

**Projet de *Plan métropolitain d'aménagement
et de développement (PMAD)* de la
Communauté métropolitaine de Montréal**

Le commentaire de Vélo Québec

Présenté à la
Communauté métropolitaine de Montréal



Septembre 2011

Contenu

Avant-propos

1 — Le PMAD : un virage difficile, mais essentiel pour l'avenir du Grand Montréal!

2 — Le vélo à l'échelle métropolitaine : les faits saillants

3 — Comment favoriser la mobilité à vélo?

3.1 Stopper l'étalement urbain

3.2 Développer le cocktail transport

3.3 Développer le Réseau vélo métropolitain

3.4 Faire les bons choix

3.5 Valoriser les pôles récréotouristiques

4 — En conclusion...

Avant-propos

Vélo Québec est heureux de participer à la présente consultation sur Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Implantée à Montréal depuis 44 ans (1967), l'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de la rue Rachel et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Actif dans la promotion d'une meilleure qualité de vie, Vélo Québec est un acteur et un observateur important de la vie urbaine. Au fil des ans, notre organisation a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo au Québec et tout particulièrement dans la grande région de Montréal.

Que ce soit par le biais des événements et les voyages que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île de Montréal, Féria du vélo, Grand Tour, etc.), les magazines et guides que nous publions ou l'expertise technique originale que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable pour plusieurs municipalités et organismes publics du Grand Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé à travers différentes collaborations techniques et promotions en lien avec le déploiement du réseau cyclable sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal. Le rôle de Vélo Québec dans la création d'environnements favorables à la marche et au vélo est reconnu à travers le Québec, au Canada et au-delà de nos frontières. Notre plus récente publication technique, *Aménagements en faveur des piétons et des cyclistes* et le programme de formation pratique qui y est associé, en est une des meilleures illustrations.

Depuis 1995, Vélo Québec coordonne l'ensemble des travaux liés au développement de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec, ce qui nous amène à travailler étroitement avec le milieu municipal et régional aux différentes étapes de l'élaboration d'un plan vélo. La Route verte, le plus important itinéraire cyclable en Amérique du Nord, constitue dans la grande région de Montréal l'ossature du réseau métropolitain dont nous allons traiter plus loin dans ce document.

Depuis 2004, la mission de Vélo Québec intègre également la notion de « transport actif » et par le fait même toute la question des déplacements à pied dans la ville. À l'intérieur des différents projets que nous mettons de l'avant, nous voyons maintenant à l'intégration du vélo avec ses alliés naturels que sont les piétons et les usagers du transport en commun. C'est dans ce contexte que nous réalisons, en partenariat avec différents organismes publics et parapublics, le programme *Mon école à pied, à vélo!*, une initiative visant à réduire la dépendance à l'automobile lors des trajets quotidiens vers l'école. La démarche comporte la mobilisation et la sensibilisation de la communauté scolaire et conduit à l'élaboration de plans de déplacement qui suggèrent aux administrations municipales et scolaires différentes mesures pour rendre plus sécuritaires et conviviaux les déplacements à pied et à vélo. Les administrations qui s'engagent dans ce travail adhèrent à la démarche Ville active, ce qui est le cas de plusieurs villes et arrondissements dans chacun des cinq secteurs de la CMM.

Vélo Québec travaille aussi avec plus de 1 800 employeurs sur l'Île de Montréal et quatre (4) Centres de gestion des déplacements (CGD) du Grand Montréal dans le cadre de l'Opération vélo-boulot, afin d'inciter les entreprises à implanter des mesures efficaces pour promouvoir le transport actif.

Enfin, en 2010, nous avons pu compter sur la collaboration des villes de Montréal, Laval et Longueuil dans le cadre de la réalisation de *L'état du vélo au Québec*, une grande enquête qui permet de dresser un portrait exhaustif de l'usage du vélo.

1 — Le PMAD : un virage difficile, mais essentiel pour l’avenir du Grand Montréal!

D’entrée de jeu, Vélo Québec soutient le projet de PMAD de la Communauté métropolitaine de Montréal. Bien qu’il ne définisse pas tout dans les moindres détails et qu’il nécessitera l’adhésion d’un nombre impressionnant de partenaires, le ton est assez clair : on sonne la fin de la récréation sur la façon de développer le territoire métropolitain.

Même si le problème était perceptible il y a quelques années déjà, 2011 marquera sans doute un tournant dans notre façon de voir le développement de la grande région de Montréal. Pour la première fois, de façon aussi quotidienne, on s’interroge sur les causes et les effets du chaos de la circulation dans toute la région métropolitaine. Il est certain que les nombreux chantiers routiers n’aident pas la cause, mais pour une fois, de plus en plus d’observateurs et décideurs admettent que la croissance de la motorisation des familles et l’étalement urbain seraient clairement en cause. Cette situation a des impacts négatifs que nous n’avons pas terminés de mesurer sur l’économie, l’environnement et la qualité de vie en général des citoyens.

Le *Plan d’aménagement et de développement* que propose la CMM n’est pas à priori un plan de transport, mais il oblige à revoir comment on entend favoriser le déplacement des gens et les biens sur le territoire du Grand Montréal. Actuellement, pour de nombreux promoteurs immobiliers et tenants de l’étalement urbain, la situation est un peu celle du « bar ouvert »! Le développement se fait de plus en plus loin, les centres commerciaux se multiplient et les infrastructures routières et services publics (écoles, centres hospitaliers, etc.) doivent suivre. Cela se traduit par des coûts astronomiques, non pas au niveau local, mais pour l’ensemble des citoyens du Québec. Socialement, il s’agit d’une option de développement qui nous fait vivre au-dessus de nos moyens. Nous ne pouvons que nous réjouir que les fondements du PMAD soient de rallier tous les intervenants vers un développement et un aménagement plus durable du territoire métropolitain de Montréal. Pour nous, il s’agit d’ailleurs d’une option par laquelle le vélo, la marche, la mobilité active et les transports publics prennent tous leur sens. Nous sommes d’avis qu’une société qui accepte de prendre ce virage a beaucoup plus d’avenir et de potentiel que celle basée sur un mode d’étalement et de développement débridé. À l’heure où la compétitivité des grandes villes passe non seulement par la vitalité économique, mais aussi par la qualité de vie qu’elles procurent, nous croyons que la démarche entamée par la Communauté métropolitaine de Montréal avec son PMAD est une formidable occasion d’opter pour un développement durable et cohérent de la grande région de Montréal, un développement qui tienne compte de ses citoyens.

Dans les quelques pages qui suivent, nous vous présentons tout d’abord un portrait de l’usage du vélo sur le territoire métropolitain, à partir des résultats de la grande enquête *L’état du vélo au Québec en 2010*, que nous avons rendus publiques en juin dernier. Ensuite, à partir des orientations du PMAD, nous traitons des moyens de tirer profit de toutes les possibilités du vélo dans la mobilité quotidienne et dans la façon d’assurer la mise en valeur du territoire et de son patrimoine naturel et historique.

2 — Le vélo à l'échelle métropolitaine : les faits saillants

Tous les cinq ans, Vélo Québec réalise une grande enquête sur l'usage du vélo dans l'ensemble de la province : *L'état du vélo au Québec*. La plus récente parution, qui dresse le portrait de l'année 2010, présente de façon détaillée la réalité des villes de Montréal, Laval et Longueuil, des municipalités qui regroupent ensemble plus de 2,3 millions de personnes, soit 62 % de la population de la CMM. Sans être exhaustif, ce portrait nous donne des indications intéressantes sur ce que devient le vélo dans le Grand Montréal. Non seulement le vélo progresse, mais il s'avère une option quotidienne pour de plus en plus de gens. Et cela est d'autant plus vrai lorsque l'on développe les infrastructures adéquates. Jetons-y un coup d'œil.

... partout sur le territoire

Globalement, le taux de cyclistes dans la population et la fréquence d'utilisation du vélo sont similaires sur l'ensemble du territoire. Pour la population de 6 à 74 ans, les taux de cyclistes qui utilisent le vélo au moins une fois par semaine sont aussi élevés à Montréal (38 %) qu'à Longueuil (37 %) et légèrement supérieurs à ceux de Laval (34 %).

... pour se transporter

Ce qui a été observé avec *L'état du vélo au Québec en 2010* est l'augmentation importante de l'usage du vélo comme mode de transport depuis 2000 et même depuis 2005 à la grandeur du territoire québécois. En 2000, le cinquième des cyclistes adultes québécois (20 %) utilisait, occasionnellement ou quotidiennement, le vélo comme mode de transport. Dix ans plus tard, ce pourcentage passe à 37 %. L'augmentation est encore plus élevée dans les villes où le réseau cyclable et les aménagements de modération de circulation se sont le plus développés. Ainsi, à Montréal, ce taux est passé de 25 % à 53 %, entre 2000 et 2010. À Laval, il est de 38 % et à Longueuil de 39 %. Bien que la part modale du vélo dans les déplacements vers le travail demeure modeste, elle est nettement plus élevée dans les secteurs denses et bien pourvus en voies cyclables et rues paisibles. Elle est de 0,7 % à Laval, 1,7 % à Longueuil et 2,2 pour l'île de Montréal. Avec un sommet de 9,7 % dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal.

Les distances parcourues lors de déplacements utilitaires sont courtes, la plupart inférieures à 5 km. En moyenne, elles sont équivalentes à Montréal (3,3 km) et Longueuil (3,2 km) et un peu plus élevées à Laval (4 km). Les trajets très courts, inférieurs à 2 km sont nettement plus nombreux à Longueuil (56 %) qu'à Montréal (44 %) et Laval (39 %).

... les aménagements ont la cote!

Il n'y a pas de doute, révèle *L'état du vélo au Québec*, les aménagements cyclables ont la cote! Pour peu que ces aménagements soient situés dans des environnements intéressants ou qu'elles permettent d'accéder à différents points de service, les cyclistes les utilisent. Au Québec, les cyclistes effectuent près des trois quarts (73 %) de leurs déplacements sur des pistes cyclables et des rues ou des routes à faible circulation. À Laval, ce pourcentage est de 78 %, à Longueuil 83 % et à Montréal 82 %. Aussi, des aménagements qui avaient été à priori pensés à des fins récréotouristiques sont devenus des axes qu'emprunte quotidiennement un nombre grandissant de navetteurs. Cela est confirmé sur plusieurs segments de la Route verte dans le Grand Montréal, où l'on observe des périodes de pointe le matin et en fin d'après-midi et des débits plus importants les jours de semaine que le samedi et le dimanche.

... et des gains possibles!

Dans l'agglomération montréalaise, qui inclut les villes de Laval et de Longueuil, de même que les couronnes nord et sud, le tiers des travailleurs (33,6 %), soit 586 000 personnes, habitent à moins de cinq kilomètres de leur lieu de travail. Aussi, 31 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés en automobile. Selon une étude menée à l'École Polytechnique, 18 % des déplacements en automobile, c'est-à-dire près de 350 000 déplacements quotidiens, pourraient être facilement effectués à vélo parce qu'ils présentent les caractéristiques suivantes : distance courte, aucun passager, pas d'objet à transporter, retour au point de départ.

3 — Comment favoriser la mobilité à vélo?

Or, comme nous pouvons le constater, les faits sont là. Le vélo progresse, évolue et ses utilisateurs en découvrent tout le potentiel. Pour un nombre croissant de personnes, il est pratique et rapide. Et ce qui s'est produit avec le système de vélos en libre-service BIXI est éloquent. Le service attire une toute nouvelle clientèle qui, dans une forte proportion, ne se serait pas déplacée à vélo.

Nous nous éloignons donc de plus en plus de cette vision essentiellement récréative, qui a dominé longtemps dans le milieu municipal. Au cours des dernières années, plusieurs municipalités se sont dotées de plans de mobilité active et nous ne sommes qu'au tout début de ce changement des façons de faire.

Dans la région métropolitaine de Montréal, des gains appréciables en faveur du vélo sont possibles au cours des prochaines années. Mais on doit, d'une part, poursuivre le développement des voies cyclables (et les investissements qui y sont associés) dans les secteurs où cela est déjà amorcé et, d'autre part, créer des environnements urbains plus favorables là où l'étalement fait des ravages, puisque le potentiel des déplacements actifs est directement relié à l'environnement et à l'organisation spatiale de la ville. La majorité des orientations formulées dans le PMAD devraient amener à cette modification des environnements en faveur du vélo et de la mobilité active.

3.1 — Stopper l'étalement urbain

Parler de densité à Montréal n'est pas un concept farfelu, puisque contrairement à plusieurs villes nord-américaines, le Grand Montréal constitue une forme urbaine relativement dense. Comme on peut le lire dans le document de référence à la consultation, 60 % de la population et des emplois sont concentrés dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre-ville. Plus de 90 % de la population est concentrée à l'intérieur d'un rayon de 30 kilomètres. Aussi, selon *L'état du vélo au Québec en 2010*, plus du tiers des travailleurs de la région métropolitaine de recensement habitent à moins de cinq kilomètres de leur lieu de travail. Mais si on souhaite changer les façons de créer le développement urbain et les façons de se déplacer, il faut aller évidemment plus loin.

Le périmètre d'urbanisation

La définition d'un périmètre d'urbanisation est sûrement un des éléments les plus audacieux, mais les plus nécessaires du projet de PMAD de la CMM. C'est par cette mesure que l'on peut envisager un développement urbain réellement durable du Grand Montréal. C'est aussi avec cette mesure qu'on met toutes les chances de succès possibles aux autres mesures du projet de PMAD.

Le concept de TOD

L'idée d'orienter le développement urbain autour des stations de transport en commun (métro, trains, bus) est en fait le type de développement que l'on coobserve déjà dans les quartiers centraux les plus anciens. L'accès direct aux transports publics, les commerces de proximité et les courtes distances vers les services sont autant de facteurs qui favorisent la marche et le vélo. Par contre, si on souhaite que cela fonctionne, on doit l'encadrer. Au cours de dix ou quinze dernières années, nombreux sont les complexes d'habitations qui se sont développés, même sur l'île de Montréal, sans qu'aucun commerce de proximité n'y soit installé. Si l'on

souhaite réellement réduire la dépendance à l'automobile, il faut bien sûr ramener non seulement les transports publics près des zones d'habitations, mais aussi le commerce détail.

3.2 — Développer le cocktail transport

Le vélo est formidable, mais nous l'avons toujours dit : pour qu'il puisse développer son plein potentiel, il faut le combiner au transport collectif. Ce *cocktail transport* est essentiel pour développer une offre concurrentielle à l'automobile solo. Dans ses études *Complémentarité entre le vélo et les transports publics* (1999) et *Accessibilité des piétons et des cyclistes aux gares et équipements de l'AMT* (2004), Vélo Québec propose des modèles permettant de développer cette synergie. Cheminement vers les gares, stationnement vélo, voies bus-vélo, transport des vélos à bord des bus, trains et métros et mise en marché conjointe sont autant de moyens à mettre en œuvre dans le cadre du PMAD. Tout cela va de soi avec des investissements qui permettront de maintenir et développer l'offre en transport collectif à l'échelle métropolitaine.

3.3 Développer le Réseau vélo métropolitain

Récemment, la Communauté urbaine de Montréal nous demandait de mettre à jour le portrait de l'offre en infrastructures cyclables dans la grande région de Montréal. Nous avons évidemment déterminé les liens souhaitables à réaliser afin de constituer un véritable réseau de niveau métropolitain. La proposition de *Réseau vélo métropolitain* a été élaborée à partir du tracé intégral de la Route verte et avec l'ajout des segments qui créent un lien avec les trois types de zones identifiées par le PMAD : les pôles d'emplois, les zones TOD et les ensembles récréotouristiques à valoriser. Il tient compte également de l'accès aux installations de nature métropolitaine. Nous proposons dans ce réseau des segments qui deviendront aussi importants que l'est aujourd'hui le parc du Canal de Lachine. C'est le cas, par exemple, du Réseau vert qui, d'une rive à l'autre (entre le Saint-Laurent et la Rivière-des-Prairies), assurera une traversée de l'île en site propre (avec un minimum de traversées de voies de circulation) et permettra une expérience urbaine hors du commun.

Nous avons évalué à 432 kilomètres le réseau actuel de voies de niveau métropolitain (Route verte et autres segments). À cela, il faut ajouter 190 kilomètres qui nécessitent des corrections importantes au plan de la sécurité. Et si l'on tient compte que 300 kilomètres supplémentaires sont nécessaires pour parachever le réseau (toujours de niveau métropolitain) et permettre l'accès à différentes installations de nature métropolitaine (équipements de transport, institutions d'enseignements, hôpitaux, bibliothèques, etc.), nous obtenons un réseau de base de 920 kilomètres suivant l'horizon 2031. Nous estimons par ailleurs que la réalisation de segments locaux dans les zones de TOD et pour atteindre le cœur des pôles d'emploi ferait passer le réseau local (actuellement de 2 345 kilomètres) à près de 3 000 kilomètres.

Se déplacer dans un archipel...

Dans le contexte géographique du Montréal métropolitain, il est enfin essentiel de considérer dans un plan vélo les franchissements des cours d'eau, tant par des ponts ou des passerelles que par des services de navettes. Le territoire de la métropole est traversé par quatre cours d'eau principaux qui constituent des obstacles majeurs aux déplacements à vélo (fleuve Saint-Laurent et les rivières des Prairies, des Mille-Îles et Richelieu) et ces cours d'eau sont franchis par 41 ponts et 8 navettes fluviales. Vingt-six (26) ponts sont accessibles à vélo, mais à peu près tous nécessitent des corrections pour les rendre sécuritaires ou améliorer leur accessibilité.

Une quinzaine d'autres de ces ponts, lorsqu'ils seront restaurés, pourraient graduellement faire place au vélo. Pour ce qui est des navettes fluviales, on peut penser qu'un bon réseau de ces navettes pourrait desservir non seulement une clientèle de cyclistes récréatifs, mais aussi des gens qui pourraient adopter ce mode de transport quotidien vers le centre-ville ou certains autres pôles d'emplois.

Avec un tel scénario, nous pourrions envisager une croissance appréciable de la part modale du vélo et des transports actifs. Par exemple, de 9,7 % qu'elle est actuellement dans la partie centrale (Plateau Mont-Royal), la part modale des déplacements domicile-travail à vélo pourrait passer à 15 % en 2021 et à plus de 20 % en 2031.

3.4 Faire les bons choix

Au début de ce document, nous avons évoqué le défi que représentait l'objectif de définir un périmètre d'urbanisation. L'autre défi majeur du PMAD sera de faire des choix. Entre la politique de non-expansion du réseau autoroutier urbain dont il est question à l'objectif 1.1 et la liste des travaux prévus pour parachever le réseau routier actuel, il y a évidemment une certaine contradiction. Cela fait ressortir l'importance des choix qui devront être faits pour effectivement atteindre les objectifs de développement durable que soutient le PMAD. Entre le développement du réseau autoroutier urbain et le transport collectif, nous sommes d'avis que la priorité doit être clairement accordée au transport collectif.

3.5 Valoriser les pôles récréotouristiques

Dans sa forme actuelle, le réseau cyclable permet déjà de découvrir plusieurs des trésors naturels que recèle le territoire métropolitain. Cependant, la qualité de ce réseau est loin d'être uniforme. Certains segments sont manquants, alors que d'autres nécessitent une sérieuse mise à niveau, peu importe qu'on soit préoccupés par la sécurité ou par la qualité de l'expérience. Un *Réseau vélo métropolitain* complet et de qualité constituerait non seulement un équipement attrayant pour les citoyens, mais aussi un produit complémentaire à l'offre touristique actuelle. Avec un réseau complet et de qualité, l'étendue du territoire métropolitain et la variété de ses milieux naturels et de ses paysages rendraient possibles non seulement les excursions d'une journée à vélo, mais aussi l'expérience du tourisme à vélo avec nuitées en camping, en gîte ou en hôtel. Cela s'inscrit dans les grandes tendances de développement du tourisme durable, où les loisirs de plein air se pratiquent jusqu'au cœur des métropoles.

En conclusion...

Avec le projet de PMAD présenté par la CMM, la région métropolitaine de Montréal se positionne à l'égard des autres grandes villes d'Amérique et d'Europe, qui ont pris le pari que la vitalité économique urbaine et que l'amélioration de la vie en ville passe par une meilleure planification des usages (espaces, habitation, mobilité) et une gestion plus durable du territoire.

Mettre en place cet ambitieux plan exige des investissements importants. La mise en place de nouveaux outils de financement est essentielle pour assurer la pérennité, la modernisation et le déploiement du transport collectif. Péages urbains, taxes supplémentaires sur l'essence ou les stationnements (publics et privés), nous connaissons tous ces différentes options. L'ensemble des partenaires métropolitains devra en débattre, mais une chose est certaine : il faut clairement établir la priorité des transports collectifs et de la mobilité active et mettre en place la combinaison la plus efficace de mesures de perception/taxation sur l'usage de l'automobile.

Pour ce qui est du plan de réseau cyclable métropolitain, la création d'un programme dédié ou une majoration des programmes existants (Programme sur les infrastructures, Programme d'aide financière au développement de la Route verte, Programme d'aide aux modes alternatifs à l'automobile – Plan vert et investissements ponctuels sur les infrastructures de juridictions fédérales, financements municipaux) devraient permettre de réaliser les investissements nécessaires sur un horizon de vingt ans.