

Université 
de Montréal

AMÉ11
Exposition de la Faculté
de l'Aménagement

Urbanisme

Nahoé Tardif

supervisée par Paul Lewis

À VÉLO SOUS ZÉRO

Le vélo d'hiver à Montréal



Le vélo comme mode de transport

Le vélo est de plus en plus reconnu comme un **MODE DE TRANSPORT** à part entière. Il offre de nombreux **AVANTAGES**, autant sur le plan écologique que sur les plans social, économique et spatial.



En ville, un déplacement à **VÉLO** est **PLUS RAPIDE** qu'un déplacement en voiture sur des distances de **5 km** et moins.

À Montréal, le **TIERS** des déplacements effectués vers le travail est de moins de **5 km**.

Dans son *Plan de transport*, la ville de **MONTRÉAL** reconnaît le vélo « comme une **COMPOSANTE ESSENTIELLE** du système de transport actuel. »

Nahoé Tardif

supervisée par Paul Lewis

**À VÉLO SOUS ZÉRO
LE VÉLO D'HIVER À
MONTRÉAL**

AMÉ11

*Exposition de la Faculté
de l'Aménagement*



Urbanisme

Nahoé Tardif

supervisée par Paul Lewis



À VÉLO SOUS ZÉRO LE VÉLO D'HIVER À MONTRÉAL

AMÉ11

Exposition de la Faculté
de l'Aménagement

Mise en contexte

Cyclistes d'hiver et température : comparaisons

		
Copenhague, Danemark	80%	0°C
Oulu, Finlande	25%	-8°C
Montréal	7%	-10°C



Proportion de cyclistes qui étendent leur pratique à l'hiver



Température moyenne du mois le plus froid de l'année

Les villes de Copenhague et d'Oulu se sont dotées, dès les **ANNÉES 1970**, de stratégies pour encourager la pratique du vélo. Toutes les deux offrent aujourd'hui des **INFRA-STRUCTURES** cyclables efficaces et cohérentes. Il n'existe pas de mesure spécialement pour l'hiver si ce n'est le **DÉNEIGEMENT PRIORITAIRE** des voies cyclables.

Le Québec a adopté une *Politique sur le vélo* en **1995**, soit environ **25 ANS PLUS TARD** que Copenhague et Oulu. Cela a permis d'améliorer le réseau cyclable et la sécurité liée à la pratique. La mise en place du **RÉSEAU BLANC** en 2008 a été un premier pas pour le vélo d'hiver à Montréal. Par contre, le déneigement défaillant du réseau blanc diminue son intérêt auprès des cyclistes d'hiver.

La recherche

BUT : comprendre le cyclisme d'hiver dans le contexte montréalais.

OBJECTIFS : dresser un **PORTRAIT** des cyclistes; connaître leurs **PRATIQUES DE MOBILITÉ**; identifier leurs **BESOINS** en termes d'infrastructures et de services.

La collecte de données a été effectuée par le biais d'un **QUESTIONNAIRE** en ligne. Afin de rejoindre le plus grand nombre de cyclistes d'hiver, les répondants ont été sollicités sur les groupes **FACEBOOK** Vélo d'hiver Montréal et CIBL vélo Montréal. L'échantillon final est de **81 RÉPONDANTS**.



Des **ENTREVUES** téléphoniques ont été aussi réalisées avec quelques répondants et avec différents intervenants : le Conseil régional de l'environnement de Montréal et un élu de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal. Les appels lancés à Vélo Québec sont restés sans réponse.



Urbanisme

Nahoé Tardif

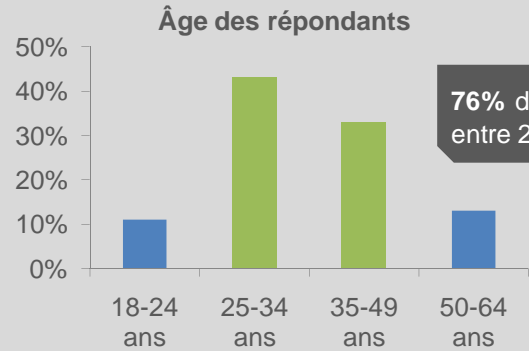
supervisée par Paul Lewis

À VÉLO SOUS ZÉRO LE VÉLO D'HIVER À MONTRÉAL

AMÉ11
Exposition de la Faculté
de l'Aménagement

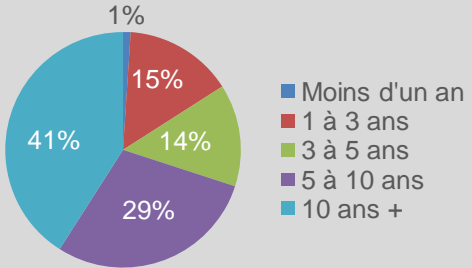
Résultats

Les **HOMMES** sont **4 FOIS** plus nombreux que les femmes à faire du vélo en hiver. Les répondants font le plus souvent partie d'un **MÉNAGE** composé de **DEUX** personnes.



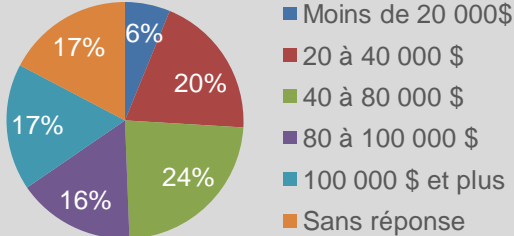
76% des répondants ont entre 25 et 49 ans.

Expérience des répondants



70% des répondants utilisent le vélo comme mode de transport depuis **5 ANS** ou plus.

Revenus des répondants



Les groupes de revenus sont assez **DIVERSIFIÉS**. À noter : le groupe des moins de 20 000 \$ est de loin le moins représenté, le vélo n'est donc pas réservé aux moins bien nantis.



Urbanisme

Nahoé Tardif

supervisée par Paul Lewis

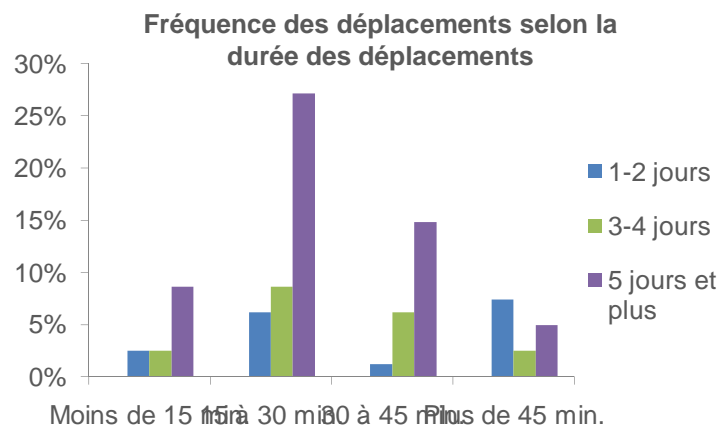
À VÉLO SOUS ZÉRO LE VÉLO D'HIVER À MONTRÉAL

AMÉ11

Exposition de la Faculté
de l'Aménagement

Résultats... suite

Les répondants sont des cyclistes assidus : **56%** font du vélo **5 JOURS** et plus par semaine. Quant à la **DURÉE DE DÉPLACEMENT**, elle se situe le plus souvent entre 15 et 30 minutes, mais les trajets longs ne sont pas rares: 26% des trajets sont d'une durée de 30 à 45 minutes et 16% de plus 45 minutes.



La **FRÉQUENCE** des déplacements est **INFLUENCÉE** par la durée des déplacements. Les gens qui se déplacent à vélo 3 jours et plus par semaine font le plus souvent des trajets de 15 à 30 minutes. Ils sont de moins en moins assidus alors que la durée du trajet augmente; les gens qui font des trajets de plus de 45 minutes le font plutôt 1-2 jours par semaine.

Les facteurs qui **INCITENT** le plus à faire du vélo l'hiver concernent les côtés **PRATIQUES** de ce mode de transport. Les facteurs monétaires ou environnementaux arrivent en fin de classement.

Facteurs incitatifs	Rang
Déplacement PLUS RAPIDE à vélo	1
AUTONOMIE que procure le vélo	2
EXERCICE physique	3
Plaisir associé à la pratique du vélo	4
Faible coût relié au vélo	5
Préoccupations environnementales	6
Autre	7

Quant aux facteurs **DISSUASIFS**, ils sont plus variés. L'accumulation de neige sur la chaussée, une surface glacée et des précipitations importantes sont les plus importants. Une température trop froide n'arrive qu'en cinquième position.

Lorsqu'ils ne sont pas à vélo, les répondants ont recours au **TRANSPORT EN COMMUN** (48%), à la **MARCHE** (33%) et à la voiture (19%). Notons que la **MOITIÉ** des répondants ne possèdent **PAS DE VOITURE**.



Université de Montréal

Urbanisme

Nahoé Tardif

supervisée par Paul Lewis

À VÉLO SOUS ZÉRO
LE VÉLO D'HIVER À
MONTRÉAL

AMÉ11

Exposition de la Faculté
de l'Aménagement

Résultats... fin

L'évaluation des pistes cyclables révèle des **LACUNES** importantes quant à leur entretien et à leur disponibilité en hiver. Les scores sont respectivement de **2,4/10** et de **2,5/10**. Le **TIERS** des répondants n'utilisent pas les pistes cyclables en hiver.



Il y a un fort intérêt pour l'**INTERMODALITÉ** vélo / transport en commun. Même si présentement 63% des répondants disent ne jamais avoir recours à l'intermodalité, plus de la moitié (54%) y aurait recours ou y auraient plus souvent recours si les conditions étaient plus favorables.



Il y a également un intérêt pour l'extension du système **BIXI** en hiver; 58% des répondants se disent très favorables ou favorables à cette idée.



Les répondants utilisent le plus souvent les **STATIONNEMENTS** extérieurs informels à cause du manque de stationnements formels.



Les résultats prouvent qu'il est **POSSIBLE** de faire du vélo d'hiver à Montréal sur une base régulière. Par contre, il reste beaucoup à faire au point de vue de la planification pour que la pratique devienne plus courante, comme on le voit ci-dessous à Copenhague.



Afin de rejoindre de nouveaux adeptes, il faut continuer à affirmer la **PLACE DU VÉLO** comme mode de transport. Il faut aussi offrir de meilleurs **SERVICES ET INFRASTRUCTURES** puisque, si beaucoup de cyclistes d'hiver composent avec la piètre qualité de ceux offerts actuellement, les prochains à adhérer à la pratique seront peut-être dans des dispositions différentes et auront un **BESOIN PLUS GRAND** en termes de services et d'infrastructures.