

VÉLOS-CARGOS ÉLECTRIQUES

Résultats du sondage public
sur Participons Ottawa



Septembre 2024

RÉSUMÉ

Du 25 juillet au 23 août 2024, un sondage a été mis en ligne sur Participons Ottawa pour connaître l'avis du public sur l'utilisation des vélos-cargos électriques à Ottawa.

Au total, 451 utilisateurs de la plateforme inscrits et invités ont répondu au sondage. Les utilisateurs inscrits devaient fournir une adresse de courriel et quelques renseignements démographiques de base, comme leur quartier et leur tranche d'âge. En comparaison, le sondage de 2021 visant à prendre le pouls du public sur l'adoption d'un règlement municipal sur les vélos-cargos électriques dans le cadre du projet pilote provincial avait reçu 835 réponses.

Les répondants devaient indiquer leur accord ou désaccord avec l'utilisation des vélos-cargos électriques à usage personnel et commercial et leur possession d'un vélo, la fréquence d'utilisation, la distance habituellement parcourue et la raison type du déplacement. Ils devaient aussi préciser quelles infrastructures d'utilisation et de stationnement devraient être autorisées pour ces vélos. Il ressort des réponses un massif appui à l'utilisation des vélos-cargos électriques à des fins personnelles et commerciales à Ottawa, si des structures d'utilisation et de stationnement sont désignées. Les principaux résultats du sondage sont présentés ici.

LISTE DES FIGURES

Figure 1 – Types de vélos actuellement détenus	3
Figure 2– Types de vélos que les personnes prévoient acheter	4
Figure 3 – Nombre de véhicules par ménage	5
Figure 4 – Motif du déplacement à vélo	6
Figure 5 – Distance parcourue à vélo.....	7
Figure 6 – Nombre de jours d'utilisation du vélo par semaine.....	8
Figure 7 – Taux d'adhésion aux vélos-cargos électriques personnels	9
Figure 8 – Taux d'adhésion aux vélos-cargos électriques à usage commercial.....	10
Figure 9 – Proportion de personnes favorables à l'utilisation des vélos-cargos électriques par type d'infrastructure	11
Figure 10 – Proportion de personnes favorables au stationnement des vélos-cargos électriques par type d'infrastructure	12
Figure 11– Lieu de résidence des répondants	13

Types de vélos actuellement détenus

Pour déterminer la prévalence des vélos électriques et des vélos-cargos électriques de différentes tailles à Ottawa, il était important de connaître le paysage actuel et les types de vélos détenus par les résidents. Les répondants devaient indiquer les différents types de vélos qu'ils possèdent **figure 1**.

Bien que la majorité des répondants possèdent un vélo classique (à propulsion musculaire), en comparaison à 2021, le pourcentage de propriétaires de vélos électriques est passé de 8 à 21 pour cent, et celui de propriétaires de vélos-cargos électriques, de 5 à 10 pour cent. La proportion de propriétaires de vélos-cargos électriques pesant plus que la limite de 55 kg établie dans le projet de loi 282 est chutée de 33 à 4 pour cent.

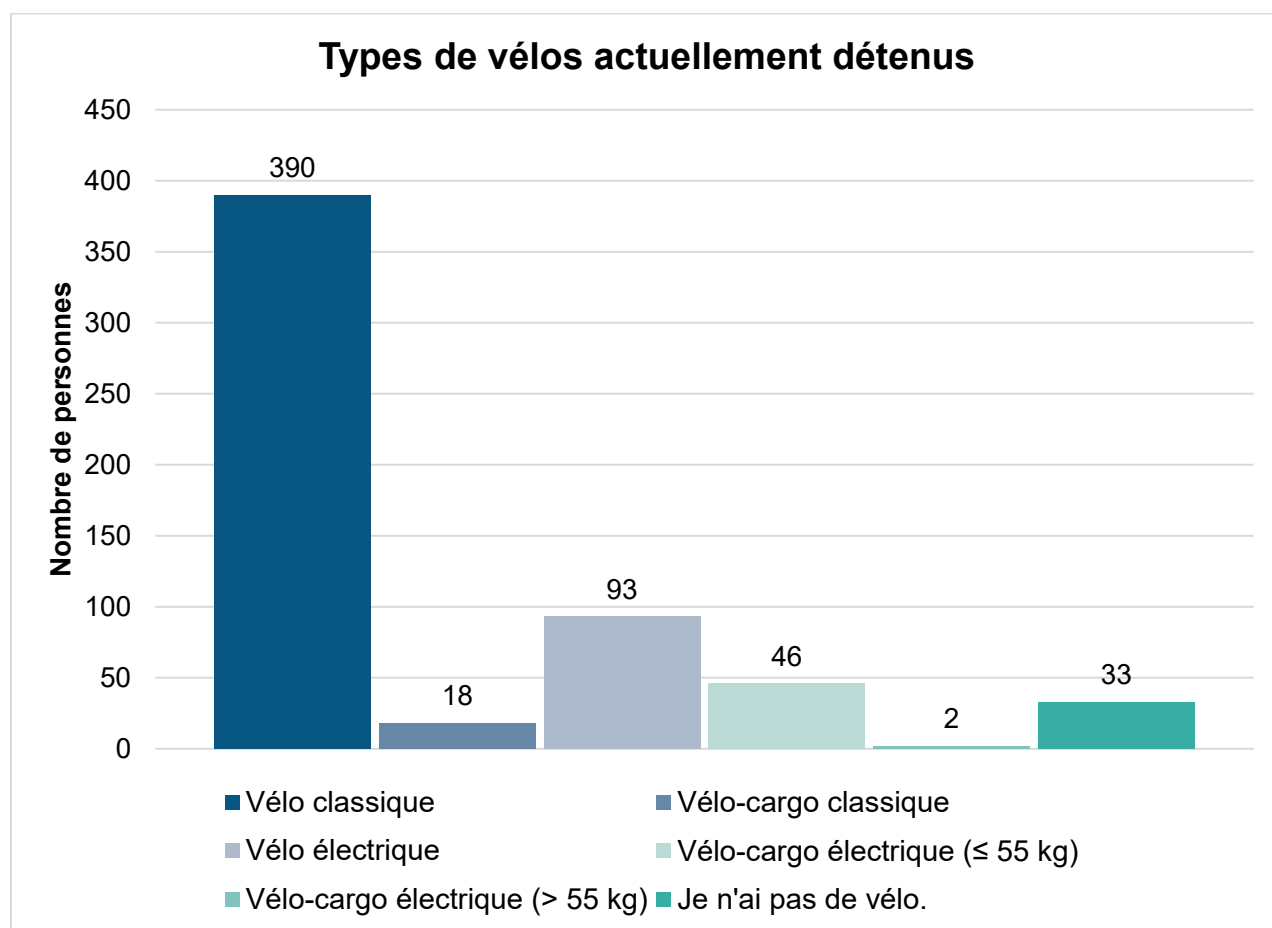


Figure 1 – Types de vélos actuellement détenus

Types de vélos que les personnes prévoient acheter

Face à la popularité grandissante du transport actif, il est important d'analyser les tendances d'achat de vélos pour anticiper la demande. La figure illustre les types de vélos que les répondants prévoient acheter dans la prochaine année. La proportion de personnes prévoyant acquérir un vélo électrique ou un vélo-cargo électrique personnel est individuellement équivalente et collectivement supérieure à la proportion de personnes prévoyant acquérir un vélo classique. À titre comparatif, en 2021, 180 répondants prévoient acheter un vélo électrique ou un vélo-cargo électrique et 195, un vélo classique.

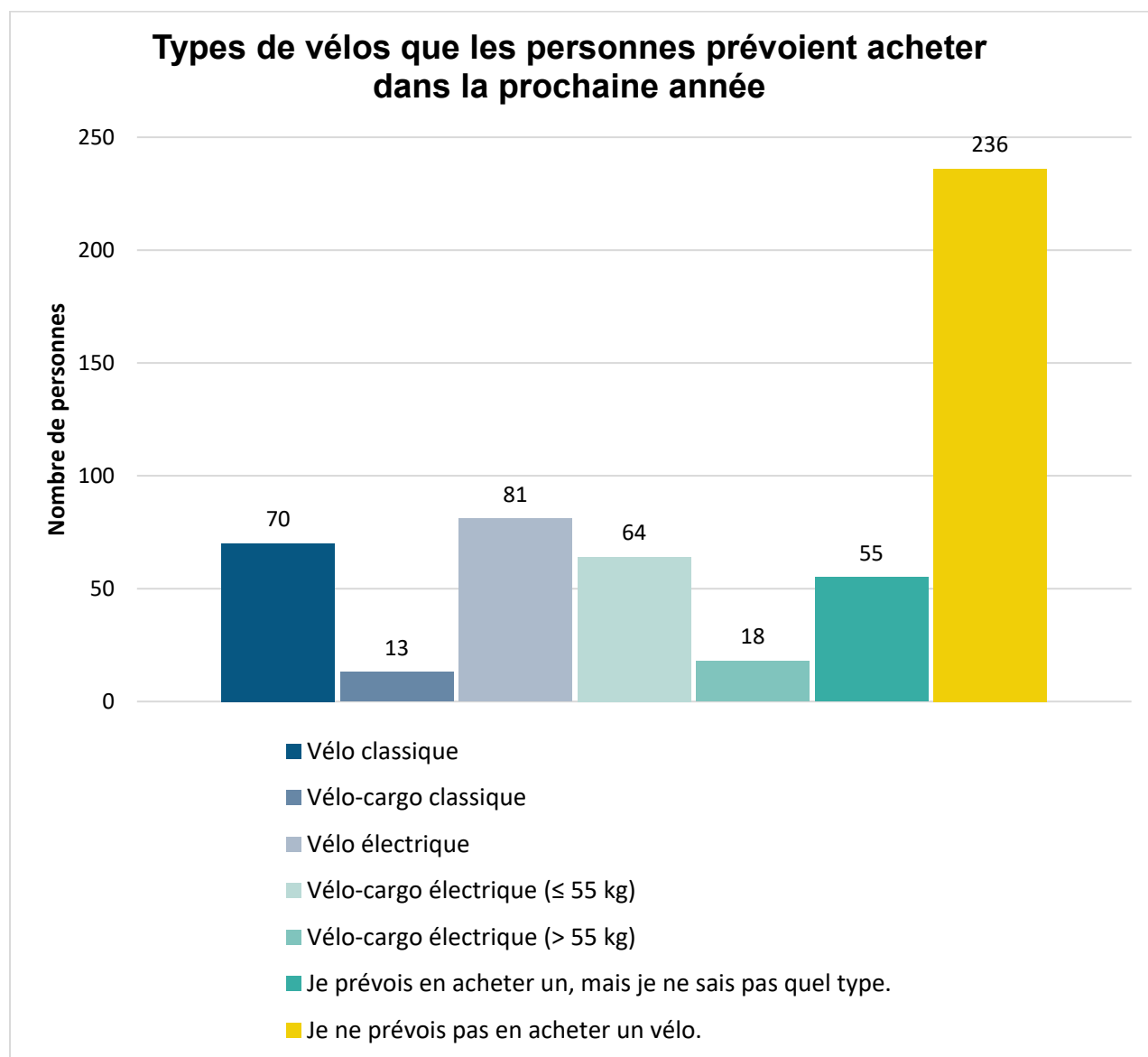


Figure 2 – Types de vélos que les personnes prévoient acheter

Nombre de véhicules par ménage

Les vélos à assistance électrique permettent de parcourir facilement de plus longues distances et sont une solution économique à un deuxième véhicule pour les déplacements quotidiens. Par ailleurs, le fait de pouvoir utiliser les vélos-cargos électriques pour transporter marchandises et enfants rend ce type de vélos d'autant plus pratiques. Comme le montre la **figure 3**, environ la moitié des répondants ne possèdent qu'un seul véhicule automobile pour leur ménage, et 25 pour cent n'en possèdent aucun, contre 10 pour cent en 2021. La proportion de ménages possédant deux véhicules est quant à elle passée de 28 pour cent en 2021 à 18 pour cent en 2024.

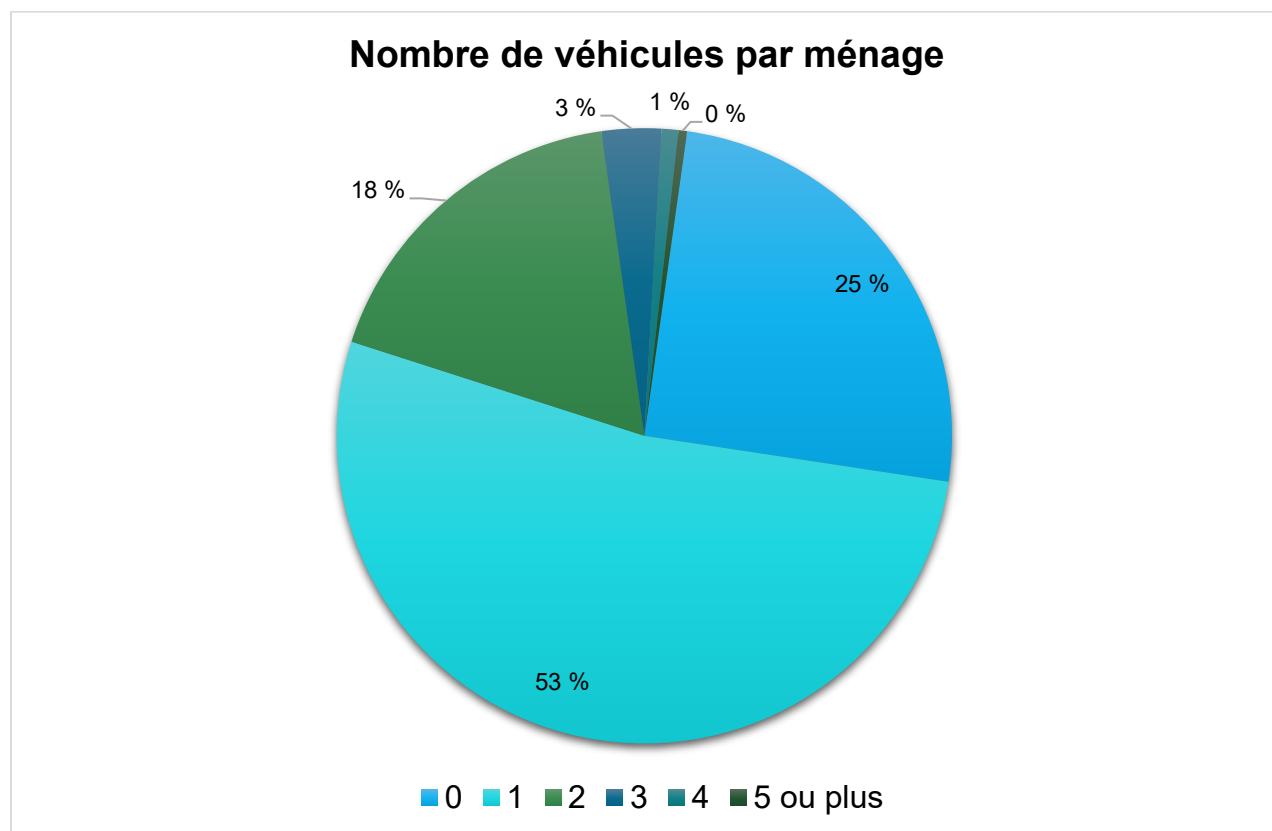


Figure 3 – Nombre de véhicules par ménage

Motif du déplacement à vélo

Le motif des déplacements réalisés avec un vélo classique, un vélo électrique ou un vélo-cargo électrique nous renseigne quelque peu sur les principales activités pour lesquelles les répondants privilégient le transport actif. La **figure 4** montre que si la majorité des répondants utilisent le vélo pour le loisir ou l'exercice, un grand nombre d'entre eux l'emploient également pour aller au travail, faire des commissions ou se déplacer dans leur quartier. Le quart des répondants utilisent le vélo pour transporter leurs enfants à l'école ou à d'autres activités. La disponibilité des vélos-cargos électriques personnels fera accroître le nombre de familles ayant recours à ce type de vélos pour transporter leurs enfants, puisque l'assistance électrique permet facilement de parcourir de plus longues distances. Comparativement à 2021, le nombre de personnes utilisant le vélo pour transporter leurs enfants a diminué de sept pour cent, mais le nombre de personnes l'utilisant pour faire des commissions a grimpé de cinq pour cent.

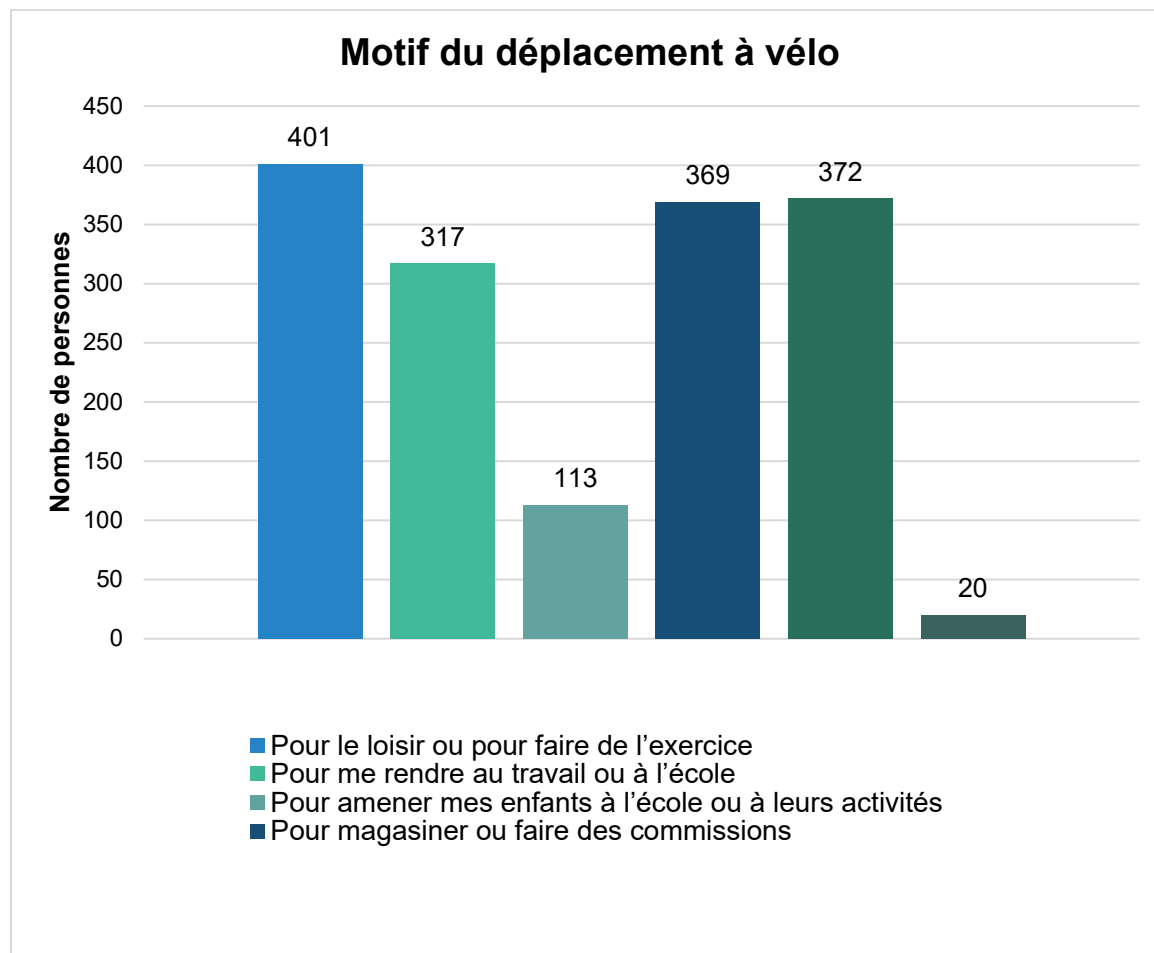


Figure 4 – Motif du déplacement à vélo

Distance parcourue à vélo

Grâce à l'assistance électrique, il est possible de parcourir de plus longues distances à vélo. Selon la **figure 5**, on trouve un plus grand nombre de personnes parcourant plus de 10 km chez les utilisateurs de vélos électriques que chez les utilisateurs de vélos classiques, ce qui laisse penser que les vélos électriques pourraient être une solution de rechange pour les déplacements quotidiens. Par rapport à 2021, le nombre d'utilisateurs de vélos électriques et de vélos-cargos électriques parcourant plus de 10 km est passé, respectivement, de 71 à 79 pour cent et de 47 à 65 pour cent. Concernant les distances parcourues avec un vélo classique, les proportions sont demeurées stables.

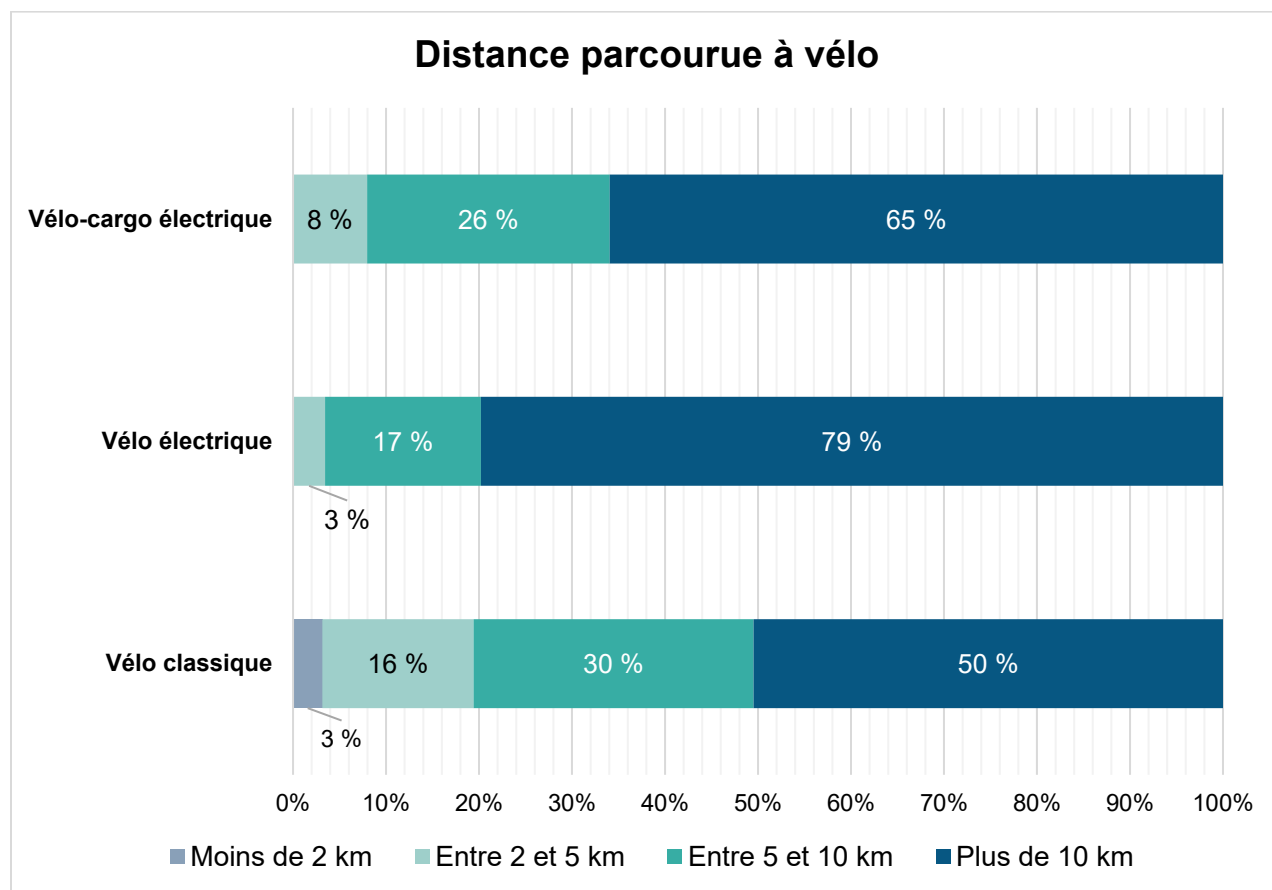


Figure 5 – Distance parcourue à vélo

Nombre de jours d'utilisation du vélo par semaine

Les répondants devaient indiquer combien de jours par semaine ils utilisent habituellement leur vélo. La **figure 6** montre des habitudes variées, allant d'une utilisation rare à quotidienne. En comparaison à 2021, le nombre de jours d'utilisation a légèrement augmenté (pas plus de trois pour cent).

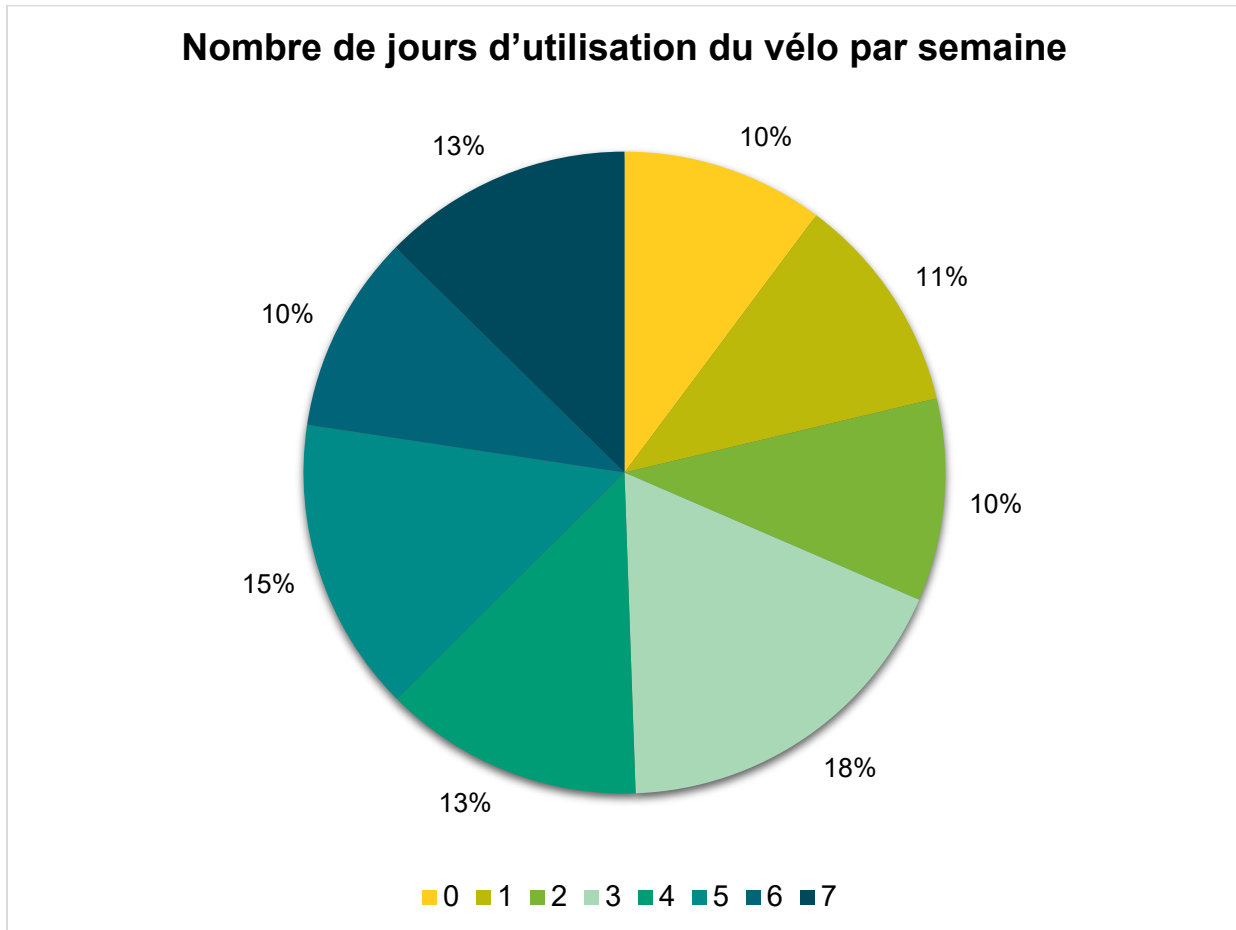


Figure 6 – Nombre de jours d'utilisation du vélo par semaine

Taux d'adhésion aux vélos-cargos électriques personnels

Comme l'illustre la **figure 7**, une écrasante majorité des répondants est favorable à l'utilisation des vélos-cargos électriques personnels. Ce taux est passé de 91 pour cent en 2021 à 96 pour cent en 2024.

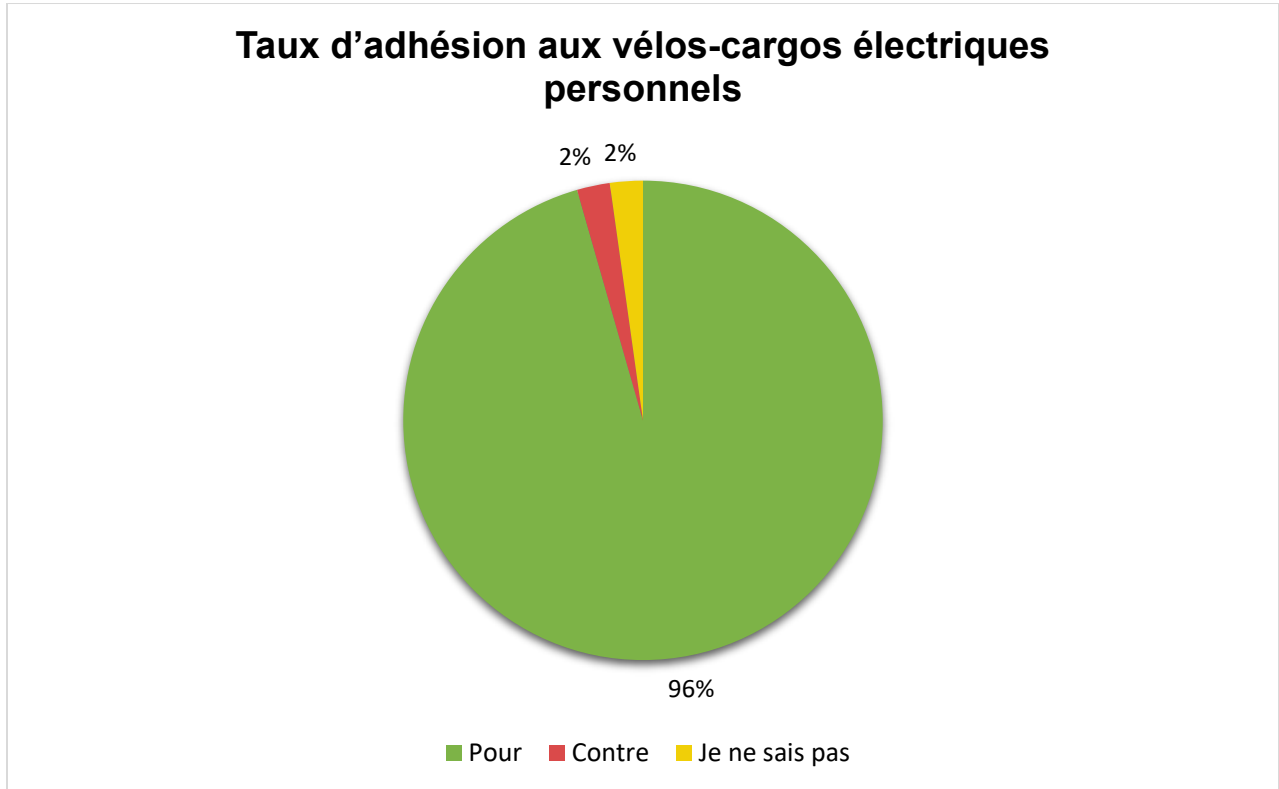


Figure 7 – Taux d'adhésion aux vélos-cargos électriques personnels

Taux d'adhésion aux vélos-cargos électriques à usage commercial

Comme l'illustre la **figure 8**, la grande majorité des répondants sont aussi favorables à l'utilisation des vélos-cargos électriques à usage commercial. Ce taux est passé de 92 pour cent en 2021 à 95 pour cent en 2024.

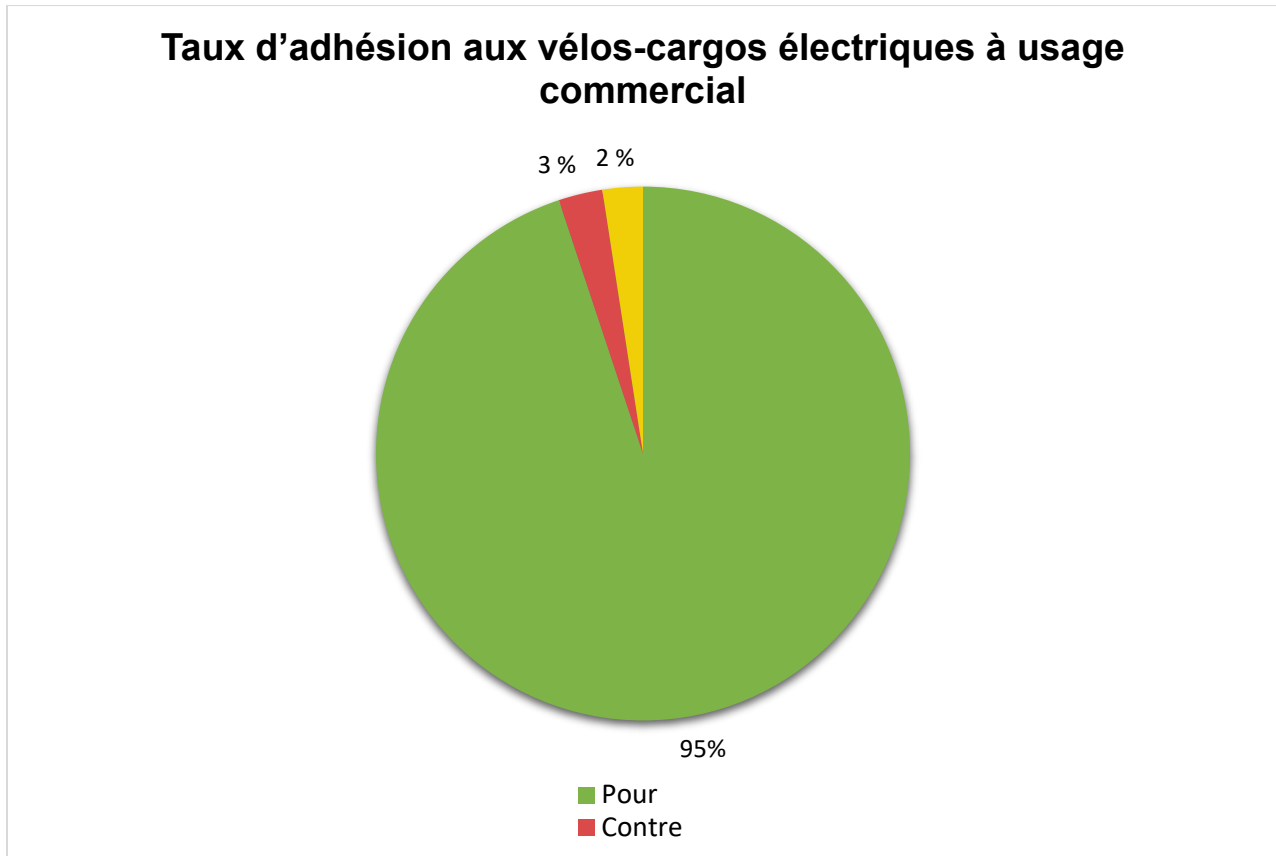


Figure 8 – Taux d'adhésion aux vélos-cargos électriques à usage commercial

Proportion de personnes favorables à l'utilisation des vélos-cargos électriques par type d'infrastructure

Les répondants devaient indiquer s'ils sont favorables à l'utilisation des vélos-cargos électriques sur différents types d'infrastructures. Comme le montre la **figure 9**, les répondants sont massivement favorables à l'utilisation de ces vélos sur la chaussée, les bandes cyclables sur rue et les bandes cyclables séparées. La proportion de personnes favorables à l'utilisation des vélos-cargos électriques sur ces infrastructures a d'ailleurs augmenté de trois à sept pour cent par rapport à 2021. Le nombre de personnes favorables à l'utilisation des vélos-cargos électriques personnels sur les sentiers polyvalents a quant à lui fortement augmenté, passant de 63 pour cent en 2021 à 84 pour cent en 2024. En revanche, le nombre de personnes favorables à l'utilisation de ces vélos sur les pistes cyclables a diminué de neuf pour cent. Enfin, seulement 44 pour cent des répondants sont favorables à l'utilisation de tous les types de vélos-cargos électriques sur les sentiers polyvalents (y compris ceux à usage commercial) – contre 40 pour cent en 2021 –, et plus du tiers s'y opposent.

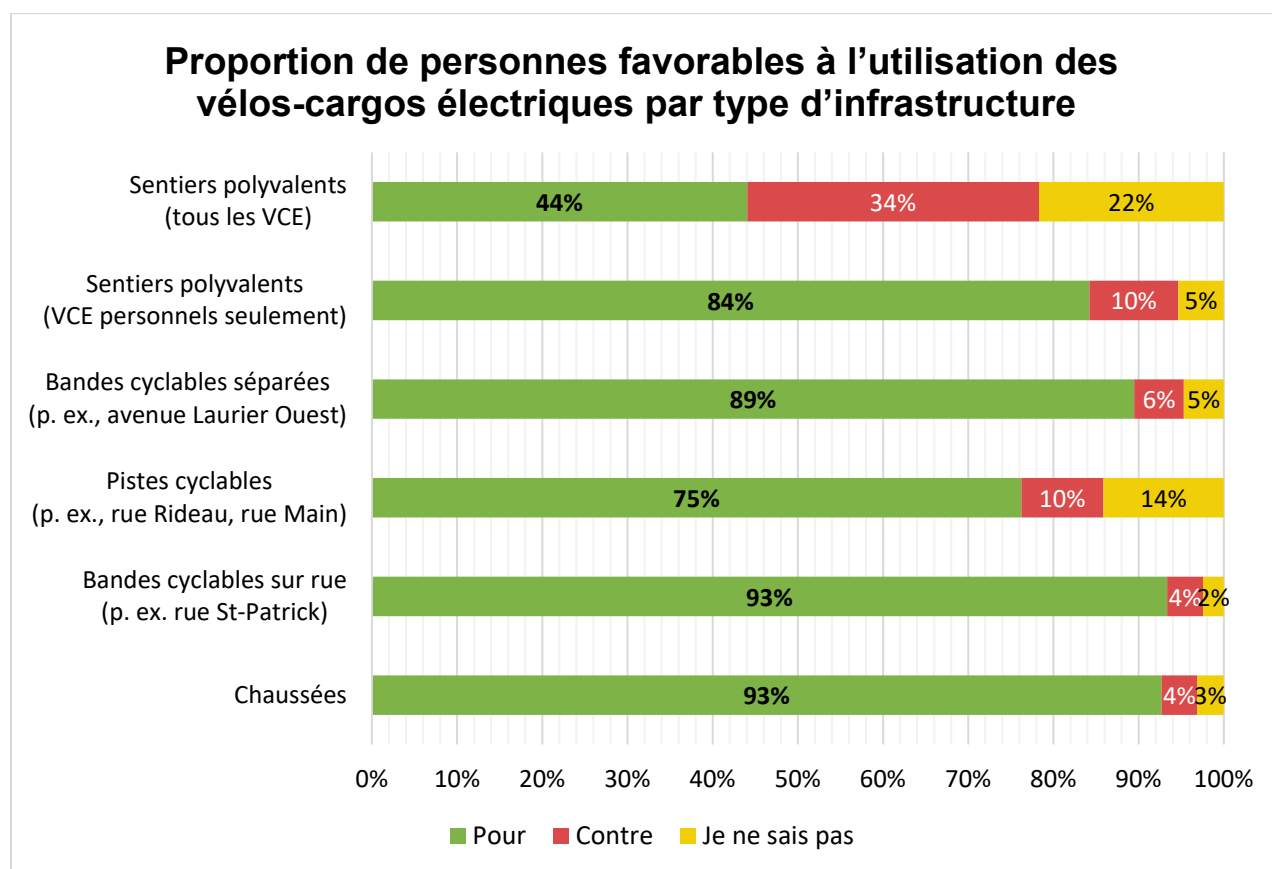


Figure 9 – Proportion de personnes favorables à l'utilisation des vélos-cargos électriques par type d'infrastructure

Proportion de personnes favorables au stationnement des vélos-cargos électriques par type d'infrastructure

Comme le montre la **figure 10**, les répondants sont massivement favorables à ce que les utilisateurs de vélos-cargos électriques puissent se stationner sur les terre-pleins, dans les zones de mobilier urbain, sur les places pour véhicules de livraison et sur les places pour véhicules (moyennant paiement, si nécessaire). Comparativement à 2021, la proportion de personnes favorables à l'utilisation de ces quatre infrastructures de stationnement a augmenté de trois à sept pour cent.

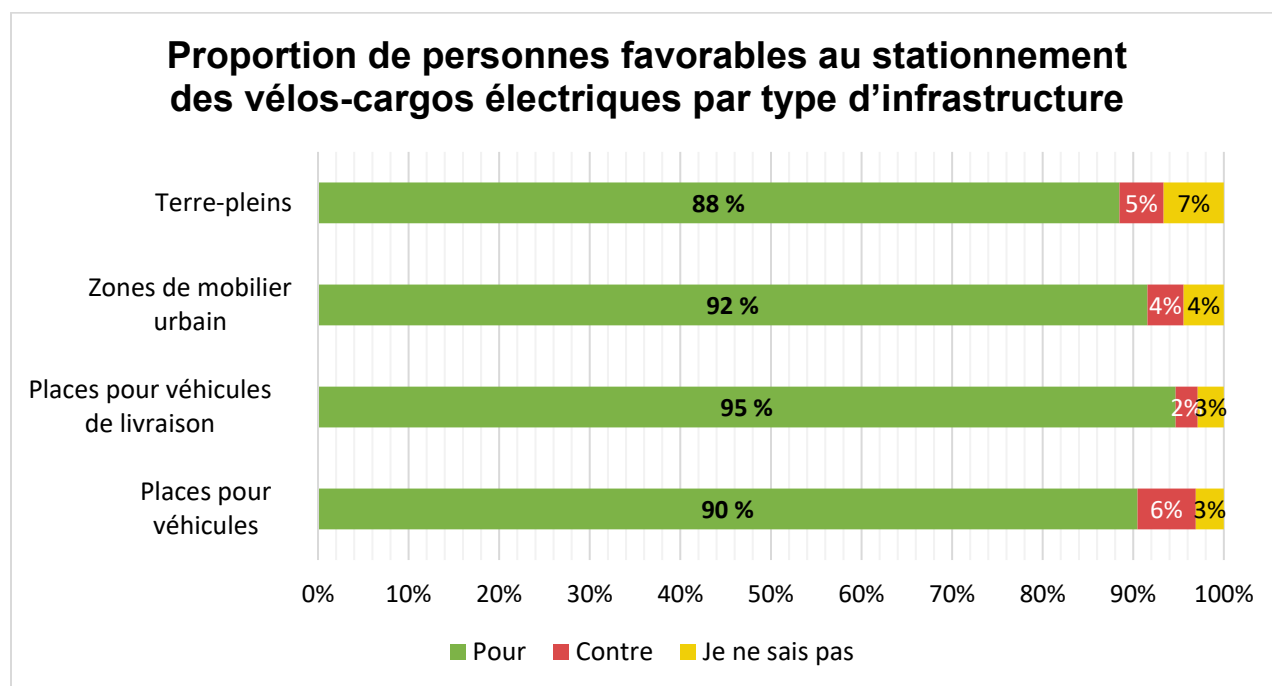


Figure 10 – Proportion de personnes favorables au stationnement des vélos-cargos électriques par type d'infrastructure

Lieu de résidence des répondants

Les répondants n'étaient pas obligés de fournir leur code postal. Comme l'illustre la **figure 11**, un peu plus de la moitié d'entre eux vivent en zone urbaine (soit la Ceinture de verdure, hors centre-ville), 32 pour cent au centre-ville (contre 24 pour cent en 2021) et 15,5 pour cent en dehors de la Ceinture de verdure (contre 18 pour cent en 2021).

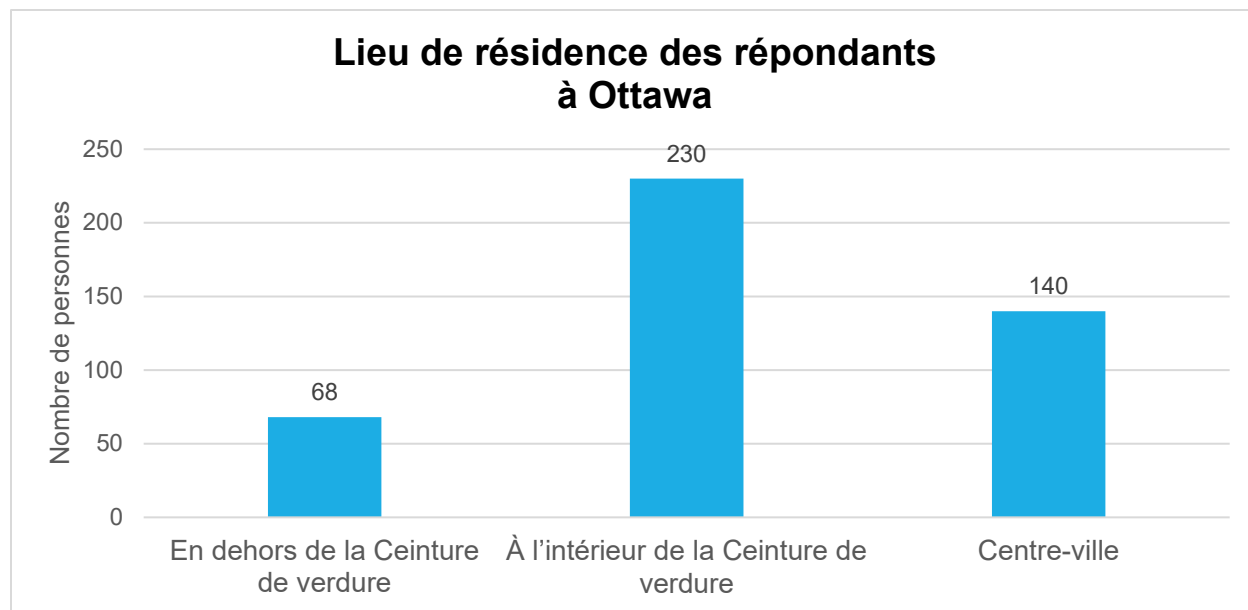


Figure 11– Lieu de résidence des répondants