



L'interconnectivité entre les réseaux cyclables et les réseaux de transport collectif

Présentation d'un mémoire dans le cadre de la consultation publique du
Plan d'urbanisme et de mobilité 2050



Problématique

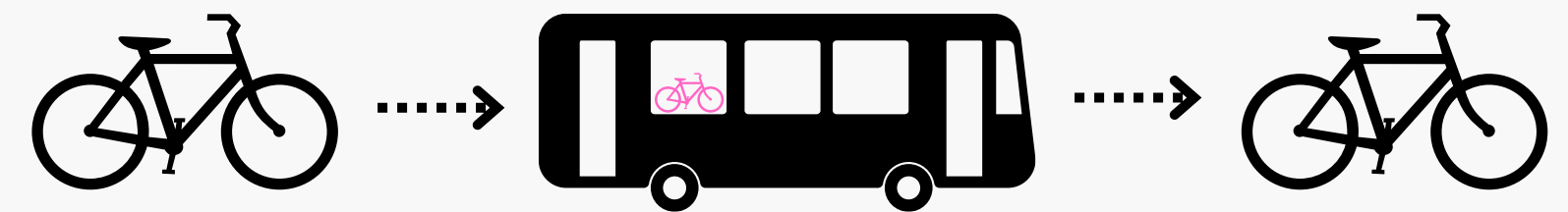
Les **transports collectifs** sont en grande majorité utilisés **en combinaison** avec la **voiture** dans la région métropolitaine de Montréal, selon l'Enquête Origine-Destination 2018 de l'ARTM



Adapter le transport collectif au transport actif

Cocktail transport

Combiner modes de transport collectif et cyclisme



Dernier kilomètre

Le premier et/ou le dernier kilomètre d'un trajet peuvent s'effectuer à vélo lorsque l'intermodalité entre les réseaux de transport collectifs et les réseaux cyclables est bien conjuguée

Dans le métro et dans le train

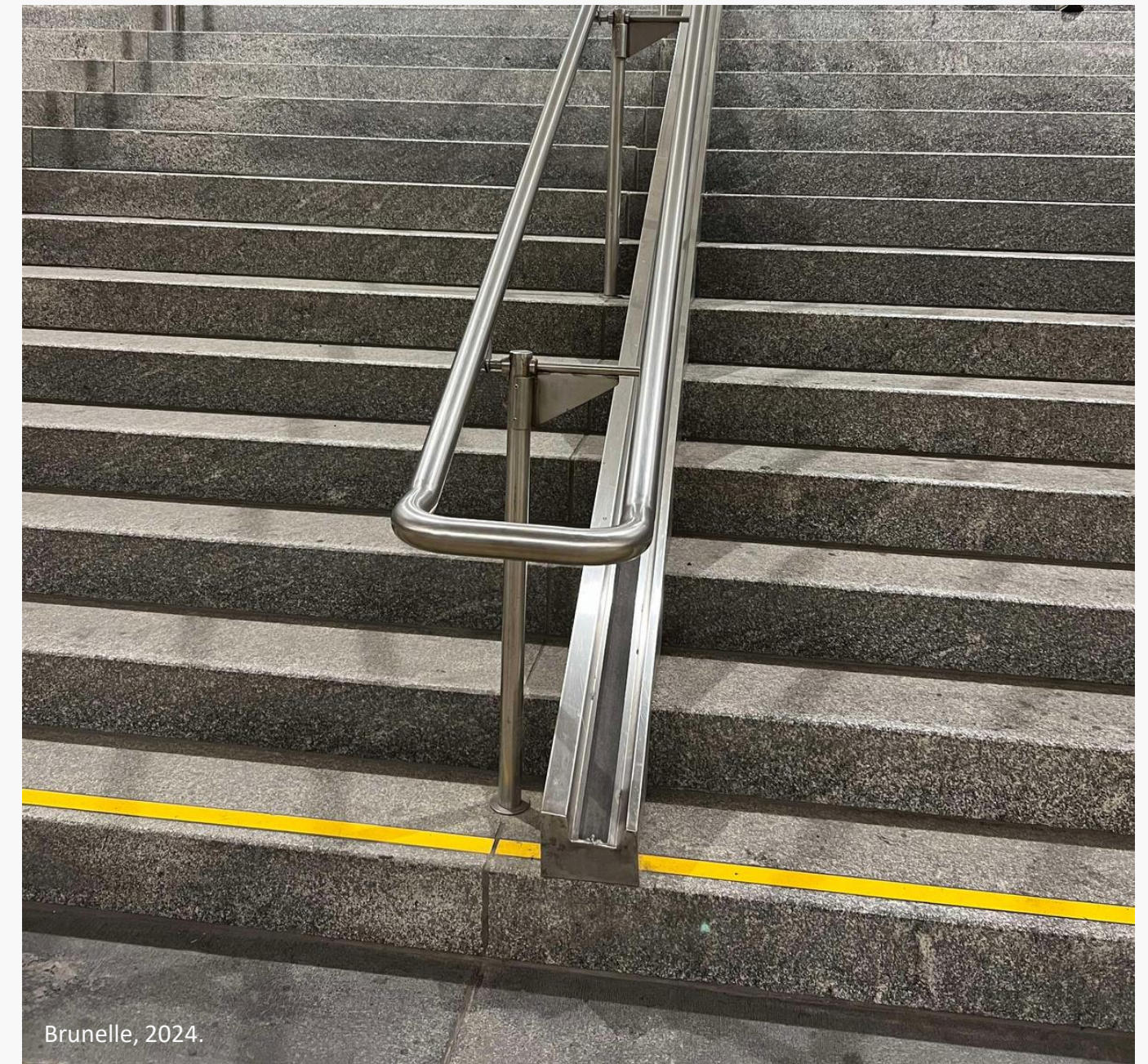
Inclusion du vélo à bord des trains de banlieue et du métro

Rampes à vélo

Accessibilité et inclusion pour inciter au cocktail transport

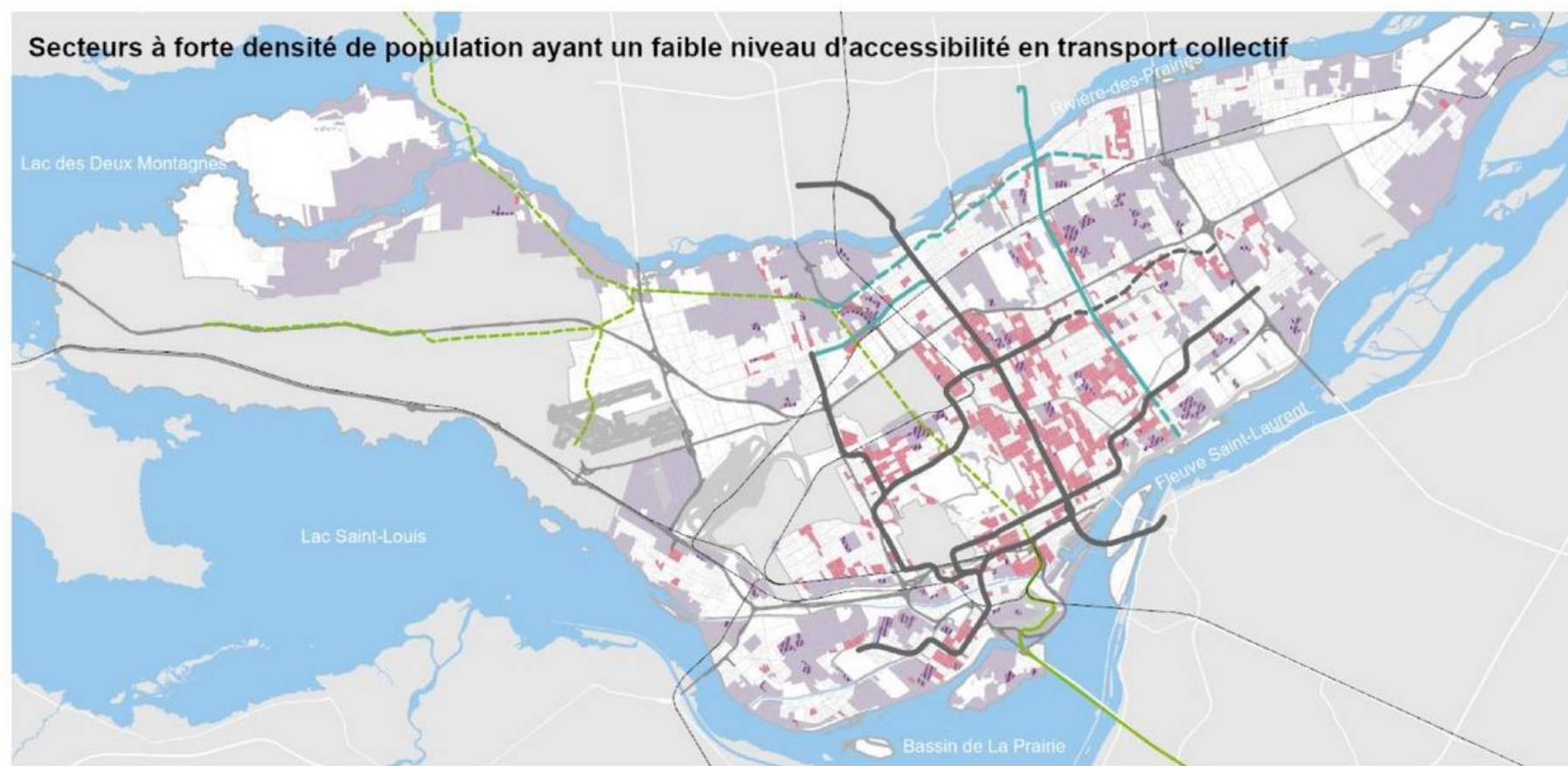
Dans le bus

Agrandissement du réseau d'autobus qui offre un support à vélo pouvant contenir deux bicyclettes



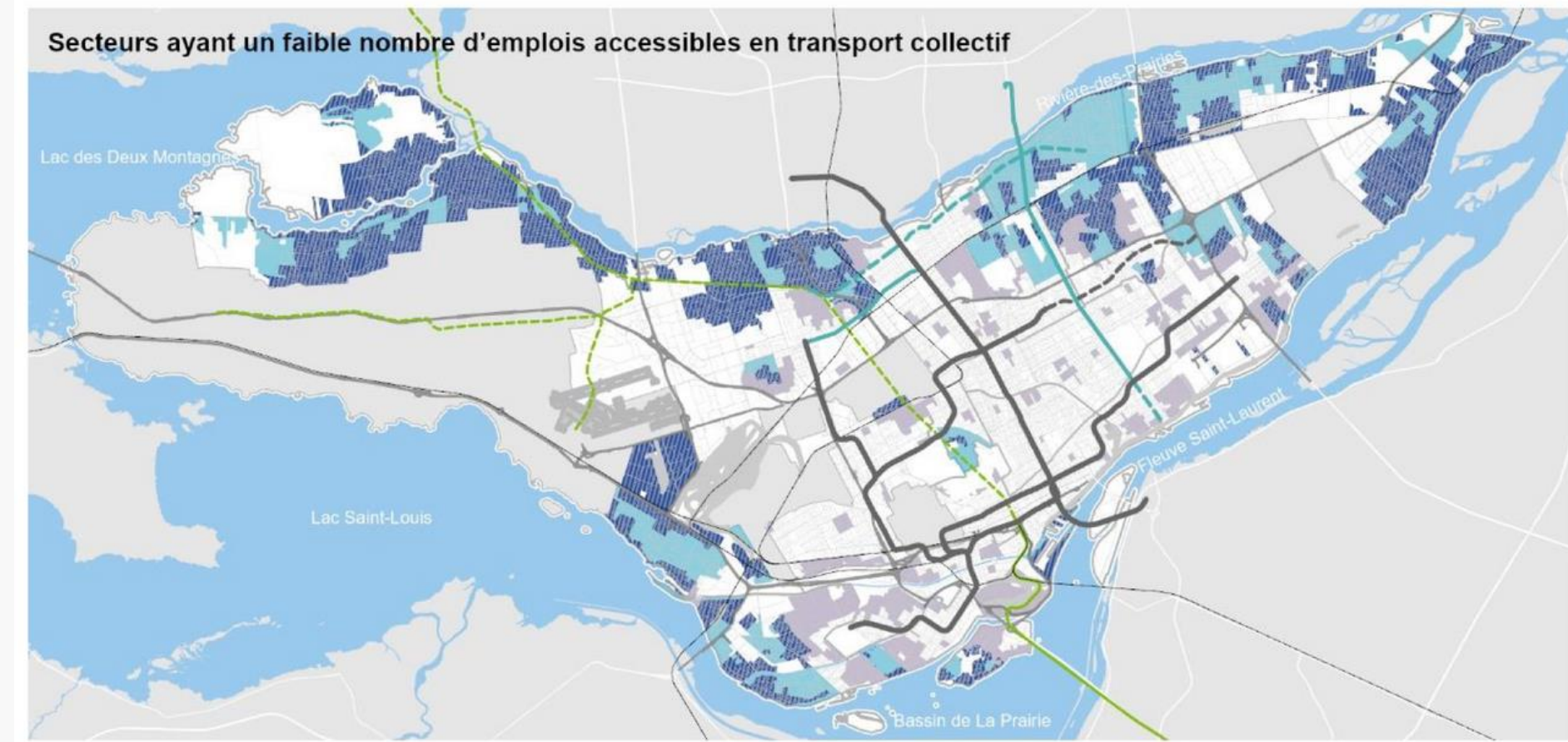
Des supports à vélo pour rejoindre le dernier kilomètre

OCPM, PUM 2050



La densité de population est calculée à l'échelle de l'aire de diffusion. Les secteurs où la densité de population est élevée sont croisés avec les secteurs où l'accessibilité au transport collectif est faible afin d'identifier les principaux secteurs de besoins.

- Forte densité de population
- Faible accessibilité en transport collectif
- Forte densité de population et faible accessibilité en transport collectif



L'accessibilité à l'emploi reflète le nombre d'emplois accessibles en 45 minutes en transport collectif à 7h du matin à partir d'une aire de diffusion. Les secteurs à partir desquels le nombre d'emplois accessibles est faible sont croisés avec les secteurs où l'accessibilité au transport collectif est faible afin d'identifier les principaux secteurs de besoins.

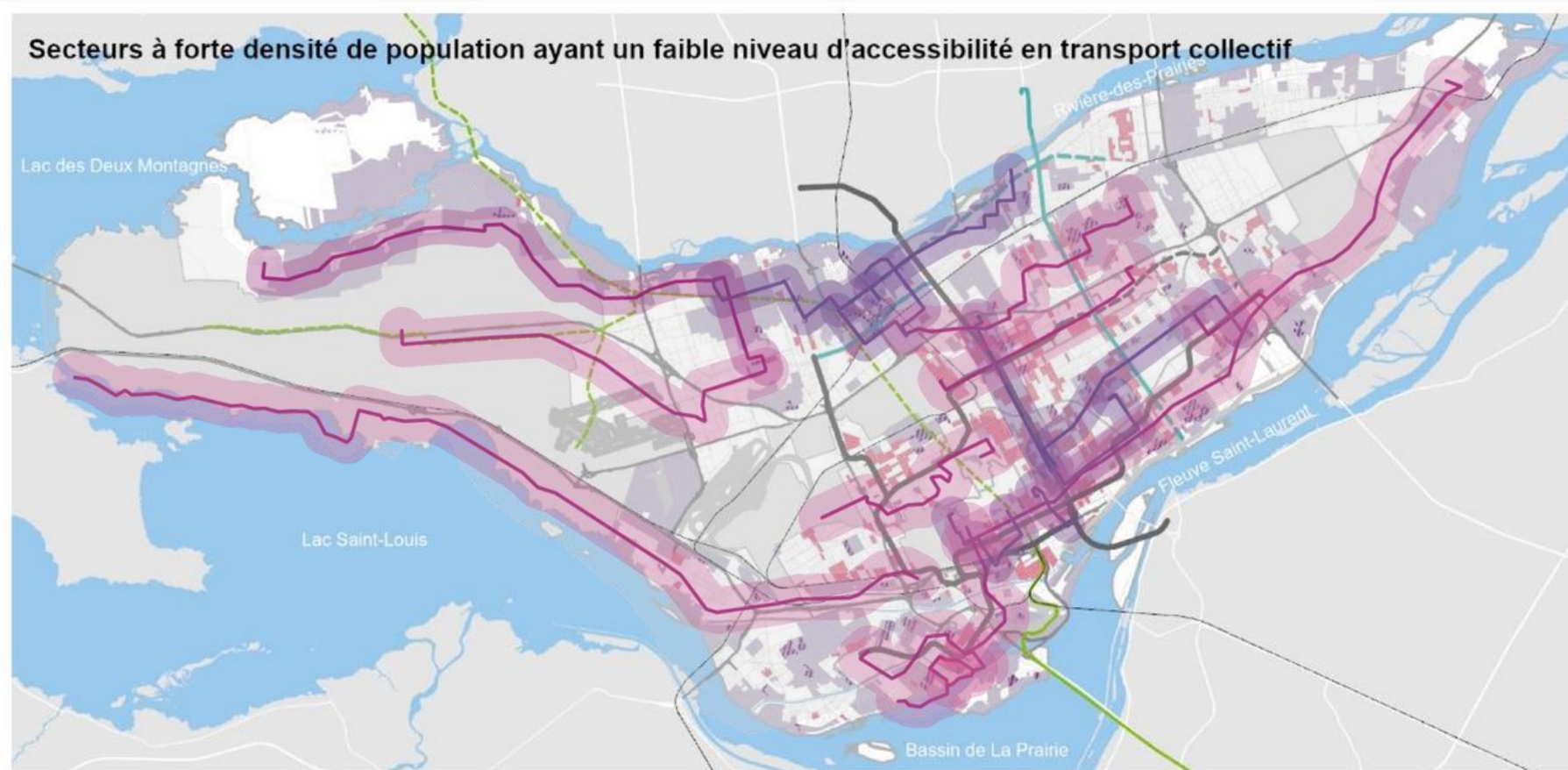
- Faible nombre d'emplois accessibles
- Faible accessibilité en transport collectif
- Faible nombre d'emplois accessibles et faible accessibilité en transport collectif

Ville de Montréal. (2024). Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. [Projet pour consultation]



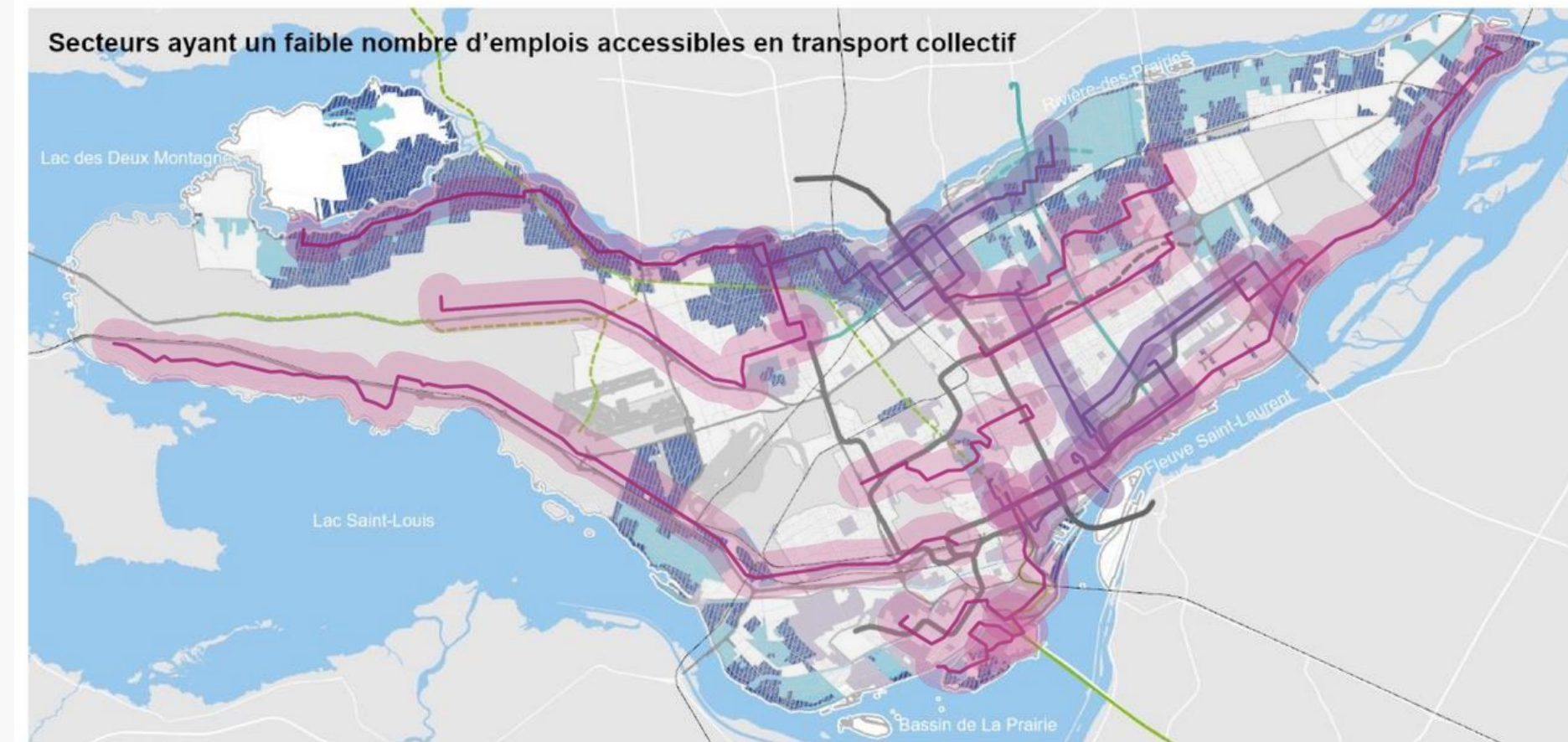
Des supports à vélo pour rejoindre le dernier kilomètre

OCPM, PUM 2050



La densité de population est calculée à l'échelle de l'aire de diffusion. Les secteurs où la densité de population est élevée sont croisés avec les secteurs où l'accessibilité au transport collectif est faible afin d'identifier les principaux secteurs de besoins.

- Forte densité de population
- Faible accessibilité en transport collectif
- Forte densité de population et faible accessibilité en transport collectif



L'accessibilité à l'emploi reflète le nombre d'emplois accessibles en 45 minutes en transport collectif à 7h du matin à partir d'une aire de diffusion. Les secteurs à partir desquels le nombre d'emplois accessibles est faible sont croisés avec les secteurs où l'accessibilité au transport collectif est faible afin d'identifier les principaux secteurs de besoins.

- Faible nombre d'emplois accessibles
- Faible accessibilité en transport collectif
- Faible nombre d'emplois accessibles et faible accessibilité en transport collectif

Ville de Montréal. (2024). Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. [Projet pour consultation]

Légende

- Ligne de bus offrant un support à vélo
- Dernier kilomètre desservi
- Ligne de bus offrant un support à vélo proposées
- Dernier kilomètre desservi proposé



Dans le tramway

- Importance de la planification du réseau avec l'intermodalité en tête
- Planification efficace : Tramway de Québec

Des gares à vélo souterraines

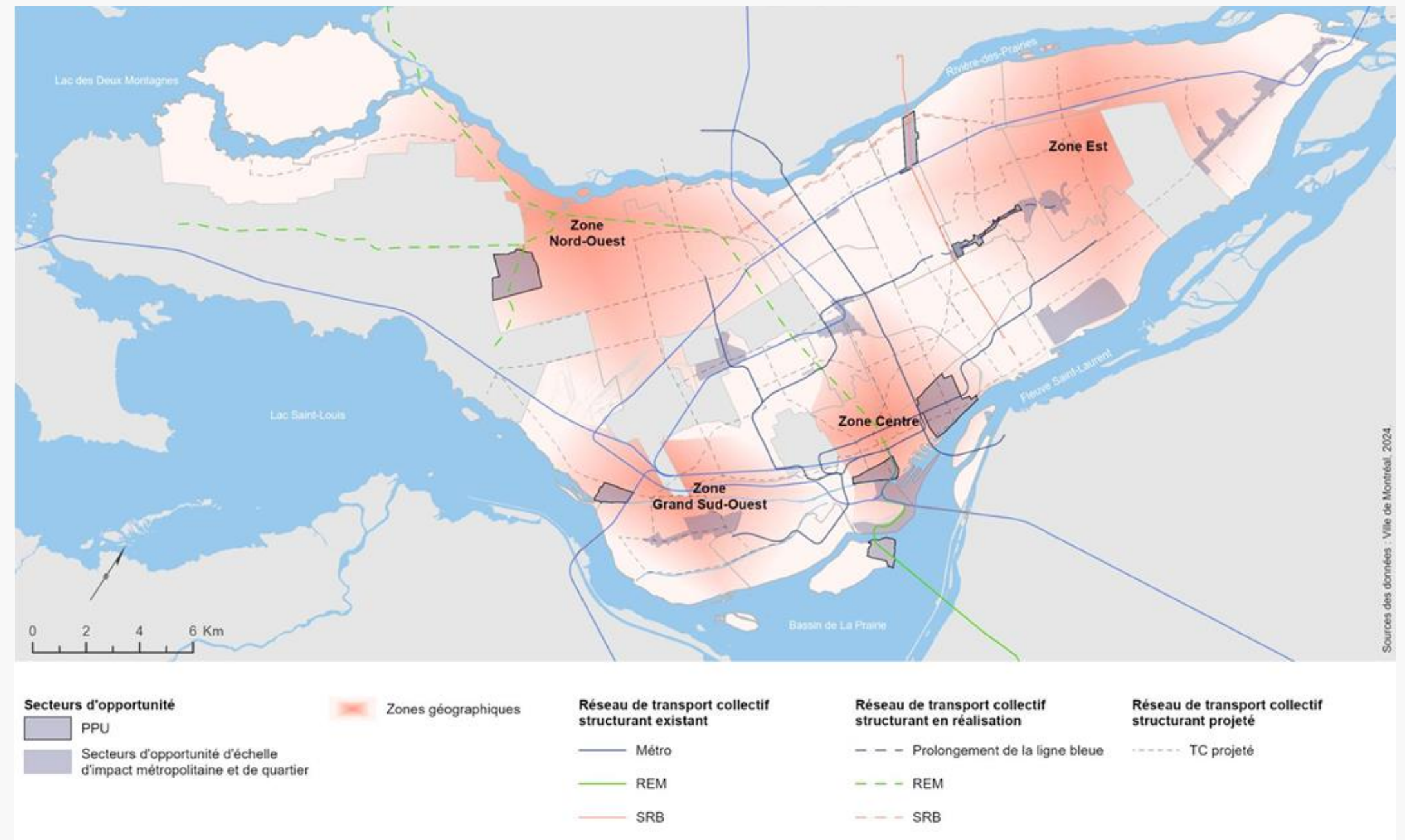
- Meilleure accessibilité au cocktail transport ;
- Protection accrue
- Prioriser les arrondissements satellites (Lachine, VSL, Lasalle, Côte-Saint-Luc, etc.)



Le cas de la zone Est

Un secteur d'opportunité ciblé par le PUM 2050

Secteurs d'opportunités priorisés selon les quatre zones géographiques



Ville de Montréal, 2024

Des affectations du sol qui promeuvent les déplacements

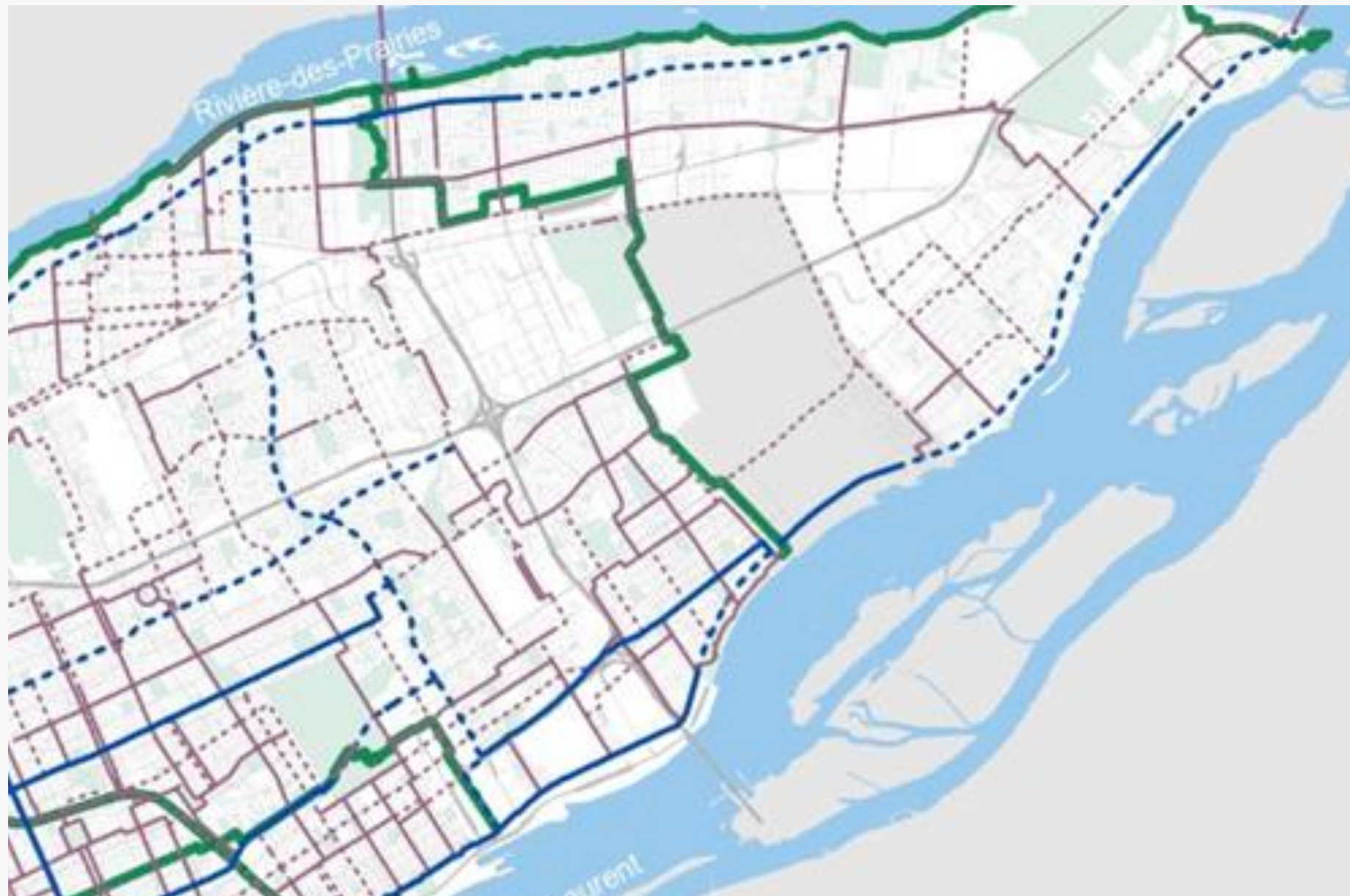


Ville de Montréal, 2023.

Lacunes dans la planification des transports pour 2050

OCPM, PUM 2050

Vision 2050 des réseaux de transport actif de la zone Est



Ville de Montréal, 2024

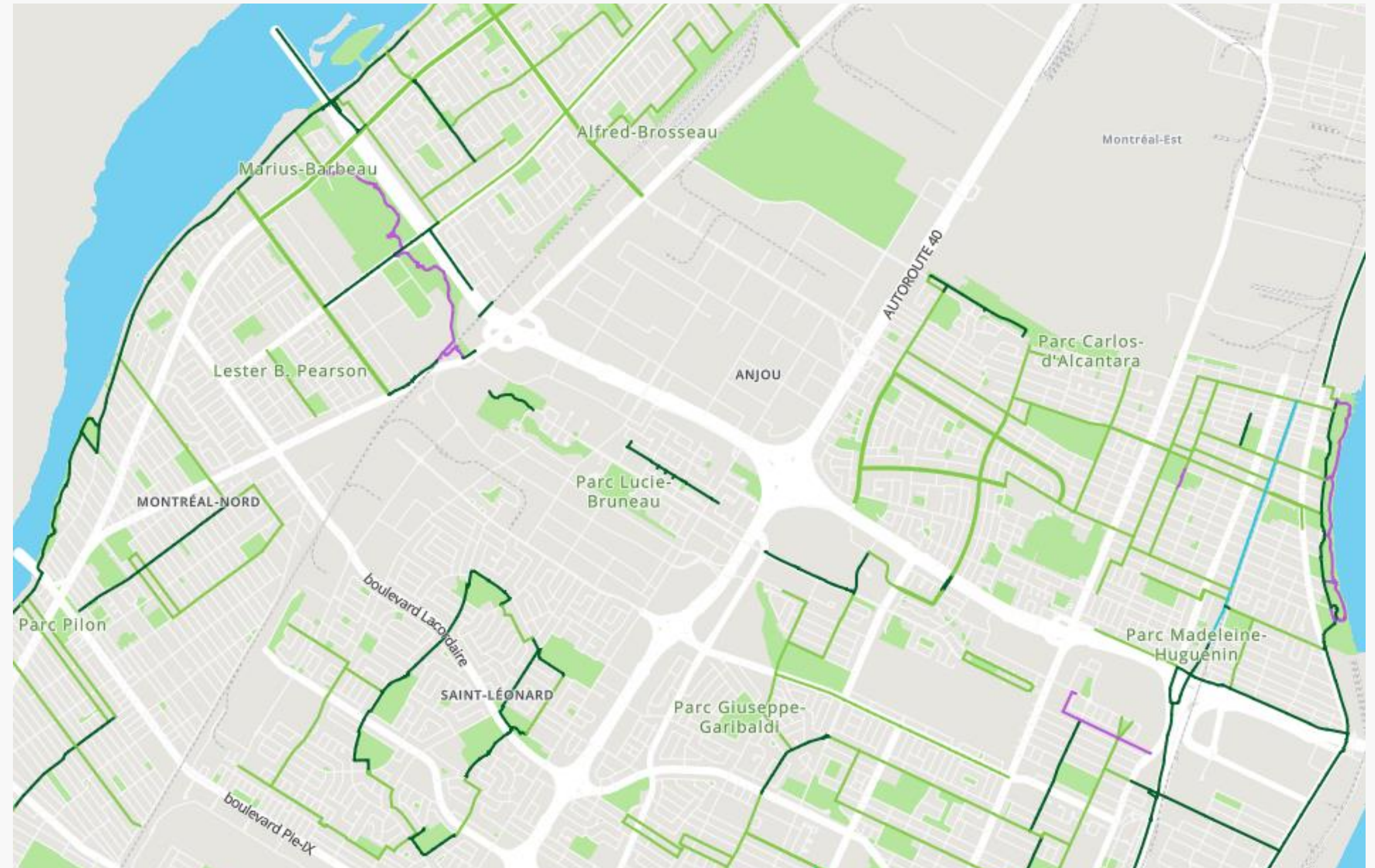
Vision 2050 du réseau de transport collectif structurant de la zone Est



Ville de Montréal, 2024

Une offre en transport collectif et actif limitée

- Absence de voies réservées aux cyclistes au cœur des quartiers
- Absence de stations de Bixi
- Présence de lignes d'autobus sans support à vélo



Ville de Montréal, 2024

Sources

Médiagraphie

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). (2018). Enquête Origine- Destination 2018. <https://www.artm.quebec/planification/enqueteod/>

Belzile, D. (2023, 10 avril). Des milliers de vélo garer sous l'eau à Amsterdam. La Presse. <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2023-04-10/planete-bleue-idees-vertes/des-milliers-de-velos-gares-sous-l-eau-a-amsterdam.php>

Équiterre. (2009, 13 novembre). Cocktail transport. <https://www.equiterre.org/fr/ressources/fiche-cocktail-transport>

Exo. (2024). Service à la clientèle. Voyagez 101. <https://exo.quebec/fr/service-clientele/voyagez-101/velos>

Lacoursière, A., Jean, O. (2024, 22 janvier). Encore plus de place aux vélos à Amsterdam. La Presse. <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2024-01-22/la-presse-aux-pays-bas/encore-plus-de-place-aux-velos-a-amsterdam.php>

Ouellette-Vézina, H. (2024, 11 juin). Montréal rêve de 200 km de tramway d'ici 2050. La Presse, Grand Montréal. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-06-11/plan-d-urbanisme-et-de-mobilite/montreal-reve-de-200-km-de-tramway-d-ici-2050.php>

Rheault, J.-F. (2022, 5 mars). Transport actif et transport en commun, jamais l'un sans l'autre. La Presse. <https://www.lapresse.ca/debats/opinions/2022-03-05/transport-actif-et-transport-en-commun-jamais-l-un-sans-l-autre.php>

RTC. (2024). Informations pratiques. Vélobus. <https://www.rtcquebec.ca/informations-pratiques/services-complementaires/velobus>

STM. (2024). Infos pratiques. Bienvenue aux vélos. <https://www.stm.info/fr/velo/bienvenue-aux-velos>

STO. (2023, 2 mai). 5 ans pour le service Vélo-bus [communiqué]. <https://www.sto.ca/en/news/5-ans-pour-le-service-velo-bus/>

Transport for West Midlands. (2024). Find bike storage at a station. <https://www.tfwm.org.uk/plan-your-journey/ways-to-travel/cycling-and-walking/find-bike-storage-at-a-station/>

Transport for West Midlands. (2024). Taking your bike on public transport. <https://www.tfwm.org.uk/plan-your-journey/ways-to-travel/cycling-and-walking/take-your-bike-on-public-transport/>

Vélo Québec. (2020). L'état du vélo au Québec : La Véloéconomie. <https://www.velo.qc.ca/veloeconomie/>

Vélo Sympathique. (2017). Complémentarité avec le transport collectif. Vélo Québec. <https://velosympathique.velo.qc.ca/ressources/complementarite-tc/>

Ville de Montréal. (2024). Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. [Projet pour consultation].

Ville de Québec. (2023). Des bénéfices pour les cyclistes. Le Tramway de Québec. <https://tramwaydequebec.info/benefices/cyclistes/index.aspx>

Cartes

Bixi. (2024). Carte des stations. <https://secure.bixi.com/map> Société de transport de Montréal. (2024). Plan du réseau 2024. <https://www.stm.info/fr/infos/reseaux/plans-des-reseaux>

Montréal. (2023). Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. [Carte interactive].

<https://smvt.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=1525a850c1cf4b08afd7ea66d5e36fef>

Ville de Montréal. (2024). Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. [Projet pour consultation].

Ville de Montréal. (2024). Réseau cyclable de la Ville de Montréal. <https://services.montreal.ca/cartes/pistes-cyclables>

