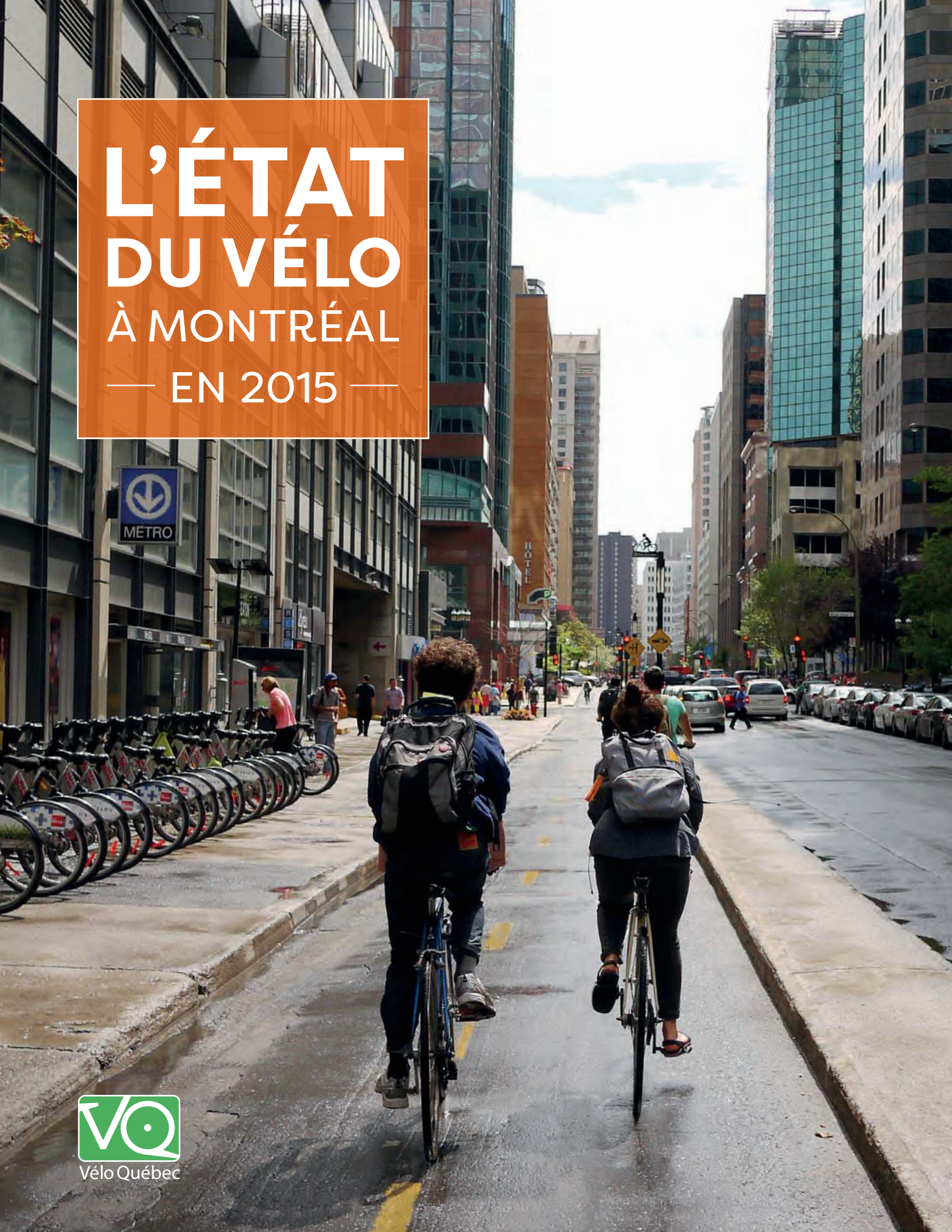
L'ÉTAT DU VÉLO À MONTRÉAL — EN 2015 —



Vélo Québec

L'état du vélo à Montréal en 2015

L'état du vélo à Montréal en 2015 permet d'affirmer que le vélo occupe une place centrale dans l'identité de la métropole. Le paysage montréalais est aujourd'hui façonné par le déploiement continu de voies cyclables et par l'instauration de stationnements pour vélos dans les rues commerciales et autour des stations de transports publics, sans parler bien sûr de l'effervescence générée à la fois par le Festival Go vélo Montréal et par le vélo en libre-service BIXI. Vraiment, le vélo est inévitable à Montréal.

En 2008, le *Plan de transport* adopté par la Ville de Montréal prévoyait de doubler la longueur de son réseau cyclable d'ici 2015. Cet objectif ambitieux est presque atteint. Prochaine étape annoncée par la Ville : faire passer son réseau à 1280 kilomètres. De plus, la Ville travaille à un programme de sécurisation des passages inférieurs au croisement de barrières comme les voies ferrées. Dans le même esprit, plusieurs arrondissements ont adopté des plans locaux de déplacements et déployé des mesures d'apaisement de la circulation.

Le dynamisme sur deux roues qui règne à Montréal ne doit cependant pas empêcher cette dernière de continuer à innover. C'est son statut de capitale du vélo en Amérique du Nord qui est en jeu !

L'état du vélo à Montréal est produit dans le cadre d'une étude globale sur le vélo au Québec, dont les résultats sont présentés dans le document *L'état du vélo au Québec*. Il présente les données propres à Montréal, en complément à celles de l'étude d'ensemble.

Tous les cinq ans depuis 1995, Vélo Québec brosse un portrait détaillé des cyclistes québécois. Tout, de leur pratique aux retombées du vélo sur les plans de l'économie, de la santé et de l'environnement, en passant par les environnements favorables à sa pratique, est scruté puis analysé. De ce vaste chantier émergent des tendances, des corrélations et des constats – bref, un véritable état du vélo au Québec qui permet de prendre des décisions éclairées quant à l'avenir du vélo.

Table des matières

Montréal, ville vélo 4

Anatomie du cycliste adulte montréalais 6

Les jeunes cyclistes de Montréal 7

Un mode de transport prisé 8

Montréal, ville cyclable 10

Le vélo à Montréal : une priorité 14

Que des bénéfices pour Montréal 15

Méthodologie

Les données sur lesquelles se base cette quatrième édition de *L'état du vélo à Montréal* proviennent d'horizons divers :

- Un sondage sur la pratique du vélo au Québec mené à l'échelle de la province par la firme Léger à l'automne 2015 et analysé par André Poirier, professeur au Département de techniques de recherche sociale du Collège de Rosemont.
- Des analyses, par la Chaire de recherche Mobilité de l'École Polytechnique de Montréal, des données des enquêtes Origine-Destination de Montréal pour 2008 et 2013.
- Une étude sur les retombées économiques du vélo réalisée par la Chaire de tourisme Transat de l'UQAM.

Pour de plus amples renseignements sur la méthodologie employée et des résultats détaillés : **velo.qc.ca/velo2015**

Équipe

DIRECTION
Marc Jolicoeur

RECHERCHE ET ANALYSE
Bartek Komorowski, David Métivier, Sandrine Cabana-Degani, Francis Tétrault

COMMUNICATIONS
Anne Williams

RÉDACTION
Maxime Bilodeau

RÉVISION
Diane Boucher

GRAPHISME
Emmanuelle Sirard

PHOTOS
Maxime Juneau/L'État Brut, Mathieu Lamarre, Vélo Québec

Partenaires

Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Ministère de la Santé et des Services sociaux

Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur

Société de l'assurance automobile du Québec

Direction de santé publique de Montréal

Agence métropolitaine de transport

Ville de Gatineau

Ville de Laval

Ville de Longueuil

Ville de Montréal

Ville de Québec

Ville de Sherbrooke

Ville de Terrebonne

Ville de Trois-Rivières

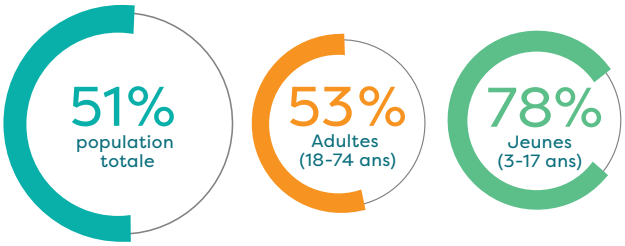
Montréal, ville vélo

Le vélo est omniprésent sur l'île de Montréal. Tant et si bien qu'on jurerait que la petite reine fait partie de son ADN.

Plus d'un million de cyclistes

En 2015, Montréal compte plus d'un million de cyclistes âgés de 3 à 74 ans. Cela correspond à plus de la moitié de sa population (1 974 408).

CYCLISTES À MONTRÉAL

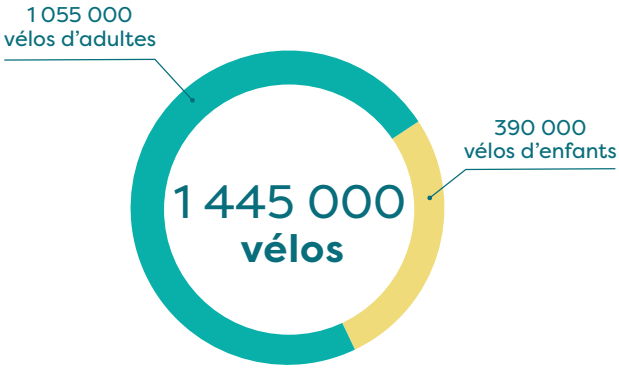


1 MILLION
de cyclistes à Montréal

Plusieurs vélos

La flotte de vélos des Montréalais se renouvelle partiellement chaque année. Des 1 445 000 vélos qui la composent en 2015, 179 000 ont été achetés au cours de l'année.

VÉLOS DANS LES MÉNAGES MONTRÉALAIS



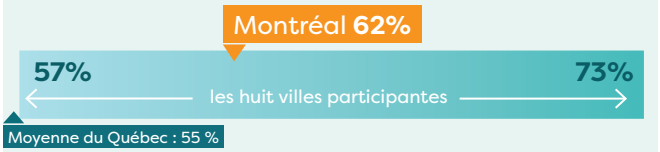
TAUX DE CYCLISTES DANS LA POPULATION

CHEZ LES ADULTES (18-74 ANS)

CHEZ LES JEUNES (3-17 ANS)

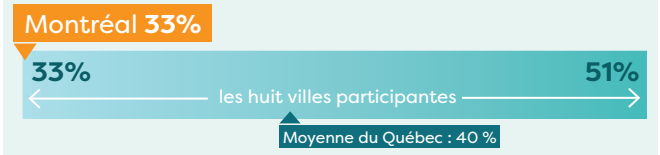
TAUX DE CYCLISTES CHEZ LES ADULTES PAR TRANCHE D'ÂGE

CHEZ LES 18-34 ANS



CHEZ LES 35-54 ANS

CHEZ LES 55-74 ANS



Anatomie du cycliste adulte montréalais

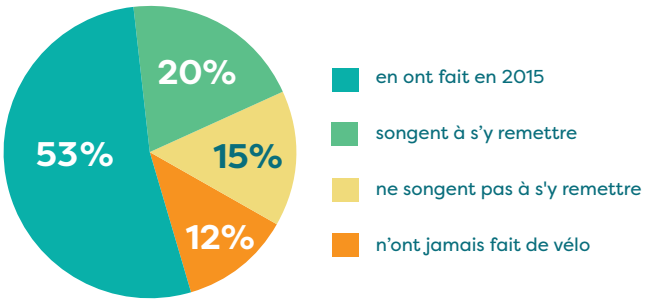
Les Montréalais sont des adeptes de vélo, une activité à laquelle ils s'adonnent d'ailleurs régulièrement et assidûment.

Nombreux

1 524 000 adultes montréalais ont déjà fait du vélo, ce qui correspond à 88 % de la population adulte de l'île. De ce nombre, 783 000, soit environ la moitié (53 %), en ont fait en 2015. Ce pourcentage était à peu près identique en 2010, à 52 %.

Mieux encore, 294 000 adultes montréalais songent sérieusement à s'y remettre. Compte tenu des 1 055 000 vélos pour adultes de l'île de Montréal – et on exclut les BIXI –, cela pourrait se faire plus rapidement que prévu, puisqu'il y a 272 000 vélos de plus que de cyclistes à Montréal !

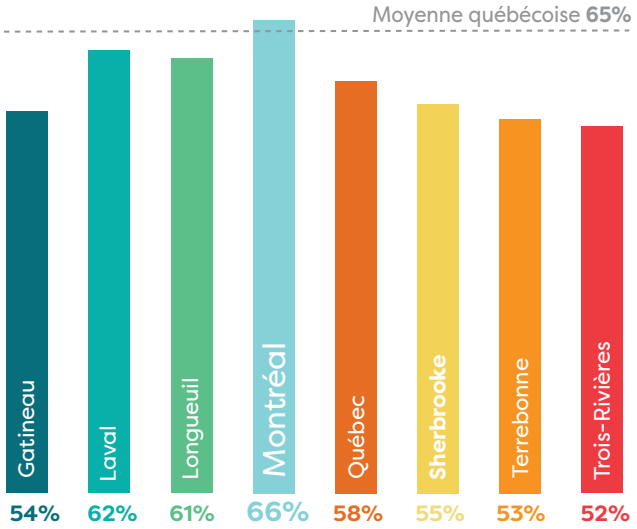
LES ADULTES MONTRÉALAIS ET LE VÉLO



Assidus

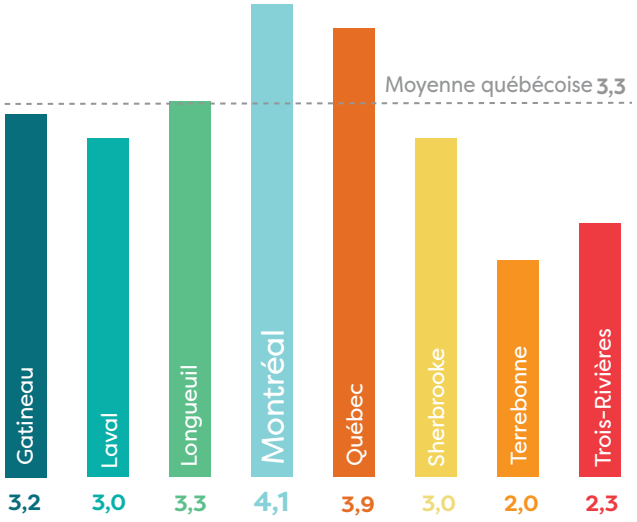
Deux cyclistes montréalais sur trois (66 %) pédalent toutes les semaines, ce qui place la métropole en tête de ce palmarès au Québec.

TAUX DE CYCLISTES ASSIDUS (1 FOIS/SEMAINE OU PLUS) CHEZ LES 18-74 ANS

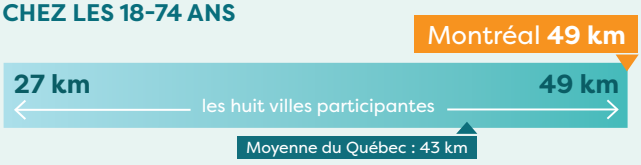


Chaque semaine, les Montréalais sont à vélo 4 heures et parcourent 49 kilomètres en moyenne. Au Québec, c'est un sommet.

NOMBRE D'HEURES À VÉLO PAR SEMAINE CHEZ LES 18-74 ANS



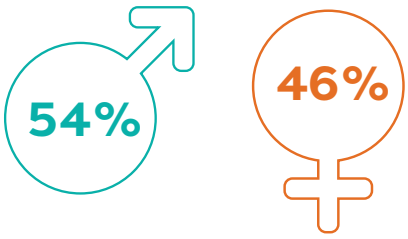
DISTANCE HEBDOMADAIRE À VÉLO CHEZ LES 18-74 ANS



Femmes et hommes

Les Montréalaises sont presque aussi nombreuses à pédaler dans les rues de la métropole que leurs vis-à-vis masculins.

RÉPARTITION SELON LE SEXE



Les jeunes cyclistes de Montréal

Comme partout ailleurs au Québec, les jeunes montréalais sont friands de vélo, une activité qu'ils pratiquent en masse et de toutes les manières possibles.

Plus des trois quarts des jeunes

221 000 jeunes montréalais ont fait du vélo en 2015. Cela représente 78 % des enfants et adolescents.

TAUX DE CYCLISTES CHEZ LES 3-17 ANS

Fréquence

Les jeunes cyclistes montréalais pédalent en moyenne 3,7 heures par semaine, donnée qui est parmi les plus élevées des huit grandes villes. Et 59 % d'entre eux pédalent au moins une fois par semaine.

DURÉE HEBDOMADAIRE DE VÉLO CHEZ LES 3-17 ANS

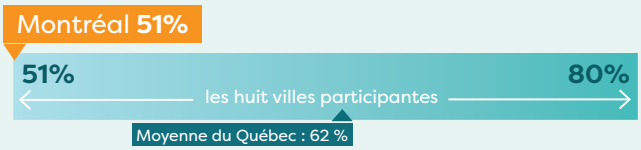
TAUX DE CYCLISTES ASSIDUS (1 FOIS/SEMAINE OU PLUS) CHEZ LES 6-17 ANS

221 000
jeunes cyclistes à Montréal

Plus qu'un loisir

Que ce soit pour se rendre à l'école, au parc ou chez des amis, 112 000 enfants et adolescents de 6 à 17 ans utilisent leur deux-roues comme mode de transport.

VÉLO COMME MODE DE TRANSPORT CHEZ LES 6-17 ANS



À pied, à vélo, ville active!

L'implantation de programmes comme *À pied, à vélo, ville active*, qui œuvrent à la promotion du vélo et de l'aménagement d'environnements qui lui sont favorables, n'est pas étrangère à la pratique du vélo par les jeunes. Depuis sa création par Vélo Québec en 2005, *À pied, à vélo, ville active* a rejoint plus de 123 200 jeunes et parents dans 176 écoles primaires et 60 écoles secondaires de Montréal. Ce programme, l'un des plus développés en Amérique du Nord, encourage le transport actif en proposant des mesures visant à faciliter les déplacements des parents et de leurs enfants entre le domicile, l'école et le travail. L'expansion du réseau cyclable et la mise en place de mesures de modération de la circulation par les municipalités figurent entre autres au tableau des initiatives valorisées par *À pied, à vélo, ville active*.

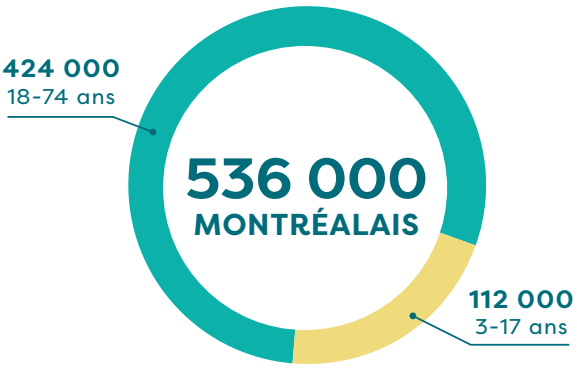
Un mode de transport prisé

En Amérique du Nord, Montréal est l'une des villes où le vélo a la plus grande part modale.

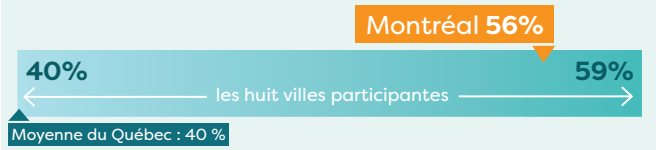
Plus de la moitié des cyclistes

En 2015, 536 000 Montréalais âgés de 3 à 74 ans utilisent régulièrement ou à l'occasion le vélo pour se rendre au boulot, à l'école, chez des amis ou ailleurs. Cela représente 53 % des cyclistes. De ce nombre, 274 000 Montréalais d'âge adulte se déplacent à vélo à des fins de transport au moins une fois par semaine.

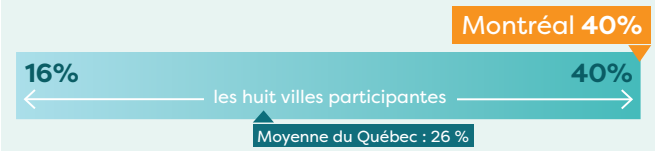
MONTRÉLAIS UTILISANT LE VÉLO COMME MODE DE TRANSPORT



TAUX DE CYCLISTES ADULTES UTILISANT LE VÉLO COMME MODE DE TRANSPORT



PROPORTION DES DÉPLACEMENTS À VÉLO FAITS À DES FIN DE TRANSPORT



Part modale du vélo à Montréal

En 2013, sur l'île de Montréal, c'est 2,5 % des déplacements qui sont attribuables au vélo. Autrement dit, un déplacement sur quarante se fait derrière un guidon, que ce soit pour aller au travail, à l'école ou ailleurs.

Entre 2008 et 2013, la part modale du vélo a augmenté de moitié chez les femmes et de plus du tiers chez les hommes, passant respectivement de 1,2 % à 1,8 % et de 2,4 % à 3,3 %.

Chaque jour, à Montréal, en moyenne 116 000 déplacements s'effectuent à vélo. Cela représente un accroissement de 57 % entre 2008 et 2013. Cette augmentation n'est pas indépendante du développement soutenu du réseau cyclable ni de la mise en place de mesures de modération de la circulation.

Vélo-boulot

À Montréal, la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail est de 2,9 % en 2011, valeur qui s'est certainement accrue depuis. Montréal dépasse toutes les villes américaines de taille similaire à ce chapitre. En nombre absolu, les 24 000 Montréalais qui se rendent au travail à vélo sont surpassés uniquement par les 36 000 navetteurs à vélo de New York, qui a pourtant une population quatre fois plus grande.

Quartiers centraux

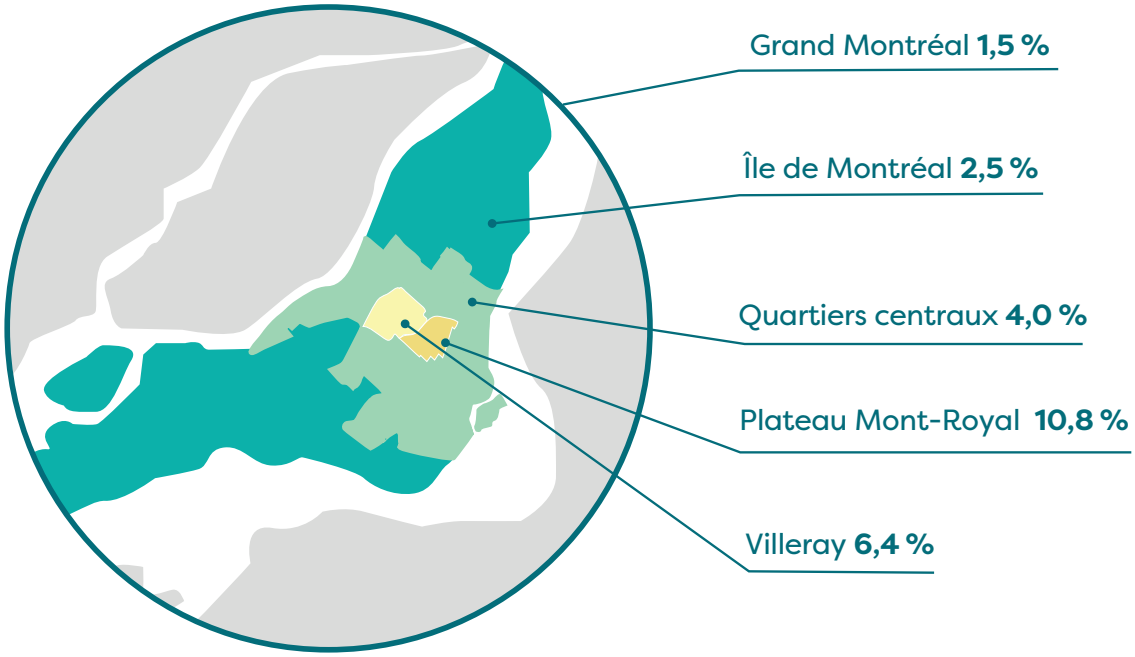
Dans les quartiers centraux de Montréal, où vivent plus d'un million de personnes, 4 % des déplacements se font sur deux roues. À Vancouver, dans un territoire comparable incluant Burnaby et New Westminster (où vivent plus de 900 000 personnes), la part modale du vélo en 2011 était de 3,3 %.

Dans les secteurs municipaux de Villeray et du Plateau Mont-Royal, où résident 210 000 personnes, 6,4 % et 10,8 % des déplacements se font à vélo. Ces parts modales du vélo se comparent à celles de villes comme Helsinki, Séville, Vienne et Stockholm (entre 6 % et 11 %), et s'approchent de celles de Berlin et Munich (13 % et 14 %).

Potentiel de transfert modal

Un travailleur montréalais sur trois (33 %) habite à moins de 5 kilomètres de son lieu de travail, un déplacement d'environ 25 minutes à vélo. C'est donc dire l'important potentiel de développement du vélo comme mode de transport dans la métropole. De la même manière, 22 % des déplacements normalement réalisés en véhicules motorisés – auto, autobus, etc. – seraient transférables au vélo, selon une analyse réalisée par la Chaire de recherche Mobilité de l'École polytechnique de Montréal.

PART MODALE DU VÉLO EN 2013



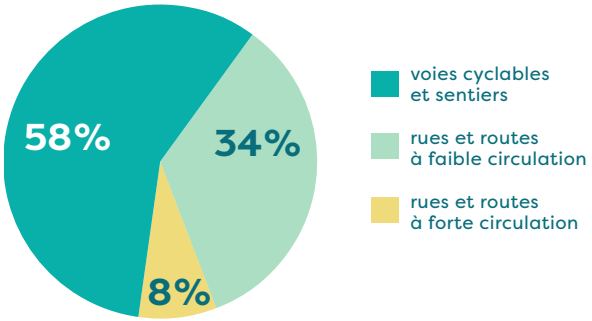
Montréal, ville cyclable

Peu importe leurs besoins et réalités, les cyclistes montréalais sont bien servis par la métropole.

Une préférence marquée

Les cyclistes montréalais effectuent 92 % de leurs déplacements sur des pistes cyclables, sur des sentiers ou dans des rues à faible circulation – bref, dans des environnements favorables à la pratique du vélo.

DÉPLACEMENTS PAR TYPE DE VOIE



Des kilomètres de voies cyclables

Depuis 2010, le réseau cyclable montréalais ne cesse de croître. Aujourd'hui, son étendue surpasse considérablement celles du réseau de Toronto (670 kilomètres) et de Vancouver (289 kilomètres), mais n'atteint pas celle de Calgary (1032 km).

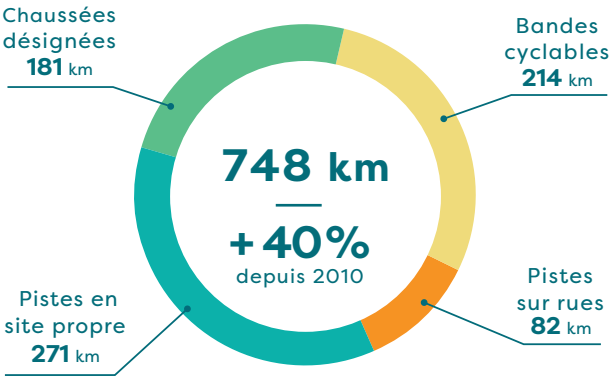
Il y a à Montréal 296 kilomètres de rues comportant des voies réservées aux cyclistes – pistes ou bandes cyclables. C'est deux fois plus qu'à Toronto. De ce nombre, 82 kilomètres sont des pistes séparées physiquement des voitures par une bordure de béton ou des poteaux délinéateurs. À Vancouver, on en compte trois fois moins, et à Toronto, quatre fois moins. Les autres grandes villes canadiennes aménagent néanmoins de nouvelles voies cyclables à un rythme accéléré, comblant ainsi leur retard en la matière.

ACHALANDAGE DU RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS EN 2015

Site de comptage (rue et croisement)	Annuel	Maximum hebdomadaire	Maximum quotidien
Berri (De Maisonneuve)	973 000	38 900	7 400
Boyer (Rosemont)	700 000	31 900	6 200
Côte-Sainte-Catherine (parc Beaubien)	388 000	16 900	3 300
De Brébeuf (Rachel)	915 000	39 900	7 300
De Maisonneuve (Berri)	1 354 000	63 900	10 600
De Maisonneuve (Old Orchard)	333 000	14 000	2 500
De Maisonneuve (Peel)	748 000	41 900	7 900
Laurier (Rivard)	644 000	27 400	5 200
Notre-Dame (Frontenac)	748 000	41 900	7 900
Parc (Duluth)	595 000	24 400	4 900
Pierre-Dupuy (Habitat-67)	371 000	20 100	4 800
Rachel (Hôtel-de-Ville)	736 000	30 100	7 900
Rachel (Papineau)	982 000	37 100	7 700
René-Lévesque (Wolfe)	491 000	21 700	4 100
Saint-Antoine (Saint-Laurent)	83 000	4 000	800
Viger (Saint-Urbain)	99 000	4 000	800
Pont Jacques-Cartier (côté Montréal)	393 000	18 700	3 500

À cause de travaux menés en 2015 et imposant des détours aux cyclistes, les données relatives au boulevard De Maisonneuve (Peel) et celles de l'avenue Laurier (Rivard) sont nettement sous leurs normales.

RÉSEAU CYCLABLE MONTRÉALAIS



LA ROUTE VERTE

Route Verte à Montréal
102 km

Plus que des pistes cyclables

Montréal a à cœur le confort, la sécurité et l'efficacité de son réseau cyclable, comme en témoignent l'aménagement de nouvelles voies cyclables dans les passages inférieurs franchissant des voies ferrées — entre autres sur la rue Masson et les boulevards Saint-Laurent et Décarie — et l'apaisement de plus de 130 kilomètres de rues à l'aide de dos d'âne ou d'avancées de trottoirs entre 2010 et 2015. Il y a aussi ces mesures mises ponctuellement en place par la Ville, comme le rétrécissement des voies de circulation automobile ou l'ajout de balises centrales aux passages pour piétons.

Majoritairement implantées au centre de l'île, dans les environs du Plateau-Mont-Royal, de l'ouest de Rosemont, de Villeray et d'Ahuntsic, ces mesures n'en sont pas moins présentes dans tous les autres secteurs de la ville.

Ensemble, toutes ces initiatives sont synonymes d'achalandage accru sur le réseau cyclable montréalais. En témoigne la piste Claire-Morissette, sur le boulevard De Maisonneuve, qui remporte la palme avec à la fois plus de 10 000 passages lors de la journée la plus achalandée de 2015 et un total pour l'année de plus de 1,3 million de passages à l'ouest de la rue Berri.

Route verte

Comme l'indiquent les données d'achalandage de la page précédente, la Route verte est très populaire à Montréal, où elle est empruntée annuellement par des centaines de milliers de cyclistes. C'est sans compter les centaines de milliers d'autres qui s'aventurent sur les pistes ne possédant pas de compteurs, comme la piste des Berges à Verdun, LaSalle ou Lachine, ou la piste de l'avenue Christophe-Colomb, toutes parties intégrantes de la Route verte.

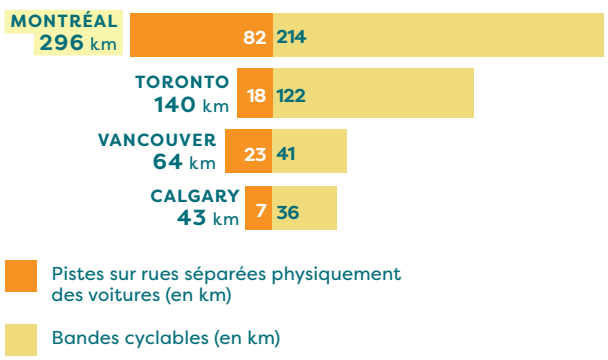
Bienvenue cyclistes!

En parallèle, Montréal dispose également de quatorze hébergements Bienvenue cyclistes! sur son territoire. Du simple gîte à l'hôtel quatre étoiles sis au centre-ville, ces havres pour cyclotouristes leur offrent du rangement pour vélo, une trousse d'outils cyclistes de base ainsi que de l'information sur les réseaux cyclables locaux.

RÉSEAU CYCLABLE DES GRANDES VILLES CANADIENNES

Longueur totale

Pistes sur rues et bandes cyclables



Vélo de montagne

L'île de Montréal ne compte ni sentiers hors route, ni pistes à rouleaux (*pump tracks*), ni parcs de sauts. Pourtant, cela n'empêche pas 151 000 adultes montréalais de pratiquer le vélo de montagne en 2015. Si une minorité sillonne illicitement des sentiers officieux du mont Royal, la plupart des adeptes prennent la clé des champs et roulent à l'extérieur de l'île.

À Toronto, les citoyens disposent de 10 kilomètres de sentiers hors route en plein cœur de la ville, à Crothers Woods dans Don Valley, ainsi que de deux véloparcs proposant une large gamme d'installations : pistes d'habileté, parcours de sauts et *pump tracks*. Un troisième véloparc et plusieurs kilomètres de sentiers supplémentaires sont planifiés.

Depuis l'arrivée au Québec du vélo à pneus surdimensionnés, ou *fatbike*, le vélo de montagne n'est plus limité à la période de mai à octobre. Au guidon de ce nouveau venu, il est désormais possible de rouler l'hiver sur plus de 500 kilomètres de sentiers répartis dans 46 centres de 10 régions de la province – excluant malheureusement Montréal. Comme l'offre de sentiers s'accroît tout aussi rapidement que celle des manufacturiers, la pratique de ce vélo quatre-saisons n'a pas fini de se développer. D'autant que le *fatbike*, pareillement à l'aise sur la neige fraîche damée que sur la neige durcie ou croûtée, se moque de nos hivers en dents de scie.

BIXI

Avec 5200 bicyclettes, le système de vélos en libre-service BIXI – le premier en Amérique du Nord – est de loin le plus important au Canada. Il devance d'une roue celui de Chicago, qui compte 4760 vélos, et se classe deuxième derrière celui de New York, qui comporte 7500 bicyclettes.

Le nombre de vélos de la flotte BIXI est stable depuis 2010, année où on en dénombrait 5000. Le nombre de stations est néanmoins en croissance : de 400 en 2010, elles sont passées à 460 en 2015, soit une augmentation de 15 %.

En 2015, 473 000 Montréalais habitent à moins de 250 mètres d'une station et 687 000 à moins de 500 mètres. Le jour, près de 600 000 personnes vivent, travaillent ou étudient à moins de 250 mètres d'une station.

Depuis son lancement en 2009, BIXI totalise 23 millions de déplacements. En 2015, 3,5 millions de déplacements en BIXI ont été effectués. Cela représente une hausse de 9,4 % par rapport à l'année précédente. En moyenne, on répertorie 113 000 déplacements hebdomadaires en BIXI.

Complémentarité avec les transports en commun

Roi des déplacements sur de courtes distances, champion incontesté de la flexibilité, le vélo complète à merveille le transport en commun, dominant sur les longues distances.

C'est donc sans surprise que la Société de transport de Montréal (STM) met à la disposition de ses usagers 2800 places de stationnement pour vélos aux abords de ses stations de métro, un chiffre stable depuis 2010. Les cyclistes sont d'ailleurs les bienvenus à bord entre 10 heures et 15 heures, puis à partir de 19 heures, et en tout temps les fins de semaine.

Depuis 2010, la STM offre quelques nouveautés à ses usagers, dont l'abri-vélo de la station Lionel-Groulx, un stationnement de 32 places couvert et sécurisé accessible 24 heures sur 24. Il existe également un projet-pilote, mis en place en 2013, de glissoires facilitant les montées et descentes de vélo dans les escaliers de la station Viau. Cette mesure simple n'a toujours pas été étendue à d'autres stations.

Signalons aussi l'offre restreinte de supports à vélos, présents sur 8 des 150 lignes régulières de la STM du 15 avril au 15 novembre. À Laval, à l'instar de plusieurs grandes villes américaines comme Seattle, la totalité de la flotte de bus est équipée de supports à vélos.

Par contre, en 2015, il est toujours interdit de circuler à vélo dans la plupart des voies réservées aux autobus alors que plusieurs villes, dont Québec et Paris, le permettent.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) mise également sur l'alliance naturelle entre vélo et train. Elle offre 765 places de stationnement pour vélos aux abords de ses gares montréalaises. De plus, elle autorise l'accès de vélos à bord des trains de ses six lignes, hormis en période de pointe, où les vélos sont interdits vers le centre-ville le matin et vers la périphérie le soir.

La semaine, 70 des 151 départs (46 %) admettent à leur bord les deux-roues. La fin de semaine, l'ensemble des 72 départs est ouvert aux cyclistes – même si seules trois lignes sur six opèrent les samedis et dimanches.

À l'heure actuelle, de 1,5 % à 2 % des passagers des trains de l'AMT pédalent jusqu'à leur gare d'embarquement. Or, près d'un déplacement en véhicule motorisé sur trois en direction de la gare serait transférable au vélo, selon une analyse réalisée par la Chaire de recherche Mobilité de l'École polytechnique de Montréal.

Stationnement

À défaut de dresser un portrait exhaustif du stationnement pour vélos à Montréal, voici quelques constats. Près de 10 000 anneaux fixés sur les bornes de stationnement sont disponibles dans la ville ; c'est deux fois plus qu'en 2010. À cela viennent s'ajouter les 11 000 places aménagées sur les trottoirs, sur la chaussée, aux abords des édifices municipaux et dans les parcs de Montréal.

Pourtant, il suffit de déambuler au centre-ville pour y observer des vélos accrochés aux poteaux de signalisation et à d'autres éléments du mobilier urbain. Manifestement, l'offre à Montréal peine à satisfaire à la demande.

En matière de stationnements pour vélos situés en édifices, l'Université de Montréal, le Centre hospitalier de l'Université de Montréal et le cégep du Vieux Montréal font bonne figure avec respectivement 1200, 1050 et 400 places. Le cégep du Vieux Montréal rend même disponibles des places en garage à ses employés et au public, ce qui est aussi le cas de la Grande Bibliothèque.

Notons que dans dix arrondissements et deux villes liées, les édifices qui s'élèveront du sol dans les prochaines années seront tenus d'inclure un nombre minimal de places de stationnement pour vélos.

Le vélo à Montréal : une priorité

Montréal ne cesse de bonifier son réseau cyclable et ses infrastructures pour les cyclistes.

Politiques vélo

Dans son *Plan de transport* adopté en 2008, Montréal annonçait vouloir doubler l'étendue de son réseau cyclable. L'objectif : le faire passer de 400 à 800 kilomètres sur une période de cinq à sept ans.

Depuis 2010, 200 kilomètres sont venus se greffer au réseau montréalais, ce qui porte sa longueur totale à 748 kilomètres. En 2015, la Ville a annoncé vouloir porter ce nombre à 1280 kilomètres.

La qualité du réseau se bonifie également. Depuis 2014, Montréal travaille d'arrache-pied à un programme de sécurisation et d'amélioration des passages inférieurs au croisement de barrières comme les voies ferrées. Tout d'abord entamé avec des mesures temporaires, le programme prévoit de nouveaux aménagements dès les prochaines années. Au menu, notamment : amélioration de l'accès aux trottoirs, de l'éclairage et de la qualité de la chaussée.

Dans le même esprit, plusieurs arrondissements adoptent des plans locaux de déplacements dont l'un des principaux objectifs est de rendre plus confortables et sécuritaires les déplacements à vélo.

Stationnement

Des supports à vélos se trouvent dans les parcs, aux abords des édifices municipaux, sur les trottoirs, voire sur les chaussées des artères commerciales de tous les arrondissements. Certains, comme ceux de Saint-Laurent, Rosemont–La Petite-Patrie et Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, élaborent des plans de stationnement, d'autres en font pour des secteurs spécifiques. C'est le cas notamment de l'arrondissement du Sud-Ouest pour le secteur du marché Atwater.

Modération de la circulation

Les arrondissements de Verdun, d'Outremont et du Plateau-Mont-Royal limitent la vitesse à 30 km/h en secteur résidentiel depuis 2014 pour les deux premiers et 2015 pour le dernier. Résultat : un sentiment de sécurité accru des piétons et cyclistes. En Europe, où il est largement répandu, ce concept des « zones 30 » est également synonyme de sécurité et de confort accrus. Cette mesure s'ajoute à la réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues résidentielles, mise en place en 2009 dans les arrondissements de Lachine, Pierrefonds-Roxboro, Rosemont–La Petite-Patrie, Saint-Laurent, et étendue en 2010 à tous les arrondissements de Montréal ainsi qu'aux villes de Montréal-Est, Kirkland et Sainte-Anne-de-Bellevue.

Afin d'assurer leur respect, ces limites de vitesse réduites s'accompagnent de diverses mesures de modération de la circulation. Avancées de trottoir, dos d'âne allongés, afficheurs de vitesse et diminution du nombre de voies de circulation ainsi que de leur largeur en sont quelques-unes, adoptées aux quatre coins de la métropole, dans tous les arrondissements. Peu importe si elles découlent de politiques de transport ou d'initiatives ponctuelles, ces mesures sont toutes bénéfiques, pour les cyclistes comme pour les piétons et les automobilistes.

Que des bénéfices pour Montréal

Parce qu'il est bon pour la santé et l'environnement, le vélo est un atout pour les Montréalais.

Vélo et environnement

Les 49 kilomètres roulés chaque semaine par les cyclistes montréalais de mai à septembre généreraient, s'ils étaient faits en voiture, 250 000 tonnes de gaz à effet de serre dans l'environnement.

De plus, la présence du vélo dans la ville diminue la pollution de l'air et le niveau sonore, améliorant du même coup la qualité de vie !

Santé

Chaque semaine, les cyclistes montréalais pédalent en moyenne plus de 4 heures. Cela représente 3 millions d'heures d'activité physique hebdomadaire.

Quelle est la valeur des bienfaits découlant de cette pratique d'activité physique ? Depuis quelques années, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) propose un « outil d'évaluation économique des effets sanitaires liés à la pratique du vélo », ou HEAT (*Health Economic Assessment Tool*). Ce dernier calcule le nombre de décès évités par le niveau d'activité physique attribuable au vélo dans une population et le multiplie ensuite par une estimation de la valeur de la vie.

Selon la méthode HEAT de l'OMS, la pratique actuelle du vélo à Montréal aiderait à prévenir 139 décès par année, se traduisant annuellement en une valeur économique de 940 millions de dollars. Ce calcul ne tient pas compte d'une éventuelle diminution des coûts de santé résultant de cette activité physique.

Toujours selon la méthode HEAT, la valeur économique du vélo comme activité physique à Montréal pourrait s'accroître de 179 millions de dollars annuellement si les courts déplacements motorisés en milieu urbain étaient transférés au vélo.

L'état du vélo à Montréal est réalisé en complément à *L'état du vélo au Québec* – une étude globale sur le vélo dans la province – et présente les données propres à la ville.

Depuis sa première édition en 1995, *L'état du vélo au Québec* démontre clairement les liens étroits existant entre la pratique du vélo, les environnements qui lui sont favorables et ses multiples retombées positives. Le vélo à des fins de transport, de loisir ou de tourisme profite autant à l'individu qu'à la collectivité.

Vélo Québec

1251, rue Rachel Est, Montréal (Québec) H2J 2J9 Canada
Tél. : 514 521-8356 • 1 800 567-8356 velo.qc.ca

La reproduction de ce document est permise à condition d'en citer la source.