

Avenue McGill College

PROJET DE RÉAMÉNAGEMENT



Le point de vue de Vélo Québec
1^{er} novembre 2018

Avant-propos

L'idée de profiter du réaménagement de la rue Sainte-Catherine et de l'implantation du Réseau express métropolitain (REM) pour revoir la configuration de l'avenue McGill College est une excellente initiative de l'administration montréalaise.

L'opinion de Vélo Québec vise à améliorer le concept initial du projet afin qu'il tienne compte de l'ensemble des modes actifs dans ce secteur stratégique du centre-ville. Elle s'inscrit dans la suite des recommandations que nous avons déjà exprimées ici même devant l'Office de consultation publique en 2016, lors d'une consultation sur la Stratégie du centre-ville¹.

1- Augmenter la part des modes actifs

Le point de départ de notre idée vient du fait que Montréal souhaite diminuer la place de l'auto solo et augmenter la part du transport collectif et des modes actifs, plus particulièrement au centre-ville. Le réaménagement de l'avenue McGill College s'inscrit donc dans cette logique. Le projet se déploie sur quatre quadrilatères, entre les rues Cathcart, au sud, et Sherbrooke, au nord. Place publique, rue apaisée, voie piétonne, différents qualificatifs pourraient être utilisés pour identifier l'intervention. Les documents dont nous disposons actuellement restent relativement discrets quant à la façon dont se fera la circulation à vélo dans ce corridor de quelques centaines de mètres. Nous demandons à la Ville de Montréal et aux concepteurs de ce projet de tenir compte du vélo et de s'en remettre aux objectifs d'augmentation de la part modale des déplacements à vélo au centre-ville.

2- Le vélo à Montréal, le vélo au centre-ville

En 2015, Montréal comptait plus d'un million de cyclistes âgés de 3 à 74 ans, soit plus de la moitié de sa population. Chaque jour, à Montréal, en moyenne 116 000 déplacements s'effectuent à vélo², un nombre qui a connu un accroissement de 57 % entre 2008 et 2013. Ces données sont déjà anciennes, mais rien n'indique que la

¹ Vélo Québec. **Un réflexe vélo pour décongestionner le centre-ville**. Novembre 2016. Dans le cadre de la consultation de l'OCPM. Ville de Montréal-Stratégie du centre-ville : soutenir l'élan.

² Agence métropolitaine de transport (AMT). **Enquête OD 2013**. Janvier 2015.

tendance s'est estompée. Cette augmentation notable est à mettre en lien avec le développement soutenu du réseau cyclable : partout où des aménagements pour le vélo existent, les cyclistes sont au rendez-vous, et en grand nombre. Sur la piste cyclable de Maisonneuve, à proximité de la rue Berri, on peut ainsi compter plus de 10 000 trajets à vélo certaines journées. L'augmentation impressionnante des déplacements à BIXI ces dernières années³ complète le portrait. Malgré ces données, force est de constater que le potentiel du vélo n'est pas encore assez exploité, et c'est à quoi la nouvelle administration montréalaise entend s'attaquer.

Dans notre opinion de novembre 2016, nous avons bien mis en évidence deux choses : d'une part, le réseau cyclable n'était pas suffisamment développé au centre-ville et d'autre part, le potentiel du vélo était sous-exploité de façon générale à Montréal. Ces observations sont toujours pertinentes. Nous avons aussi mis en évidence le fait qu'au centre-ville de Montréal, les rues à forte circulation sont omniprésentes et, si l'on peut parfois les éviter à vélo en choisissant une rue plus tranquille pour quelque temps, on se retrouve invariablement contraint de traverser ou d'emprunter une rue à fort débit pour atteindre sa destination finale. Bref, nous avons bien démontré qu'il fallait créer de meilleurs environnements pour faciliter les déplacements à vélo et surtout ne pas créer de nouvelles contraintes qui allaient nuire à la fluidité des déplacements à vélo.

3- Exclure l'auto ne devrait pas signifier exclure le vélo

L'idée de reléguer la circulation motorisée au rang d'intrus sur l'avenue McGill College nous plaît bien. Par contre, nous nous questionnons sur le fait que nulle part dans le projet il ne soit question de la place du vélo.

En matière de partage de l'espace public, nous avons l'impression que Montréal avance à tâtons. Ce n'est pas la première fois qu'on réaménage une rue ou une artère en « oubliant » le vélo ou en éliminant le vélo aussitôt qu'on souhaite éliminer l'auto. Une place publique apparaît, une rue est piétonnisée et hop, le vélo disparaît! Les exemples récents ne manquent pas :

- démolition de l'autoroute Bonaventure et aménagement de l'esplanade piétonne du boulevard Robert-Bourassa : le vélo n'y est pas;
- piétonnisation de la rue Prince-Arthur : le vélo banni, douze mois par année;
- Quartier des spectacles : aménagement de la piste cyclable Claire-Morrissette, aussitôt prise d'assaut par les équipements de scène et donc déplacée trois mois par année (!) sur l'avenue du Président-Kennedy;

³ BIXI. 5,3 millions de déplacements pour les 7 premiers mois de 2018, soit 10 % à 15 % de tous les déplacements à vélo à Montréal.

- réaménagement de la rue McGill au sud de Saint-Antoine : on augmente l'espace accordé aux piétons, on diminue celle allouée à l'auto et rien pour le vélo. Non prévues dans les plans initiaux, les bandes cyclables apparaissent quelques années plus tard seulement;
- réaménagement de la rue de la Commune : rien n'est pensé pour le vélo, qui se retrouve donc partout où il ne devrait pas être.

Bref, nous avons du mal à comprendre ce qui se passe très souvent à Montréal quand vient le temps de restreindre la voie à l'automobile. Nous avons l'impression que le vélo est de facto retiré des plans aussitôt qu'il est question de « piétonnisation » ou de « place publique ». Pourquoi toujours chercher à opposer piétons et cyclistes? Pourquoi n'expérimente-t-on pas l'aménagement de vraies rues partagées par les modes actifs dont le type d'utilisation est modulé en fonction de l'achalandage piéton et l'heure de la journée? Il faudrait y arriver un jour ou l'autre puisque si on cherche à tout ségréguer tout le temps, inévitablement l'opposition entre piétons et cyclistes ne cessera de s'accroître.

4- Le contexte et les environs

Le projet proposé par la Ville comporte une seule voie de circulation contre quatre voies actuellement. Rien n'est spécifié quant à la circulation cycliste. Faut-il déduire que la circulation sera fondue avec la circulation d'autos, de camions et de véhicules de livraison et interdite en direction opposée?

Permettons-nous ici une parenthèse pour faire référence à la circulation sur le campus inférieur de l'Université McGill, juste au nord. En mai 2010, le campus inférieur de l'Université McGill devenait une zone sans autos et essentiellement piétonne. On voulait ainsi forcer les cyclistes en transit, vers ou depuis le centre-ville, à utiliser la voie cyclable du boulevard Robert-Bourassa. Après plusieurs années à tenter de convaincre les cyclistes de descendre de leur monture sur le campus, on en est venu à la conclusion que la mesure était difficile à faire respecter et donc inefficace. Un groupe de travail avait été mis en place pour conclure que l'adoption d'un espace partagé réglementé constituerait la meilleure solution pour l'Université McGill, en plus de s'apparenter à la situation de nombreux campus à travers le Canada et les États-Unis. Une campagne d'information a suivi, des mesures de modération de la circulation ont été installées et l'aménagement fonctionne bien.

En 2015, au moment où le vélo était banni du campus de l'Université McGill, on comptait plus de 1000 cyclistes par jour sur l'avenue McGill College au sud de la rue Sherbrooke. Il y a donc un certain achalandage cycliste dans le secteur, un achalandage qui augmentera fort probablement avec le réaménagement de McGill College.

5- Comment planifier pour le vélo?

Le concept proposé maintient une voie de circulation. S'agit-il d'un préalable ou d'une exigence absolue? Est-ce que l'accès aux stationnements souterrains en est la raison? La question mérite d'être posée. Les possibilités seraient évidemment beaucoup plus intéressantes sans cela. Sans cette voie de circulation, nous aurions pu obtenir la première rue partagée entre piétons et cyclistes à Montréal, comme le sont les grandes artères sans voitures dans plusieurs villes d'Europe.

Le maintien d'une voie de circulation suppose qu'elle sera empruntée par tous types de véhicules : véhicules privés, véhicules de livraison, voitures taxis, camions. Cela suppose aussi l'arrêt légal (si débarcadères il y a) ou illégal de certains de ces véhicules. Dans un tel contexte, si on ne souhaite pas mélanger les flux piétons et cyclistes, la solution la plus réaliste pour assurer une circulation des cyclistes dans cet axe est sans aucun doute de prévoir un aménagement adjacent à la voie de circulation, mais séparé de la circulation des autres véhicules. Cet aménagement serait bidirectionnel, du côté OUEST de la voie de circulation, de façon à ne pas provoquer de conflits avec les véhicules qui traverseront l'esplanade vers l'EST pour accéder au stationnement intérieur du Centre Eaton.

6- Et le stationnement à vélo?

Au centre-ville de Montréal, plusieurs secteurs manquent cruellement de stationnements à vélo. Citons à titre d'exemple le Quartier des spectacles, la rue Sainte-Catherine Ouest, de Maisonneuve Ouest, la Place d'Armes où le manque de stationnements a de quoi décourager les citoyens qui voudraient s'y rendre à vélo et les met à risque de se voir dérober leur monture. Pour environ 50 000 places de stationnement auto au centre-ville, combien y en a-t-il pour les vélos, alors que ceux-ci prennent jusqu'à huit fois moins de place? Nous avons déjà soulevé le point en 2016 lors de la consultation sur la stratégie centre-ville et la situation n'a guère changé. La question mérite d'être soulevée d'autant plus qu'une station du REM y sera érigée. L'avenue McGill College revisitée augmentera l'attractivité du centre-ville, c'est certain. L'esplanade deviendra elle-même un pôle de destination, encore plus avec la station du REM. Il est donc primordial qu'on puisse y accéder à vélo et s'y garer. Le vélo peut faire des miracles dans la mobilité des personnes. Encore faut-il travailler à rendre l'expérience agréable et signifier à la personne qui choisit ce mode qu'elle est bienvenue!

7- Conclusion

Vélo Québec appuie la Ville de Montréal dans le réaménagement de l'avenue McGill College. Nous faisons valoir qu'avec le déploiement de ce grand projet, on ne peut passer à côté d'une intégration harmonieuse et bien planifiée des déplacements à vélo. Compte tenu des nombreux déplacements sur de courtes distances qui peuvent être effectués au centre-ville de Montréal, le vélo est un outil puissant pour soulager la congestion et la saturation des réseaux de transport en commun. Il est aussi un ingrédient indispensable des quartiers actifs et conviviaux, où il fait bon vivre, travailler et étudier. Le potentiel du vélo est encore largement sous-exploité à Montréal. Il faut donc utiliser tous les projets de redéfinition de rue pour s'assurer que l'on rende l'expérience encore plus facile, flexible et efficace.

À PROPOS DE VÉLO QUÉBEC

Depuis 51 ans (1967), Vélo Québec, organisme à but non lucratif, fait figure d'incontournable dans le paysage montréalais et québécois. Que ce soit à des fins de loisir ou de tourisme, ou comme moyen de transport propre et actif, Vélo Québec encourage sans relâche l'utilisation de la bicyclette afin d'améliorer l'environnement, la santé et le bien-être des citoyens. L'organisation emploie près d'une centaine de personnes, directement à son siège social de Montréal et par le biais de collaborations avec différents organismes à travers le Québec. Par ses événements (Tour de l'Île, Festival Go vélo Montréal, Grand Tour Desjardins, etc.), les voyages qu'il organise, ses publications ou l'expertise technique qu'il dispense aux municipalités, Vélo Québec travaille à la création d'environnements favorables au transport actif et est reconnu à travers le Québec et au-delà de nos frontières. Depuis 1995, Vélo Québec coordonne les activités de mobilisation, les activités techniques et de communication liées au déploiement et à la mise aux normes de la Route verte pour le ministère des Transports du Québec. Vélo Québec est un interlocuteur de premier rang auprès de différents niveaux de gouvernement pour identifier les besoins et les solutions afin d'améliorer et d'accroître l'usage du vélo.