

# Ville de Montréal

La faisabilité d'un réseau de vélos en libre-service





## Constats

---

- 12 % des cyclistes montréalais utilisent le vélo comme principal moyen de transport.
- Un programme de vélos en libre service (Voyagez futé Montréal) existe depuis déjà trois années. Le programme est une réussite, malgré un certain manque de promotion.
- La Ville de Montréal a la volonté d'explorer des solutions avant-gardistes.



# Objectifs

---

- Mesurer l'intérêt des personnes interrogées face au projet.
- Définir les attentes et les réticences des personnes interrogées face au projet de vélo libre service.
- Déterminer les emplacements des aires de location idéaux aux yeux des utilisateurs éventuels.
- Établir le portrait des utilisateurs éventuels.



# Hypothèse

---

- La Ville de Montréal devrait implanter un réseau de vélos en libre-service



# Méthodologie

---

- Étude de nature descriptive
- Échantillon non probabiliste de 587 répondants
- Échantillon provenant de 6 secteurs de l'arrondissement Ville-Marie
- Collecte de données échelonnée sur 7 jours avec 3 plages horaire (AM, PM, soir)
- Questionnaire complété par entrevue
- Données analysées à l'aide du logiciel SPSS



# Problématiques présentées

---

- Perceptions et fréquence d'utilisation du vélo
- Intérêt et périodes d'utilisation du service
- Le type de déplacement et la fréquence d'utilisation selon la température
- Les bornes de service, l'aménagement du réseau et les transports complémentaires
- Les conditions d'utilisation du service
- Logos, types de tarification, montant maximum et méthodes de paiement

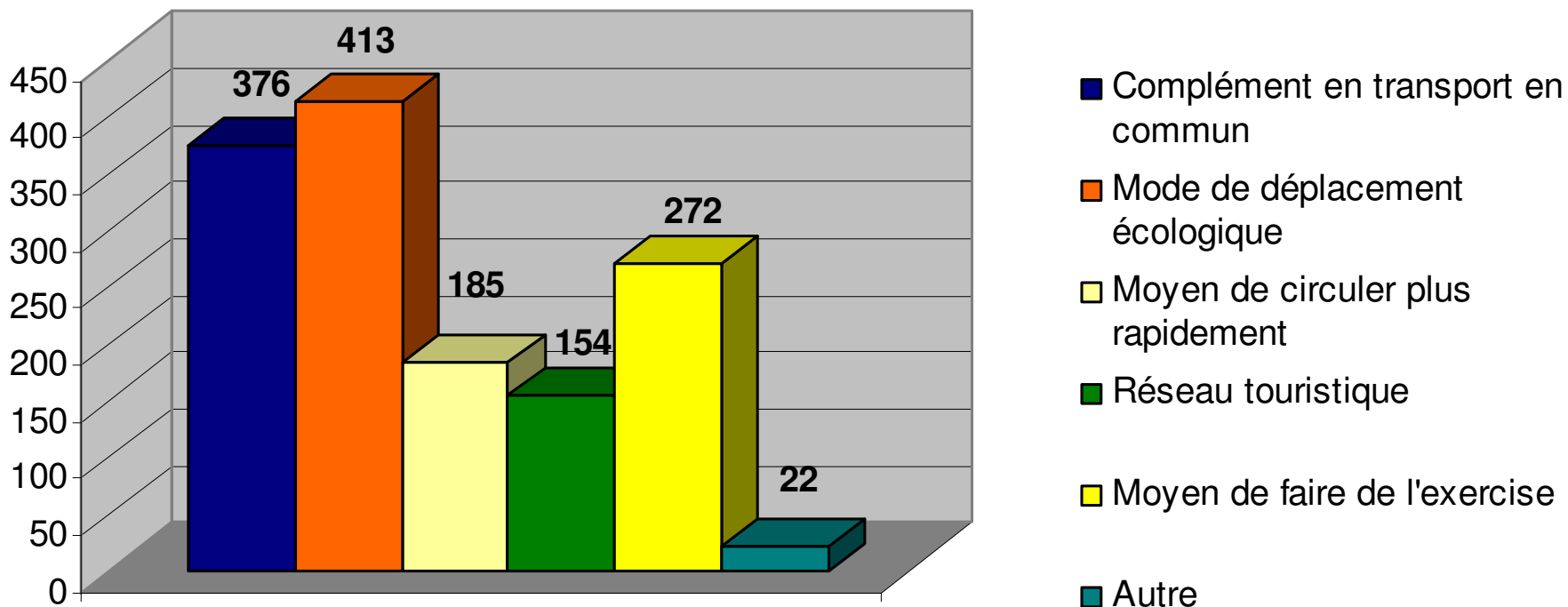


# La faisabilité d'un service de vélos libre-service

---

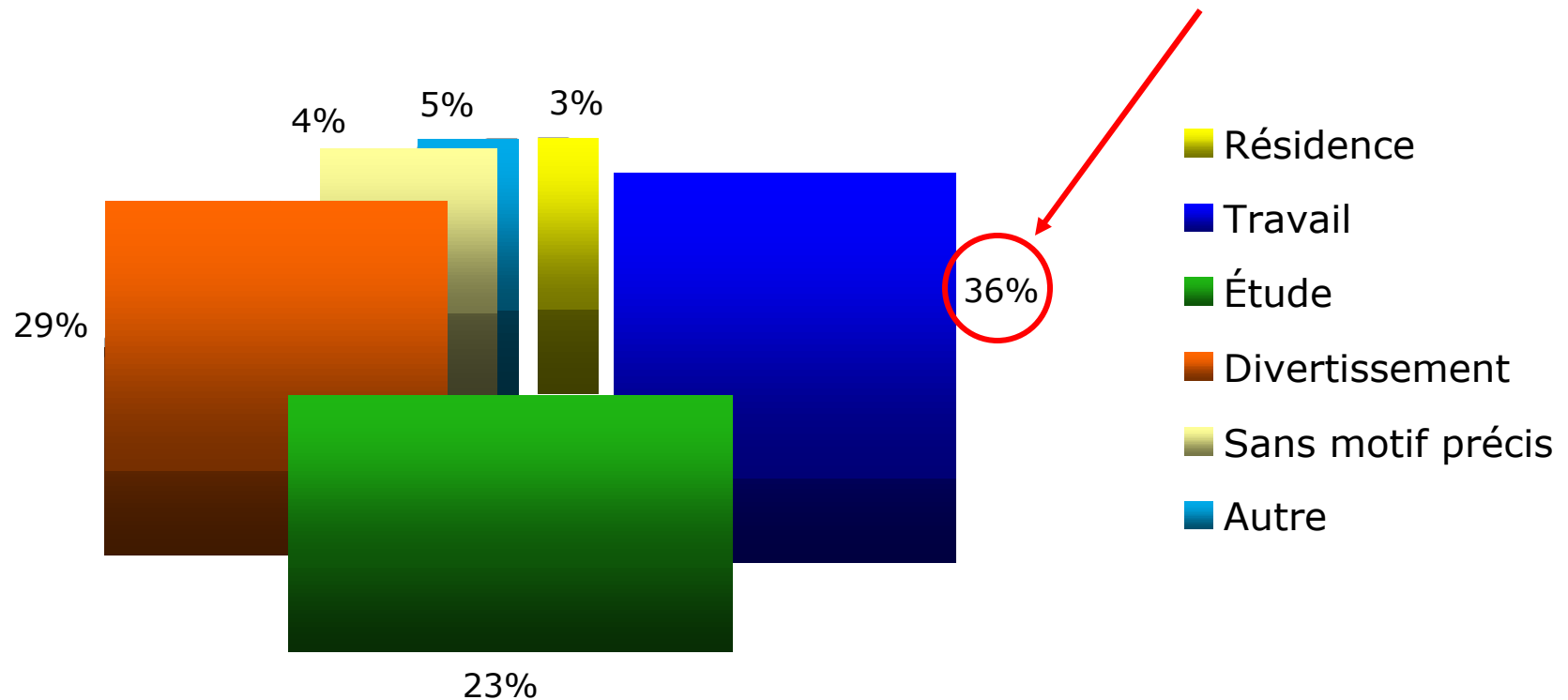
Perceptions et fréquence d'utilisation  
du vélo

# Question #1 : Qu'est-ce que le concept « vélo libre-service » évoque pour vous ?

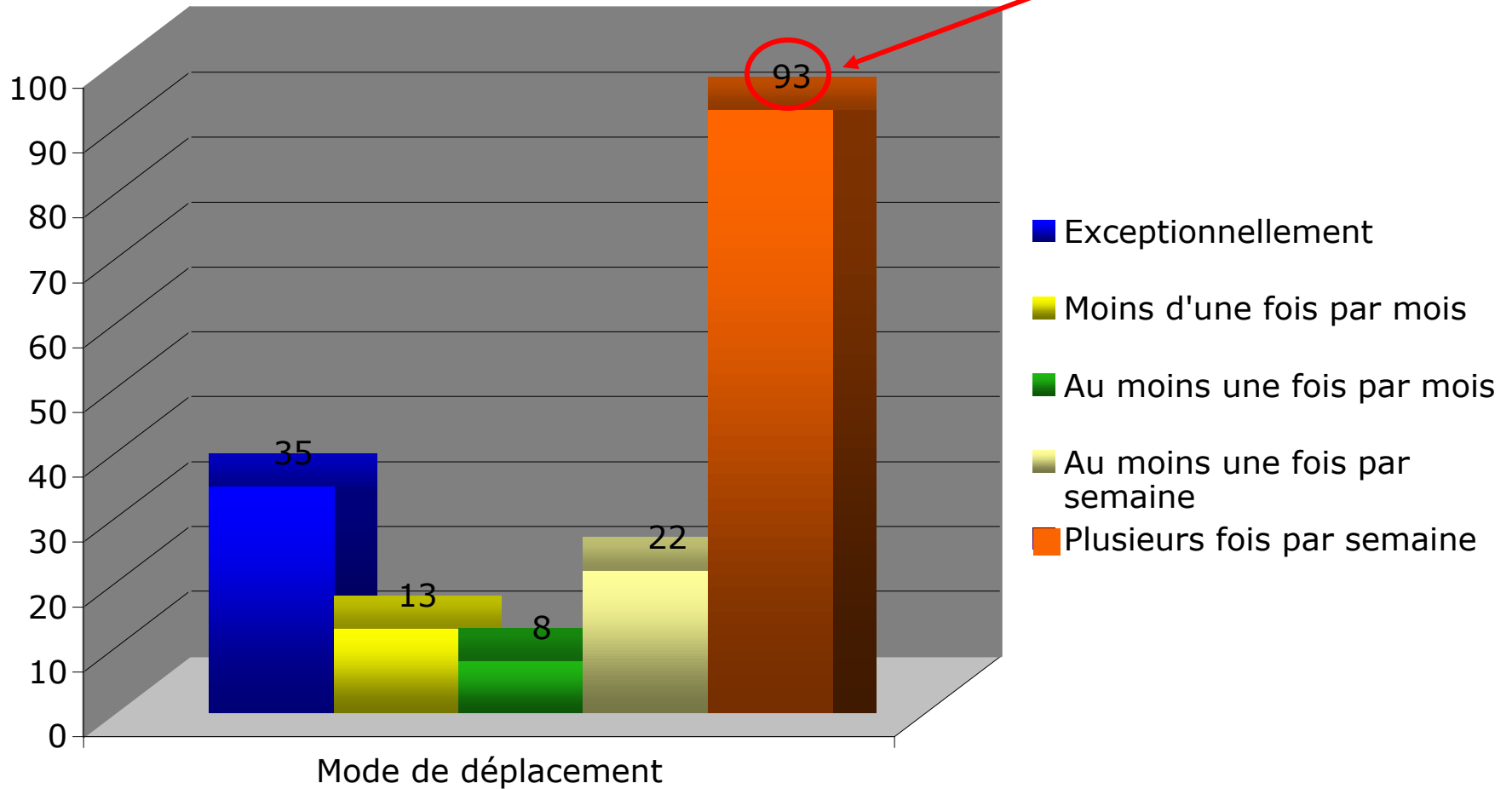


Nombre de personnes ayant cochées ces réponses sur un total de 586 répondants

# Réseau touristique selon le motif principal



# Mode de déplacement écologique selon la fréquence





Question #2 : Pendant chacune des saisons, à quelle fréquence faites-vous du vélo?

---

### **La population sondée en fait surtout durant l'été:**

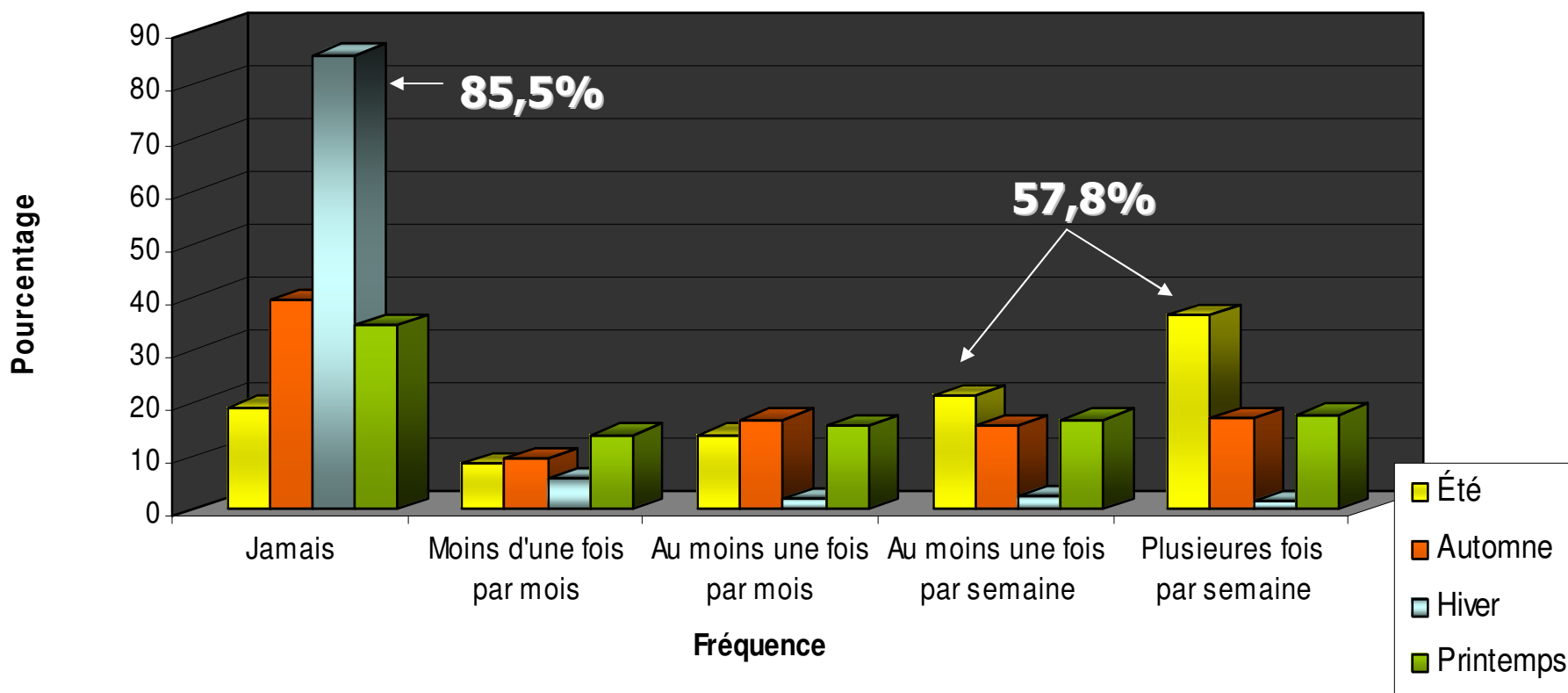
- **36,5% des personnes interrogées disent faire du vélo plusieurs fois par semaine**
  - **21,3% d'entre eux affirment faire du vélo au moins une fois par semaine.**
- 57,8% des personnes sondées utilisent d'une à plusieurs fois par semaine le vélo durant l'été**

### **La population sondée en fait très peu l'hiver:**

**→ Durant cette saison, 85,5% n'en fait jamais**

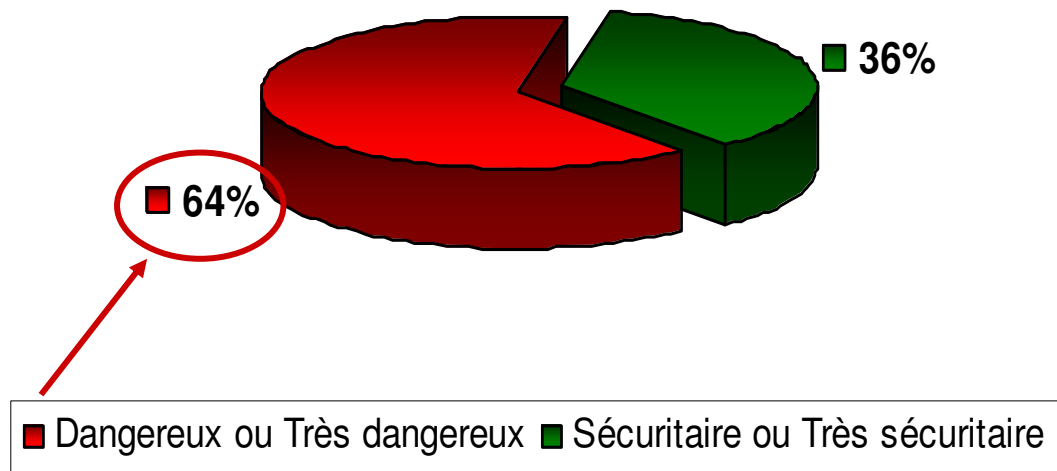
## Question #2 : Pendant chacune des saisons, à quelle fréquence faites-vous du vélo?

Répartition de la population quant à la fréquence de l'utilisation du vélo selon les saisons



# Question #3: Croyez-vous qu'il est sécuritaire de se promener à vélo dans l'arrondissement Ville-Marie?

La perception du niveau de sécurité à bicyclette dans l'arrondissement Ville-Marie



Résultats semblables pour les répondants de sexe masculin et féminin

# La perception du niveau de sécurité à bicyclette dans l'arrondissement Ville-Marie

Sécurité \* Sexe Crosstabulation

			Sexe		Total
			Féminin	Masculin	
<b>Sécurité</b>	Très dangereux	Count	51	39	90
		% of Total	8,7%	6,7%	15,4%
	Dangereux	Count	134	152	286
		% of Total	22,9%	25,9%	48,8%
	Sécuritaire	Count	91	104	195
		% of Total	15,5%	17,7%	33,3%
	Très sécuritaire	Count	4	11	15
		% of Total	,7%	1,9%	2,6%
Total	Count	280	306	586	
	% of Total	47,8%	52,2%	100,0%	

64,2 %

35,9 %



# La faisabilité d'un service de vélos libre-service

---

Intérêt et périodes d'utilisation du service

## Question 4

- Croyez-vous que le projet de vélos en libre-service soit avantageux pour l'ensemble de la population qui habite ou fréquente l'arrondissement de Ville-Marie ?
    - ❖ Très désavantageux 4,4 %
    - ❖ Désavantageux 5,8 %
    - ❖ Avantageux 61,7 %
    - ❖ Très avantageux 28 %
- Pour un total de 89,7 %



## Question 5

---

- Quel est votre niveau d'intérêt à utiliser des vélos en libre-service dans l'arrondissement Ville-Marie ?
  - ❖ Pas du tout intéressé 21, 4 %
  - ❖ Peu intéressé 22. 6 %
  - ❖ Intéressé 38, 1 %
  - ❖ Très intéressé 17, 8 %

Les gens intéressés  
représentent un total de  
55,9 % des gens

Il y a donc un réel  
intérêt pour le vélo en  
libre service



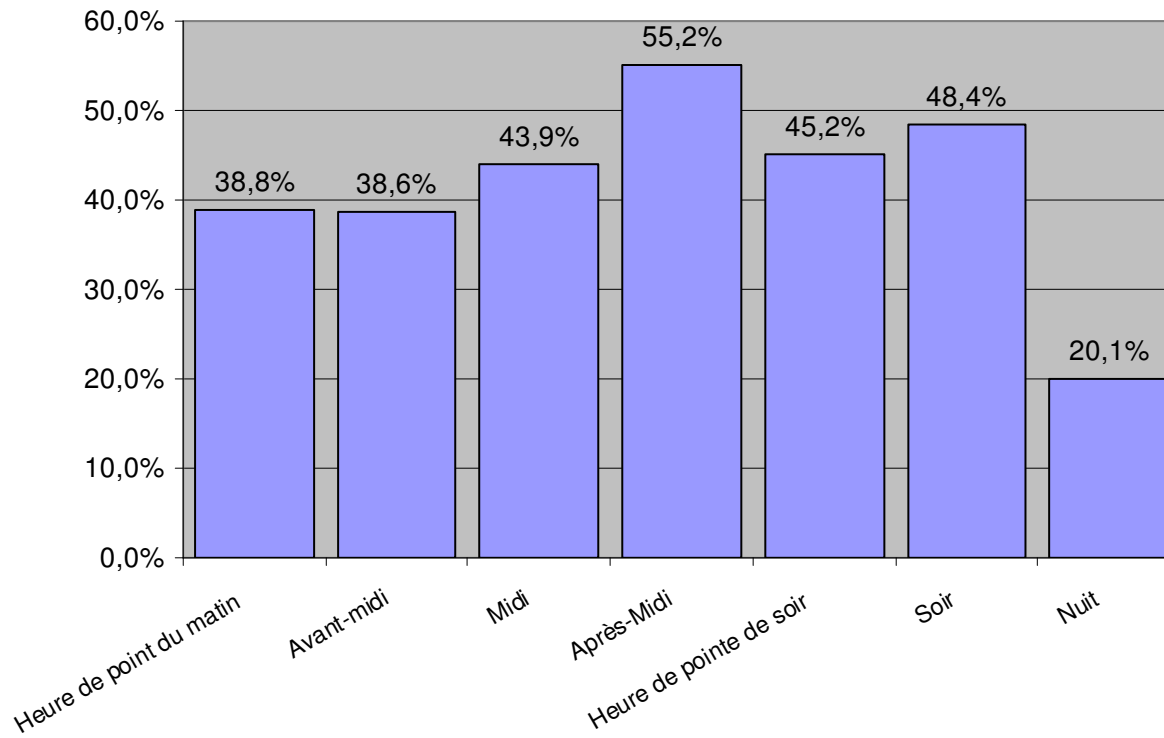
## Question 5 (suite)

---

- Les classe d'âge « 15 à 24 » et « 25 à 44 » ont reçu près de 82 % du total des répondants, il y a donc un intérêt marqué de la part de ces deux groupes d'âges pour des vélos en libre-service.

# Question 6

Graphique #: Utilisation selon la période de la journée



La majorité des gens préfère une utilisation en après-midi.



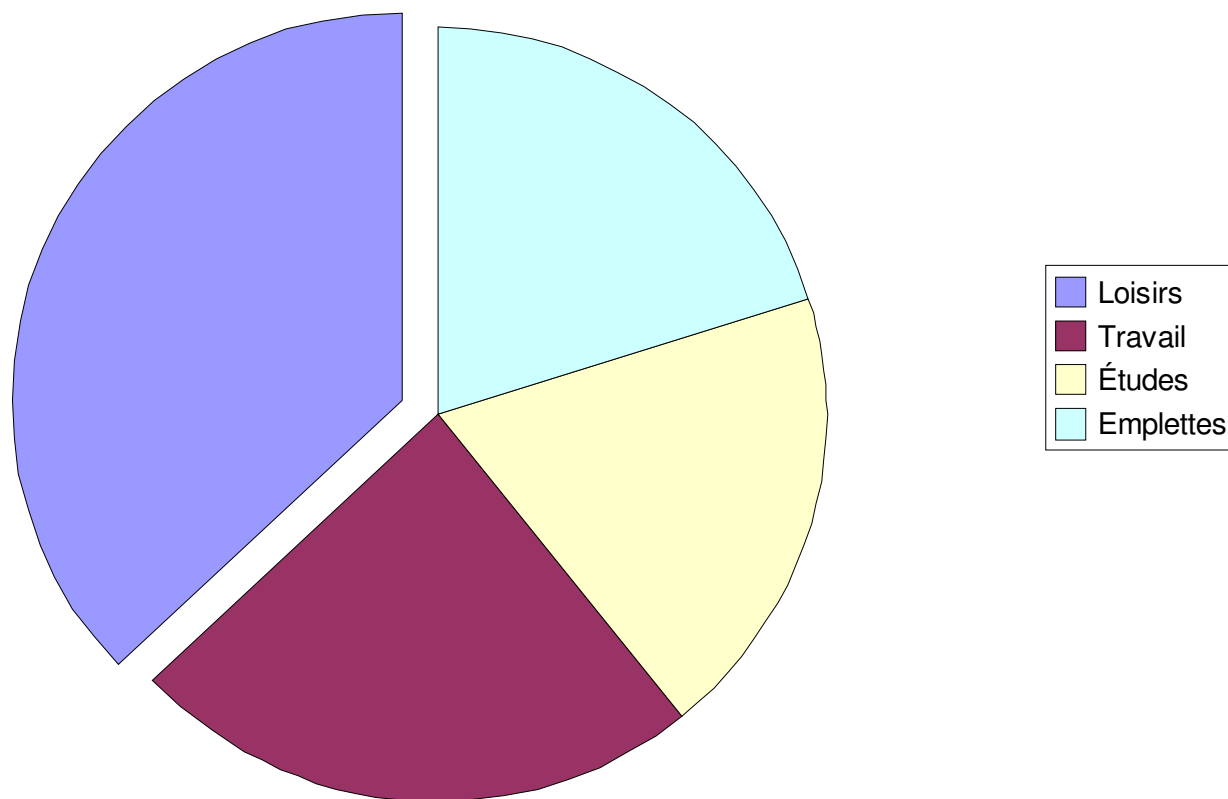
# La faisabilité d'un service de vélos libre-service

---

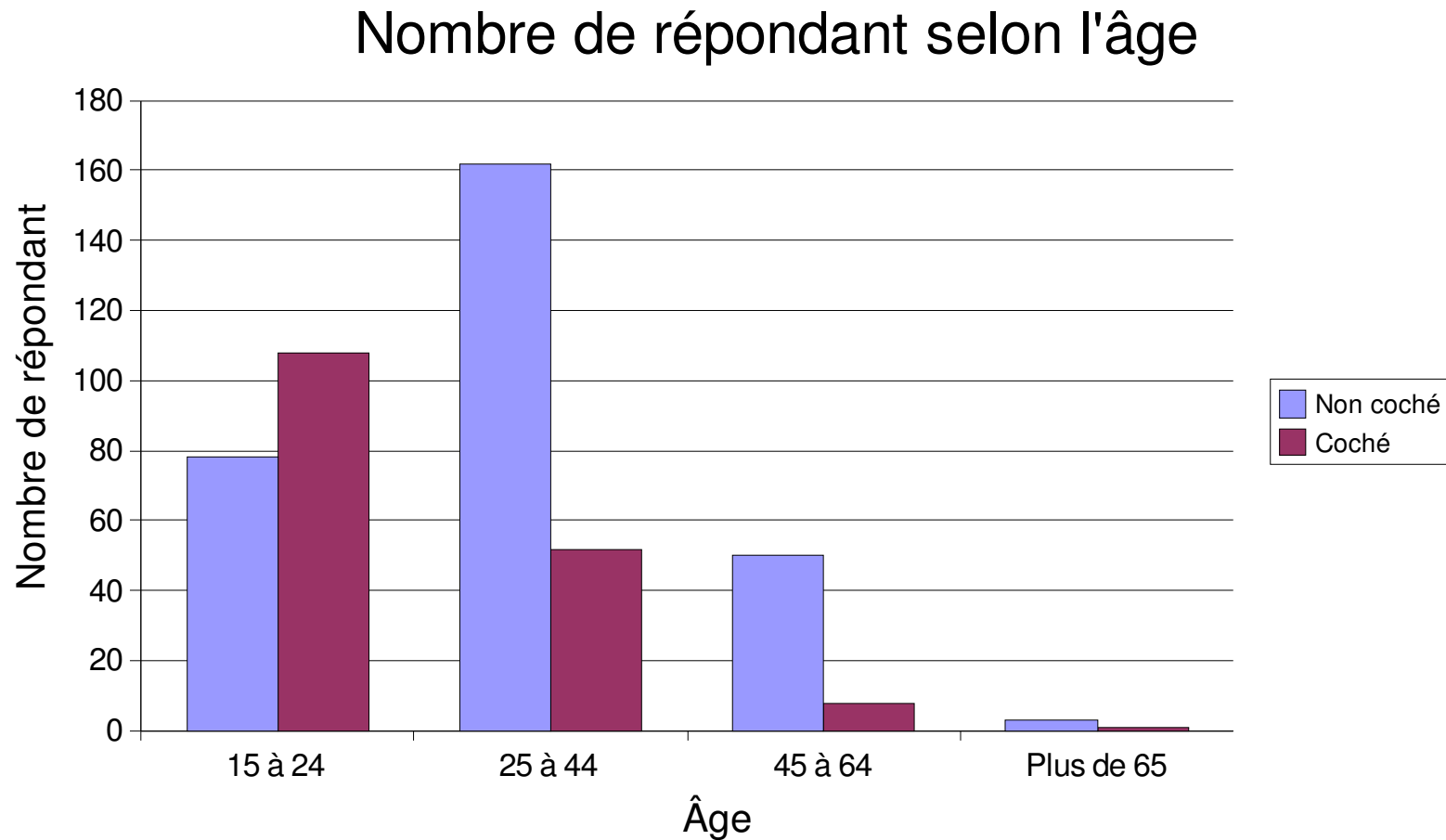
Le type de déplacement et la  
fréquence d'utilisation selon la  
température

# Question 7: Type de déplacement

Type de déplacement selon les fréquences

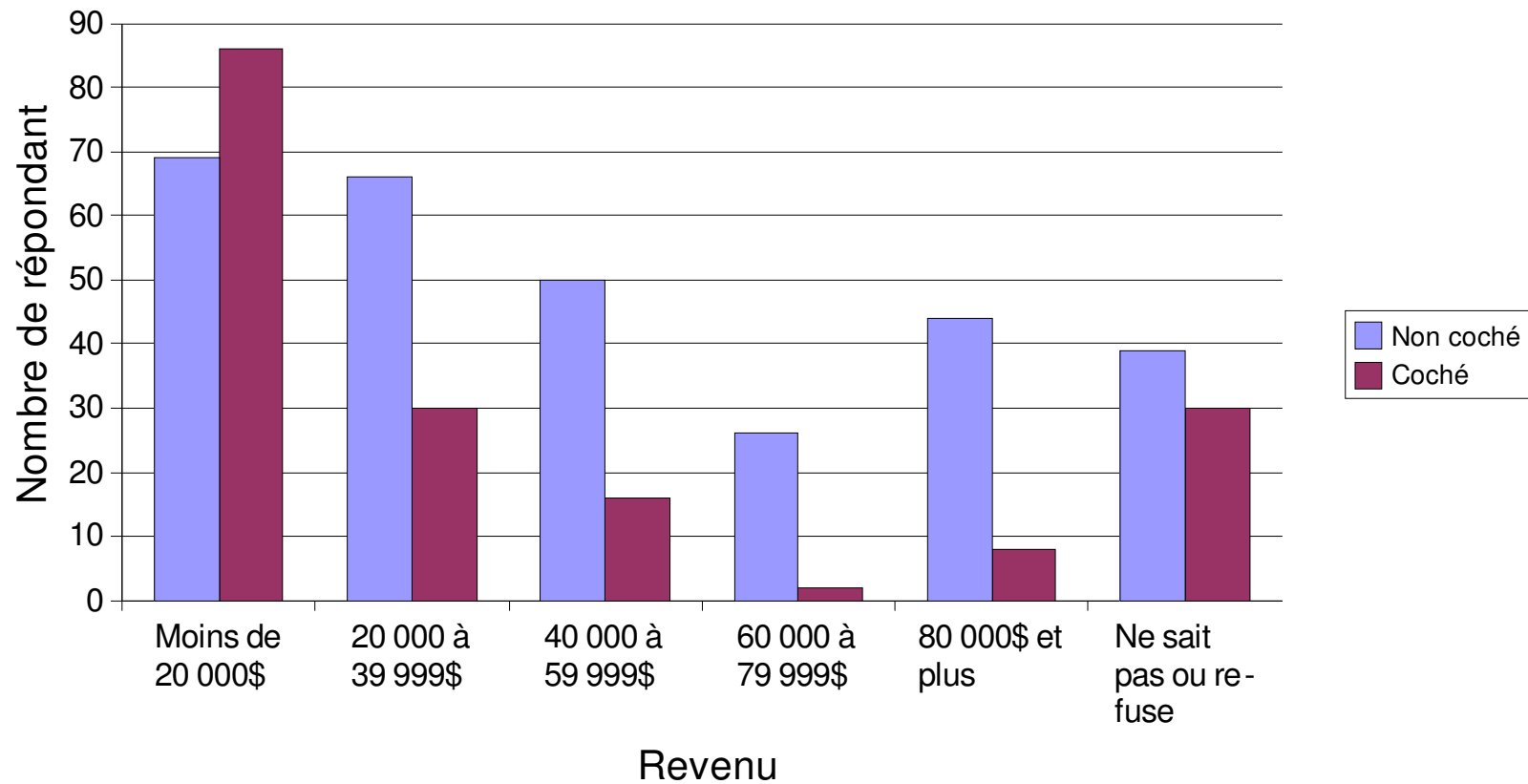


# Question 7: Études en lien avec l'âge



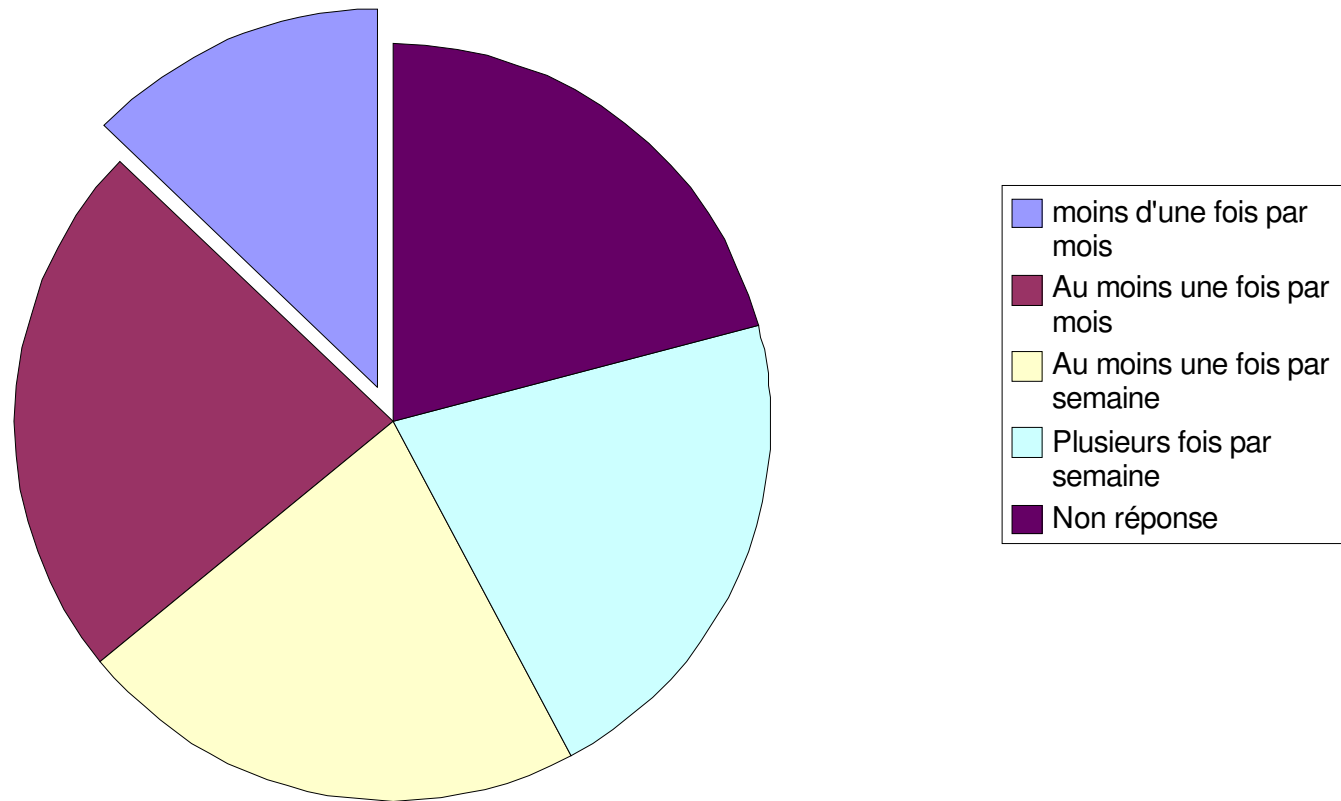
# Question 7: Études en lien avec le revenu

## Nombre de répondant selon le revenu



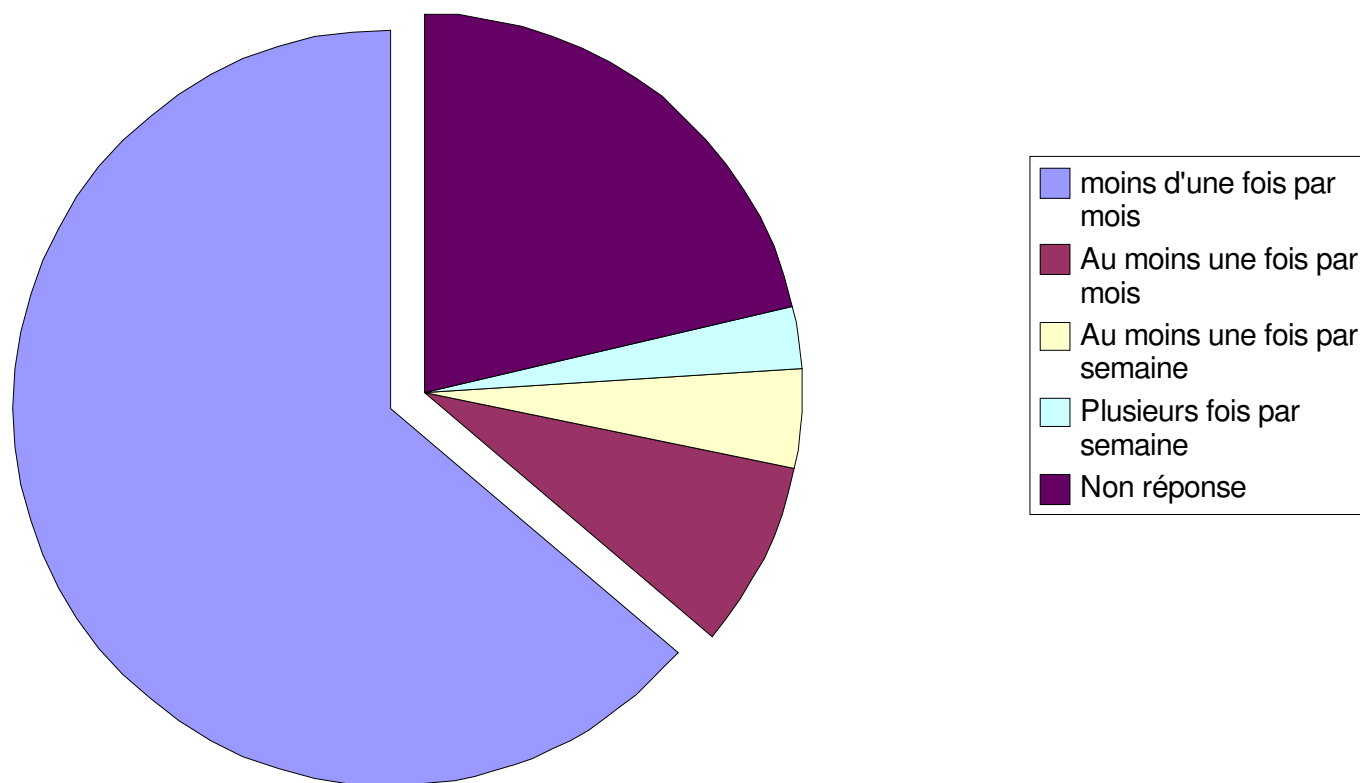
## Question 8: Fréquence en saison chaude

Fréquence des déplacements en pourcentage



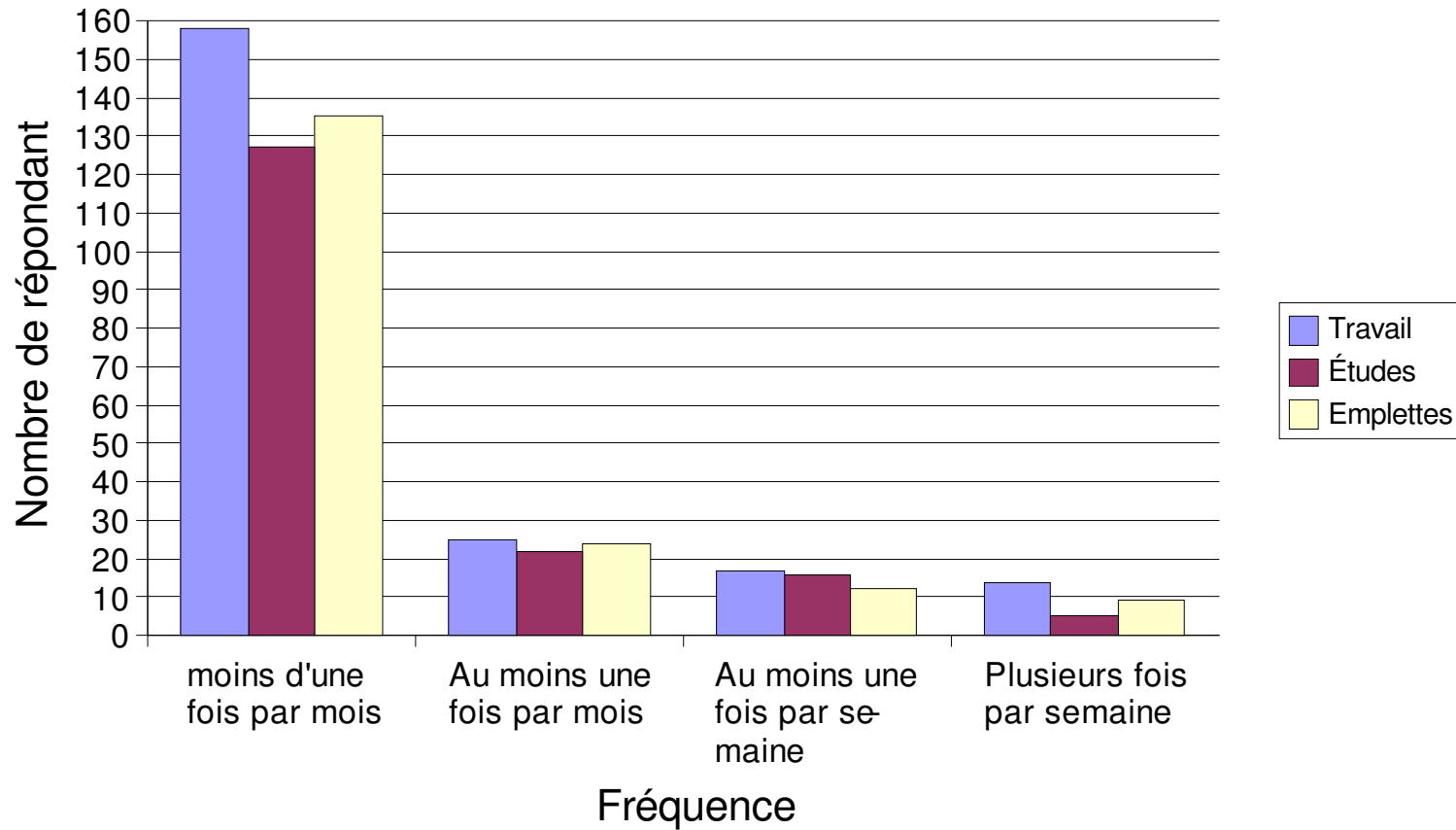
## Question 9: Fréquence en saison froide

Fréquence des déplacements en pourcentage



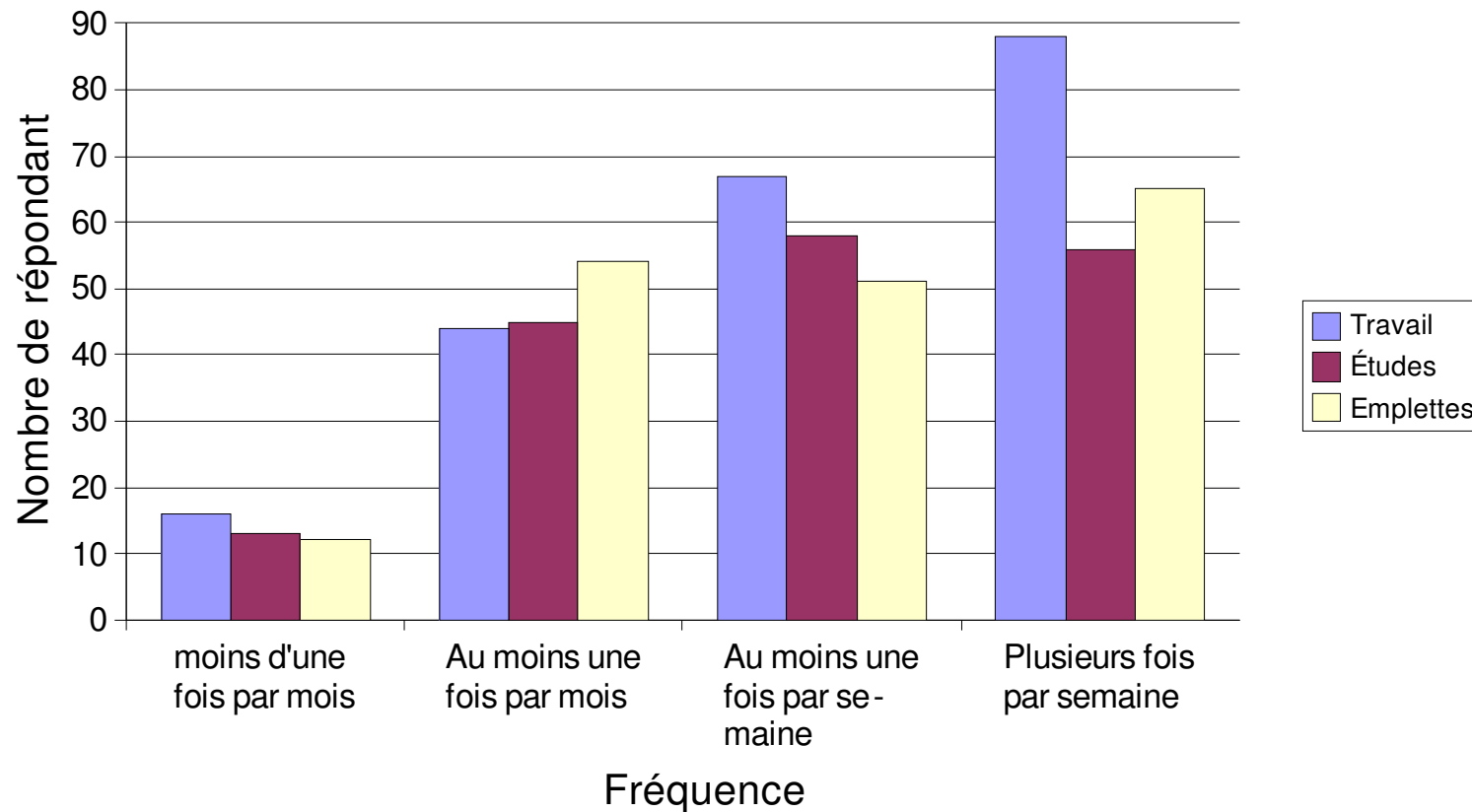
# Liens entre la question 7 & 8

## Type de déplacement selon la saison froide



# Liens entre la question 7 & 9

## Type de déplacement selon la saison chaude





# La faisabilité d'un service de vélos libre-service

---

Les bornes de service, l'aménagement du réseau et les transports complémentaires

# Les bornes de service



# Les bornes de service

## 1-Analyse fréquentielle

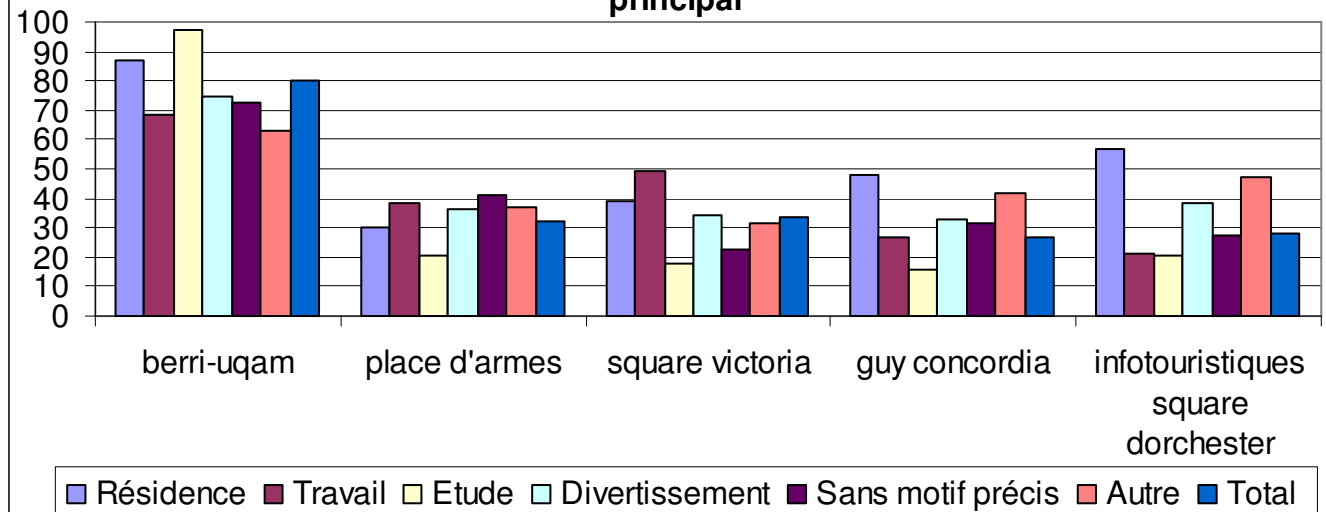
Points de service	%
Berri-uqam	79,0
Place d'armes	31,7
Champ de mars	34,7
Beaudry	18,8
Square victoria	34,0
Guy concordia	27,0
Place jacques cartier	22,9
Infotouristiques square dorchester	28,5
Autre	24,3

## 2-Analyse croisée

-Influences du motif principal de présence et de l'utilisation faite du service

-Déploiement plus vaste du réseau de bornes

Graphique 6.2 Borne de stationnement selon le motif de présence principal





# L'aménagement du réseau

## 1- Analyse fréquentielle

-Aménagement sécuritaire du réseau en importance

Types de voie	%
Piste cyclable réservée	84,3
Bande cyclable réservée	63,3
Chaussée désignée non réservée	21,0
Rue principale	19,3
Rue secondaire	32,5

# Transports complémentaires

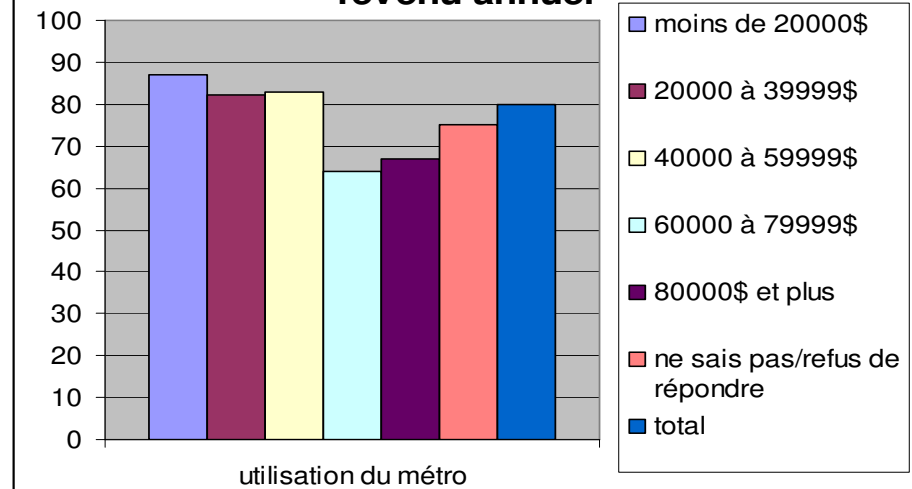
## 1-Analyse fréquentielle

Modes de transport complémentaire	%
Automobile	23,0
Métro	80,5
Autobus	48,3
Train	15,7
Aucun	5,8
Autre	5,4

## 2-Analyse croisée

-Influence significative du revenu et de l'âge

**Tableau croisé du métro comme type de transport complémentaire et le revenu annuel**





# La faisabilité d'un service de vélos libre-service

---

Les conditions d'utilisation du service



## Plan

---

- Niveau d'importance d'éléments conditionnant l'utilisation du service.
- Éléments pouvant être un frein à l'utilisation du service.
- Accessoires devant être disponible pour les vélos en location



# Niveau d'importance des éléments conditionnant l'utilisation du service

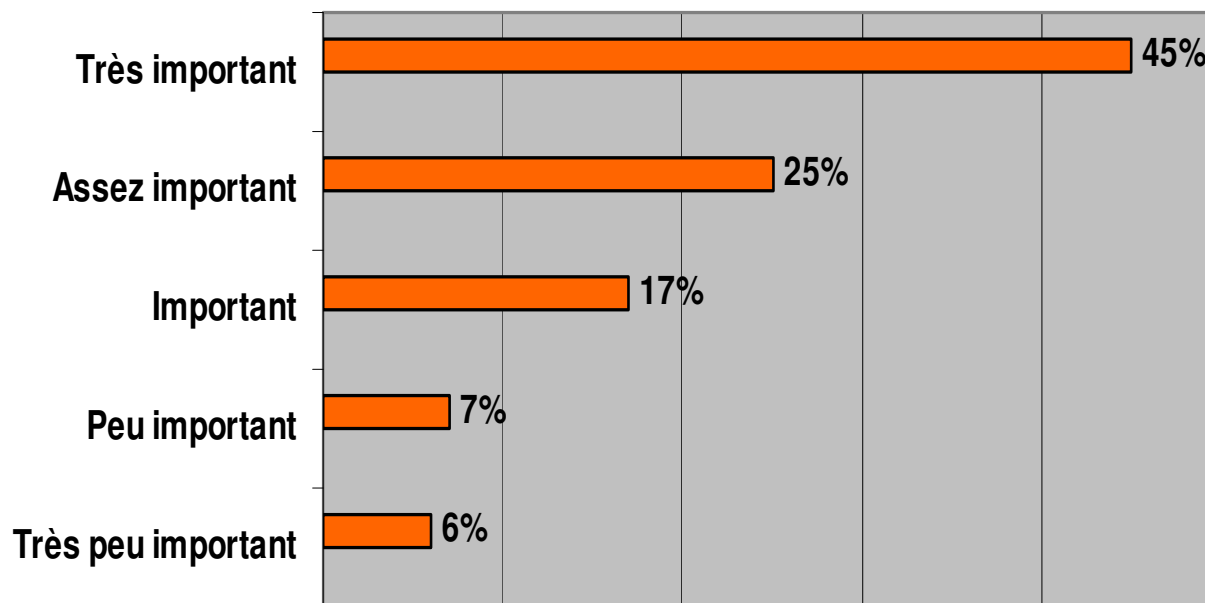
---

L'importance des éléments suivants sur une échelle de 1 à 5, 1 étant «très important» et 5 «très important» des vélos en libre service

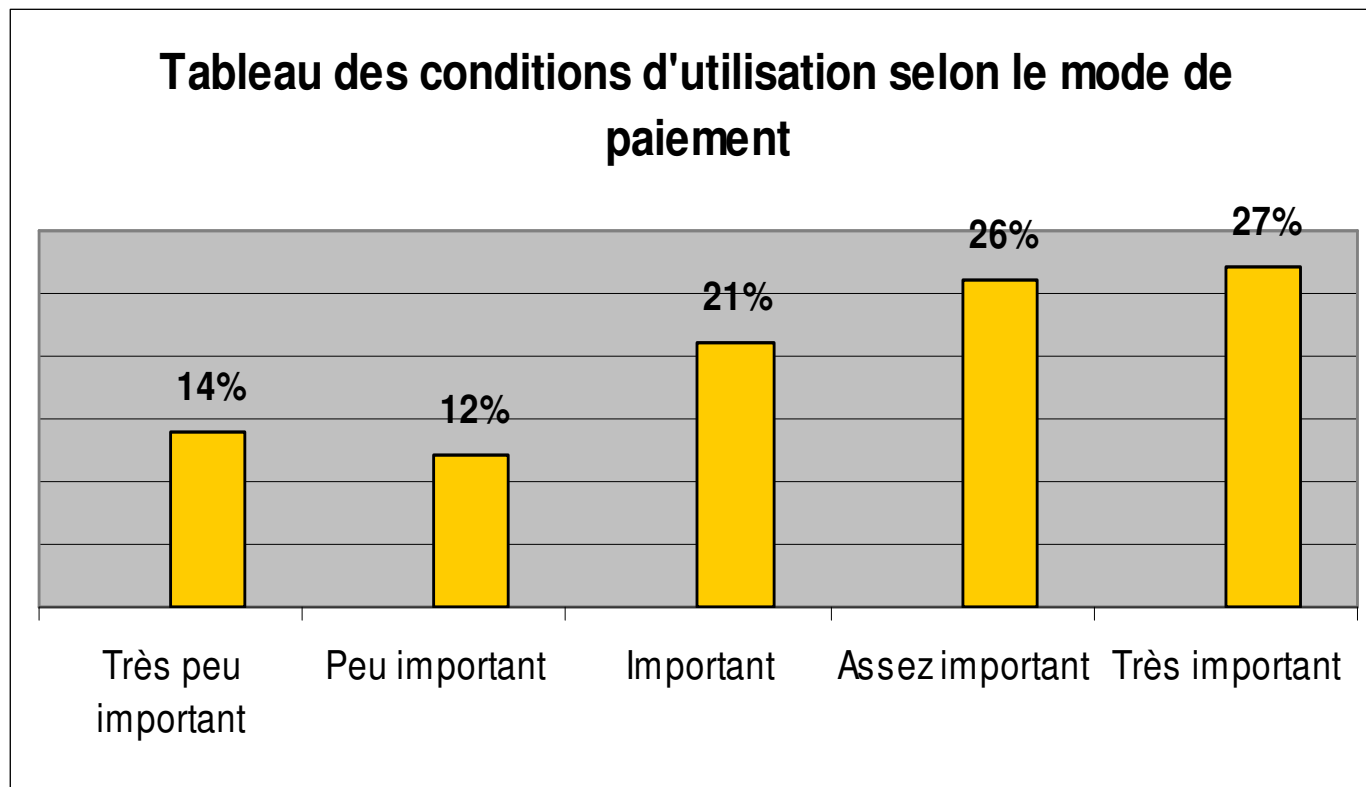
- Coût
- Les modes de paiements acceptés
- Niveau d'entretien des vélos
- Facteurs climatiques
- Existence de voies appropriées
- Disponibilité d'une assurance

# Niveau d'importance du coût dans l'utilisation du service

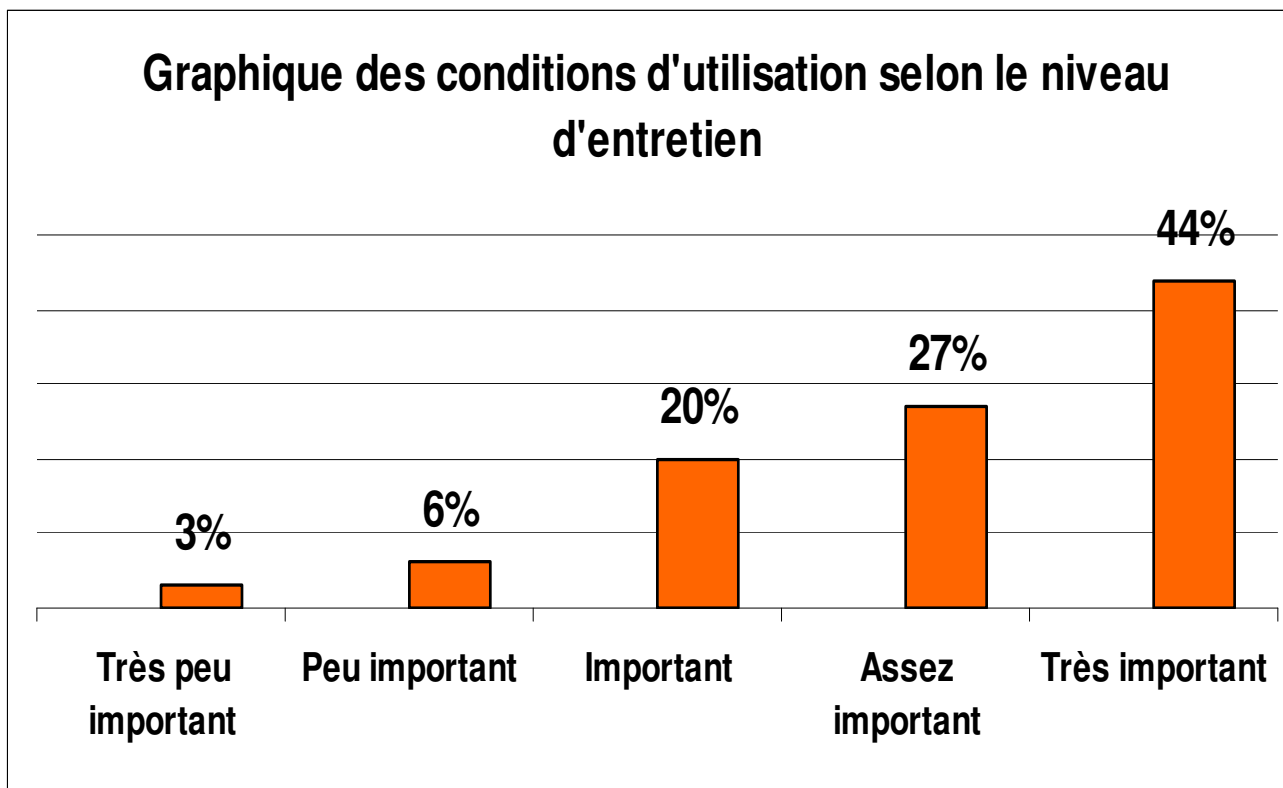
Graphique de la condition d'utilisation selon le coût



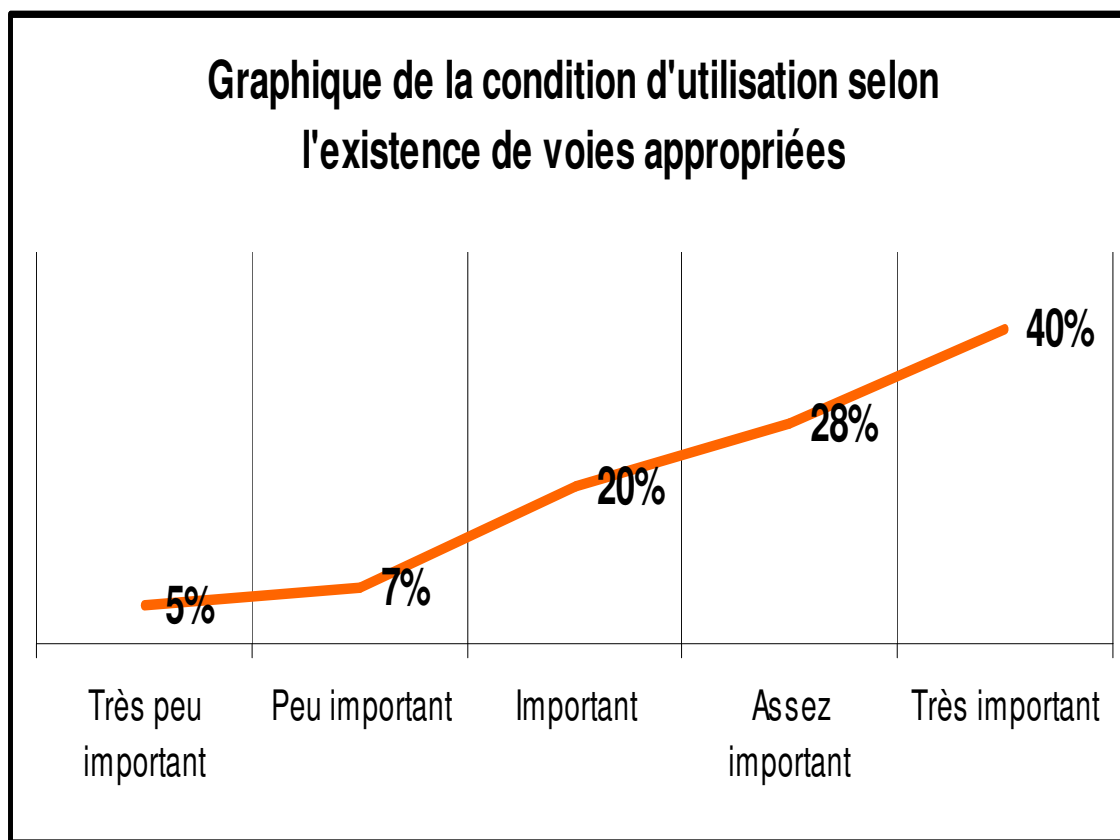
# Niveau d'importance du mode de paiement dans l'utilisation du service



# Niveau d'importance de l'entretien des vélos dans l'utilisation du service

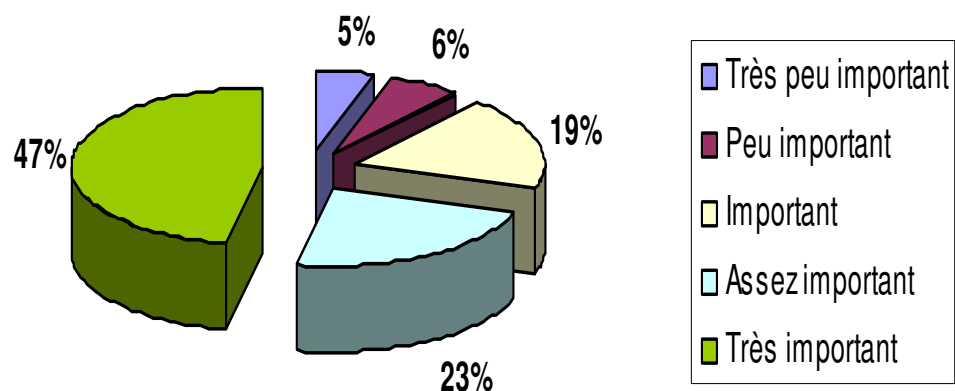


# Niveau d'importance de voies appropriées dans l'utilisation du service



# Niveau d'importance des facteurs climatique dans l'utilisation du service

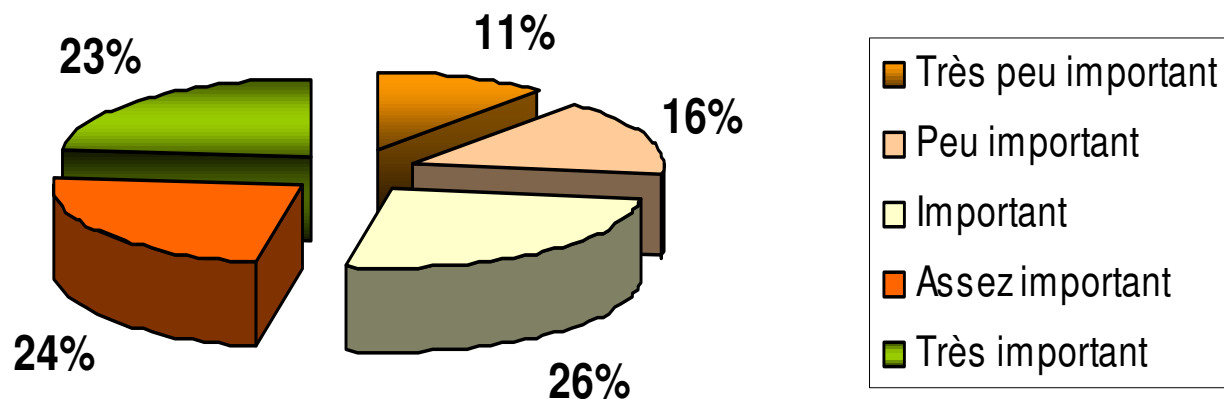
Graphique des conditions d'utilisation selon le facteur climatique



# Niveau d'importance accordée à une assurance dans l'utilisation du service

La police  
D'assurance

Graphique de la condition d'utilisation selon la disponibilité d'une assurance





## Niveau d'importance accordée à l'ensemble des choix de réponses dans l'utilisation du service

---

Pourcentage des répondants ayant mentionné **très important** aux conditions d'utilisation suivantes :

Coût	<b>45%</b>
Les modes de paiement	27%
Niveau d'entretien des vélos	44%
Facteurs climatiques	<b>47%</b>
L'existence de voies appropriées	40%
Disponibilité d'une assurance	24%



# Les éléments pouvant être un frein à une éventuelle utilisation du service

---

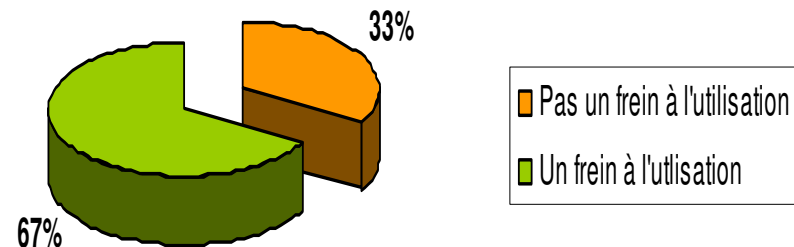
Les éléments qui pourraient pus être un frein à une éventuelle utilisation du service

- L'obligation de détenir une police d'assurance responsabilité
- Le port obligatoire d'un casque à vélo

# L'obligation d'une police d'assurance

Réticence des  
répondants  
face à l'obligation  
d'une police  
d'assurance

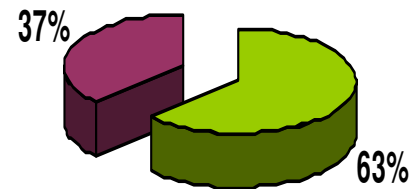
Graphique des pourcentages de réticence des  
répondants par rapport à l'obligation de détenir une  
police d'assurance



# L'obligation du port du casque à vélo

Réticence des  
répondants  
face à l'obligation  
d'une police  
d'assurance

Graphique des pourcentages de réticences des  
répondants par rapport à l'obligation du port du  
casque à vélo



■ Pas un frein à l'utilisation ■ Un frein à l'utilisation



# Accessoires devant être disponibles pour les vélos en location

---

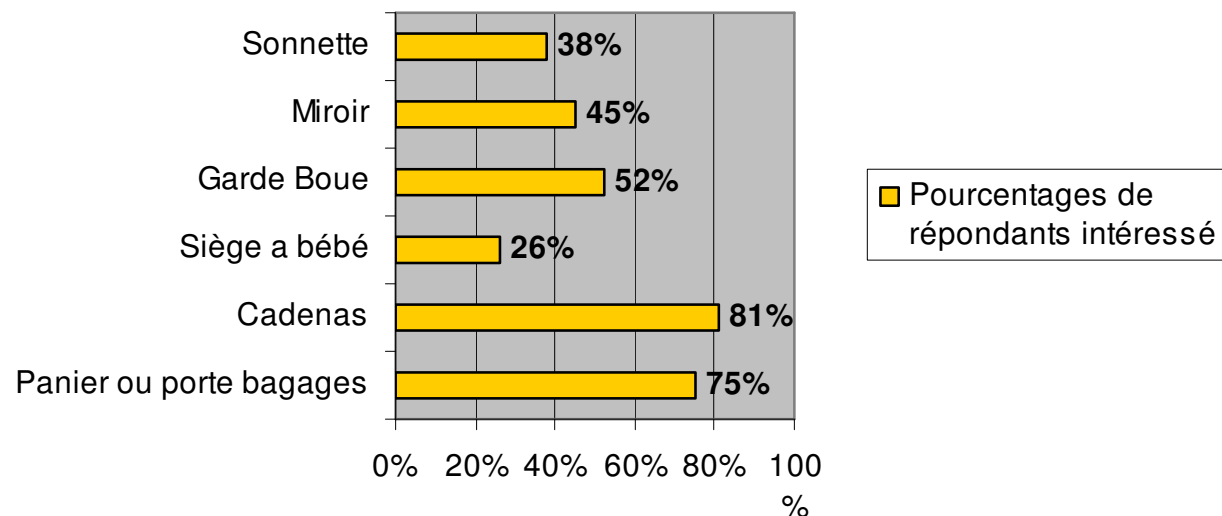
Les accessoires devant être disponibles pour les vélos en libre service

- Paniers ou porte-bagages
- Cadenas
- Siège à bébé
- Garde boue
- Miroir
- Sonnette

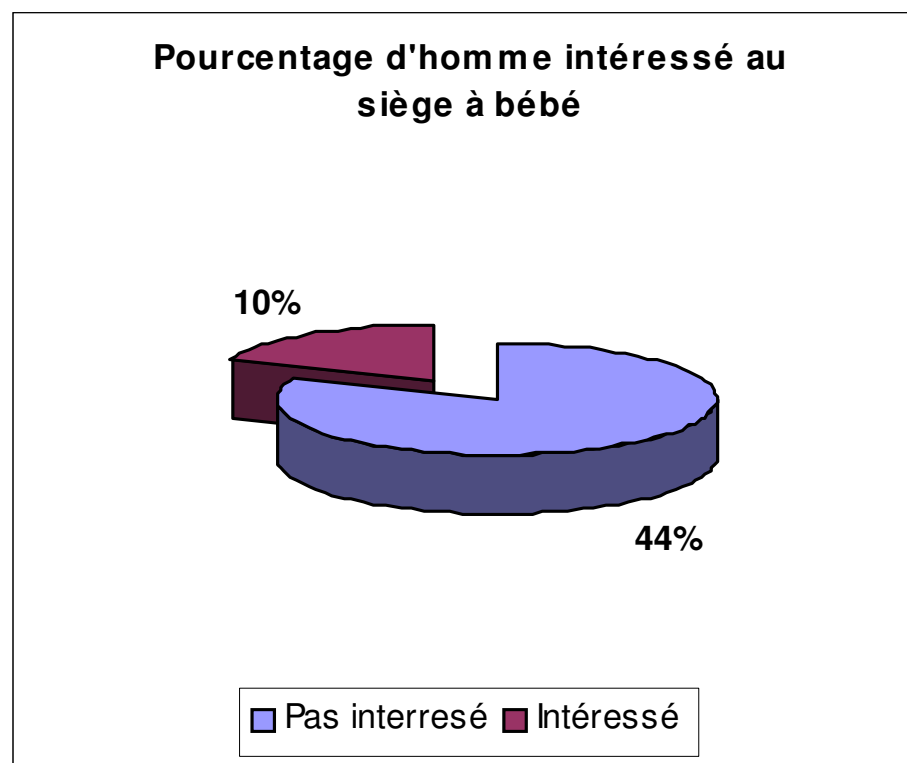
# Accessoires devant être disponibles pour les vélos en location

L'importance que les répondants accordent aux différentes caractéristiques

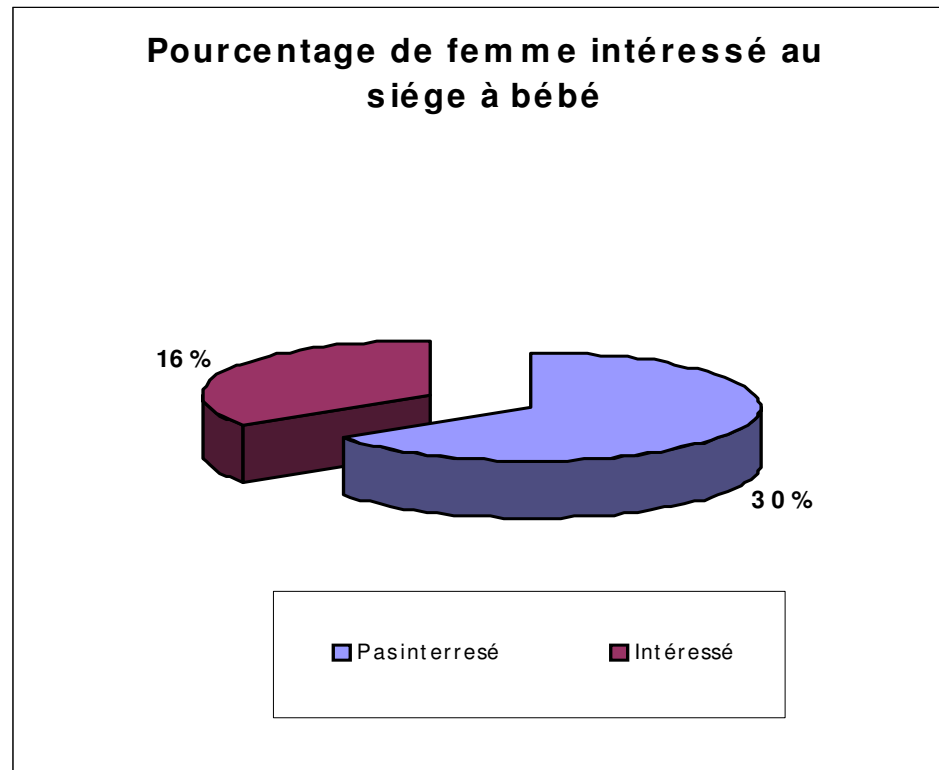
Pourcentages de répondants intéressé par les caractéristiques



# L'intérêt des hommes pour le siège à bébé



# L'intérêt des femmes pour le siège à bébé





# La faisabilité d'un service de vélos libre-service

---

## Conclusion

Les répondants sont très sensibles aux aspects :

- Le coût
- Le facteur climatique
- Le niveau d'entretien des vélos

La disponibilité de la police d'assurance : 24% considèrent très important

Obligation d'une police d'assurance : 67% affirment constituent un frein

Accessoire favori : Cadenas et panier ou porte bagage



# La faisabilité d'un service de vélos libre-service

---

Logos, types de tarification, montant maximum et méthodes de paiement

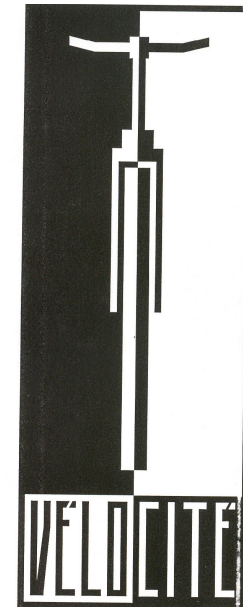
# Les logos



Vélo Mtl  
**52,3 %**




Montréal sur vélo  
12 %



Vélocité  
23,3 %



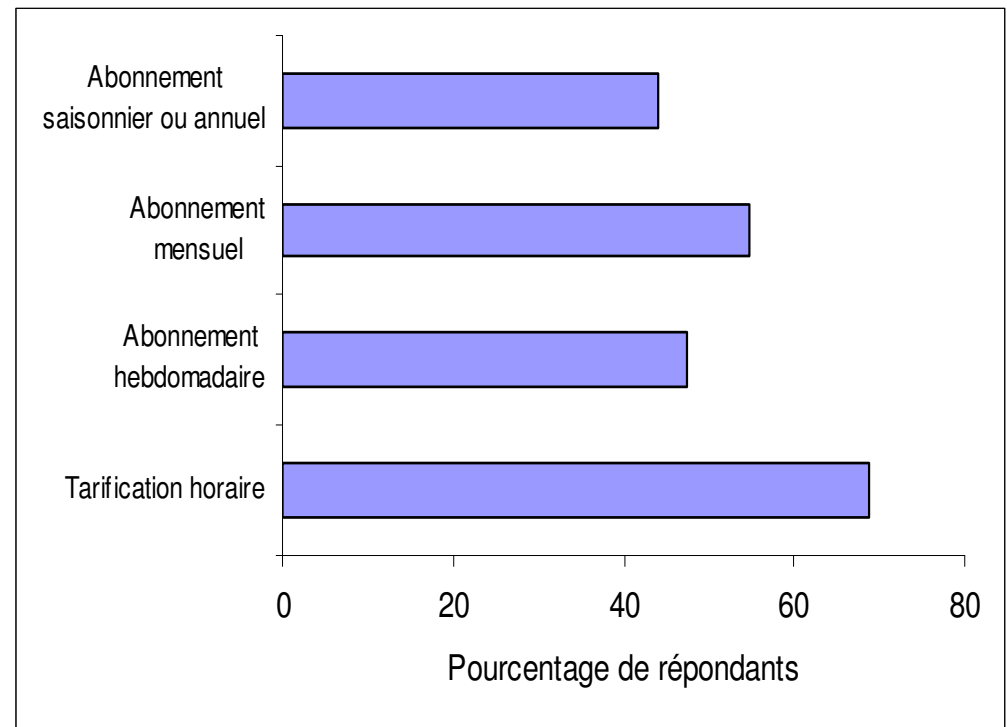
Vélocation  
12,4 %

Montréal 

ESG UQÀM

# Le type de tarification

- Le plus approprié selon les répondants :
- Tarification horaire (68,7 %)
- Abonnement mensuel (54,6 %)
- Abonnement hebdomadaire (47,3 %)
- Abonnement annuel ou saisonnier (55,9%)



# Les types de tarification

- 76% des gens qui pensent utiliser le service pour les **loisirs** sont favorables à **l'abonnement hebdomadaire**.
- 53% des gens qui pensent utiliser le service pour le **travail** sont favorables à **l'abonnement mensuel**.



# Montant maximum

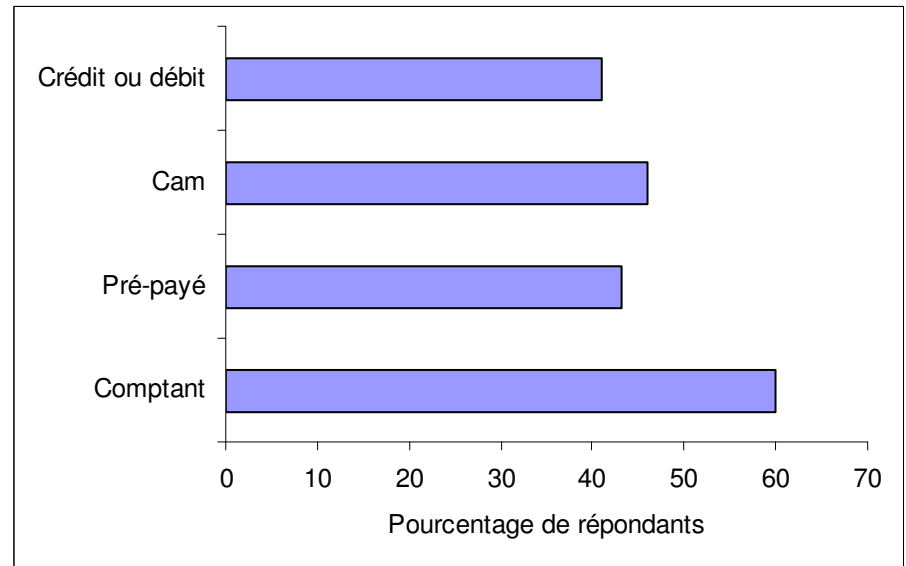
- Les répondants sont prêts à payer pour utiliser le service pendant une heure :
- Réponses varient de 0,50 \$ à 20 \$
- 22 % paierait maximum 2 \$
- 20 % paierait maximum 5 \$
- 12 % paierait maximum 1 \$
- La moyenne est d'environ 3,85 \$



# Les méthodes de paiement

➤ Le plus pratique d'après les répondants :

- Comptant (75,7 %)
- CAM (58,1 %)
- Billets (54,8 %)
- Prépayée (54,6 %)



# Les méthodes de paiement

## Pour l'utilisation de la CAM:

- 90% des 15 à 44 ans
- 52% des répondants utiliseraient le service pour aller au travail
- Ces deux groupes sont également plus favorables à l'abonnement mensuel comme type de tarification

