



Observatoire
du vélo

PRÉSENTE

MONTRÉAL

L'état du vélo au Québec en 2025



Un projet de

Vélo Québec





Montréal 

Je tiens à remercier Vélo Québec pour cet important travail de recherche, qui apporte une perspective essentielle sur l'évolution du vélo au Québec. Les constats de l'étude réitèrent comment le vélo contribue à des villes plus saines, plus conviviales et plus dynamiques sur le plan économique.

Montréal s'impose aujourd'hui comme une ville nord-américaine de premier plan en matière de mobilité et c'est aussi grâce au vélo. Notre volonté est de renforcer la sécurité des pistes cyclables déjà en place et de favoriser une cohabitation harmonieuse entre les différents modes de transport. Nous croyons qu'une mobilité cohérente, fluide et sécuritaire doit permettre à chacune et chacun de se déplacer en toute confiance, que ce soit à pied, à vélo, en transport collectif ou en voiture. Pour y parvenir, il est impératif de tenir compte des besoins des cyclistes tout en respectant les réalités locales de nos quartiers. Cela requiert une analyse approfondie de nos infrastructures, des interventions stratégiques et ciblées ainsi que des consultations menées dans une véritable écoute des citoyennes et citoyens.

Le rayonnement international de notre métropole passe également par BIXI, un pilier du déplacement actif en libre-service, très apprécié de la population montréalaise comme des touristes. Un moyen simple et pratique pour se déplacer partout en ville et nous pouvons en être fiers.

Le vélo à Montréal est là pour rester, Montréal se trouve à un tournant et il est essentiel d'assurer une mobilité fluide et sécuritaire pour tout le monde.

ALAN DESOUSA

Élu responsable de la mobilité et des infrastructures au comité exécutif de la Ville de Montréal



Les villes sont aux premières lignes de la transformation de la mobilité. Ce sont elles qui, jour après jour, aménagent les rues, développent les réseaux cyclables et créent les conditions favorables à une pratique sécuritaire du vélo, tant pour les déplacements que pour les loisirs. Leur leadership contribue directement à la santé de la population, à la création de milieux de vie conviviaux et à la vitalité économique de leur communauté.

Montréal illustre avec force cette dynamique. La part modale du vélo y a bondi de 58 % en seulement cinq ans. La Ville s'est également distinguée cette année en obtenant la certification Vélosympathique niveau or, une reconnaissance qui vient couronner des années d'efforts soutenus.

Je suis profondément reconnaissant, mais aussi fier du travail accompli par l'ensemble des municipalités du Québec qui sont au cœur de ces transformations. Le contexte n'est pas toujours facile et le vent est parfois de face, mais les résultats de *L'état du vélo au Québec en 2025* le confirment : ces choix de politiques publiques sont les bons et ils portent leurs fruits. Montréal en offre un exemple éloquent : une vision soutenue dans le temps peut véritablement transformer les habitudes de mobilité.

JEAN-FRANÇOIS RHEAULT

Président-directeur général de Vélo Québec



Créé en 2024, l'Observatoire du vélo est un site internet qui rassemble données et connaissances sur la pratique du vélo, ainsi que sur ses retombées et bénéfices, tant individuels que collectifs. Structurées autour de quatre thématiques principales (portrait de la pratique, santé, environnement et économie), ces données sont accessibles à tous et toutes, fiables et adaptées aux contextes québécois, canadien et nord-américain.

En constante évolution afin d'intégrer les recherches et études les plus récentes, l'Observatoire se veut un outil dynamique et évolutif. En incorporant les données de *L'état du vélo au Québec en 2025*, l'Observatoire permettra d'en assurer la pérennité, tout en soutenant les analyses et études approfondies qui en découleront.



Consultez l'Observatoire du vélo en ligne à observatoire.velo.qc.ca.

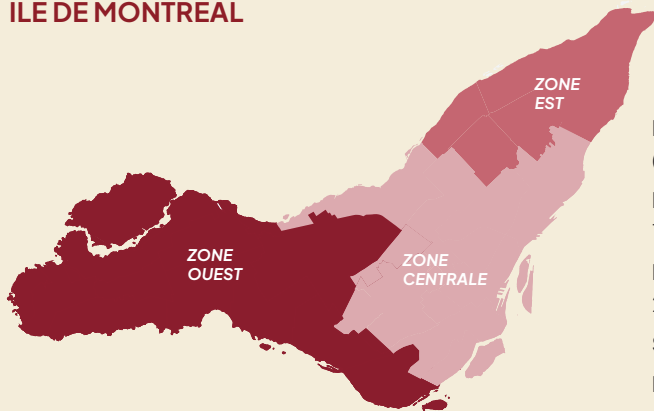
Table des matières

- 5** Qui fait du vélo sur l'île de Montréal?
- 10** Pourquoi roule-t-on à vélo sur l'île de Montréal?
- 16** Avec quoi roule-t-on sur l'île de Montréal?
- 18** Où roule-t-on sur l'île de Montréal?
- 21** Quand roule-t-on sur l'île de Montréal?
- 23** Quelles mesures pour le vélo sur l'île de Montréal?
- 25** Quoi retenir de *L'état du vélo sur l'île de Montréal en 2025*?
- 26** Comment poursuivre l'élan?
- 27** Méthodologie et équipe



En complément de sa version provinciale, *L'état du vélo* se décline aussi à l'échelle municipale pour 8 des 10 plus grandes villes québécoises : Gatineau, Laval, Lévis, Montréal (île), Québec, Saguenay, Sherbrooke et Trois-Rivières. *L'état du vélo à Montréal en 2025* vise donc à brosser le portrait des cyclistes, de leur pratique et des infrastructures cyclables à l'échelle de l'agglomération.

ÎLE DE MONTRÉAL



Nombre d'habitant-es (est. 2025) : 2 172 250
(agglomération la plus peuplée de la province)

Pourcentage d'enfants (≤ 19 ans ; est. 2025) :
19,1 % (province : 20,6 %)

Pourcentage d'ainé-es (≥ 55 ans ; est. 2025) :
28,5 % (province : 34,3 %)

Superficie : 496,9 km²

Longueur du réseau routier : 5 817 km

De plus, afin de saisir plus précisément les particularités de la pratique du vélo sur l'île de Montréal, celle-ci a été divisée en trois zones :

Zone ouest : 25 % de la population de l'île, constituée des arrondissements de Saint-Laurent, LaSalle, Lachine, Pierrefonds-Roxboro et L'île-Bizard – Sainte Geneviève ainsi que des villes de Hampstead, Côte Saint-Luc, Montréal Ouest, Dorval, Pointe Claire, Dollard-des-Ormeaux, Kirkland, Beaconsfield, Baie d'Urfé, Senneville et Sainte-Anne de Bellevue

Zone centrale : 58 % de la population de l'île, constituée des arrondissements de Ahuntsic-Cartierville, Villeray – Saint-Michel – Parc-Extension, Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, Outremont, Le Plateau-Mont-Royal, Rosemont – La Petite-Patrie, Mercier – Hochelaga – Maisonneuve, Ville-Marie, Le Sud-Ouest et Verdun ainsi que des villes de Westmount et de Mont-Royal

Zone est : 17 % de la population de l'île, constituée des arrondissements de Saint-Léonard, Montréal-Nord, Anjou et Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles ainsi que de la ville de Montréal-Est

Les indicateurs définis dans les prochaines pages présenteront donc les chiffres pour ces trois zones séparées mais aussi pour l'île de Montréal dans son ensemble (somme pondérée par la population des trois zones).

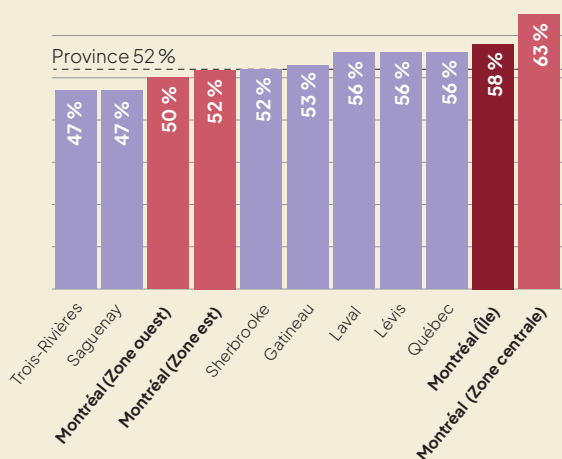
Qui fait du vélo sur l'île de Montréal ?

Le vélo est un outil utilisé par la majorité de la population de l'île de Montréal, peu importe l'âge ou le genre.

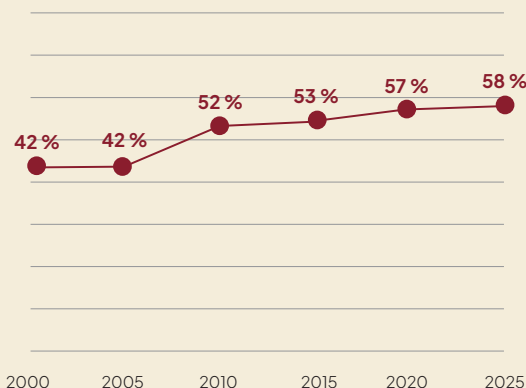
La force du nombre

À Montréal, une majorité de la population pédale. En 2025, **1 185 000 habitant·es de l'île ont fait du vélo**, soit **941 000 adultes (58 %)** et **244 000 enfants (78 %)**. Montréal compte ainsi **parmi les villes québécoises étudiées avec les plus grandes proportions d'adultes et d'enfants faisant du vélo**. Et certaines zones de l'île se démarquent même encore plus : la zone centrale pour les adultes ayant fait du vélo en 2025 et la zone ouest pour les enfants.

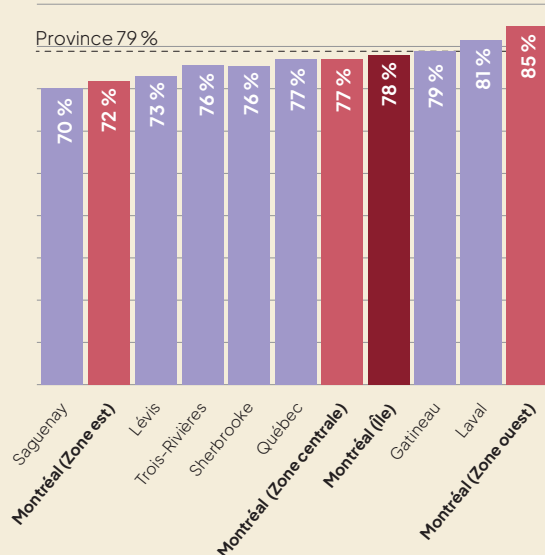
Pourcentage de la population adulte ayant fait du vélo en 2025



Pourcentage de la population adulte ayant fait du vélo dans l'année



Pourcentage de la population d'enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo en 2025



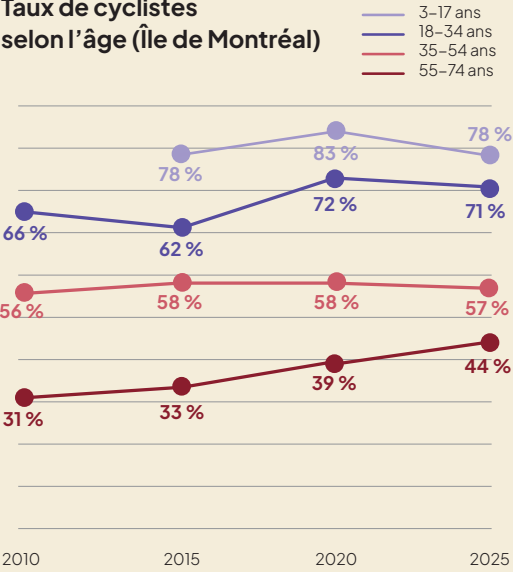
Rue Saint-Denis (Catherine Daoust)

Il n’y a pas d’âge pour faire du vélo

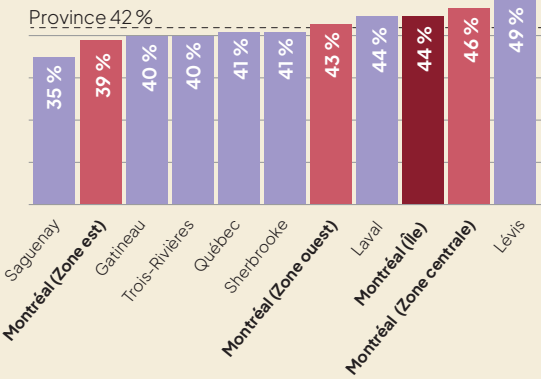
La pratique du vélo varie en fonction de l’âge. Si le vélo est moins pratiqué chez les aîné·es que chez les plus jeunes, il est cependant une solution de mobilité utilisée par **44 % des 55 à 74 ans** de l’île de Montréal, un pourcentage en **croissance continue depuis 2010**. Ainsi, en 2025, Montréal (et particulièrement sa zone centrale) compte **parmi les villes québécoises avec le plus grand pourcentage d’aîné·es ayant fait du vélo**.



Taux de cyclistes selon l’âge (île de Montréal)



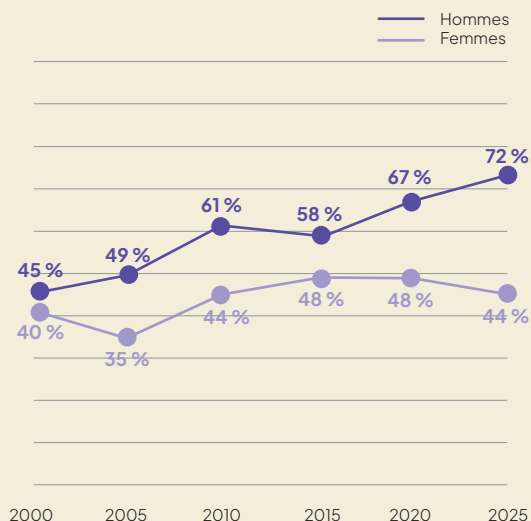
Pourcentage de la population aînée (55–74 ans) ayant fait du vélo en 2025



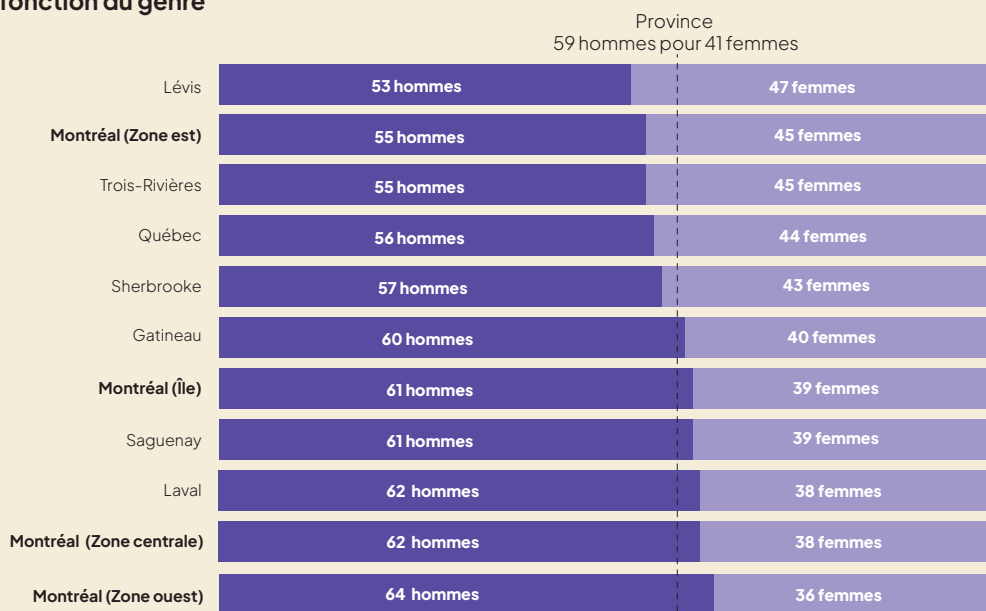
Une pratique encore non-paritaire

Comme dans le reste de la province, la pratique du vélo à Montréal n'est pas paritaire entre les femmes et les hommes, en raison de facteurs liés à la sécurité, à des contraintes de mobilité mais surtout à certains stéréotypes de genre. Ainsi, en 2025, **seulement 44 % des femmes ont fait du vélo** contre **72 % des hommes**. Autrement dit, sur 100 cyclistes habitant l'agglomération, on compte plus d'hommes que de femmes : 61 hommes pour 39 femmes, une **disparité qui augmente depuis que Vélo Québec récolte ces chiffres**. Cependant, des différences importantes en termes de parité existent au sein même de l'île.

Pourcentage d'hommes et de femmes ayant fait du vélo en 2025 (Île de Montréal)



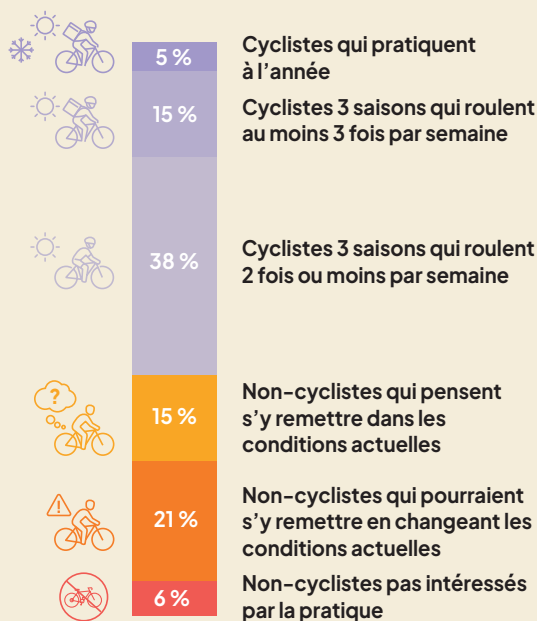
Répartition des cyclistes en fonction du genre



Une diversité de cyclistes

Le rapport au vélo varie grandement parmi les Montréalais-es. En tout, **73 % de la population adulte fait ou envisage de refaire du vélo dans un futur proche**. À cela, on peut ajouter un potentiel non-négligeable de cyclistes avec des barrières d'accès plus importantes : 15 % des résident-es de l'île pourraient se remettre à rouler si les conditions de sécurité étaient améliorées et 6 % des personnes si on leur apprenait à pédaler. En fait, il n'y a que 6 % de la population adulte de Montréal qui est complètement désintéressée par la pratique du vélo !

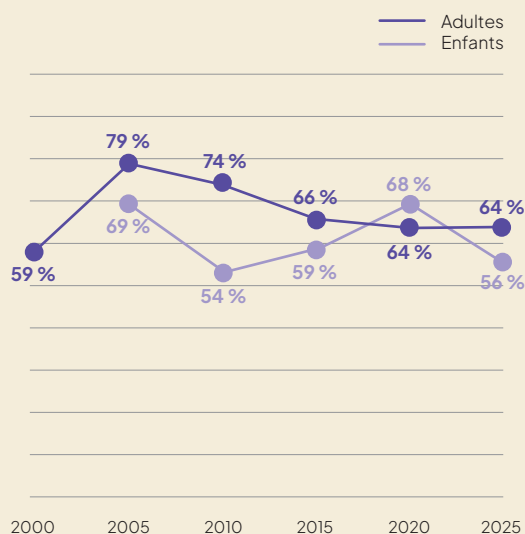
Catégorisation des habitant-es de l'île de Montréal en fonction de leur rapport au vélo



Un portrait général de la pratique

Entre mai et septembre 2025, ce sont **778 000 Montréalais-es**, adultes comme enfants, qui ont fait du vélo chaque semaine. Les adultes roulent ainsi en moyenne 3,5 heures (ou 44 km) par semaine et les enfants, 5,2 heures.

Pourcentage de cyclistes faisant du vélo au moins une fois par semaine entre mai et septembre (Île de Montréal)



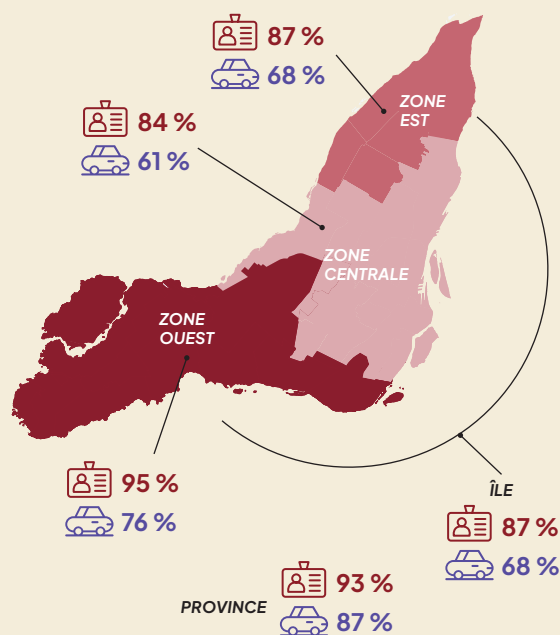
Celles et ceux qui ne savent pas faire de vélo

L'agglomération de Montréal fait partie des territoires étudiés avec le plus de personnes ne sachant pas rouler à vélo. En effet, **6 % des Montréalais-es n'ont jamais appris à rouler** et ce pourcentage grimpe même respectivement à **10 % et 9 % dans les zones est et ouest de l'île** (contre 3 à 5 % dans les autres grandes villes étudiées). Ces faits mettent en évidence l'importance de continuer de soutenir les **programmes d'éducation** pour enfants mais aussi pour adultes, particulièrement dans les quartiers excentrés de la métropole.

Un outil de mobilité parmi d'autres

Les personnes qui font du vélo ne constituent pas un groupe à part de la population de l'agglomération de Montréal. Ainsi, parmi les adultes ayant fait du vélo en 2025, **87 % possèdent un permis de conduire, 68 % sont propriétaires d'une voiture et 45 % l'utilisent plus souvent que leur vélo**. Si les cyclistes montréalais sont des automobilistes comme les autres, ces taux sont **parmi les plus faibles de la province** : à Montréal, plus qu'ailleurs, le vélo est un **outil parmi d'autres dans la trousse de mobilité** de la population.

Pourcentage des cyclistes adultes possédant un permis de conduire ou ayant une voiture dans le ménage



Pourquoi roule-t-on à vélo sur l'île de Montréal ?

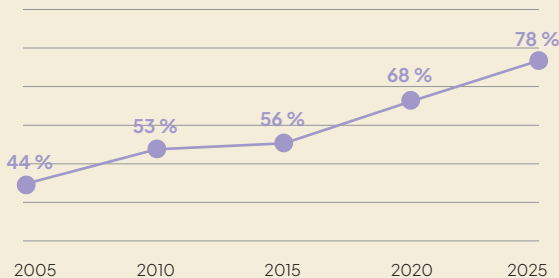
Que ce soit pour se rendre au travail, reconduire les enfants, faire l'épicerie, se promener ou faire du sport, tout le monde trouve une pratique cyclable qui correspond à ses besoins et à son mode de vie.

Le vélo pour se déplacer

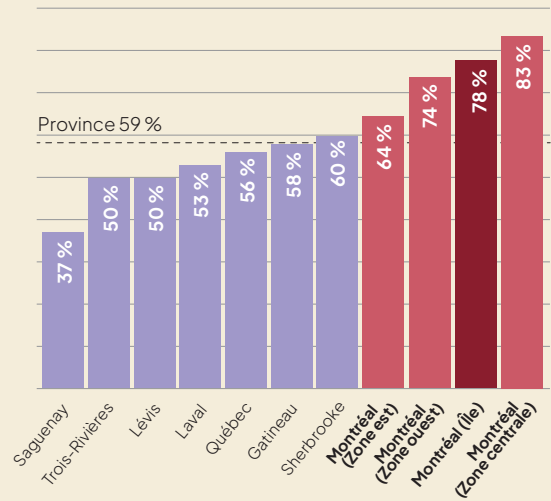
En 2025, **887 000 habitant·es de l'île de Montréal**, 737 000 adultes et 150 000 enfants, **ont utilisé leur vélo à des fins de transport**. Cela représente **plus de trois cyclistes adultes sur quatre (78 %)**, un pourcentage qui n'a cessé d'augmenter depuis que Vélo Québec récolte ces statistiques. Ainsi, le nombre de cyclistes utilitaires adultes sur l'île a été **multiplié par 3,7 en 20 ans**. Montréal est le territoire étudié avec **le plus grand pourcentage de cyclistes adultes qui font du vélo à des fins de transport**.

En plus de cette augmentation en nombre de pratiquants, on constate également une **hausse de la fréquence** d'utilisation du vélo à des fins de transport. Ainsi parmi les cyclistes utilitaires adultes, **52 % le font plusieurs fois par semaine** de mai à septembre, soit une **augmentation de 27 %** du nombre de personnes en 5 ans. Dans les zones est et ouest de l'île, ce sont même respectivement 60 % et 56 % des adultes cyclistes qui pratiquent plusieurs fois par semaine.

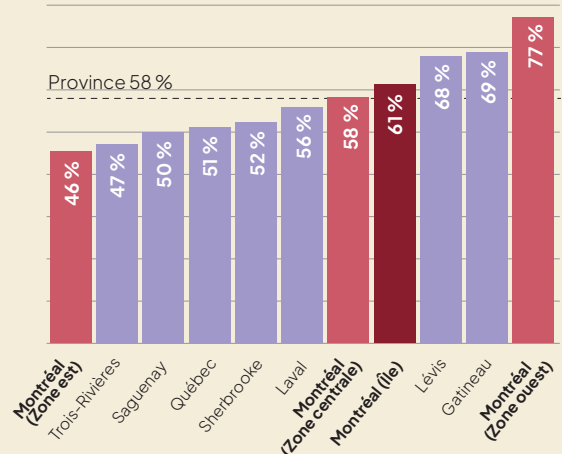
Pourcentage de cyclistes adultes faisant du vélo à des fins de transport (Île de Montréal)



Pourcentage de cyclistes adultes ayant fait du vélo à des fins de transport en 2025



Pourcentage de cyclistes enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo à des fins de transport en 2025

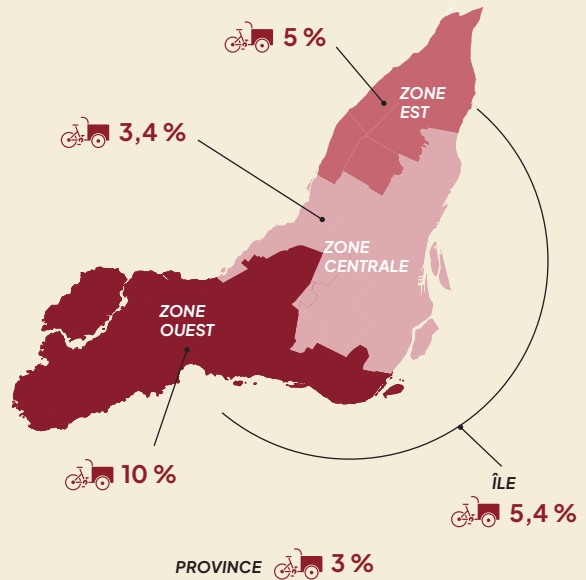


Pour déplacer des marchandises et des gens

Au-delà du simple moyen de transport individuel, le vélo est également utilisé comme un véritable outil logistique, notamment par les familles et les professionnels. Ainsi, sur l'île de Montréal, **10 % des cyclistes ont transporté d'autres personnes, enfants ou adultes, sur leur vélo en 2025.**

Avec la démocratisation des vélos cargos, ces vélos au cadre allongé ou aux plateformes et caissons permettant de transporter plus facilement des charges lourdes ou volumineuses, ce type d'usage est appelé à augmenter à l'avenir. Actuellement, **5,4 % des ménages propriétaires de vélo à Montréal possèdent un vélo cargo**, un taux supérieur à celui de l'ensemble de la province (3 %).

Pourcentage des ménages propriétaires de vélos possédant un vélo cargo



Une alternative à la voiture

L'utilisation du vélo à des fins de transport se traduit dans l'évolution de la part modale de ce mode de transport, déterminée grâce à la dernière enquête Perspectives mobilité. Ainsi, **en 2023, la part modale du vélo sur toute l'île de Montréal était de 5,2 %** (période de 24 h, tous motifs de déplacement), **en augmentation de 58 % en 5 ans**. Néanmoins, la part modale du vélo varie très fortement d'une zone de l'île à l'autre : la croissance observée doit beaucoup au fort taux de pratique dans les quartiers centraux.

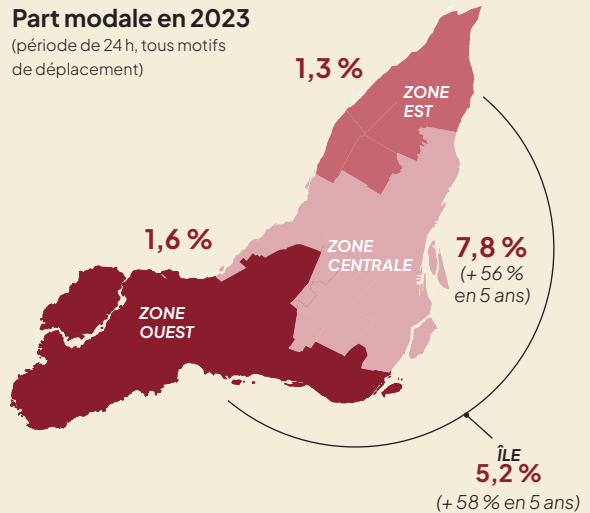
Cependant, le vélo à Montréal n'a pas encore atteint son plein potentiel. En effet, en 2021, **46 % des travailleur·euses de l'île travaillaient à moins de 5 km de leur lieu de résidence** (une augmentation de 39 % en 5 ans). Cela correspond à un trajet d'environ 25 minutes à vélo classique qui devient alors une alternative viable à la voiture pour du navettage. Si on ajoute à cela l'arrivée dans les rues montréalaises des vélos à assistance électrique et des vélos cargos, ce sont beaucoup plus de trajets qui peuvent être effectués à vélo plutôt qu'en automobile.

Sur l'île, **22 % des trajets motorisés pourraient être remplacés par un vélo classique** et ce pourcentage pourrait monter à **46 % si le vélo utilisé est un vélo cargo à assistance électrique**. Montréal est ainsi le **territoire étudié avec le plus grand potentiel de transfert modal**.

C'est particulièrement le cas pour la zone centrale de l'île. Ce potentiel ne peut toutefois se concrétiser qu'avec des aménagements cyclables de qualité, entretenus toute l'année, des commerces et destinations accessibles à vélo et des espaces de stationnement sécurisés, notamment adaptés aux vélos cargos.

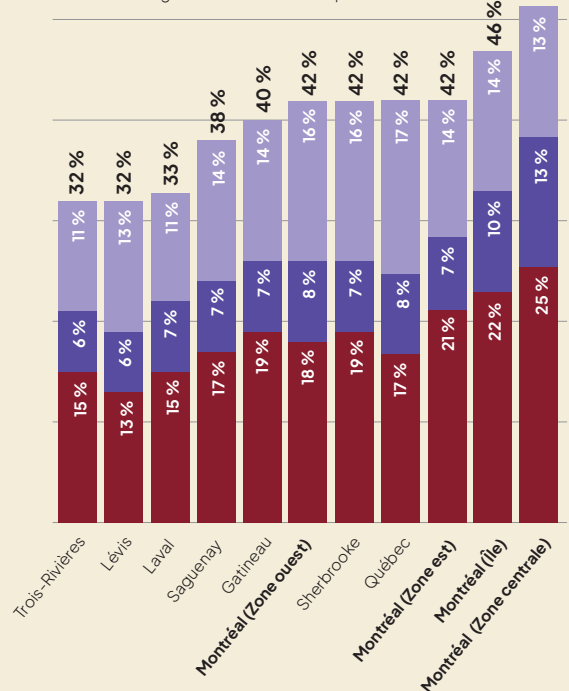
Part modale en 2023

(période de 24 h, tous motifs de déplacement)



Pourcentage de trajets actuellement réalisés en véhicules motorisés pouvant être effectués avec un vélo

— vélo classique
— vélo à assistance électrique
— vélo cargo à assistance électrique



Un système de transport plus résilient grâce au vélo

Diversifier les modes de transports accessibles à la population rend le **système de transport plus résilient face aux imprévus** (événements météorologiques, fermetures de routes...). Par exemple, lors des grèves du transport collectif de juin et de novembre 2025, **19% de la population de la grande région de Montréal a utilisé le vélo pour se déplacer**. Cette adaptation s'est traduite par une hausse moyenne de **41% des passages journaliers de cyclistes**. En offrant une **solution alternative**, le vélo agit comme un outil clé pour **maintenir une mobilité** et **assurer une continuité** dans les déplacements.

Travailler grâce à son vélo

Récemment, l'essor du vélo cargo a fait **explorer les usages professionnels**, notamment via la **cyclologistique**. Lancé en 2019 par Jalon Montréal et la ville de Montréal, le projet Colibri s'est pérennisé en 2022 avec Coop Carbone et le déploiement d'un **espace de logistique urbaine dans l'arrondissement du Plateau Mont-Royal**. Permettant à différents transporteurs de remplacer leurs camionnettes de livraison par des vélos cargos, ce sont **450 000 colis qui ont été livrés en 2025** à Montréal et plus de 1,1 million depuis le début du projet 6 ans plus tôt. Bénéfique à tous et toutes, ce report modal permet d'améliorer la qualité de l'air, de diminuer la congestion, de réduire les risques de collisions avec les usager·ères vulnérables et s'avère **au moins 15 % plus efficace dans les milieux urbains**.



Micro-centre de distribution Colibri Iberville (Coop Carbone)

Le vélo pour le loisir et le simple plaisir de rouler

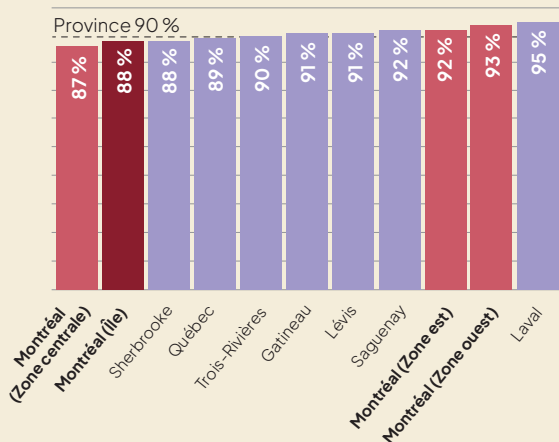
Sur l'île de Montréal, en 2025, **1 049 000 personnes**, soit 827 000 adultes et 222 000 enfants, **ont fait du vélo pour le loisir**. Cela correspond à presque la totalité des cyclistes (88 % chez les adultes et 96 % chez les enfants) et à 51 % de la population adulte de l'agglomération.

Si la promenade à vélo et le vélo de route sont toujours les pratiques les plus répandues parmi les cyclistes récréatifs de Montréal, les pratiques hors-routes que sont le vélo de montagne, le vélo de gravelle et le vélo à pneus surdimensionnés (*fatbike*) gagnent en popularité, surtout dans les zones ouest et est de l'île.

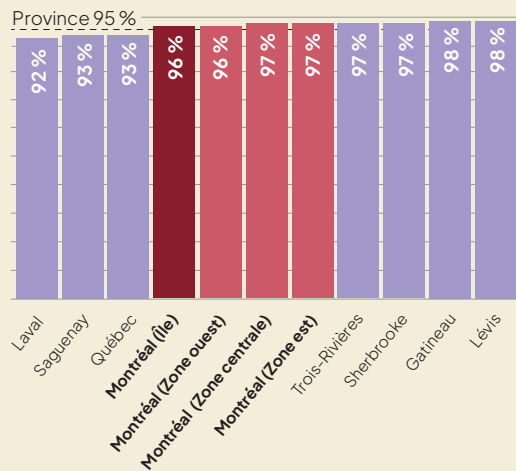
Ainsi, ce sont **160 000 cyclistes montréalais** qui ont **roulé sur des sentiers de vélo de montagne** en 2025. Les adeptes doivent cependant quitter l'île pour s'adonner à leur passion, notamment sur les sentiers des **7 centres de vélo de montagne** et des **10 centres de *fatbike*** situés à moins de 40 km de l'île. Du côté du **vélo de gravelle**, **329 000 résidents de l'île** ont pu rouler sur des sentiers en crible de pierre en 2025, soit une augmentation de 21 % du nombre d'adeptes depuis 2020.

Enfin, la pratique récréative des Montréalais-es varie fortement en fonction de leur lieu de résidence. Ainsi, les cyclistes récréatifs de la **zone centrale de l'île apprécient particulièrement la promenade à vélo** alors que ceux de la **partie est sont plus friands de vélo de montagne et de *fatbike***. Enfin, l'**ouest de l'île** compte parmi les territoires québécois avec le **plus grand pourcentage d'adeptes du vélo de route** mais aussi de toutes les pratiques hors-route étudiées.

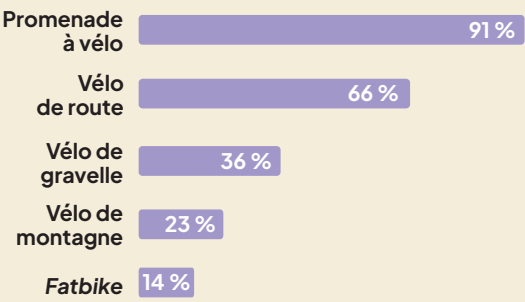
Pourcentage de cyclistes adultes ayant fait du vélo à des fins de loisir en 2025



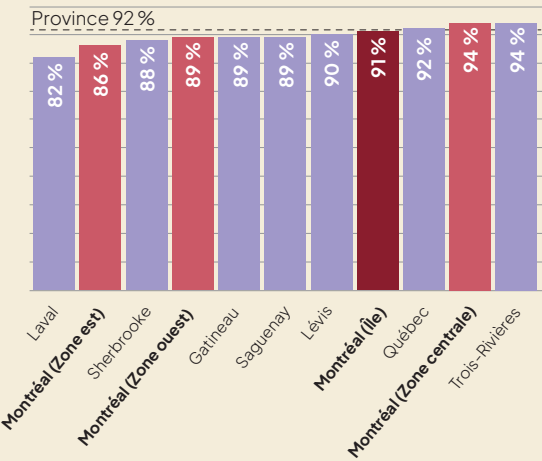
Pourcentage de cyclistes enfants (3-17 ans) ayant fait du vélo à des fins de loisir en 2025



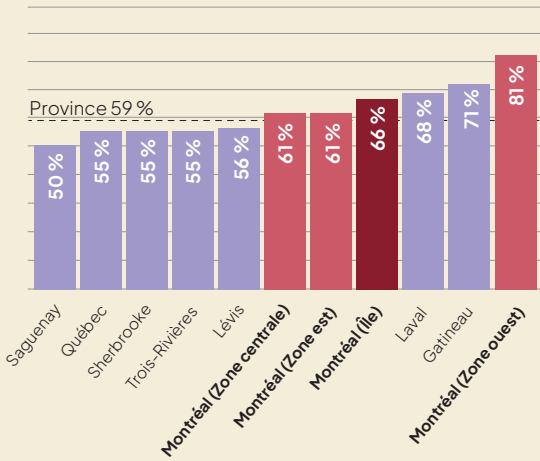
Pourcentage des cyclistes par type de pratique récréative (île de Montréal)



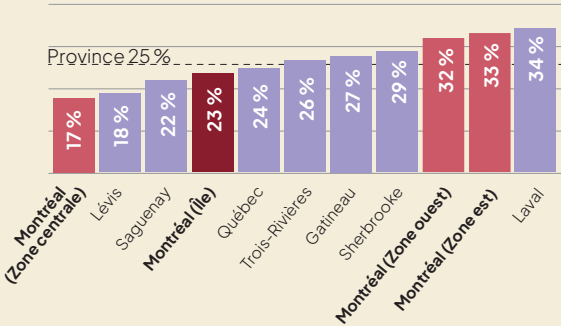
Pourcentage des cyclistes récréatifs ayant fait des promenades à vélo en 2025



Pourcentage des cyclistes récréatifs ayant pratiqué le vélo de route en 2025



Pourcentage des cyclistes récréatifs ayant pratiqué le vélo de montagne en 2025



Rue Rachel / Rue Saint-Denis (Catherine Daoust)



Avec quoi roule-t-on sur l'île de Montréal ?

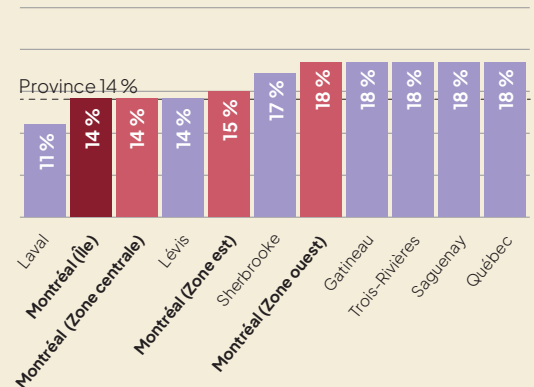
Possédé ou partagé, à assistance électrique ou non, le vélo prend aujourd'hui de multiples formes et est présent dans une majorité des foyers.

Un outil présent dans bien des foyers

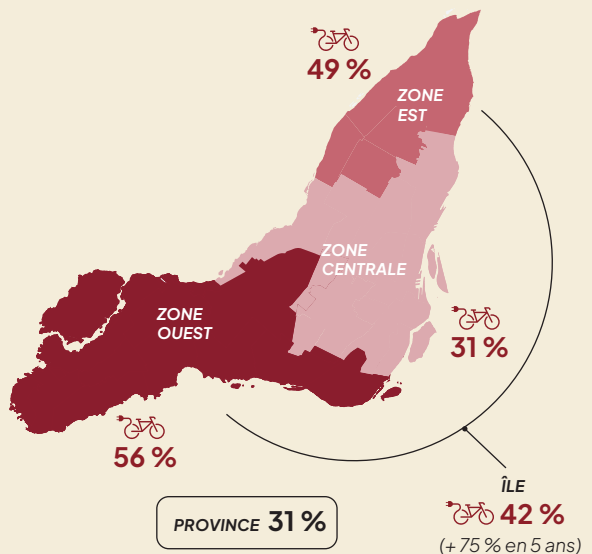
À Montréal, **68 % des ménages possèdent au moins un vélo**. Au total, les habitant·es de l'île détiennent ainsi plus de **1,3 millions de vélos** (948 000 pour adultes et 387 000 pour enfants). Parmi les vélos adultes, **14 % sont à assistance électrique**, soit un taux équivalent à la moyenne provinciale. Dans la partie ouest de l'île, cette proportion rejoint même les taux des grandes villes québécoises dont les vélos sont le plus électrifiés.

Année après année, l'engouement pour les vélos à assistance électrique (VAE) se poursuit : **42 % des vélos adultes achetés en 2025 sur l'île étaient des VAE** (contre 24 % en 2020).

Pourcentage du parc de vélos qui est à assistance électrique



Pourcentage de vélos achetés en 2025 qui sont électriques



Boulevard Saint-Joseph (Catherine Daoust)

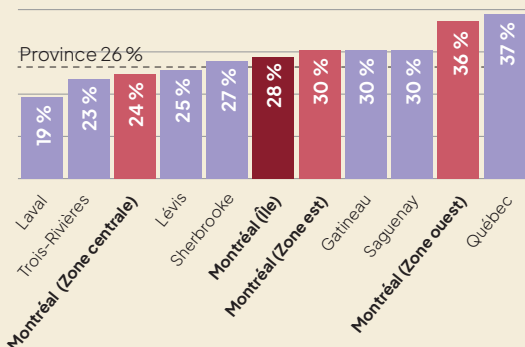
Le vélo, un mode de transport qui se partage

Avec le **service BIXI**, les résident·es de Montréal bénéficient des avantages du vélopartage toute l'année. Depuis son lancement en 2009, le service s'est développé principalement dans la zone centrale de l'île mais il s'étend également jusqu'à Rivière des Prairies – Pointe aux Trembles à l'est et Pierrefonds-Roxboro à l'ouest, comptabilisant **plus de 14 millions de trajets effectués en 2025**, soit une multiplication par 4 en 10 ans.

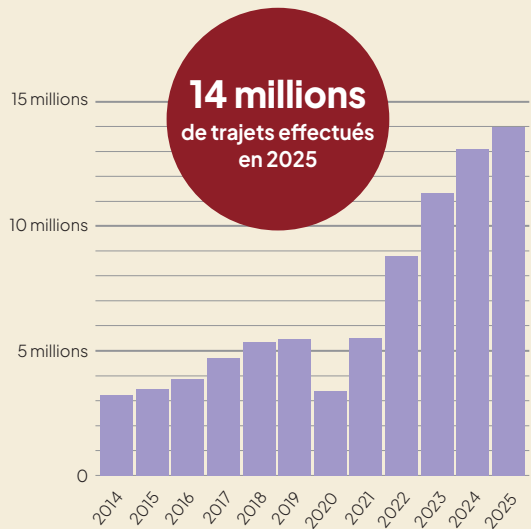
Au global, **359 000 habitant·es de l'île ont utilisé un vélo en libre-service** en 2025, ce qui correspond à 38 % des cyclistes de l'agglomération.

La moitié des abonné·es du service BIXI utilisent avant tout le vélopartage au moins une fois par semaine **dans un but utilitaire** (pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire une sortie). La **pratique récréative** n'est cependant pas en reste puisque le tiers des abonné·es BIXI s'est baladé pour le plaisir au moins une fois par semaine en 2025. Enfin, le vélopartage est aussi très apprécié des **touristes internationaux** de passage dans la métropole et à la recherche d'une autre façon de visiter et de se déplacer dans la ville. Ils représentent ainsi plus du quart (26 %) des utilisateur·rices uniques de BIXI en 2025.

Pourcentage de cyclistes ayant utilisé un VAE en 2025



Nombre de trajets effectués en vélo en libre-service



L'assistance électrique qui facilite l'accès au vélo

Sur l'ensemble des Montréalais·es ayant fait du vélo en 2025, **28 % ont enfourché un VAE** en 2025, soit **262 000 personnes**. Dans l'ouest de l'agglomération, ce pourcentage atteint même 36 %, un chiffre cohérent avec le grand nombre de ce type de vélos possédés dans cette partie de l'île qui se classe ainsi parmi les territoires étudiés avec les plus hauts taux d'adeptes du VAE. De plus, la présence du **service de vélopartage BIXI** dont **plus du tiers de la flotte était électrique** en 2025 contribue à l'utilisation importante du VAE sur les pistes de l'agglomération. Enfin, comme pour le reste de la province, les Montréalais·es choisissent le VAE pour **lever les principaux freins** à la pratique que sont **la distance et les pentes**.

Où roule-t-on sur l'île de Montréal ?

Le développement des infrastructures cyclables transforme progressivement le vélo en une solution de mobilité accessible, sécuritaire et adaptée à tout le monde.

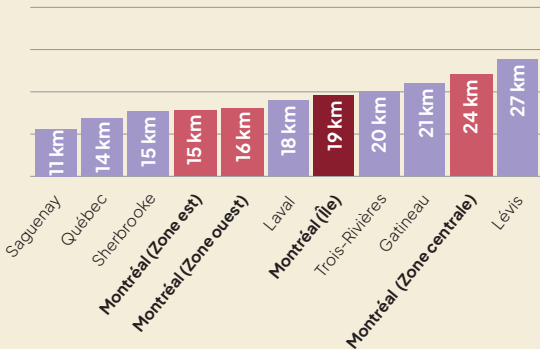
Un réseau diversifié qui s'étend et se sécurise

Ces cinq dernières années, le réseau cyclable de l'île de Montréal s'est développé, passant de 1001 km en 2020 à **1105 km** en 2025, soit une **augmentation de 10 %**.

Cette croissance de la longueur du réseau s'accompagne également d'une **amélioration marquée de sa qualité**, notamment en termes de sécurité. Les **pistes cyclables** totalisent désormais 530 km, une **croissance de 85 %** par rapport à 2020. Séparés de la circulation automobile et offrant un environnement sécuritaire adapté à tous et toutes, ces aménagements constituent **48 % du réseau cyclable de l'île**, un pourcentage qui monte même à 52 % dans sa zone centrale.

À cela viennent s'ajouter **291 km de bandes cyclables** (infrastructures simplement peintes au sol) et **263 km de chaussées désignées** (routes partagées entre les vélos et les voitures).

Kilomètres de voies cyclables par 100 km de réseau routier



Un nouveau type de voie partagée

Sur son réseau, Montréal compte également **une dizaine de vélorues**, ces rues partagées où les cyclistes peuvent rouler sur toute la largeur de la chaussée et où les voitures doivent adapter leur vitesse à celle des vélos.

Réseau cyclable 1105 km dont 102 km de Route verte

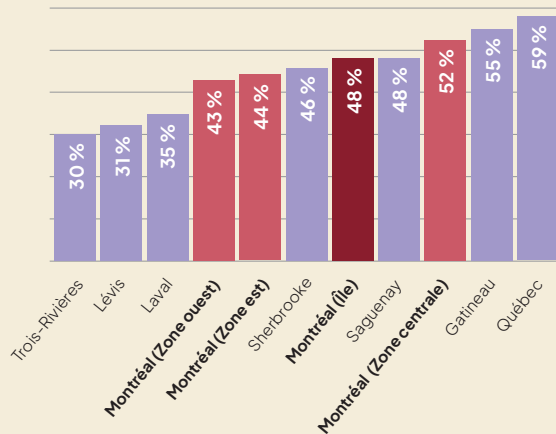
Pistes cyclables : **530 km**
(+85 % par rapport à 2020)

Bandes cyclables : **291 km**
(-12 % par rapport à 2020)

Chaussées désignées : **263 km**
(-5 % par rapport à 2020)

Autres types de voies cyclables : **21 km**

Proportion du réseau cyclable où les vélos sont séparés de la circulation motorisée



L'arrivée d'infrastructures de nouvelle génération

Depuis 2019, la ville de Montréal a commencé le **déploiement du Réseau express vélo (REV)** qui marque une nouvelle étape dans le développement du réseau routier montréalais. Pensées pour le transport actif quotidien, ces nouvelles infrastructures incluent des voies cyclables **sécuritaires, continues, connectées** entre elles et au reste du réseau, mais aussi **entretenu**es à l'année. L'objectif à terme est de s'étendre sur toute l'île grâce à un réseau de 191 km répartis en 17 axes.

Facilitant les déplacements sur les longues distances, **l'efficacité des tronçons déjà réalisés se reflète dans leur forte utilisation**. Ainsi, en 2025, les compteurs sur les REV ont vu passer jusqu'à 39 % de cyclistes en plus par rapport aux compteurs sur les infrastructures hors-REV les plus achalandées.

Top 5 des compteurs avec le plus de passages en 2025

REV Saint-Denis/ Rachel	1 667 876
REV Saint-Denis/ des Carrières	1 618 733
Berri / Ontario	1 201 901
Saint-Laurent/ de Bellechasse	1 174 065
de la Commune/ King	1 167 757



Une importante expertise en interne

Ces dernières années, la ville de Montréal a développé de nombreux projets afin de **rendre le transport actif plus agréable et sécuritaire pour tous et toutes** : aménagement d'avancées de trottoirs (notamment sous forme de trottoirs éponges), fermeture de rues dans les parcs, mise à sens unique de rues ou installation d'îlots de déviation afin de préserver les quartiers de la circulation de transit. Avec l'aide des universités de la métropole et de ses équipes en interne, elle met aussi en place des **projets pilotes** afin de tester le fonctionnement de nouvelles infrastructures avant de les déployer à grande échelle, notamment avec le **carrefour à la hollandaise** au coin de la rue de Bellechasse et de l'avenue Christophe-Colomb ou avec la nouvelle signalisation des **vélorues**.

Que ce soit en termes de réaménagement de rues ou de sécurité routière, la ville de Montréal a développé une importante expertise en interne qui rayonne à l'échelle de toute la

province, via notamment son **Répertoire des pratiques d'aménagement de la rue** (montreal-amenagement-rues.powerappsportals.com) et la mise en application depuis 2019 de sa **Vision Zéro** (afin de réduire à zéro le nombre de décès et de blessés graves causés par une collision routière d'ici 2040).

La Route verte pour sortir de la ville

Parmi le réseau cyclable de l'île, **102 km font partie de la Route verte**, ce réseau cyclable provincial qui compte 5 400 km au total et relie le tiers des municipalités québécoises entre elles. Moyennement connue des habitant-es de l'agglomération (43 % contre 52 % à l'échelle de toute la province), la Route verte est cependant fortement utilisée, parfois sans le savoir, par de très nombreux cyclistes, autant pour les déplacements quotidiens que pour le loisir ou pour le tourisme.



Avenue Christophe-Colomb / Rue de Bellechasse (Catherine Daoust)

Quand roule-t-on sur l'île de Montréal?

Même en climat nordique, le vélo s'impose de plus en plus comme un mode de déplacement utilisable en toutes saisons, grâce à des infrastructures adaptées.

Rouler toute l'année, une réalité bien installée

À Montréal, le vélo s'utilise à longueur d'année. Si la pratique en hiver et pendant les saisons intermédiaires est plus sensible aux conditions météo, **la présence continue du vélo sur le réseau cyclable** de l'île démontre la flexibilité de l'outil, utilisable selon les besoins, peu importe la saison.

Nombre de cyclistes pour chaque saison

-  Avril : **302 000**
-  Mai à septembre : **916 000**
-  Octobre et novembre : **466 000**
-  Décembre à mars : **73 000**
(+24 % par rapport à 2020)

Rouler l'hiver grâce aux infrastructures sécuritaires et déneigées

À Montréal, **la pratique hivernale est en croissance régulière** : entre 2020 et 2025, le nombre de cyclistes déclarant rouler en hiver a augmenté de **24 %**, passant de 59 000 à 73 000 personnes. Cette progression s'explique notamment par le développement d'un véritable réseau d'**infrastructures cyclables ouvertes à l'année**. Alors que seulement 42 km de voies étaient entretenus durant l'hiver 2010–2011, c'est sur **un réseau 17,5 fois plus long, de 740 km**, que les cyclistes de l'île ont pu rouler lors de l'hiver 2024–2025. Cela correspond à **plus de 65 % du réseau cyclable** de l'île, soit **la plus grande proportion de réseau déneigé** parmi tous les territoires étudiés.

Nombre de
cyclistes hivernaux

+24 %
en 5 ans

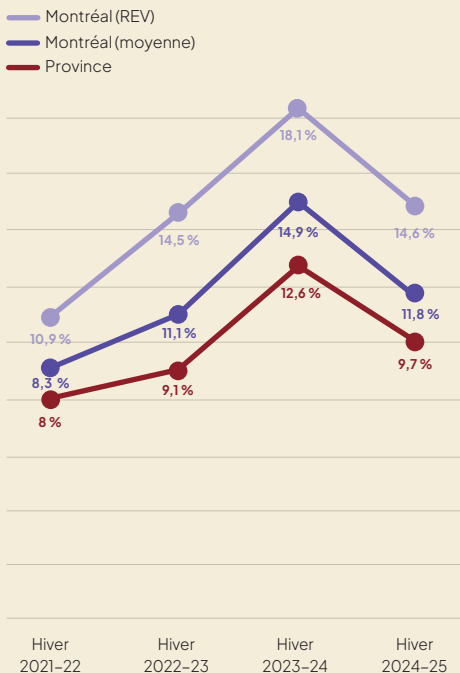
Longueur du
réseau déneigé

x 17,5
en 14 ans



Grâce à ces efforts d'entretien qui s'inscrivent sur le long terme, les Montréalais-es peuvent envisager le vélo comme une option fiable en hiver et réorganiser leur mobilité autour de cela. De fait, **les taux de rétention des cyclistes montréalais en hiver** augmentent eux aussi régulièrement avec une **croissance de 7 % par an** depuis l'hiver 2016-2017. Ces taux correspondent au rapport entre le nombre de cyclistes comptés de décembre à mars et celui de juin à septembre. La sécurisation des voies cyclables a un effet clairement observable sur la pratique. À Montréal, les **infrastructures de dernière génération** comme le **Réseau Express Vélo (REV)** affichent des taux de rétention **supérieurs de 27 % à la moyenne** de l'île, confirmant que des aménagements sécuritaires renforcent la liberté de se déplacer, même dans les conditions les plus exigeantes.

Évolution des taux de rétention des cyclistes en hiver



Le libre-service, une porte d'entrée vers le vélo d'hiver

Le développement du **vélo en libre-service en hiver**, tel que proposé par BIXI depuis l'hiver 2023-2024, **contribue à démocratiser la pratique**. Il permet de **lever un frein** évoqué par 1 cycliste sur 3 à l'échelle de la province : **l'absence d'un vélo ou d'accessoires adaptés**. Ainsi, durant l'hiver 2024-2025, près de **93 000 personnes** (soit 13 % des utilisateur·rices annuels) ont utilisé les 1 500 vélos équipés pour l'hiver (soit 14 % de la flotte estivale), représentant plus de 5 500 déplacements par jour. Fait révélateur, 17 % des usagers hivernaux n'utilisent BIXI qu'en hiver ! Ces personnes roulent probablement avec leur propre vélo en été mais préfèrent s'éviter les tracas et les investissements liés à la possession de vélos adaptés à l'hiver.



Square Victoria (Catherine Daoust)

Quelles mesures pour le vélo sur l'île de Montréal?

Le développement de la pratique du vélo repose sur la mise en œuvre coordonnée d'un ensemble de mesures et de leviers complémentaires.

Des politiques ambitieuses à poursuivre

Pour encourager la pratique du vélo, la ville de Montréal a fait preuve de politiques ambitieuses ces 5 dernières années avec l'adoption de sa **Vision vélo 2023–2027** qui prévoit, notamment, l'**extension du REV et d'autres pistes sécurisées** sur plus de 200 kilomètres. De plus, cette politique intègre des aspects d'**équité territoriale** en planifiant de desservir des quartiers historiquement moins bien dotés en infrastructures cyclables.

En 2025, au moins **31 \$ par habitant** ont été budgétés par la ville **pour le développement du vélo**, directement via le maintien et l'aménagement d'infrastructures cyclables mais aussi via les soutiens financiers de la ville au système de vélo en libre-service BIXI, aux programmes d'éducation en milieu scolaire, au projet de cyclologistique de Coop Carbone, etc.

Enfin, au sein de l'administration, **une équipe est dédiée au vélo**, avec un membre du personnel municipal pour 95 000 résidents. L'expertise développée par cette équipe **rayonne au-delà de son propre territoire**, et se fait sentir dans les instances provinciales spécialisées.



Des données à l'appui des décisions

L'**évaluation** de l'efficacité des actions menées est une étape à part entière dans le développement du vélo. Dans ce sens, la ville de Montréal récolte de nombreuses données sur la pratique et son évolution avec, notamment, **25 ans de participations à L'état du vélo** ou l'installation de **compteurs de cyclistes**. De plus, grâce aux universités et instituts de recherche sur son territoire, l'île bénéficie de multiples **études scientifiques adaptées** au contexte montréalais.

Cependant, compteurs comme analyses concernent surtout le centre-ville et **ne desservent pas suffisamment les quartiers excentrés**, où la pratique rencontre plus de barrières.

Stationner son vélo en sécurité

La disponibilité d'un **stationnement pour vélo sûr et à proximité** des lieux de vie et des destinations est un élément-clé pour favoriser la pratique, particulièrement avec l'arrivée de vélos plus dispendieux (vélos cargos, vélos à assistance électrique).

Cependant, sur l'île, seulement **72 % des ménages ont un espace de stationnement sécurisé à domicile** (contre 80 à 90 % pour les autres villes étudiées). Pour combler cela, la ville offre un **soutien financier** pour l'aménagement de stationnements vélos pour les immeubles de logement mais aussi à proximité des écoles, des commerces, etc. Néanmoins, les stationnements sécuritaires en milieux résidentiels sont encore trop peu nombreux, malgré des projets pilotes dans quelques quartiers.

Combiner les modes, multiplier les possibilités

Un **réseau de transport collectif** permettant d'emporter ou de stationner son vélo augmente considérablement le potentiel de celui-ci. Sur l'île de Montréal, la présence du **système de vélopartage** BIXI, bonifié dans l'ouest de l'île avec l'arrivée du REM, permet de renforcer cette intermodalité. Ainsi, sur les 5 stations BIXI les plus achalandées de l'île, 2 sont situées à proximité de stations de métro.

Néanmoins, **embarquer son vélo pose encore un enjeu**. Si les vélos traditionnels peuvent facilement être transportés dans les métros de la STM et dans le REM durant l'été, les horaires sont plus restrictifs durant le reste de l'année et les vélos à assistance électrique sont interdits en tout temps. Quant aux bus, ils sont seulement 10 % à être équipés de supports à vélos.

Une culture vélo bien ancrée

De nombreuses **activités de promotion et d'éducation** à la pratique sont menées par une **grande diversité d'organismes et d'associations** à travers toute l'île. S'adressant notamment aux populations avec le plus de barrières (femmes, enfants, personnes âgées ou immigrantes), elles permettent de renforcer la culture vélo déjà bien ancrée à Montréal.

Pour ne citer qu'un exemple, depuis 2021, 13 000 enfants de primaire et 1780 femmes ont été initiées et formées à la pratique grâce aux programmes Cycliste averti et Toutes à vélo, des chiffres records à l'échelle de la province.

Des efforts qui portent leurs fruits

Grâce à ses multiples actions pour le développement du vélo, la ville de Montréal est, depuis 2024, certifiée **Vélosympathique niveau or**. En plus de la ville elle-même, **cinq de ses arrondissements sont également très proactifs** pour le vélo. Ils sont ainsi 5 à posséder la certification niveau argent ou or.



Quoi retenir de L'état du vélo sur l'île de Montréal en 2025 ?

Portrait général



1 185 000
cyclistes

61 %



39 %



58 %
de la
population
d'adultes



78 %
de la
population
d'enfants

Pratique utilitaire

78 %

des cyclistes adultes
ont fait du vélo à des fins
de transport en 2025

+58 %
de la part modale
en 5 ans

887 000
cyclistes
utilitaires

x 3,7
en 20 ans

22 %



des trajets en véhicules motorisés pourraient être
effectués avec un vélo traditionnel

46 %



des trajets en véhicules motorisés pourraient être
effectués avec un vélo cargo à assistance électrique

Vélopartage

bixi

x 4
en 10 ans

14 millions
de trajets
effectués en
2025



LEADERSHIP DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Nombreuses politiques et expertise en interne

- Vision vélo
2023-2027
- Vision Zéro
- Soutien
financier à la
cyclogistique

Participation
massive des écoles
au programme



Certification
Vélosympathique
niveau or



Réseau cyclable



Pistes cyclables
séparées de la
circulation
530 km

+85 %
en 5 ans

Réseau hivernal

740 km

x 17,5
en 5 ans

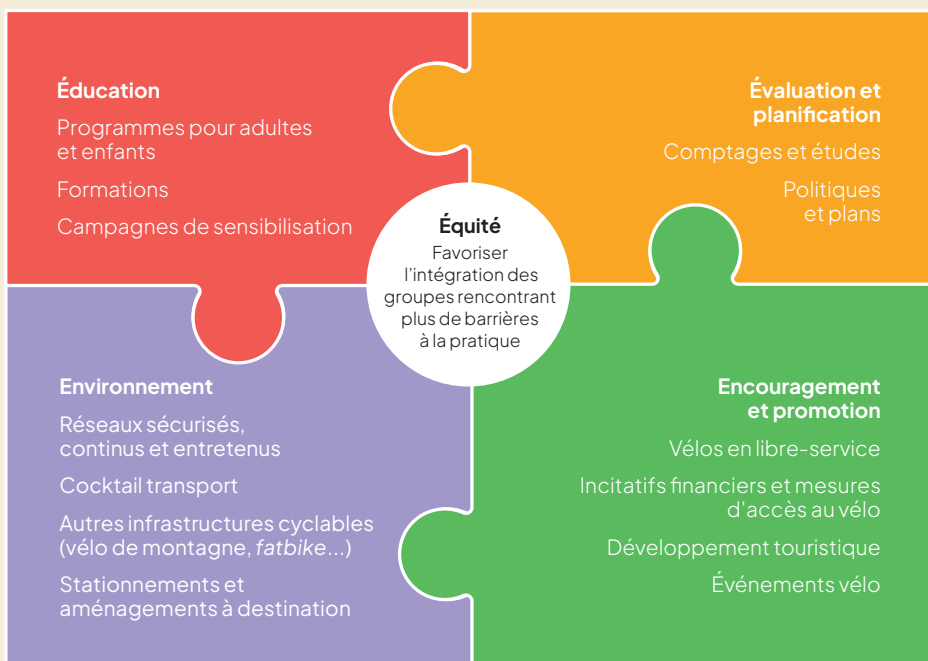


Arrivée d'infrastructures
à haut niveau de service



Comment poursuivre l'élán ?

Pour cette 6^{ème} édition à Montréal, l'analyse des données de *L'état du vélo 2025* confirme une tendance de fond : la pratique du vélo, notamment à des fins de transport et désormais à longueur d'année, progresse fortement. Cela témoigne de l'**impact des investissements et des actions** soutenues en faveur du vélo. Ces gains ne sont pas le fruit du hasard et ne peuvent être tenus pour acquis ; ils reposent sur une **approche globale, cohérente et intentionnelle**. Pour continuer sur cette lancée, un ensemble de leviers doivent être actionnés simultanément, avec une attention particulière pour inclure les population avec des barrières plus importantes à la pratique (femmes, enfants, personnes âgées ou immigrantes).



Parmi les nombreux leviers à actionner, en voici 4 plus spécifiques à l'île de Montréal afin de normaliser la pratique du vélo et de développer son grand potentiel utilitaire.

Continuer le développement d'un **réseau de qualité à vocation utilitaire**, constitué d'infrastructures sécuritaires, confortables, directes et continues dans une démarche d'**équité territoriale**

Accompagner l'adoption du vélo auprès des populations avec des barrières plus importantes en renforçant l'implication dans les **activités d'éducation et de promotion**

Améliorer l'uniformisation et la prévisibilité de l'**entretien hivernal du réseau** entre les quartiers

Développer des solutions sécuritaires de **stationnement pour vélos** dans les quartiers résidentiels

Méthodologie

Les données sur lesquelles se base l'édition 2025 de cette étude proviennent d'horizons divers :

- Un sondage sur la pratique du vélo sur l'île de Montréal par la firme Léger à l'automne 2025 (933 personnes répondantes ; marge d'erreur associée de +/- 3,2 % pour la population entière et de +/- 4,7 % pour la population de cyclistes de l'île et marge d'erreur associée de +/- 5,8 % pour la population entière et de +/- 8,2 % pour la population de cyclistes de chacune des 3 zones définies) et analysé par **André Poirier**, professeur au programme de Techniques de recherche et de gestion de données au Cégep de Rosemont ;
- Des **données** gracieusement fournies par la **ville de Montréal**, le système de vélo en libre-service **BIXI** et **Coop Carbone** ;
- Des analyses de **données de comptages automatiques** réalisées par **Éco-Compteur** à partir de données gracieusement fournies par la ville de Montréal ;
- Des analyses des **données de l'enquête Perspectives mobilité 2023** de la grande région de Montréal, réalisées par la **Chaire de recherche Mobilité de Polytechnique Montréal** ;
- Des **données internes** collectées et compilées par l'équipe de Vélo Québec.

C'est grâce à la participation de tous ces partenaires que *L'état du vélo à Québec en 2025* peut fournir un portrait complet de la pratique cyclable sur l'île. Nous les remercions chaleureusement de nous permettre de poursuivre la production et l'enrichissement de ce rapport, édition après édition. Nous tenons également à remercier Jérôme Laviolette, Ariane Bélanger-Gravel et l'équipe Développement et performance de l'Autorité régionale de transport métropolitain pour leurs relectures et conseils lors de la création du questionnaire de sondage.

Équipe

Comité éditorial

Magali Bebronne
Stéphane Blais
Julien Puget
Jean-François Rheault

Gestion de projet, recherche, analyse, structure et production

Clémentine Hauret

Rédaction et révision

Stéphane Blais
Clémentine Hauret

Graphisme

Odile Lareau

Illustrations

Justyna Stasik

Communications

Justine Bérubé
Claire Pouly
Rozana Ryan
Manon Solviche

Avec la participation de

Antoine Hébert Maher
Louis Lalonde
Loïc Miara
Louis O'Brien
Ambroise Thériault
Lea Vadez Reyes
Joël Wheeler-Noiseux

Pour de plus amples renseignements sur la méthodologie employées et des résultats plus détaillés, consultez le site web.



Nous remercions tous nos partenaires financiers qui nous permettent de poursuivre la production de *L'état du vélo au Québec*, édition après édition.

- Ministère de l'Éducation
- Ministère de la Santé et de Services sociaux
- Ministère des Transports et de la Mobilité durable
- Société de l'assurance automobile du Québec
- Autorité régionale de transport métropolitain
- Ville de Gatineau
- Ville de Laval
- Ville de Lévis
- Ville de Montréal
- Ville de Québec
- Ville de Saguenay
- Ville de Sherbrooke
- Ville de Trois-Rivières

Photo de couverture :
Rue Saint-Denis (Catrine Daoust)



Rue Clark / Boulevard Saint-Joseph (Catrine Daoust)



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

