



Ville de Montréal - Stratégie du centre-ville
Soutenir l'élan

UN RÉFLEXE VÉLO POUR DÉCONGESTIONNER LE CENTRE-VILLE



Vélo Québec : des actions pour les cyclistes depuis 1967



Mission

Améliorer la santé, l'environnement et le bien-être des citoyens par la création, la production et la promotion d'activités, de biens et de services dans les domaines du vélo et du transport durable ainsi que du plein air, du tourisme, du sport et du loisir



Vélo Québec : des actions pour les cyclistes depuis 1967



- Éditions : Revue *Géo Plein Air*, *Vélo Mag*



- Voyages : Voyages de cyclotourisme



- Événements : Festival Go vélo Montréal (Tour de l'Île, Tour la Nuit), Grand Tour, Défis

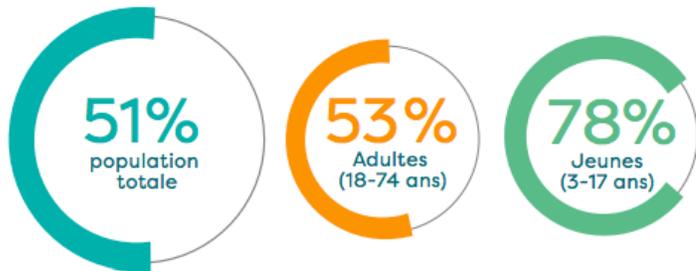


- Association : Route verte, Services conseil, Transport actif, Vélo de montagne



Le vélo, dans l'ADN des Montréalais

CYCLISTES À MONTRÉAL



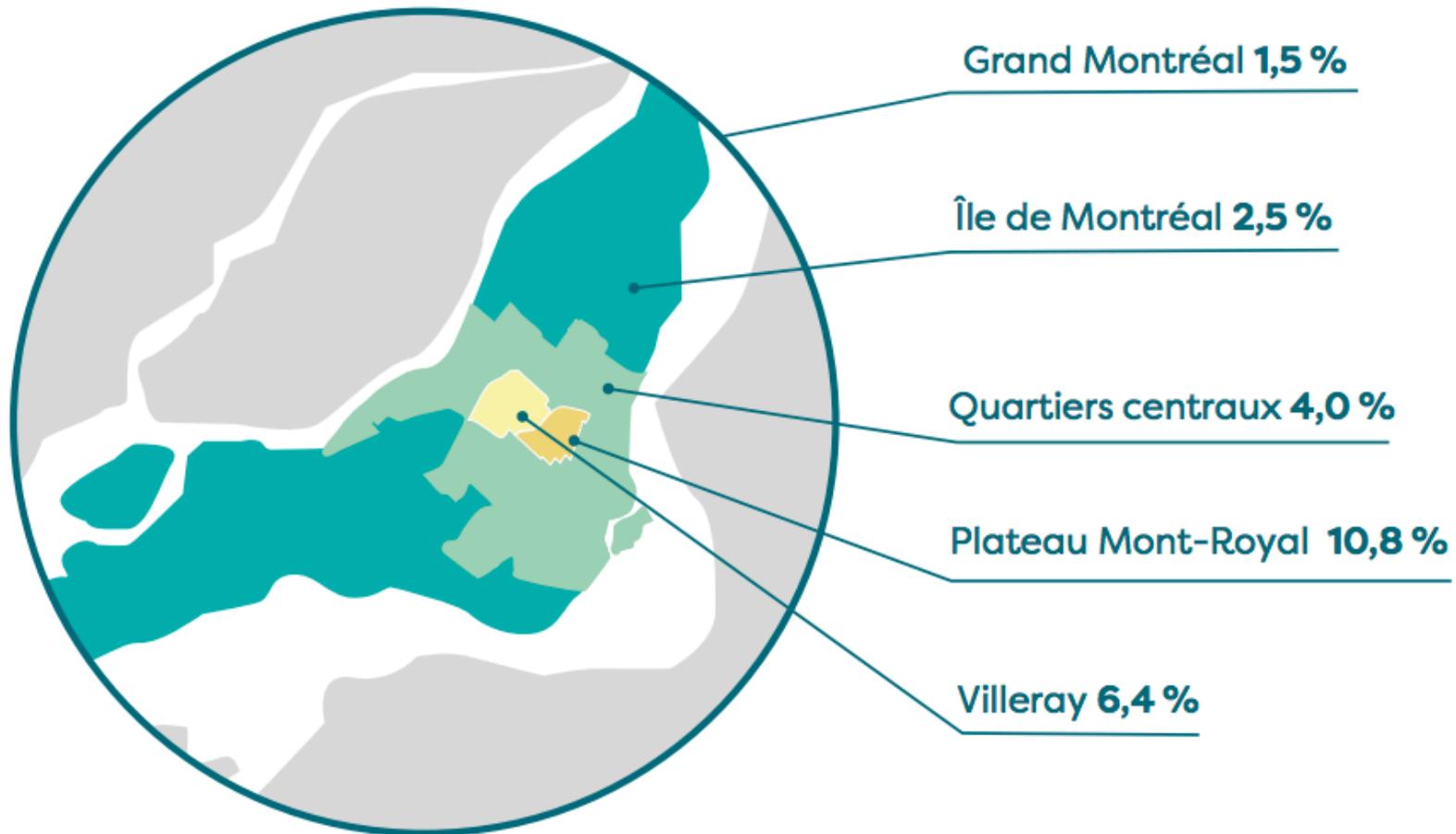
1 MILLION
de cyclistes à Montréal

57% plus de déplacements à vélo entre 2008 et 2013 (Enquête Origine-Destination)

3,5 MILLIONS de déplacements à BIXI en 2015

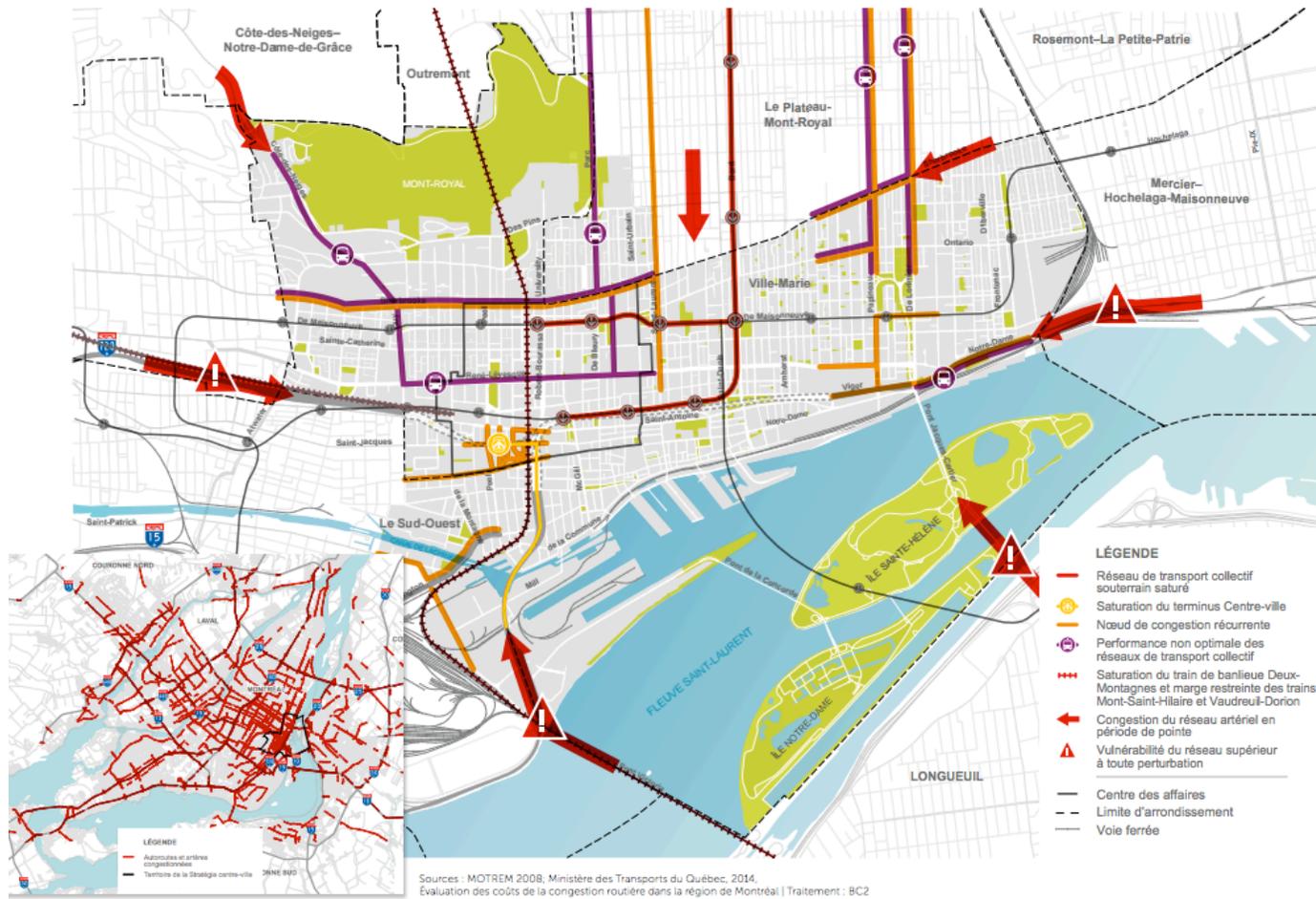
Part modale vélo à Montréal

PART MODALE DU VÉLO EN 2013



Montréal congestionnée, ses réseaux de transport saturés

SATURATION ET VULNÉRABILITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT MENANT AU CENTRE-VILLE





Le potentiel du vélo

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

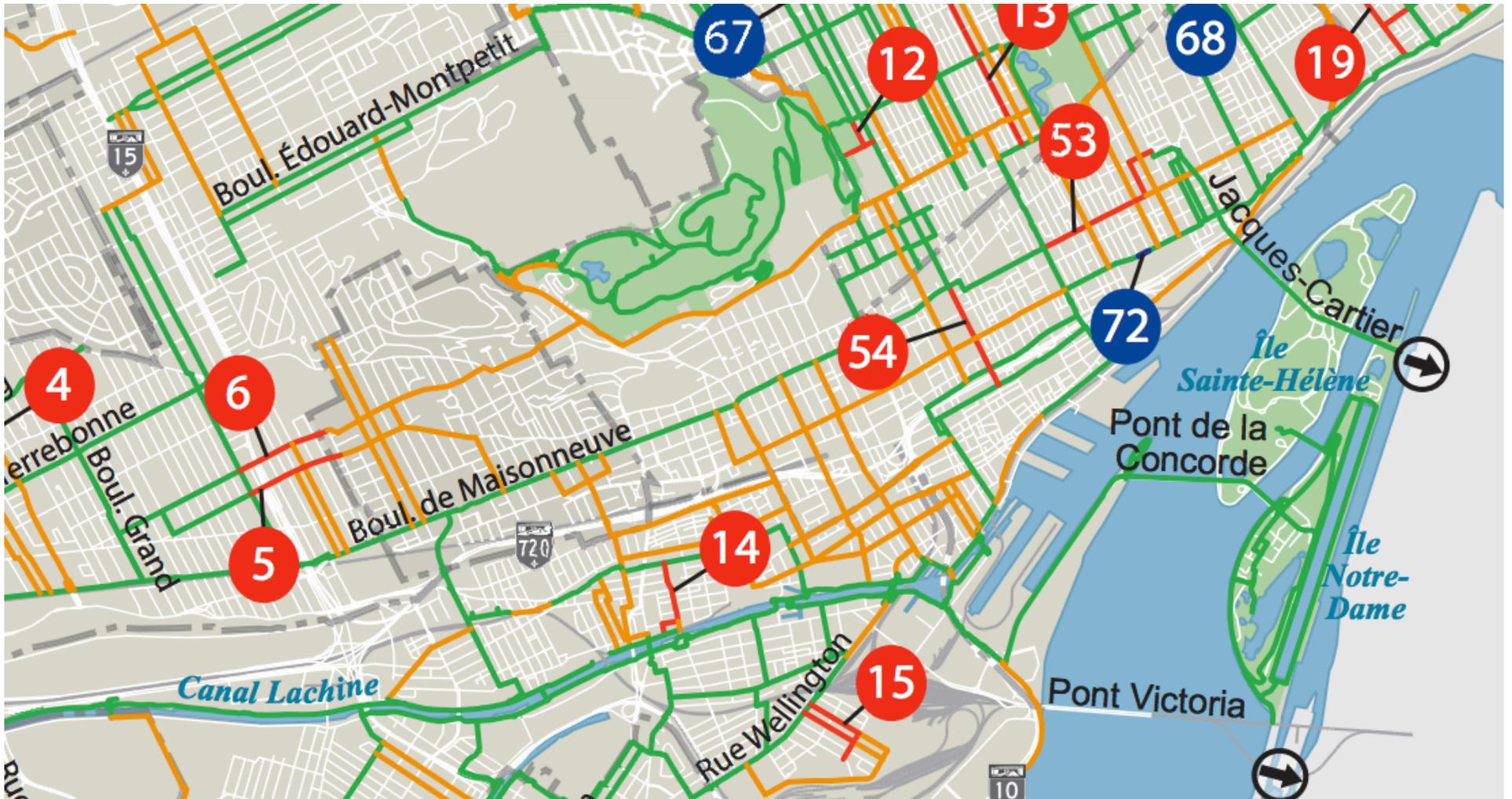
22 % des déplacements normalement réalisés en véhicules motorisés – auto, autobus, etc. – seraient transférables au vélo

Un réseau cyclable insuffisant



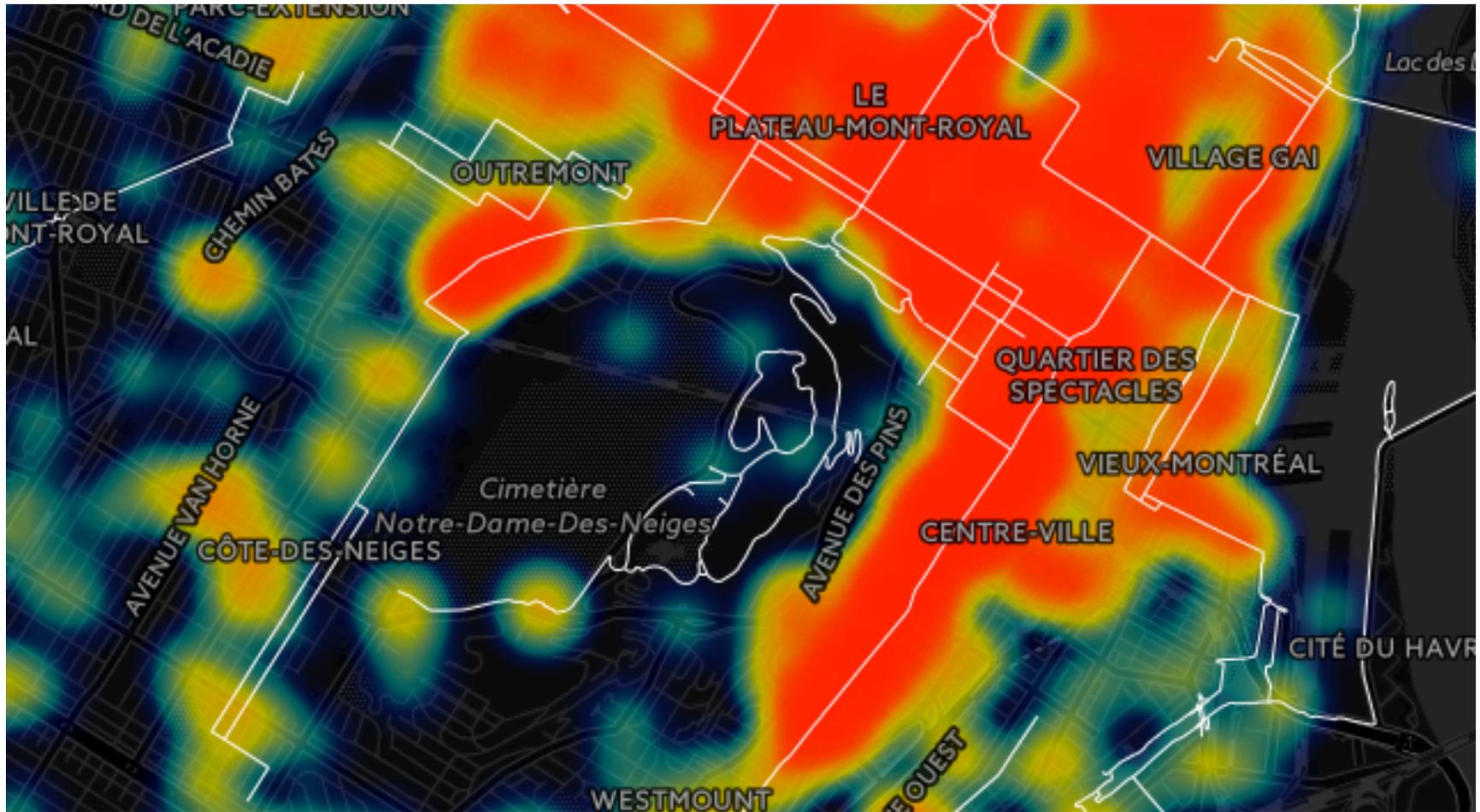


Des liens qui tardent à se concrétiser





Une concentration de collisions impliquant les cyclistes





Viaducs et ponts



Bonnes pratiques d'aménagements cyclables

STEP 1 of 3 Desirable Cycling Facility Pre-selection Nomograph

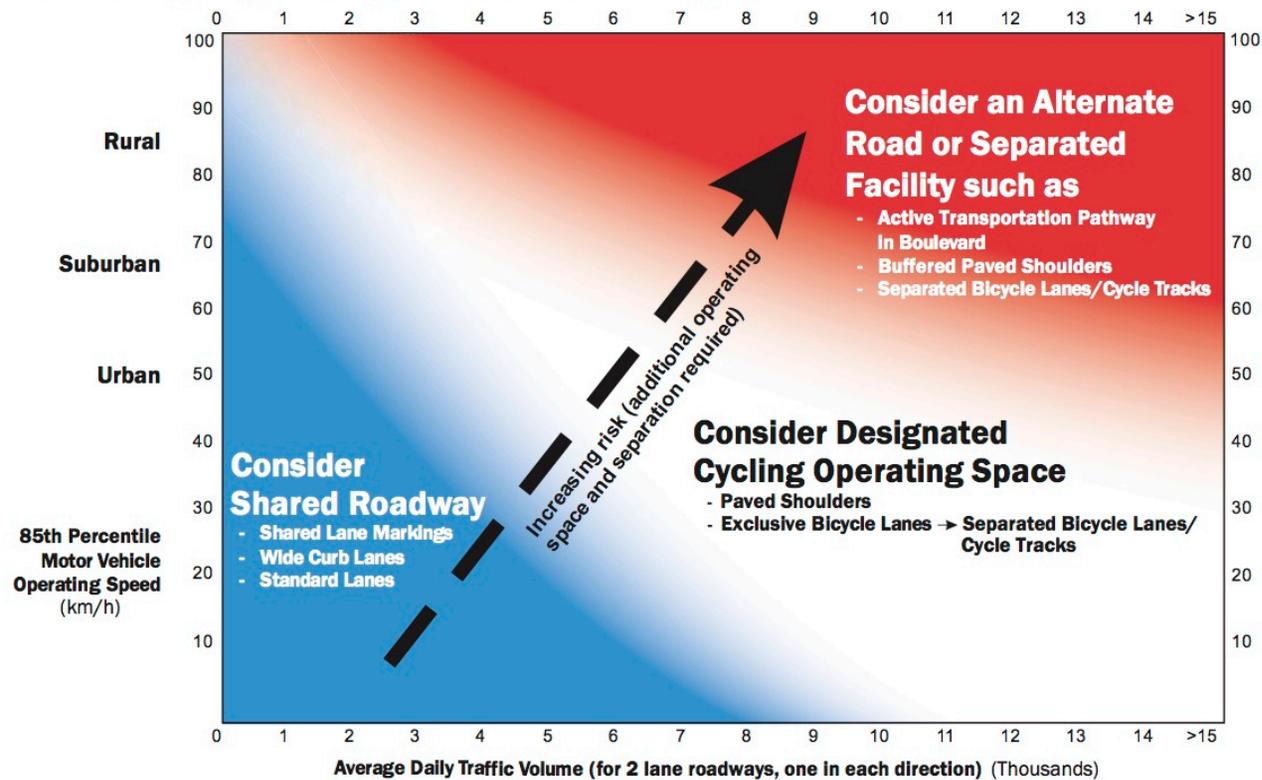


Figure 3.3 – Desirable Bicycle Facility Pre-Selection Nomograph

Footnotes: - This nomograph is the first of a three step bicycle facility selection process, and should not be used by itself as the justification for facility selection (see Steps 2 and 3). The nomograph simply helps practitioners pre-select a desirable cycling facility type, however the context of the situation governs the final decision.

- The nomograph has been adapted for the North American context and is based on international examples and research for two lane roadways. It is, however, still applicable for multi-lane roadways. For these situations, designers should consider the operating speed, total combined traffic volume and traffic mix of the vehicles traveling in the lanes immediately adjacent to the cycling facilities.

- Consider a Separated Facility or an Alternate Road for roadways with an AADT greater than 15,000 vehicles and an operating speed of greater than 50 km/h.

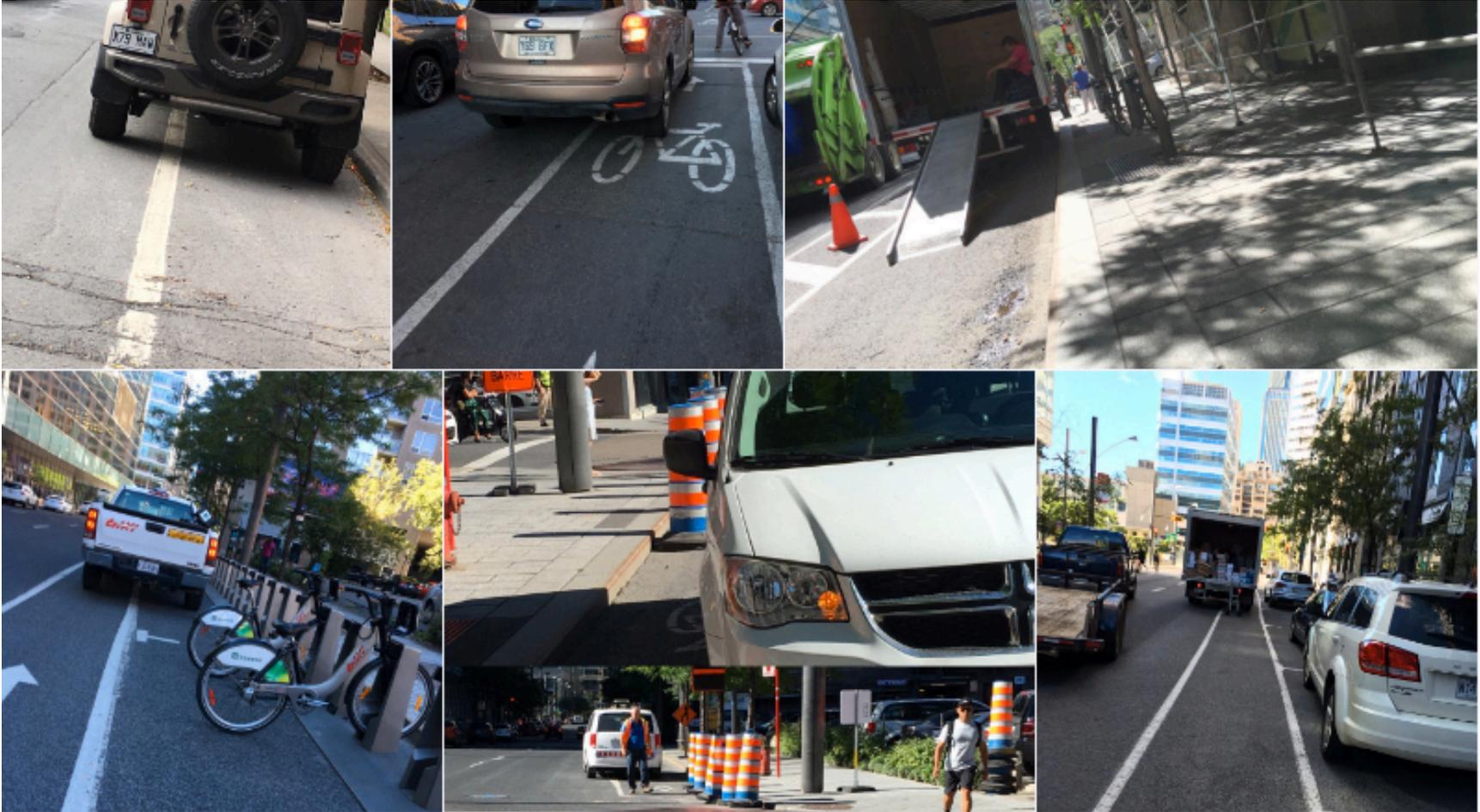
- For rural and suburban locations this nomograph assumes good sightlines are provided for all road users. In urban areas, there are typically more frequent conflict points at driveways, midblock crossings and intersections (especially on multi-lane roads), as well as on road segments with on-street parking. This needs to be considered when assessing risk exposure in urban environments since it will influence the selection of a suitable facility type.







#dansmapiste





Manque de stationnement vélo





Nos propositions

1. Faire du vélo une alternative réaliste et attrayante à l'auto et au transport en commun pour les trajets de 5 km ou moins.

> Part modale vélo de 15% d'ici 2021.



Nos propositions

2. Offrir un réseau cyclable répondant aux besoins de tous les types de cyclistes.

> Réseau de pistes cyclables séparées physiquement de la circulation, quadrillant le centre-ville, praticable à l'année.



Nos propositions

3. Adopter une approche de « rue complète » incluant des voies cyclables dans chaque réfection de rue.

> Doter chaque grand axe d'une voie cyclable sécuritaire et conviviale.



Nos propositions

4. Faire une place aux cyclistes sur tous les ponts et dans tous les viaducs.

> Étendre les actions de sécurisation des viaducs aux ponts.



Nos propositions

5. Faire un inventaire des besoins et de l'offre en stationnement vélo.

> Comblé les besoins en stationnement, y compris aux abords des pôles de transport en commun.

Merci de votre attention



Magali Bebronne

mbebronne@velo.qc.ca