé représente un atout territorial exceptionnel avec ses 12 kilomètres de longueur, ses plages, ses points de vue et sa capacité à créer une expérience de tour complet qui allie vélo et pauses aquatiques. Malgré cette force identitaire évidente et la présence de plus de 232 chalets locatifs qui constituent une base d’hébergement substantielle, le vélo reste encore marginal dans l’offre touristique structurée autour du lac. Les visiteurs viennent pour la baignade, le nautisme et la villégiature, mais trouvent peu de produits cyclables intégrés qui leur permettraient de découvrir le pourtour lacustre et les villages environnants à vélo. Cette situation révèle un décalage entre le potentiel objectif d’une destination vélo contemplative centrée sur un lac signature et la réalité d’une offre encore fragmentée qui ne capitalise pas sur cette identité fédératrice.

La Véloroute Brandon comme colonne
vertébrale encore à compléter

Le projet de Véloroute Brandon représente une infrastructure structurante majeure avec ses 105 kilomètres dont 79 dans le pôle, reliant la Route verte à la zone lacustre en traversant villages et entreprises agrotouristiques. Cette épine dorsale cyclable offre un potentiel évident pour créer un corridor de découverte qui valorise simultanément patrimoine agricole, terroir et attraits naturels. Toutefois, le maillage utilitaire complet reste à développer pour relier systématiquement villages, écoles, commerces, plages et grands sites de plein air. La plupart des déplacements à vélo se font encore sur routes partagées sans aménagements dédiés, limitant l’accessibilité pour les familles et les cyclistes moins expérimentés. Le potentiel pour le vélo utilitaire et de proximité demeure important grâce à un bassin de population intéressant à 30 minutes et à une trame villageoise compacte, mais nécessite des investissements ciblés pour se concrétiser.

Un potentiel de *Gravel Bike* et *Bikepacking*
considérable mais juridiquement fragile

Les 151 kilomètres de chemins de gravier recensés dans le pôle offrent un maillage significatif pour créer des liaisons est-ouest et des boucles d’aventure entre Lac Maskinongé, Saint-Michel-des-Saints, Saint-Donat et le parc national du Mont-Tremblant. Cette position de carrefour vers la Réserve faunique Mastigouche positionne naturellement le territoire comme base pour le Bikepacking d’exploration. Les 53,3 kilomètres actuellement inventoriés attirent déjà des adeptes de vélo de montagne migrés vers le Gravel Bike et des cyclistes autonomes en quête d’ambiances rustiques à faible densité de services. Cependant, 70,1% des parcours identifiés se situent sur terrains privés sans droits de passage officiels, et 100% des circuits traversent du privé à un moment ou un autre. Plus préoccupant encore, plusieurs segments empruntent des sentiers fédérés de motoneige et VTT encadrés par la Loi sur les véhicules hors route, où l’usage vélo est normalement interdit sauf exceptions signalées. Cette fragilité juridique empêche toute mise en marché officielle responsable et expose le territoire à des fermetures soudaines qui terniraient la réputation régionale.

Un positionnement contemplatif qui
se démarque des pôles de performance

Contrairement aux pôles comme Saint-Côme ou Saint-Calixte qui développent des réseaux de vélo de montagne techniques, Lac Maskinongé assume un positionnement distinct centré sur le cyclotourisme contemplatif, l’agrotourisme et le plein air doux inspiré du friluftsliv nordique. Cette orientation s’harmonise naturellement avec l’offre de ressourcement existante – spas, pourvoiries, établissements de bien-être – et le profil démographique mature du territoire. Les nombreux rangs agricoles et routes secondaires offrent des parcours champêtres compatibles avec le tourisme gourmand, créant une complémentarité naturelle entre découverte à vélo et haltes agrotouristiques. Cette spécialisation sur la contemplation et le rythme lent constitue un atout distinctif dans l’écosystème régional plutôt qu’une faiblesse, à condition d’être assumée et structurée clairement.

OPPORTUNITÉS

Gouvernance

Créer une synergie territoriale autour du corridor lacustre. Établir une concertation renforcée entre les MRC de Matawinie et d’Autray, les gestionnaires de la Réserve faunique Mastigouche, les cinq municipalités du pôle et les acteurs touristiques pour développer une vision commune du «corridor Lac Maskinongé». Cette instance collaborative permettrait de dépasser les frontières administratives qui fragmentent actuellement le territoire et d’assurer la cohérence des interventions cyclables autour de la signature lacustre. La coordination devrait inclure les opérateurs de chalets locatifs, pourvoiries et établissements de ressourcement pour intégrer le vélo dans leur offre de services.

Développement

Structurer l’offre autour de la Véloroute Brandon et du lac. Faire de la Véloroute Brandon l’axe principal à partir duquel se déploient des boucles thématiques accessibles à un large public: circuit du lac avec haltes baignade et points de vue, boucle du terroir valorisant fermes et produits locaux, liaison vers Mastigouche pour les plus aventureux. Cartographier et prioriser un réseau utilitaire de base reliant villages, plages, écoles, commerces et entreprises agrotouristiques pour transformer la clientèle de villégiature en utilisatrice naturelle du vélo. Développer quelques itinéraires signatures de Bikepacking entre Lac Maskinongé, Mastigouche, Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints qui capitalisent sur la position de carrefour du territoire et attirent une clientèle autonome en quête d’aventure douce.

Sécurisation

Réviser les tracés Gravel Bike pour assurer la conformité juridique. Entreprendre une révision systématique des 53,3 kilomètres de parcours Gravel Bike inventoriés pour identifier et retirer du catalogue officiel les segments empruntant des sentiers motorisés fédérés, ou négocier des ententes spécifiques de cohabitation avec signalisation claire et couverture d’assurance appropriée. Prioriser la sécurisation de droits de passage formels sur les tronçons stratégiques qui relient le lac aux villages et à Mastigouche, en privilégiant les corridors sur terres publiques ou les segments où des négociations avec propriétaires privés semblent réalistes. Cette approche prudente protège la réputation du pôle et de la destination régionale tout en identifiant clairement les parcours qui peuvent être promus officiellement.

Mise en marché

Positionner clairement le pôle comme destination contemplative complémentaire. Affirmer sans ambiguïté l’identité de Lac Maskinongé comme pôle de cyclotourisme contemplatif, agrotouristique et de plein air doux, distinct des destinations de vélo de montagne de haute intensité. Créer des forfaits intégrés associant hébergement en chalet ou pourvoirie, accès aux circuits de la Véloroute Brandon, boucles de Gravel Bike accessible, parcours champêtres et expériences de ressourcement (spas, yoga, méditation). Valoriser la complémentarité entre vélo à rythme humain et découverte du terroir, entre effort mesuré et contemplation lacustre. Cette communication claire évitera les déceptions de cyclistes cherchant du défi technique tout en attirant la clientèle idéale pour le positionnement réel du territoire.

PORTE D’ENTRÉE DU VÉLO CONTEMPLATIF EN LANAUDIÈRE

Lac Maskinongé représente un maillon essentiel de la stratégie régionale comme porte d’entrée contemplative qui offre une alternative complémentaire aux pôles de haute performance sportive. Son rôle dans l’écosystème lanaudois repose sur cette capacité à accueillir une clientèle cherchant ressourcement, rythme lent et reconnexion avec la nature plutôt que défi technique et adrénaline. Avec sa signature lacustre forte, sa position de carrefour inter-régional et son offre agrotouristique établie, le pôle peut devenir la destination privilégiée pour les cyclotouristes contemplatifs, les adeptes du ralentourisme et les familles en quête d’expériences douces qui valorisent la découverte à rythme humain.

Les conditions de réussite exigent d’abord une concertation accrue entre les acteurs de Lanaudière, Mauricie et Autray pour dépasser les frontières administratives et créer une gouvernance fonctionnelle autour du corridor lacustre. La sécurisation des droits de passage sur les tronçons stratégiques en Gravel Bike constitue un prérequis non négociable pour permettre une mise en marché responsable. Le financement du maillage utilitaire complet autour du lac et de la complé-tion de la Véloroute Brandon conditionnera la capacité à créer une expérience cyclable fluide et accessible. Les liens à consolider avec la Réserve faunique Mastigouche permettront de position-ner le pôle comme base naturelle pour le Bikepacking d’aventure vers le nord.

Dans dix ans, si les recommandations sont suivies, Lac Maskinongé pourrait incarner la destina-tion québécoise de vélo contemplatif où le deux-roues devient véhicule naturel de découverte du territoire plutôt que fin en soi sportive. Un pôle où faire le tour du lac à vélo en s’arrêtant pour la baignade constitue l’expérience signature autant que gravir un sommet technique ailleurs. Un territoire où la Véloroute Brandon tisse naturellement villages, fermes, forêts et plages dans un récit cohérent qui valorise le terroir et l’authenticité rurale. Un carrefour qui oriente les cyclistes aventureux vers les immensités de Mastigouche tout en offrant aux familles et contemplatifs des circuits sécuritaires à leur mesure. Cette vision transformerait la position géographique actuelle en véritable levier distinctif pour l’ensemble de la destination régionale.

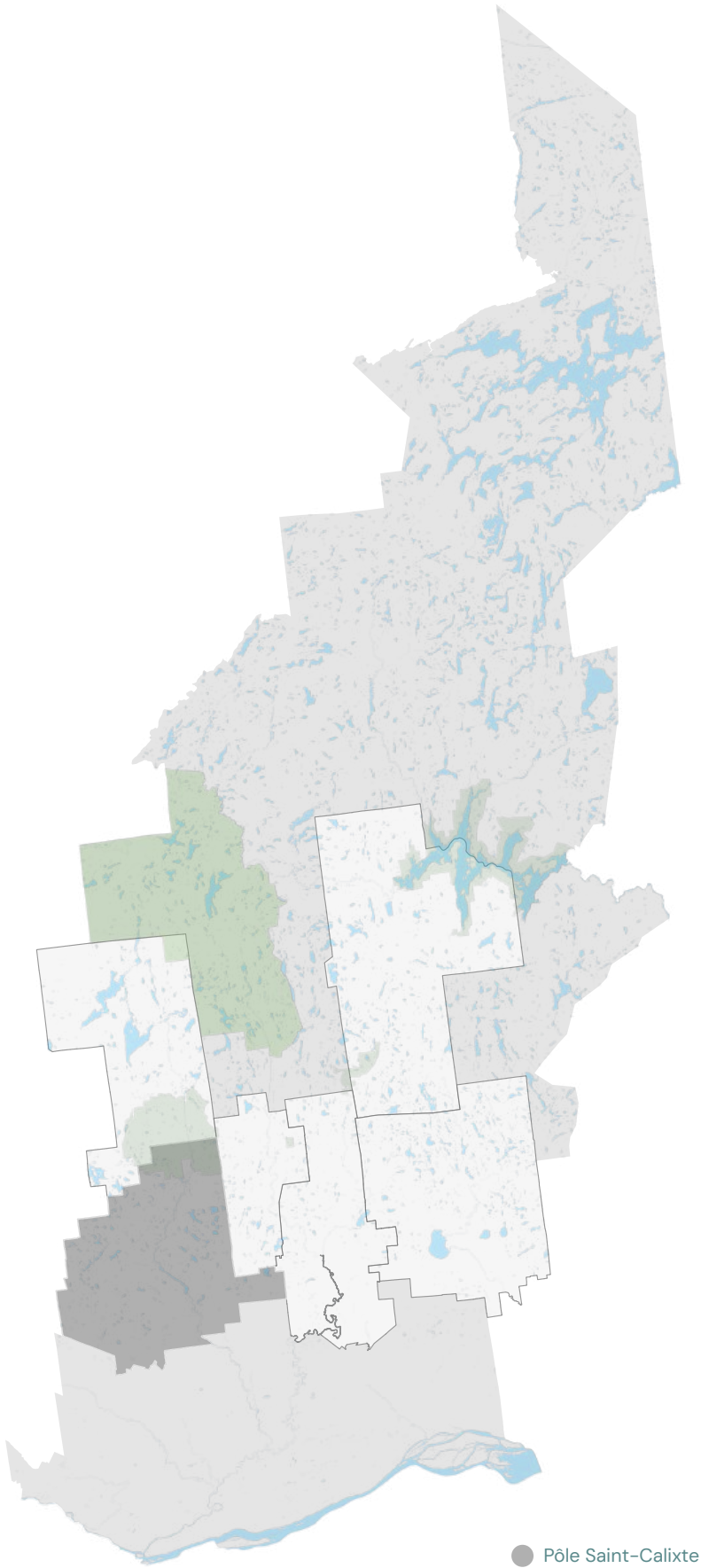
DIAGNOSTIC DU PÔLE | SAINT-CALIXTE

Le pôle Saint-Calixte occupe une position charnière comme territoire de transition entre la plaine agricole et les montagnes lanaudoises. Ce vaste carrefour de 779 km² regroupe cinq municipalités et constitue avec ses 36 774 habitants le pôle le plus peuplé de la zone montagnarde. Sa force distinctive réside dans sa proximité immédiate de la région métropolitaine de Montréal, à seulement 60 à 80 kilomètres, lui permettant de capter un immense bassin d'excursionnistes parmi les 1,1 million de personnes accessibles en moins d'une heure. Rawdon s'impose comme locomotive touristique reconnue grâce à ses cascades spectaculaires, son patrimoine culturel et sa gastronomie, attirant déjà une clientèle importante en quête d'authenticité rurale accessible.

Le territoire se caractérise par une géographie contrastée alliant terres agricoles vallonnées au sud et massifs forestiers denses au nord, ponctuée d'une proportion exceptionnellement élevée de milieux humides et lacs représentant 24,3% de la superficie. L'offre cyclable s'articule autour de deux destinations de vélo de montagne (Ski Montcalm avec 14 km de descente rustique et la Tournée des Cantons offrant 40 à 50 km de cross-country) complétées par 140 km de parcours de Gravel Bike exploitant les chemins forestiers des parcs régionaux. La clientèle dominante reste celle de l'excursion familiale et de la villégiature estivale, avec une forte concentration autour du Complexe Atlantide, des campings nombreux et des attraits aquatiques. Le vélo demeure principalement une activité récréative complémentaire plutôt qu'un moteur de séjour autonome, bien que le potentiel existe pour faire évoluer ce positionnement.

Saint-Calixte, pôle le plus peuplé des montagnes lanaudoises, combine proximité de Montréal, paysages contrastés et offres cyclables diversifiées pour séduire excursionnistes et familles en quête d'authenticité rurale accessible.

Photo: MRC de Montcalm



Carte du pôle Saint-Calixte

PRINCIPAUX CONSTATS

Un avantage métropolitain exceptionnel sous-exploité pour le cyclotourisme

Le pôle bénéficie du plus grand bassin de population accessible de tous les pôles montagnards lanaudois, avec plus d’un million de personnes à moins de 60 minutes et une accessibilité directe par la route 125. Cette proximité devrait naturellement faire de Saint-Calixte la porte d’entrée privilégiée pour initier les urbains au cyclotourisme montagnard accessible. Pourtant, malgré la notoriété touristique établie de Rawdon autour de ses cascades et de sa gastronomie, le vélo reste marginal dans l’offre structurée et la mise en marché. L’infrastructure d’accueil existe (campings nombreux, hébergements variés, restauration abondante, Complexe Atlantide comme hub familial), cependant les produits cyclables intégrés demeurent rares. Cette situation révèle un décalage entre le potentiel objectif du territoire et sa capacité actuelle à convertir les visiteurs existants en cyclotouristes.

À Saint-Calixte, la proximité métropolitaine et la richesse des paysages offrent un potentiel cyclotouristique hors norme, freiné aujourd’hui par des fragilités juridiques, sécuritaires et de gouvernance qui empêchent sa pleine mise en valeur.

Une offre de vélo de montagne à deux vitesses qui peine à trouver sa cohérence

Ski Montcalm propose 14 km de descente dans un style old school rustique qui séduit les puristes. En même temps, la station souffre d’une fenêtre d’opération extrêmement courte limitée aux fins de semaine de fin août à mi-octobre. Cette saisonnalité réduite, combinée à des enjeux de mise aux normes concernant la gestion de l’eau, la sécurité et la signalisation, limite l’attractivité et la rentabilité. La Tournée des Cantons offre un potentiel de 40 à 50 km de sentiers cross-country avec des parcours signature comme le mont Pontbriand. Cette riche opportunité est fragilisée par des tensions de gouvernance internes, des conflits d’usages non résolus et l’absence totale de droits de passage notariés.

Par ailleurs, les données publiques divergent significativement entre Vélo Québec (75,2 km) et Trailforks (~80 km), témoignant d’un manque de clarté sur l’offre réelle disponible qui complique la planification pour les visiteurs.

Un réseau routier majoritairement hostile qui hypothèque le développement cycloportif

Avec 89,1% des routes régionales évaluées jugées à risque moyen ou élevé pour les cyclistes, Saint-Calixte affiche l’un des pires ratios de convivialité vélo de toute la région lanaudoise. Cette situation critique limite drastiquement la mise en marché de produits cycloportifs malgré un potentiel paysager intéressant, notamment le circuit gourmand de 73 km valorisé par Tourisme Lanaudière. Les 1 362 km de réseau routier, dont seulement 120 km évalués pour la convivialité, révèlent l’ampleur du défi. Sans intervention significative du MTQ sur les axes structurants comme la route 125 (accotements, signalisation, gestion des vitesses) toute promotion agressive du vélo de route expose les cyclistes à des risques inacceptables et pourrait ternir la réputation de l’ensemble de la destination lanaudoise

Des parcours Gravel Bike, une promesse juridiquement difficile

Les 140 km de circuits de Gravel Bike inventoriés exploitent intelligemment le réseau de chemins forestiers du territoire, particulièrement autour du Parc régional de la Forêt Ouareau et du secteur Grande Vallée. Ces boucles créent une offre diversifiée allant de parcours d’aventure concentrés au nord vers les massifs forestiers à des circuits plus accessibles de 40 à 80 km autour de Sainte-Marcelline et Sainte-Julienne. Toutefois, 73,6% de ces parcours traversent des terrains privés sans droits de passage formalisés, une proportion encore plus élevée que dans d’autres pôles. Plus préoccupant encore, environ 35 km de segments empruntent des sentiers fédérés de motoneige ou VTT soumis à la Loi sur les véhicules hors route, où l’usage vélo est normalement interdit sauf exceptions ponctuelles. Cette situation juridique floue empêche toute mise en marché officielle responsable sans négociation d’ententes claires et installation de signalisation appropriée.

Une planification rigoureuse exigée par une proportion exceptionnelle de milieux humides

Avec 24,3% de sa superficie composée de milieux humides et lacs (189 km²), le pôle présente la plus forte concentration d’écosystèmes sensibles de tous les pôles montagnards lanaudois. Cette richesse écologique crée des paysages d’une beauté exceptionnelle (marais, tourbières, lacs de villégiature) qui impose également des contraintes majeures de développement. Les sentiers traversant ou longeant ces milieux nécessitent une conception minutieuse pour limiter l’érosion, prévenir la sédimentation des cours d’eau et minimiser la perturbation de la faune et de la flore. La cohabitation entre l’intensité touristique du Complexe Atlantide et des campings d’une part, et la vocation contemplative de conservation du Parc Kilkenney et de la Forêt Ouareau d’autre part, nécessite une gestion fine des flux et une segmentation claire des expériences offertes.

OPPORTUNITÉS

Structurer une instance de pilotage culture Vélo pour le pôle

Mettre en place un comité de coordination réunissant les cinq municipalités, les gestionnaires des parcs régionaux (Forêt Ouareau, Kilkenny), les opérateurs de sites (Ski Montcalm, Tournée des Cantons), les représentants des campings et du Complexe Atlantide, ainsi que Tourisme Lanaudière. Cette instance sans pouvoir décisionnel formel agirait comme lieu de concertation pour harmoniser les développements, résoudre les tensions de gouvernance existantes, clarifier les compatibilités d’usages et assurer l’arrimage avec la stratégie vélo régionale. La priorité immédiate serait de dénouer les conflits entourant la Tournée des Cantons et de stabiliser cette offre structurante.

Hiérarchiser et mettre à niveau l’offre existante avant d’étendre

Prioriser la mise aux normes de Ski Montcalm en traitant les enjeux de drainage, sécurité, signalisation et expérience client, tout en explorant des options pour prolonger la fenêtre d’opération au-delà des fins de semaine de fin d’été. Stabiliser et clarifier l’offre de la Tournée des Cantons en établissant le métrage réel de sentiers, en sécurisant les droits de passage prioritaires et en harmonisant la classification selon les standards reconnus. Structurer l’offre de Gravel Bike en deux gammes distinctes: boucles d’aventure exploitant la Forêt Ouareau et les massifs nordiques pour cyclistes autonomes, et boucles accessibles familiales autour de Sainte-Julienne et Sainte-Marcelline qui valorisent le patrimoine agricole et gastronomique. Développer un réseau de liaisons cyclables sécuritaires reliant les campings, le Complexe Atlantide, les cascades et les attraits agrotouristiques pour transformer la clientèle d’excursion existante en utilisatrice du vélo.

Sécuriser et traiter d’urgence les enjeux de droits de passage et de sécurité routière

Engager un processus systématique de sécurisation juridique des tronçons stratégiques en vélo de montagne et en Gravel Bike par servitudes, contrats formels ou acquisitions de droits. Retirer progressivement du catalogue officiel les 35 km de segments de Gravel Bike empruntant des sentiers motorisés fédérés, ou négocier des ententes spécifiques de cohabitation assorties d’une signalisation claire et d’une assurance appropriée. Parallèlement, amorcer des discussions avec le MTQ concernant les interventions requises sur la route 125 et les axes structurants (élargissement ou ajout d’accotements, signalisation cycliste, révision des limites de vitesse) avant toute promotion significative du produit cycloportif. Cette approche prudente protège la sécurité des cyclistes et préserve la réputation de la destination régionale.

Positionner Saint-Calixte comme porte d’entrée familiale accessible

Capitaliser sur la notoriété établie de Rawdon et l’attractivité du Complexe Atlantide pour positionner le pôle comme introduction idéale au cyclotourisme montagnard pour les familles métropolitaines. Développer des forfaits intégrés associant hébergement en camping ou chalet, accès aux cascades, circuits agrotouristiques et boucles vélo adaptées à différents niveaux. Valoriser la complémentarité entre l’offre aquatique-festive du sud du pôle et l’offre contemplative-aventure des parcs régionaux au nord. Arrimer la communication à la plateforme régionale en présentant Saint-Calixte comme porte d’entrée logique qui prépare les cyclistes à découvrir ensuite les pôles plus nordiques et engagés du corridor montagnard.

PÔLE D’INITIATION ET D’ACCÈS AUX MONTAGNES

Saint-Calixte représente la clé de voûte de la stratégie cyclotouristique régionale comme porte d’entrée métropolitaine capable de convertir l’immense bassin urbain en découvreurs des Montagnes de Lanaudière. Son rôle complémentaire aux autres pôles repose sur cette fonction d’initiation et d’accueil des familles et néophytes, là où Saint-Côme et les pôles plus nordiques ciblent des cyclistes déjà convertis en quête d’engagement et de défi. Avec le plus grand bassin démographique accessible, la notoriété touristique établie de Rawdon et une infrastructure d’accueil déjà abondante, Saint-Calixte possède tous les ingrédients pour devenir le point d’entrée naturel qui alimente ensuite les autres destinations du corridor.

Les conditions de réussite exigent d’abord une concertation accrue entre les cinq municipalités et les multiples opérateurs pour dépasser les tensions actuelles et créer une gouvernance fonctionnelle. La sécurisation des droits de passage constitue un prérequis non négociable, particulièrement pour les 35 km de segments de Gravel Bike problématiques et l’ensemble de l’offre de la Tournée des Cantons. Le financement d’interventions routières majeures par le MTQ conditionnera la capacité à développer un produit cycloportif sécuritaire. Les liens à renforcer avec les parcs régionaux de la Forêt Ouareau et Kilkenny permettront de créer des corridors d’aventure qui prolongent l’expérience au-delà des attraits ponctuels.

Dans dix ans, si les recommandations sont suivies, Saint-Calixte pourrait incarner le modèle québécois de destination cyclotouristique d’accès où l’initiation se fait en douceur. Un territoire où les familles métropolitaines viennent spontanément passer la fin de semaine en sachant qu’elles trouveront des boucles vélo adaptées à leur niveau qui valorisent cascades, fermes, forêts et lacs sans exiger un équipement spécialisé. Un pôle où les campings et le Complexe Atlantide deviennent naturellement des bases cyclotouristiques qui proposent location, navettes et forfaits intégrés. Un carrefour qui oriente ensuite les cyclistes conquis vers les expériences plus engagées des pôles nordiques, créant ainsi un continuum logique dans la découverte progressive du territoire lanau- dois. Cette vision transformerait l’avantage géographique actuel en véritable levier stratégique pour l’ensemble de la destination régionale.

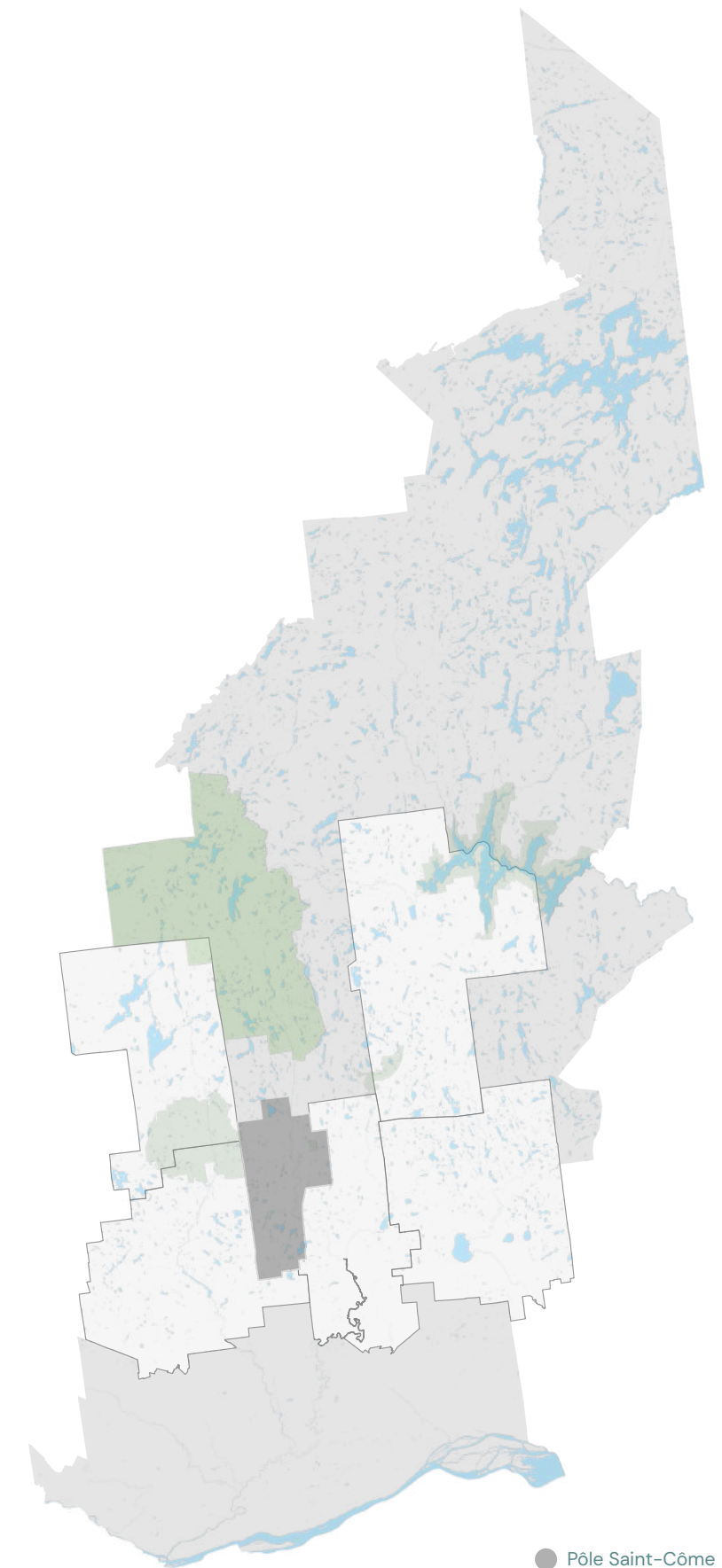
DIAGNOSTIC DU PÔLE | SAINT-CÔME

Le pôle Saint-Côme occupe une position stratégique au cœur de la Matawinie comme destination montagnarde affirmée. Ce territoire de 275 km², regroupant Saint-Côme et Saint-Alphonse-Rodriguez, se distingue par son relief montagneux spectaculaire, ses rivières L'Assomption et Boule qui sculptent des corridors écologiques vitaux, et son identité claire de pôle de vélo de montagne quatre saisons. Avec une population de 5 922 habitants ayant connu une croissance remarquable de 17,8% entre 2016 et 2021, le pôle témoigne d'une attractivité résidentielle forte alimentée par la recherche d'un mode de vie actif en nature.

L'offre cyclable s'articule autour de deux piliers complémentaires. Val Saint-Côme propose environ 14 km de descente avec remontées mécaniques dans une approche très technique destinée aux cyclistes avancés, tandis que le Parc Louis-Philippe-de-Grandpré déploie 18,5 km de sentiers cross-country parmi les plus qualitatifs de la région, opérés en Fatbike l'hiver par un club dynamique de plus de 900 membres. Le territoire compte également 108 km de parcours de Gravel Bike documentés qui exploitent les chemins forestiers et créent des boucles d'aventure vers la forêt Ouareau et la ZEC Lavigne.

Cette multifonctionnalité positionne Saint-Côme comme écosystème cyclotouristique en maturation où cohabitent descente technique, cross-country familial, Gravel Bike d'aventure et routes de campagne vallonnées, le tout dans un contexte de villégiature active avec 356 chalets locatifs qui constituent un bassin d'occupation potentiel important pour des forfaits vélo intégrés.

Saint-Côme, pôle montagnard en pleine croissance, combine descente technique, cross-country familial et *Gravel Bike* d'aventure pour créer un écosystème cyclotouristique quatre saisons intégré à une villégiature active.



● Pôle Saint-Côme

Carte du pôle Saint-Côme

PRINCIPAUX CONSTATS

Une offre de vélo de montagne technique qui intimide les débutants

Val Saint-Côme consacre 56% de son offre aux experts et professionnels, avec des modules imposants et un calibre généralement plus élevé que nécessaire. Cette concentration sur le haut niveau crée une lacune majeure de progression pour les cyclistes intermédiaires et rend la destination peu accueillante pour les familles. La classification des sentiers n'est pas alignée sur le guide Vélo Québec, créant un écart entre le niveau annoncé et la difficulté réelle qui constitue un enjeu de gestion de risque et potentiellement d'assurance à moyen terme. Cette situation contraste avec l'excellence du Parc Louis-Philippe-de-Grandpré, dont les sentiers bien gradués sur sol loameux de qualité offrent une expérience progressive accessible à différents publics.

Des données publiques incohérentes qui nuisent à la planification

L'offre régionale souffre d'une confusion informationnelle majeure. Vélo Québec présente une offre limitée de 26,4 km centrée sur le village et ne répertorie pas clairement Val Saint-Côme, alors que Trailforks liste 160,4 km en incluant de nombreux réseaux de ski de fond qui n'offrent pas réellement de vélo de montagne. Cet écart considérable rend la planification de sorties et de séjours quasiment impossible pour un visiteur extérieur qui ne peut évaluer la véritable ampleur de l'offre disponible ni sa qualité réelle.

Une fragmentation foncière qui fragilise les parcours de Gravel Bike

Environ 37,1 km de parcours de Gravel Bike circulent sur des sentiers fédérés de motoneige ou de véhicule tout-terrain, encadrés par la Loi sur les véhicules hors route avec des droits de passage et d'assurance spécifiques. L'utilisation de ces sentiers motorisés en vélo est en principe interdite sauf exceptions ponctuelles, ce qui pose un enjeu juridique et de gestion de risque majeur pour une mise en marché officielle. Par ailleurs, 84,3% des 108 km de parcours de Gravel Bike documentés traversent des terrains privés sans droits de passage formellement établis, soulevant les mêmes enjeux de pérennité que dans les autres pôles.

Une capacité opérationnelle limitée face aux ambitions

La station Val Saint-Côme évoque la possibilité d'atteindre 100 km de sentiers en développant l'arrière-pays. Encore à ce jour, aucun plan directeur formel ne vient appuyer cette intention. La mise en action manque de direction et de cohérence stratégique.

Les partenaires de gestion du territoire demandent un projet structurant clair avant d'autoriser une extension sur les 56,7 km² de forêt publique adjacents. La capacité du club de plein air et des bénévoles à entretenir, damager et maintenir les standards de qualité sur un réseau élargi constitue une contrainte réelle qu'il faut anticiper. L'absence de boutique de vélo dans le pôle représente également une lacune pour les réparations d'urgence et la location, limitant l'accessibilité pour les cyclistes de passage.

Des forfaits cyclables sous exploités

Les 356 chalets locatifs du pôle témoignent d'une infrastructure d'accueil considérable, leur occupation estivale demeure incohérente à la présence de produits cyclotouristiques offerts.

Seuls deux hébergements sont certifiés Bienvenue Cyclistes (Chalets Le Rituel et Brise du temps), alors que le territoire possède tous les ingrédients pour développer des séjours combinant vélo, microbrasserie locale, agrotourisme et plein air. Ce décalage illustre un manque de structuration de l'offre en forfaits attractifs qui pourraient transformer la dynamique économique estivale du pôle.

OPPORTUNITÉS

Créer un comité culture Vélo Saint-Côme

Mettre en place une instance de consultation et de maillage réunissant municipalité, MRC, gestionnaires de parcs, club de vélo, organismes de plein air, commerçants et hébergeurs pour harmoniser les projets, suivre l'évolution des réseaux, traiter les enjeux de cohabitation et assurer l'arrimage avec la stratégie vélo régionale. Ce comité agirait sans pouvoir décisionnel formel et comme lieu de concertation essentiel pour éviter les développements ponctuels déconnectés.

Élaborer un plan directeur vélo structurant

Produire ou mettre à jour un plan directeur pour Saint-Côme qui précise les priorités par type d'usage, rationalise le réseau en clarifiant notamment le statut de certains sites, harmonise la classification des niveaux de difficulté selon le guide Vélo Québec et articule l'offre vélo avec les autres activités de plein air quatre saisons. Ce plan devrait inclure la conception d'un pumptrack asphalté et d'un parcours d'habiletés au cœur du village pour former la relève et créer un attrait signature accessible, ainsi que le développement d'un corridor d'environ 7 km à faible pente reliant Val Saint-Côme au réseau villageois.

Un potentiel cyclable
réel, freiné par un
déséquilibre de l'offre,
une gouvernance floue
et une structuration
incomplète.

Sécuriser et clarifier les droits de passage et revoir la classification

Établir des ententes formelles avec les propriétaires privés et les clubs motorisés sur les tracés, usages saisonniers et règles de cohabitation, particulièrement pour les 37km de *Gravel Bike* qui empruntent actuellement des sentiers fédérés. Mettre à jour la classification de l’ensemble des sentiers de vélo de montagne selon le guide Vélo Québec pour réduire les risques, aligner difficulté perçue et réelle et améliorer l’information aux usagers. Travailler avec le MTQ et la MRC sur une feuille de route en sécurité routière pour les axes les plus utilisés.

Par ailleurs, équilibrer le flow entre les pratiques serait très signifiant pour la destination.

Positionner Saint-Côme comme hub vélo exploratoire

Affirmer l’identité du pôle comme destination de vélo de montagne et de Gravel Bike à saveur «aventure de proximité» inspirée du friluftsliv, en misant sur le relief, la nature rustique et l’ambiance de village de plein air. Harmoniser les données avec Trailforks, Vélo Québec et les outils régionaux pour présenter Saint-Côme comme destination complémentaire aux autres pôles. Développer des forfaits intégrés avec les chalets locatifs, hébergements Bienvenue Cyclistes, microbrasserie et producteurs locaux pour proposer des séjours combinant vélo et agrotourisme.

Établir un mécanisme récurrent en financement

Créer une enveloppe municipale dédiée combinée aux programmes d’aide et partenariats privés pour l’entretien des sentiers et parcours incluant un plan de rattrapage. Développer un plan d’intervention pluriannuel qui priorise la mise aux normes, la reclassification et l’entretien régulier pour garantir sécurité et qualité de l’expérience. Intégrer Saint-Côme à un programme de formation structuré pour les gestionnaires sur la gestion des sentiers, la signalisation et l’adaptation aux changements climatiques.

LÀ OÙ LA MONTAGNE SE VIT À VÉLO TOUTE L’ANNÉE

Saint-Côme s’affirme comme locomotive potentielle de la signature «vélo quatre saisons» des Montagnes de Lanaudière. Son rôle dans la stratégie régionale repose sur trois piliers complémentaires: destination de référence pour le vélo de montagne grâce au duo Val Saint-Côme et Parc Louis-Philippe-de-Grandpré, porte d’entrée vers les boucles de Gravel Bike d’aventure qui connectent la forêt Ouareau et les ZEC du nord, et laboratoire de bonnes pratiques en gouvernance communautaire avec son club dynamique de plus de 900 membres. Cette position centrale géographiquement et symboliquement fait du pôle un pivot naturel pour les connexions inter-pôles vers Saint-Donat à l’ouest, Sainte-Émélie-de-l’Énergie au nord et le reste du corridor montagnard.

Les conditions de réussite reposent sur une concertation accrue entre acteurs publics, privés et communautaires pour sécuriser les droits de passage et harmoniser la classification des sentiers. Le financement récurrent de l’entretien et de la mise aux normes constitue un prérequis pour maintenir la qualité et la sécurité. Les liens à consolider avec les parcs régionaux, le parc national du Mont-Tremblant et les ZEC permettront de créer des corridors d’aventure de plusieurs jours qui positionnent Lanaudière sur la carte du Bikepacking québécois. La capacité du pôle à transformer ses 356 chalets locatifs en base pour des forfaits vélo intégrés déterminera en grande partie la réussite de l’occupation estivale et la diversification économique.

Dans 10 ans, une orientation claire est définie pour Saint-Côme et que le développement y est cohérent, la destination pourrait représenter la destination montagnarde incontournable pour le cyclotourisme quatre saisons au Québec. Un territoire où la progression en vélo de montagne du débutant à l’expert s’articule naturellement avec des boucles de Gravel Bike d’aventure, des routes de campagne exigeantes et un réseau utilitaire qui fait du vélo un réflexe quotidien. Un pôle où la culture communautaire du plein air se traduit par des événements fédérateurs tout au long de l’année, de l’occupation hivernale en Fatbike aux raids estivaux en passant par les festivals de Gravel Bike automnal. Un écosystème où hébergement, restauration, microbrasserie et agrotourisme s’intègrent pour créer une expérience cyclotouristique complète qui fidélise une clientèle en quête d’authenticité montagnarde à proximité des centres urbains. Ce n’est pas seulement l’avenir souhaité pour Saint-Côme, c’est le rôle que le pôle doit jouer pour que l’ensemble des Montagnes de Lanaudière s’impose comme destination cyclable de référence au Québec.

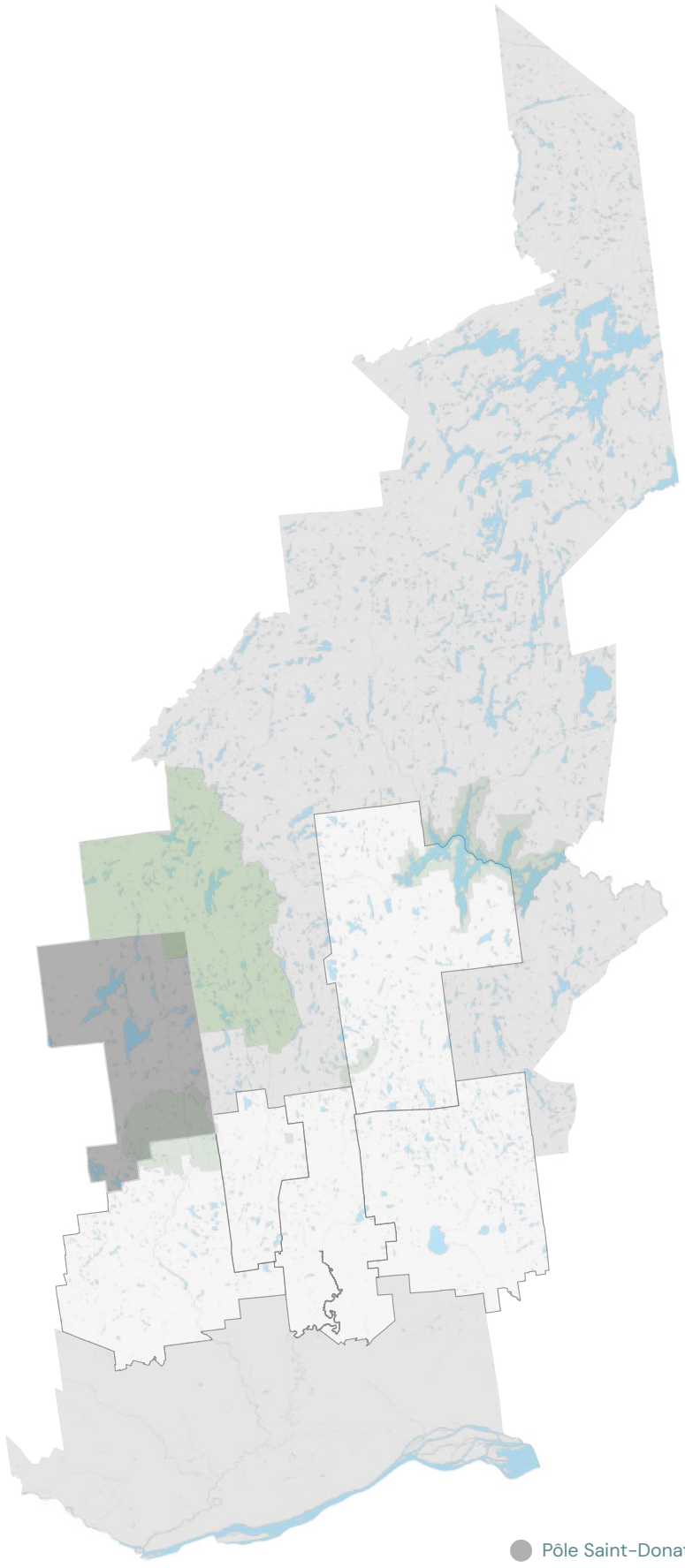
DIAGNOSTIC DU PÔLE | SAINT-DONAT

Le pôle Saint-Donat se positionne comme destination de montagne majeure aux confins de Lanaudière et des Laurentides, reconnue depuis longtemps pour sa vocation quatre saisons où ski, randonnée, activités nautiques et vélo constituent un écosystème touristique établi. Ce carrefour stratégique entre la Forêt Ouareau gérée par la SDPRM, le parc national du Mont-Tremblant avec son secteur Pimbina, et les deux stations de ski La Réserve et Garceau, se distingue par une identité nordique forte qui structure l'expérience territoriale. Le territoire de moyenne montagne fortement forestier, parsemé de lacs et rivières, offre des panoramas spectaculaires et un dénivelé prononcé qui créent des conditions idéales pour le vélo de montagne, le Gravel Bike d'aventure, la route longue distance et le Fatbike hivernal.

La Forêt Ouareau constitue l'infrastructure structurante avec son projet de Grande Boucle de 50 kilomètres multiusage qui positionnera le territoire comme destination de Gravel Bike et d'aventure en grande nature. Le parc national du Mont-Tremblant renforce l'offre avec la route 3 récemment restaurée sur 30 kilomètres dotée d'une bande cyclable d'un mètre reliant Saint-Michel-des-Saints, créant un axe pour l'itinérance longue distance, complété par 9,8 kilomètres de sentier cyclable en gravier au secteur Pimbina. Les deux stations de ski offrent du vélo de montagne de descente encore à consolider. Le Gravel Bike connaît déjà une fréquentation importante, faisant de Saint-Donat l'un des secteurs les plus prisés de Lanaudière pour cette pratique. Les clientèles diversifiées déjà existantes, des familles, aux experts en vélo de montagne et Gravel Bike, ainsi que les amateurs de longs séjours quatre saisons et festiva-liers, bénéficient d'une forte présence de chalets et hébergements locatifs ainsi que d'un écosystème dynamique d'entreprises de plein air. Le positionnement vise à affirmer une signature distinctive de sentiers rustiques et d'aventure nordique complémentaire aux autres pôles régionaux.

Saint-Donat, destination nordique quatre saisons, allie panoramas spectaculaires, dénivelé prononcé et infrastructures diversifiées pour offrir une expérience de vélo de montagne, *Gravel Bike* et *Fatbike* unique en Lanaudière.

Photo: Municipalité de Saint-Donat



Carte du pôle Saint-Donat

PRINCIPAUX CONSTATS

Combinaison rare d’infrastructures créant un potentiel à la fois exceptionnel et fragmenté

Saint-Donat possède une concentration d’actifs cyclotouristiques unique dans le corridor lanaudois: deux stations de ski offrant du vélo de montagne de descente, un parc national avec routes cyclables et sentiers en gravier, un grand parc régional en repositionnement vers l’aventure et le Gravel Bike, un club de plein air actif développant des réseaux multiusages, et un tissu d’entreprises de guidage et d’événementiel créant une animation territoriale dynamique. Cette richesse d’infrastructures et d’acteurs constitue une force indéniable qui distingue Saint-Donat de pôles disposant de ressources plus limitées. Toutefois, cette abondance génère paradoxalement une fragmentation qui empêche l’émergence d’une offre cyclable cohérente et lisible. Les développements de vélo de montagne dispersés entre stations, club et parc ne sont pas encore hiérarchisés, ni pensés en complémentarité, créant des risques de redondances ou de concurrence interne qui diluent les efforts plutôt que de les mutualiser. L’absence de gouvernance intégratrice fait que chaque acteur développe sa vision du vélo en silo, privant le territoire d’une signature distinctive claire dans l’imaginaire des cyclotouristes malgré ses atouts objectifs.

À Saint-Donat, la concentration exceptionnelle d’infrastructures cyclotouristiques crée un potentiel régional majeur, dont la pleine réalisation dépend désormais d’une mise en cohérence, d’une gouvernance intégrée et d’une clarification des usages.

Le Gravel Bike comme pratique établie et structurante; les parcours juridiquement fragiles

Saint-Donat s’affirme déjà comme l’un des secteurs les plus fréquentés pour le Gravel Bike dans Lanaudière, attirant régulièrement des groupes organisés venant des Laurentides pour des circuits d’aventure reliant Saint-Donat, Rawdon et Saint-Michel-des-Saints. Cette popularité organique témoigne de la qualité objective des paysages forestiers, du relief stimulant et de la trame de chemins exploitables qui font du territoire un terrain de jeu naturel pour cette pratique en croissance explosive. Le projet de Grande Boucle de 50 kilomètres dans la Forêt Ouareau positionne explicitement le parc régional comme axe de développement majeur pour le Gravel Bike et l’aventure, avec l’ambition de relier points d’intérêt et municipalités dans un parcours signature. Cependant, comme dans les autres pôles, les droits de passage sur les terrains privés traversés par les circuits de Gravel Bike actuels ne sont pas entièrement formalisés, créant une fragilité juridique qui empêche la promotion officielle responsable. La cohabitation avec les sentiers motorisés de VTT et motoneige très présents nécessite des ententes spécifiques et une signalisation claire avant que les parcours de Gravel Bike puissent les emprunter légalement, conformément à la Loi sur les véhicules hors route.

La route 3 comme infrastructure transformatrice pour l’itinérance longue distance

La restauration récente de la route 3 sur 30 kilomètres avec l’ajout d’une bande cyclable de 1,0 mètre reliant Saint-Michel-des-Saints à Saint-Donat via le parc national du Mont-Tremblant représente une infrastructure transformatrice pour le cyclotourisme régional. Ce corridor sécurisé crée un lien structurant entre deux pôles majeurs, permettant de construire des produits d’itinérance route et de Gravel Bike de haut calibre qui exploitent la complémentarité entre la nordicité sauvage de Saint-Michel-des-Saints et les services plus développés de Saint-Donat. Cette connexion directe positionne Saint-Donat comme point d’ancrage naturel pour les grandes boucles de route toutes saisons vers Tremblant, Saint-Michel-des-Saints et le sud de Lanaudière, transformant le territoire d’une destination isolée en nœud d’un réseau cyclable régional intégré. Le potentiel d’itinéraires de Bikepacking inter-pôles devient soudainement réaliste avec cette épine dorsale sécuritaire qui relie les grands espaces nordiques.

Un multiusage complexe qui exige une clarification urgente des compatibilités

La vocation quatre saisons établie génère une pression multiusage intense sur les mêmes territoires où cohabitent randonneurs pédestres, skieurs, vététistes, graveurs, Fatbikeurs, cavaliers et pratiquants d’activités nautiques. La Forêt Ouareau, le secteur Pimbina du parc national, le club de plein air et les alentours des stations voient se superposer ces usages sans que les compatibilités et incompatibilités aient été clairement établies. Les risques de conflits entre randonneurs et cyclistes sur des sentiers étroits, entre descentes de vélo de montagne rapides et marcheurs contemplatifs, ou entre cavaliers et graveurs sur les mêmes chemins forestiers, s’intensifient avec la croissance de chaque pratique. Les réseaux existants ont été majoritairement conçus pour la randonnée pédestre et ne sont pas encore optimisés pour le vélo multiusage en termes de largeur, de drainage, de signalisation directionnelle ou de gestion des intersections. Cette situation appelle une planification rigoureuse qui identifie les sentiers où la cohabitation devient réaliste avec des aménagements appropriés, et les secteurs où la séparation des usages demeure nécessaire pour la sécurité et la qualité d’expérience de chacun.

OPPORTUNITÉS

Créer une structure de coordination vélo Saint-Donat intégrée

Mettre en place une instance de coordination réunissant municipalité, SDPRM gestionnaire de la Forêt Ouareau, SEPAQ pour le parc national du Mont-Tremblant, directions des stations de ski La Réserve et Garceau, club de plein air, entreprises de guidage comme Saint-Do Aventures, et représentants des hébergeurs. Cette structure aurait pour mandat de clarifier les rôles de chaque acteur, d’élaborer une vision partagée du vélo à Saint-Donat qui évite les redondances et valorise les complémentarités, et de coordonner les investissements pour maximiser leur impact collectif.

Un arrimage avec la stratégie régionale garantit que Saint-Donat assume pleinement son rôle de nœud majeur du système cyclable lanauchois plutôt que de développer en vase clos.

Élaborer un plan directeur rationalisant l’offre

Créer un plan directeur vélo de montagne pour Saint-Donat qui rationalise et différencie clairement les secteurs selon leurs vocations distinctes: rustique et aventure sur certains tronçons de la Forêt Ouareau, familial et accessible au secteur Pimbina, enduro et descente technique aux stations de ski. Cette hiérarchisation permettrait de co-planifier les développements entre acteurs pour créer une offre complémentaire plutôt que concurrente, où chaque site occupe un créneau spécifique répondant à des clientèles distinctes. Le plan identifierait les interconnexions souhaitables entre réseaux pour permettre aux cyclistes de circuler fluidement du familial vers le technique selon leur progression.

Positionner la Forêt Ouareau comme axe majeur

Faire de la Grande Boucle de 50 kilomètres de la Forêt Ouareau le projet signature du Gravel Bike à Saint-Donat, en sécurisant les droits de passage sur les tronçons stratégiques et en créant des boucles de niveaux variés accessibles depuis ce corridor principal. Développer simultanément des itinéraires de Bikepacking inter-pôles exploitant la route 3 vers Saint-Michel-des-Saints, les connexions vers Lac Maskinongé et Rawdon, créant ainsi un réseau d’aventure longue distance qui positionne Saint-Donat comme plaque tournante de l’itinérance cyclable nordique. Ces corridors signature exploiteraient la trame de chemins forestiers et routes régionales en privilégiant les tracés sur terres publiques pour simplifier la gestion des droits de passage.

Sécuriser et formaliser droits de passage et clarifier cohabitation

Entreprendre un travail systématique de formalisation des droits de passage sur les terrains privés traversés par les circuits de Gravel Bike et vélo de montagne stratégiques, en priorisant les tronçons qui relient les grands pôles d’intérêt. Clarifier la cohabitation avec les sentiers motorisés de VTT et motoneige en identifiant soit des corridors distincts, soit en négociant des ententes spécifiques de partage avec signalisation claire et protocoles de sécurité. Travailler avec le MTQ pour améliorer la sécurité sur les routes clés 125 et 329 avant de promouvoir à grande échelle le produit route, évitant d’exposer les cyclistes à des dangers évitables sur des axes de transit rapide.

Créer une porte d’entrée unique et forfaitiser

Établir une porte d’entrée unique pour l’information cyclotouristique à Saint-Donat, à la fois physique et numérique, qui intègre billetterie, stationnements, navettes éventuelles entre sites, et orientation vers les différents réseaux selon les niveaux et intérêts. Développer des forfaits qui associent hébergement en chalets, hôtels ou locatifs avec accès aux produits vélo (vélo de montagne aux stations, Gravel Bike dans la Forêt Ouareau, route longue distance, Fatbike hivernal) transformant les visiteurs quatre saisons en cyclotouristes naturels. Cette mise en marché intégrée plutôt qu’en silos par site créerait une expérience cohérente valorisant la complémentarité des offres.

PLAQUE TOURNANTE DES RÉSEAUX VÉLO DES MONTAGNES DE LANAUDIÈRE

Saint-Donat représente un maillon essentiel de la stratégie régionale comme nœud majeur qui connecte les parcs nationaux et régionaux, les pôles nordiques et les réseaux de Gravel Bike dans un système cyclable intégré. Son rôle dépasse celui d’une simple destination isolée pour devenir point de convergence où se croisent les itinéraires longue distance, plaque tournante de l’aventure nordique et laboratoire de cohabitation multiusage dans un contexte quatre saisons. La capacité à porter une identité distinctive de sentiers rustiques et d’aventure en grande nature complète l’écosystème régional en offrant une alternative aux pôles plus techniques ou contemplatifs, attirant une clientèle d’experts et d’aventuriers en quête d’immersion prolongée.

Les conditions de réussite reposent d’abord sur la création d’une gouvernance claire qui coordonne les nombreux acteurs (SDPRM, SEPAQ, stations, club de plein air, entreprises privées) dans une vision partagée évitant les redondances et valorisant les complémentarités. La structuration des produits vélo de montagne, Gravel Bike et route selon une hiérarchie claire qui différencie les vocations de chaque secteur permettra de maximiser l’impact des investissements. La sécurisation des droits de passage sur les corridors stratégiques et la clarification de la cohabitation avec les activités motorisées garantiront la pérennité juridique de l’offre. La mise en marché intégrée plutôt qu’en silos créera une expérience cohérente pour les visiteurs.

Dans dix ans, si les recommandations sont suivies, Saint-Donat pourrait incarner la destination québécoise de référence pour le cyclo-tourisme nordique quatre saisons où ski, vélo de montagne, Gravel Bike, route et Fatbike s’intègrent harmonieusement dans une culture de plein air établie. Un territoire où la Grande Boucle de la Forêt Ouareau rivalise avec les circuits de Gravel Bike européens pour l’authenticité des paysages et la qualité d’expérience. Un nœud où les cyclistes itinérants venant de Saint-Michel-des-Saints, Rawdon ou Tremblant convergent naturellement avant de repartir vers d’autres aventures, faisant de Saint-Donat le camp de base incontournable de l’exploration cyclable des montagnes lanauchoises.

DIAGNOSTIC DU PÔLE | SAINT-JEAN-DE-MATHA

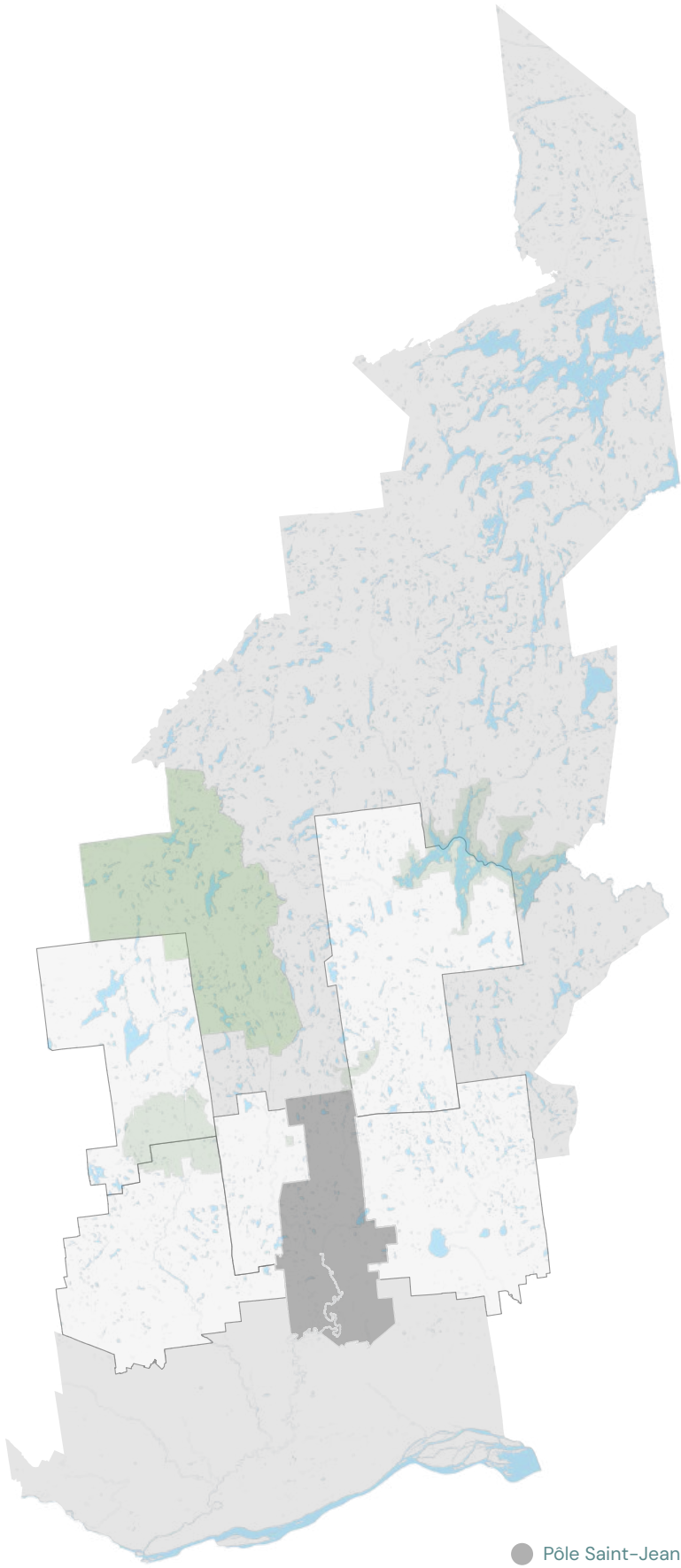
Le pôle Saint-Jean-de-Matha occupe une position centrale au cœur des Montagnes de Lanaudière, se positionnant comme territoire de transition entre plaine et relief montagneux plus affirmé. Ce qui distingue fondamentalement ce pôle dans le corridor lanauchois tient à sa profondeur culturelle exceptionnelle pour une destination cyclable, tissée autour de l'Abbaye cistercienne, du patrimoine religieux et de la Vallée de la rivière Noire qui structurent un corridor de plein air quatre saisons.

Accessible depuis Montréal en moins de 90 minutes via la route 131, le territoire se caractérise par un paysage de bosses et de plateaux offrant des vues spectaculaires sur la vallée de la rivière L'Assomption et les parcs régionaux environnants, soit Sept-Chutes, Chutes Monte à Peine Et Des Dalles.

Saint-Jean-de-Matha représente la seule municipalité du corridor montagnard actuellement connectée officiellement au Sentier National, créant des possibilités uniques d'itinérance pédestre et cyclable. L'offre vélo s'articule autour de deux axes complémentaires: l'axe montagne centré sur les terres des moines cisterciens avec un potentiel de 50 à 60 kilomètres de cross-country et Fatbike, et l'axe route champêtre. La clientèle recherche autant l'expérience cyclosportive sur routes vallonnées que la découverte contemplative combinant plein air, patrimoine culturel et ressourcement spirituel dans une ambiance de nordicité accessible.

À Saint-Jean-de-Matha, le cyclotourisme s'enracine dans une profondeur culturelle rare, où patrimoine spirituel, paysages vallonnés et itinérance quatre saisons se conjuguent au cœur des montagnes de Lanaudière.

Photo: Simon Laroche



● Pôle Saint-Jean-de-Matha

Carte du pôle Saint-Jean-de-Matha

Photo: Simon Laroche

PRINCIPAUX CONSTATS

Une profondeur culturelle unique qui différencie le pôle des destinations purement sportives

La présence de l'Abbaye cistercienne et son patrimoine religieux créent une dimension contemplative et spirituelle rare dans l'univers cyclotouristique québécois. Cette profondeur culturelle permet de positionner Matha, comme plusieurs l'appelle, sur un créneau distinctif de cyclo-tourisme nourricier où l'effort physique s'articule naturellement avec la recherche de sens, le ressourcement intérieur et la découverte patrimoniale. Les terres des moines offrent un potentiel de 50 à 60 kilomètres de sentiers cross-country dans un cadre contemplatif exceptionnel, créant une expérience où le vélo devient véhicule de méditation en mouvement plutôt que simple activité sportive. Cette identité s'harmonise parfaitement avec la philosophie du fort nourricier vécue par la communauté locale et ouvre des possibilités de différenciation forte par rapport aux pôles centrés uniquement sur la performance technique ou le défi physique.

Une connectivité au Sentier National unique et des liaisons intermunicipales encore fragmentées

Saint-Jean-de-Matha se distingue comme seule municipalité du corridor montagnard officiellement connectée au Sentier National, créant un atout stratégique majeur pour le développement de l'itinérance pédestre et du Bikepacking. Cette connexion ouvre des possibilités de circuits longue distance qui dépassent largement le territoire municipal et positionnent le pôle comme porte d'accès vers l'aventure nordique. Parallèlement, les liaisons cyclables est-ouest vers Notre-Dame-de-la-Merci, Entrelacs et les autres pôles voisins demeurent incomplètes et fragmentées, limitant la création de grandes boucles variées qui permettraient aux cyclistes de séjourner plusieurs jours en découvrant différents secteurs. Cette discontinuité des connexions intermunicipales contraste avec la connectivité longue distance du Sentier National, révélant une incohérence entre l'échelle locale et l'échelle régionale qui devra être corrigée pour optimiser le potentiel du territoire.

Une communauté mobilisée porteuse d'une culture de concertation forte

Le pôle bénéficie d'une communauté engagée qui vit le territoire comme un fort nourricier, philosophie collective qui valorise l'entraide, le partage et l'authenticité relationnelle. Cette culture de concertation constitue un terreau fertile pour le développement cyclotouristique collaboratif qui nécessite la coordination de multiples acteurs: municipalité, MRC, parcs régionaux, Abbaye, hébergeurs, restaurateurs. L'alignement naturel entre les valeurs territoriales portées par cette communauté et les principes du cyclotourisme responsable, comme le respect du territoire, rythme lent, découverte sensible, consommation locale, crée des conditions favorables pour développer un modèle distinctif. Cette mobilisation collective représente un avantage compétitif significatif face à des territoires où les acteurs peinent à collaborer malgré des infrastructures parfois supérieures.

Un potentiel Fatbike hivernal sous-exploité

La vocation quatre saisons établie avec les stations de ski et les infrastructures hivernales existantes crée des conditions idéales pour positionner Saint-Jean-de-Matha comme destination Fatbike de référence au cœur de Lanaudière. Le territoire de vallées et plateaux offre des parcours variés adaptés au Fatbike, l'Abbaye ajoute une dimension contemplative hivernale unique, et la trame de sentiers pédestres constitue une base pour développer des circuits dédiés. Pourtant, l'offre Fatbike actuelle reste marginale et saisonnière plutôt que structurée comme produit signature. Cette sous-utilisation du potentiel hivernal contribue à la concentration de l'activité cyclotouristique sur l'été et limite la capacité à générer des retombées économiques étalées sur l'année, alors que le Fatbike connaît une croissance importante au Québec et répond parfaitement à la philosophie nordique du *friluftsliv*.

À Saint-Jean-de-Matha, le vélo dépasse la performance pour devenir une expérience nourricière, où patrimoine spirituel, itinérance nordique et mobilisation communautaire forgent un potentiel cyclotouristique distinctif encore à structurer.

OPPORTUNITÉS

Structurer un comité Culture Vélo intégrateur

Mettre en place un comité de coordination réunissant municipalité, MRC, gestionnaires des parcs régionaux (Sept-Chutes, Chutes Monte à Peine Et Des Dalles), représentants de l’Abbaye, acteurs de la Vallée de la rivière Noire, hébergeurs et restaurateurs. Ce comité aurait pour mandat de coordonner l’axe montagne (sentiers cross-country et Fatbike autour de l’Abbaye) et l’axe route (boucles champêtres et connexions intermunicipales) en arrimage avec la stratégie régionale. Cette gouvernance collaborative capitaliserait sur la culture de concertation déjà présente dans la communauté pour créer une cohérence d’ensemble plutôt qu’une multiplication de projets isolés.

Structurer une offre duale montagne-route complémentaire

Sur l’axe montagne, centraliser le développement cross-country autour de l’Abbaye en créant 50 à 60 kilomètres de sentiers avec boucles de niveaux variés et points de vue contemplatifs, tout en positionnant clairement le pôle comme destination Fatbike hivernale de référence au cœur de Lanaudière. Sur l’axe route, identifier trois à quatre boucles de 40 à 100 kilomètres pour clientèles débutantes et intermédiaires intégrant parcs régionaux et Vallée de la rivière Noire, et structurer une véloroute champêtre gourmande reliant producteurs locaux et attraits agrotouristiques. Prioriser un réseau cyclable sécuritaire dans le noyau villageois et vers les principaux attraits pour que le vélo devienne mode naturel de déplacement pendant les séjours.

Capitaliser sur la connexion au Sentier National

Valoriser la Vallée de la rivière Noire comme corridor de plein air quatre saisons en développant des circuits de Bikepacking qui exploitent la connexion unique au Sentier National pour créer des itinéraires longue distance vers le nord de la Matawinie. Développer les connexions est-ouest vers Notre-Dame-de-la-Merci, Entrelacs et les pôles voisins pour permettre de grandes boucles variées qui transforment Saint-Jean-de-Matha en point de passage stratégique plutôt qu’en terminus. Cette approche positionnerait le pôle comme hub naturel de redistribution des flux cyclistes itinérants.

Créer un mécanisme récurrent d’entretien

Établir un modèle de financement pérenne pour développer et maintenir le réseau de sentiers cross-country sur les terres de l’Abbaye, les circuits Fatbike hivernaux, les boucles de route structurantes et les premières pistes cyclables villageoises. Ce mécanisme pourrait combiner contributions municipales, soutien de la MRC, revenus générés par les utilisateurs et partenariats avec hébergeurs bénéficiant du développement cyclotouristique.

Faire de la concertation culturelle et territoriale le moteur d’une destination vélo cohérente et quatre saisons.

HUB CENTRAL DU CYCLOTOURISME

Saint-Jean-de-Matha représente un maillon essentiel de la stratégie régionale comme hub central d’accueil et de redistribution des flux cyclistes entre les pôles. Sa position d’interface entre plaine et montagne, combinée à sa profondeur culturelle unique autour de l’Abbaye, lui confère un rôle distinctif de destination où le cyclotourisme nourricier rencontre la quête de sens et le ressourcement spirituel. Cette spécificité complète le système régional en offrant une alternative contemplative aux pôles centrés sur la performance technique, tout en servant de pivot pour les boucles de route champêtre et les itinéraires d’aventure vers le nord.

Les conditions de réussite reposent sur la structuration du comité Culture Vélo qui coordonnera les multiples acteurs territoriaux dans une vision partagée, la sécurisation des droits de passage sur les terres de l’Abbaye pour développer le réseau cross-country et Fatbike de manière pérenne, le financement des investissements prioritaires dans les sentiers montagnards et la Vallée de la rivière Noire, et le développement de services cyclistes coordonnés en écosystème complet. Les liens à consolider avec les parcs régionaux environnants et la complétion des connexions intermunicipales détermineront la capacité du pôle à fonctionner comme véritable carrefour plutôt que comme destination isolée.

Dans dix ans, si les recommandations sont suivies, Saint-Jean-de-Matha pourrait incarner la référence québécoise du cyclotourisme nourricier où culture, spiritualité et plein air se tissent naturellement dans l’expérience cyclable. Un territoire où pédaler à travers les terres des moines devient pèlerinage laïque contemporain autant qu’activité sportive, où Le Nordet attire les cyclosportifs tandis que les boucles champêtres accueillent les contemplatifs, où le Fatbike hivernal permet de vivre la nordicité accessible toute l’année. Cette vision transformerait le rayonnement actuel du Nordet en identité territoriale complète qui positionne Saint-Jean-de-Matha comme porte d’entrée naturelle vers l’aventure lanaudoise pour une diversité de clientèles.

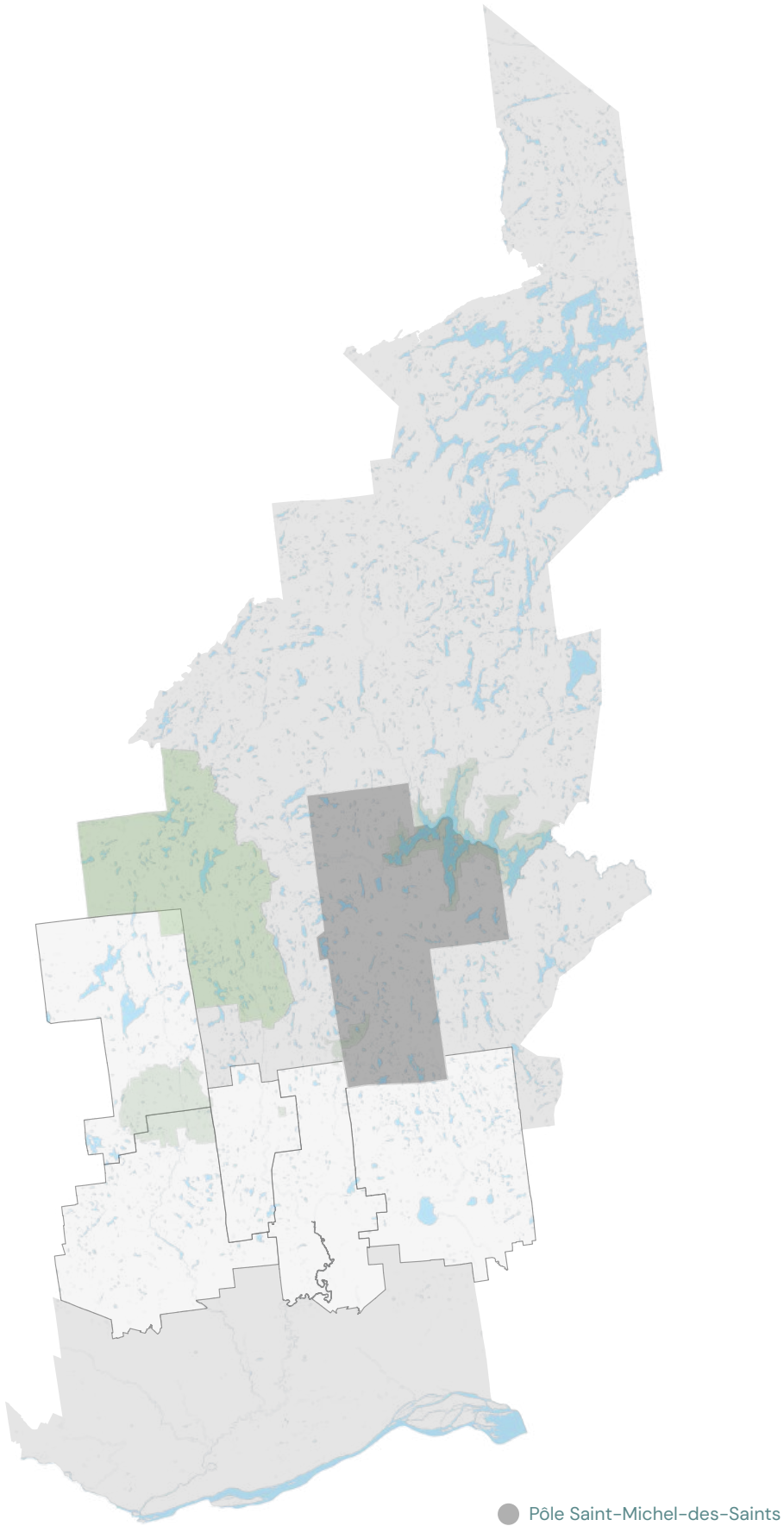
DIAGNOSTIC DU PÔLE | SAINT-MICHEL-DES-SAINTS

Le pôle Saint-Michel-des-Saints représente l'extrémité nord des Montagnes de Lanaudière, s'affirmant comme destination d'aventure et de nordicité authentique articulée autour de l'emblématique Lac Taureau. Ce territoire vaste et faiblement habité se distingue par ses grands plans d'eau, sa matrice forestière continue et son relief de moyenne montagne qui créent une atmosphère d'immersion en nature sauvage rarement accessible aussi près des centres urbains. Le Parc régional du Lac Taureau structure l'identité du pôle avec son offre de pourvoiries, campings, plages et activités nautiques qui attirent principalement une clientèle de villégiature estivale et d'amateurs de plein air motorisé établi – motoneige, VTT, chasse et pêche.

Le positionnement cyclotouristique s'oriente résolument vers le vélo d'aventure plutôt que vers le vélo utilitaire ou de performance technique. Le potentiel de Gravel Bike s'avère considérable grâce à la trame de chemins forestiers, routes de ZEC et dessertes de pourvoiries qui permettraient de créer des boucles d'itinérance de plusieurs jours reliant Lac Taureau, la communauté atikamekw de Manawan, le parc national du Mont-Tremblant, Saint-Donat et Lac Maskinongé. L'atout structurant majeur tient à la route 3 récemment restaurée et dotée d'une bande cyclable de 1,0 mètre sur 30 kilomètres dans le parc Tremblant, créant une liaison sécuritaire vers Saint-Donat. Le territoire largement composé de terres publiques, de ZEC et de baux de villégiature offre un cadre juridique potentiellement plus simple que les pôles fragmentés en petites propriétés privées, à condition de négocier les droits de passage avec les gestionnaires concernés. La clientèle cible recherche grands espaces, isolement relatif, immersion en nature et aventure douce plutôt que défis techniques ou services urbains sophistiqués.

À Saint-Michel-des-Saints, le cyclotourisme prend la forme d'une aventure nordique immersive, portée par l'immensité forestière et les terres publiques, où le *Gravel Bike* devient le vecteur privilégié de la grande nature lanaudoise.

Photo: Jonathan Bordeleau



Carte du pôle Saint-Michel-des-Saints

PRINCIPAUX CONSTATS

Une identité nordique forte encore sous-exploitée pour le cyclotourisme d’aventure

Saint-Michel-des-Saints possède tous les ingrédients d’une destination de Bikepacking nordique exceptionnelle: vastes forêts, grands lacs, relief de moyenne montagne, atmosphère d’isolement relatif et de sauvagerie accessible. Cette identité répond parfaitement à la tendance croissante du vélo d’itinérance qui privilégie l’immersion prolongée en nature plutôt que la multiplication de boucles courtes près des centres de services. Le Parc régional du Lac Taureau constitue une base d’hébergement et d’accueil substantielle avec ses pourvoiries, campings et infrastructures nautiques qui pourraient naturellement intégrer le vélo d’aventure à leur offre de séjours. La restauration récente de la route 3 avec bande cyclable crée une porte d’accès sécuritaire depuis Saint-Donat et le parc Tremblant, transformant un corridor autrefois marginal en axe structurant pour l’itinérance cyclable longue distance. Malgré ces atouts évidents, le vélo demeure marginal dans l’offre touristique actuelle dominée par les activités motorisées et nautiques, révélant un potentiel considérable inexploité qui pourrait diversifier les retombées économiques et désaisonnaliser partiellement l’activité.

Une nordicité brute et accessible, prête à devenir une signature forte du *Bikepacking* d’aventure.

Un foncier de terres publiques qui simplifie potentiellement la sécurisation de parcours

Contrairement aux pôles fragmentés en multitude de petites propriétés privées, Saint-Michel-des-Saints se structure largement autour de terres publiques (ZEC, territoires de l’État, parcs), de baux de villégiature et de pourvoiries dont la gestion relève d’acteurs identifiables et en nombre limité. Cette configuration foncière pourrait faciliter la négociation de droits de passage pour créer de grands itinéraires gravel et Bikepacking, à condition d’engager des discussions structurées avec les gestionnaires de ZEC, les pourvoiries concernées et la SEPAQ pour le parc Tremblant. Les chemins forestiers actifs exploités pour l’industrie offrent un réseau existant qui pourrait être valorisé pour le vélo moyennant des ententes de cohabitation et de signalisation appropriées. Cette simplification relative du portrait foncier contraste favorablement avec la fragmentation qui paralyse d’autres territoires, créant une opportunité stratégique de structurer rapidement quelques corridors signature sans devoir négocier avec des dizaines de propriétaires distincts.

Une cohabitation délicate avec les activités motorisées établies qui exige clarification

Le territoire s’est développé autour d’une forte culture de plein air motorisé (motoneige et VTT) dont les réseaux fédérés occupent largement l’espace forestier et génèrent des retombées économiques substantielles pour les pourvoiries, restaurants et commerces locaux. L’ajout d’une couche cyclable doit se faire sans créer de conflits qui mineraient les activités existantes ou exposerait les cyclistes à des dangers évitables. La Loi sur les véhicules hors route encadre strictement l’accès aux sentiers fédérés motorisés où le vélo est normalement interdit sauf exceptions signalées, imposant soit l’identification de corridors distincts, soit la négociation d’ententes spécifiques de cohabitation avec signalisation claire et couverture d’assurance appropriée. Cette question juridique et opérationnelle ne peut être contournée par une approche informelle qui exposerait le territoire à des responsabilités civiles importantes. La solution passe par une concertation franche entre acteurs motorisés et promoteurs du vélo pour identifier les zones où la cohabitation s’avère réaliste et les secteurs où la séparation des usages demeure nécessaire.

La proximité de Manawan comme opportunité culturelle nécessitant co-construction respectueuse

La communauté atikamekw de Manawan située à proximité ouvre des possibilités d’expériences culturelles authentiques qui enrichiraient considérablement l’offre cyclotouristique en ajoutant une dimension humaine et patrimoniale aux paysages naturels. Des itinéraires reliant Saint-Michel-des-Saints à Manawan permettraient aux cyclistes de découvrir la culture atikamekw, de comprendre le rapport au territoire des Premières Nations et de vivre des expériences d’échange interculturel respectueux. Toutefois, ces développements ne peuvent se faire sans une co-construction authentique avec la communauté, le respect de ses protocoles et de sa gouvernance territoriale, et des ententes claires sur les modalités d’accès, de circulation et de mise en valeur. L’approche extractive qui consisterait à simplement tracer des parcours traversant le territoire sans consultation préalable serait non seulement irrespectueuse mais également vouée à l’échec. Cette dimension exige du temps, de l’écoute et une volonté réelle de partenariat équitable plutôt que d’appropriation unilatérale.

Une saisonnalité nordique qui concentre l’offre mais ouvre des opportunités *Fatbike*

La nordicité du territoire impose une saison cyclable courte pour le gravel et la route avec des neiges tardives au printemps et précoces à l’automne qui limitent la fenêtre d’opération estivale. Cette contrainte climatique concentre la pression sur les mois de juin à septembre, créant des défis de capacité d’accueil et limitant l’étalement des retombées économiques. Paradoxalement, cette même nordicité crée des opportunités exceptionnelles pour le *Fatbike* hivernal qui permet de valoriser les paysages enneigés du Lac Taureau, d’exploiter les chemins et corridors inaccessibles l’été en raison de leur état, et de désaisonnaliser partiellement l’offre cyclable. Le Parc régional possède déjà l’expertise d’entretien hivernal pour ses activités de plein air quatre saisons, facilitant l’ajout d’une couche *Fatbike* moyennant des investissements ciblés. Cette approche quatre saisons assume l’identité nordique établie du territoire et met en valeur son plein potentiel hivernal.

OPPORTUNITÉS

Gouvernance: créer une table de concertation vélo d’aventure nordique

Établir une instance de coordination réunissant Parc régional du Lac Taureau, municipalité, gestionnaires de ZEC, pourvoies stratégiques, MRC de Matawinie, représentants de la communauté de Manawan et SEPAQ pour développer une vision partagée du vélo d’aventure comme couche complémentaire à l’offre de plein air existante. Cette table aurait pour mandat de clarifier les zones de cohabitation motorisé-vélo, d’identifier les corridors prioritaires pour les grands itinéraires et de coordonner la mise en marché pour éviter la fragmentation. L’inclusion de Manawan dès le départ garantirait une approche respectueuse et co-construite des parcours touchant le territoire ou la culture atikamekw.

Développement: structurer quelques corridors signature d’itinérance plutôt que multiplier les boucles courtes

Prioriser le développement de trois à quatre grands itinéraires de Bikepacking de deux à sept jours qui capitalisent sur l’identité nordique du territoire: tour partiel du Lac Taureau valorisant pourvoies et baies spectaculaires, liaison Saint-Michel-Manawan-Saint-Donat intégrant dimension culturelle autochtone, connexion vers Lac Maskinongé et Sainte-Émélie-de-l’Énergie créant une boucle régionale d’envergure, accès au parc Tremblant via la route 3 permettant des circuits transfrontaliers Lanaudière-Laurentides. Ces corridors exploiteraient chemins forestiers sur terres publiques et routes de ZEC en évitant autant que possible les sentiers motorisés fédérés, créant une offre distincte qui attire une clientèle d’aventuriers autonomes plutôt que de cyclotouristes nécessitant services urbains rapprochés.

Sécurisation: formaliser droits de passage et clarifier cohabitation motorisée

Négocier des ententes écrites avec gestionnaires de ZEC, pourvoies concernées par les tracés stratégiques et SEPAQ pour sécuriser juridiquement les corridors prioritaires avant toute promotion officielle. Cartographier précisément les segments qui emprunteraient des réseaux motorisés fédérés et soit les retirer des parcours officiels, soit négocier des ententes spécifiques de cohabitation incluant signalisation claire, protocoles de sécurité et couverture d’assurance appropriée. Cette rigueur juridique protège autant les cyclistes que les gestionnaires de réseaux motorisés tout en préservant les retombées économiques des activités établies.

Mise en marché: forfaitiser avec pourvoies et positionner comme terminus nordique

Intégrer le vélo d’aventure aux forfaits de séjour des pourvoies, campings et chalets du Lac Taureau plutôt que de créer une offre complètement dissociée qui nécessiterait de nouvelles infrastructures d’accueil. Cette approche capitalise sur l’hébergement existant tout en diversifiant l’offre d’activités pour une clientèle déjà présente. Positionner clairement Saint-Michel-des-Saints comme porte d’entrée nordique de l’itinérance cyclable lanaudaise – le point le plus au nord du système régional où l’aventure devient véritablement sauvage – pour attirer les cyclistes en quête de grands espaces et d’isolement relatif qui prolongent naturellement les parcours des pôles plus au sud.

CYCLOTOURISME ET IMMENSITÉ FORESTIBLE

Saint-Michel-des-Saints représente un maillon essentiel de la stratégie régionale comme terminus nordique qui permet aux itinéraires cyclables lanaudois de culminer dans une expérience de grands espaces authentiquement sauvages. Son rôle dans l’écosystème régional ne consiste pas à dupliquer les offres techniques ou champêtres des autres pôles, mais plutôt à offrir cette immersion en nature nordique que seul ce territoire peut procurer grâce à ses vastes forêts, ses grands lacs et son atmosphère d’isolement relatif. Cette spécificité complète le continuum d’expériences régionales en permettant aux cyclistes d’aventure de progresser graduellement vers le nord jusqu’à atteindre cette nordicité accessible qui répond à la philosophie du friluftsliv.

Les conditions de réussite exigent d’abord une concertation approfondie entre acteurs du plein air motorisé établi et promoteurs du vélo pour développer une vision de complémentarité plutôt que de compétition. La sécurisation des droits de passage sur quelques corridors stratégiques auprès des gestionnaires de ZEC, pourvoies et SEPAQ conditionnera la capacité à créer des itinéraires officiels promotionnables sans risques juridiques. La co-construction respectueuse avec la communauté de Manawan pour les parcours touchant le territoire ou la culture atikamekw garantira l’authenticité et la pérennité des expériences culturelles. Le financement d’infrastructures minimales, permettra d’accueillir les cyclistes sans dégrader les milieux fragiles.

Dans dix ans, si les recommandations sont suivies, Saint-Michel-des-Saints pourrait incarner la destination québécoise de *Bikepacking* nordique où pédaler devient aventure véritable dans des paysages de grands espaces peu densément peuplés. Un territoire où les itinéraires de plusieurs jours autour du Lac Taureau rivalisent avec les destinations ontariennes ou scandinaves pour l’authenticité de l’expérience sauvage. Un pôle où la cohabitation harmonieuse entre activités motorisées et vélo d’aventure démontre qu’il est possible d’ajouter des couches complémentaires sans détruire l’existant. Cette vision transformerait la nordicité actuelle perçue parfois comme contrainte en véritable avantage compétitif distinctif.

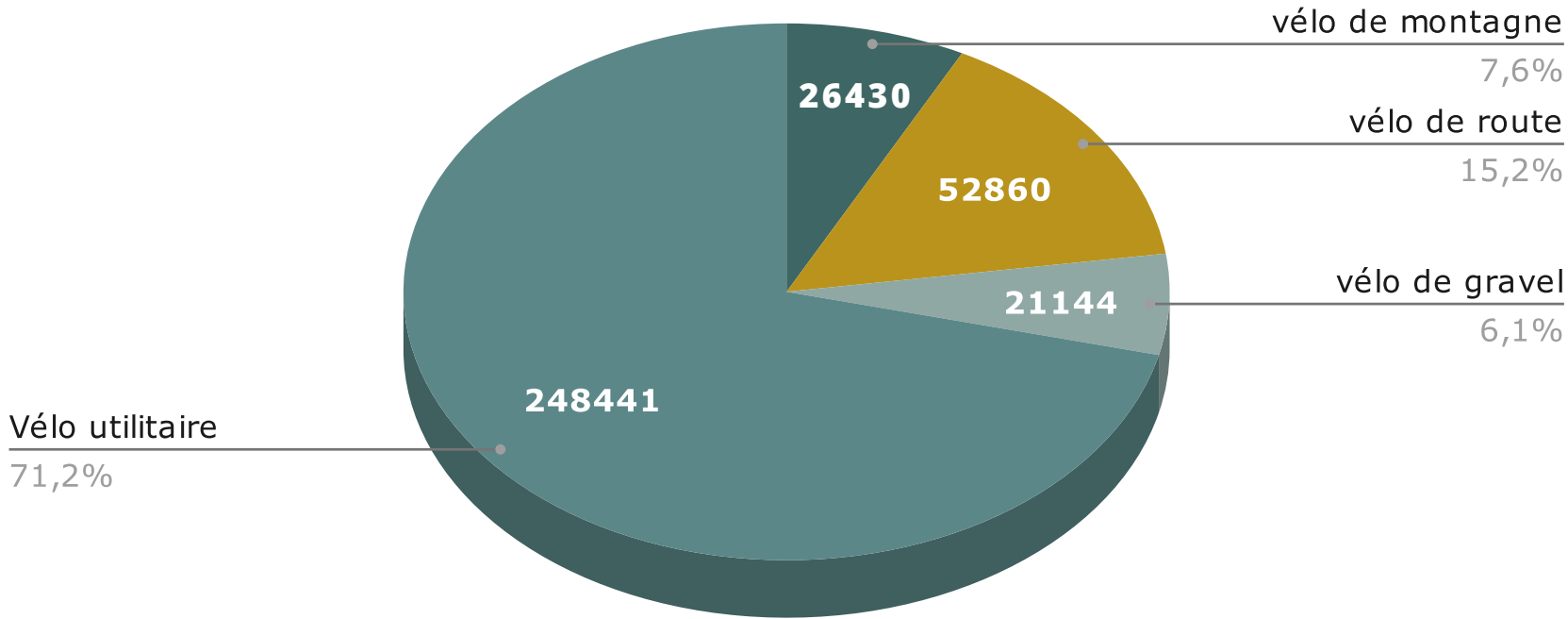
Indicateurs clés

Région de Lanaudière





PRATIQUANTS RÉSIDENTS ESTIMÉS



INDICATEURS CLÉS - RÉGION DE LANAUDIÈRE | OFFRE DE VÉLO DE MONTAGNE

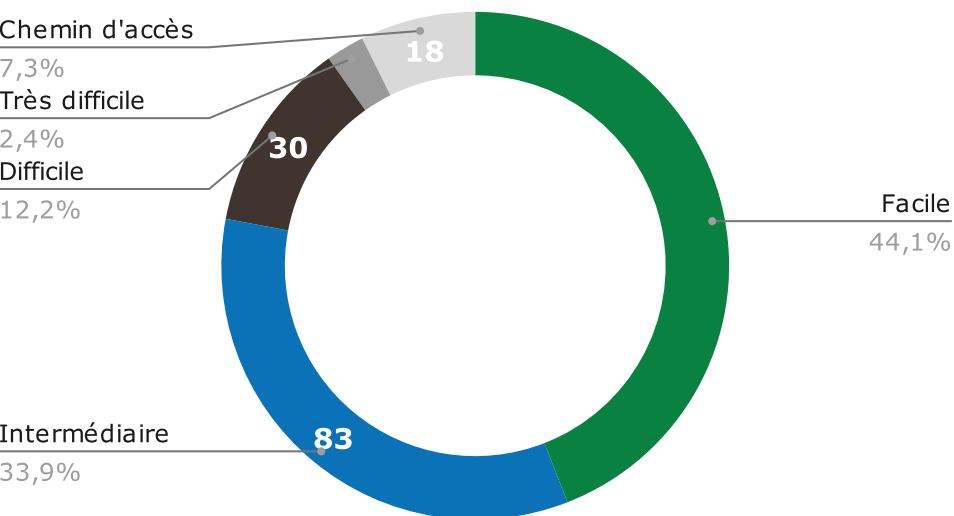
CES DONNÉES DISCORDANTES DÉMONTRENT UN ENJEU DE COMMUNICATION POUR LES UTILISATEURS

Selon **VÉLO QUÉBEC**,
il y aurait
245 km
DE SENTIERS
de vélo de montagne
dans Lanaudière

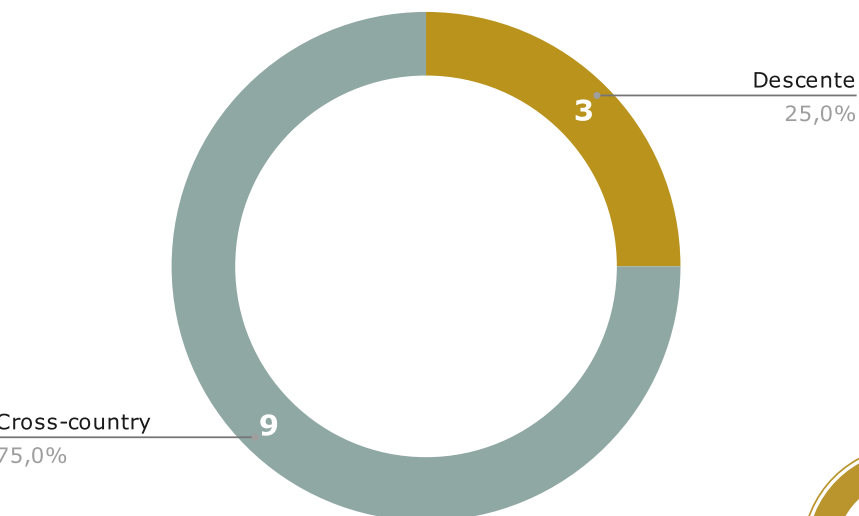


alors que selon
TRAILFORKS
385 km
DE SENTIERS
de vélo de montagne
offerts dans la région
de Lanaudière

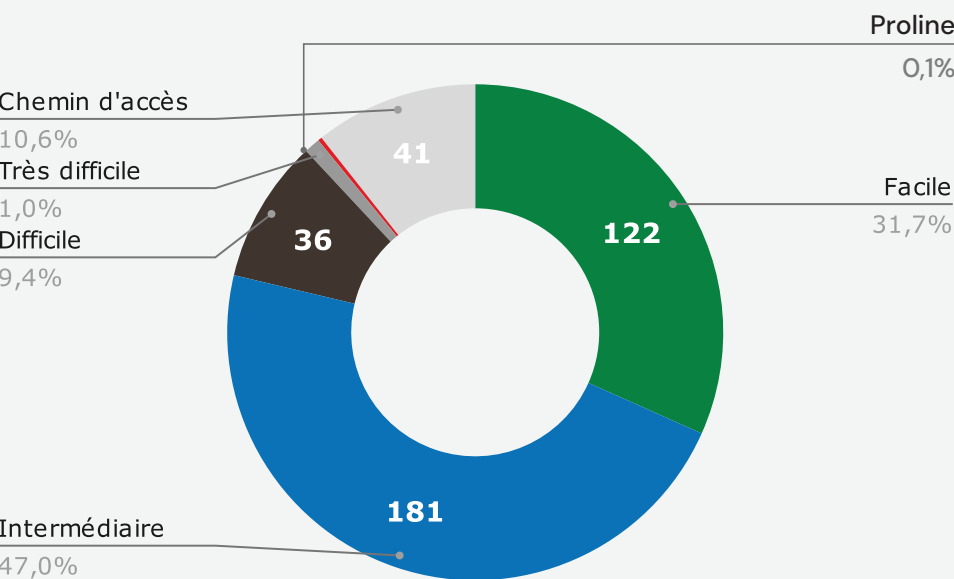
OFFRE DE VÉLO DE MONTAGNE SELON **VÉLO QUÉBEC**
TOTAL : 245 KM DE SENTIERS



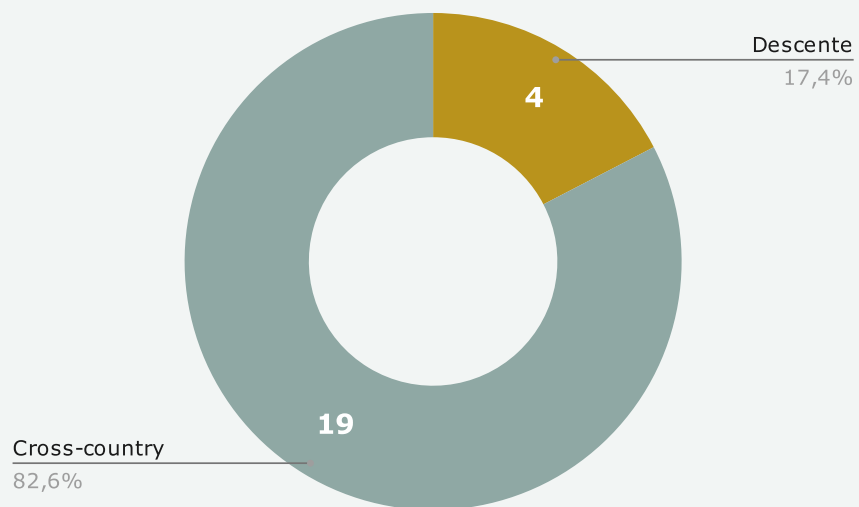
DESTINATIONS PAR TYPE SELON **VÉLO QUÉBEC**
TOTAL: 12 DESTINATIONS



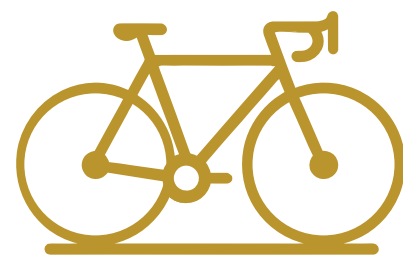
OFFRE DE VÉLO DE MONTAGNE SELON **TRAILFORKS**
TOTAL : 385 KM DE SENTIERS



DESTINATIONS PAR TYPE SELON **TRAILFORKS**
TOTAL: 23 DESTINATIONS



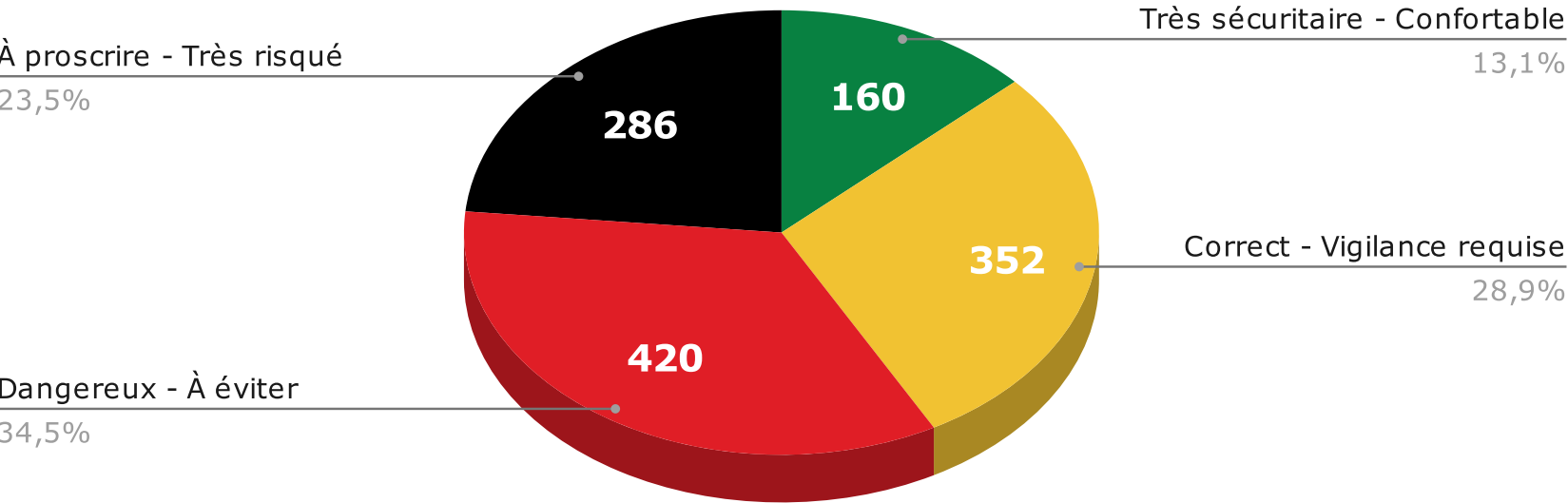
INDICATEURS CLÉS - RÉGION DE LANAUDIÈRE | OFFRE DE VÉLO DE ROUTE, GRAVEL BIKE ET FATBIKE



8 894 km

de routes sur le territoire et
1 218 KM de routes classés
CONVIVIALITÉ VÉLO

CONVIVIALITÉ DU RÉSEAU - VÉLO DE ROUTE SELON LE MTQ (KM)
SUR 1 218 KM DE ROUTES



1 235 km

de sentiers de
GRAVEL BIKE
identifiés et
48 CIRCUITS

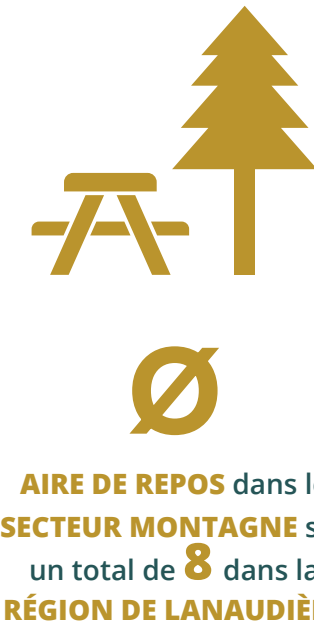
45%

de ces sentiers passent sur des
TERRAINS PRIVÉS



130 km

de sentiers de **FATBIKE**
répartis sur l'ensemble des
8 DESTINATIONS
présentes dans Lanaudière



3
infrastructures de type
PARCS D'HABILETÉS dans le
SECTEUR MONTAGNE sur
un total de **4** dans la
RÉGION DE LANAUDIÈRE



1
installation de type
PUMPTRACK dans le
SECTEUR MONTAGNE sur
un total de **7** dans la
RÉGION DE LANAUDIÈRE



0
installation de type
BMX dans le
SECTEUR MONTAGNE sur
un total de **1** dans la
RÉGION DE LANAUDIÈRE



0
BOUTIQUE DE VÉLO
dans le **SECTEUR MONTAGNE**
sur un total de **3** dans la
RÉGION DE LANAUDIÈRE



1
BORNE DE RÉPARATION
dans le **SECTEUR MONTAGNE**
sur un total de **11** dans la
RÉGION DE LANAUDIÈRE

INDICATEURS CLÉS – RÉGION DE LANAUDIÈRE | OFFRE TOURISTIQUE & OFFRE COMPARATIVE

OFFRE TOURISTIQUE



154

RESTAURANTS dans la zone montagne sur 488 DANS LA RÉGION DE LANAUDIÈRE



22

POURVOIRIES dans la RÉGION DE LANAUDIÈRE



60

HÔTELS/MOTELS dans le SECTEUR MONTAGNE sur un total de 95 dans la RÉGION DE LANAUDIÈRE



1 384

CHALETS LOCATIFS dans le SECTEUR MONTAGNE sur un total de 1 421 dans la RÉGION DE LANAUDIÈRE



98

CAMPINGS dans le SECTEUR MONTAGNE sur un total de 112 dans la RÉGION DE LANAUDIÈRE



DONNÉES INSUFFISANTES sur le nombre de sites de VANLIFE dans le SECTEUR MONTAGNE



11

GITES TOURISTIQUES & AUTRES dans le SECTEUR MONTAGNE sur un total de 16 dans la RÉGION DE LANAUDIÈRE

OFFRE COMPARATIVE



1 966 km

de sentiers de MOTONEIGE



1 236 km

de sentiers de VÉHICULE TOUT-TERRAIN



LA SUPERFICIE totale
DU TERRITOIRE est de
13 500 km²



7,6 %

du territoire est composé de
ZONES DE CONSERVATION



3,12 %

du territoire est composé
de **PARCS RÉGIONAUX**



13 %

du territoire est composé de
**ZONES D'EXPLOITATION
CONTRÔLÉE (ZEC)**



32,3 %

du territoire appartient aux
PETITS PROPRIÉTAIRES PRIVÉS

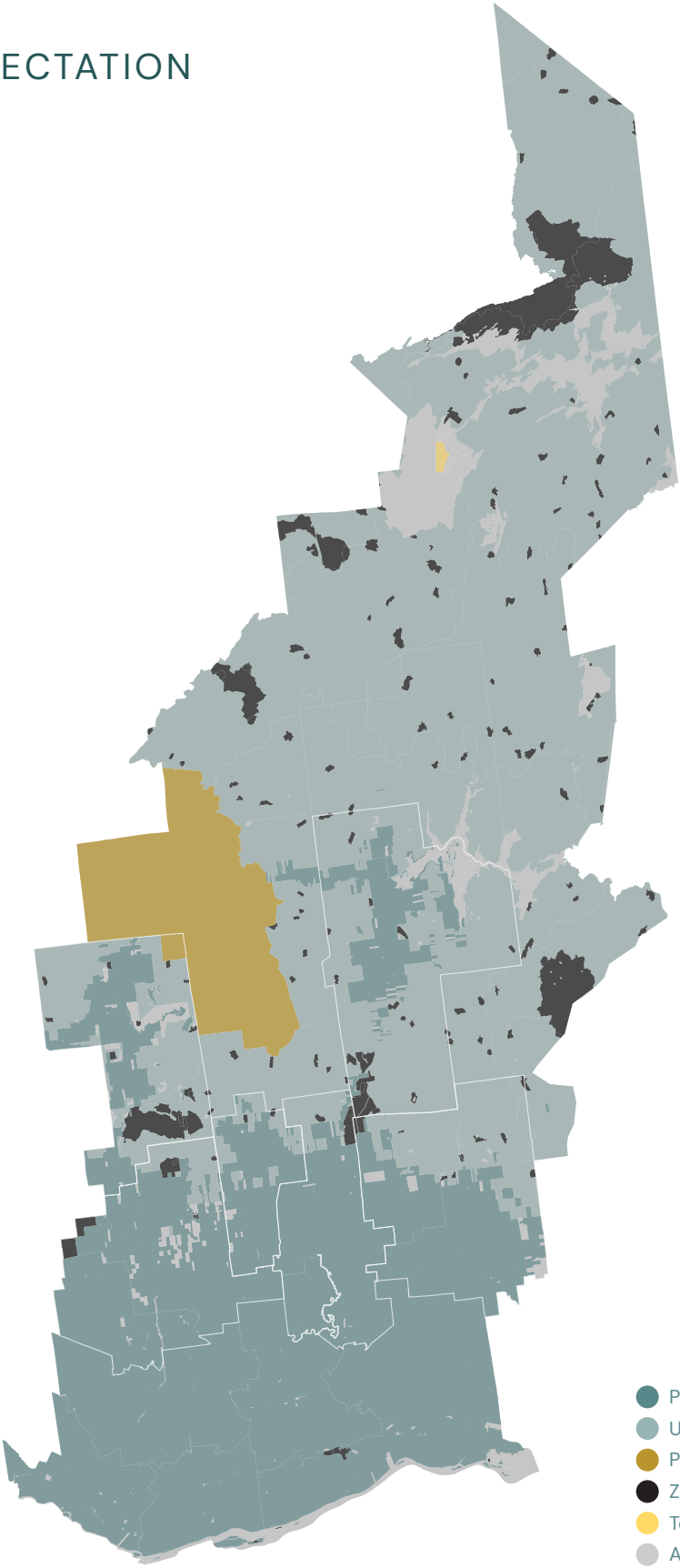
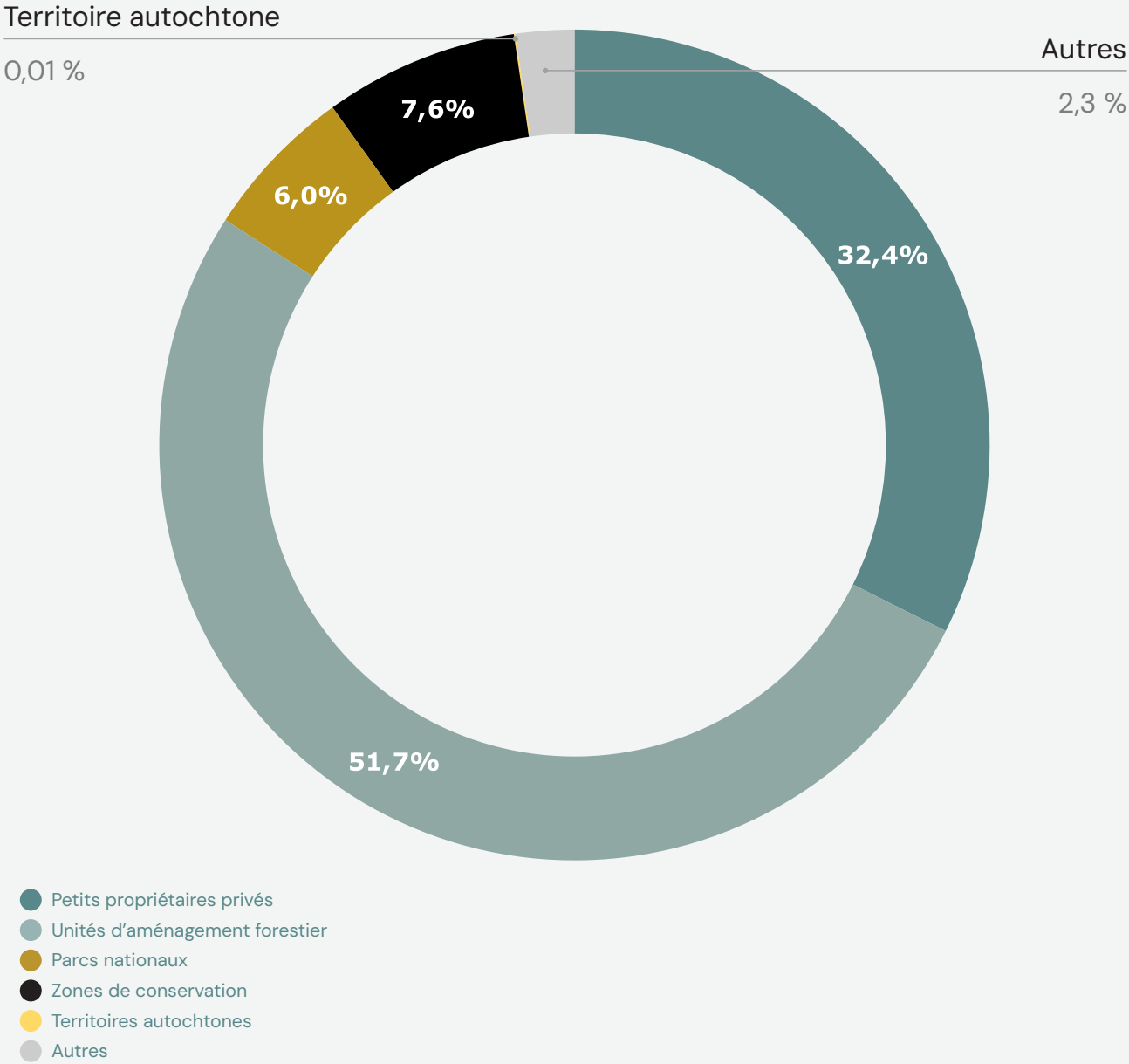


15,3 %

du territoire est composé de
TERRES AGRICOLES (CPTAQ)

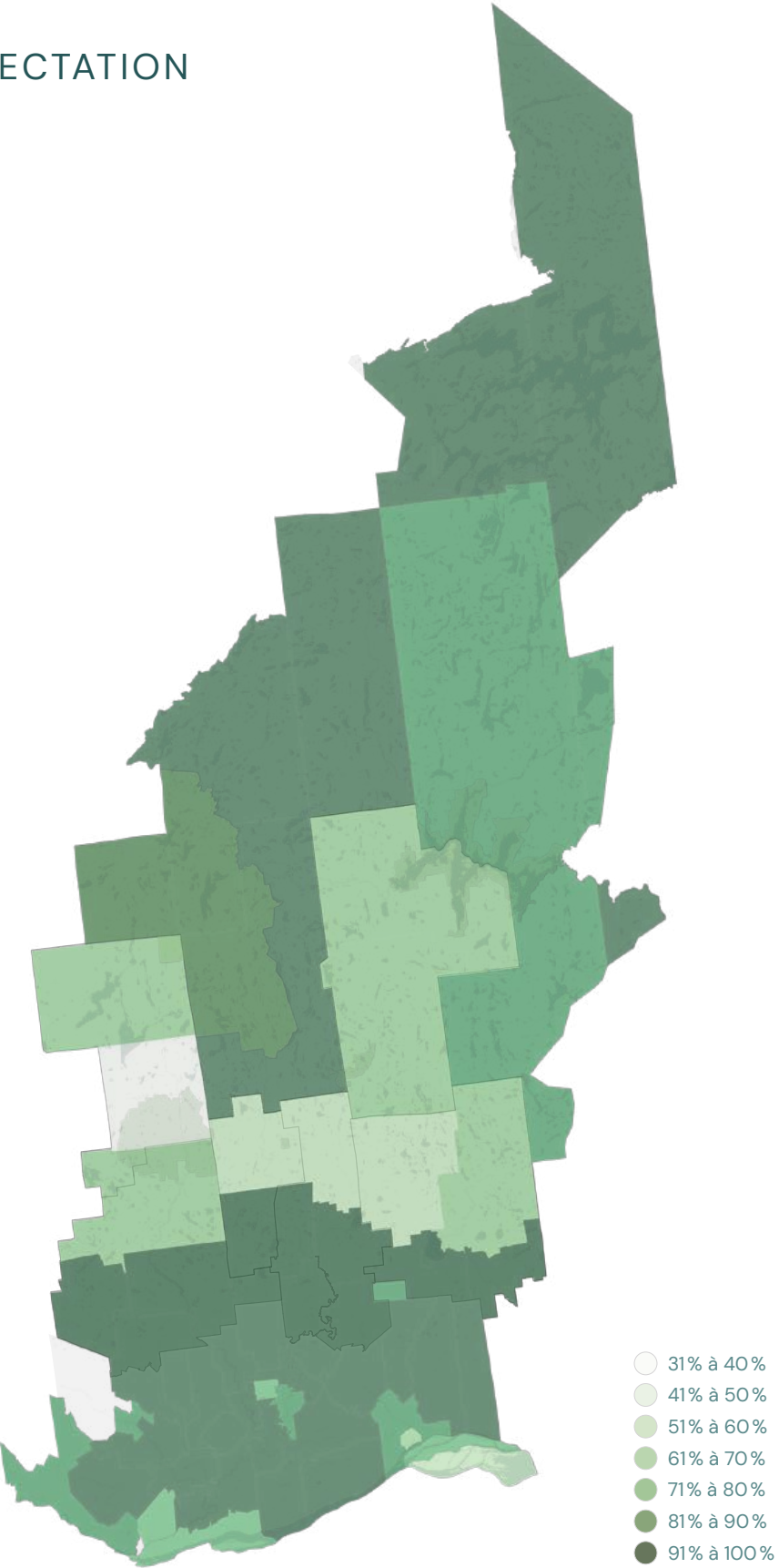
INDICATEURS CLÉS – RÉGION DE LANAUDIÈRE | LE TERRITOIRE ET SON AFFECTATION

AFFECTATION DU TERRITOIRE
SUPERFICIE TOTALE 13 500KM²



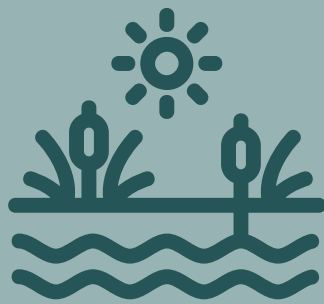
Carte de l'affectation du territoire

COUVERT FORESTIER ET
EXPLOITATION FORESTIÈRE

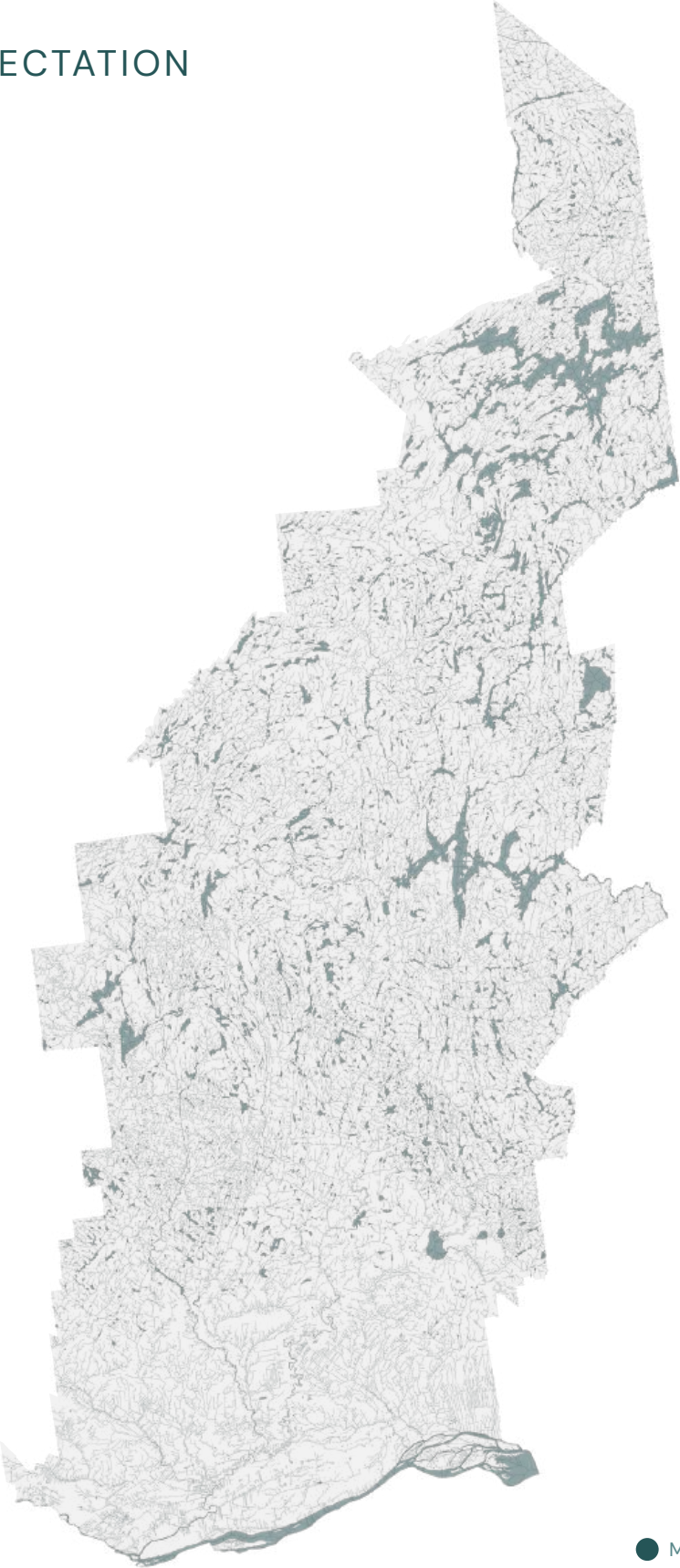


Pourcentage du couvert forestier par municipalité

MILIEUX HUMIDES ET LACS



La région est composée de
3 577 km²
de **MILIEUX HUMIDES ET LACS**
soit l'équivalent de
26,5 %
du territoire



Carte des milieux humides et lacs



Une étude effectuée aux Iles Berthier a permis d'évaluer la **QUANTITÉ DE MOUSTIQUES** présente sur place à

40 kg/hectare

Partant du fait que Lanaudière présente 1 350 000 hectares de territoire, il est possible de présumer la présence potentielle de

54 000 tonnes de moustiques

Dans la région de **LANAUDIÈRE** seulement

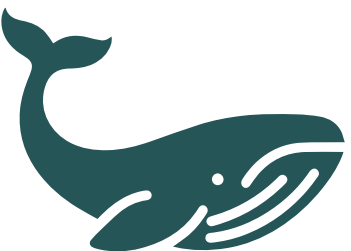
CE QUI ÉQUIVAUT À:



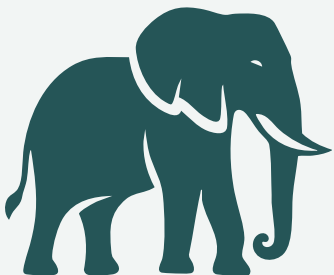
2 160
SEMI-REMORQUES



36 000
VOITURES



400
BALEINES BLEUES



9 000
ÉLÉPHANTS



67 500
OURS POLAIRES

Acceptabilité sociale et multifonctionnalité



ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET MULTIFONCTIONNALITÉ | LANAUDIÈRE

RECONNAÎTRE LA COMPLEXITÉ D'UN TERRITOIRE PARTAGÉ

Le développement d'une destination cyclotouristique en Lanaudière se déploie sur un territoire où les usages se superposent depuis des générations. Chasse, pêche, exploitation forestière, villégiature, sports motorisés et activités non motorisées coexistent sur un même espace, chacun porteur d'une légitimité historique et d'une contribution économique significative. Cette réalité multifonctionnelle représente à la fois la richesse distinctive du territoire lanaudois et son principal défi d'aménagement.

Selon le Plan de développement lanaudois en plein air, le domaine public représente 76% du territoire régional, constituant le vaste domaine de terres publiques le plus rapproché de Montréal. Cette prépondérance des terres publiques (77% des espaces forestiers) constitue un atout structurel considérable pour le développement cyclable, et impose simultanément une responsabilité accrue de partage équitable entre les multiples usagers légitimes de ces espaces communs.

La MRC de Matawinie illustre cette géographie contrastée, alors que 68,5% de son territoire demeure non organisé (terres publiques), la concentration des infrastructures de transport se localise sur le 31,5% de territoire municipalisé au sud. Cette dualité génère des opportunités distinctes : les vastes étendues publiques du nord facilitent le tracé de réseaux cyclables ambitieux, tandis que le sud urbanisé confronte les projets à la complexité foncière des terres privées.

UNE CONSTRUCTION PROGRESSIVE ET DIALOGUÉE

L'acceptabilité sociale du vélo demeure émergente et inégale selon les pôles lanaudois. Les ateliers de consultation publique menés en juin 2025 révèlent une culture Vélo encore fragmentée, où certains territoires affichent un dynamisme évident tandis que d'autres considèrent cette pratique comme « relativement nouvelle et marginale ». Cette disparité impose une progression graduelle et dialoguée avec les milieux, calibrée sur les réalités locales plutôt qu'imposée selon un modèle uniforme.

Selon l'Étude CIMA+, la démarche méthodologique intègre explicitement l'acceptabilité sociale comme critère de faisabilité des projets. Les consultations régionales, entrevues ciblées et ateliers publics ont été conçus pour croiser les perspectives techniques, territoriales et sociales, mesurer l'appui des communautés et ajuster les recommandations aux réalités locales. À l'échelle régionale, une grille d'analyse multicritères évalue chaque action proposée selon la faisabilité technique et financière, l'impact sur la mobilisation des parties prenantes et le potentiel de structuration à long terme. De l'expérience de Baere et B6douze, des activités de concertation récurrentes, animé pour créer le dialogue, la formation, et encore mieux, le co-développement et l'innovation ouverte, font partie des moteurs de mobilisation, de changement et d'agilité pour chacune des parties prenantes.

Cette approche reconnaît que l'acceptabilité ne se décrète pas par décision administrative. Elle se construit dans la durée, par la démonstration de bénéfices tangibles, le respect des préoccupations légitimes et l'inclusion des acteurs historiques dans la conception des projets. Les consultations menées par Bære soulignent que « les gens y croient, seulement ils ne veulent pas que ça relève dans leur cour », révélant la tension entre aspirations collectives et inquiétudes individuelles face aux impacts locaux.

ORCHESTRER LES COMPATIBILITÉS D'USAGES

La région se caractérise par sa multifonctionnalité : chasse, motoneige, véhicules tout terrain Quad, randonnée, ski de fond, villégiature, conservation, ZEC, pourvoiries et parcs nationaux se chevauchent sur des milliers de kilomètres de sentiers motorisés et non motorisés. Par exemple, le pôle de Saint-Michel-des-Saints compte à lui seul 488 km de sentiers fédérés de motoneige, représentant un apport économique important pour les municipalités traversées.

La région compte près de 10 000 lacs et rivières, des espaces forestiers en grand nombre dont 77 % sont publics et 23 % privés

Source : Plan de développement lanaudois en plein air

ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET MULTIFONCTIONNALITÉ | LANAUDIÈRE

La place du cyclotourisme intervient à son tour dans l'écosystème

L'Étude CIMA+ identifie plusieurs points critiques de cohabitation qui doivent être anticipés dès la conception des réseaux cyclables :

Cohabitation motorisé/non motorisé

De nombreux tracés utilisent ou longent des sentiers de motoneige et de véhicules tout terrain (Quad), imposant soit des séparations physiques, soit des séparations temporelles selon les saisons et périodes de chasse. Le potentiel de synergie existe, notamment pour le développement de circuits de Gravel Bike sur les chemins forestiers entretenus pour l'accès motorisé, et cette réutilisation valorise les investissements passés tout en créant une continuité d'usage.

La fragilisation progressive des sports motorisés ouvre paradoxalement des opportunités de reconversion. Le Plan de développement lanaudois en plein air observe que la pratique de la motoneige et du quad a atteint un plateau, avec un recul marqué de l'achalandage dans plusieurs destinations. Les changements climatiques, l'évolution de l'acceptabilité sociale, les coûts d'opération croissants et la dépendance au bénévolat ont fragilisé cette activité historiquement structurante. Cette transition exige toutefois une diplomatie territoriale fine, respectant la contribution historique des clubs motorisés tout en explorant de nouvelles vocations cyclables pour les corridors qui ne sont plus viables économiquement.

Incompatibilités de certains partages

Un singletrack étroit de vélo de montagne ne peut être partagé sans risques avec les cavaliers (pratique équestre) ainsi qu'en motocross, alors que la cohabitation entre course en sentier et cross-country cycliste est jugée compatible si la signalisation et la vitesse sont gérées adéquatement. Ces nuances exigent une analyse fine des caractéristiques de chaque corridor avant d'y autoriser des usages multiples.

Enjeux hivernaux spécifiques

Le Fatbike ne peut simplement se greffer sur des réseaux motorisés ou de ski de fond sans règles claires. Les documents régionaux recommandent des micro-corridors hivernaux dédiés ou partagés avec des balises précises, évitant ainsi les conflits entre damage pour motoneige, traçage pour ski de fond et compaction pour Fatbike.

On découvre aussi que certaines pratiques de ski nordiques ont créé des cicatrices forestières propices à la création de sentiers de vélo de montagne et de Gravel Bike. Ce qui faciliterait leur mise en service et officialisation sans trop d'impacts environnementaux. Ceci étant dit, la plupart des droits de passages légitimes ne sont adressés que pour des usages hivernaux.

La chasse comme usage non négociable

Sur un territoire où 59% des superficies sont en terres publiques, la période de chasse à la carabine impose des contraintes de sécurité qui ne peuvent être négociées. Historiquement, le territoire est alors réservé aux chasseurs et chasseuses, créant une fermeture temporaire nécessaire des réseaux de sentiers récréatifs. Cette cohabitation temporelle plutôt que spatiale peut fonctionner harmonieusement si elle est planifiée rigoureusement, avec communication claire des fermetures, signalisation visible et reconnaissance des usagers historiques comme partenaires légitimes dont la sécurité et l'expérience méritent protection.

Au Québec, la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune reconnaît à toute personne le droit de chasser, de pêcher et de piéger.

Sur les terres du domaine de l'État, l'accès pour la chasse est un droit partagé; personne ne peut s'approprier un secteur ou bloquer un chemin public pour garder un territoire de chasse « exclusif ». Pour chasser sur un terrain privé, le chasseur doit obtenir la permission du propriétaire; sans cette permission, l'accès est interdit même si la chasse serait autrement légale. Le propriétaire peut donc conditionner l'accès (zones interdites, horaires, type d'armes), tant que cela ne contrevient pas à d'autres lois, par exemple, la discrimination.



Le règlement sur les activités de chasse et les règles du ministère prévoient des distances minimales entre le chasseur/le gibier et les bâtiments destinés à loger des personnes ou abriter des animaux, souvent de l'ordre d'au moins 100 m selon le contexte. Il est également interdit de tirer à partir d'un chemin public ou dans une bande déterminée de part et d'autre de certains chemins, afin de protéger la sécurité des usagers.

Inversement, selon la «loi sur la chasse», on ne peut pas nuire volontairement à une personne qui chasse légalement et a accédé de façon légitime au territoire où elle se trouve, par exemple en effrayant systématiquement le gibier pour l'empêcher de chasser. Toute entrave au droit de chasse ou à la libre circulation sur un territoire où la chasse est permise peut être dénoncée.

Dans tous les cas, c'est le travail des agents de protection de la faune d'intervenir qu'importe le contrevenant.

Photo: Normand Laporte

SÉCURISER JURIDIQUEMENT
LES CORRIDORS CYCLABLES

L'implantation d'un réseau cyclable cohérent se heurte à la réalité foncière lanaudoise. Les corridors plein air traversent une diversité de propriétés publiques, privées et institutionnelles, nécessitant des négociations d'ententes de servitude, de droits de passage et potentiellement d'acquisition stratégique pour harmoniser l'intégrité du réseau.

Selon l'Étude CIMA+ et les recherches de Baere, les défis spécifiques identifiés incluent la présence majoritaire de terres privées au sud de la MRC (Le Piedmont), limitant les possibilités de développement, et les réglementations municipales et ministérielles encadrant l'accès au fleuve, aux rivières et le passage sur différentes routes. Le développement de la villégiature sur le Piémont, secteur naturellement attrayant, crée des confrontations entre intérêts privés et récréotouristiques.

**Le domaine public (de l'État) le plus près
de la grande métropole représente 76 %
du territoire lanaudois**

Source : Plan de développement lanaudois en plein air

Les droits de passage constituent une condition structurante, surtout pour le Gravel Bike et les grandes boucles qui traversent beaucoup de terrains privés, de pourvoiries, de ZEC et d'unités d'aménagement forestier. L'étude régionale recommande explicitement des servitudes notariées ou, à minima, des ententes écrites avec les propriétaires privés pour sécuriser les tracés et éviter de bâtir des produits sur des tolérances informelles. Cette préoccupation juridique dépasse la simple formalité administrative : elle conditionne la viabilité à long terme des investissements publics et la pérennité de l'offre touristique.

Le Plan de développement lanaudois en plein air rappelle qu'un corridor plein air traverse une diversité de propriétés résidentielles, municipales, industrielles, institutionnelles ou commerciales, et que son assise se constitue par un assemblage de propriétés : terres publiques, parcs municipaux régionaux ou nationaux, fiducies foncières, OBNL, propriétés privées avec droit de superficie.

Cette mosaïque foncière exige une stratégie d'harmonisation incluant acquisition de propriétés, protection des paysages, ententes de servitude et reconnaissance des droits de passage.

RECONNAÎTRE LES LÉGITIMITÉS FONDATRICES
DROITS TERRITORIAUX AUTOCHTONES

Le développement cyclable en Lanaudière s'inscrit sur un territoire habité et utilisé par les peuples autochtones depuis des millénaires. La communauté Atikamekw de Manawan, située au cœur de la MRC de Matawinie, constitue une présence territoriale structurante qui doit être reconnue et respectée dans toute planification d'aménagement récréotouristique.

Selon l'Étude CIMA+, le territoire de la communauté Atikamekw de Manawan représente 4% de la population de la MRC de Matawinie, avec 2 222 habitants en 2021. Les projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec anticipent une croissance de 70% d'ici 2041, portant la population à 3 689 habitants. Cette dynamique démographique soutenue témoigne de la vitalité de la communauté et de son enracinement territorial durable.

Le territoire de Manawan présente une particularité géographique significative : son éloignement et l'absence de municipalités limitrophes font en sorte que la totalité des déplacements domicile-travail demeure interne à la communauté. Cette caractéristique souligne l'autonomie fonctionnelle du territoire et l'importance d'une consultation spécifique pour tout projet d'aménagement qui pourrait affecter ses environs ou les corridors forestiers utilisés par les membres de la communauté. Mistissini est un modèle d'inspiration à cet égard.

Cadre juridique des droits autochtones
en gestion forestière

Au-delà de la chasse, les droits et intérêts autochtones sont intégrés dans la gestion forestière par la Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier (A-18.1). Cette loi établit que la prise en compte des intérêts, valeurs et besoins des communautés autochtones « fait partie intégrante de l'aménagement durable des forêts ». Cette reconnaissance juridique n'est pas accessoire, elle constitue un paramètre structurant de toute intervention en territoire forestier public.

La loi impose au ministre de consulter les communautés autochtones « d'une manière distincte » pour la gestion du milieu forestier et de les accommoder s'il y a lieu. Une politique de consultation spécifique doit être élaborée avec des modalités propres aux communautés autochtones, reconnaissant que leur relation au territoire diffère fondamentalement des autres usagers et qu'elle ne peut être subsumée dans une consultation régionale générale.

Le gouvernement peut conclure des ententes avec des communautés autochtones pour faciliter l'exercice et le suivi des activités d'aménagement forestier par leurs membres et soutenir un aménagement durable. Ces ententes peuvent prendre diverses formes : ententes de gestion, zones d'aménagement prioritaire, protocoles de consultation ou partenariats de cogestion territoriale.

Implications concrètes pour le
développement cyclable lanaudois

Dans les plans d'aménagement forestier intégré (PAFIO) de Lanaudière, il est reconnu que les Autochtones fréquentent et utilisent le territoire forestier à des fins alimentaires, domestiques, rituelles ou sociales. Ces usages doivent être pris en compte dans le zonage, la planification des coupes, l'ouverture de chemins forestiers et, par extension, dans le tracé de réseaux cyclables qui utilisent ces mêmes corridors.

ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET MULTIFONCTIONNALITÉ | LANAUDIÈRE

Toute planification forestière sur les terres publiques, incluant le développement de sentiers récréatifs et de réseaux cyclables, doit inclure une démarche formelle de consultation autochtone distincte et documentée. Cette consultation vient avant ou en parallèle de la concertation régionale habituelle avec les MRC, les ZEC, les utilisateurs récréatifs et les autres parties prenantes. Elle ne peut être remplacée par une simple information ou notification a posteriori.

Les droits et usages autochtones deviennent ainsi un paramètre structurant de la gestion forestière et du développement récréotouristique. Ils peuvent influencer où on développe des sentiers cyclables, où on protège des massifs intacts pour les activités traditionnelles, où on laisse des corridors de circulation faunique essentiels aux pratiques de chasse et de piégeage, et comment on articule les usages récréatifs avec les pratiques territoriales autochtones sur ces mêmes espaces.

Opportunités de collaboration et de réconciliation territoriale

La proximité de la communauté Atikamekw de Manawan offre une opportunité distinctive de différenciation culturelle pour le développement cyclotouristique lanaudois. L'intégration respectueuse des savoirs autochtones, la possibilité de circuits d'interprétation culturelle, des haltes thématiques ou des expériences guidées par des membres de la communauté peuvent transformer le cyclotourisme en vecteur de réconciliation et de partage des savoirs.

Cette dimension interculturelle répond aux aspirations d'une clientèle cyclotouristique recherchant l'authenticité et la profondeur expérientielle. Elle permet également de reconnaître concrètement que le territoire lanaudois porte une histoire et une occupation autochtones antérieures à toutes les autres utilisations, et que cette présence demeure vivante et structurante.

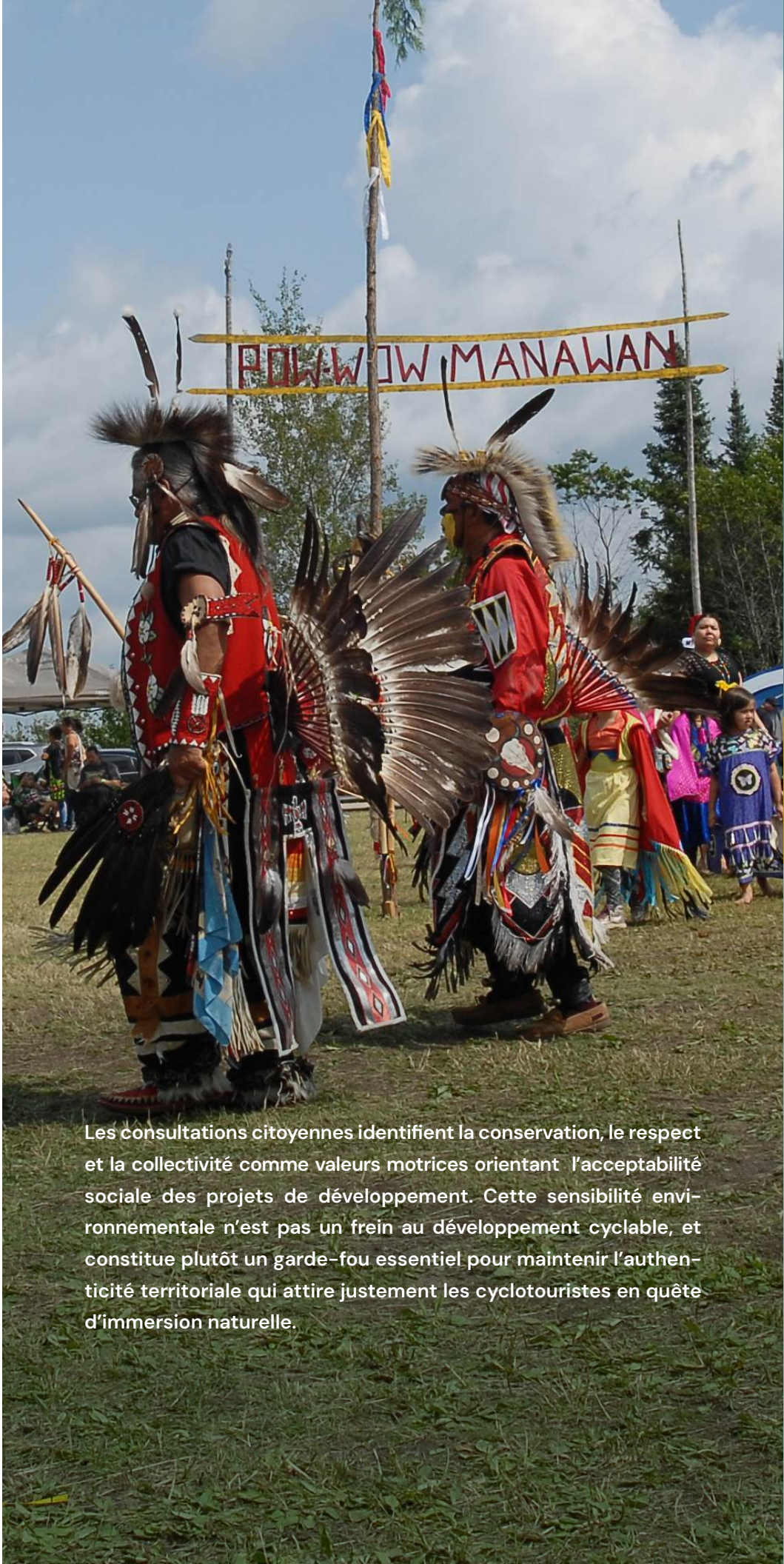
La consultation distincte des communautés autochtones, loin de représenter un fardeau administratif, constitue une occasion de co-construction territoriale qui enrichit la planification cyclable. Les connaissances autochtones sur les corridors fauniques, les sites sensibles, les saisons d'utilisation du territoire et les dynamiques écologiques peuvent éclairer utilement le tracé de réseaux cyclables respectueux des équilibres naturels et culturels.

Le développement cyclotouristique lanaudois doit donc s'inscrire dans une démarche de réconciliation territoriale qui reconnaît les droits ancestraux, respecte les usages contemporains et explore les possibilités de partenariats équitables avec les communautés autochtones. Cette approche transforme une obligation juridique en opportunité de différenciation culturelle et de développement territorial authentique.

CALIBRER L'EMPREINTE ENTRE DÉVELOPPEMENT ET PRÉSERVATION

Les pressions environnementales que peut provoquer la sur-fréquentation dans les aires naturelles représentent une préoccupation récurrente dans les consultations lanaudoises. Les milieux naturels protégés représentent seulement un faible pourcentage du territoire régional, accentuant la vulnérabilité des espaces sensibles face à l'achalandage touristique croissant.

Certains territoires illustrent des tensions marquées entre développement et préservation, notamment autour du projet Espace Nature Haute-Matawinie et du lac Taureau, où des groupes citoyens opposés à l'industrialisation minière souhaitent également limiter l'achalandage touristique pour protéger le caractère sauvage des lieux. Dans ces contextes, le cyclotourisme à faible impact est présenté comme un vecteur possible d'appropriation collective respectueuse, à condition de calibrer le développement : gestion de la capacité de charge, saisonnalité, signalisation et encadrement pour préserver la qualité écologique et paysagère.



Les consultations citoyennes identifient la conservation, le respect et la collectivité comme valeurs motrices orientant l'acceptabilité sociale des projets de développement. Cette sensibilité environnementale n'est pas un frein au développement cyclable, et constitue plutôt un garde-fou essentiel pour maintenir l'authenticité territoriale qui attire justement les cyclotouristes en quête d'immersion naturelle.

Photo: Tourisme Lanaudière

PARTENAIRES STRATÉGIQUES DE DIVERSIFICATION

La région compte 20 pourvoiries, incluant certaines des plus importantes au Québec, ainsi que quatre ZEC qui couvrent des milliers d’hectares de terres publiques. L’évolution de ces établissements illustre la transformation progressive de l’acceptabilité sociale du vélo. La clientèle traditionnelle de chasse et pêche évolue, et une tendance vers une pratique plus diversifiée du plein air s’établit graduellement. Les relèves qui rachètent les établissements cherchent à élargir l’offre en ajoutant des sentiers récréatifs et des activités complémentaires, reconnaissant que la diversification devient stratégie de pérennité.

Sur ces vastes territoires privés de pourvoiries, l’ajout de sentiers récréatifs représente une valeur ajoutée qui rafraîchit la clientèle et prolonge la saison d’opération au-delà des périodes de chasse et pêche. Le vélo de montagne et le Gravel Bike peuvent s’intégrer naturellement à cette diversification, créant des occasions de forfaitisation qui combinent hébergement en nature, guidage et découverte territoriale.

Cette ouverture progressive des pourvoiries au cyclotourisme crée des opportunités de partenariats public-privé qui élargissent considérablement le territoire cyclable accessible. Les ZEC, avec leurs réseaux de sentiers entretenus et leurs infrastructures de camping, offrent également un potentiel d’implantation pour le Bikepacking sur longues distances et le développement du concept prêt-à-partir.

La diversification cyclable de Lanaudière ne dépend pas d’un manque de territoires ou de partenaires, mais de la capacité à orchestrer une gouvernance concertée qui transforme la coexistence des usages en projet collectif durable.

LA CONDITION PRÉALABLE À LA COHABITATION HARMONIEUSE, UNE GOUVERNANCE CONCERTÉE AUTOUR DES PRATIQUES DE PLEIN AIR

La fragmentation des initiatives cyclables sans ligne directrice unificatrice caractérise le territoire lanaudois

Les ateliers de consultation révèlent un manque de plan collectif et de vision commune, où chaque acteur développe son offre en vase clos. Cette dispersion se manifeste par des points de chute dispersés sans coordination entre les pôles, une vision non véhiculée ou non acceptée par l’ensemble des parties prenantes, et une énergie perdue par manque de suivi et d’indicateurs de progression.

La mixité des acteurs (MRC, municipalités, Sépaq, MTQ, propriétaires privés, organismes et entreprises touristiques) représente à la fois une force et une contrainte. Le nombre important d’intervenants complexifie la conciliation des intérêts, particulièrement dans un contexte où les terres privées dominant au sud de la MRC tandis que les terres publiques offrent des opportunités au nord.

Les droits de passage et la gouvernance constituent des conditions structurantes identifiées à maintes reprises. L’étude régionale de CIMA+ recommande explicitement une « diplomatie territoriale fine » avec les clubs motorisés pour toute reconversion de corridors vers des usages non motorisés, reconnaissant leur rôle historique et économique. Des comités sentiers ou comités « culture Vélo » sont proposés comme lieux de coordination entre ATR, MRC, municipalités, parcs, pourvoiries, clubs, écoles et acteurs touristiques. Baere croit qu’une gouvernance régionale, intégrée des chapitres par pôle pourrait réunir une stratégie globale et des actions spécifiques cohérentes avec chaque secteur.

Cette gouvernance concertée est vue comme le meilleur levier pour gérer les conflits d’usage, partager l’information, harmoniser la signalisation et négocier les compromis nécessaires. La démarche s’appuie sur une large concertation qui réunit tous les acteurs du milieu, autant à l’échelle régionale qu’à l’échelle des pôles prioritaires. Les ateliers publics, les entre-

vues et les validations externes servent à identifier les enjeux territoriaux, ouvrir le dialogue entre les usages et créer une vision commune autour du vélo comme levier de développement territorial.

Cette gouvernance dans le cadre du développement du vélo pourrait être soutenue dans une initiative globale de toutes les pratiques du plein air sur le territoire, avec elle-même une vision durable.

ENRACINER LA CULTURE VÉLO AU-DELÀ DU TOURISME

L’appropriation communautaire transcende le simple développement touristique. Cette mobilisation vise à enraciner une « culture Vélo » locale, notamment par l’implication des milieux scolaires, des organismes de plein air et la formation de jeunes ambassadeurs-drices. Le milieu scolaire et les organismes de plein air représentent des partenaires essentiels pour ancrer cette culture localement.

L’intégration du vélo dans la programmation scolaire, la formation de jeunes ambassadeurs-drices, l’organisation de sorties encadrées et la valorisation des sentiers locaux comme terrains d’apprentissage créent une appropriation communautaire qui dépasse l’enjeu touristique. Cette mobilisation locale génère un réservoir de bénévoles pour l’entretien, la surveillance et l’animation événementielle, tout en légitimant socialement le vélo comme pratique territoriale légitime aux côtés des usages historiques.

Toutefois, les consultations soulignent un enjeu critique qui menace la viabilité des initiatives cyclables : les bénévoles sont fatigués et le secteur manque cruellement de ressources humaines dédiées. Le noyau de bénévoles caractérisant l’excellence territoriale arrive à bout de souffle, avec une formation et une disponibilité insuffisante des ressources salariées et bénévoles. Cette fragilité organisationnelle compromet l’entretien durable des infrastructures et limite la capacité d’innovation. L’implication citoyenne, identifiée comme zone de génie régionale, doit être soutenue par des modèles économiques permettant la transition du bénévolat vers l’emploi.

ACCEPTABILITÉ SOCIALE ET MULTIFONCTIONNALITÉ | LANAUDIÈRE

TRANSFORMER LA COMPLEXITÉ EN OPPORTUNITÉ DE STRUCTURATION

Le développement cyclotouristique lanaudois s'inscrit dans un territoire où l'acceptabilité sociale et la cohabitation d'usages ne constituent pas des obstacles à contourner, et représentent plutôt des conditions structurantes à intégrer dès la conception des projets. Cette complexité territoriale, loin de freiner l'ambition régionale, offre l'occasion de construire un modèle de développement exemplaire qui réconcilie activités économiques traditionnelles et émergentes, préservation environnementale et accessibilité récréative, légitimités historiques et aspirations contemporaines.

La réussite du développement cyclable lanaudois repose sur quatre piliers interdépendants :

Le dialogue patient avec les parties prenantes

- ♦ Chaque usager du territoire, chasseur, motoneigiste, propriétaire foncier, villégiateur, exploitant forestier, détient une légitimité historique et une expertise territoriale précieuses. Leur inclusion dans la conception des projets dès l'amont transforme les opposants potentiels en partenaires contributifs.

La sécurisation juridique des corridors

- ♦ Les ententes formelles de droits de passage, les servitudes notariées et les partenariats écrits avec les propriétaires privés conditionnent la viabilité à long terme des investissements publics. Cette rigueur juridique protège autant les gestionnaires de sentiers que les propriétaires fonciers.

L'orchestration fine des cohabitations spatiales et temporelles

- ♦ Certains usages peuvent coexister harmonieusement sur les mêmes corridors si les règles sont claires, la signalisation visible et les attentes mutuelles comprises. D'autres exigent des séparations temporelles (saisons, heures, périodes de chasse) ou spatiales (corridors distincts). Cette granularité d'analyse évite les généralisations qui génèrent des conflits prévisibles.

L'enracinement d'une culture Vélo locale

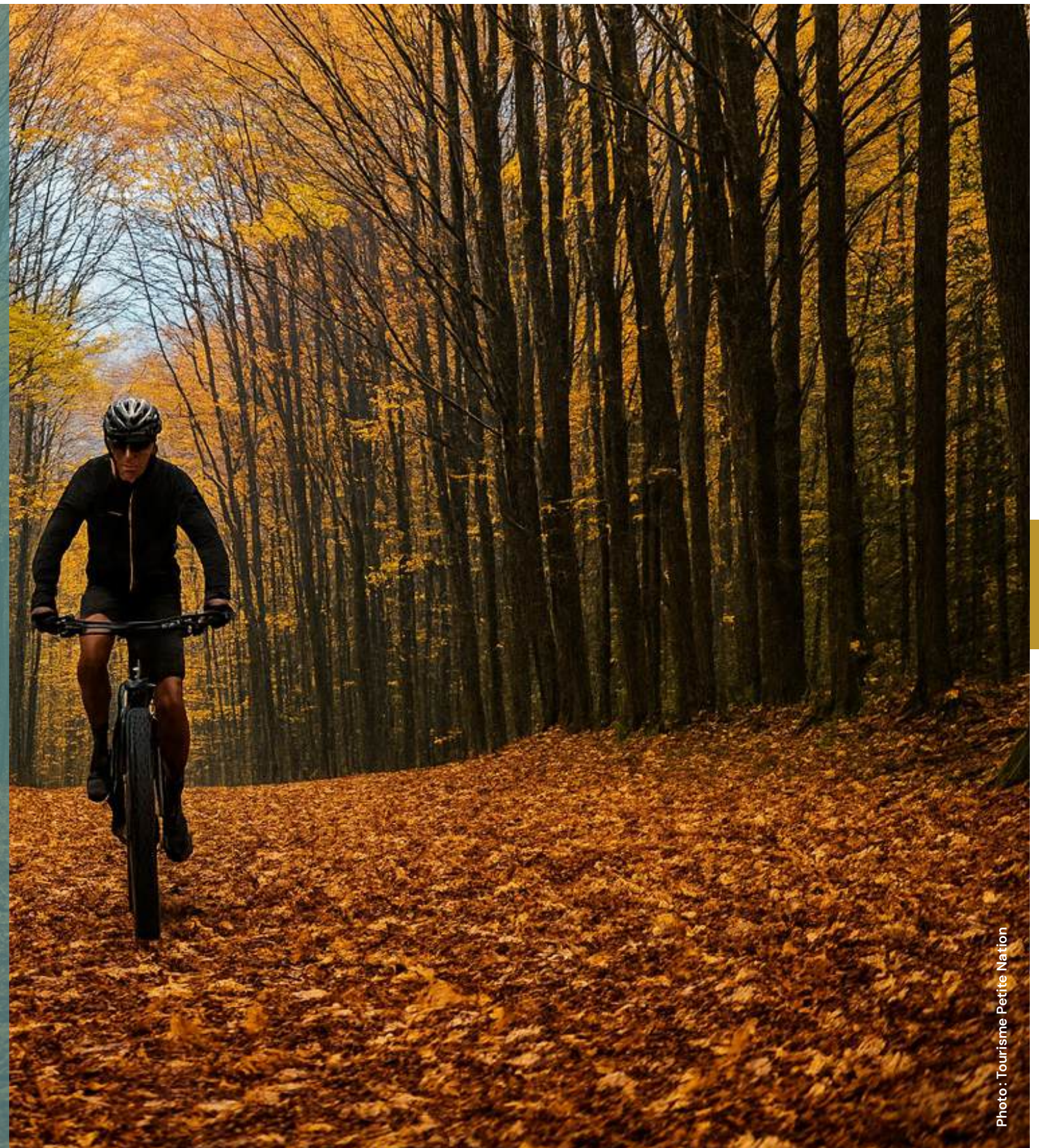
- ♦ Le développement cyclotouristique durable ne peut reposer uniquement sur l'attraction de visiteurs externes. Il nécessite que les résidents deviennent co-propriétaires du projet, utilisateurs des infrastructures et gardiens de leur pérennité. Cette appropriation communautaire légitime socialement les investissements publics et facilite l'acceptabilité des fermetures temporaires ou des adaptations nécessaires.

En Lanaudière, réussir une destination cyclotouristique passe autant par la négociation des relations sociales et des multiusages que par le tracé technique des sentiers. Les corridors doivent être légalement sécurisés, socialement légitimes et finement articulés avec la chasse, les activités motorisées, la conservation et la villégiature. Cette exigence de concertation, loin d'alourdir le processus de développement, constitue le fondement même de sa viabilité à long terme.

Photo: Tourisme Lanaudière



Portrait des infrastructures existantes dans le secteur Lanaudière



PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES

Dresser l’inventaire des infrastructures cyclables existantes dans Lanaudière représente bien plus qu’un simple exercice de compilation. Cette démarche révèle l’état actuel d’un territoire en transformation, où les aspirations cyclotouristiques se heurtent encore à des réalités d’aménagement fragmentées.

La région compte aujourd’hui plus de 600 km de pistes cyclables connectées à la Route verte, un réseau qui témoigne d’investissements soutenus au fil des années. Cette infrastructure constitue la colonne vertébrale d’une offre cyclable qui cherche maintenant à se diversifier pour répondre aux nouvelles pratiques émergentes. Et pourtant, derrière ces chiffres encourageants se cache une réalité plus nuancée. Seulement 13 % du réseau routier régional bénéficie actuellement d’une documentation quant à sa convivialité vélo. Sur les 1 758 km recensés par le ministère des Transports, près d’un quart se trouve dans des zones interdites aux cyclistes, tandis que plus du tiers est classé dans la catégorie rouge, signalant des conditions jugées dangereuses ou inadaptées.

L’organisation territoriale en quinze pôles touristiques offre un cadre structurant pour penser le développement cyclable. Cette géographie permet d’identifier des vocations distinctes selon les secteurs, des portes d’entrée métropolitaines aux territoires boréaux nordiques. Chaque pôle développe son identité propre, façonnée par ses reliefs, ses attraits naturels et sa maturité touristique. Cette diversité constitue à la fois une richesse et un défi pour créer un réseau cohérent qui respecte les particularités locales tout en offrant une expérience régionale harmonieuse.

Derrière l’abondance apparente des kilomètres cyclables, Lanaudière révèle un territoire encore fragmenté où le potentiel est bien réel, mais où la cohérence du réseau reste à construire.

Ce portrait s’articule autour des cinq grandes pratiques cyclables qui structurent l’offre actuelle et future de Lanaudière. Le vélo de montagne, avec ses quelque 191 000 visites annuelles recensées sur Trailforks, représente déjà une activité significative concentrée principalement dans les secteurs montagneux. Le vélo de route s’appuie sur un réseau routier étendu dont la convivialité demeure largement à documenter et à améliorer. Le gravel, cette pratique en pleine expansion, s’aventure sur environ 2 200 km de circuits inventoriés, bien que leur validation reste largement officieuse. Les pistes cyclables et le vélo utilitaire s’inscrivent dans une logique de mobilité active qui gagne en importance dans les secteurs urbanisés. Enfin, le Fatbike émerge comme une réponse innovante à la saisonnalité, permettant de maintenir une pratique cyclable durant les mois d’hiver.

L’analyse qui suit ne vise pas à célébrer des acquis ni à dresser un constat d’échec. Elle cherche plutôt à établir un état des lieux rigoureux qui servira de fondation aux orientations stratégiques. En documentant précisément ce qui existe, en nommant les lacunes sans détour et en identifiant les potentiels inexploités, ce portrait devient l’outil indispensable pour guider les investissements futurs et structurer une offre cyclotouristique à la hauteur des ambitions lanaudoises.

Photo : Unsplash - Olena Bohovik

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | VÉLO DE MONTAGNE



Le vélo de montagne représente aujourd'hui la pratique cyclable la plus structurée de Lanaudière. La région dispose d'une masse critique de plus de 350 km de sentiers répartis sur une quinzaine de réseaux actifs, ce qui la positionne déjà comme une destination régionale d'envergure. Cette offre se déploie principalement sur cinq des six pôles analysés, le pôle Lac Maskinongé demeurant sans infrastructure structurée pour cette pratique. Les données de fréquentation confirment l'ancrage de cette activité dans le territoire, avec près de 191 000 visites annuelles recensées sur la plateforme Trailforks, un indicateur qui témoigne d'une clientèle significative et engagée.

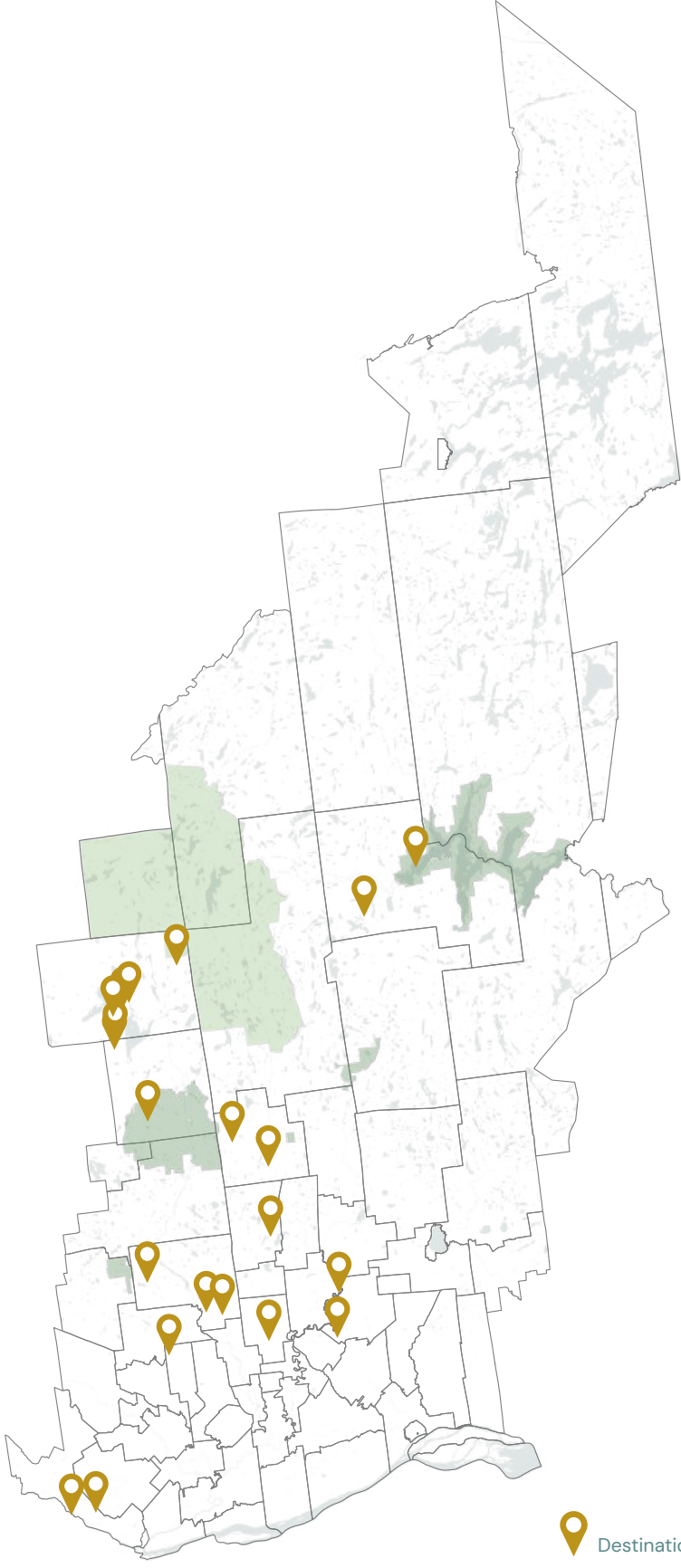
La géographie lanaudoise offre une diversité remarquable de terrains qui permet de couvrir un large spectre de pratiques. Les secteurs de piémont vallonné, accessibles depuis la métropole en moins d'une heure, se concentrent particulièrement dans les pôles de Saint-Calixte/Rawdon et Lac Maskinongé. Ces territoires attirent une clientèle familiale et de proximité qui recherche des circuits accessibles sans sacrifier l'immersion en nature. Plus au nord, les pôles montagneux de Saint-Donat et Val Saint-Côme proposent une offre plus technique et sportive, avec des dénivelés marqués et des sentiers qui répondent aux attentes des cyclistes avancés. Le territoire boréal de Saint-Michel-des-Saints représente quant à lui une nouvelle frontière en émergence, avec le projet Espace Nature Haute-Matawinie qui ouvrira 11km de sentiers en 2026, avec des plans pour un réseau de 30km à terme, dans un environnement de grande nature encore peu exploité.

Saint-Donat s'impose comme le pôle dominant avec ses sept destinations totalisant 174 km de sentiers. Cette concentration exceptionnelle comprend des réseaux aussi variés que le Parc Nature-Étude, la forêt Ouareau et le développement en cours au Ski Garceau. Cette richesse s'accompagne toutefois

d'enjeux de communication et de classification qui fragmentent la lisibilité de l'offre. Val Saint-Côme présente un modèle différent avec ses 32,5 km répartis entre le réseau de descente de 14 km et le Parc Louis-Philippe de Grandpré qui offre 18,5km de sentiers principalement débutant-intermédiaire. La station se distingue par une gouvernance solide et une intégration réussie des partenaires locaux, créant une synergie entre remontées mécaniques et développement de sentiers.

Le pôle de Saint-Calixte affiche plus de 92 km de sentiers où cohabitent deux réalités distinctes. Le Ski Montcalm propose 14 km de sentiers intermédiaire-avancé avec remontée mécanique, et pourtant sa saison reste limitée à une fenêtre de sept semaines entre fin août et mi-octobre. La Tournée des Cantons de Rawdon, avec ses 50 km et plus, se démarque par le mont Pontbriand dont les crans rocheux uniques créent une signature visuelle forte. Ce réseau fait face à d'importants défis de gouvernance qui compromettent son développement optimal. Saint-Jean-de-Matha complète le portrait avec 31 km répartis entre l'Abbaye Val Notre-Dame, qui cultive un style «old school» rustique sur 24 km, et les Sentiers Pointe-à-Roméo qui offrent 7 km de parcours familial à faible dénivelé. Saint-Michel-des-Saints reste pour l'instant en retrait avec seulement 12,7 km prévus en 2026 dans le cadre de la première phase d'Espace Nature, laissant les adeptes actuels sans réponse immédiate à leurs attentes.

L'infrastructure de remontées mécaniques représente un atout distinctif pour trois destinations. Val Saint-Côme et Ski Montcalm exploitent déjà leurs installations pour la descente, tandis que Ski Garceau travaille au développement de son offre. Ces équipements permettent de positionner Lanaudière dans le segment prisé de la descente assistée, une niche qui attire une clientèle spécialisée prête à parcourir de grandes distances pour accéder à ce type d'expérience.



Destination de vélo de montagne

Carte de l'offre de vélo de montagne dans la région de Lanaudière



FORCES ET ATOUTS

La force première du vélo de montagne lanaudois réside dans sa capacité à s’adosser à des infrastructures quatre saisons déjà établies. Les stations de ski, les parcs régionaux et les pourvoiries offrent une base solide pour développer des produits complets qui combinent hébergement, restauration et services techniques. Cette intégration facilite considérablement la mise en marché de séjours multi-activités qui répondent aux attentes contemporaines des cyclotouristes. L’expérience ne se limite plus au sentier lui-même, elle s’étend à l’ensemble de l’environnement d’accueil qui entoure la pratique.

Les réseaux lanaudois cultivent un caractère rustique et immersif qui résonne particulièrement bien avec les aspirations post-pandémie. Les cyclistes recherchent aujourd’hui des expériences de grande nature qui les éloignent de l’urbanité, des parcours qui leur permettent de se reconnecter avec des environnements forestiers authentiques. Les pôles montagneux de Lanaudière offrent exactement cette promesse d’immersion, sans artifice, dans des milieux naturels préservés qui contrastent avec les centres de vélo de montagne hautement aménagés qu’on retrouve ailleurs.

La proximité géographique constitue un avantage stratégique indéniable. Les pôles les plus accessibles se situent à moins de 60 minutes de route des bassins de population métropolitains, créant les conditions idéales pour développer des modèles économiques de proximité. Cette accessibilité permet d’attirer une clientèle d’habituels qui fréquente les sentiers de façon répétée, générant un achalandage stable qui soutient la viabilité des réseaux. Les données Trailforks révèlent d’ailleurs que les destinations les plus visitées se concentrent effectivement dans ce périmètre de proximité, avec la Tournée des Cantons qui enregistre à elle seule 48 320 visites annuelles.

Plusieurs pôles démontrent déjà des signes de maturité touristique encourageants. La progression claire des niveaux de difficulté permet aux cyclistes de tous les calibres de trouver des parcours adaptés. L’ancrage dans des lieux identitaires forts, qu’il s’agisse de l’abbaye, des grands lacs ou des sommets emblématiques, crée des repères symboliques qui facilitent la mémorisation et le bouche-à-oreille. Les premiers événements et produits phares commencent à émerger, posant les jalons d’une offre événementielle qui pourra éventuellement structurer la saison cyclable.

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

La discordance des données entre les différentes plateformes représente une faiblesse majeure qui mine la crédibilité de l’offre régionale. Les écarts marqués entre les kilométrages déclarés par Vélo Québec et ceux recensés sur Trailforks créent une confusion légitime chez les cyclistes qui tentent de planifier leurs sorties. Cette incohérence nuit directement à la lisibilité de l’offre et complique la prise de décision pour une clientèle qui s’appuie sur ces données pour évaluer si un réseau correspond à ses attentes. Sans référence fiable et unifiée, la région perd en professionnalisme perçu.

La signalisation sur le terrain présente des lacunes importantes qui varient considérablement d’un réseau à l’autre. Certains sentiers affichent une signalisation minimale, parfois désuète, qui rend la navigation périlleuse pour les visiteurs qui découvrent le territoire. Cette faiblesse s’avère particulièrement problématique pour les cyclistes qui ne maîtrisent pas les codes locaux ou qui n’ont pas téléchargé les cartes numériques avant de s’aventurer en forêt. L’expérience utilisateur se dégrade rapidement lorsqu’on se retrouve à chercher son chemin plutôt qu’à profiter du sentier.

La gouvernance morcelée entre municipalités, gestionnaires de parcs, clubs de vélo et associations de plein air complique substantiellement la coordination nécessaire au développement cohérent. Les investissements se font de manière dispersée, l’entretien répond à des standards variables, et la mise en marché collective reste embryonnaire. Cette fragmentation empêche l’émergence d’une vision régionale unifiée et force chaque réseau à réinventer ses propres solutions plutôt que de bénéficier d’un cadre commun éprouvé.

Les enjeux de cohabitation multiusage ajoutent une couche de complexité non négligeable. Les sentiers accueillent simultanément des randonneurs, des utilisateurs de traîneaux à chiens, des skieurs, et dans certains cas, des activités religieuses ou contemplatives. Cette mixité crée des tensions inévitables, particulièrement dans les sites à forte valeur symbolique ou spirituelle comme l’Abbaye Val Notre-Dame. La sensibilité du foncier, qu’il soit religieux, privé ou en zone de conservation, exige un encadrement rigoureux des comportements et une formalisation claire des droits d’accès. Sans cette clarification, les réseaux restent vulnérables à des fermetures soudaines ou à des restrictions qui compromettent leur pérennité.

POTENTIEL ET ORIENTATIONS

Lanaudière possède tous les ingrédients nécessaires pour se positionner comme une région de référence en vélo de montagne de proximité et de moyenne distance. Cette ambition ne pourra se concrétiser qu’à travers une structuration volontaire qui s’éloigne de l’approche opportuniste actuelle. La région doit se doter d’un cadre régional commun, idéalement sous la forme d’un plan directeur qui établit des standards partagés. Ces standards doivent couvrir la classification des sentiers selon une grille unifiée, la signalisation selon des normes cohérentes, le suivi de fréquentation par des dispositifs de comptage fiables, et la gestion des risques selon des protocoles reconnus.

La clarification des signatures par pôle représente une opportunité stratégique trop souvent négligée. Plutôt que de voir chaque réseau tenter de tout offrir à tout le monde, la région gagnerait à spécialiser ses pôles selon leurs forces naturelles. Saint-Donat et Val Saint-Côme pourraient assumer pleinement leur vocation de descente et d’enduro sportif. Saint-Calixte et Rawdon cultiveraient leur positionnement en grande nature rustique accessible. Saint-Jean-de-Matha développerait son créneau contemplatif et familial. Saint-Michel-des-Saints s’affirmerait comme la porte d’entrée du territoire boréal. Cette différenciation éviterait la duplication stérile et renforcerait la complémentarité régionale, créant un écosystème où chaque pôle joue un rôle distinct dans l’expérience globale.

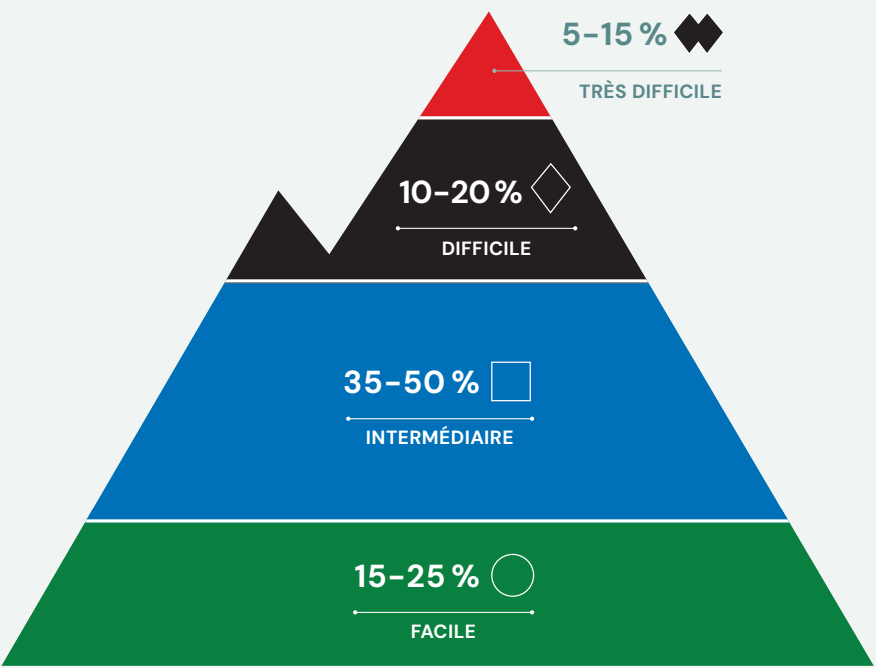
L’investissement prioritaire doit se concentrer sur la qualité plutôt que sur l’expansion. La tentation d’allonger le kilométrage pour impressionner sur papier doit céder le pas à l’amélioration substantielle de ce qui existe déjà. L’entretien régulier et professionnel des sentiers, leur mise aux normes de sécurité et de drainage, la sécurisation définitive des droits de passage, et la mise à jour cartographique rigoureuse constituent les fondations sans lesquelles aucune croissance durable ne peut s’édifier. Un kilomètre de sentier bien entretenu, clairement balisé et légalement sécurisé vaut infiniment plus que trois kilomètres tracés à la va-vite sans garantie de pérennité.

RÉPARTITION DES NIVEAUX DE DIFFICULTÉ PAR PÔLE | VÉLO DE MONTAGNE

La répartition des sentiers en 25 % facile, 50 % intermédiaire, 20 % difficile et 5 % expert vise à coller à la structure réelle du marché, où la majorité des cyclistes se situent entre les niveaux débutant et intermédiaire. Cette configuration permet de proposer une forte proportion de parcours accessibles (75 à 85 % de la masse servie à son calibre), ce qui correspond aux pratiques recherchées dans les développements touristiques structurés pour maximiser l’achalandage et la satisfaction.

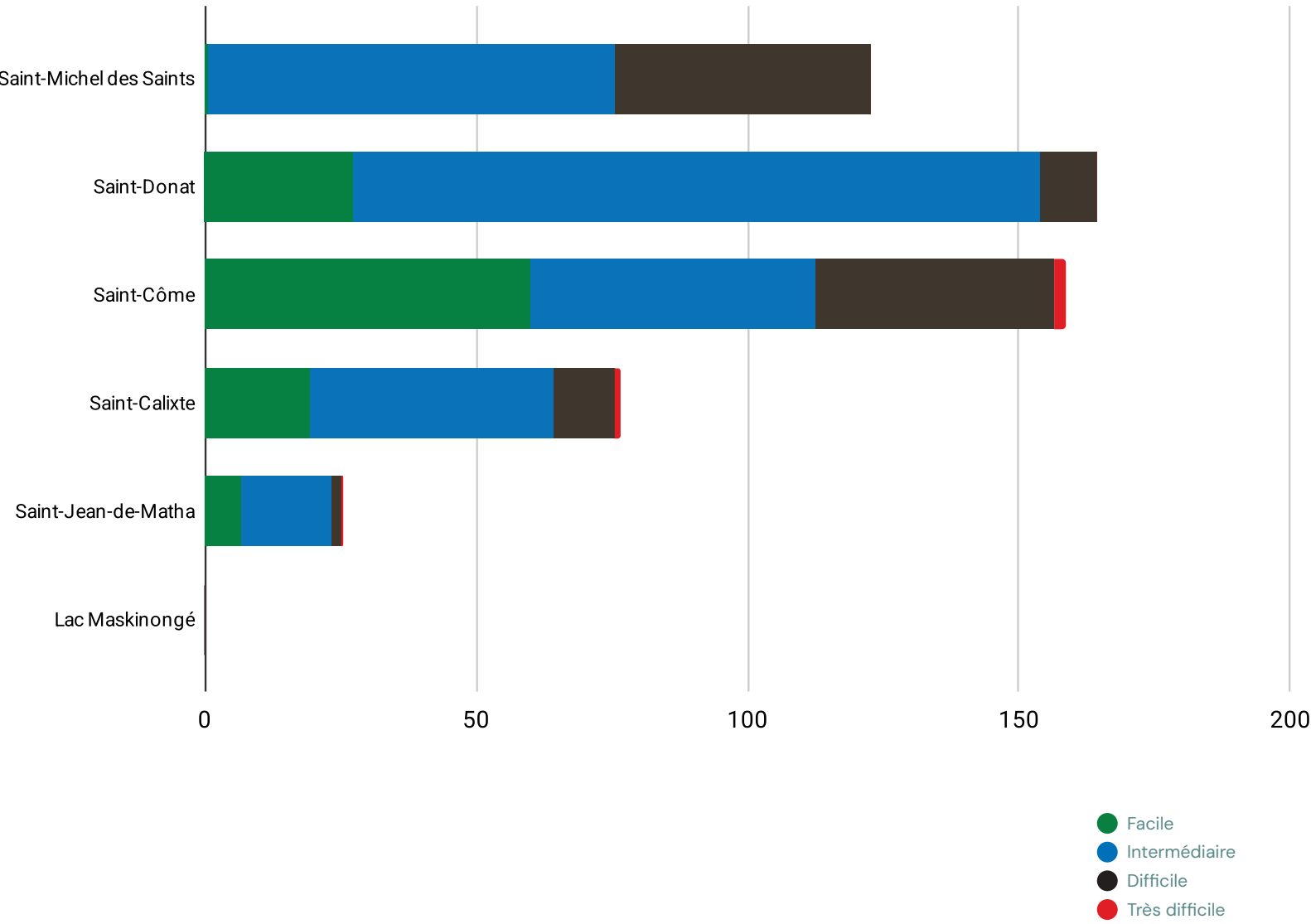
Les 25 % de sentiers faciles jouent un rôle de porte d’entrée pour les familles et nouveaux adeptes, tandis que les 50 % intermédiaires constituent le cœur de l’expérience, là où se construisent l’habitude de pratique et les séjours récurrents. Les 20 % difficiles et 5 % experts garantissent une progression technique et un attrait pour les passionnés, essentiels au rayonnement et à la notoriété.

Appliquée à des réseaux de 50 à 80 km par destination (et jusqu’à 80 à 125 km pour une destination Signature) cette répartition permet d’offrir un éventail complet d’expériences, d’optimiser l’utilisation des infrastructures et de répartir les flux de visiteurs. Elle contribue ainsi à une expérience plus sécuritaire, inclusive et attractive, directement liée au potentiel de retombées économiques pour la destination.



Répartition optimale des niveaux de difficulté des sentiers de vélo de montagne

RÉPARTITION PAR PÔLE DU NIVEAU DE DIFFICULTÉ DES SENTIERS DE VÉLO DE MONTAGNE SELON TRAILFORKS



Graphique de la répartition par pôle du niveau de difficulté des sentiers de vélo de montagne selon Trailforks

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | VÉLO DE ROUTE



Le réseau routier lanaudois s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres par pôle, offrant théoriquement un terrain de jeu considérable pour le cyclotourisme sur route. Cette abondance de voies se révèle toutefois trompeuse lorsqu'on examine les conditions réelles de circulation. L'analyse de convivialité routière dresse un constat sans équivoque : entre 62,2 % et 97,1 % des routes présentent un niveau de risque moyen ou élevé pour les cyclistes, selon les pôles analysés. Ces proportions ne laissent aucune place à l'ambiguïté quant à l'état de l'infrastructure routière régionale.

La situation varie considérablement d'un territoire à l'autre, révélant des réalités géographiques et des priorités de développement différentes. Val Saint-Côme affiche paradoxalement les meilleures conditions du secteur montagneux, avec « seulement » 31,2 % de ses routes classées à risque élevé. Cette performance relative s'explique par une diversité de parcours et des routes secondaires permettant d'éviter certains axes problématiques. Le pôle compte deux établissements certifiés Bienvenue Cyclistes, les chalets Le Rituel et Brise du temps, qui témoignent d'un début de structuration de l'accueil cyclotouristique. Les dénivelés importants positionnent néanmoins ce territoire vers une clientèle expérimentée plutôt que récréative.

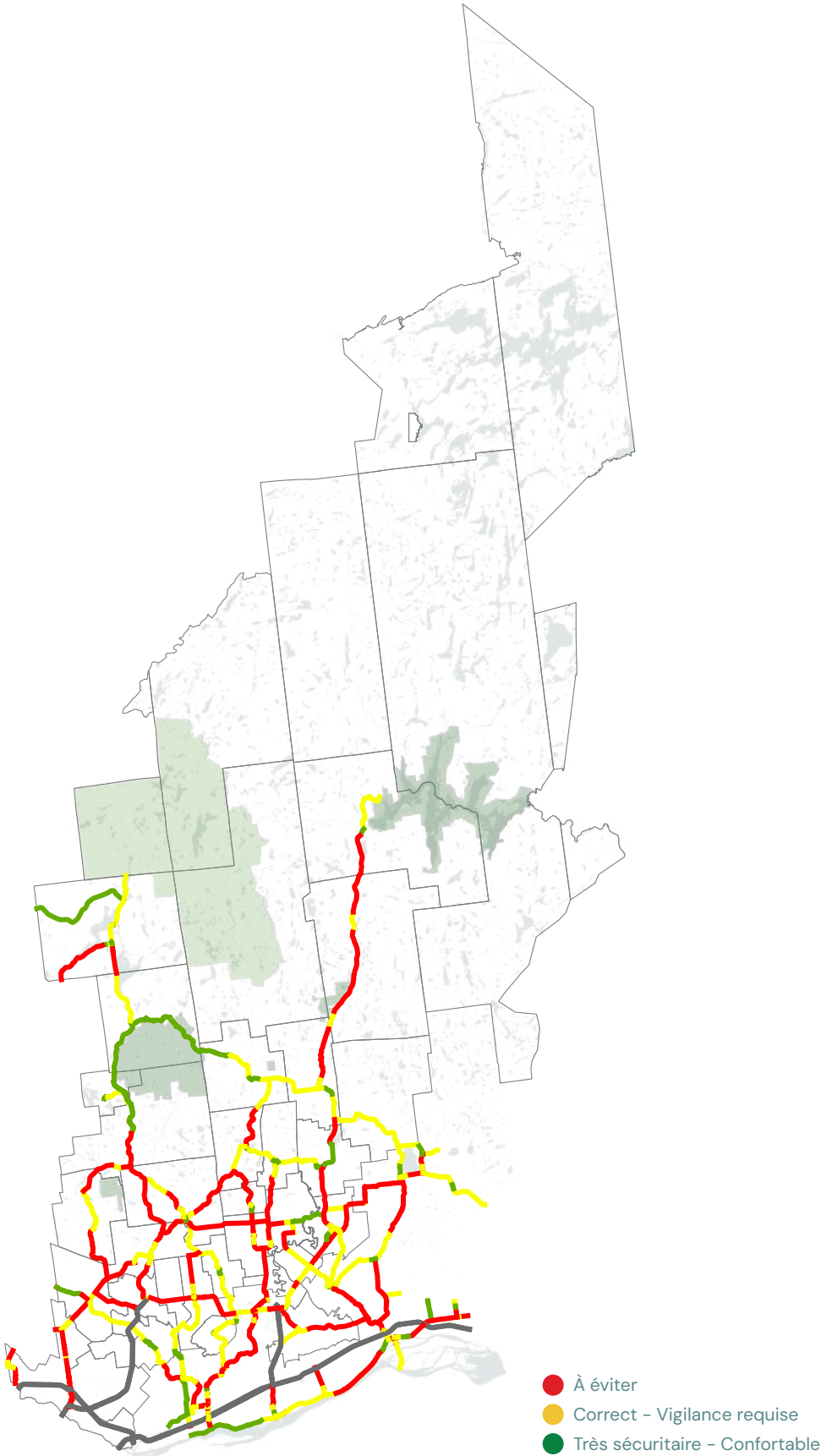
Le pôle de Lac Maskinongé présente une situation particulièrement critique avec seulement 7,9 % de routes considérées sécuritaires. Les routes 347, 348 et 349 cumulent des conditions de risque élevé ou moyen qui compromettent toute promotion grand public. La Véloroute Brandon, actuellement en développement, représente un espoir tangible avec 79 km dans le pôle et 105 km au total. Ce projet vise explicitement une clientèle récréative et pourrait transformer l'offre locale en créant un corridor sécuritaire structurant.

Saint-Calixte enregistre 62,2 % de routes à risque très élevé, une proportion qui limite fortement les possibilités de circuits sécuritaires. Rawdon émerge néanmoins comme un nœud routier cyclable intégré à plusieurs boucles de 40 à 100 km déjà fréquentées par des cycloportifs. Chertsey offre de bonnes possibilités sur ses routes vallonnées, notamment les routes 125 et 337, qui permettent de composer des parcours attrayants pour une clientèle acceptant le niveau d'exigence et de risque inhérent.

Saint-Jean-de-Matha affiche des statistiques alarmantes avec 83,1 % de routes à risque moyen ou élevé. Sur un réseau total de 723 km, seulement 19 km bénéficient d'accotements sécuritaires, soit 2,6 % du linéaire disponible. Cette réalité rend incompatible toute promotion destinée aux familles ou aux cyclistes débutants. La dissonance entre le potentiel théorique du territoire et les conditions concrètes de pratique atteint ici son paroxysme.

Saint-Michel-des-Saints pousse le constat à son extrême avec 97,1 % de routes présentant un risque moyen ou élevé. La route 131, artère principale d'accès au territoire, se révèle dangereuse sur la quasi-totalité de son parcours. Les circuits Fine Pointe (30,5 km) et celui menant vers la Réserve Rouge-Matawin (25,3 km) s'adressent à une clientèle de passage déjà équipée et autonome, et non aux sportifs recherchant des conditions optimales d'entraînement.

Saint-Donat complète ce portrait régional avec les routes 125 et 329, qui présentent des risques importants malgré des paysages exceptionnels. L'offre y est considérée comme sportive plutôt que récréative, ce qui restreint le bassin de clientèle potentielle. L'absence d'aires de repos, de bornes de réparation ou de boutiques spécialisées force les cyclistes à une autonomie complète qui décourage les moins aguerris.



Carte de l'offre de vélo de route dans la région de Lanaudière



Le 4 août 2024, Pierre Morel, 71 ans, a perdu la vie sur la route 138 à Saint-Barthélemy. Ce passionné de vélo tentait de surpasser son record personnel de plus de 6 000 km parcourus en un été lorsqu’il a chuté devant un véhicule en raison du mauvais état de la chaussée. La Sûreté du Québec a retenu cette hypothèse après son enquête. Cet accident mortel incarne la réalité concrète des risques que courent les cyclistes sur les routes lanaudoises et rappelle que derrière les pourcentages se cachent des vies humaines.

ATOUTS ET CONVERGENCES

Les territoires lanaudois ne sont pas dépourvus d’atouts pour le vélo de route, mais exigent une lecture plus nuancée de leurs possibilités réelles. Le maillage de rangs agricoles et de routes secondaires peu achalandées offre des segments agréables, particulièrement dans les pôles agrotouristiques et les zones de transition entre plaine et montagne. Ces artères tranquilles permettent de découvrir les paysages champêtres lanaudois dans des conditions propices au vélo de loisir.

Des circuits de 40 à 80 km existent déjà et sont fréquentés par des cyclo-sportifs ayant cartographié leurs propres parcours. Ces itinéraires démontrent l’attrait paysager de certains secteurs et témoignent d’un appétit pour le vélo de route qui ne demande qu’à être structuré et sécurisé.

Ces segments calmes se prêtent bien à des produits de type vélo gourmand ou vélo découverte. L’articulation autour des circuits agrotouristiques et des attraits culturels créerait une offre distinctive misant sur la lenteur et l’immersion plutôt que sur la performance. Les cyclistes ciblés acceptent généralement des rythmes modérés et des arrêts fréquents, réduisant certains risques liés à la vitesse.

LIMITES ET RISQUES

La sécurité routière représente la limite structurelle qui domine toutes les autres considérations. La présence d’axes routiers incontournables, profondément inadaptés à la pratique cyclable, brise systématiquement la continuité des circuits. Le trafic dense, les vitesses excessives, l’absence d’accotements praticables, les virages sans visibilité et les dénivellations importantes se combinent pour créer des conditions objectives de danger. Ces tronçons fonctionnent comme des barrières infranchissables pour la grande majorité des cyclistes qui refusent légitimement de mettre leur vie en péril pour compléter une boucle.

L’absence de réseau balisé intermunicipal véritablement structuré oblige actuellement les cyclistes à composer avec ces segments périlleux sans alternative crédible. Cette situation les force à des choix impossibles : renoncer au circuit prévu, emprunter des routes dangereuses en croisant les doigts, ou improviser des détours sur des chemins dont ils ignorent les conditions. Aucune de ces options ne correspond aux standards d’une destination cyclotouristique mature qui assume sa responsabilité envers ses visiteurs.

La difficulté de positionner certains pôles comme destinations de route grand public sans changements significatifs aux infrastructures routières constitue un frein majeur au développement. La tentation existe de promouvoir l’offre existante en espérant que le volume justifiera éventuellement les investissements nécessaires. Cette approche met la charrue devant les bœufs et expose les cyclistes à des risques inacceptables. La promotion trompeuse de circuits familiaux ou débutants sur des routes objectivement dangereuses représente un manquement éthique qui pourrait coûter des vies supplémentaires.

L’infrastructure de soutien demeure largement absente sur le territoire. Les aires de repos, les bornes de réparation et les boutiques spécialisées brillent par leur rareté, particulièrement dans les pôles montagneux où le besoin s’avère pourtant le plus aigu. Cette carence force les cyclistes à une autonomie totale qui limite drastiquement le bassin de clientèle potentielle aux plus expérimentés et équipés. Elle compromet également la possibilité de développer une économie cyclotouristique locale qui bénéficierait aux commerces et services du territoire.

ORIENTATIONS RECOMMANDÉES

Le développement du vélo de route dans Lanaudière exige une approche qui reconnaît franchement les contraintes actuelles. À court terme, la promotion doit se limiter à une clientèle expérimentée, accompagnée d’un message de prudence clair et homogène pour chaque pôle, protégeant cyclistes et réputation régionale.

Le ciblage de quelques corridors structurants où des améliorations peuvent être négociées avec le ministère des Transports et les MRC représente la seule voie réaliste vers une offre grand public. L’ajout d’accotements, l’amélioration de la signalisation, le marquage au sol et la réduction des limites de vitesse sur des segments clés transformeraient substantiellement les conditions de pratique. Ces interventions coûtent cher et demandent une volonté politique soutenue, mais restent nécessaires pour une véritable destination de vélo de route.

L’approche hybride route et gravel offre une solution intermédiaire. En utilisant les routes comme liaisons vers des chemins plus calmes, on réduit l’exposition aux segments les plus risqués. Cette stratégie crée des circuits alternant routes agricoles et chemins forestiers, répondant à une clientèle recherchant diversité d’expériences plutôt que monotonie.

La mise en marché sur des circuits thématiques bien documentés, de longueur raisonnable et balisés pour une clientèle avertie constitue l’approche prudente. Une communication précise sur le niveau requis, l’équipement nécessaire, les services disponibles et les segments risqués permet aux cyclistes de décider en toute sécurité.

La Véloroute Brandon représente le modèle à privilégier pour développer une offre récréative structurée accessible au grand public. Son développement mérite un soutien prioritaire, car elle créera un corridor sécuritaire et démontrera qu’une autre approche est possible. Le programme Bienvenue Cyclistes, actuellement limité à cinq établissements dans le secteur montagne et 15 total dans Lanaudière¹, devrait être étendu pour créer un réseau d’accueil digne d’une destination cyclotouristique crédible.

1 <https://www.routeverte.com/region/lanaudiere>



LE SENTIER TRANSCANADIEN :
 LA COLONNE VERTÉBRALE CYCLABLE DE LANAUDIÈRE

Le Sentier Transcanadien est la colonne vertébrale de la stratégie vélo et de mobilité active de Lanaudière. Sans ce corridor structurant, les projets locaux restent des tronçons isolés, difficiles à connecter entre eux et moins attrayants pour les usagers.

Avec environ 150 km prévus entre la Plaine, le Piémont et les Montagnes, le corridor relie pour la première fois cœurs villageois, services et grands sites de plein air sur un axe continu. Il sert autant aux déplacements quotidiens qu’au cyclotourisme.

Aujourd’hui, il existe très peu d’infrastructures sécuritaires pour se déplacer à vélo entre les municipalités, les cyclistes devant souvent partager la route avec les voitures. Le Sentier Transcanadien vient combler ce manque en offrant un itinéraire continu qui permet de penser la mobilité à l’échelle régionale et interrégionale.

En se connectant au P’tit Train du Nord dans les Laurentides et au réseau mauricien, le tronçon lanaudois s’inscrit dans des corridors déjà reconnus. Lanaudière passe ainsi de territoire de passage à destination cyclable, avec des retombées directes pour les hébergements, les commerces et les services liés au vélo.

UNE STRUCTURE POUR LES BOUCLES LOCALES

Le Sentier Transcanadien sert de trame principale sur laquelle les municipalités peuvent greffer leurs boucles locales. Les cyclistes peuvent ainsi quitter le corridor, explorer un secteur (paysages, patrimoine, attraits), puis revenir facilement sur l’axe principal.

Sans ce fil conducteur, ces circuits demeureraient des produits locaux plus difficiles à promouvoir à l’extérieur de la région. Avec le corridor, ils font partie d’un réseau complet, ce qui augmente leur visibilité et leur fréquentation.

Cette interconnexion favorise aussi la collaboration entre municipalités : chacune planifie son offre en complémentarité avec ses voisines, plutôt qu’en silo. Le Sentier devient ainsi un outil de planification qui touche l’aménagement, la mobilité durable, la santé et l’économie locale.

UN PROJET EN FORTE PROGRESSION

Le projet a connu, depuis quelques années, une forte accélération qui change son échelle. Initialement porté par une vision surtout équestre, il s’est structuré autour d’une stratégie vélo plus cohérente et mieux alignée sur les besoins actuels.

En 2022, on ne comptait qu’environ 29 km de tronçons homologués, concentrés dans le secteur de Terrebonne (TransTerrebonne). En 2025, plus de 100 km sont maintenant homologués ou sur le point de l’être, ce qui confirme l’engagement croissant des acteurs municipaux.

Ce développement crée un effet d’entraînement : les municipalités qui hésitaient se joignent au projet en voyant le corridor se concrétiser chez leurs voisines. L’arrivée prochaine de pôles centraux comme Joliette et Notre Dame des Prairies permettra de connecter les tronçons nord et sud et de rendre l’itinéraire pleinement fonctionnel pour les déplacements et le cyclotourisme de longue distance.

UNE PLANIFICATION STRATÉGIQUE POUR 2026

Loisir et Sport Lanaudière prépare pour 2026 une planification stratégique spécifique au Sentier Transcanadien dans Lanaudière. Ce document viendra préciser la vision à long terme, les priorités et les actions à poser pour compléter le corridor.

La planification traitera notamment des relations avec le MTQ et la CPTAQ, essentielles pour obtenir les autorisations dans les secteurs agricoles et le long des routes provinciales. Elle clarifiera aussi les rôles des partenaires, les standards de qualité du réseau et les besoins en soutien technique.

Ce cadre commun renforcera la cohésion régionale et facilitera la mobilisation des ressources pour compléter les 150 km prévus.

UN LEVIER DE TRANSFORMATION POUR LA RÉGION

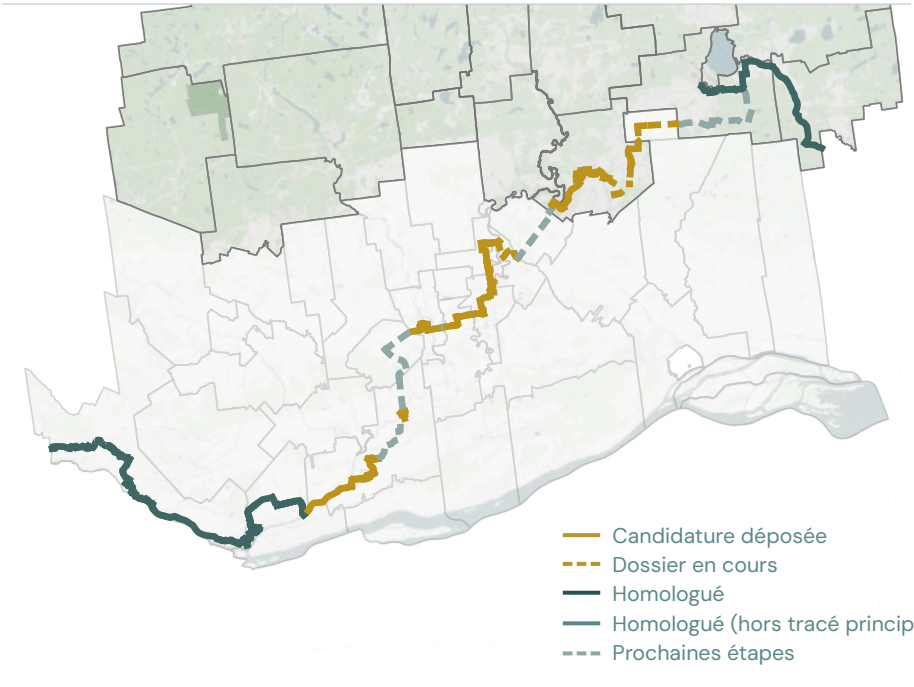
Le Sentier Transcanadien dans Lanaudière est un levier de transformation territoriale, bien au delà de la seule pratique du vélo. Sur le plan de la

mobilité durable, il offre une alternative réelle à l’automobile pour certains déplacements intermunicipaux et contribue ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Sur le plan de la santé publique, il encourage l’activité physique et le transport actif, reconnus pour améliorer la qualité de vie et réduire les coûts liés à la sédentarité. Sur le plan économique, il crée des occasions d’affaires pour les entreprises touristiques, les commerces de proximité et les services spécialisés, dans un contexte où le cyclotourisme génère des retombées importantes au Québec et au Canada.

Le projet renforce aussi le sentiment d’appartenance régionale en créant un élément identitaire qui relie les municipalités, les paysages agricoles, les espaces naturels et les centres urbains. Enfin, il agit comme catalyseur de concertation intermunicipale, en amenant les acteurs à travailler ensemble sur une vision commune qui pourra inspirer d’autres projets régionaux.

À terme, lorsque les 150 km seront complétés et interconnectés, le Sentier Transcanadien deviendra une véritable signature régionale et la colonne vertébrale d’une stratégie cyclable où la mobilité active fera partie du quotidien.



Sentier TransCanadien dans Lanaudière

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | GRAVEL BIKE



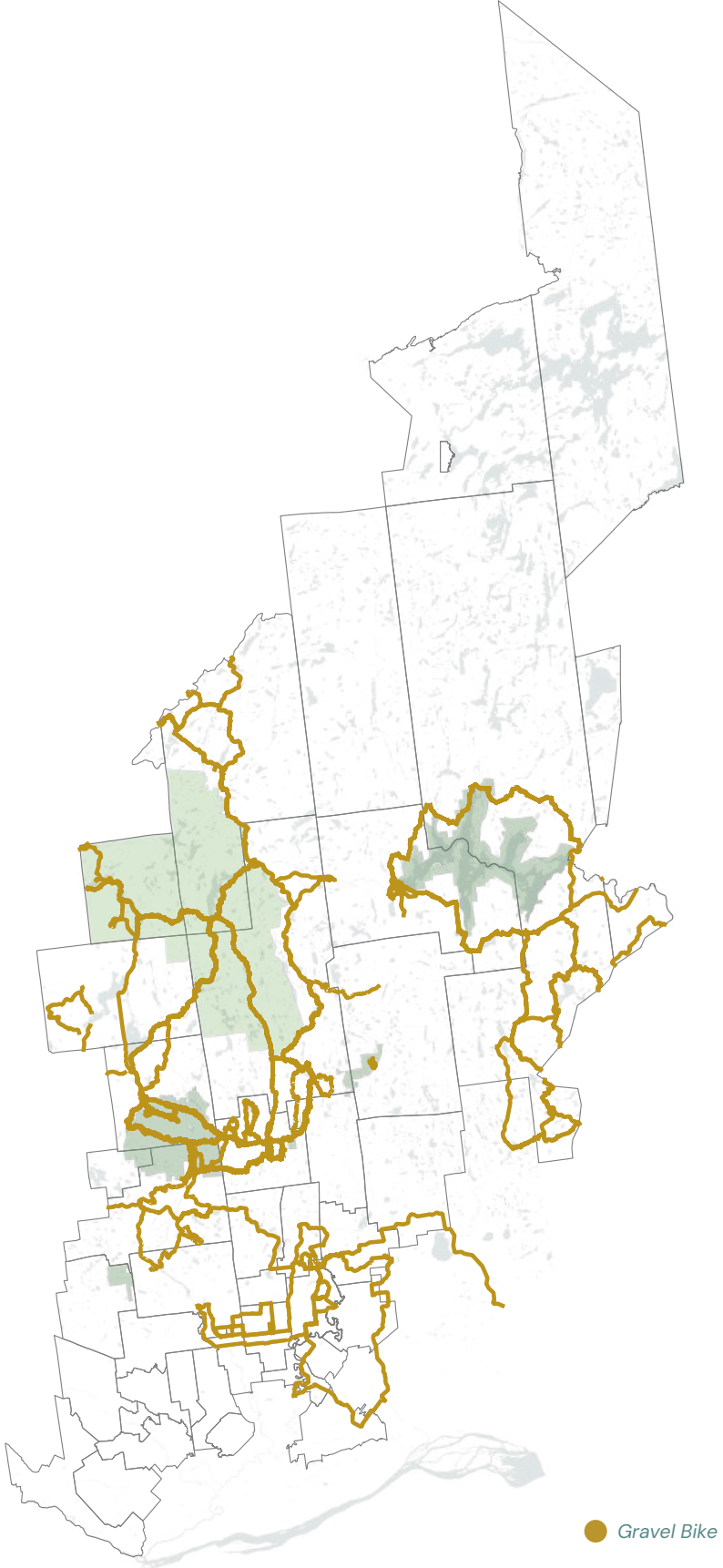
Le Gravel Bike occupe une position singulière dans le paysage cyclable lanaudois. Cette pratique en pleine expansion demeure encore largement informelle, mais elle révèle progressivement son potentiel structurant pour l'ensemble de l'écosystème cyclable régional. L'inventaire réalisé retient 54 parcours significatifs totalisant 4 951 km cumulés, qui se traduisent par environ 1 235 km de chemins et sentiers distincts sur le territoire. Dans le secteur montagne spécifiquement, l'offre cartographiée atteint approximativement 670 km répartis sur l'ensemble des pôles analysés. Ces chiffres témoignent d'une activité déjà bien implantée, même si elle reste largement dans l'ombre des pratiques plus visibles que sont le vélo de montagne et le vélo de route.

Le Gravel Bike fonctionne comme un pont entre ces deux univers cyclables qui semblaient jusque-là difficilement conciliables. Il emprunte l'aventure et l'immersion du vélo de montagne tout en conservant l'accessibilité et les distances du vélo de route. Cette capacité à naviguer entre les différents types de surfaces, des routes asphaltées aux chemins forestiers en passant par les rangs de gravier, lui confère une polyvalence qui correspond parfaitement aux réalités du territoire lanaudois. Les cyclistes découvrent des parcours qui n'existaient pas dans les catégories traditionnelles, créant une offre intermédiaire qui répond à des aspirations contemporaines d'aventure accessible.

La typologie des parcours existants révèle une géographie variée qui s'adapte aux vocations distinctes des pôles. Saint-Donat domine avec 149 km où la forêt Ouareau représente à elle seule 42% des parcours de la région. La Grande Boucle de 50 km, actuellement en développement, et la route 3 vers Saint-Michel-des-Saints récemment réaménagée en gravier sur 25 km structurent une offre qui donne accès à deux parcs majeurs. Le potentiel pour le Bikepacking multi-jours avec hébergement en refuges se dessine clairement dans ce territoire de grande nature.

Chertsey affiche 140,5 km concentrés dans la Grande Vallée et la forêt Ouareau. Le mont 107 culmine à 629 mètres et les hauts sommets environnants créent un relief marqué qui attire les cyclistes en quête de défis sportifs. Les boucles de 40 à 80 km autour de Sainte-Marcelline et Sainte-Julienne s'articulent le long de l'axe de la route 125 qui connecte efficacement les circuits nord-sud. Cette configuration permet de composer des séjours de plusieurs jours sans répéter les mêmes segments.

Saint-Jean-de-Matha propose 123 km qui se distinguent par leur profil particulier. Les parcours empruntent principalement des rangs et des routes à surfaces variables plutôt que des chemins forestiers typiques du Gravel Bike traditionnel. Cette configuration positionne le pôle davantage vers l'initiation au Gravel Bike que vers la définition classique de cette pratique. Val Saint-Côme compte 108 km dont 65% sur surfaces variables alternant asphalté et gravier. La boucle de la forêt Ouareau vers le mont Conscrits attire une clientèle régulière sur environ 50 km, tandis que les parcours vers le nord rejoignent la ZEC Lavigne avec des configurations de 50 à 140 km selon les ambitions. Le lac Clair offre une initiation accessible sur 30 km.



Carte de l'offre de vélo de route dans la région de Lanaudière

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | GRAVEL BIKE



Le pôle de Lac Maskinongé recense 53,3 km qui s’inscrivent dans une logique de grands déplacements interrégionaux. Le tour du lac Maskinongé et les accès à la Réserve Mastigouche s’intègrent à un réseau de 151 km de chemins de gravier répertoriés pour l’axe est-ouest qui connecte Saint-Michel-des-Saints à Saint-Donat. Le potentiel d’un parcours Mastigouche-Tremblant créerait un produit distinctif qui transcende les frontières régionales. Saint-Michel-des-Saints complète ce portrait avec un lien de 9,4 km le long de la Matawin qui connecterait l’est et l’ouest de Lanaudière. Le tour du lac Taureau s’étend sur 110 km, tandis que la route 3 vers le Parc du Mont-Tremblant bénéficie d’un réaménagement sur 25 km. Les boucles depuis Mandeville ou la Mauricie varient de 80 à 272 km, confirmant la vocation de transit de ce territoire. Le parc des Sept Chutes offre 6,7 km d’initiation accessible.

Les outils de navigation actuels témoignent du caractère informel de la pratique. Les cyclistes s’appuient sur les groupes Facebook spécialisés, Bikepacking.com, Gaia, Ride with GPS et Google Maps pour planifier leurs sorties. Les cartes papier conservent leur utilité dans les secteurs sans couverture cellulaire, qui restent nombreux sur le territoire. L’hébergement se résout à travers Airbnb, les campings et le stationnement pour la vie en camionnette, révélant l’absence d’une offre structurée spécifiquement pensée pour cette clientèle. Le goulot d’étranglement de Sainte-Julienne illustre les enjeux de trafic qui émergent lorsque les cyclistes se concentrent sur certains secteurs sans infrastructure adaptée.

Les destinations internationales comme le Vietnam et Bali ont démontré comment le cyclotourisme peut s’intégrer harmonieusement aux expériences culturelles et culinaires locales. Ces modèles s’appuient sur l’implication des communautés dans l’accueil, la restauration et la valorisation du patrimoine, créant des parcours véritablement immersifs. Les offres complètes incluent la location de vélos adaptés, des guides locaux formés, des hébergements coordonnés et des pauses gourmandes qui ponctuent l’effort. Cette approche pourrait inspirer Lanaudière dans le développement de partenariats avec les producteurs locaux, les microbrasseries et les fromageries pour créer des arrêts thématiques qui enrichissent l’expérience cyclable. La région possède d’ailleurs un avantage significatif sur Bali: l’absence de surtourisme permet d’offrir des parcours paisibles où la découverte prime sur la foule.

FORCES ET ATOUTS

Le maillage dense de chemins forestiers est l’atout fondamental du Gravel Bike lanaudois. Plus de 3 400 km de pistes mobilisables forment un réseau dépassant largement celui de la plupart des régions québécoises. Chemins de ZEC, routes de colonisation et voies secondaires offrent une matière première exceptionnelle pour développer des circuits sans nouvelles infrastructures. La ressource existe déjà, elle attend simplement d’être structurée et légalisée.

La diversité des paysages permet de composer des récits de voyage variés. Plaines agricoles ondulantes, vallées encaissées, contreforts montagneux, sommets panoramiques, réservoirs et forêts boréales offrent des conditions idéales pour développer des produits thématiques. Le cycliste peut choisir aventure nordique immersive, parcours agrotouristique gourmand ou boucle métropolitaine selon ses disponibilités et attentes.

Les pôles lanaudois facilitent le positionnement de l’offre. Les pôles d’aventure et Bikepacking de Saint-Côme, Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints s’appuient sur vastes espaces publics et ZEC autorisant longues échappées en territoire peu fréquenté. Les pôles patrimoniaux et agrotouristiques, comme Saint-Jean-de-Matha, utilisent rangs historiques et chemins de colonisation pour lier effort cycliste à découverte du patrimoine et des produits du terroir. Les pôles métropolitains de Rawdon-Saint-Calixte et Lac Maskinongé offrent des sorties d’une journée accessibles depuis Montréal tout en donnant l’impression d’aventure.

La présence de groupes organisés d’autres régions confirme l’attrait pour une clientèle d’aventuriers. Ces cyclistes expérimentés cartographient leurs parcours et reviennent régulièrement, démontrant qu’un marché existe et attend une offre structurée. Ils acceptent un niveau de rusticité et d’autonomie plus élevé que les autres catégories, réduisant les investissements initiaux nécessaires pour lancer une offre crédible.

FAIBLESSES ET CONTRAINTES

La vulnérabilité foncière est le principal obstacle. Tous les parcours traversent au moins une portion de terrains privés, et près de la moitié du linéaire se fait sans droits de passage formalisés, créant une épée de Damoclès permanente. Les proportions varient : Saint-Calixte 73,6%, Saint-Michel-des-Saints 47,3%, Lac Maskinongé 70,1%. La combinaison de petits propriétaires, terres agricoles et faible proportion de terres publiques complique la négociation de servitudes.

La cohabitation avec les sports motorisés ajoute une dimension légale et sécuritaire critique. Entre 14% et 41% des parcours utilisent des sentiers fédérés de motoneige ou VTT, où l’usage du vélo est limité ou interdit sans ententes. Saint-Côme enregistre 37,1 km sur sentiers fédérés, créant une incompatibilité juridique et sécuritaire.

L’absence de signalisation et de cartographie officielle maintient la pratique informelle, créant une barrière pour les cyclistes non initiés et freinant le développement d’une offre grand public. Les erreurs de conception abondent, confondant parfois transport et portage, créant segments impraticables frustrant cyclistes et dégradant réputation des parcours.

L’infrastructure de soutien fait défaut : boutiques spécialisées, stations de lavage, douches, campings bike in/bike out, parkings sécurisés et points d’eau sont rares. Cette carence force autonomie totale et limite le marché aux plus aventuriers.

Les contraintes environnementales limitent certains corridors : milieux humides, zones lacustres et secteurs protégés imposent des limites légitimes. Dans les territoires hydriques, particulièrement au nord, elles peuvent compromettre certains projets. L’absence de plan de communication spécifique et la coordination embryonnaire entre municipalités, propriétaires et clubs cyclistes empêchent l’émergence d’une vision cohérente.



POTENTIEL ET ORIENTATIONS

Le Gravel Bike détient le plus grand potentiel de développement parmi toutes les pratiques cyclables analysées dans Lanaudière. Cette affirmation ne relève pas de l’enthousiasme béat mais d’une analyse sobre des conditions objectives du territoire. La densité du réseau de chemins existants, la diversité des paysages, la demande confirmée et la capacité d’intégration aux autres activités touristiques convergent pour créer une opportunité exceptionnelle. La réalisation de ce potentiel exige toutefois une approche méthodique qui priorise la sécurisation légale et la structuration progressive plutôt que l’expansion opportuniste.

La sélection de quelques boucles phares par pôle représente la stratégie la plus réaliste pour amorcer le développement. Plutôt que de tenter de légaliser l’ensemble des 1 235 km inventoriés, la région devrait identifier deux à quatre circuits emblématiques dans chaque pôle et concentrer ses efforts sur la sécurisation complète de ces parcours. Cette approche implique la négociation de droits de passage notariés avec les propriétaires privés, l’ajustement des tracés pour éviter les segments sur sentiers motorisés, et l’établissement d’ententes formelles avec les gestionnaires de terres publiques. Ces boucles deviendraient les produits officiels de la région, ceux qu’on peut promouvoir sans réserve et sur lesquels on peut bâtir une réputation durable.

La typologie par archétypes de pôles offre un cadre structurant pour développer des produits distinctifs. Les pôles d’aventure et de Bikepacking de Saint-Côme, Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints cultiveraient des parcours de longue distance en ZEC et forêts boréales, avec hébergement en refuges rustiques et autonomie élevée. Les pôles agrotouristiques et patrimoniaux de Saint-Jean-de-Matha et des secteurs de plaine développeraient des circuits «vélo-mémoire» qui intègrent les chemins de colonisation, les rangs historiques, les haltes gourmandes chez les producteurs et les sites patrimoniaux. Les pôles de proximité métropolitaine de Rawdon-Saint-Calixte joueraient pleinement leur rôle de portail de Gravel Bike, offrant des boucles accessibles d’une journée qui initient progressivement les cyclistes montréalais à cette pratique.

La création d’une cartographie officielle régionale constitue le passage obligé pour sortir l’offre de l’informalité actuelle. Cette cartographie doit respecter les standards de classification reconnus, intégrer les niveaux de difficulté selon une charte cohérente, spécifier les types d’obstacles attendus, recommander les vélos et grandeurs de pneus appropriés, et s’intégrer aux outils de planification numériques utilisés par les cyclistes. Cette normalisation permettrait aux visiteurs de prendre des décisions éclairées sur les parcours qui correspondent à leurs capacités et leurs attentes. Elle faciliterait également la communication régionale en créant un langage commun compris de tous.

L’arrimage aux pôles de services et d’hébergement transformerait le Gravel Bike d’une activité de jour en produit de séjour générateur de retombées économiques substantielles. Les auberges, pourvoiries, campings et chalets locatifs pourraient se spécialiser dans l’accueil des cyclistes de Gravel Bike en développant des services adaptés: stationnement sécurisé, stations de lavage, espaces de rangement et séchage d’équipement, ravitaillement adapté. Le développement de forfaits de Bikepacking de deux à cinq nuits, incluant le transport des bagages entre hébergements, ouvrirait le marché à une clientèle plus large qui hésite actuellement devant les exigences logistiques de l’autonomie complète.

L’axe interrégional Mastigouche-Tremblant représente une opportunité stratégique de premier ordre qui pourrait positionner Lanaudière comme leader québécois du Gravel Bike d’aventure. Ce parcours de liaison entre deux parcs majeurs créerait un produit unique qui transcende les frontières administratives et attire une clientèle en quête d’épopées de plusieurs jours. La complémentarité des parcs régionaux et nationaux accessibles depuis les centres urbains offre une proposition de valeur distinctive: l’aventure de grande nature à distance raisonnable des bassins de population.

Le service de conciergerie pour le déplacement des bagages, inspiré du modèle SOPAIR Laurentides, démocratiserait l’accès au Bikepacking multi-jours. Cette offre permettrait aux cyclistes de rouler léger tout en profitant du confort d’hébergements de qualité le soir venu. Les flottes de vélos de Gravel Bike électriques en location, gérées par les MRC ou

des coopératives régionales, ouvriraient la pratique à des clientèles qui n’investiraient jamais dans l’achat d’un vélo spécialisé mais qui accepteraient volontiers de louer pour une escapade de quelques jours.

La transition d’un modèle informel basé sur le bénévolat vers une structure professionnelle d’entretien et de gestion s’impose comme condition nécessaire à la pérennité. Le volume de travail requis pour maintenir des centaines de kilomètres de sentiers dépasse largement ce que les bénévoles peuvent assumer de façon durable. La formation de guides spécialisés en exploration Gravel Bike créerait une offre d’accompagnement qui rassure les néophytes et enrichit l’expérience des plus expérimentés. Cette professionnalisation génère des emplois locaux tout en garantissant des standards de qualité et de sécurité qui protègent la réputation régionale.

Le Gravel Bike est le potentiel cyclable le plus prometteur de Lanaudière : un réseau dense, des paysages variés et des parcours emblématiques qui, structurés et sécurisés, peuvent transformer la région en destination de Bikepacking d’aventure accessible et durable.





PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | VÉLO UTILITAIRE ET PISTES CYCLABLES

ÉTAT DE LA TRAME DE MOBILITÉ ACTIVE

La trame de mobilité active lanaudoise révèle une fragilité contrastant fortement avec les ambitions cyclotouristiques régionales. Sur l'ensemble du territoire analysé, on recense environ 23 km de pistes cyclables conformes aux standards de Vélo Québec. Cette maigreur de l'offre place la région dans une position paradoxale : elle développe des produits cyclotouristiques sophistiqués pour attirer des visiteurs, alors que ses résidents ne disposent pas des infrastructures de base pour se déplacer à vélo en toute sécurité au quotidien. Cette dissonance soulève des questions sur la cohérence du développement cyclable et les priorités d'investissement régionales.

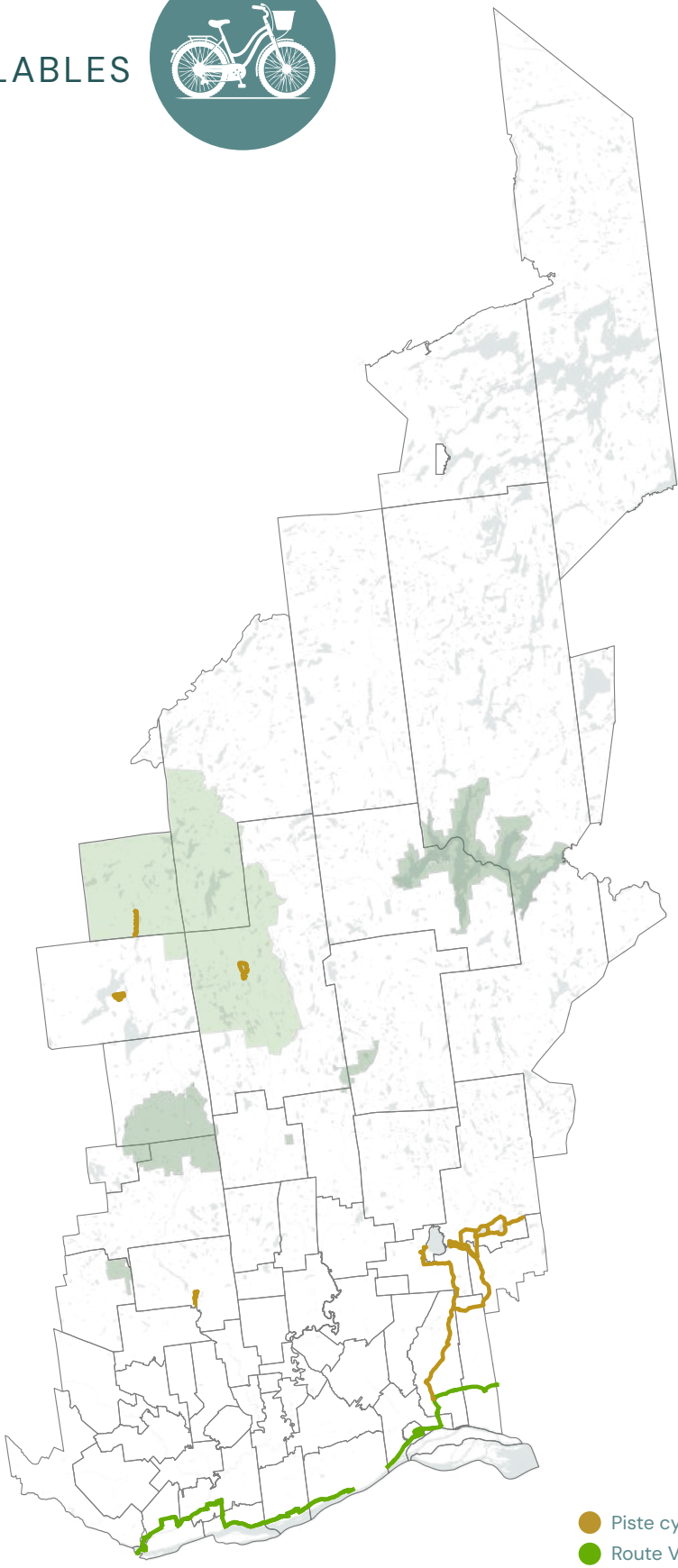
La fragmentation caractérise l'ensemble du territoire avec des disparités marquées entre les pôles. Cinq des six pôles analysés affichent une offre quasi inexistante, se limitant à quelques tronçons isolés ne formant pas de réseau cohérent. Certaines municipalités ne possèdent littéralement aucune piste cyclable formelle, obligeant leurs citoyens à partager les routes avec la circulation automobile sans infrastructure protégée. Cette absence force le vélo utilitaire à rester l'apanage des cyclistes expérimentés acceptant de cohabiter avec le trafic, excluant les familles, adolescents et tous ceux qui recherchent des conditions sécuritaires pour leurs déplacements actifs.

Lac Maskinongé se détache radicalement grâce à la Véloroute Brandon, projet structurant de la MRC d'Autray actuellement complété à 90 %. Ce corridor de 79 km dans le pôle, 105 km au total, relie la Route Verte à Saint-Cuthbert sur 40 km jusqu'au lac Maskinongé et au lac en Cœur. Cette véloroute représente le seul exemple régional d'une offre récréative véritablement structurée permettant aux familles et cyclistes débutants de découvrir le territoire en toute sécurité. Le tracé suit une logique de valorisation agrotouristique ponctuée d'arrêts chez les producteurs locaux, créant une expérience cyclable dépassant le simple déplacement pour devenir une découverte territoriale authentique.

Rawdon affiche 8 km de pistes cyclables reliant les chutes Dorwin, créant un premier noyau de mobilité active dans le pôle de Saint-Calixte. Chertsey, Saint-Calixte, Sainte-Julienne et Sainte-Marcelline ne possèdent aucune piste dédiée, seulement quelques liaisons locales courtes et non structurées qui ne permettent pas de véritables déplacements utilitaires. Cette carence s'avère particulièrement problématique là où 62,2 % des routes du pôle présentent un risque très élevé pour les cyclistes. L'absence d'alternative sécuritaire condamne la mobilité active à rester marginale.

Saint-Jean-de-Matha compte 15 km de pistes empruntant le réseau routier local en parallèle de la route 131. Ces tronçons subissent un enjeu majeur de trafic lourd forestier et agricole qui compromet la tranquillité et la sécurité recherchées par les familles. Les liaisons intervillageoises pourraient s'arrimer à l'initiative cyclotourisme de la vallée Matawinie, créant une synergie entre usage utilitaire local et découverte touristique. Val-Saint-Côme dispose de 8 km actuels avec un développement résidentiel visant 15 km à terme. L'intégration de corridors nature et mobilité active dans la planification urbaine témoigne d'une vision contemporaine reconnaissant la place du vélo dans l'aménagement du territoire. Une connexion vers le lac Taureau élargirait significativement le rayon d'action des résidents.

Saint-Donat présente une offre limitée d'environ 20 km, mais le potentiel de connexions entre le village et des attraits comme le Parc Ouareau et le lac Archambault apparaît clairement dans le plan d'urbanisme récent, qui priorise la mobilité douce. Cette volonté politique pourrait se traduire par des investissements concrets transformant progressivement l'accessibilité cyclable du territoire. Saint-Michel-des-Saints ne possède actuellement aucune offre structurée, bien que son réseau routier local pourrait servir de base à un développement utilitaire et récréatif léger adapté à la densité du secteur.



Carte de l'offre des pistes cyclable et de la Route Verte dans la région de Lanaudière

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | VÉLO UTILITAIRE ET PISTES CYCLABLES



POTENTIEL UTILITAIRE ET DE LOISIR DOUX

Le bassin de population desservi dans un rayon de 30 à 60 minutes autour des pôles lanaudois se chiffre en centaines de milliers de personnes. Cette masse critique représente un potentiel considérable pour le vélo utilitaire et récréatif doux. Les données provinciales indiquent qu’une proportion significative de cette population utilise déjà le vélo comme mode de déplacement au quotidien, démontrant une appétence qui ne demande qu’à être soutenue par des infrastructures appropriées. La proximité des bassins métropolitains crée des conditions particulièrement favorables dans les pôles sud qui pourraient développer une offre de mobilité active attractive pour les résidents actuels et les futurs arrivants en quête d’un mode de vie actif.

La concentration de campings familiaux dans plusieurs pôles représente une opportunité largement sous-exploitée. Ces établissements accueillent chaque été des milliers de familles qui séjournent plusieurs jours, voire plusieurs semaines, créant un bassin captif de cyclistes potentiels. La mise en place de liaisons cyclables sécuritaires entre ces campings, les attraits naturels comme les chutes, les plages, les fermes, et les noyaux villageois transformerait radicalement l’expérience de villégiature. Les séjours actuellement statiques, où les familles restent confinées à leur camping ou se déplacent uniquement en voiture, deviendraient des expériences d’exploration active qui génèrent des retombées économiques dans les commerces locaux et renforcent l’attachement au territoire.

Les équipements récréatifs existants, dispersés sur le territoire, gagneraient énormément à être reliés par des corridors cyclables. Cette mise en réseau créerait une offre cohérente où chaque élément renforce la valeur des autres plutôt que de fonctionner en vase clos. Les parcs municipaux, les plages publiques, les sites patrimoniaux, les installations sportives et les centres de services pourraient former une constellation accessible à vélo, encourageant les déplacements actifs pour le loisir comme pour les besoins quotidiens. Cette intégration correspond aux aspirations contemporaines des familles qui recherchent des milieux de vie où l’autonomie des enfants et des adolescents peut s’exercer en toute sécurité.

ENJEUX ET ORIENTATIONS

La classification défavorable d’une grande partie des routes régionales, du point de vue de la sécurité cyclable, constitue l’obstacle principal au développement du vélo utilitaire. Les pourcentages documentés, allant jusqu’à 97,1% de routes à risque moyen ou élevé dans certains pôles, rendent illusoire toute promotion du vélo familial ou utilitaire sans infrastructures dédiées. Cette réalité décourage les parents et freine l’adoption par les adolescents aspirant à une mobilité autonome.

L’absence d’une trame d’ensemble reliant les éléments structurants du territoire limite l’impact des tronçons existants. Sans liaisons entre villages, écoles, pôles d’emploi et hébergements, les pistes actuelles restent des culs-de-sac récréatifs, ne répondant pas aux besoins quotidiens. Les distances importantes entre certains villages, comme les 40 km entre Saint-Cuthbert et le lac Maskinongé, imposent de penser des réseaux locaux connectés aux corridors cyclotouristiques plus longs.

Le trafic lourd forestier et agricole sur les routes secondaires complique le partage de la voirie. Camions, machineries agricoles et véhicules de service créent des appels d’air dangereux et découragent les cyclistes vulnérables. La solution ne réside pas dans l’interdiction de ces activités économiques, mais dans la création d’infrastructures parallèles sécuritaires permettant une coexistence sans conflit.

Prioriser une trame minimale de mobilité active par étapes est l’approche la plus réaliste. Cette stratégie progressive s’appuie sur une hiérarchie d’interventions : chaussées désignées avec signalisation sur les segments calmes, bandes cyclables sur les routes à débit moyen, sentiers multifonctionnels sur les axes stratégiques. Cette diversité de solutions permet de progresser rapidement sur certains segments tout en préparant les interventions plus lourdes nécessitant expropriations et travaux majeurs.

L’articulation systématique avec le développement cyclotouristique évite la création de réseaux parallèles concurrents. Les flux de vélo de montagne, gravel et agrotourisme peuvent se combiner harmonieusement avec la mobilité locale via des sentiers multifonctionnels, optimisant chaque kilomètre aménagé.

La Véloroute Brandon illustre ce potentiel : dépassant le pôle de Lac Maskinongé, elle démontre la faisabilité et l’acceptabilité sociale de corridors cyclables de grande envergure. Ses retombées économiques justifient l’investissement et encouragent d’autres MRC à entreprendre des projets similaires. Elle constitue l’épine dorsale d’un réseau régional qui pourrait relier tous les pôles selon une logique de développement par phases.

Enfin, une région qui prétend devenir destination cyclotouristique doit d’abord permettre à sa population de se déplacer à vélo en toute sécurité. Cette cohérence entre discours touristique et réalité locale garantit l’authenticité de l’offre. L’absence de cyclistes locaux sur les routes constitue un signal inquiétant. Le développement d’une véritable culture cyclable, ancrée dans les déplacements quotidiens des résidents, crée les conditions d’accueil optimales pour les cyclotouristes et renforce l’image de territoire vélosympathique.





Le Québec s’est imposé au fil des années comme la référence mondiale incontestée du Fatbike. Les chiffres témoignent d’une domination sans équivalent: plus de 1 266 km de sentiers répartis dans 85 sites créent un réseau unique qui n’existe nulle part ailleurs sur la planète. La province représente 50% des ventes canadiennes de Fatbikes et génère des retombées touristiques significatives durant la basse saison hivernale. Des centres comme Empire 47 ont atteint des sommets de fréquentation avec 12 500 visiteurs par saison, surpassant tous les sites européens et américains. Cette expertise québécoise repose sur l’innovation dans l’entretien hivernal et sur une culture populaire forte qui a su transformer une activité marginale en véritable phénomène récréatif.

Cette narrative triomphale a longtemps alimenté l’enthousiasme des acteurs touristiques régionaux qui voyaient dans le Fatbike une opportunité de prolonger la saison cyclable et de diversifier l’offre hivernale. La logique semblait imparable: transformer l’obstacle de l’hiver en opportunité, positionner le Fatbike comme le «meilleur second choix hivernal» quand les conditions ne permettent pas le ski de fond ou le ski alpin, intégrer cette activité demi-journée aux séjours de trois à quatre jours. Les parcs régionaux, les sentiers de raquette, les infrastructures estivales existantes paraissaient facilement convertibles pour accueillir cette pratique émergente. Le discours promotionnel parlait d’appropriation positive de la saison hivernale, de valorisation de l’identité nordique, de démystification du vélo d’hiver.

Et pourtant, une conversation tenue en août 2024 avec Julien Marceau d’Empire 47 vient fracasser cette belle unanimité. Le Fatbike traverse une décroissance majeure. Empire 47, ce fleuron mondial de la discipline, envisage sérieusement de fermer son offre hivernale car l’opération génère des pertes financières insoutenables, malgré une implication bénévole importante. Ce qui fonctionnait comme «loss leader» durant quelques années, acceptant des pertes à court terme pour bâtir une clientèle et une réputation, est devenu une charge trop lourde pour demeurer viable. La révélation la plus troublante concerne le modèle économique global: les seules destinations Fatbike qui fonctionnent financièrement sont 100% bénévoles et non commerciales. Cette information transforme radicalement la perspective et impose une réévaluation complète des ambitions régionales.

Lanaudière présente aujourd’hui une offre Fatbike caractérisée par une forte hétérogénéité qui reflète l’absence de vision régionale coordonnée. Certains pôles disposent d’offres structurées, souvent adossées à des sites de plein air existants. Rawdon compte 17 km de sentiers associés à un golf, la Forêt Ô Cascades propose 12 km, Kinadapt offre entre 20 et 30 km sur des tracés utilisés l’hiver pour le traîneau à chiens. D’autres territoires mentionnent des linéaires de 12 à 23 km de sentiers hivernaux cyclables ou un usage permis sur des sentiers multifonctionnels. Dans plusieurs pôles, il n’existe tout simplement aucun réseau officiel balisé, la pratique demeurant informelle ou opportuniste, sans données consolidées sur le kilométrage, l’entretien ou la fréquentation. Cette dispersion témoigne d’une accumulation d’initiatives locales plutôt que d’un développement réfléchi et cohérent.

Même le site mondialement reconnu
 Empire 47, avec 12 500 visiteurs par hiver,
 ne parvient pas à rentabiliser les
 opérations hivernales malgré la forte
 implication bénévole

Les analyses locales convergent pour souligner que le Fatbike reste une activité de niche qui exige un niveau d’entretien élevé pour une fenêtre d’usage limitée et hautement saisonnière. Cette équation économique défavorable se heurte à une réalité brutale: plusieurs réseaux estivaux présentent déjà un déficit chronique d’entretien et de ressources. Ajouter une couche hivernale qui draine encore plus de capacités humaines et financières relève soit de l’optimisme naïf, soit d’un déni des contraintes opérationnelles concrètes. La diffusion confuse de l’information, où personne ne sait clairement où la pratique est permise, à quelles conditions, avec quels services, reflète l’immaturité structurelle de cette offre.

ENJEUX ET LIMITES

Les conflits d’usage potentiels avec les autres activités hivernales représentent un premier niveau de complexité souvent sous-estimé. Le ski de fond, la raquette et le traîneau à chiens revendiquent légitimement leurs espaces et leurs tracés. L’introduction du Fatbike sur des sentiers partagés nécessite des règles claires, un balisage distinct et parfois des horaires différenciés pour éviter les confrontations. Cette gestion fine demande une gouvernance sophistiquée et une capacité d’arbitrage que peu d’organismes locaux possèdent actuellement. Les tensions émergent rapidement lorsque les adeptes de ski de fond constatent que leurs pistes soigneusement damées se dégradent sous le passage des Fatbikes, ou lorsque les utilisateurs de traîneaux à chiens se retrouvent en conflit avec des cyclistes sur des parcours traditionnellement réservés à leur pratique.

Les coûts d’entretien représentent l’obstacle économique central qui explique pourquoi même les leaders mondiaux comme Empire 47 abandonnent progressivement cette activité. Le damage hivernal exige une expertise spécifique, des équipements coûteux et une intervention régulière qui doit s’adapter aux variations météorologiques imprévisibles. Une tempête peut anéantir en quelques heures le travail de plusieurs jours. Le verglas, la neige croûtée, les redoux suivis de regel créent des conditions qui nécessitent des interventions constantes pour maintenir des sentiers praticables. Cette maintenance intensive génère des coûts opérationnels qui dépassent largement les revenus potentiels, surtout dans un contexte où la clientèle demeure limitée et où la concurrence d’autres activités hivernales plus établies capte la majorité des visiteurs.

La dispersion géographique des sites complique substantiellement la compréhension de l’offre pour une clientèle potentielle. Sans cartographie unifiée, sans communication coordonnée, sans standards partagés, chaque réseau fonctionne en vase clos. Cette fragmentation dilue les efforts de promotion et rend pratiquement impossible l’émergence d’une masse critique de pratiquants. Les cyclistes qui découvrent un site et apprécient l’expérience ne savent pas où aller ensuite, créant une succession d’expériences isolées plutôt qu’une pratique régulière qui justifierait l’investissement dans l’achat d’équipement spécialisé.

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | FATBIKE



Le besoin de ressources humaines et financières supplémentaires pour soutenir le Fatbike entre directement en concurrence avec les besoins non comblés des pratiques trois saisons. Cette réalité impose un choix stratégique fondamental: dans un contexte de ressources limitées, où devrait-on concentrer les investissements pour maximiser l'impact régional? Développer de nouveaux micro-réseaux hivernaux Fatbike alors que des centaines de kilomètres de sentiers de vélo de montagne et de Gravel Bike nécessitent consolidation, entretien amélioré et sécurisation foncière relève d'une hiérarchisation douteuse des priorités. Cette question ne se résout pas par l'enthousiasme ou le désir de diversification, elle exige une analyse sobre des rendements comparatifs et des impacts à long terme.

POSITIONNEMENT RECOMMANDÉ

Dans une perspective de saine gestion et de hiérarchisation rigoureuse des priorités, le diagnostic régional conduit à une recommandation claire: ne pas ériger le Fatbike en axe majeur de développement régional. Cette position ne découle pas d'un manque de vision ou d'un conservatisme frileux, elle résulte d'une analyse lucide des contraintes économiques, opérationnelles et concurrentielles qui rendent cette pratique difficilement viable dans un modèle commercial ou semi-commercial. L'expérience d'Empire 47, leader mondial qui envisage l'abandon de son offre malgré des volumes de fréquentation record, devrait servir de signal d'alarme pour toute région qui considère des investissements substantiels dans cette direction.

Le Fatbike devrait être considéré comme un produit complémentaire ciblé, offert uniquement dans quelques pôles quatre saisons qui disposent déjà d'une gouvernance solide, de réseaux estivaux matures et d'une capacité d'entretien hivernal avérée. Cette approche sélective concentre les ressources limitées sur les sites qui présentent les meilleures conditions de succès plutôt que de les disperser sur une multitude de petits réseaux qui végèteront dans la médiocrité chronique. Les pôles qui choisissent de maintenir ou développer une offre Fatbike devraient le faire dans une logique de valorisation ponctuelle de l'identité nordique, par exemple à travers des événements sur lacs gelés ou des produits signature limités,

plutôt que dans une logique de volume ou de multiplication des sites.

L'évitement de la création de nouveaux micro-réseaux isolés constitue un impératif stratégique qui protège les investissements existants. Chaque nouveau site Fatbike créé vient potentiellement concurrencer les ressources humaines et financières qui devraient être dédiées à la consolidation des sentiers de vélo de montagne et de Gravel Bike. Cette concurrence interne fragmente l'attention, disperse l'expertise et compromet la qualité d'ensemble. Une région qui excelle dans trois pratiques cyclables trois saisons génère plus de retombées et construit une réputation plus solide qu'une région qui offre cinq pratiques dont deux fonctionnent au ralenti faute de ressources suffisantes.

La leçon d'Empire 47 s'impose comme un garde-fou salutaire contre l'emballlement promotionnel. Si le site le plus fréquenté au monde, avec 12 500 visiteurs par saison et une reconnaissance internationale établie, ne parvient pas à rentabiliser son opération malgré l'engagement bénévole massif, quelles sont les chances réalistes pour des sites lanaudois qui accueilleront au mieux quelques centaines de visiteurs? Cette question mérite une réponse honnête plutôt que des projections optimistes basées sur des scénarios idéalisés. L'observation que seules les destinations 100% bénévoles et non commerciales fonctionnent économiquement soulève des interrogations fondamentales sur le modèle même de développement du Fatbike.

Les ressources régionales limitées imposent des choix. Chaque dollar investi dans le développement du Fatbike représente un dollar non investi dans l'amélioration des sentiers de vélo de montagne existants, dans la sécurisation foncière des parcours de Gravel Bike, dans le développement d'une trame de mobilité active qui permettrait aux familles de se déplacer en sécurité. Cette réalité budgétaire ne devrait pas être occultée par l'attrait de la nouveauté ou par le désir de cocher toutes les cases de l'offre cyclable. L'excellence dans trois pratiques structurantes génère plus de valeur à long terme que la médiocrité dans cinq pratiques sous-financées.

Cette posture prudente permet néanmoins de respecter les attentes de certaines clientèles spécialisées qui recherchent spécifiquement cette expérience hivernale. Les sites qui maintiennent une offre *Fatbike* peuvent

continuer à servir cette niche sans prétendre transformer la région en destination majeure de cette pratique. Cette approche réaliste évite de mobiliser de manière disproportionnée des ressources rares au détriment d'usages à plus fort impact global. Elle reconnaît la place du Fatbike dans l'écosystème cyclable lanaudois tout en refusant de le placer au centre des priorités d'investissement.

La sagesse consiste parfois à reconnaître qu'une activité peut exister sans nécessairement devenir un axe de développement prioritaire. Le Fatbike conserve sa pertinence pour les sites qui possèdent déjà les conditions optimales de sa pratique et qui peuvent l'intégrer à leur offre sans compromettre leurs activités principales. Pour l'ensemble de la région, la prudence commande de concentrer les efforts sur les pratiques trois saisons qui présentent les meilleures perspectives de rentabilité et d'impact territorial. Cette hiérarchisation claire des priorités représente la marque d'une gouvernance mature qui refuse les mirages promotionnels pour privilégier le développement durable et cohérent.

Chaque dollar investi dans le développement du *Fatbike* est un dollar non investi dans les sentiers de vélo de montagne, le *Gravel Bike* ou la mobilité active : l'excellence dans trois pratiques génère plus de valeur que la médiocrité dans cinq pratiques sous-financées.



PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES CENTRES DE DÉVELOPPEMENT CYCLISTE

Les centres de développement cycliste représentent un pan souvent négligé de l'écosystème cyclable, et pourtant leur rôle s'avère fondamental pour enraciner une véritable culture Vélo dans un territoire. Lanaudière a développé au fil des années une constellation d'installations spécialisées qui témoignent d'une sensibilité à l'importance de l'initiation et de la progression des habiletés. Ces infrastructures de type pumptrack, parcs d'habiletés et pistes de BMX se répartissent sur l'ensemble du territoire, créant un réseau naissant qui manque encore de coordination mais qui pose des bases prometteuses.



Pumptrack - Parc Philippe-Villeneuve, Terrebonne

Les pumptracks constituent le fer de lance de ce développement. Ces circuits fermés de bosses et de virages relevés permettent aux cyclistes de tous âges de perfectionner leur équilibre, leur transfert de poids et leur lecture du terrain dans un environnement sécuritaire et ludique. Saint-Michel-des-Saints dispose de la première pumptrack asphaltée de Lanaudière, construite par BMXpert et située en plein cœur du village, à proximité immédiate de l'école secondaire, du terrain de soccer et de la patinoire. Cette localisation stratégique maximise l'accessibilité pour

les jeunes et l'intègre naturellement dans leurs déplacements quotidiens. L'installation accueille une diversité d'équipements incluant skate, rollerblade, trottinette, vélo de montagne et BMX, créant une polyvalence qui élargit considérablement le bassin d'utilisateurs potentiels.

Terrebonne se distingue par une approche innovante qui combine deux installations distinctes répondant à des logiques différentes. Le secteur La Plaine accueille un pumptrack modulaire au parc Philippe-Villeneuve, tandis que le secteur Lachenaie dispose depuis l'été 2022 du premier pumptrack asphalté de la ville au parc Pierre-Le Gardeur. La ville a démontré son leadership en devenant la quatrième municipalité au monde à acquérir un pumptrack modulaire en fibre de verre, une technologie qui permet une installation rapide et une reconfiguration éventuelle selon l'évolution des besoins ou lors d'événements. Toutefois, ce produit est moins apprécié de la clientèle qui le considère dangereux et peu progressif. Il tombe rapidement en désuétude, au bénéfice des pistes asphaltées qui sont réellement multiusage.

C'est dans les pumptracks et parcs d'habiletés que se forge, dès aujourd'hui, la culture Vélo de demain.

Les pumptrack sont des infrastructures municipales qui répondent à un besoin de service de proximité pour les clientèles actives de tout âge. Une piste asphaltée peut être utilisée par les planches à roulettes, patins, trottinettes et les vélos. Contrairement aux pistes de terre battue, elles sont peu sensibles aux conditions météo. De part leur configuration et leur directionnalité, elles sont très accessibles aux différents niveaux d'utilisateurs qui peuvent s'initier doucement ou s'entraîner dans un objectif de performance, comme le fait l'équipe nationale de snowboard.



Parc Jean-Claude-Crevier, Repentigny

La répartition géographique des installations existantes révèle une distribution relativement équilibrée qui couvre l'ensemble du territoire. Le secteur nord compte les pumptracks de Saint-Michel-des-Saints et Sainte-Béatrix, créant des points d'ancrage dans des communautés souvent éloignées des grands centres. Le secteur central regroupe les installations de Joliette, Saint-Thomas et Notre-Dame-des-Prairies, concentrant une masse critique d'équipements qui se renforcent mutuellement. Le secteur sud affiche Terrebonne, Repentigny et le pumptrack modulaire de Mascouche, bénéficiant de la proximité des bassins de population métropolitains qui garantissent une fréquentation soutenue.

Le dynamisme actuel se confirme par plusieurs projets en développement qui élargiront significativement l'offre régionale. Lourdes-de-Joliette a récemment complété son installation, Saint-Ambroise-de-Kildare confie la réalisation à VéloSolutions, une firme spécialisée reconnue mondialement pour l'expertise de ses conceptions. L'année 2025 verra la construction de nouveaux équipements à Saint-Paul, Saint-Roch-de-l'Achigan et L'Épiphanie, marquant une accélération notable du rythme de développement. Cette multiplication des sites témoigne d'une prise de conscience généralisée de l'importance de ces infrastructures dans l'écosystème cyclable régional.

Photo : Atmosphere.com

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES CENTRES DE DÉVELOPPEMENT CYCLISTE

La piste de BMX Mélanie Desrochers à Crabtree représente le joyau de l’offre régionale en matière d’installations spécialisées. Cette infrastructure de catégorie internationale, reconnue comme l’une des plus belles pistes du Canada, a été officiellement baptisée en juillet 2023 du nom de cette athlète qui a marqué la discipline. Le parcours respecte les standards de haut niveau établis par l’Union Cycliste Internationale, tout en demeurant accessible gratuitement tous les jours durant l’été. Cette combinaison d’excellence technique et d’accessibilité démocratique illustre parfaitement comment une infrastructure de calibre mondial peut servir autant la haute performance que l’initiation populaire.

Le Club BMX de Crabtree, qui existe depuis près de 30 ans, incarne la pérennité et l’enracinement communautaire nécessaires au succès de telles installations. Ses 120 jeunes membres, encadrés par 8 entraîneurs et soutenus par une vingtaine de bénévoles, forment un écosystème complet qui assure la transmission des connaissances et la progression des athlètes. Les sanctionnements de la Fédération Québécoise des Sports Cyclistes, de l’Association Cycliste Canadienne et de l’Union Cycliste Internationale confèrent une légitimité institutionnelle qui permet d’accueillir des compétitions de niveau provincial, national et même international. Saint-Charles-Borromée complète l’offre BMX régionale avec une piste combinée à un parc de planche à roulettes, illustrant l’approche multimodale qui maximise l’utilisation des installations et élargit le bassin d’utilisateurs.

Le Groupe Plein Air Terrebonne pousse l’intégration des différents types d’infrastructures cyclistes encore plus loin. Ses installations spécialisées comprennent un duel slalom, des dirt jumps, des drops et une zone d’habiletés en bois, le tout complété par trois parcours de vélo de montagne de niveaux différents. Cette diversité crée un véritable campus cycliste où les pratiquants peuvent progresser de l’initiation aux techniques avancées sans quitter le même site. Cette approche holistique démontre comment les différentes composantes de l’offre cyclable peuvent se renforcer mutuellement plutôt que de fonctionner en silos isolés.

UNE INFRASTRUCTURE DE SANTÉ PUBLIQUE ET D’ÉQUITÉ SOCIALE

Les centres de développement cycliste, les pumptracks, les véloparcs et les parcs de skills transcendent largement leur fonction récréative apparente pour s’imposer comme de véritables équipements de base de santé publique. Cette redéfinition de leur rôle n’est pas qu’une figure de style, elle reconnaît leur contribution directe à la lutte contre la sédentarité qui mine les sociétés contemporaines. En facilitant la pratique quotidienne d’activité physique chez les enfants, les adolescents et les adultes, ces installations créent les conditions d’une vie active qui s’intègre naturellement au quotidien plutôt que de rester confinée aux plages horaires des activités structurées. Un jeune qui passe spontanément au pumptrack après l’école accumule des minutes d’activité physique intense sans que cela nécessite l’inscription à un programme, le transport parental ou le paiement de frais. Cette accessibilité immédiate transforme l’équation de la santé publique en réduisant les barrières qui découragent trop souvent l’adoption de saines habitudes de vie.

Le rôle structurant de ces équipements dans l’apprentissage sécuritaire de la mobilité active mérite une reconnaissance explicite dans les politiques municipales. Les jeunes qui développent leurs habiletés cyclistes essentielles sur un pumptrack ou un parc de skills acquièrent la confiance et les compétences techniques nécessaires pour se déplacer de manière autonome et sécuritaire dans leur milieu de vie. Cette progression de l’apprentissage contrôlé vers la mobilité réelle constitue un enjeu de citoyenneté qui dépasse la simple récréation. Les adolescents qui maîtrisent leur vélo peuvent accéder à l’école, aux activités parascolaires et aux emplois d’été sans dépendre du transport parental, gagnant une autonomie qui renforce leur développement personnel et allège la charge logistique des familles. Cette émancipation progressive prépare également les futures générations d’adultes qui considéreront naturellement le vélo comme un mode de transport crédible plutôt que comme une curiosité marginale.



Une piste de BMX ne forme pas seulement des athlètes : elle structure un écosystème durable où la performance, la transmission et l’ancrage communautaire se renforcent mutuellement.

Photo : Page Facebook Club Crabtree BMX

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | CENTRES DE DÉVELOPPEMENT CYCLISTE

Les aménagements cyclistes récréatifs en accès libre fonctionnent comme des espaces de socialisation positive qui favorisent l'inclusion, la mixité sociale et le sentiment d'appartenance à la communauté. Ces lieux rassemblent des jeunes de différents milieux socioéconomiques, de différents quartiers, de différents groupes d'âge, créant des interactions qui ne se produiraient pas autrement dans une société de plus en plus fragmentée. Le pumptrack devient l'équivalent contemporain de la patinoire de quartier où se tissaient jadis les liens communautaires. Les codes informels qui s'y développent, l'entraide spontanée entre pratiquants, la transmission des trucs et astuces des plus expérimentés vers les débutants, tout cela construit un capital social qui renforce la cohésion territoriale. Cette dimension sociale s'avère particulièrement précieuse pour les jeunes qui peinent à trouver leur place dans les structures sportives traditionnelles plus compétitives et hiérarchisées.

En offrant des installations de haute qualité, généralement gratuites et sans réservation, les municipalités démocratisent véritablement l'accès aux loisirs actifs. Cette gratuité ne représente pas un luxe dispensable mais une nécessité pour réduire les barrières économiques qui excluent trop souvent les familles à plus faible revenu des activités physiques de qualité. Un pumptrack accessible librement offre aux enfants de ces familles une expérience comparable à celle des jeunes inscrits dans des clubs sportifs dispendieux, créant une forme d'équité récréative qui compense partiellement les inégalités socioéconomiques. Cette accessibilité soutient directement les familles en leur épargnant les coûts d'inscription, d'équipement et de transport associés aux activités structurées, tout en garantissant à leurs enfants l'accès à des loisirs actifs qui contribuent à leur développement physique et social.

Offrir des infrastructures cyclistes gratuites et accessibles, c'est poser un geste concret en faveur de l'équité récréative, de la santé collective et de l'inclusion sociale.

Ces infrastructures s'inscrivent naturellement dans les objectifs municipaux en matière de prévention et de lutte contre la sédentarité. Elles complètent l'offre plus structurée des arénas, piscines et plateaux sportifs traditionnels en proposant une alternative qui répond aux aspirations contemporaines d'activités libres, accessibles en tout temps, pratiquées à son propre rythme. Cette diversification de l'offre municipale reconnaît que tous les citoyens ne trouvent pas leur compte dans les sports d'équipe organisés ou les activités aquatiques. Les pumptracks et parcs de skills répondent à une demande sociale réelle qui s'exprime à travers l'engouement croissant pour les sports de glisse et les activités individuelles où la progression personnelle prime sur la compétition directe.

Le développement et la mise à niveau de ces équipements s'inscrivent dans une vision de village actif et résilient où la pratique du vélo et la mobilité active deviennent des composantes centrales de la citoyenneté, de la qualité de vie et de l'attractivité territoriale. Cette vision dépasse la simple addition d'équipements pour embrasser une transformation culturelle profonde du rapport au mouvement et à l'espace public. Les municipalités qui investissent massivement dans ces infrastructures envoient un message clair sur leurs valeurs et leurs priorités. Elles affirment que la santé de leurs citoyens, l'équité d'accès aux loisirs, la réduction de l'empreinte carbone et la vitalité des espaces publics justifient des investissements comparables à ceux traditionnellement réservés aux infrastructures sportives conventionnelles. Cette posture politique courageuse positionne ces municipalités comme des leaders dans la transition vers des milieux de vie plus actifs, plus inclusifs et plus durables.

RÔLE STRATÉGIQUE ET LIMITES ACTUELLES

Les infrastructures de développement des habiletés cyclistes jouent un rôle structurant dans la construction d'une culture Vélo durable. Elles constituent la porte d'entrée sécuritaire où les jeunes et les débutants développent les compétences de base avant de se lancer sur les sentiers de montagne ou les routes. Cette fonction d'initiation ne se limite pas à l'apprentissage technique, elle construit également la confiance et le plaisir qui transformeront une activité occasionnelle en passion durable. Le développement progressif de l'équilibre, du transfert de poids et de la lecture du terrain dans un environnement contrôlé prépare les cyclistes aux défis plus complexes qu'ils rencontreront éventuellement sur les sentiers naturels.

L'ancrage de ces installations au cœur des noyaux villageois génère des effets qui dépassent largement la simple pratique sportive. La visibilité sociale du vélo s'en trouve renforcée, normalisant cette activité dans le quotidien communautaire. Les jeunes qui passent devant un pumptrack en allant à l'école développent une familiarité qui réduit les barrières psychologiques à l'essai. Les parents qui observent leurs enfants s'amuser en toute sécurité sur ces installations développent une perception positive du vélo qui influencera leurs décisions futures concernant la mobilité familiale. Cette appropriation locale constitue le terreau fertile sans lequel aucun développement cyclotouristique ambitieux ne peut véritablement s'enraciner.

Ces équipements fonctionnent également comme leviers de mobilisation communautaire. Les écoles, les clubs et les programmes de plein air peuvent les intégrer dans leurs activités régulières, créant des opportunités d'apprentissage structuré qui complètent la pratique libre. Les événements d'initiation, les compétitions amicales et les ateliers d'habiletés transforment ces installations en lieux de rassemblement qui tissent des liens sociaux autour du vélo. Cette dimension communautaire garantit un taux d'utilisation élevé qui justifie les investissements publics et démontre la valeur collective de ces infrastructures.

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES CENTRES DE DÉVELOPPEMENT CYCLISTE

Les limites actuelles de l’offre régionale résident davantage dans l’absence de coordination que dans la quantité d’installations. Les pump-tracks et parcs d’habiletés demeurent ponctuels à l’échelle régionale, généralement une ou deux unités par pôle, sans s’inscrire dans un réseau cohérent ni dans une stratégie coordonnée de développement des habiletés cyclistes. Cette dispersion empêche l’émergence d’une progression systématique qui accompagnerait les pratiquants du niveau débutant vers l’intermédiaire puis l’avancé. Un jeune qui maîtrise son pumptrack local ne sait pas nécessairement où aller ensuite pour continuer sa progression, créant une discontinuité qui peut décourager l’évolution vers des pratiques plus engagées.

L’intégration variable aux plans d’ensemble d’aménagement témoigne d’une vision encore fragmentée du rôle de ces infrastructures. Certaines municipalités les considèrent comme de simples équipements récréatifs au même titre qu’un module de jeux, sans reconnaître leur fonction stratégique dans le développement d’une culture cyclable territoriale. Cette sous-estimation se traduit par des choix de localisation sous-optimaux, des budgets d’entretien insuffisants et une absence de programmation qui maximiserait leur utilisation et leur impact social.

ORIENTATIONS RÉGIONALES

La conception d’un réseau lanauois de véloparcs représente l’orientation stratégique qui transformerait la constellation actuelle d’installations isolées en système cohérent. Cette approche identifierait une série de sites villageois stratégiques où des pumptracks et parcs d’habiletés seraient développés ou consolidés selon des standards communs d’aménagement, de signalisation et de programmation. Ces standards garantiraient une expérience utilisateur cohérente qui faciliterait la mobilité entre les sites et permettrait aux cyclistes de comprendre immédiatement le niveau de difficulté et le type de défis proposés, peu importe l’installation visitée.

L’arrimage explicite de ces équipements à des parcours de progression vers les sentiers de montagne et les circuits gravel créerait la continuité actuellement manquante. Les jeunes qui maîtrisent leur pumptrack local pourraient être dirigés vers des sentiers débutants identifiés dans les réseaux de vélo de montagne environnants, accompagnés de programmes scolaires ou de clubs qui facilitent cette transition. Cette progression guidée réduirait l’abandon qui survient souvent lorsque les pratiquants ne savent pas comment évoluer vers le niveau suivant. Les liens institutionnels avec les écoles, particulièrement les programmes de plein air qui se multiplient dans les établissements secondaires, ancreraient cette progression dans des structures pérennes qui survivent aux fluctuations de l’engagement bénévole.

Le renforcement de la relève cycliste constitue l’enjeu fondamental qui justifie ces investissements dans les infrastructures d’initiation. Une région qui aspire à devenir une destination cyclotouristique crédible doit d’abord cultiver sa propre base de pratiquants locaux. Cette masse critique de cyclistes résidents crée l’atmosphère vélosympathique que recherchent les visiteurs, fournit le bassin de bénévoles et d’employés qualifiés nécessaires à l’opération des installations, et génère la demande locale qui soutient les commerces spécialisés. Sans cette base solide, les ambitions cyclotouristiques restent des châteaux de cartes vulnérables à l’effritement dès que les conditions deviennent moins favorables.

L’ancrage des pratiques dans les milieux de vie représente la condition essentielle à la durabilité des projets plus ambitieux en vélo de montagne et gravel. Les centaines de kilomètres de sentiers développés dans les secteurs montagneux ne généreront jamais leur plein potentiel si la population régionale ne développe pas d’abord une familiarité et un confort avec le vélo dans son environnement quotidien. Cette appropriation locale commence sur les pumptracks de quartier, se poursuit sur les sentiers d’initiation, et s’épanouit éventuellement dans les circuits de longue distance qui attirent les cyclotouristes. Cette séquence de développement respecte la logique de la pyramide sportive où une large base d’initiés soutient le sommet des pratiquants avancés et des visiteurs extérieurs.

Développer un réseau de véloparcs stratégique, c’est transformer des installations isolées en un système cohérent qui guide la progression des jeunes cyclistes, renforce la culture Vélo locale et assure la pérennité des ambitions cyclotouristiques régionales.

Photo : Flowparc – Pumptrack – Shawinigan

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | CONCLUSION

VERS UNE COHÉRENCE STRATÉGIQUES

Le portrait des infrastructures cyclables lanaudoises révèle un territoire à la croisée des chemins. La région dispose indéniablement d'atouts substantiels: plus de 355 km de pistes cyclables connectées à la Route verte, plus de 384 km de sentiers de vélo de montagne répartis sur 23 destinations, près de 1 235 km de parcours Gravel Bike inventoriés, une multiplication des centres de développement cycliste, et une volonté politique qui se manifeste à travers des projets structurants comme la Véloroute Brandon. Ces chiffres impressionnent sur papier et témoignent d'une accumulation d'efforts qui s'étale sur plusieurs décennies. Cette masse critique d'infrastructures positionne objectivement Lanaudière comme une région cyclable d'envergure qui mérite l'attention des planificateurs touristiques et des cyclistes en quête de nouveaux territoires à explorer.

Et pourtant, cette apparente richesse masque une réalité plus complexe qui émerge dès qu'on examine les conditions concrètes de pratique. L'analyse détaillée de chaque discipline cyclable fait ressortir des faiblesses structurelles qui compromettent la capacité de la région à transformer son potentiel théorique en expérience cyclotouristique véritablement compétitive. Ces lacunes ne sont pas anecdotiques, elles touchent aux fondements mêmes de ce qui définit une destination cyclable mature. La discordance des données entre les plateformes pour le vélo de montagne crée une confusion qui nuit à la crédibilité régionale. Les proportions alarmantes de routes dangereuses, atteignant jusqu'à 97,1% de risque moyen ou élevé dans certains pôles, rendent pratiquement impossible la promotion du vélo de route au grand public. La vulnérabilité foncière du gravel, avec près de la moitié du linéaire sur terrains privés sans droits formalisés, menace la pérennité même de cette pratique pourtant prometteuse. L'offre quasi inexistante de pistes cyclables dédiées, limitée à environ 23 km hors de la Véloroute Brandon, contredit le discours cyclotouristique par l'absence d'infrastructures de base pour la population locale.

Les enjeux transversaux qui émergent de cette analyse dépassent largement les spécificités de chaque pratique pour toucher à la gouvernance régionale dans son ensemble. La cohérence de l'écosystème cyclable constitue le défi fondamental qui conditionne tous les autres développements. Cette cohérence ne se décrète pas, elle exige la construction patiente d'une vision régionale partagée qui transcende les intérêts municipaux particuliers et les logiques de développement opportuniste. L'absence actuelle d'instances de concertation dédiées à la culture Vélo empêche l'arrimage nécessaire entre les projets de sentiers, les initiatives de mobilité active et les stratégies de mise en marché. Cette fragmentation génère des doublons inutiles, des occasions manquées de synergie et une dispersion des ressources rares qui compromet la qualité d'ensemble. Les initiatives s'accumulent sans s'additionner véritablement, créant une mosaïque d'efforts locaux qui peine à former un tableau régional cohérent.

La sécurisation des droits de passage représente l'obstacle juridique et foncier le plus sérieux qui menace la viabilité à long terme de l'offre cyclable. Cette problématique touche particulièrement le gravel, où la quasi-totalité des parcours traverse des terrains privés et près de la moitié du linéaire s'effectue sans droits formalisés, ainsi que certains réseaux de vélo de montagne qui s'appuient sur des tolérances informelles plutôt que sur des servitudes légales. Cette fragilité crée une épée de Damoclès permanente au-dessus des investissements consentis dans le développement, la promotion et l'entretien de ces parcours. Un changement de propriétaire, une modification d'usage des terres, une simple décision de fermeture peuvent anéantir en quelques jours des années de travail et des centaines de milliers de dollars investis. Cette vulnérabilité décourage légitimement les investissements plus substantiels tant publics que privés, créant un cercle vicieux où l'informalité persistante empêche la professionnalisation nécessaire à la montée en qualité. La résolution de ces enjeux fonciers exige des négociations complexes, des ressources juridiques significatives et une volonté politique soutenue qui transcende les cycles électoraux municipaux.

La sécurité routière s'impose comme l'enjeu de santé publique qui devrait interpeller tous les décideurs régionaux. La mort de Pierre Morel en août 2024 ne constitue pas une statistique abstraite, elle incarne la réalité brutale des risques que courent les cyclistes sur les routes lanaudoises. Les pourcentages documentés dans cette analyse ne laissent aucune place à l'ambiguïté: entre 62,2% et 97,1% des routes présentent des conditions de risque moyen ou élevé selon les pôles. Ces chiffres interdisent moralement toute promotion du vélo de route destinée aux familles ou aux cyclistes débutants sans que des améliorations substantielles soient apportées aux infrastructures. La priorisation des investissements en corridors cyclables sur les axes les plus stratégiques représente donc bien plus qu'une question d'attractivité touristique, elle touche à la responsabilité collective envers la sécurité des citoyens et des visiteurs. Cette priorisation exige des négociations serrées avec le ministère des Transports et les MRC pour obtenir des aménagements qui transformeront véritablement les conditions de pratique plutôt que des solutions cosmétiques qui donnent l'illusion de l'action sans en produire les effets concrets.

Lanaudière dispose d'infrastructures cyclables impressionnantes sur le papier, mais la réalité des routes dangereuses, des droits fonciers non sécurisés et du manque de coordination empêche de transformer ce potentiel en expérience cyclotouristique sûre et cohérente.

PORTRAIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES | CONCLUSION

La qualité de l'information fonctionne comme la condition de base à une expérience cyclotouristique fiable et durable. Cette affirmation peut sembler banale, elle révèle pourtant une lacune fondamentale de l'offre actuelle. La cartographie incohérente, la signalisation inégale, l'harmonisation défailante des données entre les plateformes Trailforks, Vélo Québec et les sites web locaux créent une confusion qui mine la crédibilité régionale. Les cyclistes contemporains s'appuient massivement sur les outils numériques pour planifier leurs sorties, évaluer la difficulté des parcours et choisir leurs destinations. Lorsque les informations disponibles se contredisent ou s'avèrent inexactes sur le terrain, la confiance s'effrite rapidement et les avis négatifs se propagent sur les réseaux sociaux avec une efficacité redoutable. Cette fragilité de la réputation se construit lentement et se détruit instantanément. L'investissement dans des systèmes d'information robustes, régulièrement mis à jour, rigoureusement validés et universellement accessibles représente donc un prérequis non négociable pour toute région qui aspire à se positionner comme destination cyclotouristique crédible.

La hiérarchisation des priorités régionales découle naturellement de cette analyse qui a nommé sans détour les forces et les faiblesses de chaque pratique. La consolidation des pratiques structurantes devrait monopoliser l'essentiel des efforts et des investissements à moyen terme. Le vélo de montagne, avec ses 350 km existants et ses 191 000 visites annuelles documentées, nécessite une mise aux normes rigoureuse plutôt qu'une expansion territoriale. L'harmonisation des données, l'amélioration de la signalisation, la professionnalisation de l'entretien et la sécurisation définitive des droits de passage génèreront infiniment plus de valeur que l'ouverture de nouveaux réseaux qui végèteront dans la médiocrité faute de ressources suffisantes. Le gravel, qui détient le plus grand potentiel de développement parmi toutes les pratiques analysées, exige d'abord et avant tout la sécurisation foncière de quelques boucles phares dans chaque pôle plutôt que la multiplication de parcours informels vulnérables. Cette approche sélective concentre les ressources limitées sur les circuits qui deviendront les produits officiels de la région, ceux qu'on peut promouvoir sans réserve et sur lesquels on peut bâtir une réputation durable.

Le vélo utilitaire et les pistes cyclables méritent une attention particulière qui dépasse les considérations touristiques pour toucher à la cohérence même du discours régional. Une région qui prétend devenir une destination cyclotouristique doit d'abord permettre à sa population de se déplacer à vélo en toute sécurité entre les attraits du quotidien. Cette cohérence entre les ambitions externes et la réalité locale garantit l'authenticité de l'offre. Les investissements dans la Véloroute Brandon devraient inspirer le développement de trames minimales de mobilité active dans les autres pôles, créant progressivement un réseau qui sert autant les résidents que les visiteurs. Les centres de développement cycliste, souvent relégués au statut d'équipements récréatifs secondaires, méritent une reconnaissance explicite de leur rôle fondamental dans la construction de la relève cycliste et l'ancrage de la culture Vélo dans les milieux de vie. Ces infrastructures d'initiation constituent la base de la pyramide sportive sans laquelle aucun sommet ne peut durablement se maintenir.

Le renforcement de la trame d'ensemble, par l'amélioration de la gouvernance, la résolution des enjeux fonciers, l'augmentation de la sécurité routière et la professionnalisation de l'information, constitue le travail de fond nécessaire à l'éclosion du plein potentiel régional. Cette trame ne se construit pas spontanément : elle exige des structures de concertation pérennes, dépassant les cycles politiques et intérêts particuliers. La création d'instances régionales dédiées à la culture Vélo, dotées de mandats clairs et de ressources suffisantes, serait un signal fort de l'engagement de Lanaudière. Ces instances pourraient coordonner investissements, harmoniser standards, négocier droits de passage et gérer une communication unifiée actuellement inexistante.

Cette priorité de consolidation avant expansion s'applique particulièrement au Fatbike, dont les défis économiques structuraux remettent en question sa viabilité comme axe majeur. L'expérience d'Empire 47, leader mondial envisageant l'abandon de son offre hivernale malgré des volumes record, doit servir de signal d'alarme pour toute région considérant d'importants investissements. Les ressources limitées imposent des choix stratégiques courageux : privilégier l'excellence dans trois pratiques structurantes plutôt que la médiocrité dans cinq

sous-financées. Cette approche reflète une maturité de gouvernance qui privilégie le développement durable et cohérent plutôt que les mirages promotionnels.

Lanaudière se trouve à un point d'inflexion critique : poursuivre l'accumulation d'initiatives dispersées ou opérer un virage coordonné maximisant l'impact de chaque dollar et heure investis. Ce virage exigera renoncements, négociations et vision à long terme, résistant aux pressions pour des résultats rapides. Les fondations d'une destination cyclotouristique durable se construisent dans l'ombre : sécurisation foncière, harmonisation des données, amélioration de la sécurité et professionnalisation de l'entretien. Ces travaux ingrats constituent le socle sans lequel toute promotion s'effondrerait dès la première bourrasque.

Le portrait des infrastructures existantes montre un état des lieux contrasté : Lanaudière dispose d'atouts justifiant ses ambitions cyclotouristiques, mais fait face à des lacunes structurelles nécessitant interventions courageuses et soutenues. La lucidité sur forces et faiblesses est indispensable pour transformer le potentiel en réalité. Cette transformation ne se produira pas par magie ou bénévolat : elle nécessite volonté politique, investissements ciblés et coordination régionale. Le choix revient aux décideurs : continuer à accumuler des infrastructures fragmentées ou investir dans la consolidation patiente qui permettra l'émergence d'une véritable destination cyclable. Ce diagnostic fournit les éléments pour éclairer ce choix stratégique qui déterminera l'avenir cyclable de Lanaudière pour les décennies à venir.

Lanaudière a tous les atouts pour devenir une destination cyclable de référence ; il ne manque que la cohérence et le courage stratégique pour transformer le potentiel en réalité.

Ralentourisme

Quand la lenteur devient levier économique

LE RALENTOURISME, UNE PHILOSOPHIE QUI TRANSFORME LE RAPPORT AU TERRITOIRE

Le ralentourisme émerge comme une réponse innovante aux défis du tourisme moderne qui a longtemps privilégié la multiplication des destinations au détriment de la profondeur de l'expérience. Cette approche transforme radicalement la façon de concevoir l'expérience touristique et ouvre des perspectives économiques durables particulièrement adaptées au développement cyclotouristique. Le ralentourisme ne constitue pas une simple tendance passagère alimentée par les réseaux sociaux, il incarne un changement de paradigme fondamental qui répond aux aspirations contemporaines de sens, d'authenticité et de responsabilité environnementale. Cette mutation profonde des attentes touristiques crée des opportunités exceptionnelles pour les régions comme Lanaudière qui possèdent les atouts naturels et culturels nécessaires sans subir encore la surfréquentation qui détériore les destinations établies.

Le ralentourisme propose un paradigme radicalement différent du tourisme conventionnel qui mesure le succès d'un voyage au nombre de sites visités et de photos accumulées. Cette philosophie privilégie résolument la qualité sur la quantité, l'immersion authentique sur la consommation rapide d'expériences standardisées. L'approche consiste à prendre véritablement le temps de découvrir un territoire, de vivre au rythme de ses habitant·es plutôt qu'au rythme frénétique des circuits organisés, et de s'imprégner profondément de la culture locale plutôt que de l'effleurer superficiellement. Les ralentouristes séjournent longtemps au même endroit, permettant au territoire de se révéler progressivement dans toute sa complexité. Ils·elles vont activement à la rencontre des habitant·es, créant des échanges authentiques qui enrichissent autant les visiteurs·euses que les communautés d'accueil. Ils·elles fréquentent systématiquement les restaurants et commerces locaux plutôt que les chaînes

internationales, ancrant leurs dépenses dans l'économie territoriale. Ils·elles se déplacent à pied ou à vélo, transformant le déplacement lui-même en expérience de découverte plutôt qu'en simple transit entre attractions. Ils·elles pratiquent des activités propices à l'apprentissage et au développement personnel, recherchant la transformation intérieure plutôt que le simple divertissement.

DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES QUI DÉFIENT LES MODÈLES CONVENTIONNELS

Le secteur touristique canadien représente 1,77% du produit intérieur brut national et emploie plus de 700 000 personnes, constituant un moteur économique dont l'importance dépasse largement la perception populaire. Les recettes touristiques devraient augmenter à un taux annuel composé de 4,7% entre 2024 et 2030, une projection qui contraste favorablement avec la stagnation européenne où la croissance prévue n'atteint que 1,6% pour 2025. Ce différentiel de dynamisme crée une fenêtre d'opportunité exceptionnelle pour les destinations canadiennes qui peuvent capter une part croissante des flux touristiques mondiaux en quête d'alternatives aux destinations européennes saturées ou aux destinations américaines politiquement incertaines. Dans ce contexte macroéconomique favorable, le ralentourisme génère des impacts économiques spécifiques qui transcendent les simples statistiques de fréquentation pour toucher à la structure même du développement territorial.

La meilleure répartition territoriale des retombées constitue le premier avantage compétitif du ralentourisme sur le tourisme de masse conventionnel. En privilégiant des séjours prolongés et la consommation locale plutôt que les circuits rapides qui concentrent les dépenses dans les grands centres, cette approche favorise une distribution équitable des retombées économiques dans les régions moins fréquentées ou rurales qui peinent habituellement à capter leur part du gâteau touristique. Cette irrigation économique des territoires périphériques contribue directement à la vitalité des communautés éloignées et réduit les déséquilibres régionaux qui fragilisent la cohésion sociale. Le soutien à l'économie locale se traduit concrètement par la stimulation de l'achat de produits régio-

naux qui valorise le travail des producteur·rices, la fréquentation soutenue des commerces de proximité qui maintient leur viabilité, et l'utilisation intensive de services locaux qui crée des emplois durables et diversifie les activités économiques au-delà du seul secteur touristique.

La gestion optimisée des ressources représente un avantage stratégique souvent sous-estimé du ralentourisme. En limitant la pression sur les infrastructures grâce à une fréquentation étalée dans le temps plutôt que concentrée durant les pics saisonniers, et en évitant activement la surfréquentation qui détériore rapidement les sites naturels et patrimoniaux, cette approche permet une planification beaucoup plus durable des investissements touristiques. Les économies générées par la réduction des coûts liés à la dégradation accélérée des sites peuvent être réinvesties dans l'amélioration qualitative de l'expérience plutôt que dans la réparation constante des dommages causés par une fréquentation excessive mal régulée. Cette logique économique vertueuse contraste radicalement avec le modèle extractif du tourisme de masse qui génère des revenus à court terme au prix d'une détérioration progressive du capital naturel et culturel qui constitue pourtant l'essence même de l'attractivité territoriale.

L'EXEMPLE CONCRET DE LANAUDIÈRE QUI VALIDE LE MODÈLE

La région de Lanaudière illustre parfaitement le potentiel du ralentourisme à travers des résultats tangibles qui dépassent les projections optimistes des planificateur·rices. La saison hivernale 2024-2025 a connu une augmentation notable de la fréquentation touristique qui témoigne d'un engouement réel plutôt que d'une mode passagère. Plus de la moitié des entreprises touristiques rapportent une hausse significative d'achalandage, avec 54% en février et 50% en janvier, des pourcentages qui impressionnent dans un contexte hivernal traditionnellement considéré comme période creuse. Les attraits de plein air et les hébergements d'expérience ont particulièrement bénéficié de cette dynamique positive, validant l'hypothèse que les activités axées sur la nature, la découverte locale et le séjour prolongé génèrent un intérêt croissant qui se traduit par des retombées économiques directes mesurables.

Cette tendance s'avère particulièrement marquée dans les zones rurales moins fréquentées du territoire lanaudois qui découvrent un potentiel touristique jusque-là largement inexploité. Ces secteurs périphériques voient leurs commerces et services dynamisés par une clientèle en quête d'authenticité qui recherche précisément ce que les destinations saturées ne peuvent plus offrir: la tranquillité, l'espace, le contact authentique avec les résidents-es locaux-ales. Le plan de développement économique et touristique 2025-2030 de Lanaudière met stratégiquement l'accent sur la transition vers une économie circulaire et la promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement, en parfaite adéquation avec les principes du ralentourisme. Cette convergence entre les aspirations des visiteurs-euses et la vision territoriale crée les conditions optimales d'un développement qui bénéficie simultanément à l'économie locale, à l'environnement et à la qualité de vie des communautés d'accueil.

La stratégie régionale vise explicitement à maximiser les retombées pour les communautés locales à travers le développement responsable et l'adaptation proactive aux enjeux environnementaux. Cette approche reconnaît que la croissance touristique ne constitue pas une fin en soi et se manifeste comme un moyen de renforcer la vitalité territoriale sans compromettre les qualités qui attirent les visiteurs-euses. L'économie lanaudoise en reprise, soutenue par une démographie dynamique et l'engagement remarquable des acteurs-rices locaux-ales dans la planification concertée, crée un contexte particulièrement propice au développement du ralentourisme. Cette implication citoyenne renforce substantiellement la résilience du modèle économique et assure que les retombées profitent effectivement à l'ensemble de la communauté plutôt que de se concentrer dans les mains de quelques opérateurs-trices majeurs-es.

Le vélo transforme le ralentourisme en moteur économique et humain, reliant authenticité, territoire et résilience.

LE VÉLO COMME VECTEUR NATUREL DU RALENTOURISME

Le vélo constitue le moyen de transport privilégié pour incarner concrètement la philosophie du ralentourisme dans les déplacements quotidiens des visiteurs-euses. Cette symbiose entre le mode de déplacement et l'approche touristique ne relève pas du hasard mais découle d'une convergence naturelle des valeurs et des pratiques. Le vélo favorise organiquement la mobilité douce et la réduction drastique de l'empreinte carbone, alignant l'expérience touristique avec les préoccupations environnementales contemporaines sans exiger de compromis douloureux sur la liberté de déplacement. La découverte progressive des territoires s'impose naturellement au rythme cyclable qui permet d'appréhender les paysages, d'observer les détails et de ressentir les transitions graduelles entre les différents milieux plutôt que de les traverser dans l'abstraction de l'habitacle automobile.

Les rencontres spontanées avec les habitant-es se multiplient lorsqu'on circule à vélo, créant des occasions d'échanges qui n'existeraient jamais dans une voiture qui isole physiquement et psychologiquement les voyageurs-euses de leur environnement. L'accès facilité aux commerces et services locaux transforme chaque arrêt en opportunité de découverte et de contribution économique directe, contrairement aux déplacements automobiles qui privilégient les grandes surfaces périphériques au détriment des commerces de cœur de village. La pratique d'activité physique bénéfique s'intègre naturellement dans l'expérience touristique plutôt que de nécessiter des plages horaires dédiées dans des centres sportifs, créant une cohérence entre le bien-être personnel, la découverte territoriale et la réduction de l'empreinte environnementale.

Les retombées économiques du tourisme à vélo au Québec confirment chiffres à l'appui la viabilité de ce modèle. Les dépenses touristiques estimées atteignent 803 millions de dollars en 2024, affichant une progression de 15% par rapport à 2015 qui témoigne d'une croissance soutenue plutôt que d'un phénomène éphémère. Cette croissance se décompose en segments révélateurs: 273 millions de dollars associés aux excursionnistes québécois-es qui effectuent des sorties d'une journée, 388 millions

de dollars générés par les touristes québécois-es qui séjournent avec nuitée, et 142 millions de dollars dépensés par les touristes hors Québec, ce dernier segment affichant une augmentation spectaculaire de 32% par rapport à 2015. Cette progression du segment international démontre que l'attractivité cyclotouristique québécoise dépasse désormais les frontières provinciales pour capter une clientèle en provenance du reste du Canada et de l'étranger.

LA RÉSILIENCE ÉCONOMIQUE FACE AUX CHOCS SYSTÉMIQUES

Le ralentourisme offre une résilience accrue face aux chocs économiques qui fragilisent périodiquement l'industrie touristique conventionnelle. Cette robustesse découle de la structure même de la clientèle qui recherche l'authenticité et la qualité plutôt que le luxe ostentatoire ou les expériences standardisées dispendieuses. Les ralentouristes se révèlent généralement moins sensibles aux fluctuations économiques mondiales puisque leurs dépenses se concentrent sur des postes essentiels comme l'hébergement modeste, la restauration locale et les activités de plein air plutôt que sur les services de luxe dont le prix fluctue dramatiquement selon les cycles économiques. Cette clientèle maintient ses habitudes de voyage même durant les périodes de ralentissement économique, privilégiant simplement des destinations plus abordables sans renoncer complètement au voyage comme le font les clientèles haut de gamme lorsque leurs revenus se contractent.

Dans un contexte où l'Europe connaît un ralentissement économique significatif avec une croissance prévue de seulement 1,6% pour 2025, les destinations qui proposent des expériences de ralentourisme trouvent leur public parmi les européen-nes qui maintiennent leur appétit de voyage malgré la conjoncture difficile. La perte de pouvoir d'achat européenne crée paradoxalement une préférence accrue pour des expériences authentiques et économiques, exactement ce que propose le ralentourisme par opposition au tourisme de luxe désormais hors de portée de la classe moyenne qui constituait historiquement le gros des bataillons touristiques. Les visiteurs-euses privilégient alors massivement

RALENTOURISME | LANAUDIÈRE

des activités abordables, ancrées localement et axées sur la nature plutôt que sur les attractions commerciales dispendieuses qui caractérisent le tourisme de masse conventionnel.

Pendant que l'Europe souffre d'investissements privés limités qui contraignent le développement de nouvelles infrastructures touristiques, Lanaudière peut stratégiquement se démarquer en optimisant ses infrastructures cyclables et de plein air avec des coûts maîtrisés qui exploitent intelligemment les ressources naturelles existantes. Le Canada bénéficie également avantageusement de la dépréciation persistante du dollar canadien qui attire mécaniquement les touristes étrangers en rendant les destinations canadiennes significativement plus abordables que leurs équivalentes américaines ou européennes. Cette convergence de facteurs crée un avantage concurrentiel substantiel pour la région qui sait se positionner stratégiquement sur le créneau du ralentourisme cyclable accessible et authentique.

L'EXEMPLE STRUCTURANT DU COLORADO QUI VALIDE L'APPROCHE

L'expérience du comté de Mesa au Colorado fournit une démonstration empirique de l'impact structurant des activités cyclables et de plein air sur l'économie territoriale. L'étude publiée en 2022 par Colorado Mesa University quantifie rigoureusement les retombées économiques qui dépassent largement les estimations intuitives des planificateur·rices. Les activités de plein air, incluant les entreprises et le tourisme liés à l'accès aux sentiers de marche, vélo, randonnée et vélo de montagne, génèrent un impact économique direct de 321,6 millions de dollars américains par an, représentant 4,8% du produit intérieur brut local. Cette proportion déjà considérable ne capture que les effets directs immédiats, sans comptabiliser les retombées indirectes et induites qui se propagent dans l'ensemble de l'économie locale.

Lorsqu'on intègre méthodiquement les effets indirects générés par les achats des entreprises de plein air auprès de leurs fournisseur·euses locaux·ales, et les effets induits créés par les dépenses des employé·es

dans leurs communautés, l'impact économique total atteint 484,5 millions de dollars américains, soit 7,2% du produit intérieur brut du comté. Cette multiplication par un facteur de 1,5 entre l'impact direct et l'impact total démontre l'existence d'un effet multiplicateur substantiel qui amplifie considérablement les retombées économiques initiales. La création d'emplois confirme cet impact structurant avec 7 620 emplois directement soutenus par les activités de plein air, représentant 8,4% de l'emploi total du comté. En incluant les effets d'entraînement sur l'ensemble de l'économie locale, ce chiffre grimpe jusqu'à 9 897 emplois, soit 11% de l'emploi total, une proportion qui place les activités de plein air parmi les secteurs économiques majeurs du territoire.

Le vélo et les activités de plein air ne sont pas que récréatifs : ils structurent l'économie et créent des emplois durables.

La synergie entre le tourisme d'affaires et les activités cyclables constitue une découverte particulièrement significative de l'étude qui élargit substantiellement la compréhension du potentiel économique. Le tourisme d'affaires, lorsqu'il se combine stratégiquement aux activités cyclables et à l'accès aux sentiers de qualité, constitue un moteur d'attractivité puissant pour la région qui transcende largement le seul secteur récréatif. Cette synergie vertueuse favorise non seulement la venue régulière de visiteurs·euses et l'organisation fréquente d'événements d'affaires qui génèrent des retombées immédiates, elle facilite également l'implantation permanente d'entreprises et la rétention durable de talents qui recherchent justement cette qualité de vie que procurent les infrastructures de plein air accessibles. Les entreprises et organisations privilégient de plus en plus les destinations offrant un accès direct et de qualité à des activités de plein air pour l'organisation de leurs événements corporatifs, séminaires et activités de consolidation d'équipe, créant une demande structurelle qui stabilise l'industrie touristique locale.

Les dépenses des visiteurs·euses documentées dans l'étude révèlent des montants substantiels qui soutiennent directement les entreprises locales. Les visiteurs·euses internationaux·ales dépensent en moyenne entre 101 et 200 dollars américains pour l'hébergement et entre 51 et 200 dollars américains pour la restauration et les autres activités lors de leur séjour, générant des retombées importantes qui irriguent l'ensemble des secteurs de services. Les segments les plus dynamiques identifiés par l'enquête auprès des entreprises de plein air confirment la centralité du vélo dans cet écosystème économique: 50,9% des répondant·es citent le vélo de route et de montagne comme cœur de leur activité, une proportion qui dépasse largement tous les autres segments et valide l'investissement prioritaire dans les infrastructures cyclables.

LA TRANSFÉRABILITÉ DU MODÈLE VERS LANAUDIÈRE

Les succès documentés aux États-Unis, au Colorado spécifiquement, et dans diverses régions canadiennes démontrent la reproductibilité du modèle du ralentourisme cyclable dans des contextes géographiques et économiques variés. À l'échelle nationale américaine, le tourisme à vélo et les activités de plein air génèrent plus de 83 milliards de dollars américains en dépenses annuelles, soutenant plus de 848 000 emplois répartis sur l'ensemble du territoire. Cette masse économique considérable valide définitivement le potentiel de développement du secteur bien au-delà des niches marginales. Les études régionales menées dans le Vermont et l'Oregon démontrent convergence que les réseaux de sentiers, incluant spécifiquement les infrastructures cyclables, constituent un levier d'attractivité puissant pour le tourisme d'affaires, l'organisation de congrès et les séjours d'entreprise, tout en produisant un effet structurant durable sur l'économie locale qui persiste bien après le départ des visiteurs·euses.

Au Québec, les retombées économiques provinciales du tourisme à vélo atteignent près d'un demi-milliard de dollars par an, soutenant plus de 6 500 emplois et générant trois millions de nuitées touristiques selon les données compilées par Vélo Québec et la Chaire de tourisme Transat. Ces chiffres provinciaux confirment que le potentiel économique documenté ailleurs se matérialise effectivement au Québec, validant la pertinence

RALENTOURISME | LANAUDIÈRE

d'investissements soutenus dans ce secteur. La synergie affaires-vélo observée au Colorado se retrouve également dans les régions québécoises qui misent stratégiquement sur la combinaison d'infrastructures cyclables de qualité et d'accueil professionnel d'événements d'affaires incluant congrès, séminaires et activités de team building. Ces régions constatent empiriquement une augmentation significative de l'achalandage hors saison et une diversification bienvenue de la clientèle qui réduit la dépendance aux pics estivaux traditionnels.

Le potentiel lanaudois se révèle particulièrement prometteur lorsqu'on examine objectivement les facteurs de succès identifiés dans les études comparatives. La proximité immédiate de Montréal, à moins de quatre-vingt-dix minutes de route, positionne Lanaudière idéalement pour capter autant la clientèle excursionniste quotidienne que les séjours d'affaires métropolitains en quête d'environnements stimulants. La diversité paysagère exceptionnelle du territoire, des plaines agricoles aux sommets montagneux en passant par les forêts boréales, offre une variété d'expériences comparable aux destinations reconnues internationalement. Le réseau de sentiers en développement constant, bien que nécessitant encore consolidation et coordination, dispose déjà d'une masse critique suffisante pour structurer une offre crédible. Lanaudière possède objectivement tous les atouts nécessaires pour reproduire les succès documentés ailleurs, à condition d'adapter intelligemment les stratégies gagnantes aux spécificités du territoire plutôt que de tenter une réplique servile qui ignore le contexte local.

Les facteurs de succès identifiés dans la littérature scientifique et les études de cas convergent vers quelques leviers d'action prioritaires. L'accès à des sentiers de qualité véritablement entretenue constitue un atout majeur pour attirer des événements d'affaires exigeants, fidéliser les visiteurs-euses récréatif-ves et stimuler durablement l'économie locale au-delà des simples retombées touristiques. L'effet sur la rétention de talents représente un bénéfice souvent sous-estimé mais stratégiquement crucial: les entreprises et organisations privilégient désormais les destinations offrant un accès direct à des activités de plein air pour l'organisation de leurs événements, favorisant mécaniquement la venue de

nouveaux-elles talents et d'investissements qui resteraient autrement dans les grands centres urbains. La prolongation des séjours par les visiteurs-euses d'affaires qui ajoutent des jours personnels pour profiter des activités cyclables génère des dépenses supplémentaires substantielles en hébergement, restauration, location d'équipement et activités complémentaires, maximisant les retombées économiques de chaque visiteur-euse sans coûts marketing additionnels.

L'effet multiplicateur documenté empiriquement confirme que la présence d'un réseau cyclable bien développé produit un effet structurant sur l'économie territoriale qui dépasse largement les seules retombées touristiques directes. Cet impact se propage vers l'amélioration de la santé de la population qui réduit les coûts collectifs, l'augmentation de la valeur foncière qui enrichit les propriétaires et accroît les revenus fiscaux municipaux, et le renforcement de la vitalité des communautés qui attire de nouveaux-elles résidents-es et investisseur-euses. Le positionnement concurrentiel de Lanaudière dans la région métropolitaine de Montréal représente une opportunité stratégique unique: le développement d'une offre cyclable intégrée au tourisme d'affaires offrirait une différenciation claire face aux destinations concurrentes qui misent sur des attraits plus conventionnels. Cette singularité créerait un avantage compétitif durable difficile à répliquer rapidement par les concurrentes qui devraient investir massivement pour rattraper le retard accumulé.

À chaque coup de pédale, Lanaudière transforme ses sentiers en art de vivre et en moteur économique. Entre plaines, forêts et montagnes, visiteurs et talents se rencontrent, l'économie locale se renforce, et la vitalité des communautés s'épanouit. Ici, le vélo n'est pas qu'un moyen de déplacement, il devient le fil qui tisse authenticité, résilience et prospérité durable.

Photo: Unsplash – Babette Landmesser

Véloéconomie,
une équation
économique
qui transforme
le territoire

VÉLOCONOMIE, UNE ÉQUATION ÉCONOMIQUE QUI TRANSFORME LE TERRITOIRE | LANAUDIÈRE

AU-DELÀ DU LOISIR, UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Le développement cyclable a longtemps été perçu comme une dépense récréative, un luxe que s'offrent les municipalités soucieuses d'améliorer la qualité de vie de leurs citoyen·nes sans attendre de retombées économiques mesurables. Cette conception réductrice masque une réalité économique autrement plus complexe et stratégique. L'analyse rigoureuse des coûts et bénéfices des différents modes de transport révèle une équation qui devrait interpeller tous les décideur·euses régionaux·ales intéressés par le développement économique durable. Les chiffres parlent d'eux-mêmes et bousculent les idées reçues sur la rentabilité des investissements cyclables.

Chaque dollar dépensé pour la marche génère 0,01\$ de bénéfices sociaux. Le vélo rapporte 0,12\$ par dollar dépensé. En contraste frappant, la voiture coûte 1,55\$ pour chaque dollar investi, tandis que les transports collectifs, y compris qu'intermédiaires, coûtent 0,49\$ par dollar dépensé. Ces ratios transforment complètement la perspective sur les priorités d'investissement en mobilité. Ils démontrent que le développement cyclable ne constitue pas une dépense à justifier mais un investissement dont le rendement social dépasse largement celui des infrastructures automobiles traditionnelles. Cette réalité économique devrait guider les choix budgétaires régionaux et municipaux avec autant de poids que les considérations d'aménagement ou de sécurité.

L'analyse complète des coûts réels du transport exige de dépasser la simple comptabilité des dépenses directes pour embrasser une vision systémique qui intègre trois catégories distinctes. Les coûts privés, supportés directement par les usager·ères, incluent l'achat de véhicules, les taxes, les contraventions et les frais d'entretien apparaissant clairement dans les budgets familiaux. Les coûts publics, pris en charge collectivement, comprennent les subventions et budgets alloués à l'entretien des infrastructures, financés via les impôts que versent l'ensemble des contribuable·s. Les coûts et bénéfices externes, souvent ignorés dans les analyses conventionnelles, représentent les impacts indirects sur la collectivité tels que les émissions de gaz à effet de serre, les bénéfices pour la santé

publique et les nuisances environnementales affectant la qualité de vie de tou·tes. Cette comptabilité exhaustive révèle que le coût social total annuel par personne atteint 15 250\$ pour l'automobile, 7 450\$ pour les transports collectifs, 2 050\$ pour le vélo et 2 400\$ pour la marche. Ces écarts considérables s'expliquent principalement par les externalités négatives massives générées par l'automobile, particulièrement en matière de pollution atmosphérique, de congestion, d'accidentologie et d'occupation de l'espace public. La répartition des coûts sociaux des transports dans la région métropolitaine de Montréal illustre concrètement ces disparités: la voiture génère 1,55\$ de coûts sociaux pour chaque dollar de coûts privés, créant une subvention invisible massive financée par l'ensemble de la société au bénéfice des automobilistes.

Le vélo dépasse le simple loisir : il est un levier stratégique de santé, d'équité et de développement territorial, générant des bénéfices sociaux et économiques supérieurs à toute infrastructure automobile traditionnelle.

LES BÉNÉFICES SANITAIRES QUI TRANSFORMENT LES BUDGETS PUBLICS

Se déplacer à vélo, à peine trois kilomètres par jour, constitue une excellente façon d'intégrer l'activité physique dans son quotidien sans nécessiter d'inscription à un centre sportif, d'équipement coûteux ou de plages horaires spécifiques. Cette accessibilité de l'activité physique utilitaire transforme l'équation de la santé publique en réduisant les barrières qui découragent souvent l'adoption de saines habitudes de vie.

L'impact économique de la pratique régulière du vélo révèle des bénéfices substantiels qui dépassent largement la simple amélioration du bien-être individuel pour générer des économies collectives considérables. L'espérance de vie augmente d'un an pour une personne qui se rend au travail

à vélo plutôt qu'en voiture, parcourant environ sept kilomètres par jour. Cette année de vie gagnée ne représente pas qu'une statistique abstraite: elle se traduit par des années productives supplémentaires, des contributions sociales prolongées et une réduction des coûts de santé associés aux pathologies du vieillissement prématuré. Les risques de développer le diabète de type 2 diminuent de 30 à 40 % chez les cyclistes réguliers, une réduction massive d'une maladie chronique dont la prévalence explose dans les sociétés sédentaires et dont les coûts de traitement pèsent lourdement sur les budgets publics. Les maladies de l'appareil circulatoire voient leurs risques diminuer de 20 à 35 %, réduisant l'incidence des crises cardiaques, des accidents vasculaires cérébraux et autres pathologies cardiovasculaires qui constituent les principales causes de mortalité dans les pays industrialisés.

Les cancers du sein et du côlon enregistrent une réduction de risque de 20 à 30% chez les personnes qui intègrent le vélo dans leurs déplacements quotidiens. Cette protection significative contre deux des cancers les plus répandus s'explique par les mécanismes biologiques complexes qui lient l'activité physique régulière à la régulation hormonale, à l'efficacité du système immunitaire et à la réduction de l'inflammation chronique. Les risques d'être hospitalisé·e diminuent de 10 % chez les cyclistes, reflétant une santé globale améliorée qui se traduit par moins d'interventions médicales urgentes et moins de séjours hospitaliers coûteux. Ces réductions de risque ne constituent pas des promesses vagues mais des résultats documentés par de nombreuses études épidémiologiques qui suivent des populations sur plusieurs décennies.

L'activité physique liée au transport actif permet de réduire substantiellement les dépenses de santé publique. Au Canada, le coût de l'inactivité physique est estimé à 6,8 milliards de dollars par an. Ce chiffre vertigineux tient compte de la mortalité accrue mais également des trois maladies associées aux pathologies cardiovasculaires, au diabète de type 2, aux cancers du sein et du colon, à l'hypertension, à l'ostéoporose et la dépression. Cette facture colossale de l'inactivité révèle en creux le potentiel d'économies généré par le développement d'une culture cyclable qui transforme les déplacements quotidiens en opportunités d'activité physique.

VÉLOCONOMIE, UNE ÉQUATION ÉCONOMIQUE QUI TRANSFORME LE TERRITOIRE

LANAUDIÈRE

L'impact économique se traduit par des chiffres concrets qui donnent une mesure tangible de la valeur sanitaire du vélo. Les Québécois-es ont pédalé 14 millions d'heures par semaine en 2019, accumulant collectivement une quantité d'activité physique qui génère des bénéfices sanitaires mesurables à l'échelle de la population. Cette pratique collective a permis d'éviter 724 décès chaque année au Québec, des vies sauvées qui représentent autant de tragédies familiales évitées et de contributions sociales préservées. Les économies en soins de santé liées à la pratique du vélo atteignent deux milliards de dollars par an au Québec, un montant qui dépasse largement les investissements consentis dans les infrastructures cyclables et qui démontre le rendement exceptionnel de ces dépenses publiques.

LE POTENTIEL DE TRANSFORMATION DES HABITUDES DE MOBILITÉ

L'analyse du potentiel de transfert modal vers des modes durables identifie des segments de population pour lesquels une transition est économiquement viable sans compromis significatif sur le temps de trajet. Cette approche pragmatique reconnaît que la transformation des habitudes de mobilité ne peut se produire par simple injonction morale mais exige la création de conditions objectives où le choix du vélo devient rationnel autant sur le plan économique que pratique. L'étude porte spécifiquement sur les trajets domicile-travail et d'étude qui représentent 12 % des émissions de gaz à effet de serre du Québec en 2022. Elle se concentre notamment sur ceux effectués en voiture sur des distances de moins de cinq, sept ou dix kilomètres, où un report modal n'ajouterait pas plus de cinq minutes au temps total de déplacement.

Dans la Communauté métropolitaine de Montréal, jusqu'à 32% des trajets en voiture pourraient être transférés vers des modes durables selon cette analyse conservatrice qui intègre les contraintes réelles de temps et de praticité. Cette proportion considérable démontre qu'une transformation majeure des habitudes de mobilité est possible sans exiger de sacrifices déraisonnables de la part des utilisateur-rices. Cette transition offrirait des bénéfices économiques et environnementaux significatifs qui se

répartissent entre les individus, les finances publiques et la société dans son ensemble. Les économies privées atteindraient entre 900 et 1 000\$ par automobiliste chaque année, libérant un pouvoir d'achat substantiel qui pourrait être réinvesti dans l'économie locale plutôt que dans l'achat de carburant et l'entretien automobile.

La réduction des coûts publics se chiffrerait entre 0,7 et 1,2 milliard de déneigement, d'entretien et de gestion de la congestion. Ces économies budgétaires considérables pourraient être réallouées vers d'autres priorités sociales comme l'éducation, la santé ou le développement culturel. La réduction des externalités négatives générerait entre un et trois milliards de dollars par an en diminuant la pollution atmosphérique et ses impacts sur la santé publique, les accidents de la route et leurs coûts humains et économiques, ainsi que le bruit et les îlots de chaleur urbains. La diminution des gaz à effet de serre atteindrait entre 4 et 12% des émissions dans la région métropolitaine de Montréal, une contribution significative aux objectifs climatiques qui se produirait comme co-bénéfice de la transition vers la mobilité active.

À l'échelle provinciale, où la dépendance à la voiture atteint 85% des déplacements, les économies pourraient doubler pour atteindre jusqu'à sept milliards de dollars par an. Cette transformation permettrait une baisse de 8% des émissions liées aux trajets domicile-travail, soit environ 1% des émissions totales du Québec. Ces pourcentages peuvent sembler modestes en proportion du total, ils représentent néanmoins des volumes absolus considérables qui contribueraient substantiellement aux cibles de réduction des émissions. Cette projection démontre que la transformation des habitudes de mobilité constitue un levier économique et climatique dont le potentiel dépasse largement ce que laissent entrevoir les initiatives actuelles dispersées et sous-financées.

LES RETOMBÉES CYCLOTOURISTIQUES QUI DYNAMISENT L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

Le cyclotourisme génère des retombées économiques qui transcendent le simple secteur du vélo pour irriguer l'ensemble de l'économie locale. Au Québec, les excursionnistes à vélo dépensent près de 60\$ par jour, tandis que les touristes atteignent 367\$ par séjour. Ces montants se répartissent entre la restauration, l'hébergement, le transport et les achats locaux, créant des revenus pour une diversité d'entreprises et de travailleur-euses. En Montérégie, région comparable à Lanaudière par sa proximité métropolitaine et sa vocation agrotouristique, les cyclotouristes consacrent en moyenne 271\$ à l'hébergement et 130\$ à la restauration par séjour. Ces chiffres illustrent l'impact économique potentiel pour Lanaudière et justifient les investissements consentis dans le développement de l'offre cyclable.

À l'échelle provinciale, le tourisme à vélo injecte près d'un demi-milliard de dollars par an dans l'économie québécoise. Cette contribution substantielle positionne le cyclotourisme comme un secteur économique significatif qui mérite une reconnaissance équivalente à d'autres créneaux touristiques plus traditionnels. Plus de 6 500 emplois sont soutenus par le tourisme à vélo au Québec, des postes qui se répartissent entre l'hébergement, la restauration, les services de réparation et de location, le guidage et l'animation touristique. Ces emplois offrent généralement des conditions de travail saisonnières ou permanentes qui contribuent à la vitalité économique des régions rurales et périurbaines souvent fragilisées par la transformation de l'économie.

Photo: www.cc37.org

VÉLOCONOMIE, UNE ÉQUATION ÉCONOMIQUE QUI TRANSFORME LE TERRITOIRE | LANAUDIÈRE

La création de liaisons panoramiques reliant Lanaudière aux Laurentides illustre concrètement l'effet multiplicateur du cyclotourisme sur l'économie locale. Cet investissement de 20 millions de dollars devrait générer 14 millions de dollars de recettes touristiques annuelles supplémentaires, démontrant un retour sur investissement qui se produit en moins de deux ans et qui se perpétue ensuite année après année. Cette rentabilité exceptionnelle s'explique par la capacité des infrastructures cyclables à attirer des visiteurs-euses qui dépensent localement pour l'hébergement, la restauration et les activités complémentaires. Chaque village traversé voit ses commerces dynamisés par l'afflux de cyclotouristes en quête de ravitaillement, de haltes gourmandes ou de découvertes patrimoniales. Les producteur-rices locaux-ales développent de nouveaux débouchés grâce aux circuits agrotouristiques qui positionnent leurs produits comme des attraits à part entière plutôt que comme de simples marchandises.

L'expérience internationale confirme l'impact structurant des activités cyclables sur les économies locales. Le comté de Mesa au Colorado affiche un impact économique de 484,5 millions de dollars américains généré par le cyclisme, représentant 7,2% du produit intérieur brut du comté. Cette proportion considérable démontre comment le positionnement cyclable peut transformer l'économie d'un territoire en créant une spécialisation touristique distinctive qui attire des visiteurs-euses prêts-es à dépenser substantiellement pour des expériences de qualité. Cette référence américaine illustre le potentiel de croissance qui s'offre aux régions québécoises qui choisissent d'investir massivement dans leur offre cyclable plutôt que de se contenter d'initiatives dispersées et sous-capitalisées.

Investir dans le développement cyclable, c'est transformer chaque piste et sentier en moteur de croissance, d'attractivité et de résilience pour tout un territoire.

LES FONDATIONS D'UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DURABLE

Le développement de la véloéconomie s'inscrit naturellement dans les objectifs de développement durable qui reconnaissent l'interdépendance entre la vitalité économique, la justice sociale et la préservation environnementale. Cette convergence stratégique transforme les investissements cyclables en leviers de développement territorial qui génèrent des bénéfices multiples plutôt que de simples dépenses sectorielles. La diversification de l'économie touristique régionale à travers le cyclotourisme réduit la vulnérabilité aux chocs économiques qui affectent les secteurs traditionnels. Cette résilience accrue protège les emplois locaux et stabilise les revenus municipaux face aux variations conjoncturelles qui fragilisent les économies mono-industrielles.

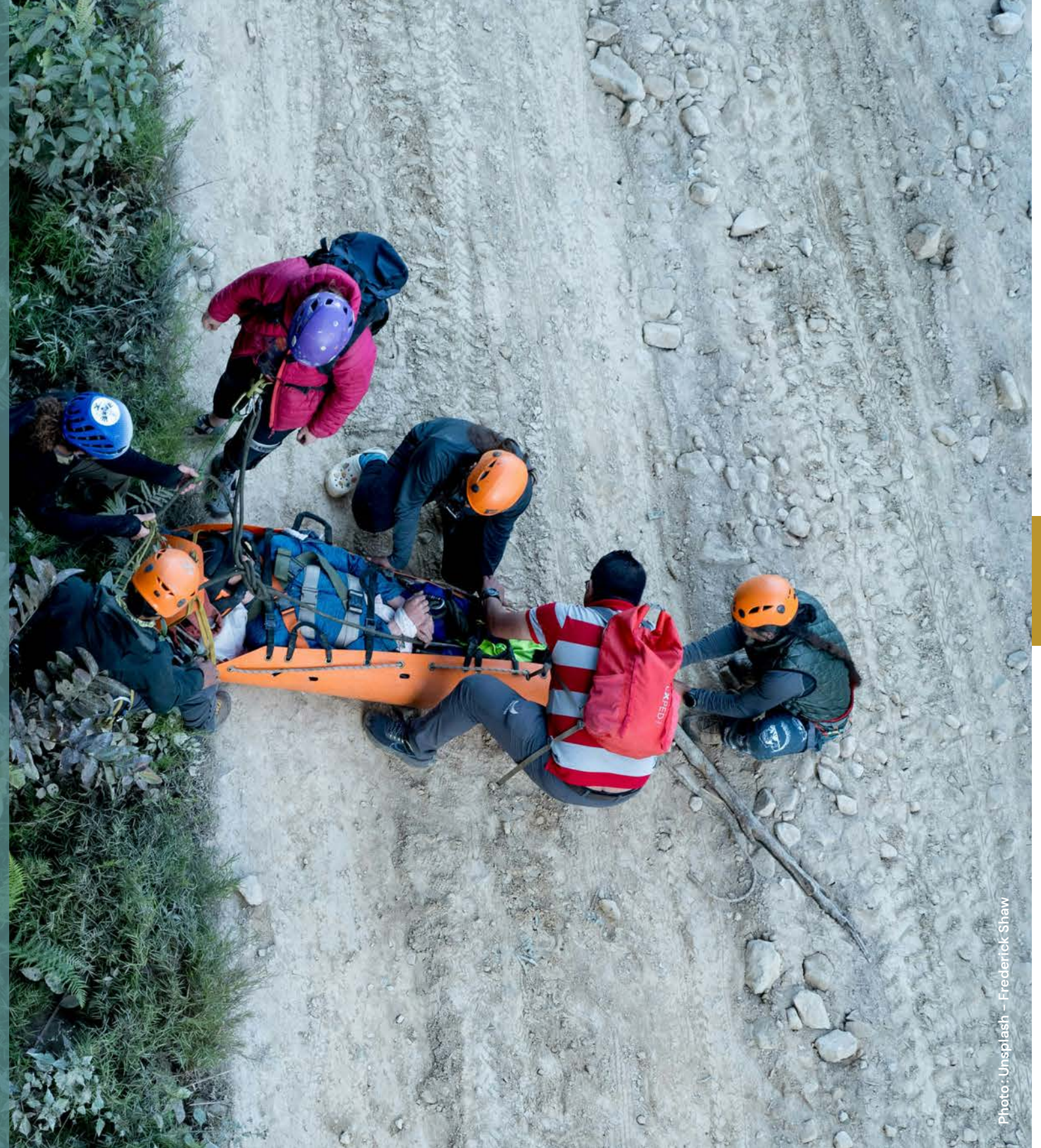
La création d'emplois dans différents domaines d'activité, de l'hébergement à la restauration en passant par les services de réparation et le guidage touristique, génère des opportunités pour des profils variés de travailleur-euses. Cette diversité d'emplois permet l'intégration de jeunes qui cherchent leur premier emploi, de personnes en reconversion professionnelle et de résidents-es saisonnier-ères qui combinent plusieurs sources de revenus. La valorisation des compétences locales à travers l'animation touristique, l'entretien des sentiers et la production agrotouristique crée une économie territorialisée qui résiste mieux à la délocalisation que les emplois industriels standardisés.

L'attractivité territoriale générée par le développement cyclable dépasse le tourisme pour influencer les choix résidentiels et entrepreneuriaux. Les professionnel-les du télétravail, retraité-es et familles en quête de qualité de vie privilégient les territoires offrant infrastructures de mobilité active et loisirs de plein air. Cette migration génère des revenus fiscaux supplémentaires, dynamise les commerces locaux et rajeunit des communautés parfois vieillissantes. Les entrepreneur-euses recherchant un environnement stimulant considèrent désormais la qualité des infrastructures cyclables comme un critère au même titre que la connectivité numérique ou la proximité des services.

La réduction des dépenses publiques liées aux externalités négatives de l'automobile libère des ressources budgétaires considérables qui peuvent être réallouées vers des priorités stratégiques. Les économies générées par la diminution de la pollution atmosphérique, des accidents de la route, de la congestion et de l'inactivité physique atteignent des sommes qui dépassent largement les investissements nécessaires au développement des infrastructures cyclables. Cette équation budgétaire favorable devrait convaincre les gestionnaires publics-ques les plus sceptiques de la rentabilité des investissements en mobilité active. Le transfert progressif des dépenses d'infrastructures automobiles vers les infrastructures cyclables représente donc non pas un coût additionnel mais une réallocation intelligente qui maximise les bénéfices sociaux par dollar investi.

Le positionnement de Lanaudière comme région leader en véloéconomie exige une vision stratégique qui dépasse l'accumulation opportuniste d'initiatives locales pour embrasser une transformation coordonnée de l'économie territoriale. Cette ambition ne se réalisera pas spontanément par la simple addition de projets dispersés, elle nécessite une gouvernance régionale qui articule les investissements en infrastructures, le développement de l'offre touristique et la transformation des habitudes de mobilité dans une stratégie d'ensemble cohérente. Les retombées économiques documentées dans cette analyse démontrent que le vélo ne constitue pas qu'un loisir sympathique ou un geste écologique vertueux, il représente un levier de développement économique dont le potentiel transformateur justifie des investissements publics massifs et soutenus. La question qui se pose aux décideur-euses lanaudois-es n'est donc pas de savoir si le développement cyclable mérite d'être soutenu, mais plutôt de déterminer l'ampleur et la rapidité des investissements nécessaires pour capter le plein potentiel économique qui s'offre au territoire.

Sécurité territoriale et Plan de mesures d'urgence



SÉCURITÉ TERRITORIALE ET PLAN DE MESURES D'URGENCE | LANAUDIÈRE

L'ANGLE MORT DE LA SÉCURITÉ: L'ABSENCE DE PLAN DE MESURES D'URGENCE RÉGIONAL

L'absence de Plan de mesures d'urgence régional s'impose lacune structurelle passive qui compromet la croissance de l'offre

Le développement enthousiaste des infrastructures cyclables lanau-
doises masque une lacune structurelle dont la gravité n'apparaît qu'au
moment où survient l'incident qui aurait pu être évité. L'absence de Plan
de mesures d'urgence uniformisé pour l'ensemble du territoire cyclable
régional représente bien plus qu'une simple omission administrative, elle
révèle une immaturité de gouvernance qui compromet la responsabilité
collective envers la sécurité des pratiquant-es. Cette carence s'avère
d'autant plus problématique que Lanaudière fonctionne, dans bien des
égards, comme une région éloignée pour les interventions d'urgence.
Les délais d'intervention dans les secteurs montagneux et nordiques
dépassent régulièrement les standards urbains, créant des fenêtres de
vulnérabilité où une blessure grave peut se transformer en tragédie faute
de protocoles clairs et de ressources prépositionnées.

Les gestionnaires de sites cyclables, qu'il s'agisse de municipalités, de
parcs régionaux, de clubs bénévoles ou d'entreprises privées, improvisent
actuellement leurs propres procédures d'urgence selon leurs moyens et
leur compréhension des risques. Cette disparité génère des écarts consi-
dérables dans la capacité de réponse qui ne devraient jamais dépendre
de la chance d'avoir choisi le bon sentier au bon moment. Un cycliste qui
subit une chute grave sur un réseau doté d'un protocole mature bénéfi-
ciera d'une intervention coordonnée où chaque acteur-riche connaît son
rôle, dispose des équipements nécessaires et peut communiquer effica-
cement avec les services préhospitaliers. Ce même cycliste, sur un réseau
adjacent géré par une organisation moins structurée, pourrait attendre
des heures avant qu'une intervention adéquate se matérialise, compro-
mettant irrémédiablement son pronostic vital.

COMPRENDRE LE PLAN DE MESURES D'URGENCE DANS LE CONTEXTE DU PLEIN AIR

Un Plan de mesures d'urgence pour les activités de plein air et le vélo
constitue bien plus qu'un document administratif dormant dans un clas-
seur, il représente l'architecture opérationnelle qui transforme une situa-
tion critique en intervention maîtrisée. Ce cadre systématique identifie
d'abord les risques spécifiques associés à chaque type de pratique et
à chaque secteur du territoire. Les dangers diffèrent radicalement entre
un pumptrack urbain accessible aux services d'urgence en moins de cinq
minutes et un sentier de Gravel Bike en forêt boréale situé à quarante
kilomètres du poste ambulancier le plus proche. Cette cartographie des
risques permet ensuite de définir les protocoles d'intervention adaptés à
chaque contexte, les équipements de premiers soins requis, les moyens
de communication fiables et les procédures d'évacuation réalistes compte
tenu des contraintes topographiques et logistiques.

La sécurité cyclable ne peut dépendre du hasard : un plan régional est vital.

Le PMU établit les responsabilités claires de chaque acteur-riche impliqué-e
dans la chaîne d'intervention. Les gestionnaires de sites doivent savoir
exactement quelles informations communiquer aux services préhospi-
taliers pour accélérer leur déploiement. Les intervenant-es de première
ligne, qu'il s'agisse d'employé-es, de bénévoles ou de patrouilleur-euses,
nécessitent une formation standardisée qui garantit un niveau de compé-
tence minimal peu importe le site visité. Les utilisateur-rices eux-mêmes
doivent être informé-es des risques spécifiques, des moyens de commu-
nication disponibles et des comportements à adopter en cas d'incident.
Cette clarification des rôles évite la confusion paralysante qui caractérise
trop souvent les situations d'urgence improvisées où chacun-e attend que
quelqu'un d'autre prenne l'initiative.

Le plan prévoit également les infrastructures de sécurité nécessaires à une
réponse efficace. Les points d'accès pour les véhicules d'urgence doivent

être identifiés et maintenus praticables en tout temps. Les systèmes de
géolocalisation des incidents permettent aux cyclistes de communi-
quer leur position précise même dans des secteurs sans repères visuels
évidents. Les trousse de premiers soins stratégiquement positionnées et
régulièrement inspectées garantissent la disponibilité des équipements
essentiels. Les défibrillateurs automatisés externes dans les secteurs à
forte fréquentation peuvent faire la différence entre la survie et la mort
lors d'un arrêt cardiaque. Ces investissements matériels représentent
des coûts marginaux comparés aux budgets de développement des sen-
tiers, et pourtant ils demeurent souvent négligés jusqu'à ce qu'un incident
dramatique force leur mise en place réactive.

LES VULNÉRABILITÉS SPÉCIFIQUES DU TERRITOIRE LANAUDOIS

La géographie lanauoise présente des défis particuliers qui amplifient
l'importance d'un PMU régional coordonné. Les pôles montagneux de
Saint-Donat, Val Saint-Côme et Saint-Michel-des-Saints offrent des
centaines de kilomètres de sentiers dans des territoires où la couver-
ture cellulaire demeure fragmentaire. Un-e cycliste blessé-e hors zone de
couverture ne peut alerter personne, transformant une fracture qui
nécessite une simple évacuation en situation potentiellement mortelle si
l'hémorragie n'est pas contrôlée rapidement. Les circuits de *Gravel Bike*
qui s'aventurent sur les chemins forestiers éloignés confrontent les pra-
tiquant-es à des délais d'intervention qui peuvent facilement dépasser
l'heure, une éternité lorsque chaque minute compte pour stabiliser une
personne en détresse respiratoire ou en choc traumatique.

Les conditions climatiques lanauoises ajoutent une couche de com-
plexité qui exige des protocoles adaptés. L'hypothermie guette les
cyclistes immobilisé-es par une blessure durant la saison froide, accélérant
dramatiquement la dégradation de leur état. Les orages estivaux transfor-
ment certains secteurs en zones dangereuses où la foudre représente un
risque mortel pour les cyclistes exposé-es sur les sommets ou les grandes
étendues dégagées. Les crues printanières rendent impraticables certains
chemins d'accès pour les véhicules d'urgence, obligeant à des évacuations

SÉCURITÉ TERRITORIALE ET PLAN DE MESURES D'URGENCE | LANAUDIÈRE

pédestres longues et éprouvantes. Ces réalités climatiques ne constituent pas des excuses pour l'inaction mais des raisons supplémentaires de développer des plans robustes qui anticipent ces complications prévisibles.

La diversité des gestionnaires et la fragmentation de la gouvernance régionale compliquent substantiellement l'émergence spontanée d'un standard commun. Les municipalités, les parcs régionaux, les clubs bénévoles, les entreprises privées et les propriétaires fonciers qui tolèrent le passage des cyclistes opèrent selon des logiques administratives et des capacités financières radicalement différentes. Cette hétérogénéité génère inévitablement des écarts de maturité dans la gestion des risques qui créent des angles morts dangereux. Un.e cycliste qui passe d'un réseau municipal bien équipé à un sentier géré par un club sous-financé ne perçoit pas nécessairement ce changement de niveau de sécurité, assumant à tort que les standards demeurent constants sur l'ensemble du territoire régional.

L'IMPORTANCE DE LA COORDINATION RÉGIONALE

L'élaboration d'un Plan de mesures d'urgence régional pour les activités cyclables lanaudoises ne peut plus être reléguée au rang des priorités secondaires qui attendent qu'un budget excédentaire se matérialise. Cette démarche exige un portage politique assumé par les instances régionales, idéalement la Conférence des préfets ou le Conseil régional des élu·es de Lanaudière, qui possèdent la légitimité et les ressources nécessaires pour orchestrer une coordination entre les six MRC et les multiples gestionnaires de sites.



Le comité régional vélo dont la création s'impose comme condition préalable à tout développement cohérent devrait inclure un volet spécifique consacré à la sécurité et aux mesures d'urgence, rassemblant les gestionnaires de sites, les services préhospitaliers, les représentants municipaux et les expert-es en gestion des risques.

Ce comité développerait un cadre normatif minimal applicable à l'ensemble des sites cyclables régionaux, peu importe leur statut juridique ou leur modèle de gestion. Ce cadre définirait les équipements de sécurité obligatoires selon le type de pratique et l'éloignement du site, les compétences minimales requises pour le personnel et les bénévoles en contact avec les utilisateur·rices, les protocoles de communication avec les services d'urgence et les procédures d'évacuation adaptées aux différents contextes. Cette standardisation ne vise pas à imposer une uniformité rigide qui ignore les spécificités locales, elle établit plutôt un plancher de sécurité en dessous duquel aucun site ne devrait opérer s'il veut accueillir le public de manière responsable.

La formation des intervenant-es de première ligne constitue un investissement modeste dont le rendement en vies sauvées et en traumatismes évités justifie largement le coût. Les cours de premiers soins en milieu sauvage, spécialement conçus pour les contextes où l'évacuation médicale prend du temps, équipent les patrouilleur-es et les gestionnaires de compétences essentielles qui comblent le vide entre l'incident et l'arrivée des paramédics . Ces formations couvrent la gestion des hémorragies, l'immobilisation des fractures, la reconnaissance des traumatismes crâniens, les techniques de réanimation et les stratégies de communication avec les blessé-es en état de choc. Cette expertise distribuée sur le territoire transforme les employé-es et bénévoles en maillons essentiels de la chaîne de sécurité plutôt qu'en témoins impuissant-es qui attendent l'arrivée des professionnel·les.

Sans coordination ni plan d'urgence régional, chaque sentier devient un angle mort dangereux pour les cyclistes.

Le déploiement de technologies de communication et de géolocalisation adaptées aux zones sans couverture cellulaire représente un investissement infrastructurel qui transcende les simples considérations de confort pour toucher directement à la sécurité des pratiquant·es. Les balises satellite personnelles, les systèmes de communication radio et les applications de géolocalisation hors ligne permettent aux cyclistes de signaler leur position précise et la nature de l'urgence même depuis les secteurs les plus reculés. Ces outils technologiques démocratisent l'accès aux territoires éloignés en réduisant substantiellement les risques associés à l'aventure solitaire qui constitue souvent l'essence même de l'expérience recherchée par les adeptes de *Gravel Bike* et de *Bikepacking*.

L'absence actuelle d'un Plan de mesures d'urgence régional ne représente pas qu'une lacune administrative parmi d'autres dans la longue liste des améliorations souhaitables. Cette carence fondamentale compromet la responsabilité morale et légale des gestionnaires envers les utilisateur·rices qui leur font confiance en s'aventurant sur les sentiers qu'ils opèrent. Elle expose les municipalités, les clubs et les entreprises à des poursuites potentiellement dévastatrices lorsqu'un incident grave révèle l'inadéquation des mesures de sécurité en place. Elle mine la crédibilité de l'offre cyclotouristique régionale auprès d'une clientèle de plus en plus informée et exigeante quant aux standards de sécurité. La correction de cette lacune devrait figurer parmi les priorités absolues de toute stratégie régionale qui aspire à positionner Lanaudière comme destination cyclable mature et responsable.

Gouvernance régionale

L'ABSENCE D'UNE VISION RÉGIONALE
QUI FRAGMENTE LES EFFORTS

Le développement cyclable lanaudois souffre d'une lacune fondamentale qui mine l'efficacité de tous les efforts consentis: l'absence d'une vision régionale explicite du tourisme à vélo intégrée aux plans de plein air, de tourisme et d'aménagement du territoire. Cette carence ne découle pas d'un manque d'intérêt ou d'initiatives locales, elle résulte plutôt d'une incapacité collective à transcender les logiques sectorielles et territoriales pour embrasser une perspective d'ensemble. Les démarches structurantes en cours témoignent paradoxalement de cette fragmentation: le Plan montagne développe sa propre vision, l'étude régionale Matawinie-Tourisme Lanaudière élabore ses recommandations, le Plan de développement touristique durable poursuit ses objectifs, et chacune de ces initiatives progresse sur des rails parallèles qui ne se rejoignent jamais pour former une véritable stratégie régionale unifiée.

Cette absence de vision commune génère une hiérarchisation défailante des objectifs et des vocations qui devraient pourtant structurer les choix d'investissement. Le transport actif, le récréatif de proximité, le tourisme de destination, l'offre quatre saisons, le backcountry, le Gravel Bike, le Fatbike et les produits familiaux coexistent sans qu'aucune priorisation claire ne guide l'allocation des ressources limitées. Cette indécision stratégique fragilise considérablement la cohérence des choix d'aménagement et force chaque acteur-riche à improviser ses propres priorités selon sa compréhension partielle des besoins régionaux. Un-e gestionnaire municipale qui développe un réseau de pistes cyclables ne sait pas nécessairement comment son initiative s'inscrit dans l'offre régionale globale, créant potentiellement des doublons inutiles ou laissant des segments critiques non couverts.

Le manque de cadre commun de référence amplifie cette confusion en laissant chaque organisation définir ses propres standards selon ses capacités et sa compréhension des meilleures pratiques. L'absence de lexique partagé crée des ambiguïtés terminologiques où le même mot désigne des réalités différentes selon les interlocuteur-rices. Les standards d'aménagement varient considérablement d'un site à l'autre, compromettant

l'expérience utilisateur-riche qui ne peut s'appuyer sur des repères cohérents pour évaluer la difficulté ou la qualité des parcours. Les critères de qualité et d'expérience demeurent implicites plutôt qu'explicites, empêchant toute évaluation comparative rigoureuse des différentes composantes de l'offre régionale. Cette anarchie normative rend pratiquement impossible l'alignement effectif des municipalités, des MRC, des organismes et des acteurs-rices touristiques autour d'objectifs communs qui nécessiteraient pourtant un langage partagé pour se concrétiser.

LA MULTIPLICATION D'INITIATIVES
DISPERSÉES QUI DILUE L'IMPACT

La gouvernance fragmentée et le travail en silos caractérisent l'état actuel du développement cyclable lanaudois avec une multiplication d'initiatives locales bien intentionnées qui se déploient sans arrimage à une stratégie régionale cohérente. Les sentiers, circuits, pumptracks, événements et projets Gravel Bike ou Fatbike émergent selon les opportunités de financement, les volontés politiques locales et l'engagement de bénévoles dévoués plutôt que selon une logique planifiée qui optimiserait leur contribution à l'offre d'ensemble. Cette dispersion génère inévitablement des inefficacités substantielles où certains secteurs accumulent les équipements tandis que d'autres demeurent totalement dépourvus, créant des déséquilibres territoriaux qui compromettent l'équité d'accès et la cohérence de l'expérience régionale.

Les structures actuelles incarnent parfaitement cette fragmentation avec les municipalités, les MRC, les organismes de plein air, les clubs et les organismes à but non lucratif qui fonctionnent en grande partie en silos hermétiques. Chaque entité développe ses propres projets, mobilise ses propres ressources et communique selon ses propres canaux sans véritablement coordonner ses actions avec les autres acteurs-rices du territoire. Les mécanismes formels de concertation opérationnelle et stratégique demeurent quasi inexistantes ou se limitent à des rencontres ponctuelles qui produisent des échanges d'information sans jamais déboucher sur des décisions coordonnées qui engagent réellement les participant-es. Cette absence de structures de gouvernance partagée laisse chaque

organisation naviguer à vue, ignorant souvent ce que font les voisin-es et reproduisant parfois involontairement des efforts déjà consentis ailleurs.

La compétition implicite entre pôles pour capter l'attention des visiteur-euses, accéder aux financements limités et obtenir la visibilité marketing remplace la coopération organisée qui caractérise les régions cyclables matures. Cette rivalité larvée consume des énergies qui devraient plutôt s'investir dans le développement collectif et crée des tensions contre-productives entre des acteurs-rices qui gagneraient pourtant à collaborer. Les modèles d'alliances régionales comme Québec Vélo de Montagne ou l'approche Fièremment Vélo de Brome-Missisquoi démontrent qu'une autre voie existe où la collaboration structurée amplifie l'impact de chaque initiative locale en l'inscrivant dans une stratégie d'ensemble qui bénéficie à tous-tes. Lanaudière peine à s'inspirer de ces modèles éprouvés, préférant maintenir une autonomie locale qui confine à l'isolement et compromet l'émergence d'une masse critique régionale capable de rivaliser avec les destinations établies.

**L'absence de vision
régionale explicite génère
une hiérarchisation
défailante qui fragilise les
priorités d'investissement
et compromet la cohérence
des choix d'aménagement**

LA GESTION ÉCLATÉE DES USAGES QUI GÉNÈRE DES CONFLITS

La gestion des usages du territoire se révèle particulièrement fragmentée entre les multiples pratiques qui revendiquent légitimement leur place: le vélo sous toutes ses formes, la randonnée pédestre, les sports motorisés, la villégiature, l'exploitation forestière et les autres usages qui façonnent le territoire lanauchois. L'absence de stratégie d'ensemble pour le plein air laisse ces usages se développer de manière opportuniste, générant inévitablement des conflits lorsque leurs besoins entrent en collision sur les mêmes espaces. Les cyclistes qui découvrent des sentiers endommagés par le passage de véhicules tout-terrain, les randonneur-euses qui se retrouvent soudainement sur des parcours envahis par les Fatbikes, les exploitant-es forestier-ères qui doivent composer avec des cyclistes sur leurs chemins de débordage illustrent cette cohabitation difficile qui nécessiterait une médiation et une planification que personne n'assume actuellement.

Les enjeux d'accès et de sécurité s'aggravent dramatiquement avec la forte proportion de tracés Gravel Bike qui empruntent des terrains privés sans droits de passage formalisés. Cette précarité juridique crée une vulnérabilité permanente où un changement de propriétaire, une modification d'usage des terres ou une simple décision de fermeture peuvent anéantir instantanément des centaines de kilomètres de parcours sur lesquels des investissements promotionnels et des attentes utilisateur-ices se sont pourtant construits. La coexistence parfois conflictuelle avec l'exploitation forestière ajoute une dimension de danger réel lorsque les cyclistes se retrouvent sur des chemins parcourus par de la machinerie lourde sans que personne n'ait planifié cette cohabitation ni établi de protocoles de sécurité. Les autres usager-ères, qu'il s'agisse de chasseur-euses, de cueilleur-euses ou de villégiateur-ices, manifestent parfois une hostilité légitime envers des cyclistes qu'ils-elles perçoivent comme des intrus-es sur des territoires qu'ils-elles fréquentent traditionnellement.

L'absence d'instance mandatée pour négocier et standardiser les droits de passage à l'échelle régionale perpétue cette insécurité foncière qui décourage les investissements substantiels. Chaque club, chaque

municipalité, chaque organisme doit mener ses propres négociations avec les propriétaires foncier-ères, les gestionnaires de terres publiques et les autres usager-ères, multipliant les efforts et générant des résultats inégaux selon les capacités de négociation locales. Les modèles comme la Vermont Mountain Bike Association qui mutualisent cette fonction à l'échelle régionale démontrent l'intérêt considérable d'une gouvernance partagée qui professionnalise la négociation, standardise les ententes et garantit une sécurité juridique durable. Cette approche permet également d'assumer collectivement les responsabilités légales, d'offrir des garanties crédibles aux propriétaires et de maintenir des relations constructives sur le long terme plutôt que de dépendre de la bonne volonté fluctuante de multiples intervenant-es locaux-ales.

LE DÉSALIGNEMENT POLITIQUE ET FINANCIER QUI PARALYSE L'ACTION

Le manque d'alignement explicite entre l'agenda politique régional et local d'une part, et la mission des organisations appelées à porter le développement cyclable d'autre part, crée une dissonance qui paralyse l'action concertée. Les plans d'urbanisme municipaux, les stratégies de transport, les orientations touristiques et les programmations de loisirs évoluent selon leurs propres logiques sectorielles sans que personne ne s'assure de leur cohérence avec les besoins du développement cyclable. Une municipalité peut approuver un projet résidentiel qui coupe un corridor cyclable stratégique, une MRC peut prioriser des investissements routiers qui ignorent complètement les cyclistes, un organisme touristique peut promouvoir des circuits sur des routes dangereuses sans que ces décisions incohérentes ne déclenchent d'alerte ou de mécanisme de correction. Cette fragmentation décisionnelle résulte directement de l'absence d'instances de gouvernance qui auraient le mandat et la légitimité pour signaler ces contradictions et exiger leur résolution.

Le financement jugé insuffisant, ponctuel ou éclaté entre programmes multiples amplifie cette paralysie en rendant pratiquement impossible toute planification à moyen terme. Les enveloppes dédiées au tourisme, au sport, au plein air et aux infrastructures municipales fonctionnent

**L'absence de vision
régionale explicite génère
une hiérarchisation
défaillante qui fragilise
les priorités d'investissement
et compromet la cohérence
des choix d'aménagement**

Photo: Unsplash – Babette Landmesser

selon des logiques, des critères et des calendriers différents qui forcent les porteur-euses de projets à fragmenter artificiellement leurs initiatives pour correspondre aux catégories administratives disponibles. Cette atomisation du financement décourage les projets intégrés qui nécessiteraient pourtant la combinaison de plusieurs sources pour se concrétiser, favorisant plutôt les interventions ponctuelles qui répondent aux critères d'un programme spécifique sans nécessairement s'inscrire dans une stratégie cohérente. L'absence de cadre financier régional harmonisé empêche l'émergence d'une stratégie structurante qui orchestrerait intelligemment les différentes enveloppes disponibles vers des objectifs communs plutôt que de les laisser se disperser en initiatives isolées.

L'utilisation incomplète ou non optimisée de certaines enveloppes révèle une autre facette du problème avec la sous-utilisation chronique de programmes pourtant disponibles, l'inadéquation fréquente entre les critères d'admissibilité et les besoins réels du terrain, et le manque flagrant de capacité technique pour monter des dossiers conformes aux exigences administratives. Cette défaillance opérationnelle limite considérablement la réalisation de projets intégrés qui nécessiteraient une expertise en montage financier, en rédaction de demandes de subvention et en gestion de projets complexes que peu d'organismes locaux possèdent. Cette incapacité collective à capter pleinement les ressources disponibles résulte directement de la fragmentation organisationnelle qui empêche la mutualisation des expertises et la professionnalisation des fonctions de support qui bénéficieraient à l'ensemble des acteurs-rices régionaux-ales.

LA FAIBLESSE STRUCTURELLE DE L'OFFRE ET DES RESSOURCES HUMAINES

L'offre cyclable régionale souffre d'une harmonisation défaillante qui se manifeste par des disparités considérables de qualité d'aménagement, de signalisation, de services et d'information entre les différents sites et pôles. Un-e visiteur-euse qui circule sur le territoire découvre des standards radicalement différents d'un réseau à l'autre, compromettant sa capacité à comprendre l'offre comme un ensemble cohérent plutôt qu'une collection hétéroclite d'initiatives locales. Cette incohérence nuit direc-

tement à l'expérience utilisateur-riche et complique substantiellement la promotion régionale qui ne peut s'appuyer sur des promesses uniformes de qualité. Les sites les mieux dotés affichent une signalisation professionnelle, un entretien régulier et des services adaptés, tandis que d'autres se contentent de marquages artisanaux, d'un entretien sporadique et d'une absence totale de services de base. Cette inégalité d'investissement reflète les capacités financières et organisationnelles variables des différents gestionnaires plutôt qu'une hiérarchisation réfléchie des priorités régionales.

La forte dépendance à l'engagement bénévole pour l'entretien, l'opération et parfois même la conception des sentiers représente simultanément une force et une fragilité structurelle du modèle lanaudois. Les bénévoles dévoués qui consacrent des centaines d'heures annuellement à maintenir les réseaux existants incarnent une mobilisation citoyenne remarquable qui témoigne de l'attachement profond au territoire et aux pratiques cyclables. Cette énergie collective constitue une ressource précieuse qui ne pourrait jamais être pleinement remplacée par des employé-es salarié-es, elle crée également un lien d'appropriation entre les communautés locales et leurs sentiers. Cette situation génère toutefois des vulnérabilités considérables lorsque la charge de travail et les attentes croissantes de qualité dépassent les capacités réalistes du bénévolat. L'épuisement progressif des bénévoles, le manque de relève, l'impossibilité d'assurer un entretien professionnel durant les heures ouvrables et l'absence de responsabilité contractuelle créent des angles morts dangereux qui compromettent autant la sécurité que la pérennité de l'offre.

Cette situation exige une professionnalisation partielle qui combinerait intelligemment l'énergie bénévole et l'expertise salariée plutôt que de maintenir artificiellement un modèle entièrement bénévole qui atteint ses limites. La gestion actuelle des initiatives par appels de projets opportunistes ou fenêtres de financement ponctuelles remplace la planification structurée qui devrait normalement découler d'un plan directeur régional. Cette réactivité aux opportunités plutôt que cette proactivité stratégique génère un développement chaotique où les projets se succèdent sans logique d'ensemble claire. L'absence de pipeline priorisé de projets, de

La forte proportion de tracés *Gravel Bike* sur terrains privés sans droits formalisés crée une vulnérabilité où un changement de propriétaire peut anéantir des centaines de kilomètres de parcours

Photo: Baere - Stéphanie St-Pierre

phasage cohérent, de critères de sélection explicites et de mécanismes d'arbitrage politique transparent laisse les décisions se prendre selon les rapports de force du moment, les opportunités de financement disponibles et les capacités locales de montage de dossiers plutôt que selon une évaluation objective de la contribution de chaque projet aux objectifs régionaux.

L'URGENCE D'UN LEADERSHIP DURABLE ET TRANSVERSAL

La nécessité d'un leadership régional capable de tenir ensemble les objectifs multiples et parfois contradictoires s'impose comme condition préalable à tout développement cohérent. Ce leadership doit transcender les logiques sectorielles pour embrasser simultanément le tourisme, les services aux citoyen·nes, la conservation des milieux naturels, le développement économique, les sports et loisirs et la santé active. Ces différentes dimensions ne constituent pas des filières séparées qui peuvent se développer indépendamment, elles s'influencent mutuellement et nécessitent une orchestration sophistiquée qui évite les contradictions et maximise les synergies. Un développement touristique qui compromettrait la conservation des milieux naturels détruirait à moyen terme l'attractivité même du territoire. Des infrastructures de loisirs qui ignoreraient les besoins de transport actif des résidents·es créeraient une dissonance entre le discours touristique et la réalité locale. Une approche économique qui négligerait les dimensions de santé publique passerait à côté d'une partie substantielle de la valeur générée par les infrastructures cyclables.

La faible prise en compte actuelle d'une vision de long terme qui intègre les impacts climatiques, la capacité de charge des milieux, la qualité de vie des communautés et la transition vers un paradigme économique fondé sur la valeur d'usage révèle l'immaturité stratégique de la gouvernance actuelle. Les changements climatiques transforment déjà les conditions de pratique, modifient la saisonnalité traditionnelle et menacent certains écosystèmes fragiles qui constituent pourtant des attraits majeurs. Cette réalité biophysique exige une planification adaptative qui anticipe ces transformations plutôt que de réagir aux crises au fur et à mesure. La capacité de charge des milieux naturels ne constitue pas une contrainte

abstraite mais une limite concrète au-delà de laquelle la surfréquentation détériore irrémédiablement les qualités mêmes qui attirent les visiteurs·euses. Cette compréhension devrait guider la planification du développement pour éviter de reproduire les erreurs des destinations qui ont sacrifié leur authenticité sur l'autel de la croissance quantitative.

La qualité de vie des communautés d'accueil représente un enjeu trop souvent négligé dans l'enthousiasme du développement touristique. Les résidents·es qui subissent les nuisances du tourisme sans en capter les bénéfices développent légitimement une hostilité qui compromet l'accueil et génère des tensions sociales. Cette dimension sociale exige une approche inclusive qui garantit que les retombées profitent effectivement aux communautés locales et que les désagréments demeurent dans des limites acceptables. La transition vers un paradigme économique fondé sur la valeur d'usage, les retombées locales et la mobilité douce nécessite une transformation culturelle profonde qui dépasse largement les simples considérations d'aménagement pour toucher aux valeurs fondamentales qui orientent le développement territorial.

Le manque d'incarnation claire de ce leadership durable se manifeste par l'absence d'un porteur régional identifié qui assumerait le rôle de catalyseur, de médiateur d'intérêts et de gardien de la cohérence. Ce vide organisationnel laisse les multiples parties prenantes naviguer sans boussole commune, négocier bilatéralement leurs conflits sans médiation structurée et défendre leurs intérêts particuliers sans perspective d'ensemble qui transcenderait les clivages. Les intérêts touristiques qui recherchent la croissance de la fréquentation, les préoccupations citoyennes qui valorisent la tranquillité et l'accès local, les impératifs environnementaux qui exigent la conservation et la restauration, et les objectifs économiques qui visent les retombées financières nécessitent une médiation sophistiquée qui identifie les zones de convergence et arbitre les contradictions irréconciliables. Cette fonction de gardien de la cohérence entre santé publique et attractivité touristique reste actuellement orpheline, compromettant la capacité collective à construire un modèle véritablement durable.

LES CHAMPS D'ACTION PRIORITAIRES POUR TRANSFORMER LA GOUVERNANCE

La création d'un organisme porteur régional s'impose comme fondation nécessaire à toute transformation de la gouvernance actuelle. La mise sur pied d'une coopérative de solidarité ou d'un organisme à but non lucratif fédérateur mandaté explicitement pour la planification, la coordination et la gestion opérationnelle du réseau vélo-plein air à l'échelle de Lanaudière créerait enfin l'entité manquante qui assume les fonctions actuellement orphelines. Ce mandat de planification inclurait l'élaboration et la mise à jour régulière d'un plan directeur des sentiers et sites cyclables qui deviendrait la référence commune pour tous·tes les acteurs·rices régionaux·ales. La priorisation des projets selon des critères explicites et consensuels remplacerait l'opportunisme actuel par une logique stratégique. Le soutien technique aux municipalités et aux MRC professionnaliserait le montage de projets et optimiserait l'accès aux financements. L'arrimage avec les programmes de financement provinciaux comme le Programme d'aide financière au développement des infrastructures sportives et de plein air maximiserait la capture des ressources disponibles.

Le financement ponctuel ou éclaté entre programmes multiples rend pratiquement impossible toute planification à moyen terme et décourage les projets intégrés

GOUVERNANCE RÉGIONALE | LANAUDIÈRE

La mutualisation de la capacité d'entretien et d'opération des sites transformerait radicalement l'efficacité et la qualité des interventions. Une équipe régionale combinant employé-es salarié-es et saisonnier-ères qui desservirait plusieurs pôles selon un calendrier coordonné remplacerait avantageusement la multiplication de petites équipes locales chroniquement sous-dotées qui peinent à maintenir des standards acceptables. Cette mutualisation permettrait d'employer des professionnel·les qualifié-es plutôt que de dépendre exclusivement de bénévoles dont l'expertise varie considérablement. La constitution d'une banque d'équipements partagés incluant machinerie légère, outils spécialisés, véhicules adaptés et systèmes de communication optimiserait les coûts d'investissement et standardiserait la qualité des interventions sur l'ensemble du territoire. Cette approche éviterait le gaspillage actuel où chaque organisation achète et entretient son propre équipement qui reste sous-utilisé la majorité du temps.

L'opérationnalisation de l'entretien et de la sécurité exige la mise en place d'un programme structuré de caractérisation et d'inspection des sentiers qui remplacerait l'improvisation actuelle par des protocoles rigoureux. Les fiches techniques normalisées documentant les caractéristiques de chaque segment, la classification cohérente des niveaux de difficulté selon des critères objectifs et la détermination de la fréquence minimale d'inspection selon l'usage et la saison créeraient enfin le cadre opérationnel qui garantit des standards uniformes. L'adoption de protocoles régionaux couvrant l'entretien courant incluant drainage, signalisation et mobilier, les interventions correctives suite aux intempéries ou à l'usure accélérée, ainsi que les procédures de fermeture temporaire et de réouverture des sentiers en fonction des conditions de sécurité et de conservation élimineraient l'arbitraire actuel où chaque gestionnaire applique ses propres normes implicites.

Le déploiement d'une patrouille régionale vélo-plein air combinant employé-es salarié-es et bénévoles formé-es assumerait les fonctions de surveillance, d'assistance aux usager-ères, de repérage des risques et d'inspection mobile du réseau. Cette présence régulière sur le terrain améliorerait substantiellement la sécurité, permettrait de détecter rapidement les problèmes émergents et créerait un contact humain qui

enrichit l'expérience utilisateur·rice. Le programme de formation des gestionnaires de sites, des employé-es saisonnier-ères et des bénévoles sur les normes d'aménagement, d'entretien et de sécurité des sentiers professionnaliserait progressivement les pratiques en s'appuyant sur les guides et formations existants au Québec. Cette montée en compétence collective garantirait que les interventions respectent les meilleures pratiques reconnues plutôt que de reproduire des erreurs évitables.

La mise en place d'un système régional de suivi incluant registres d'incidents, audits périodiques et indicateurs de performance couvrant la qualité, la sécurité, la satisfaction utilisateur·rice et les coûts d'entretien au kilomètre créerait enfin les données nécessaires pour ajuster continuellement les pratiques d'opération. Cette boucle de rétroaction remplacerait l'intuition par l'évidence empirique, permettant d'identifier les sites problématiques, de comparer les coûts réels aux budgets planifiés et d'apprendre systématiquement des succès et des échecs. L'ouverture d'appels de projets structurés par un organisme qui porte la vision vélo et plein air dans son ensemble et sous toutes ses facettes socio-économiques, touristiques, écologiques incluant changements climatiques, conservation et développement durable remplacerait le saupoudrage actuel par une allocation stratégique des ressources vers les initiatives qui contribuent le plus substantiellement aux objectifs régionaux partagés.

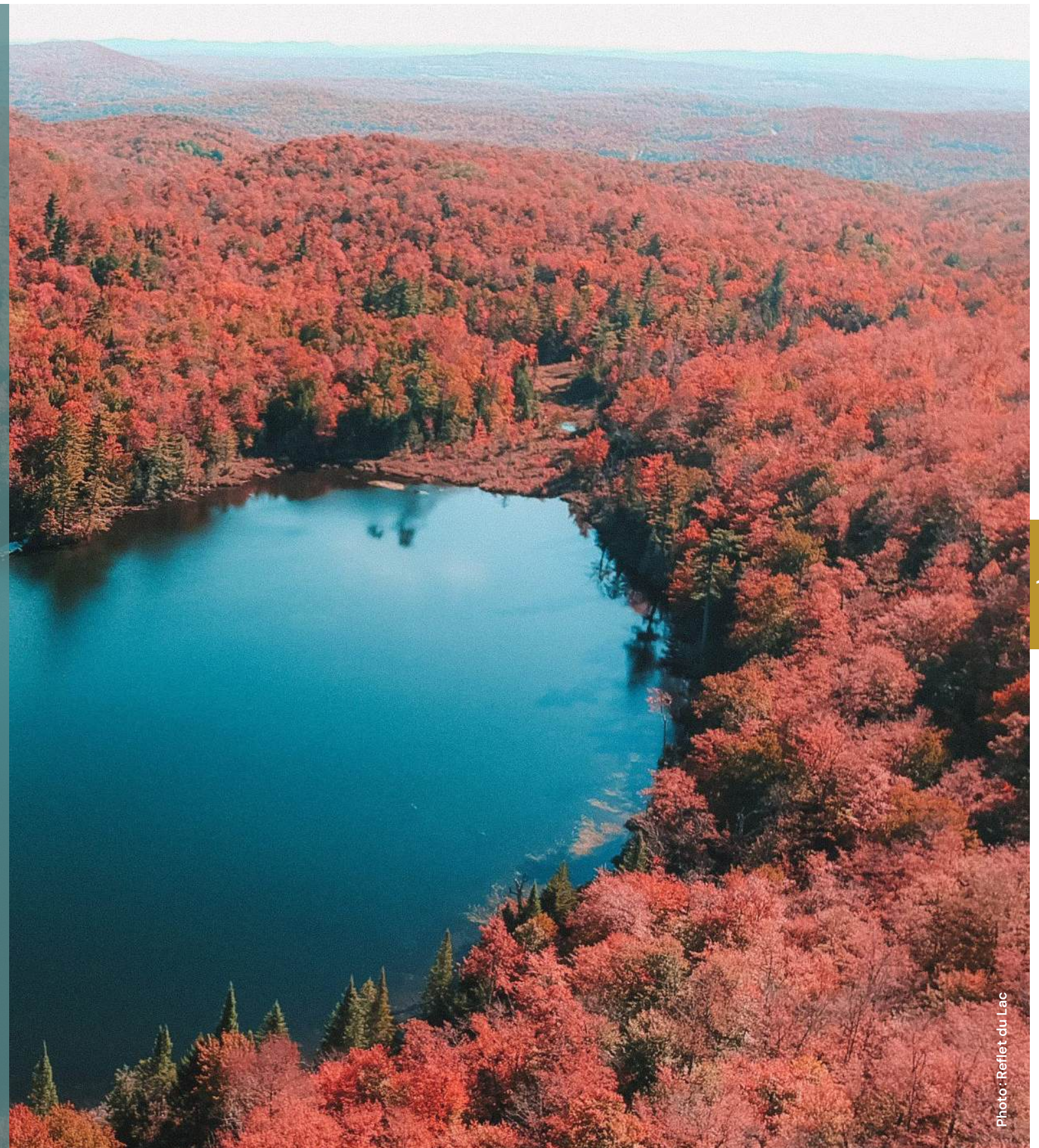


Photo: Unsplash – Babette Landmesser

La création d'un organisme porteur régional créerait enfin l'entité manquante qui assume les fonctions actuellement orphelines de planification, coordination et médiation.



Multiplications des initiatives non convergentes



GOVERNANCE RÉGIONALE | MULTIPLICATIONS DES INITIATIVES NON CONVERGENTES

UNE VOLONTÉ MANIFESTE CONFRONTÉE À UNE DÉSORGANISATION SYSTÉMIQUE

La réalisation de cette étude a révélé un paradoxe saisissant: une volonté manifeste de développement portée par des acteurs-rices dévoué-es se heurte à une désorganisation systémique qui empêche cette énergie collective de produire son plein effet structurant. Au fur et à mesure de l'avancement du diagnostic, chaque rencontre révélait des initiatives inspirantes jusque-là méconnues, des caractérisations détaillées qui dormaient dans des fichiers locaux et des projets prometteurs qui progressaient discrètement. Un-e gestionnaire évoquait un inventaire exhaustif des chemins forestiers réalisé avec soin. Un-e élu-e décrivait un projet d'interconnexion porté par une vision mobilisatrice. Un-e bénévole expliquait une démarche de concertation avec les propriétaires foncier-ères qui avançait méthodiquement. Ces découvertes successives témoignent d'un territoire en mouvement où l'intelligence collective produit continuellement des solutions innovantes. L'absence de mécanisme de partage prive toutefois l'ensemble du territoire de l'accélération que générerait la diffusion rapide des meilleures pratiques développées localement.

Les tentatives de sollicitation systématique des acteurs-rices locaux-ales ont généré des retours fragmentaires qui révèlent moins un manque d'intérêt qu'une réalité organisationnelle contraignante. Les gestionnaires locaux-ales surchargé-es qui portent souvent plusieurs dossiers simultanément disposent rarement du temps nécessaire pour répondre exhaustivement aux demandes externes. Cette surcharge découle directement de l'absence de structures de soutien qui pourraient assumer certaines fonctions transversales. L'enjeu ne réside donc pas dans une supposée résistance à la collaboration mais dans l'absence de capacité organisationnelle régionale qui rendrait cette collaboration fluide plutôt qu'exigeante.

Une volonté manifeste se heurte à une désorganisation systémique: l'énergie collective ne produit pas encore son plein effet structurant

DES PLANS RICHES QUI CHERCHENT LEUR CONVERGENCE

La multiplication de plans sectoriels, territoriaux et thématiques témoigne d'un territoire qui réfléchit sérieusement à son avenir et qui investit dans la planification stratégique. Chaque MRC élabore des orientations de développement touristique réfléchies. Les municipalités actualisent leurs schémas d'aménagement en intégrant les enjeux de mobilité active. Les organismes de plein air articulent des visions qui traduisent les aspirations de leurs communautés. Cette production planificatrice abondante constitue une richesse collective qui démontre la maturité croissante de la gouvernance locale. Ces documents précieux attendent toutefois le mécanisme de synthèse qui permettrait d'identifier les convergences naturelles, de résoudre les contradictions apparentes et de dégager les priorités communes. Cette fonction de mise en cohérence ne relève d'aucun acteur-riche existant-e, créant un vide institutionnel qui empêche la transformation de cette intelligence dispersée en stratégie régionale unifiée.

Les caractérisations et inventaires qui se sont multipliés représentent un patrimoine informationnel considérable qui documente minutieusement les ressources territoriales. Des cartographies détaillées des chemins forestiers. Des évaluations rigoureuses des potentiels cyclables. Des recensements exhaustifs des infrastructures existantes. Cette base de connaissances précieuse reste toutefois fragmentée entre de multiples détenteur-rices qui n'ont jamais reçu le mandat ni les ressources pour verser leurs données à un dépôt régional qui les rendrait accessibles à tou-tes. La création d'une telle infrastructure informationnelle partagée transformerait instantanément cette richesse latente en outil opérationnel qui accélérerait considérablement la planification de nouveaux projets.

DES MICRO-RÉALISATIONS QUI APPELLENT LEUR INTÉGRATION

Les micro-projets réalisés illustrent la capacité des communautés lanau-doises à concrétiser leurs idées malgré des ressources limitées : un pump-track aménagé par une municipalité proactive, des tronçons de sentiers développés par des bénévoles passionné-es, des bandes cyclables créées par des services d'urbanisme visionnaires. Ces réalisations témoignent d'un savoir-faire local précieux et d'une volonté d'améliorer concrètement l'offre récréative régionale.

Ces accomplissements appellent maintenant leur intégration dans une trame régionale qui multiplierait leur impact en les reliant entre eux. La construction d'un réseau structurant transformerait une collection de sites autonomes en un véritable système cyclable, où chaque composante renforcerait la valeur des autres. Les projets phares de portée régionale, encore absents, viendraient compléter l'offre locale et créer la masse critique nécessaire au positionnement concurrentiel.

L'absence de projets de connexion entre les pôles représente moins une lacune qu'une opportunité stratégique. Les corridors structurants reliant les différents réseaux locaux dépassent les juridictions et capacités des acteurs-rices locaux-ales. Leur réalisation nécessite une coordination régionale, des investissements substantiels et une gouvernance partagée. Leur absence révèle non un manque de vision mais l'inexistence des structures institutionnelles permettant leur concrétisation.

Les grandes boucles multi-jours, qui permettraient aux cyclotouristes de rayonner sur tout le territoire, constituent le produit d'appel manquant pour positionner distinctivement Lanaudière. La Véloroute Brandon illustre le potentiel structurant de telles infrastructures et confirme que la région peut réaliser des projets d'envergure lorsque les conditions de gouvernance le permettent.

**GOUVERNANCE RÉGIONALE |
MULTIPLICATIONS DES INITIATIVES
NON CONVERGENTES**

**DE LA DOCUMENTATION DES DÉFIS
À L'ARTICULATION DES SOLUTIONS**

Cette expérience de diagnostic confirme ce que pressent la majorité des acteurs·rices l'anaudois·es: le territoire possède tous les ingrédients nécessaires au succès sauf les mécanismes de coordination qui transformeraient le potentiel en réalisation concrète. La volonté politique existe. L'expertise technique se développe. La mobilisation citoyenne s'exprime par l'engagement remarquable des bénévoles. Les ressources financières, bien qu'insuffisantes, existent sous diverses formes. L'attractivité territoriale intrinsèque est indéniable. Ces forces considérables attendent maintenant l'architecture organisationnelle qui leur permettrait de converger vers des réalisations structurantes.

La transition d'un écosystème fragmenté vers un système coordonné ne nécessite pas de révolution administrative bouleversante mais plutôt la création progressive d'instances et de processus qui combleraient les vides actuels. Une table régionale qui créerait l'espace de dialogue manquant. Un organisme porteur qui assumerait les fonctions orphelines. Des protocoles de partage d'information qui rendraient accessible la richesse documentaire existante. Des mécanismes de priorisation qui orienteraient les investissements vers les maillons structurants. L'identification franche des désorganisations actuelles ne vise pas à blâmer les acteurs·rices qui font de leur mieux avec les moyens disponibles, elle cherche plutôt à documenter objectivement les obstacles systémiques qui empêchent la volonté collective de produire les résultats qu'elle mérite.

**Les caractérisations représentent
un patrimoine considérable fragmenté:
cette richesse attend son dépôt
régional partagé**

**Le territoire possède tous les
ingrédients sauf les mécanismes
de coordination qui transformeraient
le potentiel en réalisation**



Photo: Touristme Lanaudière



Gouvernance régionale Structures inspirantes

GOUVERNANCE RÉGIONALE – STRUCTURES INSPIRANTES | FIÈREMENT VÉLO

Le programme **Fièrement vélo** des Cantons-de-l’Est est une certification régionale qui vise à structurer et reconnaître l’accueil des cyclistes dans les commerces, restaurants et attractions touristiques. Porté par Tourisme Cantons-de-l’Est et ses partenaires territoriaux, il s’inscrit au cœur du Plan régional de développement vélo et agit comme colonne vertébrale de la stratégie d’accueil pour la clientèle cycliste. L’initiative est née à Granby comme projet-pilote, puis a été progressivement étendue à plusieurs MRC de la région; on compte aujourd’hui plus de 120 à 150 entreprises certifiées dans sept MRC, ce qui en fait un réseau bien visible à l’échelle du territoire.

Concrètement, les entreprises qui adhèrent à **Fièrement vélo** s’engagent à offrir un ensemble minimal de services standardisés aux cyclistes de passage. Elles doivent notamment fournir de l’information sur le réseau cyclable local, mettre à disposition des cartes vélo, offrir une trousse de dépannage comprenant outils de réparation, pompe à air et cadenas, et permettre le remplissage des gourdes lorsque possible. Plusieurs fiches et pages régionales précisent que la certification inclut aussi un stationnement vélo sécuritaire, l’accès à des toilettes et un accueil chaleureux comme éléments attendus. Le logo/pastille Fièrement vélo, affiché à l’entrée des établissements, sert de repère simple pour les cyclistes qui cherchent des lieux « safe » pour s’arrêter, se dépanner ou s’informer.

Fièrement vélo :
plus qu’un service, une marque
régionale qui transforme
l’accueil des cyclistes



Sur le plan de la gouvernance et de la collaboration, le programme fonctionne comme un standard commun déployé par l’ATR avec les MRC et offices locaux (Granby, Brome-Missisquoi, Destination Sherbrooke, etc.), ce qui crée un langage partagé et un outil très concret pour mobiliser les entreprises autour du vélo. Tourisme Cantons-de-l’Est coordonne la marque, la communication régionale et l’intégration dans ses outils (site web, cartes, campagnes, journée régionale Fièrement vélo), tandis que les partenaires locaux recrutent les entreprises, accompagnent l’implantation des services et assurent le lien avec les réseaux cyclables sur leur territoire. Cette architecture favorise une collaboration continue entre ATR, MRC, offices touristiques, entreprises et cyclistes, tout en réduisant les approches en silo.

Le programme agit aussi comme levier de culture Vélo et de fierté. Les textes officiels insistent sur l’objectif de développer chez les entreprises un sentiment de fierté autour d’un accueil authentique et chaleureux des cyclistes, et de faire des Cantons-de-l’Est « la destination vélo par excellence ». Les journées régionales **Fièrement vélo**, les événements thématiques et les communications communes contribuent à créer une identité partagée où les commerçants se reconnaissent comme partenaires de l’expérience cycliste, et non comme simples fournisseurs de services isolés. En complément, la certification se superpose à **Bienvenue cyclistes!** de Vélo Québec, qui cible l’hébergement, créant ainsi un maillage d’adresses « vélo-friendly » couvrant à la fois les nuitées et les arrêts gourmands ou de services. Ensemble, ces éléments font de **Fièrement vélo** un modèle de gouvernance légère mais très opérationnelle, axée sur des engagements concrets, une marque régionale forte et une collaboration étroite entre clubs cyclistes, entreprises, offices et bénévoles qui animent les circuits et événements.

[Visitez le site web de Fièrement vélo](#)

Fièrement vélo :
plus qu’un service,
une marque régionale
qui transforme l’accueil
des cyclistes

Photo: Unsplash – Venrick Azcueta

GOUVERNANCE RÉGIONALE – STRUCTURES INSPIRANTES | QUÉBEC VÉLO DE MONTAGNE

Le collectif **Québec vélo de montagne** est une alliance de destinations qui vise à positionner la grande région de Québec comme mecque du vélo de montagne dans l’Est du Canada. Il regroupe cinq centres majeurs soit la Vallée Bras-du-Nord, Sentiers du Moulin, Empire 47, Mont-Sainte-Anne et Le Massif de Charlevoix, qui disposent ensemble de centaines de kilomètres de sentiers et de bike parks de calibre international. Plutôt que d’agir comme un gestionnaire de sentiers, le collectif se consacre à la mise en valeur concertée de cette « constellation » de sites, en travaillant étroitement avec l’Office du tourisme de Québec (Québec Cité), les MRC et les stations de montagne.



**Québec
vélo de montagne**

Sur le plan de la gouvernance, il s’agit d’une alliance de destinations : chaque centre reste responsable de son réseau, mais tous se rassemblent sous une même marque et un même récit régional. Quebec Cité mentionne explicitement la « promotion du vélo de montagne via le collectif **Québec vélo de montagne** regroupant cinq centres », ce qui situe le collectif comme bras spécialisé pour le marketing vélo de montagne dans la stratégie touristique régionale. Les partenaires institutionnels (MRC, stations, OT) s’impliquent comme co-financeurs et relais de promotion, tandis que les gestionnaires de sites apportent le contenu de terrain : qualité des sentiers, événements, innovations produits.

**Québec vélo de montagne :
cinq destinations, une région,
une expérience de calibre
international.**

Le cœur du travail du collectif est la promotion intégrée. Le site quebecvelodemontagne.com présente les cinq destinations sur une même plateforme, avec une promesse commune (« le meilleur du vélo de montagne, c’est ici ») et un argumentaire régional (accessibilité, paysages, autres activités, hébergement). L’idée est de vendre la région comme un « voyage de bike » multi-sites plutôt qu’une seule montagne isolée, en suggérant par exemple de combiner plusieurs centres dans un même séjour. Le collectif agit aussi comme vitrine commune dans les campagnes de Quebec Cité, dans les médias spécialisés et lors d’initiatives comme le Symposium **Québec vélo de montagne**, qui rassemble les acteurs de l’écosystème pour réseauter, partager et faire progresser l’industrie.

Les clubs, bénévoles et acteurs locaux restent au cœur du modèle, même si le collectif est surtout une structure de mise en marché. Chaque destination s’appuie sur son propre tissu de clubs, d’OBNL et de bénévoles pour l’entretien de sentiers, l’organisation d’événements et l’accueil au quotidien; le collectif vient amplifier leur travail en leur offrant une visibilité régionale, une narration partagée et une plateforme commune. En ce sens, **Québec vélo de montagne** illustre un modèle de gouvernance légère mais stratégique : une alliance de centres et de partenaires qui mutualise la promotion, renforce la cohérence du message, positionne la région à l’international et laisse aux gestionnaires locaux la responsabilité de livrer une expérience de haut niveau sur le terrain.

Visitez le site web de
Québec vélo de montagne



Photo : valleebrasnord.com

GOUVERNANCE RÉGIONALE – STRUCTURES INSPIRANTES | VÉLOROUTE DES BLEUETS

La **Véloroute des Bleuets** repose sur un modèle de gouvernance régional structuré, qui en fait autant une destination cyclable qu'un projet de territoire. Le circuit, en boucle de 256 km autour du lac Saint-Jean, traverse 15 municipalités et la communauté inu de Mashteuiatsh; sa création et sa pérennité s'appuient sur une concertation étroite entre ces municipalités, trois MRC et la Société de gestion de la Véloroute. Cette dernière assure la planification, l'encadrement du développement des infrastructures et la coordination des partenaires municipaux et touristiques, afin de maintenir un produit d'appel structurant pour la région.

Sur le plan institutionnel, une entente intermunicipale de gestion confie à une MRC mandataire (Domaine-du-Roy) la coordination avec les autres MRC partenaires, appuyée par un comité intermunicipal où siègent élus et gestionnaires. Les documents stratégiques de la Véloroute soulignent l'importance du « soutien indéfectible du monde municipal » et des investissements conjoints pour l'aménagement, l'entretien et les phases de réfection, la « pérennité des infrastructures » étant identifiée comme défi central. Une planification stratégique 2017-2022 met aussi de l'avant le développement d'une gouvernance « mobilisante, performante et agile » et une offensive de commercialisation assumée collectivement.

La **Véloroute des Bleuets** structure également un vaste réseau de partenaires privés et communautaires. On compte plus de 100 entreprises partenaires (hébergements, restaurateurs, attraits et services) intégrées à l'expérience client par une charte de qualité et des critères d'accueil des cyclistes. Quatre Maisons du vélo agissent comme portes d'entrée physiques, points d'information, services de base et hubs de navettes ou de transport de bagages, tandis qu'environ 35 haltes cyclables équipées (tables, bancs, supports, bornes de réparation, Vélovoûtes de recharge) maillent le circuit. Un réseau d'environ 75 ambassadeurs formés en secourisme et mécanique sillonne la Véloroute, offrant une présence humaine, un soutien de première ligne et une dimension d'accueil personnalisée.



**Véloroute
des Bleuets**

La mise en marché est fortement centralisée : la Véloroute se présente comme « destination cyclotouriste par excellence au Québec » et « circuit de calibre international », avec un positionnement clair autour de l'accessibilité (peu de dénivelé, clientèle familiale), de la boucle complète et des paysages/rencontres. L'organisme développe des outils intégrés (site web, cartes interactives, application mobile, offres pour professionnels du voyage) et travaille avec Tourisme Saguenay-Lac-Saint-Jean et l'ARCQ

pour promouvoir le circuit et ses réseaux associés. Cette centralisation marketing, combinée à une charte de qualité partagée, assure une expérience relativement homogène malgré la diversité des acteurs.

Enfin, la Véloroute fonctionne comme plateforme de collaboration entre élus, techniciens, entreprises et bénévoles. Les plans de gestion et la charte de qualité établissent des règles communes en matière de sécurité, d'attrait, de standards d'aménagement et de priorisation des investissements, ce qui réduit les décisions en silo et facilite l'obtention de financements majeurs (par exemple des investissements de plusieurs millions pour de nouveaux tronçons hors route). En retour, l'achalandage important (plus de 260 000 usagers annuels récemment) et les retombées économiques significatives justifient la poursuite de ce modèle collaboratif, qui est souvent cité comme référence pour les réseaux cyclables régionaux au Québec.

**La Véloroute des Bleuets,
un projet collaboratif qui
fait du cyclisme un moteur
de territoire.**

Visitez le site web de
Véloroute des Bleuets

Photo : veloroutedesbleuets.com



GOUVERNANCE RÉGIONALE – STRUCTURES INSPIRANTES

VERMONT MOUNTAIN BIKE ASSOCIATION (VMBA)

Le modèle de gouvernance de la **Vermont Mountain Bike Association (VMBA)** repose sur une structure « parapluie » qui chapeaute un réseau de clubs locaux autonomes à l'échelle du Vermont. VMBA agit comme association provinciale qui porte la vision d'ensemble, définit les standards communs et représente le réseau auprès des instances publiques et des grands partenaires. Les clubs, pour leur part, demeurent les maîtres d'œuvre de l'ancrage local : ils planifient, aménagent et entretiennent les sentiers, mobilisent les bénévoles et entretiennent les liens avec les communautés, municipalités et entreprises de proximité.

Cette gouvernance se caractérise par une répartition claire des rôles. VMBA fournit un cadre commun : lignes directrices pour la conception de sentiers durables, normes de sécurité, balisage, bonnes pratiques environnementales. Elle mutualise aussi des services essentiels : gestion centralisée de l'adhésion, assurances collectives, outils de gestion, soutien juridique et accompagnement technique. En parallèle, VMBA joue un rôle de plaidoyer en négociant avec l'État, les agences de conservation et les grands propriétaires fonciers pour sécuriser l'accès aux terrains et consolider le réseau.

Les clubs locaux, quant à eux, sont responsables de l'opérationnalisation sur le terrain. Ils conçoivent et réalisent les projets d'aménagement, organisent les corvées, coordonnent l'action bénévole et développent des événements et activités qui animent leur territoire. Ce modèle permet de conserver une grande autonomie locale tout en bénéficiant d'un soutien structurant. Les bénévoles constituent la colonne vertébrale du système: ils assurent l'essentiel du travail de construction, d'entretien et de logistique événementielle. Grâce aux outils fournis par VMBA (formation, assurance, reconnaissance), ce bénévolat est encadré, sécuritaire et valorisant, ce qui favorise la rétention et l'engagement à long terme.



Un mécanisme central renforce la collaboration : l'adhésion des membres se fait via une plateforme commune, et les contributions sont ensuite redistribuées aux clubs choisis par les cyclistes. Ce modèle de financement partagé assure une base de revenus récurrente aux clubs et renforce la transparence. Des comités et groupes de travail thématiques réunissent régulièrement représentants de clubs, experts et partenaires autour d'enjeux communs : accès au territoire, développement d'infrastructures, normes de durabilité, gestion des conflits d'usage. Ce fonctionnement favorise l'apprentissage collectif et la circulation des bonnes pratiques.

Enfin, VMBA joue un rôle clé en promotion et mise en marché. L'association porte une marque commune « Vermont

mountain biking » et développe les outils de découverte intégrés (cartes, site web, campagnes, passes) qui orientent les cyclistes vers l'ensemble des réseaux affiliés. La visibilité est gérée à l'échelle de la destination, alors que l'expérience est livrée par les clubs sur le terrain. Ce partage des responsabilités crée un cercle vertueux: la promotion centralisée attire la clientèle, les clubs offrent une expérience de qualité, et les retombées économiques comme la reconnaissance publique renforcent à leur tour la capacité du réseau. Ce modèle montre comment une gouvernance régionale forte, appuyée sur des clubs locaux autonomes et un bénévolat structuré, peut créer une destination de vélo de montagne cohérente, performante et durable.

Au Vermont, le vélo de montagne unit autonomie locale et gouvernance régionale pour un réseau durable.

[Visitez le site web de Vermont Mountain Bike Association](#)



Photo : Courrier de Portneuf

GOUVERNANCE RÉGIONALE – STRUCTURES INSPIRANTES | GROUPE PLEIN AIR TERREBONNE

Depuis 1986, le Groupe Plein air Terrebonne (GPAT) fait bouger la population en proposant des activités de plein air accessibles. Depuis 2022, l'organisme a toutefois franchi une nouvelle étape en adoptant un véritable modèle de « plein air de proximité ». Ce virage marque le passage d'un centre de loisirs traditionnel à un opérateur de système de plein air intégré au territoire, où l'accessibilité, l'initiation et les liens avec les quartiers sont au cœur de la vision.

Le pivot le plus marquant est sans doute l'introduction de la Passe plein air, une carte unique au coût de 20 \$ par année donnant accès aux quatre destinations du GPAT. Alors qu'on vendait auparavant seulement quelques centaines de passes de saison et que la location de vélos se limitait à quelques unités par année, le nouveau modèle a complètement renversé la dynamique.

En 2025, 867 passes ont été vendues et le GPAT a choisi de rendre le prêt de vélos gratuit pour les détenteurs de la passe, dans une logique assumée d'initiation et de découverte. Paradoxalement – et c'est là une force du modèle – cette tarification très abordable s'avère plus rentable que l'ancienne structure en termes de revenus directs.

Au-delà des chiffres, l'impact social du GPAT est devenu déterminant. Chaque année, environ 1 500 élèves viennent vivre une expérience de plein air sur le site dans le cadre de groupes scolaires. Le centre se transforme alors en véritable classe en nature, où les jeunes découvrent le vélo, la forêt et les bases d'un mode de vie actif. Pour soutenir cette vocation éducative, le GPAT a mis en place un parcours d'initiation spéciale-

En misant sur l'initiation et la proximité, le GPAT génère des retombées sociales durables pour le territoire.



ment conçu pour les enfants, en y ajoutant le prêt de vélotrotteurs. Les mercredis, l'équipe prête en moyenne 40 vélos gratuitement, faisant de cette journée un rendez-vous hebdomadaire d'initiation et de progression pour les familles.

Le volet vélo de montagne s'est lui aussi structuré autour d'un produit phare : les « Mercredis de Terrebonne ». Cette série de dix courses de vélo de montagne attire en moyenne 175 participants et participants à chaque événement. Elle joue un double rôle : offrir un cadre de pratique encadré et stimulant pour les cyclistes de la région, tout en contribuant à la notoriété de la Côte Boisée comme site de référence pour le vélo de montagne. Cette programmation régulière renforce le sentiment d'appartenance et ancre le GPAT dans le calendrier sportif régional.

Le développement des sentiers vers l'ouest illustre parfaitement la façon dont le GPAT articule plein air et aménagement du territoire. En créant des corridors de biodiversité et un réseau de sentiers récréatifs en forêt, l'organisme a contribué à relier plusieurs quartiers de la ville sans passer par la voiture. Les sentiers deviennent ainsi des liens fonctionnels entre milieux de vie, espaces naturels et sites d'activités, tout en valorisant la conservation des milieux boisés.

En combinant passe annuelle abordable, prêt gratuit d'équipement, accueil scolaire massif, programmation événementielle forte et maillage fin avec les quartiers, le GPAT propose un modèle complet de plein air de proximité. Ce « nouvel essor » amorcé en 2022 fait du Groupe Plein air Terrebonne une source d'inspiration évidente pour le reste de Lanaudière, démontrant qu'il est possible d'augmenter l'accessibilité, les retombées sociales et la performance économique d'un site de plein air, tout en renforçant les liens entre nature et communauté.

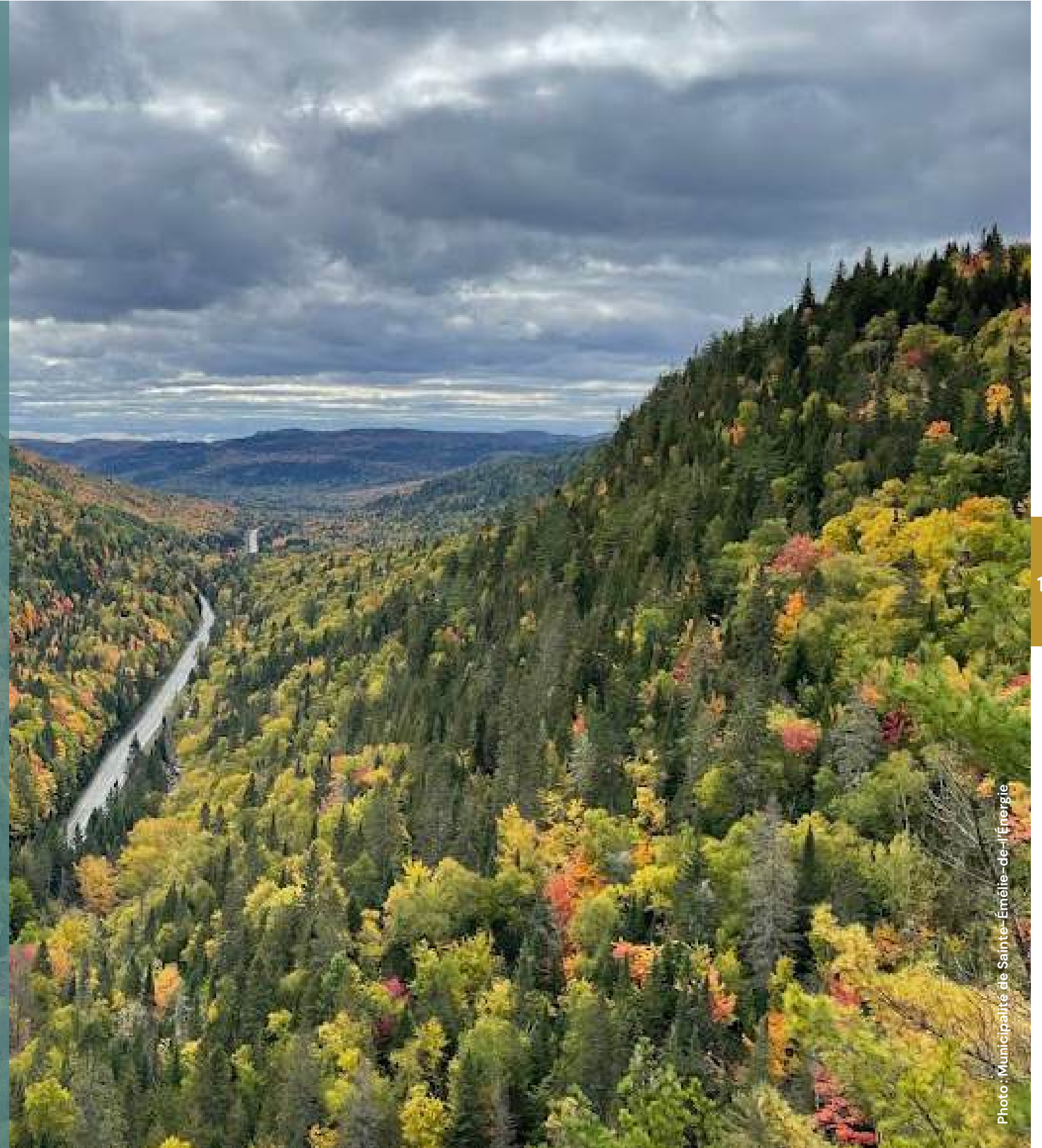
Visitez le site web du Groupe Plein air Terrebonne



Le modèle du GPAT démontre qu'un plein air accessible peut renforcer à la fois la communauté et la valorisation des milieux naturels.



Développement d'une offre de services intégrée



Transformer les infrastructures en expérience touristique

DES KILOMÈTRES DE SENTIERS QUI ATTENDENT LEUR ÉCOSYSTÈME DE SERVICES

Les centaines de kilomètres de sentiers cyclables qui sillonnent le territoire lanaudois représentent une infrastructure physique impressionnante qui témoigne d'investissements substantiels et d'une mobilisation territoriale remarquable. Cette base matérielle constitue la fondation nécessaire au développement cyclotouristique, elle ne suffit toutefois pas à elle seule pour transformer le potentiel en destination véritablement attractive pour les clientèles touristiques exigeantes. Les destinations cyclables qui réussissent internationalement se distinguent moins par le kilométrage brut de leurs sentiers que par l'écosystème complet de services qui transforme l'infrastructure en expérience mémorable où chaque besoin pratique trouve sa réponse et où chaque moment du séjour génère des occasions de découverte et de plaisir.

Les régions rurales et montagneuses qui excellent en cyclotourisme comme certains territoires du Vietnam, de Bali, de Norvège ou du Danemark démontrent éloquemment comment l'intégration sophistiquée des services transforme radicalement la proposition de valeur. Dans ces destinations matures, l'expérience ne se limite jamais aux seuls sentiers, elle englobe la rencontre authentique avec les communautés locales qui accueillent les visiteurs-euses avec une hospitalité chaleureuse, la découverte des produits du terroir qui révèlent l'identité gastronomique territoriale, l'interprétation culturelle et patrimoniale qui donne sens aux paysages traversés, et la facilité logistique qui permet de profiter pleinement de l'expérience sans se préoccuper des aspects organisationnels stressants. Cette orchestration sophistiquée de multiples composantes crée une valeur qui dépasse largement la somme des parties individuelles.

LES SERVICES DE BASE QUI CRÉENT L'ACCESSIBILITÉ

Les boutiques vélo régionales constituent les ancrages essentiels qui garantissent la sécurité opérationnelle des cyclistes en leur offrant un accès fiable à la mécanique complète, aux pièces de rechange nécessaires aux réparations substantielles, aux ajustements techniques et aux conseils éclairés sur les parcours locaux. Lanaudière nécessiterait idéalement deux à trois boutiques stratégiquement positionnées dans les pôles principaux pour couvrir adéquatement le territoire et offrir des temps d'accès raisonnables depuis tous les secteurs de pratique intensive. Ces commerces spécialisés ne génèrent pas que des revenus directs pour leurs propriétaires, ils créent également une valeur territoriale collective en rassurant les cyclistes sur leur capacité à résoudre les problèmes mécaniques qui surviendront inévitablement lors de sorties prolongées.

La distribution de points satellites de dépannage dans les dépanneurs, cafés, restaurants, microbrasseries et hébergements complète ce maillage de sécurité en rendant accessibles les produits de première nécessité comme les chambres à air, les cartouches de CO², le lubrifiant et les petites pièces de remplacement courantes. Cette capillarisation des services de base transforme chaque commerce local en allié potentiel des cyclistes et génère des revenus additionnels pour des établissements qui ne se définissent pas principalement comme commerces cyclistes. La certification de ces points de service à travers une marque régionale reconnaissable permettrait aux cyclistes de les identifier rapidement et aux commerçantes de valoriser leur engagement envers la clientèle cycliste.

La location de vélos et de vélos électriques représente un service structurant qui démocratise l'accès aux pratiques cyclables en permettant aux visiteurs-euses de voyager léger et aux résidents-es d'essayer différents types de vélos avant d'investir dans un achat. Une flotte diversifiée incluant vélos de route, Gravel Bike, vélos de montagne, vélos cargo, vélos familiaux et vélos à assistance électrique répondrait aux besoins variés des différents profils de clientèle, des familles avec enfants aux sportives aguerries en passant par les personnes âgées qui découvrent le vélo électrique. La location mobile sous réservation qui permettrait de déplacer l'inventaire

d'un pôle à l'autre selon la saison et la demande maximiserait l'utilisation des équipements coûteux et adapterait l'offre aux fluctuations temporelles de la fréquentation.

Les services complémentaires qui facilitent la pratique quotidienne incluent les stations de lavage vélo équipées de boyaux, brosses et espaces de nettoyage qui répondent au besoin pragmatique de maintenir son équipement en bon état. Les espaces «cyclistes bienvenus» identifiés clairement dans les cafés et restaurants avec stationnement sécurisé, possibilités de recharge pour vélos électriques, menus adaptés aux besoins énergétiques des cyclistes et information actualisée sur les parcours locaux créent des havres accueillants qui ponctuent agréablement les sorties. Cette reconnaissance formelle de la clientèle cycliste à travers une certification régionale type Accueil Vélo inciterait les établissements à investir dans les aménagements appropriés tout en leur offrant une visibilité promotionnelle qui justifie cet investissement.

Les destinations qui réussissent se distinguent moins par le kilométrage de leurs sentiers que par l'écosystème complet de services qui transforme l'infrastructure en expérience mémorable.

DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE SERVICES INTÉGRÉE | LANAUDIÈRE

LA LOGISTIQUE AVANCÉE QUI LIBÈRE L'EXPÉRIENCE

Les services de conciergerie pour longues distances transforment radicalement l'expérience des cyclotouristes en assumant la charge mentale et logistique qui accompagne normalement les séjours itinérants. Le transport de bagages entre les hébergements successifs permet de rouler léger plutôt que surchargé de sacoches qui compromettent le plaisir et la performance. La gestion d'itinéraires personnalisés adaptés au niveau, aux intérêts et aux contraintes temporelles de chaque groupe remplace l'improvisation stressante par une planification professionnelle. Les réservations coordonnées d'hébergement garantissent un lit chaque soir sans devoir négocier quotidiennement. L'assistance en cas de pépin mécanique ou météorologique rassure en créant un filet de sécurité qui permet d'oser s'aventurer sur des territoires moins familiers.

Les services de navettes complètent cet écosystème logistique en résolvant le casse-tête des parcours linéaires où le point d'arrivée diffère du point de départ. Les navettes linéaires permettent d'explorer des corridors plutôt que d'être condamné-e aux boucles qui imposent parfois des détours fastidieux. Les navettes interrégionales qui connectent Lanaudière aux Laurentides, à la Mauricie et aux grands axes de la Route verte intègrent le territoire dans les circuits de longue distance plutôt que de le laisser fonctionner en isolat. Les connexions aux grands axes de transport collectif permettent aux cyclistes urbain-es d'accéder au territoire sans automobile, cohérence essentielle pour une destination qui promeut la mobilité douce.

La création d'une plateforme régionale de billetterie et de réservation centralisée transformerait l'expérience utilisateur-riche en permettant de réserver en un seul endroit les forfaits complets, les navettes, les locations d'équipement, les activités guidées et les événements spéciaux. Ce guichet unique éliminerait la friction actuelle où les cyclistes doivent naviguer entre multiples sites web, téléphoner à différent-es prestataires et assembler manuellement les composantes de leur séjour. L'intégration de cette plateforme avec les systèmes de paiement et de confirmation automatisés professionnaliserait l'expérience commerciale et générerait les données de fréquentation nécessaires à l'amélioration continue de l'offre.

Le développement de forfaits thématiques qui combinent hébergement, repas, location de vélos, activités complémentaires et logistique selon des narratifs cohérents créerait les produits d'appel qui manquent actuellement au portfolio lanaudois. Les circuits gourmands qui enchaînent les haltes agrotouristiques, fromageries, vignobles, microbrasseries et restaurants de terroir séduiraient les épicurien-nes qui recherchent autant les plaisirs gastronomiques que l'exercice physique. Les parcours culturels qui intègrent visites patrimoniales, rencontres avec artisan-es, spectacles et découverte de l'histoire locale attireraient les curieux-ses qui veulent comprendre les territoires qu'ils-elles traversent. Les aventures backcountry qui combinent Gravel Bike, Bikepacking, nuits en refuges rustiques et immersion nature captent les amateur-rices d'expériences authentiques. Les forfaits familiaux avec hébergements adaptés, distances modérées et activités complémentaires pour les enfants démocratisent l'accès aux séjours cyclotouristiques.

Au Vietnam, à Bali, en Norvège, l'expérience englobe la rencontre avec les communautés, la découverte du terroir et la facilité logistique clé en main



DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE SERVICES INTÉGRÉE | LANAUDIÈRE

L'ENCADREMENT QUI DÉVELOPPE L'EXPERTISE ET LA CULTURE VÉLO

Les écoles de vélo, cours et services de coaching structurent l'apprentissage technique et sécuritaire des différentes disciplines cyclables. Les cours de mécanique de base permettent aux cyclistes de résoudre autonomement les problèmes courants. Les formations en sécurité routière préparent à circuler intelligemment sur les routes partagées. Les ateliers de préparation de voyages transmettent les compétences logistiques nécessaires aux périples autonomes. Les sessions de coaching technique en vélo de montagne ou Gravel Bike accélèrent la progression des pratiquant-es qui veulent dépasser le stade débutant. Cette offre de formation génère des revenus directs pour les instructeur-rices certifiées tout en développant la culture Vélo régionale qui constitue le terreau fertile du cyclotourisme durable.

Le guidage professionnel et communautaire structure l'animation territoriale en créant les occasions de découverte accompagnée qui enrichissent substantiellement l'expérience. Les guides certifiées qui connaissent intimement le territoire, maîtrisent les techniques d'interprétation et possèdent les formations de premiers soins construisent les produits touristiques premium qui justifient les tarifs élevés des voyageurs spécialisés. Le réseau d'ambassadeur-rices locaux-ales bénévoles qui animent des sorties découvertes communautaires démocratise l'accès au guidage pour les résidents-es et crée le tissu social qui transforme la pratique solitaire en expérience collective. Cette médiation humaine entre les visiteurs-euses et le territoire génère les rencontres authentiques qui créent l'attachement affectif impossible à reproduire par la simple consultation de cartes et d'applications numériques.

L'intégration du vélo dans les programmes scolaires sports-plein air construit les fondations d'une culture cyclable pérenne en formant dès l'enfance les pratiquant-es et les citoyen-nes de demain. Les programmes spécialisés sport-études qui combinent la formation académique et l'entraînement cycliste développent les athlètes régionaux-ales qui deviendront les ambassadeur-rices et les modèles inspirants. Les activités parascolaires qui rendent le vélo accessible à toutes les jeunes plutôt

qu'aux seules compétiteur-rices créent une base large de pratiquant-es régulier-ères. Les classes de plein air qui utilisent le vélo comme moyen de transport et d'exploration territoriale développent simultanément les compétences cyclistes, les connaissances environnementales et le lien affectif avec le territoire local.

Le développement de programmes de formation professionnelle en mécanique vélo, en aménagement et gestion de sentiers, et en animation et guidage de tourisme d'aventure crée la main-d'œuvre qualifiée nécessaire à la professionnalisation de l'offre cyclable. Ces formations techniques comblent les besoins criants identifiés par les employeur-euses qui peinent actuellement à recruter du personnel compétent. Elles créent également des opportunités de carrière dans le secteur du plein air pour les jeunes de la région qui pourraient autrement migrer vers les centres urbains faute d'options professionnelles locales. La formation des entrepreneur-euses locaux-ales, hébergeur-euses, restaurateur-rices et producteur-rices sur l'accueil des cyclistes et la création de micro-expériences transforme les commerces existants en partenaires actifs du développement cyclotouristique plutôt qu'en spectateur-rices passif-ves.

LA MUTUALISATION QUI GARANTIT LA QUALITÉ ET LA SÉCURITÉ

L'organisation régionale responsable de la mutualisation des opérations et de l'entretien assumerait les fonctions de coordination, de standardisation et de professionnalisation qui dépassent les capacités individuelles des gestionnaires locaux-ales. Cette structure partagerait les équipements coûteux, déploierait les équipes salariées et saisonnières sur l'ensemble du territoire selon les besoins fluctuants, appliquerait les protocoles d'entretien uniformes qui garantissent la qualité constante, assurerait la signalisation cohérente et maintiendrait les standards de sécurité qui protègent autant les utilisateur-rices que les gestionnaires. Cette mutualisation transformerait les coûts fixes prohibitifs pour les petites organisations en coûts variables partagés qui optimisent les investissements collectifs.

La gestion de la sécurité et de l'information en temps réel intègre les protocoles d'inspection régulière, les procédures de fermeture temporaire lorsque les conditions le justifient, la communication actualisée sur l'état des sentiers et les plans de mesures d'urgence qui garantissent des interventions rapides en cas d'incident. Les systèmes d'information numériques qui diffusent instantanément les alertes, les changements de conditions et les recommandations de prudence remplacent l'information statique qui devient rapidement obsolète. Les assurances responsabilité adaptées aux activités organisées protègent les gestionnaires contre les risques financiers qui découragent actuellement certain-es d'offrir des services structurés. Cette infrastructure de sécurité rassure autant les pratiquant-es que les décideur-euses politiques qui doivent approuver les investissements.

Deux à trois boutiques stratégiquement positionnées créent une valeur territoriale collective en rassurant les cyclistes sur leur capacité à résoudre les problèmes mécaniques

L'événementiel sportif et festif qui ponctue le calendrier régional crée les moments forts qui génèrent l'attention médiatique, attirent les visiteurs-euses et mobilisent les communautés locales. Les compétitions sportives en vélo de montagne cross-country, Gravel Bike, enduro et Fatbike positionnent le territoire sur les circuits reconnus et attirent les athlètes sérieux-ses qui deviennent souvent des ambassadeur-rices enthousiastes. Les randonnées non compétitives qui célèbrent le plaisir de rouler ensemble dans des paysages magnifiques démocratisent la participation et créent l'effet de masse qui impressionne. Les festivals hybrides qui combinent vélo, musique, marché local et découvertes gourmandes transforment les événements cyclistes en fêtes territoriales qui rassemblent résidents-es et visiteurs-euses dans une célébration commune.

DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE SERVICES INTÉGRÉE | LANAUDIÈRE

La création d'un calendrier régional numérique unique des événements vélo et plein air lié à la plateforme de billetterie rendrait l'offre événementielle visible et accessible. Cette coordination éviterait les chevauchements contre-productifs où plusieurs événements majeurs se concurrencent la même fin de semaine en fragmentant les participant-es potentiel-les. Elle favoriserait plutôt la complémentarité où les événements se succèdent harmonieusement tout au long de la saison, créant un rythme qui maintient l'intérêt et diversifie les opportunités de participation pour les différentes clientèles.

L'ARTICULATION AVEC LA VISION RÉGIONALE ET LES SPÉCIFICITÉS LOCALES

Le développement cohérent des services exige une articulation entre la vision régionale et l'application par pôle, respectant les vocations et capacités variables des territoires. L'équilibre entre uniformité nécessaire et différenciation valorisant les identités locales nécessite une gouvernance capable de définir les standards minimaux tout en encourageant les innovations adaptées aux contextes. L'organisme porteur régional et la table de concertation joueraient ce rôle d'orchestration en établissant les services de base obligatoires pour toute destination tout en laissant les pôles développer leurs services distinctifs, signature de chaque territoire.

Les services de base universels incluraient les fonctions essentielles garantissant un niveau minimal de qualité et de sécurité : information fiable et actualisée, signalisation conforme aux standards régionaux, accès à la mécanique d'urgence dans un rayon raisonnable, protocoles de sécurité et mesures d'urgence opérationnels, présence dans les systèmes de promotion et de réservation régionaux. Ces exigences créeraient le plancher de qualité en dessous duquel aucun site ne devrait opérer. Les services distinctifs différencieraient les pôles et inciteraient à visiter successivement plusieurs territoires plutôt qu'un seul.

Saint-Donat et Val Saint-Côme avec leurs vocations montagneuses privilégieraient les services liés au vélo de montagne technique: écoles de pilotage, location de vélos de descente et d'enduro, navettes de remontée mécanique, guidage en terrain alpin, forfaits multi-jours combinant plusieurs sites montagneux. Saint-Calixte et Rawdon comme portes d'entrée métropolitaines développeraient les services d'initiation et d'accueil des débutant-es: flottes de location familiale et pour novices, parcours d'apprentissage progressifs, guidage pédagogique, forfaits d'une journée pour excursionnistes urbain-es. Lac Maskinongé avec sa Véloroute Brandon consoliderait son offre de cyclotourisme accessible: services de conciergerie pour itinéraires linéaires, hébergements certifiés vélo-accueillants, produits agrotouristiques intégrés, navettes de retour. Saint-Michel-des-Saints et le territoire boréal miseraient sur l'aventure et le Bikepacking: refuges rustiques, forfaits autonomie, location de Gravel Bike électriques, guidage en territoires éloignés.

Cette différenciation coordonnée plutôt que fragmentée créerait une offre régionale où chaque pôle apporte sa contribution distinctive à un ensemble cohérent qui propose des expériences variées sans redondance inutile. Les liens entre les services développés par différents pôles généreraient les circuits multi-jours qui transforment la visite d'un site en exploration d'une région. Les forfaits interterritoriaux qui combinent plusieurs pôles selon des thématiques cohérentes maximiseraient les retombées économiques en allongeant les séjours et en répartissant les dépenses sur l'ensemble du territoire. Cette vision intégrée du développement de services transformerait finalement l'infrastructure cyclable lanaudoise en véritable destination touristique mature capable de rivaliser avec les régions établies.

Quand la coordination transcende les territoires, chaque sentier devient pont, chaque pôle devient étape, et Lanaudière se révèle comme un territoire cyclable harmonieux, sûr et vivant, où l'expérience d'un site s'étend à toute la région.

Photo : Info Lanaudière

CONCLUSION | DE LA MOSAÏQUE À LA CONSTELLATION

UN PARADOXE QUI APPELLE UNE TRANSFORMATION

Lanaudière se trouve à un point de bascule. D'un côté, une volonté manifeste, de nombreux projets en cours, des ressources existantes, un engouement croissant pour le cyclotourisme et un cadre naturel exceptionnel. De l'autre, un manque de coordination qui fragmente les efforts, une absence de structures régionales pour orchestrer le développement, une vision intégrée qui peine à émerger du foisonnement d'initiatives locales. Ce paradoxe révèle une vérité simple et exigeante: le territoire possède tous les ingrédients sauf les mécanismes de coordination qui permettraient de transformer ces fragments en constellation cohérente.

Cette situation témoigne d'une phase naturelle de développement où l'effervescence précède la structuration. L'enjeu consiste maintenant à franchir le seuil qui sépare une collection de projets prometteurs d'une destination cyclotouristique mature, lisible et durable. Cette transition exige un passage de l'opportunisme réactif à la planification stratégique, de l'initiative isolée à l'action concertée, de la fragmentation assumée à l'intégration voulue.

**De fragments dispersés
à constellation cohérente :
chaque sentier, chaque
pôle devient une étoile
qui éclaire Lanaudière.**

GOVERNANCE ET LEADERSHIP RÉGIONAL: CRÉER L'OSSATURE

La création d'une instance porteuse dédiée au cyclotourisme et au vélo s'impose comme condition première de toute transformation durable. Cette instance, qu'elle prenne la forme d'une coopérative, d'une association régionale ou d'une table de concertation structurée, doit s'intégrer aux instances existantes tout en portant un mandat spécifique et clair. Négocier les droits de passage, coordonner les projets inter-pôles, standardiser la signalisation, harmoniser les données, soutenir les municipalités dans leurs démarches: autant de fonctions qui dépassent la capacité d'action des initiatives locales isolées et qui requièrent une légitimité régionale.

Cette instance ne doit pas se substituer aux porteurs-euses de projets locaux ni créer une bureaucratie supplémentaire. Elle doit plutôt agir comme facilitatrice, comme tisseuse de liens, comme garante d'une vision d'ensemble qui respecte les spécificités locales tout en assurant la cohérence régionale. Son rôle consiste à créer les conditions qui permettent aux initiatives locales de s'épanouir dans un cadre structurant plutôt que dans le vide institutionnel actuel. Elle doit porter une voix collective capable de négocier avec les paliers gouvernementaux, les propriétaires fonciers et les instances touristiques provinciales.

Le financement et les ressources de cette instance doivent reposer sur un modèle mixte qui combine subventions publiques, contributions des municipalités membres, appui des instances touristiques régionales et éventuellement des revenus générés par des services aux membres. Sa crédibilité dépendra de sa capacité à démontrer rapidement sa valeur ajoutée à travers des réalisations concrètes et mesurables qui bénéficient à l'ensemble des pôles cyclables de la région.

RÉSEAUX STRUCTURANTS ET PHASAGE TEMPOREL

La transformation du territoire cyclable lanaudois doit se déployer selon un phasage qui équilibre l'urgence d'agir et la nécessité de consolider. Le court terme, couvrant les une à trois prochaines années, doit viser des victoires rapides qui renforcent la crédibilité de la démarche et créent une dynamique positive. Améliorer la signalisation sur les parcours existants, sécuriser les tronçons clés identifiés comme problématiques, documenter et harmoniser les données cyclables, créer les premières boucles inter-pôles qui démontrent la faisabilité et l'attrait des connexions régionales: autant de réalisations accessibles qui préparent le terrain pour les transformations plus ambitieuses.

Le moyen terme, s'étendant sur trois à cinq ans, doit concentrer les efforts sur le développement de boucles régionales multi-jours qui articulent parcours, hébergement et services dans des produits intégrés. Ces boucles constituent les produits signature qui permettront à Lanaudière de se positionner sur le marché cyclotouristique québécois et canadien. Chaque pratique, vélo de montagne, gravel, route, doit pouvoir s'appuyer sur au moins un produit phare qui illustre le potentiel du territoire et offre une expérience mémorable. L'articulation avec l'hébergement et les services exige une orchestration fine qui dépasse la simple création de sentiers et engage restaurateur-trice-s, hébergeur-euse-s et prestataires de services dans une logique de destination.

Le long terme, envisagé sur cinq à quinze ans, vise la création de grands corridors régionaux qui maillent les sept pôles cyclables identifiés et s'intègrent de manière optimale aux grands réseaux québécois et canadiens. Cette vision ne relève pas du rêve mais de la planification stratégique qui reconnaît que les destinations cyclotouristiques matures se construisent sur des décennies plutôt que sur des années. Le Sentier Transcanadien, la Route verte, le P'tit Train du Nord, le Grand-Coteau, le Sentier national: autant de trames existantes sur lesquelles greffer les parcours lanaudois pour créer une offre qui transcende les frontières régionales et positionne Lanaudière comme maillon fort du cyclotourisme québécois.

CONCLUSION | DE LA MOSAÏQUE À LA CONSTELLATION

Ce phasage temporel doit s'accompagner d'une cartographie claire des priorités géographiques. Tous les pôles ne partiront pas du même point ni n'évolueront au même rythme. Identifier les pôles prêts à devancer le mouvement, ceux qui nécessitent des investissements structurants avant de pouvoir progresser, ceux qui peuvent s'appuyer sur des infrastructures existantes: cette lecture différenciée du territoire permet d'optimiser les investissements et de créer des modèles répliquables qui inspirent et guident les initiatives subséquentes.

MODÈLE ÉCONOMIQUE ET FINANCEMENT DURABLE: PÉRENNISER L'EFFORT

Le développement cyclotouristique ne peut reposer indéfiniment sur le financement public ponctuel et le bénévolat, aussi généreux soit-il. La construction d'un modèle économique durable exige d'explorer des mécanismes de contribution de la clientèle qui reconnaissent la valeur de l'offre tout en préservant l'accessibilité pour les résident·e·s. Des taxes d'hébergement et de restauration marginales, spécifiquement affectées au développement et à l'entretien des infrastructures cyclables, des contributions volontaires intégrées dans les forfaits, des systèmes de membership qui offrent avantages et reconnaissance: autant d'avenues à explorer selon une approche équilibrée qui évite de transformer l'expérience cyclotouristique en produit élitiste.

Les retombées économiques du cyclotourisme, bien documentées ailleurs au Québec et au Canada, justifient amplement de tels investissements. Chaque dollar investi dans les infrastructures cyclables génère des retombées multiples à travers l'hébergement, la restauration, les services, les emplois directs et indirects. La forfaitisation des expériences cyclotouristiques permet de capter une part accrue de ces dépenses tout en facilitant l'expérience client. Les partenariats avec les entreprises touristiques locales, les producteur·trice·s agricoles et les acteur·trice·s culturel·le·s enrichissent l'offre tout en distribuant les bénéfices économiques dans le tissu régional.

Le financement doit également reconnaître la valeur du bénévolat sans en abuser. Professionnaliser certaines fonctions, rémunérer les compétences spécialisées, investir dans les équipements et les infrastructures: ces choix ne nient pas la contribution bénévole mais la respectent en ne lui imposant pas des charges qu'elle ne peut porter de manière soutenable. Un modèle hybride qui marie engagement citoyen et professionnalisation ciblée offre la meilleure voie vers la pérennité.

TRANSITION DU MODÈLE MOTORISÉ: TRANSFORMER L'HÉRITAGE

La culture motorisée profondément ancrée à Lanaudière n'est pas seulement un défi de cohabitation ; elle porte aussi un héritage de savoir-faire en mise en réseau, forfaitisation et mobilisation économique qu'il serait contre-productif d'ignorer. Le réseau de motoneige et de véhicules hors route montre qu'il est possible de créer des parcours structurés, de négocier des droits de passage, de standardiser la signalisation et de coordonner l'hébergement et les services : autant de leçons applicables au cyclotourisme.

La transition vers un modèle mixte, réduisant la dépendance aux sports motorisés tout en développant des produits cyclotouristiques quatre saisons, répond aux enjeux environnementaux et à l'évolution de la demande touristique. Les changements climatiques fragilisent le modèle motorisé hivernal, rendant l'enneigement moins prévisible. Diversifier l'offre récréative devient une stratégie d'adaptation intelligente, protégeant l'économie régionale et répondant aux attentes d'une clientèle sensible à l'environnement.

Le co-usage des sentiers, souvent perçu comme un obstacle, peut se transformer en opportunité si abordé avec respect et créativité. Ententes de partage temporel, aménagements différenciés, zones dédiées : plusieurs modèles existants peuvent s'adapter au contexte lanaudois. La clé réside dans la reconnaissance mutuelle de chaque pratique et la volonté de solutions profitant à tous plutôt que dans des positions antagonistes.

EXPÉRIENCE CLIENT ET LISIBILITÉ: SIMPLIFIER POUR SÉDUIRE

Une destination cyclotouristique mature se reconnaît à la clarté et à la cohérence de son offre. Lanaudière doit standardiser sa terminologie cyclable, harmoniser sa cartographie, créer un portail d'information central et résoudre les écarts entre Vélo Québec, Trailforks et les inventaires régionaux. Cette harmonisation ne vise pas l'uniformité esthétique mais la fiabilité informationnelle. Un·e cycliste doit pouvoir planifier un séjour avec confiance, comprendre les niveaux de difficulté, anticiper les services disponibles, évaluer les distances et les dénivelés sans naviguer dans un labyrinthe de sources contradictoires.

L'expérience client dépasse la simple qualité des sentiers. Elle englobe la signalisation sur route et en sentier, l'accès aux services de réparation et de ravitaillement, la disponibilité d'hébergement adapté aux cyclistes, la facilité de transport des vélos, l'accueil dans les commerces et restaurants. Chaque point de contact compte dans la construction d'une réputation de destination cyclable. Former les acteur·trice·s touristiques, sensibiliser les communautés, créer une culture d'accueil spécifique au cyclotourisme: autant d'investissements immatériels qui pèsent aussi lourd que les infrastructures physiques dans la satisfaction client.

**La mosaïque se transforme
en réseau lumineux : courage,
vision et persévérance suffisent
pour relier chaque étoile.**

CONCLUSION | DE LA MOSAÏQUE À LA CONSTELLATION

La communication et le marketing doivent projeter une image cohérente qui reflète l'identité rustique et authentique de Lanaudière tout en démontrant le professionnalisme de l'offre. Le positionnement en vélo d'aventure nordique permet de se différencier des destinations plus policées tout en attirant une clientèle qui valorise l'authenticité et l'immersion nature. Les réseaux sociaux, les partenariats avec les influenceur·euse·s cyclistes, la présence dans les guides spécialisés, la participation aux salons et événements cyclotouristiques: autant de canaux à activer de manière coordonnée pour construire la notoriété de la destination.

TISSER SUR UN ÉCOSYSTÈME SUR LA DURABILITÉ

Le développement cyclotouristique doit intégrer systématiquement des critères environnementaux, sociaux et de gouvernance pour éviter de reproduire les dérives observées ailleurs. La capacité de charge des sites, les enjeux de cohabitation avec les autres usager·ère·s, les besoins et préoccupations des résident·e·s, l'inclusion des communautés autochtones comme Manawan: autant de dimensions qui ne peuvent être traitées comme des considérations secondaires sans risquer de miner l'acceptabilité sociale du développement.

L'équité territoriale exige une attention particulière dans une région aussi vaste et diversifiée que Lanaudière. Les sept pôles cyclables identifiés ne partagent pas les mêmes ressources, les mêmes capacités organisationnelles ni les mêmes niveaux de développement. Éviter que les investissements se concentrent uniquement sur les pôles déjà avancés au détriment des zones moins structurées constitue un enjeu de cohésion régionale. Les mécanismes de redistribution des bénéfices, le soutien aux initiatives émergentes, l'accompagnement des communautés moins expérimentées: autant de leviers pour assurer que la transformation profite à l'ensemble du territoire.

Les enjeux environnementaux appellent une vigilance constante. L'aménagement des sentiers doit minimiser l'érosion, respecter les milieux sensibles, préserver la qualité de l'eau et éviter la fragmentation des habitats. Les changements climatiques imposent d'intégrer la résilience dans la conception des infrastructures, d'anticiper

les variations hydrologiques et d'adapter les pratiques d'entretien. Le cyclotourisme se positionne souvent comme une alternative durable aux modes de déplacement motorisés, mais cette légitimité environnementale ne se maintient que si les pratiques concrètes respectent les principes affichés.

VERS UNE DESTINATION MATURE ET COHÉRENTE

La transformation de Lanaudière en destination cyclotouristique mature, cohérente et durable ne se fera pas spontanément ni rapidement. Elle exige une volonté collective soutenue, des investissements conséquents et patients, une gouvernance structurée capable de porter une vision à long terme tout en livrant des résultats tangibles à court terme. Elle demande de dépasser les logiques de clocher pour embrasser une perspective régionale, de transcender les oppositions stériles entre pratiques pour construire une offre diversifiée et complémentaire, de substituer à l'opportunisme réactif une planification stratégique qui guide les décisions sans les rigidifier.

Ce diagnostic a révélé que Lanaudière possède tous les ingrédients d'une destination cyclotouristique d'envergure. Son territoire exceptionnel, ses infrastructures existantes, sa culture plein air, son capital humain mobilisé, sa proximité métropolitaine, les tendances favorables du marché: autant d'atouts qui placent la région dans une position privilégiée. Ce qui manque n'est pas tant une ressource matérielle qu'une capacité collective à orchestrer ces atouts dans une partition cohérente.

La mosaïque actuelle peut devenir constellation. Les fragments isolés peuvent se lier en réseau structurant. Les initiatives dispersées peuvent converger en mouvement régional. Cette transformation ne nie pas les spécificités locales ni n'impose une uniformité appauvrissante. Elle les inscrit dans une trame qui leur donne sens et portée, qui permet à chaque étoile de briller plus fort parce qu'elle s'inscrit dans un ensemble lumineux. Lanaudière se tient au seuil de cette transformation. Le franchir exige courage, persévérance et vision. Les retombées, économiques, sociales, environnementales, justifient amplement l'effort.

**Quand les initiatives locales
convergent, Lanaudière devient
une symphonie cyclable où
chaque parcours trouve sa place.**

Annexes



BIBLIOGRAPHIE

PLANS ET STRATÉGIES RÉGIONALES

CIMA+. (2022). Plan directeur d'un réseau cyclable régional – Volet 1 : Diagnostic et enjeux préliminaires. MRC de Matawinie. Projet LO3967A.

CIMA+. (2022). Plan directeur d'un réseau cyclable régional – Volet 2 : Objectifs régionaux. MRC de Matawinie. Projet LO3967A.

Loisir et Sport Lanaudière. (2020). Plan de développement lanaudois en plein air 2020-2032.

Tourisme Lanaudière. (2023). Plan de développement touristique de Lanaudière 2023-2030 – Plan Montagnes.

Tourisme Lanaudière. (2024). Plan Montagnes de Lanaudière.

Bære, Créateurs d'expériences plein air. (2025). Portrait régional du développement touristique vélo – Zone des montagnes de Lanaudière 2025-2030. Tourisme Lanaudière et MRC de Matawinie.

Bære, Créateurs d'expériences plein air. (2025). Portrait du développement touristique vélo – Pôle Saint-Calixte. Tourisme Lanaudière et MRC de Matawinie.

Bære, Créateurs d'expériences plein air. (2025). Portrait du développement touristique vélo – Pôle Lac Maskinongé. Tourisme Lanaudière et MRC de Matawinie.

Bære, Créateurs d'expériences plein air. (2025). Portrait du développement touristique vélo – Pôle Saint-Côme. Tourisme Lanaudière et MRC de Matawinie.

Bære, Créateurs d'expériences plein air. (2025). Portrait du développement touristique vélo – Pôle Saint-Michel-des-Saints. Tourisme Lanaudière et MRC de Matawinie.

Bære, Créateurs d'expériences plein air. (2025). Portrait du développement touristique vélo – Pôle Saint-Jean-de-Matha. Tourisme Lanaudière et MRC de Matawinie.

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 2024. Montréal.

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

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

Fédération québécoise des sports cyclistes. (2022). Rapport annuel 2022 – Évolution du membrariat.

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

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

Données Québec; MAPAQ; CITQ; MRNF; MELCC; Fédération des pourvoiries du Québec; fédérations de motoneige et de VTT. Jeux de données territoriales, touristiques et récréatives utilisés pour les analyses de superficies, milieux humides, réseaux motorisés, hébergement et activités de chasse et pêche dans les pôles de la zone des montagnes de Lanaudière.

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

MRNF. (s.d.). Portrait régional – Lanaudière. Plans d'aménagement forestier intégré (PAFIT).

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.

Revéret, J.-P. & Webster, A. (2013). L'acceptabilité sociale : une notion pour faciliter l'implantation de projets de développement durable? 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.

Analyses sur droits et usages autochtones et gestion forestière (ex. articles scientifiques sur l'acceptabilité sociale, l'articulation des usages de chasse, pêche et plein air dans les territoires forestiers du Québec).

GUIDES, OUTILS OPÉRATIONNELS ET SOURCES TERRAIN

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. Tourisme 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: 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 corridors transcanadiens) dans la zone des montagnes de Lanaudière.

Aventure Écotourisme Québec. (2024). Rapport annuel 2024-2025.

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



Photo: Unsplash - Julian Hochgesang

État général du vélo de montagne au Québec



ÉTAT GÉNÉRAL DU VÉLO DE MONTAGNE | AU QUÉBEC

Vélo Québec publie tous les 5 ans une recherche sur le vélo au Québec et en dédie une partie au vélo de montagne depuis 2015. Dans cette recherche, basée sur des enquêtes et la compilation de données, les proportions d'adeptes, ainsi que la taille et le type des réseaux cyclables, y sont établies. L'outil est utilisé partout au Québec et fait office de référence en matière de planification.

ÉTAT DU VÉLO (2015, 2020)

Vélo Québec publie tous les 5 ans sa recherche intitulée « L'état du vélo au Québec » et le vélo de montagne y figure depuis les deux dernières éditions.

En 2015, Vélo Québec dénombrait 620 000 adeptes de vélo de montagne, comparé à 4,2 M cyclistes au Québec. C'est donc dire que 19 % des cyclistes québécois pratiquaient le vélo de montagne en 2015.

En 2020, la part des cyclistes de montagne augmente, avec 1,1 M d'adeptes, comparé à 4,5 M de cyclistes, soit 24%. C'est donc dire qu'un cycliste sur 4 au Québec pratiquait le vélo de montagne en 2020.

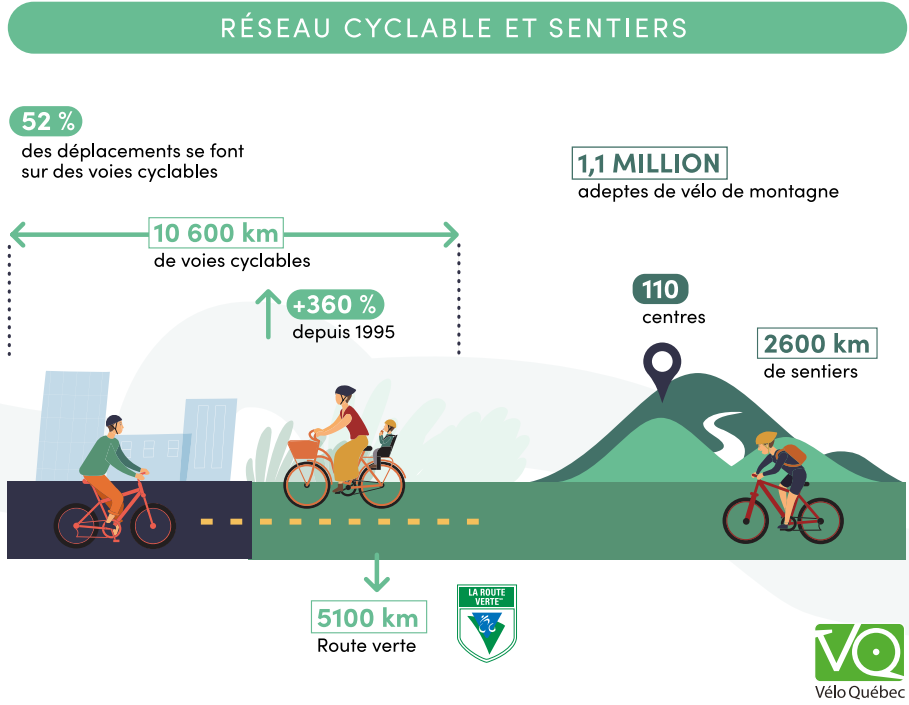


Figure 1 – Comparaison entre les réseaux cyclables sur piste et le vélo de montagne – Faits saillants de l'État du vélo au Québec en 2020, Vélo Québec

En établissant une comparaison entre le nombre d'adeptes de vélo de montagne estimé dans la recherche « L'état du vélo au Québec en 2020 » (1,1 million de Québécois.ses) et la population du Québec, à pareille date (estimée à plus de 8,5 M de personnes), on peut établir à 13% de la population québécoise le nombre d'adeptes de vélo de montagne.

LA PRATIQUE AUTONOME EN AUGMENTATION

La pratique du vélo de montagne, à ses débuts une offre organisée par des clubs dont la visée était soit récréative, soit compétitive, a évolué pour devenir une activité en majeure partie autonome, ou libre.

La tendance est mondiale : En France, le gouvernement français a publié une stratégie qui mentionne le fait que l'activité physique s'est démocratisée depuis 1950, et que :

« L'activité physique et sportive s'est largement diversifiée. Aujourd'hui elle se pratique de façon plus autonome et plutôt en dehors des équipements sportifs.»²

Non pas que l'aspect social ne soit plus important, le vélo de montagne fait partie des « lifestyle sports » et en cela il est important pour ses adeptes de se sentir faire partie d'un groupe, d'une tribu (la notion d'appartenance est d'ailleurs largement documentée en sciences sociales). C'est plutôt que la quantité et l'accessibilité des sentiers est passée d'une situation où les sentiers n'étaient disponibles qu'à des moments privilégiés dans une année (par exemple à l'occasion d'une compétition) à une situation où les villes, régions et centres de plein air se disputent l'achalandage ainsi que les retombées (souvent économiques) de la fréquentation.

Cette disponibilité de l'offre (autant en nombre qu'en temps) convient bien à la clientèle, dont le temps de loisir est souvent morcelé. De plus, les forts achalandages de certains réseaux par les familles ont eu à la longue une influence sur une partie de la clientèle, qui choisit les heures moins achalandées de la journée pour pratiquer lorsqu'il y a moins d'utilisateurs dans les sentiers.

1 Démographie : la population du Québec et les familles, ministère de la Famille, <https://www.mfa.gouv.qc.ca/fr/Famille/chiffres-famille-quebec/chiffres-famille/Pages/demographie-population-familles.aspx>

2 Activité physique et pratique sportive pour toutes et tous, <https://www.strategie.gouv.fr/infographies/activite-physique-pratique-sportive-toutes>

ÉTAT GÉNÉRAL DU VÉLO DE MONTAGNE | AU QUÉBEC

Cette réalité s’est vue exacerbée par la pandémie, qui a autant exercé une influence sur le temps de travail, le télétravail permettant la répartition des activités de loisir durant la journée pour certains.

Il est important de mentionner que la pratique du vélo de montagne en contexte de compétition n’a pas été abandonnée, au contraire elle accuse une légère augmentation annuelle, à l’exception de 2020, où la COVID-19 a forcé l’annulation de la saison.

Évolution du membership en VM entre 2014 et 2021



Figure 2 – Évolution du membrariat de la Fédération québécoise des sports cyclistes – Rapport annuel 2022

La pratique de compétition est toujours vivante (le seul sentier légal dans les environs se situant à Sainte-Julie permet d’ailleurs la tenue de courses, notamment la finale régionale des Jeux du Québec, et l’entraînement), elle n’est simplement plus la seule avenue pour les personnes intéressées par l’activité.

LA PANDÉMIE ET SON EFFET SUR LA PRATIQUE DU VÉLO AU QUÉBEC

La pandémie a eu un effet multiplicateur sur le nombre d’adeptes d’activités de plein air, et le vélo de montagne n’y échappe pas. Bien que des données officielles ne soient pas encore disponibles, une majorité d’intervenants du milieu s’entendent pour dire que les vertus de la pratique du plein air, découvertes alors que les mesures de confinement limitaient les options de loisir traditionnelles (culturel et évènementiel), se sont incrustées dans les habitudes des citoyens.

« Chez Énergie CMB, depuis deux ans, la vente de cartes annuelles d’accès a littéralement explosé, indique le coordonnateur Samuel Marcoux. Habitué de vendre environ 1500 laissez-passer chaque année, le site a pu en vendre 2900 l’an dernier, et plus de 3500 pour l’été 2021.»¹

L’effet est également palpable chez les détaillants d’équipement de plein air :

« La pandémie a eu un effet indéniable sur les activités extérieures au Québec : les citoyens ont (re)découvert leur passion pour les lacs, rivières, sentiers et montagnes aux quatre coins de la province.

Cette année, la donne est un peu différente des deux dernières saisons estivales : le « retour à la normale » semble s’être réellement amorcé. Les aéroports retrouvent leur rythme et les frontières autour du globe ouvrent leur bras aux touristes, absents depuis plus de 24 mois.

Et au bonheur des entreprises spécialisées en plein air, cet engouement ne se manifeste pas aux dépens de l’industrie. « C’est surprenant comment nos ventes et l’achalandage se maintiennent, rapporte Stéphanie Boivin, directrice marketing pour Latulippe. On aurait pensé qu’avec le retour des voyages et l’allègement des mesures sanitaires, les gens se tourneraient vers d’autres choses.»²

Il faut donc, au vu de l’engouement accru envers l’activité et afin de s’accorder à la modification de l’utilisation du temps de plein air des Québécois (qui ont appris à intégrer l’activité physique à leur quotidien, à petites doses) développer des opportunités de plein air de proximité, qui viendront bonifier les milieux de vie et les rendre plus attractifs.

¹ Vélo de montagne : garder le focus et s’écarter, Quotidien Le Nouvelliste, 19 juin 2021 <https://www.lenouvelliste.ca/2021/06/19/velo-de-montagne-garder-le-focus-et-seclater-9b011690ea3b281e8640e41b76373b98>

² Les entreprises de plein air restent achalandées malgré le retour des voyages, Le Soleil, 19 mai 2022, <https://www.lesoleil.com/2022/05/19/les-entreprises-de-plein-air-restent-achalandees-malgre-le-retour-des-voyages-056981b29758190db63df726927d2fa9>

NIVEAUX DE DIFFICULTÉ | SELON VÉLO QUÉBEC

CLASSIFICATION DES NIVEAUX DE DIFFICULTÉ EN FONCTION DES CRITÈRES (SELON VÉLO QUÉBEC)

Dans l’optique d’une cohérence au sein des différents centres de plein air au Québec, Bære base son évaluation de sentiers de vélo de montagne sur la classification proposée par Vélo Québec (2024). Ce guide propose une série de normes générales et concrètes aisément applicables et respectables par les concepteurs et les centres de vélo eux-mêmes.

Les inclinaisons ou les pentes correspondent à la différence entre deux points d’élévation pour une distance donnée. La pente moyenne correspond donc à cette différence sur toute la longueur de la piste. La pente maximale correspond à la section où cette proportion est la plus accidentée. Ceci ne représente souvent qu’une courte section de la piste.

Au niveau des surfaces, on adresse plutôt leur fermeté et stabilité. Il est donc question du compactage, de la suffisance du système de drainage, mais aussi de la présence de roches meubles ou d’autres obstacles naturels comme des racines.

Contrairement aux pentes par contre, certaines contraintes que posent les surfaces ne sont permises dans aucune classification et devront donc être palliées par des travaux d’entretien.

 TRÈS FACILE	 FACILE	 INTERMÉDIAIRE	 DIFFICILE	 TRÈS DIFFICILE	 PRO LINE
LARGEUR DU SENTIER, DES PONTS ET DES PASSERELLES 2 m ou plus	LARGEUR DU SENTIER, DES PONTS ET DES PASSERELLES 1 m et +	LARGEUR DU SENTIER, DES PONTS ET DES PASSERELLES 0,6 m et +	LARGEUR DU SENTIER, DES PONTS ET DES PASSERELLES 0,3 m et +	LARGEUR DU SENTIER, DES PONTS ET DES PASSERELLES 0,2 m et +	LARGEUR DU SENTIER, DES PONTS ET DES PASSERELLES Hors critère
SURFACE Durcie ou revêtue	SURFACE Ferme et stable	SURFACE Assez stable, mais variable	SURFACE Très variable	SURFACE Très variable et imprévisible	SURFACE Hors critère
ROCHES MEUBLES POSSIBLES NON	ROCHES MEUBLES POSSIBLES NON	ROCHES MEUBLES POSSIBLES NON	ROCHES MEUBLES POSSIBLES OUI	ROCHES MEUBLES POSSIBLES OUI	ROCHES MEUBLES POSSIBLES OUI
INCLINAISON MOY. - de 1 %	INCLINAISON MOY. - de 5 %	INCLINAISON MOY. - de 10 %	INCLINAISON MOY. - de 15 %	INCLINAISON MOY. 20% et -	INCLINAISON MOY. Hors critère
INCLINAISON MAX. - de 10 %	INCLINAISON MAX. - de 10 %	INCLINAISON MAX. - de 15 %	INCLINAISON MAX. - de 20 %	INCLINAISON MAX. 25 % et -	INCLINAISON MAX. Hors critère
HAUTEURS DES OBSTACLES Aucun	HAUTEURS DES OBSTACLES 0,15 m ou - (roulable)	HAUTEURS DES OBSTACLES 0,06 m ou - (roulable)	HAUTEURS DES OBSTACLES 1,2 m ou - (roulable ou non)	HAUTEURS DES OBSTACLES 2,5 m ou - (roulable ou non)	HAUTEURS DES OBSTACLES Hors critère

Figure xxx - Classification des niveaux de difficulté selon Vélo Québec

TENDANCES DU MARCHÉ

Dans les dernières années, le vélo de montagne voit certaines tendances émerger, et les destinations un peu partout y adhèrent de manière quasi uniforme.

AMÉNAGEMENT DE SENTIERS PLUS ACCESSIBLES POUR LES DÉBUTANTS ET LES FAMILLES

La tendance à l'aménagement mécanisé de sentiers des dernières années, notamment due à l'apparition de subventions publiques et au développement de l'offre professionnelle en aménagement de sentiers, a mené dans bon nombre de destinations à l'élargissement de la pyramide d'utilisateurs. Cette tendance est mise en évidence comme l'un des principaux facteurs de l'engouement du vélo de montagne au Québec dans un article récent :

« L'évolution des techniques de construction permettant de façonner des sentiers exempts de racines et de roches, donc plus accessibles pour les familles et les cyclistes débutants. »

Ces sentiers présentent une surface de roulement travaillée, et sont ponctués de virages et de bosses pouvant être franchis par plusieurs catégories d'utilisateurs. Cet aspect facilite la pratique par tous les membres de la famille, et c'est tant mieux, car la demande est forte :

« Au Québec, il y a une forte demande pour l'augmentation de l'offre d'activités de plein air adaptées aux besoins des familles. D'ailleurs, près du tiers des adeptes de plein air le pratique en famille. »¹

La plus-value au niveau de l'aménagement et de l'environnement est que ces sentiers n'altèrent pas l'écoulement naturel des terrains dans lesquels ils sont aménagés, et contribuent à gérer l'écoulement de l'eau, afin de diminuer l'entretien et prolonger la durée de vie utile du sentier.

¹ Faits saillants de l'Avis sur le plein air, ministère de l'Éducation du Québec, page 6
² <https://www.pinkbike.com/news/pinkbike-poll-flow-trails-vs-technical-trails-2015.html>



FLOWTRAILS : LE RYTHME COMME TRAME DE FOND DU SENTIER

Le terme « *flowtrail*² » est un ajout relativement récent au lexique du vélo de montagne (aux environs de 2015), une expression utilisée pour décrire un sentier, généralement fabriqué à la machine, qui est parsemé de virages en dévers et de rouleaux, une montagne russe que presque n'importe quel niveau de capacité peut descendre sans trop de peine. Le concept de descente est ici important : afin de pouvoir fournir l'expérience « *flow* », le sentier doit partir d'un point haut et descendre vers son point le plus bas, la gravité étant un ingrédient vital de l'expérience. Le dénivelé ne doit cependant pas être significatif pour pouvoir implanter un sentier de type « *flowtrail* », puisque l'on souhaite surtout éviter les terrains plats ou les dénivelés positifs.

Ces sentiers sont aménagés spécifiquement pour la pratique du vélo de montagne ; les virages, leur emplacement et leur forme, et leur agencement imposent un rythme (compressions, allègements, virages, répétés dans un ordre propre à chaque sentier) à l'utilisateur, qui pourrait s'apparenter à une chanson. Chaque sentier offre un enchaînement différent, et c'est cette unicité qui invite les usagers à rechercher une pluralité de sentiers ainsi qu'à visiter différents sites au cours d'une saison, voire d'une vie.

Sa surface de roulement est généralement dépourvue de roches ou racines, au profit de rouleaux, et de virages en dévers et dans le cas de niveaux de difficulté plus élevés, de différents types de sauts.

L'attrait pour la clientèle est double : L'expérience est amusante et accessible à la masse.

SENTIERS DIRECTIONNELS

L'apparition de sentiers directionnels dans les réseaux de sentiers de vélo de montagne vient d'abord des sentiers de descente, où le croisement à haute vitesse avec des usagers en pleine remontée peut être source de danger (en provoquant des collisions aux endroits où les cassures de terrain empêchent les descendeurs de voir les grimpeurs ou de freiner suffisamment tôt pour les éviter). Cela permet de gérer le risque de manière plus prévisible en diminuant les possibilités de collision.

Le concept est cependant étendu aux sentiers de type « *flowtrail* », dont l'expérience tient au rythme des enchaînements de bosses, de virages et de dépressions.

La plus-value de cette directionnalité réside dans le fait qu'il devient plus facile, pour le gestionnaire de sentiers, de prévoir le flot des usagers, selon des données d'achalandage données, et de mieux planifier la répartition des usagers dans le réseau à un point ou moment donné.

Cette connaissance fine du mode d'utilisation du réseau par les usagers vient également donner des indicateurs sur l'entretien qu'il faudra planifier dans le réseau.





Photo: Unsplash – Matheus Alfaya

PUMPTRACKS, SENTIERS ET ZONES D'HABILETÉS PERMETTANT LA PROGRESSION DES HABILETÉS

Pumptracks

Les *pumptracks* sont depuis quelques années un produit recherché par les municipalités et centres de vélo de montagne, qui désirent augmenter leur offre de produits de loisir autonome, et les centres de vélo de montagne, qui y voient un produit complémentaire à l'offre de sentiers.

Il y a également une tendance importante à l'asphaltage de la surface de roulement, ce qui permet à plusieurs clientèles complémentaires au vélo de montagne de s'y amuser, limite l'entretien et permet une utilisation hâtive en saison. Ces autres clientèles, soit les patins à roues alignées, trottinettes et planches à roulettes, constituent un intérêt pour les plus jeunes et les familles.

En effet, les autres surfaces couramment utilisées (terre battue, poussière de roche) pour les *pumptracks* ont été délaissées, car elles demandent un entretien régulier et ont tendance à ne pas bien résister aux intempéries (qui causent de la déformation des bosses et virages). Il existe cependant des alternatives à l'asphalte, qu'il peut être approprié de considérer selon les cas d'usage (additifs de stabilisation ou enrobé bitumineux blanc, par exemple).

TENDANCES DU MARCHÉ

Sentiers et zones d'habiletés

La tendance, dans les grands centres en montagne, est d'aménager dans les sentiers des options destinées aux clientèles en apprentissage. On voit également des stations d'apprentissage apparaître dans les stations plus organisées, qui visent à accompagner la clientèle dans son apprentissage autonome, ou encore à fournir aux entraîneurs des équipements qui leur permettent d'organiser et offrir des leçons. Ces équipements permettent aux centres de vélo de montagne la réception de groupes ciblés « apprentissage » et le développement d'une offre d'encadrement formelle.

Il y a également lieu de s'inspirer d'une tendance observée en ski alpin, alors que certaines stations ont commencé à offrir des parcours d'apprentissage autonome, le cas le plus probant étant Ski Saint-Bruno, qui offre un « *Parcours du débutant*¹ », sous la forme de stations identifiées sur le site et accompagnées de capsules vidéo, dont l'objectif est de démontrer les aptitudes de base. Des liens vers l'offre de formation structurée sont accompagnés pour ceux qui en ressentent le besoin par la suite. À l'heure actuelle, ce type de produit n'existe pas en vélo de montagne au Québec.



Photo: Unsplash – Israël Albómeo

1 <https://skisaintbruno.ca/parcours-du-debutant/>

TENDANCES DU MARCHÉ

LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (E-BIKE)

L'adoption croissante du vélo à assistance électrique est une réalité bien installée, alors que le quart des vélos vendus en 2020 étaient électriques¹.

Afin de diminuer les irritants auprès de la clientèle analogue (qui représente encore la majorité de la pratique), de nombreuses stations et destinations vélo se positionnent face à l'augmentation de ce segment soit en amendant leur réglementation pour limiter leur usage², soit en insistant sur l'éducation et la communication.

Aux États-Unis, trois classes de vélo électriques existent:

- ♦ **Classe 1 : Fournir une assistance seulement**
- ♦ **Classe 2 : Peut fournir une assistance avec pédalage ou sans pédalage, au moyen d'un levier (throttle assist)**
- ♦ **Classe 3 : Peut avancer sans pédalage, au moyen d'un levier (throttle)**

Au Québec, la situation est plus complexe, car le gouvernement fédéral, qui ne régissait que la vitesse maximale (32 km/h) de ces engins, a transféré aux provinces, qui pour le moment n'ont pas statué sur la catégorie, qui sera ajoutée au Code de la sécurité routière (CSR) québécois. Malgré que le CSR ne s'applique pas dans les sentiers, l'ajout permettra d'avoir une base de comparaison pour que l'industrie se positionne sur le sujet.

À l'heure actuelle, il est recommandé aux gestionnaires de n'autoriser que les vélos à assistance électrique (Classe 1 aux É.-U.) dans leurs réseaux de sentiers. Bien que Vélo Québec n'ait pas déposé de position officielle sur le sujet, des destinations de la région de Québec ont mené une initiative commune afin d'encadrer la pratique, en proposant des politiques³ pour limiter l'accès aux vélos à assistance électrique et dans certains cas une tarification sur mesure.

L'assistance électrique permet d'augmenter la puissance du cycliste, ce qui a deux effets principaux :

- ♦ **Aider au franchissement d'obstacles ou de courtes sections de montée en pente forte (le sentier doit tout de même respecter les principes d'aménagement durable);**
- ♦ **Augmenter le nombre de kilomètres ou le dénivelé total que le cycliste peut parcourir durant une sortie.**

Limites

La complexité du VAE tient au fait qu'il existe deux types de clientèle parmi les utilisateurs : les adeptes qui souhaitent doper leurs performances et les débutants ou amateurs moins en forme dont l'accès à l'activité se voit facilité. Le VAE ne confère qu'un avantage mécanique, le facteur limitatif demeure donc le niveau d'habileté du cycliste. Le VAE ne doit pas être considéré comme une opportunité d'accéder à des sentiers plus difficiles, et plutôt d'utiliser davantage de sentiers du calibre initial du cycliste. Du côté des clientèles moins habituées, la limite demeure la capacité de l'utilisateur : la fatigue mentale associée à la lecture du terrain pour les débutants demeure, et la durée des sorties ne change pas beaucoup pour ces derniers.

Sentiers

Certains centres ont commencé à concevoir les sentiers afin d'accommoder les vélos électriques, le plus souvent en élargissant le rayon des virages dans les montées (afin de capitaliser sur la capacité accrue, qui se traduit en vitesse plus élevée lors de la montée), ou en stabilisant les zones d'accélération afin de compenser pour la puissance obtenue par l'assistance électrique. Exception faite de ces modifications mineures, les sentiers demeurent similaires aux sentiers actuellement en usage.



1 <https://www.velomag.com/actualites/letat-du-velo-au-quebec-quand-les-chiffres-parlent>

2 <https://www.lesoleil.com/2022/08/02/des-velos-electriques-nuisibles-bannis-des-montagnes-48f8a352ce1de6416cc9fe83c89cd0d8>

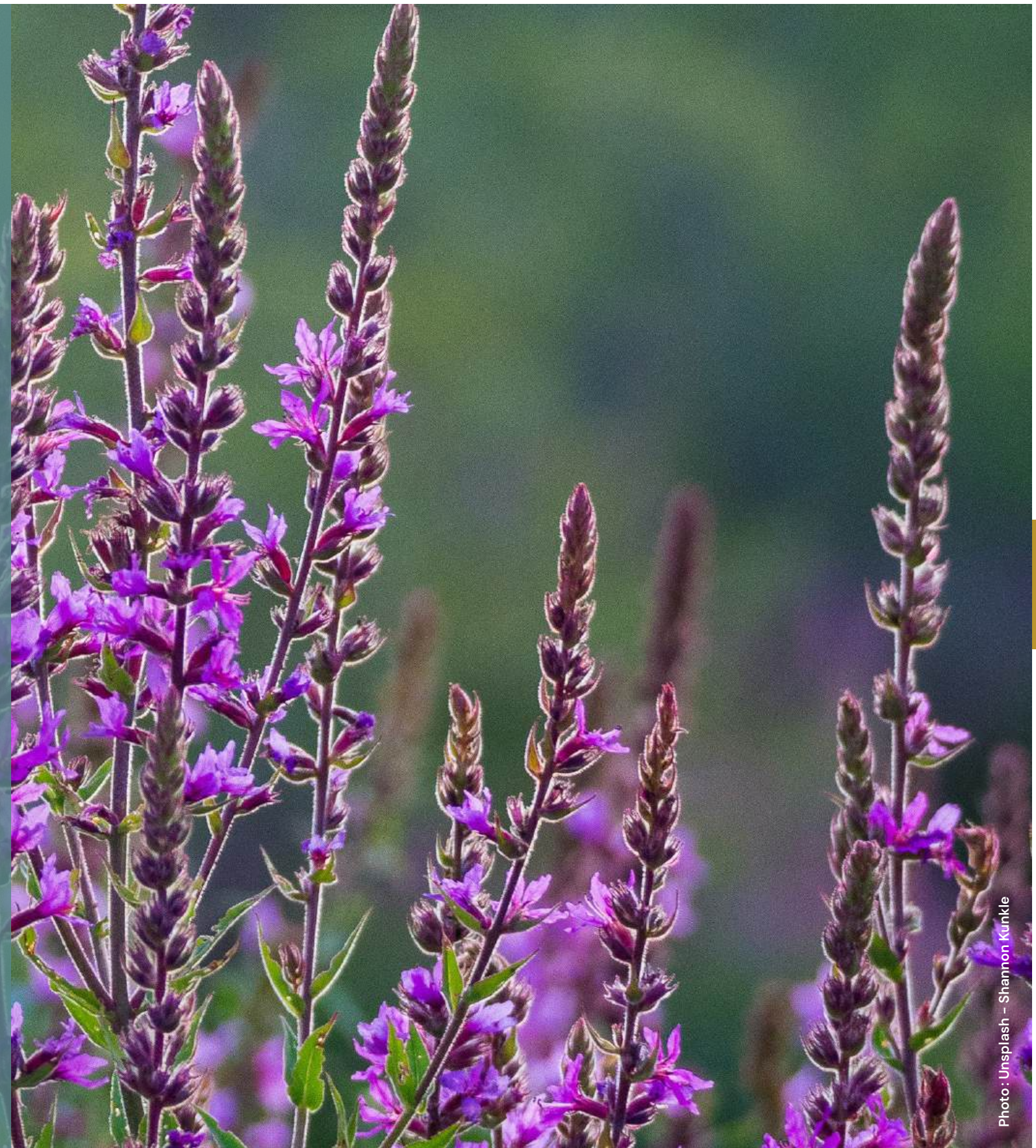
3 <https://www.lesoleil.com/2022/08/02/des-velos-electriques-nuisibles-bannis-des-montagnes-48f8a352ce1de6416cc9fe83c89cd0d8>

Plantes envahissantes¹

Plusieurs plantes ont été introduites sur le territoire québécois de façon intentionnelle ou accidentelle depuis le début de la colonisation européenne. Aujourd'hui, près du tiers de la flore vasculaire québécoise est exotique. Parmi ces plantes exotiques, celles qui ont la capacité de se propager agressivement peuvent devenir envahissantes dans certains milieux et éventuellement nuire à leur biodiversité et à leur fonctionnement.

Au Québec, 18 espèces sont actuellement jugées prioritaires. En voici quelques-unes que nous rencontrons sur notre territoire.

¹ <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/especes-exotiques-envahissantes/index.asp>



PLANTES ENVAHISSANTES



Alpiste roseau – *Phalaris arundinacea*

apprécié parce qu’il s’agit d’une culture très tolérante aux épisodes prolongés d’inondation. On considère aussi maintenant qu’il possède un fort potentiel pour la production de biocarburants issus de la biomasse.

ALPISTE ROSEAU¹

L’alpiste roseau (*Phalaris arundinacea*) est une autre espèce de la famille des Graminées (Poaceae), comme le roseau commun, mais contrairement à ce dernier, ses tiges dépassent rarement 2 m de hauteur. Elles peuvent toutefois pousser très densément et ainsi évincer plusieurs autres espèces végétales des sites que colonise l’alpiste roseau.

Comme cette plante produit elle aussi énormément de graines et qu’elle peut se reproduire par rhizome, son éradication est très difficile. De plus, les sols sur lesquels poussent de grandes populations d’alpiste roseau contiennent d’habitude tellement de semences que l’espèce peut se rétablir même après plusieurs années d’éradication.

Encore aujourd’hui, et principalement dans l’Ouest canadien, l’alpiste roseau est cultivé pour le fourrage en culture pure ou mélangée. Il est particulièrement



Érable à Giguère – *Acer negundo*

Ne proliférant véritablement au Québec que sur le territoire compris entre le lac Saint-Louis et le lac Saint-Pierre, l’alpiste roseau n’est pas considéré comme une espèce envahissante très problématique, même si la surveillance de sa propagation reste de mise. Ainsi, il n’existe aucun programme d’éradication de cette espèce au Canada.

ÉRABLE À GIGUÈRE²

L’érable à Giguère (*Acer negundo*), originaire des Prairies canadiennes, est un érable à l’allure particulière qui le différencie facilement de ses cousins indigènes au Québec. Son tronc et ses feuilles composées lui confèrent l’aspect d’un frêne et son port est beaucoup moins dressé que les autres érables. Contrairement à ces derniers, l’érable à Giguère est dioïque, c’est-à-dire que les individus sont soit strictement mâles ou strictement femelles.

Dès les années 1700, les coureurs de bois ont ramené des semences de l’Ouest canadien, et on a alors surtout planté cet arbre autour des champs agricoles à titre de brise-vent. S’accommodant de tous les types de sols, on le trouvera partout où des percées de soleil lui auront permis de se développer. Ce sont surtout les oiseaux, en se nourrissant de ses samares (fruits) en hiver, qui assurent sa propagation.



nature envahissante de l’érable à Giguère viendrait surtout de la plasticité de ses traits fonctionnels. En effet, dans des environnements où la disponibilité des ressources n’est pas un facteur limitant, comme dans les Basses-Terres du Saint-Laurent, cet arbre présente un taux de croissance et une capacité photosynthétique supérieurs à la plupart des autres espèces. Il peut donc rapidement dominer la canopée des forêts en régénération ou coloniser les friches.

Indigène au Canada et ne présentant pas de colonisations frappant réellement l’imaginaire, plusieurs sont toutefois tentés de ne pas considérer cette espèce exotique comme une envahissante. Il ne faut toutefois pas s’y méprendre : l’Érable à Giguère a bel et bien le potentiel de compétitionner contre d’autres espèces héliophiles. Ormes, frênes, peupliers et bouleaux, pour ne nommer que ceux-là, sont donc susceptibles d’être affectés.

Plusieurs de ces essences ayant été décimées dans les dernières décennies par des épidémies comme l’agrile du frêne ou la maladie hollandaise de l’orme, l’effet délétère de l’Érable à Giguère sur leurs populations peut avoir été masqué en partie. On comprend alors pourquoi cette espèce ne déchaîne pas les mêmes passions que pour d’autres espèces exotiques envahissantes plus agressives.

¹ Source : <https://www.credelaval.qc.ca/fr/esp-ces-exotiques-envahissantes-detail/alpiste-roseau-phalaris-arundinacea>

² Source : <https://www.credelaval.qc.ca/fr/esp-ces-exotiques-envahissantes-detail/erable-a-giguere-acer-negundo>



Salicaire commune – *Lythrum salicaria*

SALICAIRE COMMUNE¹

La salicaire commune (*Lythrum salicaria*) est une plante des terres humides originaire d'Europe et d'Asie qui a été amenée en Amérique du Nord au début du XIX^e siècle. Cette plante hautement envahissante a probablement été introduite lorsque ses graines ont été incluses dans la terre utilisée comme ballast sur les voiliers européens, dont on s'est débarrassé en Amérique du Nord. La plante a également été dispersée par les premiers colons; on l'utilise encore dans les jardins de fleurs et on la trouve encore occasionnellement en vente dans les pépinières. Depuis son introduction en Amérique du Nord, la salicaire commune est devenue une plante envahissante importante des terres humides, des bords de chemin et des zones perturbées. La plante forme des peuplements denses sur d'épais tapis de racines qui peuvent s'étendre sur une grande superficie. Les peuplements réduisent les nutriments et l'espace à la disposition des plantes indigènes et détériorent l'habitat de la faune. Chaque plante peut développer jusqu'à 30 tiges florales qui peuvent produire jusqu'à 2,7 millions de graines par année. Les graines minuscules se dispersent facilement par l'intermédiaire de l'eau, du vent, de la faune et de l'être humain. En 1992, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont approuvé la libération de deux coléoptères défoliateurs européens, *Galerucella calmariensis* et *G. pusilla*.

¹ Source : <https://www.invadingspecies.com/fr/envahisseurs/plantes/salicaire-commune/>

² Source : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/especes-exotiques-envahissantes/roseau-commun/index.htm>

PLANTES ENVAHISSANTES

Les coléoptères sont les ennemis naturels de la salicaire commune et se nourrissent principalement de cette plante, même s'ils consomment occasionnellement d'autres espèces de salicaires. Cette mesure de suppression biologique de la salicaire commune peut réduire les populations de 90 % et permettre aux plantes indigènes de se rétablir. Les coléoptères ont été libérés à grande échelle en Ontario, et les populations de salicaire commune à bon nombre de ces sites ont été considérablement réduites.

Répercussions de la salicaire commune

- ♦ La plante forme des peuplements denses sur d'épais tapis de racines qui peuvent s'étendre sur une grande superficie et détériorer l'habitat de nombreux oiseaux, insectes et autres espèces indigènes.
- ♦ En évinçant les plantes indigènes, elle réduit la biodiversité.
- ♦ Les grands peuplements de salicaire commune peuvent obstruer les canaux d'irrigation, provoquer une dégradation des terres agricoles et réduire la valeur alimentaire du fourrage des pâturages

ROSEAU COMMUN²

Le roseau commun (*Phragmites australis*) est une plante exotique envahissante originaire d'Eurasie. Cette plante a besoin d'une bonne luminosité pour croître. Elle colonise une grande variété de sols et préfère les endroits humides ou très humides comme :

- ♦ les abords de cours d'eau ou de lacs;
- ♦ les fossés;
- ♦ les marais et les prairies humides.

Le roseau commun peut s'étendre rapidement et former des colonies denses. Il nuit à la croissance des autres espèces végétales, ce qui fait que les milieux envahis ont une très faible diversité d'espèces. Le roseau commun peut également modifier la structure du sol, l'hydrologie et la diversité animale dans les territoires qu'il envahit.

Il a été introduit au Québec au début des années 1900 est présent dans toutes les régions du sud du Québec, mais particulièrement en Estrie et en Montérégie.



Roseau commun – *Phragmites australis*

Les tiges du roseau commun mesurent de 1,5 à 2,5 mètres (de 5 à 8 pieds) de hauteur et elles peuvent atteindre 5 mètres (16 pieds):

- ♦ Elles sont rigides, rugueuses et de couleur gris-vert, jaune pâle ou beige;
- ♦ Elles meurent à l'automne, mais elles peuvent rester debout l'hiver. Elles s'affaissent progressivement sur le sol au printemps suivant pour former une couche épaisse de résidus qui se décompose lentement.
- ♦ Par ailleurs, la plante produit des tiges rampantes au sol ou à la surface de l'eau, appelées stolons, qui peuvent s'allonger de plusieurs mètres par année.

Les fleurs du roseau commun se forment de juillet à septembre:

- ♦ Elles forment des panicules en forme de plumeau avec plusieurs branches. Elles sont aussi volumineuses et touffues;
- ♦ Elles sont dorées ou pourpres et elles deviennent grisâtres et pelucheuses à partir de l'automne lorsqu'il y a maturation des fruits;
- ♦ Elles persistent tout l'hiver sur les tiges;
- ♦ Elles mesurent de 15 à 35 centimètres (de 6 à 14 pouces) de long et de 8 à 20 centimètres (de 3 à 8 pouces) de large.

Pour leur part, les graines atteignent leur maturité en septembre et en octobre et elles sont recouvertes de poils soyeux.

Crédit photo: Memphrémagog conservation inc.



photo: B. Coulman

Brome inerme – *Bromus inermis*

BROME INERME¹

Le brome inerme (*Bromus inermis*) est une graminée vivace rampante à haut rendement, résistante au froid et de longue durée. Les racines sont profondes, fibreuses et très fines. Une fois établi, il développe des rhizomes rampants qui peuvent devenir liés aux racines. Les racines fasciculées profondes du brome inerme en font un bon choix pour les sols bien drainés ou secs. Le brome inerme est utilisé pour le fourrage, la réhabilitation des sites en bordure de route et le contrôle de l'érosion.

Les tiges peuvent atteindre 1,2 m (48 po) de hauteur. Les limbes des feuilles sont enroulés, glabres, grands et larges, jusqu'à 1,5 cm (1/2 po). Il y a souvent une constriction en «W» ou «filigrane» dans la feuille supérieure. Le brome inerme forme de longs capitules de 20 cm (8 po) de long avec 7 à 10 épillets et fleurs. Il est à pollinisation croisée et développe facilement des graines.

Originaire d'Europe et Asie du Nord, cette plante a une longévité d'au moins 20 ans. Le brome inerme est fortement naturalisé au Canada et se trouve dans les fossés, les bordures de champs, les forêts et les zones riveraines.

Il est le plus couramment cultivé comme graminée pour le foin. Il est utilisé pour la réhabilitation des sites en bordure de route et le contrôle de l'érosion, et pour le fourrage dans les contextes de pâturage des terres forestières, mais il est de plus en plus évité dans de nombreuses régions en raison de sa nature envahissante.

¹ Source : <https://upick.fr.beefresearch.ca/forages/smooth-bromegrass/>

² Source : <https://parcs.canada.ca/lhn-nhs/qc/chambly/nature/flore-flora/especes-envahissantes-invasive-species/panais-sauvage-wild-parsnip>



PLANTES ENVAHISSANTES

PANAIS SAUVAGE²

Le panais sauvage (*Pastinaca sativa*) est une espèce exotique envahissante de la famille des ombellifères originaire d'Europe et d'Asie, dont la racine est comestible. Il est très abondant aux abords des routes, des pistes cyclables, des fossés agricoles et des chemins de fer. On le retrouve aussi dans les milieux ouverts comme les champs en friche, les terrains vagues, les berges de cours d'eau et les haies en bordure de champs.

Comment reconnaître le panais sauvage

- ♦ Floraison de mai à octobre
- ♦ Fleurs ombelles de 10-20 cm, jaune
- ♦ Feuilles en paires, contour dentelé, ressemble au céleri
- ♦ Racine en forme de carotte, 50-100 cm de profondeur
- ♦ Tige verte, creuse et cannelée, 2-5 cm d'épaisseur, quelques poils
- ♦ Hauteur du plant de 40 à 200 cm
- ♦ La sève dans les tiges, feuilles, fleurs et racines sont allergènes
- ♦ Peut causer des dermatites et brûlures de 1^{er} à 2^e degré

Pollinisé par les insectes, un plant peut produire en moyenne de 300 à 1000 semences. Celles-ci sont disséminées principalement par le vent, les véhicules terrestres et en flottant sur les cours d'eau.

Le panais sauvage peut créer des peuplements denses, nuisant ainsi à la biodiversité, aux plantes indigènes et aux plantes fourragères. La sève du panais sauvage renferme des toxines qui sont utiles pour protéger la plante contre les insectes et les herbivores. Ces molécules contenues dans la sève peuvent causer des irritations sévères de la peau chez les humains lorsque le contact est combiné à une exposition au soleil (photodermatite). La réaction peut survenir suite à un contact direct avec les fleurs, les feuilles, les racines ou les tiges, ou suite à un contact indirect avec la sève (vêtements, outils de jardinage). L'irritation apparaît généralement dans les 48 h après l'exposition sous forme d'ampoule ou de brûlure, pouvant créer des cicatrices ou des taches brunes persistantes à long terme.



Panais sauvage – *Pastinaca sativa*

© Laboratoire d'expertise et de diagnostic en phytoprotection – MAPAQ

PLANTES ENVAHISSANTES



Renouée du Japon – Reynoutria japonica

RENOUÉE DU JAPON¹

La renouée du Japon (*Reynoutria japonica*) est une plante exotique envahissante originaire de l’Asie de l’Est.

Il s’agit d’une plante herbacée vivace à croissance rapide qu’on retrouve souvent sur des terrains résidentiels comme plante ornementale. Elle colonise une grande variété de sols et préfère les endroits ouverts comme :

- ♦ les rives;
- ♦ les bords de routes;
- ♦ les bords de voies ferrées;
- ♦ les friches;
- ♦ les jardins.

La formation de colonies denses empêche la croissance d’autres espèces végétales, ce qui fait que les milieux envahis ont une très faible diversité d’espèces. La renouée du Japon peut également favoriser l’érosion des rives et modifier la composition chimique du sol ainsi que la diversité des micro-organismes qui s’y trouvent. Elle limite l’accès aux rives de même que les ouvertures donnant un point de vue sur le paysage. Ses racines et ses tiges peuvent également s’infiltrer dans les fissures des infrastructures.



Fleurs et tige de renouée du Japon

Répartition de la renouée du Japon

La renouée du Japon a été introduite au Québec en 1901. Elle peut être fécondée par le pollen de la renouée de Sakhaline (*Reynoutria sachalinensis*), créant un hybride, la renouée de Bohême (*Reynoutria bohemica*). La renouée du Japon et son hybride sont très similaires à bien des égards. La différenciation de ces deux espèces est difficile et n’est pas toujours faite lors de la prise de données sur le terrain. Elles sont donc traitées ensemble quant à leur répartition.

La renouée de Bohême serait plus compétitive et se propagerait plus rapidement que ses parents. La renouée de Sakhaline est moins envahissante et les observations de cette espèce en milieu naturel sont peu fréquentes.

Aujourd’hui, la renouée du Japon et la renouée de Bohême se concentrent principalement dans les régions situées le long du Saint-Laurent et dans le sud du Québec . Ces renouées ont été introduites récemment en Abitibi et dans la région du Nord-du-Québec. Elles sont présentes dans toutes les zones hydrographiques du Québec méridional, sauf sur l’île d’Anticosti.



Source : MELCC

Feuilles de renouée du Japon

Prévenir la propagation et éliminer la renouée du Japon

Étant donné les effets nuisibles de la renouée du Japon sur l’environnement et parce qu’elle est très difficile à éradiquer, il est important de prévenir sa propagation (les recommandations s’appliquent aussi à la renouée de Sakhaline et à la renouée de Bohême) :

- ♦ Évitez de la semer, de la planter, de la multiplier ou de la transporter;
- ♦ Apprenez à la reconnaître;
- ♦ Signalez sa présence à l’aide de l’outil **Sentinelle**;
- ♦ Plantez des espèces végétales compétitives à croissance rapide là où le sol a été mis à nu;
- ♦ Jetez tous les résidus de la plante aux ordures. Ne les laissez pas dans la nature et ne les déposez pas dans le compost domestique. Le matériel excavé contenant des résidus de renouée doit être géré de façon à éviter de propager l’espèce. Selon le volume et le contexte, le matériel peut être enfoui sur place ou acheminé vers un lieu autorisé à le recevoir. Une profondeur minimale d’enfouissement de 2 mètres est recommandée pour des déblais contenant des résidus de renouée;
- ♦ Nettoyez l’équipement qui a été en contact avec la plante afin d’éviter de disperser des fragments de tiges et de rhizomes ou des graines lors du déplacement de machinerie et du transport de terre. Évitez d’ailleurs d’utiliser cette terre.

1 Source : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/especes-exotiques-envahissantes/renouee-japon/index.htm>



Berce du Caucase (*Heracleum mantegazzianum*)

BERCE DU CAUCASE¹

La berce du Caucase (*Heracleum mantegazzianum*) a été introduite sur le continent américain pour des raisons horticoles et répertoriée pour la première fois au Québec en 1990.

Au Québec, elle est une plante exotique envahissante. Sa sève contient des toxines. Ces dernières sont activées par la lumière et rendent la peau extrêmement sensible au soleil, causant des dommages aux cellules cutanées superficielles (lésions apparentées à des brûlures, douloureuses et parfois graves).

Effets sur la santé

La sève est liquide, incolore et inodore, et est exsudée sur toutes les parties de la plante. Le contact avec la sève de la plante est indolore, mais les toxines qu'elle contient peuvent produire des dermatites jusqu'à 48 heures après l'exposition. Après guérison des plaies, des taches brunes ou blanches peuvent persister pendant plusieurs mois, voire quelques années, sur les régions affectées et ces dernières peuvent demeurer photosensibles (sensibles à la lumière).

La plante colonise les milieux perturbés et humides (le long des berges de cours d'eau, des fossés, des chemins de fer et des routes), mais peut aussi se retrouver dans les prés et terrains vagues.

¹ Source : <https://www.environnement.gouv.qc.ca/biodiversite/nuisibles/berce-caucase/>



Parce qu'elle produit une très grande quantité de graines, elle se disperse rapidement sans toutefois occuper nécessairement de grandes superficies.

Étant donné le caractère envahissant de cette plante et ses propriétés toxiques, il est important de freiner sa dispersion et d'éviter d'y être exposé. L'arrachage manuel ou mécanique est possible, mais doit être fait en prenant des mesures de protection adéquates, car il comporte un risque élevé d'exposition.

Arrachage manuel ou mécanique

Il est très important de limiter la propagation de la berce du Caucase, de ne jamais la semer, la planter, la multiplier ou la transporter. Dans la mesure du possible, il faut éliminer la plante et détruire sa repousse.

Avant d'effectuer tout arrachage, il faut prendre les mesures de sécurité suivantes pour éviter l'exposition à la sève toxique :

- ♦ couvrir toutes les parties du corps par des habits protecteurs non absorbants (pantalons longs, manches longues et gants à manchons longs);
- ♦ enlever les vêtements et les gants en les retournant à l'envers;
- ♦ protéger les yeux ou tout le visage (visière);
- ♦ s'assurer que personne ne se trouve dans un rayon où il pourrait être atteint par des gouttes de sève ou des débris de plante;
- ♦ préférer l'utilisation d'un couteau ou d'une pelle ronde pour couper les tiges et les racines;
- ♦ laver les outils en contact avec la sève de la plante (sécateur, débroussailleuse, etc.).

PLANTES ENVAHISSANTES

D'une manière générale, pour se débarrasser des plants coupés, il faut les sécher en les plaçant dans des sacs en plastique robustes et hermétiques exposés au soleil pendant un minimum d'une semaine.

Si seules les tiges sont coupées et que la racine survit, la plante pourra produire de nouvelles tiges au cours de la même année et l'année suivante. Il est donc important de sectionner les racines de la plante à une profondeur d'environ 20 cm sous la surface du sol à l'aide d'une pelle ronde ou d'un couteau rigide à long manche pour la retirer du sol.

Attention de ne pas confondre avec des espèces similaires!

Il est important de bien identifier la berce du Caucase afin de ne pas la confondre avec une espèce indigène du Québec, la berce laineuse (ou grande berce), qui lui ressemble beaucoup, mais qui n'est pas envahissante et ne pose pas de risque pour l'environnement, la santé ou l'économie.

Berce du Caucase (*Heracleum mantegazzianum*)



Types de pratique

Sur son site Web¹, Vélo Québec précise les différentes catégories ou expériences qui composent le vélo de montagne. Loin d'être une expérience homogène, le vélo de montagne intéresse différents types de personnes, qui poursuivent différents intérêts.

¹ <https://www.velo.qc.ca/boites-a-outils/pratique-cycliste/velo-de-montagne/>



TYPES DE PRATIQUE



Photo: Unsplash - Tim Foster

CROSS-COUNTRY

Pratique la plus répandue en vélo de montagne et accessible aux hommes, femmes et enfants, le *cross-country* consiste à se déplacer dans des sentiers étroits, non revêtus et comportant de multiples courbes et variations de niveau. Le niveau de difficulté des sentiers varie de très facile à très difficile.

Les amateurs de *cross-country* utilisent leurs propres moyens afin de parcourir le sentier à travers la montagne, à l'image du ski de fond.

Le *cross-country* est une discipline olympique depuis les Jeux olympiques d'Atlanta en 1996.

Équipement utilisé

Le *cross-country* se pratique avec un vélo léger possédant une suspension avant ou une suspension intégrale (avant et arrière) à court débattement (habituellement autour de 100 à 130 mm à l'avant et à l'arrière) qui permet d'absorber les irrégularités du sentier sans nuire au pédalage. Les angles du cadre sont le plus souvent pensés en fonction de faciliter l'efficacité au pédalage, particulièrement en montée.

Outre le confort, la suspension augmente la performance en permettant de franchir les obstacles de façon plus rapide qu'avec un vélo qui en est dépourvu. Des pneus à crampons de profils variés permettent une adhérence sur les sols meubles ou en conditions humides.

Les sentiers

L'apparition de sentiers de niveau débutant ainsi que de véloparcs dans les dernières années permet une progression rapide des habiletés nécessaires à la conduite en sentier.

Le niveau de difficulté des sentiers s'exprime au moyen des pictogrammes utilisés pour le ski alpin et d'autres activités et est déterminé en fonction de:

- ♦ La largeur du sentier
- ♦ Les caractéristiques de la surface de roulement du sentier
- ♦ La longueur et de l'inclinaison des pentes
- ♦ La taille des obstacles

Bien que la majorité des endroits où le vélo de montagne est pratiqué requiert une montagne (afin de profiter de son dénivelé), certains sentiers sont aménagés sur des terrains offrant un dénivelé faible, cela n'entrave en rien la pratique du *cross-country*. Les sentiers sont alors parfois bonifiés d'aménagements visant à améliorer l'expérience du cycliste, que ce soit en créant du dénivelé ou en ajoutant des obstacles.



Photo: Unsplash - Tuvalum

LE VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (E-BIKE)

Le vélo de montagne à assistance électrique (en anglais *e-Bike*) est présent dans l'écosystème cycliste depuis quelques années et est en rapide ascension auprès de la clientèle. Son principal bénéfice est d'augmenter la performance de l'utilisateur, se traduisant en des sorties plus longues ou davantage de dénivelé en ascension. En aucun cas l'assistance électrique ne signifie une augmentation des habiletés de pilotage de l'utilisateur, ce qui peut représenter un risque dans des réseaux de sentiers où de longues montées ardues donnent accès à des sentiers de niveau technique difficile.

Pour une petite partie de la clientèle, l'assistance permet d'avoir accès à l'activité, ou de pouvoir la pratiquer en compagnie de gens plus en forme.

Le VAE se pratique dans les mêmes sentiers que le vélo de montagne, et pour le moment aucune donnée ne permet de constater qu'il a un impact supérieur sur les sentiers (en termes d'érosion) au vélo de montagne traditionnel.



ENDURO OU ALL-MOUNTAIN (SELON VÉLO QUÉBEC¹)

Discipline hybride entre le *Cross-country* et la Descente, l'Enduro (aussi connu sous le vocable *All-Mountain*, qui n'est plus utilisé) consiste en une expérience souvent modulée en deux parties. D'abord, la remontée, qui s'effectue en pédalant sur des sentiers adaptés qui permettent au cycliste de monter la montagne (ou colline) et d'accéder au point de départ, d'où partent plusieurs sentiers dédiés à la descente, qui représente l'attrait de l'expérience, le tout sans avoir accès à l'utilisation d'une remontée mécanique.

Équipement utilisé

L'Enduro se pratique avec un vélo possédant une suspension avant ou une suspension intégrale (avant et arrière) à long débattement qui permet d'absorber les irrégularités du sentier sans nuire outre mesure au pédalage. Les angles du cadre sont le plus souvent pensés en fonction d'un compromis permettant à la fois de faciliter la descente (particulièrement le passage d'obstacles ou de sections en pente abrupte) et la remontée.

Les vélos adaptés à cette discipline offrant davantage de débattement (suspension) que les vélos de *cross-country* (habituellement autour de 140 à 170 mm à l'avant et à l'arrière).

Les sentiers

Les sites identifiant une partie ou la totalité de leur offre sous le nom d'Enduro et *All-mountain* proposent en général des sentiers dédiés à la remontée, s'étirant de la base jusqu'au haut de la montagne, pour ensuite proposer des sentiers dédiés à la descente et dont le niveau de difficulté et le profil s'apparente aux sentiers de Descente, à l'image du ski alpin.

Ces sentiers proposent souvent des structures aménagées ou mettent à profit les particularités du terrain afin d'augmenter le défi technique en descente.

Le niveau de difficulté des sentiers s'exprime de la même manière qu'en *Cross-country* ou en Descente, soit au moyen de pictogrammes.

1 <https://www.velo.qc.ca/boite-a-outils/le-velo-de-montagne-explique/>



Photo : Unsplash – David Henrichs

VÉLOPARCS (SELON VÉLO QUÉBEC)

Le véloparc est une aire de jeux dont la principale fonction est de développer les habiletés cyclistes des jeunes enfants, afin qu'ils soient aptes à faire du vélo de montagne en sentiers dans le futur. Pour la clientèle adolescente et adulte, il s'agit également d'un endroit où sont proposés une série de défis, à la manière d'un parc de planche à roulettes, visant à effectuer des figures ou développer des habiletés spécifiques.

De la même manière qu'un parc de planches à roulettes ou un parc à neige dans une station de ski, le véloparc propose des défis pour tous les niveaux d'habileté. La signalisation est donc importante pour les usagers afin d'assurer qu'ils sont conscients de la progression du niveau de difficulté.

Équipement utilisé

Les vélos les mieux adaptés aux véloparcs, particulièrement pour les *pumptracks*, sont les vélos dotés de suspension à l'avant seulement et les BMX. La suspension arrière est superflue et peut parfois nuire au franchissement de certains obstacles en annulant une partie du momentum créé par le cycliste (dans une *pumptrack*).

Les différentes composantes d'un véloparc

Un véloparc peut comporter plusieurs éléments, dont les *pumptracks*, les parcours d'habileté et les sauts, et dans les cas les plus grands, des sentiers accessibles au vélo de montagne et au cyclocross pour faciliter la progression des habiletés et la tenue d'événements compétitifs.



Photo : Unsplash – Matheus Alfaya

PISTE DE POMPE (PUMPTRACK)

La *pumptrack* est une piste composée de bosses arrondies et de virages en dévers (virages relevés) qu'il est possible de franchir sans pédaler. On y arrive en « pompant » le vélo sur les bosses de manière à accumuler le momentum nécessaire pour faire le tour de la piste.

Pour les plus avancés, une *pumptrack* doit offrir des options et une partie du plaisir consiste à utiliser le mobilier proposé afin de réaliser des manœuvres ou enchaînements de mouvements toujours plus difficiles.

Une *pumptrack* est similaire à une piste de BMX, mais ses éléments sont de plus petite envergure et mettent davantage la créativité des constructeurs à l'épreuve, car il n'y a pas de règlements pour la pratique.



ZONE D'HABILETÉS

Catégorie fourretout, on retrouve dans les zones d'habileté des modules variés qui permettent de développer les habiletés de base de manière ludique, souvent sous la forme de parcours. Les différents modules sont la plupart du temps aménagés à une hauteur ne représentant pas de danger en cas de chutes, de manière à éliminer une partie du risque et favoriser le dépassement de soi.

PISTES DE SAUTS ET SLOPESTYLE

Cette catégorie d'équipements est peu présente au Québec dans une forme officielle et aménagée par des professionnels, mais des éléments s'y rapportant sont souvent aménagés de façon informelle. La piste de sauts (en anglais *Dirt Jump*) consiste en un parcours où le cycliste part d'une butte de départ pour accumuler la vitesse nécessaire au franchissement du premier saut, les suivants sont réalisés avec le momentum qui en résulte, à la manière du *pumptrack*.

Les parcours de *slopestyle* intègrent des courbes et des modules fabriqués en bois ou autres matériaux aux parcours de sauts, décuplant les possibilités de manœuvres.

CYCLE DE VIE D'UN PROJET | PAR BÆRE

Développement - bære

Chronologie proposée pour le développement des produits et services offerts par **Bære**. À noter que les produits peuvent être développés individuellement et que certains peuvent être déplacés dans la chronologie.

Point de rupture

Si l'opération du réseau n'est pas optimale, le point de rupture est le moment à partir duquel le projet se dégrade, le menant à sa fin de vie utile.

Opération

L'opération d'une destination de plein air englobe la gestion des ressources, la sécurité et l'expérience client afin d'assurer sa pérennité et sa croissance durable.

© Bære - Créateurs d'expériences plein air



Figure xx - Cycle de vie d'un projet selon Bære

Signalisation

Afin d'offrir une expérience optimale et sécuritaire aux usagers, il est recommandé de mettre en place un plan de signalisation clair et cohérent. Il est également prescrit que la création des visuels soit en harmonie avec l'image de marque de la destination afin d'en faire un élément signature mémorable.

SIGNALISATION | EXEMPLE DE SIGNALISATION

SIGNALISATION COHÉRENTE ET CLAIRE



Sentiers de la meute – Rivière-du-loup

Le transit Parc urbain- Donnacona



Parc régional de la Forêt Drummond
Drummondville

SIGNALISATION LUDIQUE ET SÉCURITAIRE



Centre de plein air Mont Farlagne – Edmunston (NB)

SIGNALISATION | PLAN DE SIGNALISATION

LE PLAN DE SIGNALISATION EN QUELQUES MOTS

Un plan de signalisation regroupe tous les éléments à mettre en place sur le réseau. Il permet entre autres de prévoir la signalisation qui sera nécessaire afin d'assurer une pratique sécuritaire et d'offrir une expérience globale optimale pour la clientèle.

Introduction

Des principes de signalisation existent pour une majorité d'activités de sport et de plein air, mais leur application en vélo de montagne demande une certaine flexibilité.

UN PLAN DE SIGNALISATION REGROUPE TOUS LES ÉLÉMENTS À METTRE EN PLACE AFIN D'ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS.



Figure 29 – Exemple de supports pour carte d'accueil et panneau de signalisation

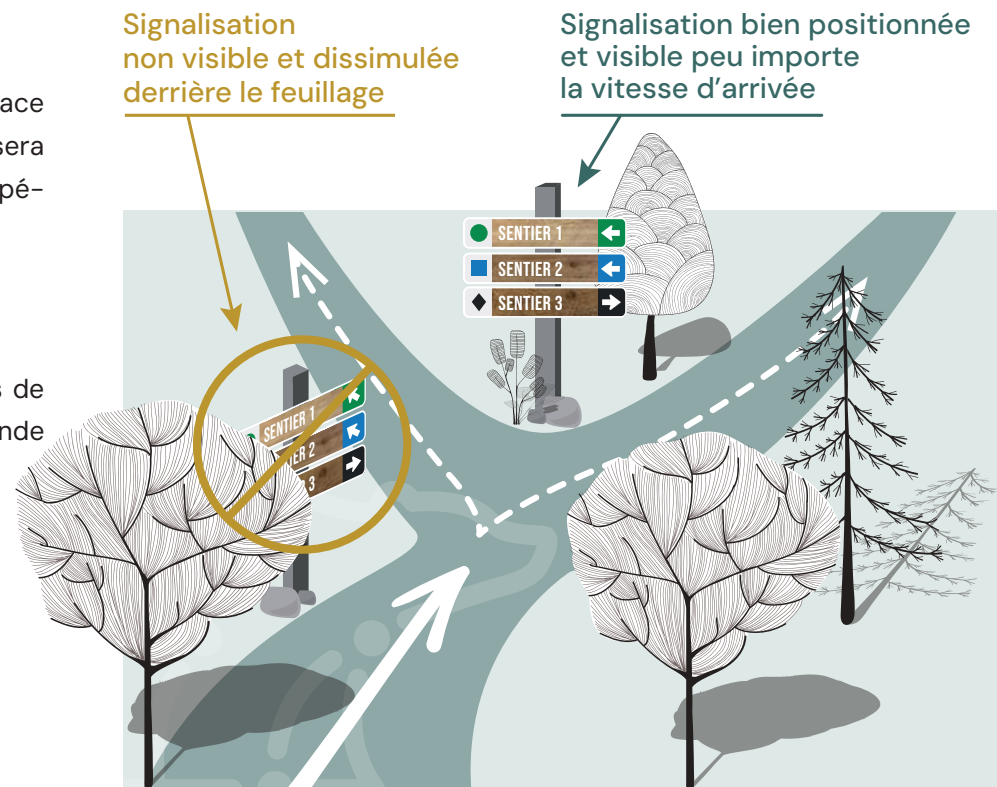


Figure 30 – Emplacement adéquat VS Emplacement à éviter

Considérant la croissance de cette pratique cycliste et l'engouement de nouveaux adeptes, la mise en place d'une signalisation adéquate et uniforme apparaît essentielle pour s'assurer qu'un visiteur ne connaissant pas le réseau de sentiers ou ne parlant pas la langue locale puisse prendre des décisions éclairées et sécuritaires. Mentionnons que l'installation de panneaux de signalisation dans le réseau doit être complétée par un accès à des cartes et des applications cartographiques claires, particulièrement en ce qui a trait à l'orientation sur le site.¹

Objectif du plan de signalisation

L'objectif du plan de signalisation est d'accompagner les intervenants dans la planification et l'installation de la signalisation requise sur le réseau. Il vise à établir une cohérence dans la mise en place de la signalétique, proposant ainsi à l'utilisateur une pratique plus sécuritaire et agréable de son sport.

Éléments essentiels

Certains éléments sont essentiels à la production d'un plan de signalisation et doivent figurer afin d'en faire un guide complet.

On y retrouve entre autres:

- ♦ Les différentes activités visées
- ♦ Les types de structures utilisées à titre de support pour les panneaux de signalétique (matériaux, formats, etc.)
- ♦ Les caractéristiques attendues pour la création des différents panneaux (formats, typographie, éléments graphiques, etc.)
- ♦ Le nombre et les différents types de panneaux nécessaires (panneaux de danger, noms de sentiers, balise d'urgence, carte d'accueil, panneaux d'interprétation, etc.)
- ♦ Les instructions et procédures avant installation
- ♦ La liste du matériel nécessaire à la construction et à l'installation de la signalétique
- ♦ L'emplacement GPS des différents panneaux ainsi que la carte du réseau indiquant l'emplacement.

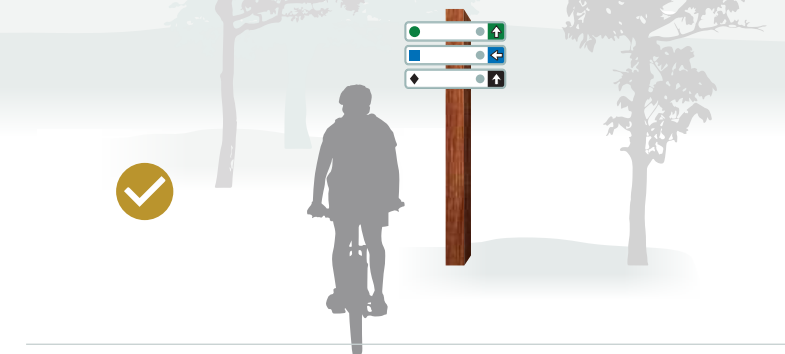


Figure 31 – Entretien de la végétation permettant une bonne visibilité en tout temps de la signalisation

1 Principes de signalisation, Vélo Québec

Lexique

ACCEPTABILITÉ SOCIALE

Processus par lequel les parties prenantes concernées construisent les conditions minimales à mettre en place pour qu'un projet s'intègre harmonieusement dans son milieu naturel et humain. L'acceptabilité sociale se construit dans la durée par la consultation, la transparence, la reconnaissance des préoccupations légitimes et la démonstration de bénéfices tangibles pour les communautés locales.

ACCESSIBILITÉ ACTIVE

Reconnaissance des limitations motrices d'une personne qui souhaite se réaliser en plein air de façon autonome. Elle vise à créer ou à adapter des sentiers selon les besoins des personnes à mobilité réduite, favorisant ainsi leur autonomie et leur dépassement de soi.

ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Les parcours sont classés selon différents niveaux d'accessibilité, allant des personnes âgées aux utilisateurs de fauteuils roulants. Des normes strictes s'appliquent (comme celles d'American Trails, étant donné le retard du Québec à ce niveau).

AGROTOURISTIQUE

Forme de tourisme qui combine découverte du territoire et des productions agricoles locales.

AMÉNAGEMENT MINIMALISTE

Philosophie d'intervention légère et peu invasive sur le terrain.

BALISE

Marqueur installé pour indiquer le tracé d'un sentier.

BANDE RIVERAINE

Lisière renaturalisée autour des cours d'eau pour limiter les impacts humains.

CANOPÉE

Couche supérieure d'une forêt formée par le sommet des arbres, là où se concentre la lumière et une grande partie de l'activité biologique.

CAPACITÉ DE CHARGE SOCIALE

Niveau maximal d'achalandage qu'un territoire peut accueillir sans que la qualité de l'expérience des usagers ne se détériore significativement (congestion, conflits, perte de tranquillité). Diffère de la capacité de charge écologique, qui concerne les impacts sur les écosystèmes.

CHARTRE DE PROGRESSION

Une chartre de progression est un outil visuel qui présente les étapes d'apprentissage ou de développement d'une compétence de façon graduelle et structurée.

COHABITATION MULTI-ACTIVITÉS

Partage d'infrastructures ou de territoires entre différentes pratiques récréatives ou économiques, nécessitant des protocoles, une signalisation et une gestion adaptés pour limiter les conflits et préserver la sécurité et la qualité d'expérience.

COHABITATION SPATIALE

Partage d'un même corridor ou sentier par plusieurs types d'usagers (vélo, randonnée, équitation, etc.) dans le même espace physique, nécessitant une signalisation claire, des règles de priorité et une gestion des vitesses pour assurer la sécurité et la qualité d'expérience de tous.

COHABITATION TEMPORELLE

Séparation des usages sur un même corridor selon les saisons, les jours de la semaine ou les heures de la journée. Exemple : fermeture des sentiers récréatifs pendant la période de chasse à la carabine, utilisation hivernale par le Fatbike et estivale par le vélo de montagne.

***Rouler dans la nature,
c'est comme se trouver dans
une immense bibliothèque où
chaque livre ne contiendrait
que des phrases essentielles.***

— Christian Bobin, revue par Bære

LEXIQUE

CONCERTATION TERRITORIALE

Démarche structurée permettant à divers acteurs (municipalités, MRC, organisations touristiques, clubs, communautés autochtones, propriétaires fonciers) de mettre en commun expertises et ressources pour parvenir à des solutions répondant à l'intérêt collectif.

CONSULTATION AUTOCHTONE DISTINCTE

Obligation légale de consulter les communautés autochtones de manière spécifique, en reconnaissant que leur relation au territoire, leurs droits et leurs usages diffèrent des autres parties prenantes et ne peuvent être traités dans les consultations publiques générales.

CORRIDOR PLEIN AIR

Réseau de sites où la nature domine, reliant noyaux villageois, écoles et quartiers résidentiels, permettant la pratique d'activités de plein air sur sentiers aménagés. Un corridor traverse une diversité de propriétés et constitue un outil de partage du territoire entre diverses finalités économiques, écologiques et récréatives.

CORRIDOR DE SENTIER

Aire de circulation exempte d'obstacles et de débris. Typiquement 3,5m de hauteur et 1 à 3 m de largeur. Emprise réservée à l'aménagement d'un sentier.

CYCLOCROSS

Discipline hybride entre vélo de route et de montagne, pratiquée l'automne dans les parcs municipaux

CYCLOTOURISME

Forme de tourisme qui combine la pratique du vélo et la découverte de territoires, incluant les excursions d'une journée et les séjours de plusieurs jours.

DIPLOMATIE TERRITORIALE

Approche de négociation et de concertation avec les usagers historiques d'un territoire (clubs motorisés, chasseurs, pourvoies, propriétaires fonciers, utilisateurs locaux) pour explorer de nouvelles vocations des corridors tout en respectant leur contribution historique et leurs préoccupations légitimes.

DROIT DE PASSAGE

Permission légale ou contractuelle d'utiliser un terrain appartenant à autrui pour établir un sentier ou une voie cyclable.

Autorisations légales permettant de circuler sur une propriété privée ou publique pour accéder à un sentier ou un réseau récréatif. Les droits de passage peuvent être formalisés par des servitudes notariées, des baux, des ententes écrites ou des tolérances informelles (ces dernières étant les plus vulnérables à révocation).

ÉLAGAGE / DÉBROUSSAILLAGE

Coupe sélective de végétation dans l'emprise du sentier.

ÉLARGISSEMENT LOCALISÉ

Zone élargie du sentier pour repos, croisement ou observation.

EMPRISE

Aire sécurisée située aux abords d'un sentier, souvent liée aux droits de passage.

ENROCHEMENT

Revêtement de pierres sèches utilisé pour stabiliser et protéger un ouvrage contre l'érosion.

ENTREPRENEURIAT COLLECTIF (ÉCONOMIE SOCIALE)

Modèle d'affaires à finalité de rendement à la communauté, basé sur une gouvernance démocratique, une propriété collective ou associative et le réinvestissement des excédents dans l'organisation ou la collectivité plutôt que dans le profit individuel.

ESPÈCE EXOTIQUE ENVAHISSANTE (EEE)

Organisme (animal, végétal, microbe) introduit dans un milieu où il n'est pas indigène, pouvant nuire à l'environnement, à l'économie ou à la société.

ESPÈCE MENACÉE OU VULNÉRABLE

Espèce en situation préoccupante. « Menacée » si sa disparition est imminente, « vulnérable » si sa survie est précaire.

ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Analyse terrain, contraintes, coûts et acceptabilité sociale.

EXCURSIONNISTE

Visiteur qui effectue un déplacement touristique sans nuitée sur le lieu de destination.

FORESTIBLE

Ce qui peut être consommé dans la forêt. Une approche qui redécouvre les ressources comestibles naturelles de nos écosystèmes forestiers.

FRILUFTSLIV

Terme norvégien qui signifie «vie en plein air» et désigne un mode de vie qui valorise le temps passé dans la nature, quelles que soient les conditions météorologiques. C'est une philosophie qui encourage la connexion avec la nature pour le bien-être physique et mental, et qui englobe des activités telles que la randonnée, le ski, ou simplement s'asseoir tranquillement à l'extérieur.

GÉOMORPHOLOGIE

Étude scientifique des formes de relief terrestre et des processus qui les façonnent.

HALTES VÉLO

Infrastructures d'accueil spécialement aménagées pour répondre aux besoins des cyclistes (stationnement sécurisé, outils de réparation, services).

INCLINAISON MOYENNE ET MAXIMALE

Mesure de la pente entre deux points d'altitude. La pente moyenne s'étend sur tout le parcours ; la pente maximale correspond à la section la plus abrupte.

ITINÉRANCE DOUCE

Randonnée de longue durée sans motorisation.

LIEU D'INTERPRÉTATION

Halte visant à sensibiliser les visiteurs à une thématique patrimoniale, scientifique ou environnementale.

LIGNE DE DÉSIR

Trajet créé par l'érosion du passage répété des usagers, non prévu dans l'aménagement initial. Trajet emprunté naturellement par les usagers.

LIGNE DE RUISSELLEMENT

Chemin emprunté par l'eau vers le bas d'une pente. Peut aussi être appelé rigole.

MAILLAGE DE SENTIERS

Connexion logique de plusieurs réseaux de sentiers.

MULTIFONCTIONNALITÉ

Capacité d'un corridor ou sentier à servir simultanément plusieurs usages (pédestre, cycliste, équestre, utilitaire, récréatif, etc.) tout en préservant ses fonctions écologiques et la sécurité des usagers.

MULTIFONCTIONNALITÉ TERRITORIALE

Caractéristique d'un territoire où plusieurs usages coexistent sur les mêmes espaces : exploitation forestière, activités récréatives motorisées et non motorisées, chasse, pêche, villégiature, conservation, culture et agriculture. Cette superposition d'usages exige une gouvernance concertée et des mécanismes de résolution de conflits.

OBSTACLE NATUREL

Élément déjà présent dans le milieu (racines, roches, souches, etc.) utilisé comme défi technique .

PAFIT (PLAN D'AMÉNAGEMENT FORESTIER INTÉGRÉ)

Outil de planification qui intègre les objectifs d'aménagement durable des forêts publiques, incluant la prise en compte des droits et usages autochtones ainsi que des besoins des autres usagers (chasse, pêche, plein air, villégiature).

LEXIQUE

PARTS MODALES

Répartition des déplacements selon les différents modes de transport utilisés.

PANNEAU D’ACCUEIL

Signalisation à l’entrée du sentier (carte, règlements, sécurité).

PASSERELLE

Structure surélevée (souvent en bois) qui traverse une section sensible du terrain

PENTE RAIDE

Section avec une forte inclinaison, nécessitant un ajustement de technique pour la franchir.

PENTE TRANSVERSALE

Inclinaison perpendiculaire au tracé, facilitant l’écoulement de l’eau hors du sentier (2 à 5 % typiquement).

PISTE À ROULEAUX (PUMPTRACK)

Piste composée de bosses arrondies et de virages, franchie sans pédaler grâce à un mouvement de pompage du vélo par le cycliste.

PLAN DE GESTION DE RISQUES/ PLAN DE MESURES D’URGENCES

Mesures en cas d’urgence, incluant les coordonnées GPS.

PLAN D’IMPLANTATION

Carte technique indiquant les éléments du sentier (ponts, drainage, etc.).

PLANTES ENVAHISSANTES

Espèces nuisibles qu’il faut éviter de propager.

POINT D’ACCÈS

Entrée aménagée du sentier avec affichage, carte, stationnement.

POURVOIRIE

Établissement commercial qui offre, contre rémunération, de l’hébergement et des services ou équipements pour la pratique d’activités récréatives de chasse, de pêche ou de plein air, sur un territoire dont elle détient les droits exclusifs d’exploitation faunique.

PROGRESSION

Développement graduel des habiletés d’un pratiquant par augmentation progressive de la difficulté.

PROMENADE

Marche libre, sans objectif sportif, souvent pratiquée à un rythme lent par tout type de public.

PRÉSERVATION

Action de protéger ou stabiliser les matériaux existants pour maintenir la valeur patrimoniale d’un lieu.

RALENTOURISME

Une forme de tourisme qui privilégie la lenteur et la contemplation. Elle invite à savourer chaque moment du voyage plutôt que d’accumuler les destinations.

RANDONNÉE

Activité à pied sur un itinéraire balisé ou non. Accessible, contemplative ou sportive selon les rythmes.

RELEVÉ GPS

Données géospatiales récoltées pour cartographie et suivi.

RETOMBÉES DIRECTES

Impact économique immédiat d’une activité (emplois, revenus, dépenses).

RETOMBÉES INDIRECTES

Impact économique généré par les achats des entreprises directement impliquées dans l’activité.

RETOMBÉES INDUITES

Impact économique généré par les dépenses des employés des secteurs directement et indirectement touchés par l’activité.

REVÉGÉTALISATION

Reconstitution du couvert végétal avec des espèces indigènes ou naturalisées, sur des sites dégradés.

REVÊTEMENT

Matériau de surface du sentier (gravier, copeaux, pierre, etc.).

RÉHABILITATION

Adaptation d’un lieu patrimonial pour un usage contemporain, en conservant ses valeurs historiques.

RÉSEAU COMMUNAUTAIRE

Sentiers entretenus par des groupes ou citoyens locaux.

ROUTE VERTE

Réseau cyclable de plus de 5 300 km qui traverse le Québec, reliant villes et régions au moyen de pistes cyclables et de routes balisées pour le transport actif et le cyclotourisme.

SENTIER PARTAGÉ/MULTI-USAGES

Infrastructure conçue et gérée pour accueillir simultanément plusieurs types d’usagers, avec une signalisation appropriée, des règles de cohabitation claires et une largeur suffisante pour permettre les dépassements sécuritaires, en particulier dans les zones de forte fréquentation.

SENTIER QUATRE-SAISONS

Sentier utilisable toute l’année (été, hiver).

SENTIER – BIDIRECTIONNEL

Sentier assez large pour accueillir la circulation dans les deux directions.

SENTIER – SIGNATURE

Sentier-phare d’un réseau. C’est celui qui attire l’attention et est conçu pour être emblématique.

SENTIER – SIMPLE TRACE (SINGLE TRACK)

Sentier étroit permettant le passage d’un seul usager à la fois. Favorise une intégration harmonieuse au terrain et limite l’impact environnemental.

SENTIER – SURFACE NATURELLE

Sentier aménagé tout en conservant une apparence rustique et naturelle.

SENTIER – SURFACÉ

Sentier aménagé avec surface importée (ex. : pierre concassée), pour améliorer l’accessibilité ou stabiliser les sols.

SORTIE D’URGENCE

Accès prévu pour évacuation rapide ou secours.

SERVITUDE

Charge imposée sur un bien immobilier au profit d’un autre bien, permettant par exemple l’aménagement et l’utilisation d’un sentier sur une propriété privée.

SERVITUDE NOTARIÉE

Charge imposée sur un immeuble (fonds servant) au profit d’un autre immeuble (fonds dominant), enregistrée officiellement au registre foncier. Dans le contexte cyclable, une servitude de passage garantit juridiquement et durablement le droit de circuler sur un terrain privé pour accéder à un réseau de sentiers.

TERRES PUBLIQUES

Territoires appartenant à l’État québécois (domaine public), par opposition aux terres privées détenues par des particuliers, des entreprises ou des organisations. À Lanaudière, une proportion majoritaire du territoire est constituée de terres publiques, ce qui facilite le développement de réseaux récréatifs par rapport aux secteurs dominés par la petite propriété privée.

LEXIQUE

TRACANCES

L'art de travailler tout en étant en vacances. Cette pratique transforme les frontières traditionnelles entre temps professionnel et personnel pour créer un équilibre plus fluide.

VÉLOCONOMIE

L'économie qui gravite autour de l'univers du vélo. Elle englobe tous les secteurs d'activité liés à ce mode de transport durable, de la fabrication aux services connexes

VÉLO DE MONTAGNE – ALL MOUNTAIN

Catégorie combinant performance en montée et plaisir en descente. Vélos polyvalents avec suspensions généreuses.

VÉLO DE MONTAGNE – CROSS-COUNTRY (XC)

Discipline polyvalente où les cyclistes roulent en montée comme en descente, souvent sur sentiers simples et bidirectionnels. Présente aux JO (XCO).

VÉLO DE MONTAGNE – DESCENTE (DOWNHILL)

Discipline axée uniquement sur la descente, avec remontée mécanique. S'adresse à une clientèle expérimentée.

VÉLO DE MONTAGNE – ENDURO

Discipline où les cyclistes montent par un sentier d'ascension, puis descendent par des sentiers plus techniques souvent unidirectionnels.

VÉLO À PNEUS SURDIMENSIONNÉS (FATBIKE)

Vélo aux pneus de 4 à 5 pouces de large, conçu pour rouler sur la neige tapée ou dans le sable. Populaire au Québec.

VÉLO DE GRAVELLE (GRAVEL BIKE)

Vélo polyvalent conçu pour rouler confortablement sur route, chemins de gravier et sentiers légers, combinant les caractéristiques d'un vélo de route et d'un vélo tout-terrain.

VÉLO DE ROUTE

Vélo léger et rapide, conçu pour circuler sur des routes pavées, privilégiant la performance et l'efficacité sur de longues distances.

VÉLOPARC

Aménagement regroupant plusieurs zones de pratique pour le vélo de montagne (pumptrack, sauts, modules techniques, etc.).

VÉLOROUTE

Itinéraire cyclable de longue distance, balisé et aménagé pour faciliter la pratique du cyclotourisme.

ZEC (ZONE D'EXPLOITATION CONTRÔLÉE)

Territoire public où la gestion des activités de chasse, de pêche et de plein air est confiée à une corporation à but non lucratif. Les ZEC offrent un potentiel d'implantation de sentiers cyclables grâce à leurs réseaux existants de chemins forestiers, leurs infrastructures d'accueil (camping, mise à l'eau) et leur gouvernance parapublique.

La vie, c'est comme
une bicyclette, il faut
avancer pour ne pas
perdre l'équilibre.

— Albert Einstein

Photo : Bære – Stéphanie St-Pierre



CONTACTEZ-NOUS

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



INFO@BAERE.CA