

# FACILITER L'ACCÈS À VÉLO AUX GARES, STATIONS ET TERMINUS

UN GUIDE PRATIQUE À L'INTENTION DES MUNICIPALITÉS



# LA COMPLÉMENTARITÉ VÉLO-TRANSPORT EN COMMUN C'EST...



## ... EFFICACE

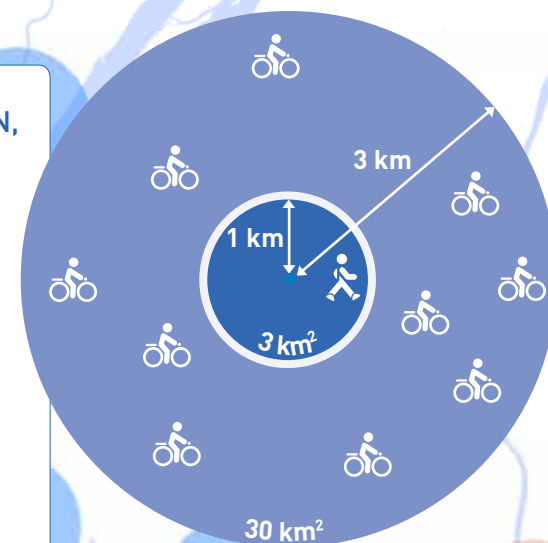
### ZONES ACCESSIBLES À VÉLO EN 15 MINUTES

EN COMBINANT VÉLO ET TRANSPORT EN COMMUN, ON PEUT ALLER PLUS LOIN, PLUS VITE

- le vélo est 3 fois plus rapide que la marche pour se rendre à la gare ou au terminus
- le train et les autobus express sont plus rapides que le vélo

POUR UN MÊME TEMPS DE DÉPLACEMENT, LA ZONE ACCESSIBLE À VÉLO EST 10 FOIS PLUS GRANDE QU'À PIED

- à vélo on parcourt 3 km en 15 minutes, à pied, 1 km en moyenne.



● GARES DE TRAIN DE BANLIEUE  
● TERMINUS D'AUTOBUS

# LA COMPLÉMENTARITÉ VÉLO-TRANSPORT EN COMMUN EST BONNE...

## POUR LA SANTÉ

### PERSONNELLE

---

Combiner transport en commun et vélo, c'est :

- s'aider à maintenir un poids santé;
- diminuer son niveau de stress;
- être plus en forme et donc moins susceptible d'attraper un rhume ou une grippe;
- être plus concentré au travail et à l'école.

### PUBLIQUE

---

La combinaison transport en commun et vélo aide à diminuer :

- le taux d'obésité;
- les maladies cardiovasculaires;
- les maladies respiratoires.

### DE LA PLANÈTE

---

Transport en commun et vélo sont deux modes de transport propres et durables. Les combiner en remplacement de l'automobile, c'est :

- réduire la pollution de l'air;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- réduire le bruit de la circulation.

## POUR LES FINANCES

### PERSONNELLES

---

En combinant le transport en commun et le vélo en remplacement de l'automobile, on économise sur le coût :

- de l'essence;
- de l'entretien mécanique;
- des frais de stationnement.

### PUBLIQUES

---

Encourager le vélo, c'est réduire les dépenses publiques :

- Le vélo a une empreinte au sol nettement moins importante que l'automobile : il nécessite 3 fois moins d'espace dans la rue et 10 fois moins d'espace en stationnement.
- Le vélo n'a aucun impact sur la chaussée : il n'occasionne pas de fissures, d'ornières ou de nids-de-poule.

# LES VILLES ET LA COMPLÉMENTARITÉ VÉLO-TRANSPORT EN COMMUN

LES VILLES PEUVENT FACILITER LA COMPLÉMENTARITÉ VÉLO-TRANSPORT EN COMMUN EN AMÉNAGEANT LES RUES POUR LES CYCLISTES ET EN COOPÉRANT AVEC LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT CONCERNÉES À LA MISE EN PLACE DE STATIONNEMENTS À VÉLO ADÉQUATS AUX GARES, STATIONS ET TERMINUS, ET DE SUPPORTS À VÉLOS SUR LES AUTOBUS.

Aménager des voies cyclables ou des rues conviviales pour se rendre

- du domicile à la gare, à la station ou au terminus
- de la gare ou du terminus d'arrivée jusqu'à sa destination finale

(voir les pages 8 et suivantes)



Offrir du stationnement à la gare, à la station, au terminus ou à l'arrêt  
(voir la page 6)

Équiper les véhicules afin que l'on puisse apporter son vélo à bord  
(voir la page 7)

# STATIONNEMENT VÉLO



Stationnement vélo de la gare Pierrefonds-Roxboro

Des supports à vélos à proximité des quais et en quantité suffisante attireront les cyclistes et feront la promotion du vélo auprès de la clientèle du train ou de l'autobus.



Vélostation de la gare Deux-Montagnes



Stationnement vélo au terminus Panama, Brossard

Un abri protège les vélos des intempéries et des rayons ultra-violet.



Station BIXI au métro Saint-Laurent

# TRANSPORT DES VÉLOS À BORD

Une vélostation – un abri fermé et à accès contrôlé – protège les vélos contre les intempéries et améliore le sentiment de sécurité.

Dans les quartiers centraux de Montréal, le BIXI est un moyen rapide d'aller à la gare ou à la station de métro, ou de celles-ci à sa destination finale.

Dans les gares, les stations et les terminus, un service de location de vélos pourrait être envisagé pour les déplacements locaux, là où la demande le justifie.

**EN TRANSPORTANT SON VÉLO AVEC SOI EN TRANSPORT EN COMMUN, ON PEUT CONSIDÉRABLEMENT AUGMENTER LA PORTÉE DE SON DÉPLACEMENT. ON PEUT AUSSI UTILISER LE TRANSPORT EN COMMUN POUR SORTIR DE LA VILLE AVEC SON VÉLO, PAR EXEMPLE POUR FAIRE UNE BALADE.**



**LES VÉLOS SONT ACCEPTÉS DANS TOUS LES TRAINS DE BANLIEUE, SAUF :**

- en période de pointe du matin – trains entrant au centre-ville;
- en période de pointe de l'après-midi – trains sortant du centre-ville.

Un maximum de 12 vélos par train est accepté.



**LES VÉLOS SONT ACCEPTÉS DANS LE MÉTRO, SAUF :**

- en période de pointe du matin – avant 10 h;
- en période de pointe de l'après-midi – de 15 h à 19 h.

Un maximum de 6 vélos par rame est accepté.



Les autobus munis d'un support peuvent transporter deux vélos. Ce service est offert par la STL sur l'ensemble de ses lignes, par la STM sur huit lignes et par certains CIT.



# CRÉER DES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AU VÉLO

**LES VILLES PEUVENT CRÉER DES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AU VÉLO QUI INCITERONT LES CITOYENS À ADOPTER CE MODE DE TRANSPORT VERS LA GARE, LA STATION OU LE TERMINUS. DE TELS ENVIRONNEMENTS AMÉLIORENT LA QUALITÉ DE VIE DES FAMILLES ET RENFORCENT L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN.**

## RÈGLES DE BASE POUR LA CRÉATION D'ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AU VÉLO :

- Les cyclistes peuvent partager la chaussée avec les automobiles de façon confortable et sécuritaire lorsque le débit de circulation est faible et la vitesse des véhicules est basse.
- Des mesures d'apaisement de la circulation, telles que des dos d'âne allongés, des avancées de trottoir aux intersections et des chicanes peuvent être implantées dans le but d'améliorer la cohabitation des vélos et des automobiles.
- Pour les principaux liens cyclables, on aménagera une chaussée désignée, des bandes cyclables ou des pistes sur rue, selon le débit et la vitesse de la circulation automobile.

## LA CHAUSSÉE DÉSIGNÉE

**CARACTÉRISTIQUES** | voie partagée avec les automobiles

**ENVIRONNEMENT** | rue à faible débit et à faible vitesse de circulation

**AMÉNAGEMENTS** | panneaux et marquage au sol indiquant le cheminement des cyclistes; mesures d'apaisement de la circulation au besoin



## LA BANDE CYCLABLE

**CARACTÉRISTIQUES** | voie unidirectionnelle de 1,5 m ou plus réservée aux cyclistes

**ENVIRONNEMENT** | rue à débit et à vitesse modérés

**AMÉNAGEMENTS** | panneaux et marquage au sol



# CRÉER DES ENVIRONNEMENTS FAVORABLES AU VÉLO

## LA PISTE CYCLABLE SUR RUE

**CARACTÉRISTIQUES** | voie réservée aux cyclistes et séparée physiquement de la chaussée par une barrière physique ou une dénivellation

**ENVIRONNEMENT** | rue à débit fort ou à vitesse élevée

**AMÉNAGEMENTS** | éléments séparateurs, panneaux et marquage au sol



Piste à mi-niveau entre la chaussée et le trottoir, Genève



Piste au niveau du trottoir, rue Fortier, Mont-Saint-Hilaire

## AMÉNAGER DES PISTES CYCLABLES EN SITE PROPRE

Dans certains cas, il est possible de desservir une gare, une station ou un terminus par une piste cyclable dans un parc, ou le long d'une voie ferrée ou d'une route.

# FRANCHISSEMENT DES VOIES FERRÉES, AUTOROUTES ET COURS D'EAU

LES VOIES FERRÉES, AUTOROUTES ET COURS D'EAU SONT DES BARRIÈRES QUI RALLONGENT LES TRAJETS VERS LA GARE, LA STATION OU LE TERMINUS. L'AMÉNAGEMENT DE PASSAGES DÉNIVELÉS OU À NIVEAU PERMET DE LES FRANCHIR ET AINSI D'ÉVITER DES DÉTOURS.



Viaduc de la rue Masson, Montréal

## POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ, UNE VOIE FERRÉE SE FRANCHIT PAR

- un passage à niveau comportant barrières, feux et cloches
- des voies cyclables sur les ponts ou passages inférieurs
- une passerelle ou un tunnel pour cyclistes



Passage à niveau, gare Baie-d'Urfé



Passerelle du pont du CP entre Montréal et Laval



Pont Viau entre Montréal et Laval

#### LES COURS D'EAU SE FRANCHISSENT PAR

- des voies cyclables sur les ponts routiers
- une passerelle

#### LES AUTOROUTES SE FRANCHISSENT PAR

- des voies cyclables sur les ponts routiers
- une passerelle
- un tunnel



Tunnel sous le boulevard Lebourgneuf, Québec

# FRANCHISSEMENT DES ARTÈRES



Feu de circulation avec détection de vélo et pictogramme indiquant aux cyclistes où se positionner pour être détectés, Boulder, Colorado

**MÊME SI ELLES NE SONT PAS DES BARRIÈRES PHYSIQUES, LES ARTÈRES OCCASIONNENT DE LONGS TEMPS D'ATTENTE LORSQUE LA CIRCULATION EST LOURDE ET QU'IL N'Y A PAS DE FEUX DE CIRCULATION, PROLONGEANT LA DURÉE DU TRAJET. DANS LES PIRES CAS, IL EST PRESQUE IMPOSSIBLE DE TRAVERSER EN SÉCURITÉ AUX HEURES DE POINTE.**

## AJOUT DE FEUX DE CIRCULATION

Implanter des feux de circulation facilite les déplacements des cyclistes. Idéalement, ces feux sont activés par des boucles de détection des vélos.

- La traversée en un seul temps est à privilégier.
- La traversée en deux ou trois phases, avec attente sur un terre-plein ou un îlot, occasionne des retards importants et accroît la délinquance des cyclistes.
- L'interdiction du virage à droite au feu rouge est importante pour assurer la sécurité des cyclistes à ces intersections.
- L'élimination des bretelles de virages améliore la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes.

Si des feux de circulation ne sont pas justifiés, privilégier l'implantation d'un passage pour cyclistes à larges bandes sur la chaussée accompagné du panneau de signalisation D-270. Ajouter un feu jaune clignotant si nécessaire afin de renforcer la visibilité du passage.



# SIGNALISATION



## SIGNALISATION VERS LA GARE OU LE TERMINUS

Sur les principaux axes cyclables, des panneaux de ce type dirigent les cyclistes vers les gares, les stations et les terminus. Ils sont particulièrement importants lorsque l'itinéraire cycliste est différent de celui des automobiles.



## SIGNALISATION SUR LE SITE


Sur le site de la gare, de la station ou du terminus, ce panneau permet de diriger les cyclistes vers le stationnement pour vélos.



## SIGNALISATION À LA SORTIE DU SITE

Pour faciliter le repérage des usagers occasionnels qui ne connaissent pas le voisinage, il faudrait implanter :

- une borne d'information à la sortie du quai de la gare, de la station ou du terminus, avec un plan de quartier indiquant le réseau cyclable local;
- des panneaux de signalisation sur les voies cyclables adjacentes, pour indiquer les principales destinations accessibles à vélo.



Ce document présente les avantages de la complémentarité entre le vélo et les transports en commun et les mesures que les municipalités peuvent prendre pour la favoriser.

Il fait partie d'une série de trois documents réalisés en complément au Forum vélo métropolitain, tenu par la Communauté métropolitaine de Montréal en juin 2014 à Montréal, Laval et Longueuil en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport et le ministère des Transports du Québec.

.....

**AUTRES GUIDES DESTINÉS AUX MUNICIPALITÉS DE LA CMM**

- > Développer le Réseau vélo métropolitain
  - > Réseau vélo métropolitain et routes du ministère des Transports
- .....

UNE PRODUCTION DE



Photos : AMT, CIT Laurentides, Marc Jolicoeur, Bartek Komorowski, Mathieu Lamarre, Vélo Québec.